

วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.



นางสาวนวลจินดา กุลเจริญ

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

THE ANALYSIS OF DRAFT INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS
BY ROAD ACT B.E.



Miss Nuanjinda Kulcharoen

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2010

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่าง
ประเทศ พ.ศ.

โดย

นางสาวนวลจินดา กุลเจริญ

สาขาวิชา

นิติศาสตร์

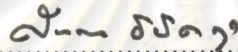
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชัยนติ ไกรกาญจน์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

อาจารย์ ดร. จุฬิา สุขมานพ

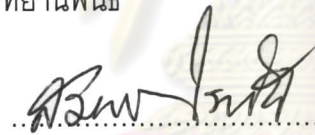
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต



..... คณบดีคณะนิติศาสตร์

(รองศาสตราจารย์ ดร. ศักดา ธนิตกุล)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์



..... ประธานกรรมการ

(อาจารย์ สมพร ไพสิน)



..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชัยนติ ไกรกาญจน์)



..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(อาจารย์ ดร. จุฬิา สุขมานพ)



..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย

(ศาสตราจารย์ ดร. ไพฑิต เอกจริยกร)

นวลจินดา กุลเจริญ : วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. (THE ANALYSIS OF DRAFT INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD ACT B.E.) อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผศ. ชัยันติ ไกรกาญจน์, อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม : อ. ดร. จุฬิา สุขมานพ, 360 หน้า.

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ฉบับที่ผ่านการพิจารณาจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ยังไม่ชัดเจนและเหมาะสมในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องบางประการโดยพิจารณาประกอบกับอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1956 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่ง (Greater Mekong Subregion Cross - Border Transport Agreement : Annex 10 Conditions of Transport) และกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง

ผลจากการศึกษาวิจัยพบว่า อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1956 ได้กำหนดถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเพื่อให้ความคุ้มครองบุคคลดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน ในขณะที่ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ภาคผนวก 10 ได้ให้ความคุ้มครองเฉพาะผู้ส่งและผู้รับตราส่งเท่านั้น ซึ่งร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการบัญญัติสอดคล้องกับภาคผนวกดังกล่าว และได้บัญญัติสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายเพิ่มขึ้นด้วย ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังมีประเด็นปัญหาบางประการซึ่งแยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณี คือ

1) กรณีที่จะต้องตีความเพิ่มเติม โดยมีต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม อาทิ ผลของการลงลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ในใบตราส่ง ซึ่งต้องพิจารณาร่วมกับพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 โดยไม่จำกัดบัญญัติเพิ่มเติมเรื่องนี้ไว้ในร่างพระราชบัญญัติ ฯ อีก หรือในกรณีของมีค่าซึ่งผู้ส่งมิได้แสดงราคาของไว้ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้นจะอยู่ภายใต้จำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิด

2) กรณีที่มีการบัญญัติไว้ไม่ชัดเจน ไม่เหมาะสมและจำเป็นต้องมีการแก้ไขหรือเพิ่มเติมเพื่อให้สอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ภาคผนวก 10 และกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันปัญหาในการนำไปใช้ในอนาคต อาทิ ในร่างพระราชบัญญัติ ฯ ไม่ได้กำหนดว่าข้อกำหนดในสัญญาการรับขนที่เป็นโมฆะจะมีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญาหรือไม่ ดังนั้นจึงควรบัญญัติให้มีความชัดเจนว่าข้อกำหนดนั้นไม่มีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่น ๆ หรือในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้รับค่าธรรมเนียมการรับขน ควรบัญญัติให้สิทธิผู้ขนส่งในการยึดหน่วงของไว้ด้วย

สาขาวิชา.....นิติศาสตร์.....
ปีการศึกษา.....2553.....

ลายมือชื่อนิติ..... นวลจินดา กุลเจริญ
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....
ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม.....

518 59777 34 : MAJOR LAWS

KEYWORDS : DRAFT/ INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

NUANJINDA KULCHAROEN : THE ANALYSIS OF DRAFT INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD ACT B.E. THESIS ADVISOR : ASST. PROF. CHAYANTI GREIGARN, THESIS CO-ADVISOR : CHULA SUKMANOP, Ph.D., 360 pp.

This thesis is aimed to study the draft of International Carriage of Goods by Road Act B.E. (hereafter "the Draft"), after it being considered by the Office of the Council of State. The study found that some provisions relating to rights, obligations and liabilities of the Draft remain unclear when considered together with the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956, the Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement : Annex 10 Conditions of Transport, the Civil and Commercial Code and other relevant domestic laws.

The research discovered that while the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956 has completely dealt with rights, obligations and liabilities of all parties concerned with international carriage of goods by road, the Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement : Annex 10 Conditions of Transport intends to protect the consignors and consignees. Apart from the intention to conform to the Annex, the Draft also adds some issues to balance the interests of all involving parties. However, there are some problems which can be summarized below

1) Some provisions are unclear and require further interpretation to reflect their objectives without making any adjustment to the Draft. For example, the validity of electronic signature in the consignment note needs to be considered along the line with Electronics Transactions Act. Furthermore, liability of the carrier for valuables will be subject to the limit of liability.

2) Some provisions are unclear or inappropriate and may lead to problems in application. Such provisions should be improved or amended in conformity with the Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement : Annex 10 Conditions of Transport and other relevant Thai laws. For example, the Draft does not indicate whether the null and void clause have effects to other clauses in the contract. There should be express provision stating that the null and void part will not affect the rest of the contract. In addition, the carrier's right of retention of cargoes for freight should be indicated in the Draft.

Field of Study : Laws

Student's Signature Nuanjinda Kulcharoen

Academic Year : 2010

Advisor's Signature

Co-Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

ในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณในความเมตตาอย่างยิ่งจากท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชยันติ ไกรกาญจน์ ที่ได้ให้ความกรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และได้ให้คำปรึกษา ข้อคิดเห็น กำลังใจ และคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ ตลอดจนสละเวลาอันมีค่าตรวจทานและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนแล้วเสร็จ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณในความเมตตาอย่างยิ่งจากท่านอาจารย์ ดร. จุฬาสุขมานพ ที่ได้ให้ความกรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม โดยได้ให้ข้อมูล ข้อคิดเห็น ความรู้ทางวิชาการอันมีคุณค่า และให้คำชี้แนะเกี่ยวกับประเด็นในวิทยานิพนธ์ ตลอดจนสละเวลาอันมีค่าในการตรวจทานและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ สมพร ไพลิน ที่ได้ให้ความกรุณาสละเวลาอันมีค่ารับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้ ตลอดจนได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และขอกราบขอบพระคุณท่านศาสตราจารย์ ดร. ไผทชิต เอกจริยกร ที่ได้ให้ความกรุณาสละเวลาอันมีค่ารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการแก้ไขปรับปรุงวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา และพี่ ๆ ของผู้เขียนที่คอยอบรมสั่งสอน เอาใจใส่ และเป็นกำลังใจอันสำคัญยิ่งแก่ผู้เขียนเสมอมา และขอกราบขอบพระคุณ คุณอาไสวกุลเจริญที่ได้ให้ความอนุเคราะห์และช่วยเหลือผู้เขียนในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ผู้เขียนขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ประจำหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิตทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือและให้คำแนะนำในการทำวิทยานิพนธ์แก่ผู้เขียนเสมอมา ตลอดจนขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ห้องสมุดคณะนิติศาสตร์ทุกท่านและเจ้าหน้าที่ห้องสมุดสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ได้ให้ความเอื้อเฟื้อในการค้นคว้าข้อมูลและเอกสารต่าง ๆ ด้วยดีเสมอมา และขอขอบคุณพี่ ๆ และเพื่อน ๆ ที่ได้ให้กำลังใจและให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เขียนมาโดยตลอด นอกจากนี้ ผู้เขียนขอขอบคุณผู้มีพระคุณทุก ๆ ท่านที่มีอาจกล่าวนามได้หมด ณ ที่นี้

ประโยชน์ใด ๆ ที่เกิดจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอกราบเป็นกตเวทิตาคุณแต่บิดา มารดา คณาจารย์ทุกท่าน ตลอดจนทุกท่านที่มีพระคุณและไม่ตรีจิตแก่ผู้เขียน แต่หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ๆ ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 สมมติฐานของการวิจัย.....	4
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	5
1.5 วิธีการศึกษาวิจัย.....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	6
บทที่ 2 การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศและกฎหมายระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้อง.....	7
2.1 การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ.....	7
2.1.1 วิวัฒนาการในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ.....	7
2.1.2 แนวคิดในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ.....	10
2.2 การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในประเทศไทย.....	11
2.2.1 เส้นทางในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศและ จุดผ่านแดน.....	11
2.2.1.1 ทางหลวงในประเทศ.....	12
2.2.1.2 ทางหลวงระหว่างประเทศ.....	13
2.2.1.2.1 ทางหลวงระหว่างประเทศในระดับ ภูมิภาค.....	13

2.2.1.2.2	ทางหลวงระหว่างประเทศในระดับ อนุภูมิภาค.....	16
2.2.1.2.3	ทางหลวงระหว่างประเทศในระดับ ทวีปาคี.....	16
2.2.1.3	จุดผ่านแดน.....	19
2.2.2	ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ.....	23
2.2.3	ยานพาหนะที่ใช้ประกอบการรับขนของทางถนนระหว่าง ประเทศ.....	28
2.2.3.1	ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ประกอบการรับขน ของทางถนนระหว่างประเทศ.....	30
2.2.3.2	ข้อจำกัดสำหรับยานพาหนะที่ใช้ประกอบการ รับขนของทางถนนระหว่างประเทศ.....	30
2.3	กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนน ระหว่างประเทศ.....	32
2.3.1	อนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1956 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956 : CMR).....	32
2.3.1.1	ความเป็นมาของอนุสัญญา.....	32
2.3.1.2	ขอบเขตการบังคับใช้.....	33
2.3.1.2.1	ขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไป.....	33
2.3.1.2.2	ขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่ง ทางถนนร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่น.....	37
2.3.1.3	ใบตราส่ง.....	40
2.3.1.3.1	รูปแบบของใบตราส่ง.....	42
2.3.1.3.2	รายการในใบตราส่ง.....	44
2.3.1.4	ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์.....	49
2.3.1.4.1	ขอบเขตและผลของใบตราส่ง อิเล็กทรอนิกส์.....	50

2.3.1.4.2	เงื่อนไขและการมีผลของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์.....	51
2.3.1.5	สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง.....	52
2.3.1.5.1	สิทธิของผู้ส่ง.....	52
2.3.1.5.2	หน้าที่ของผู้ส่ง.....	56
2.3.1.5.3	ความรับผิดชอบของผู้ส่ง.....	58
2.3.1.6	สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง.....	61
2.3.1.6.1	สิทธิของผู้รับตราส่ง.....	61
2.3.1.6.2	หน้าที่ของผู้รับตราส่ง.....	64
2.3.1.7	สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	66
2.3.1.7.1	สิทธิของผู้ขนส่ง.....	66
2.3.1.7.2	หน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	70
2.3.1.8	ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	72
2.3.1.8.1	ประเภทและขอบเขตแห่งความรับผิดชอบ.....	72
2.3.1.8.2	ข้อยกเว้นความรับผิดชอบ.....	75
2.3.1.8.3	การจำกัดความรับผิดชอบ.....	80
2.3.1.8.4	การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	83
2.3.1.9	การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา.....	85
2.3.1.10	การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด.....	86
2.3.1.11	การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี.....	90
2.3.1.11.1	ศาลที่อาจฟ้องคดีได้.....	90
2.3.1.11.2	อายุความ.....	92
2.3.2	ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง : ภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่ง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement / GMS CBTA : Annex 10 Conditions of Transport).....	93
2.3.2.1	ความเป็นมาของความตกลง.....	93

	หน้า	
2.3.2.2	ขอบเขตการบังคับใช้.....	94
2.3.2.3	ใบตราส่ง.....	96
2.3.2.4	การตรวจสอบของและการตั้งข้อสงวน.....	101
2.3.2.5	สิทธิของผู้ส่ง.....	102
2.3.2.6	สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง.....	103
2.3.2.7	ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	104
2.3.2.7.1	ประเภทและขอบเขตแห่งความ รับผิดชอบ.....	104
2.3.2.7.2	การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและ การจำกัดความรับผิด.....	106
2.3.2.7.3	ข้อยกเว้นความรับผิด.....	109
2.3.2.8	การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี.....	112
2.3.2.8.1	ศาลที่อาจฟ้องคดีได้.....	112
2.3.2.8.2	อายุความ.....	113
บทที่ 3	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	115
3.1	ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติ ฯ	115
3.2	สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ฯ	117
3.2.1	ขอบเขตการบังคับใช้.....	117
3.2.1.1	ขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไป.....	117
3.2.1.2	ขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งทางถนน ร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่น.....	123
3.2.2	ใบตราส่ง.....	124
3.2.2.1	รูปแบบของใบตราส่ง.....	125
3.2.2.2	รายการในใบตราส่ง.....	129
3.2.2.3	ความสมบูรณ์และข้อกำหนดในสัญญารับขน.....	137
3.2.3	สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง.....	140
3.2.3.1	สิทธิของผู้ส่ง.....	140
3.2.3.2	หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ส่ง.....	144

	หน้า
3.2.4 สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง.....	150
3.2.5 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	156
3.2.5.1 สิทธิของผู้ขนส่ง.....	156
3.2.5.2 หน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	169
3.2.6 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	171
3.2.6.1 ประเภทแห่งความรับผิด.....	171
3.2.6.2 ขอบเขตแห่งความรับผิด.....	173
3.2.6.3 ข้อยกเว้นความรับผิด.....	176
3.2.6.4 การจำกัดความรับผิด.....	185
3.2.7 การชดเชยค่าสินไหมทดแทน.....	189
3.2.8 การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด.....	196
3.2.9 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี.....	207
3.2.9.1 การใช้สิทธิเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา.....	207
3.2.9.2 ศาลที่อาจฟ้องคดีได้.....	210
3.2.9.3 อายุความ.....	220
บทที่ 4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	230
4.1 บทสรุป.....	230
4.2 ข้อเสนอแนะ.....	242
รายการอ้างอิง.....	245
ภาคผนวก.....	251
ภาคผนวก ก. ตารางเปรียบเทียบระหว่างอนุสัญญา CMR ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับขนของ และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่าง ประเทศ พ.ศ.	252
ภาคผนวก ข. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956 (CMR).....	290

ภาคผนวก ค. Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1978.....	312
ภาคผนวก ง. Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road concerning the Electronic Consignment Note	324
ภาคผนวก จ. Greater Mekong Subregion Cross – Border Transport Agreement / GMS CBTA : Annex 10 Conditions of Transport.....	332
ภาคผนวก ฉ. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	344
ภาคผนวก ช. ทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย.....	358
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	360



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการขนส่งของระหว่างประเทศมีหลายรูปแบบ ทั้งการขนส่งทางทะเล ทางอากาศ หรือทางบก ซึ่งในการที่ผู้ส่งจะพิจารณาว่าจะส่งของในรูปแบบใดนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการด้วยกัน เช่น ประเภทของสินค้า มูลค่าของสินค้า ระยะเวลา ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ความสะดวกของผู้ส่ง กฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบและสิทธิหน้าที่ทั้งของผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้ส่ง เป็นต้น เนื่องจากการส่งสินค้าไม่ว่าจะโดยรูปแบบใดก็ตามย่อมมีต้นทุนและค่าใช้จ่าย การเลือกส่งสินค้าที่เกิดความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากที่สุดย่อมเป็นการประหยัดต้นทุนและค่าใช้จ่ายแก่ผู้ส่งเป็นอย่างมาก อีกทั้ง การเลือกที่จะส่งสินค้าในรูปแบบใดย่อมถือเป็นการเลือกที่จะใช้กฎหมายใดบังคับกับการขนส่งไปโดยปริยายด้วย เพราะการขนส่งสินค้าในรูปแบบที่แตกต่างกันย่อมมีกฎหมายที่ใช้บังคับในเรื่องสิทธิ หน้าที่ ความ รับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่งที่แตกต่างกัน เช่น หากต้องการที่จะส่งสินค้าโดยทางทะเลนั้น กฎหมายที่ใช้บังคับก็คือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เป็นต้น ดังนั้น การพิจารณาว่าจะทำการส่งสินค้าในรูปแบบใดจึงเป็นสิ่งสำคัญต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก

การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญมากในปัจจุบัน เนื่องจากสามารถให้บริการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตหรือแหล่งจำหน่ายไปยังผู้บริโภคหรือผู้ซื้อได้โดยตรงและเป็นการขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายไม่สูงนัก และสำหรับประเทศไทย การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจะยังมีบทบาทสำคัญมากยิ่งขึ้นในอนาคต เนื่องจากประเทศไทยมีพรมแดนที่ติดต่อกับประเทศต่าง ๆ หลายประเทศด้วยกัน ซึ่งหากโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งทางถนนที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านแล้วเสร็จสมบูรณ์ก็จะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในภูมิภาคได้ไม่ยากนัก อีกทั้ง ประเทศไทยยังได้มีการทำความตกลงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้านหลายฉบับ ทั้งความตกลงในระดับทวิภาคีและระดับพหุภาคี เช่น ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน เป็นต้น และยังมีร่างความตกลงอีกหลายฉบับที่ยังอยู่ในระหว่างการพิจารณา ซึ่งถือเป็นความร่วมมือระหว่างประเทศที่เป็นการยอมรับหลักกฎหมายหรือแนวปฏิบัติระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน อันได้แก่ หลักเสรีภาพในการผ่านแดน การเปิดเสรีการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ หลักอำนวยความสะดวกทางการค้า หลักการยอมรับซึ่งกันและกัน หลักการปรับกฎหมาย

ให้ใกล้เคียงกัน และระบบประกันระหว่างประเทศ¹ ซึ่งความตกลงต่าง ๆ เหล่านี้ได้ส่งผลให้ประเทศไทยต้องมีการพัฒนาด้านการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการตรากฎหมายภายในหรือการสร้างสาธารณูปโภค เช่น ถนน สะพาน เป็นต้น เพื่อมารองรับความตกลงดังกล่าวและเพื่อเป็นการรองรับขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อไป ดังจะเห็นได้จากการเริ่มมีการรวมกลุ่มกันเพื่อทำความตกลงร่วมกันเพื่อให้ประเทศสมาชิกนั้นมีความสอดคล้องกันในหลาย ๆ ด้านและจะได้มีอำนาจในการต่อรองทางเศรษฐกิจมากขึ้นเช่นเดียวกับประเทศในทวีปยุโรป

ในการขนส่งสินค้าทางถนนนั้นจำเป็นต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ให้บริการ ผู้รับบริการ และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้มีหลักเกณฑ์ดังกล่าวกำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 ราชชนของ ซึ่งใช้บังคับกับการขนส่งทางถนนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ทั้งนี้ลักษณะการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศย่อมมีความแตกต่างกัน ดังนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องดังกล่าวจึงไม่มีความเหมาะสมกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเท่าใดนัก เนื่องจากระยะทาง ความเสี่ยงภัย และภาวะการแข่งขันที่แตกต่างกันระหว่างการขนส่งในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งในประเทศที่พัฒนาแล้วได้มีการบัญญัติกฎหมายกำหนดสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบในระหว่างผู้ให้บริการกับผู้รับบริการในการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศแยกต่างหากจากกัน โดยกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การขนส่งระหว่างประเทศมักจะบัญญัติขึ้นตามหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งแก่อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956 หรือ CMR) ซึ่งเป็นอนุสัญญาในทวีปยุโรปและเป็นอนุสัญญาฉบับแรกที่กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่งผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งมีประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรปและในทวีปแอฟริกาบางประเทศได้เข้าเป็นภาคี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวและเพื่อให้หลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของประเทศเหล่านั้นเป็นมาตรฐานเดียวกัน

¹ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง, “รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน,” 31 มกราคม 2548, หน้า 209 – 210.

นอกจากนี้ ปัจจุบันในระดับอาเซียนยังได้มีการจัดทำร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for the Facilitation of Inter - state Transport) ซึ่งได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไว้ในภาคผนวก 6 อีกทั้งประเทศไทยได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross - Border Transport Agreement หรือ GMS CBTA) ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่งที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไว้ในภาคผนวก 10 เรื่องเงื่อนไขการขนส่ง โดยในความตกลงดังกล่าวได้มีการกำหนดให้ประเทศภาคีจะต้องออกกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับความตกลงดังกล่าวด้วย ส่งผลให้ประเทศไทยมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการออกกฎหมายเฉพาะในเรื่องดังกล่าวนี้

สำหรับประเทศไทยนั้น การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศยังคงต้องใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับขนของ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวถือเป็นบททั่วไปที่ใช้ได้กับการขนส่งในทุกรูปแบบ ทั้งขนส่งในประเทศและต่างประเทศ ยกเว้นการขนส่งสินค้าทางทะเล และทางรถไฟเท่านั้นที่ไม่ใช้บังคับ แต่ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นได้มีการใช้บังคับมาเป็นเวลานานและมีหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องค่อนข้างน้อย แต่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นต้องมีความเชื่อมโยงและเกี่ยวข้องกับประเทศอื่นด้วยจึงมีความซับซ้อนมากกว่าทั้งในเรื่องของกฎหมายที่จะต้องคาบเกี่ยวกับทั้งสองประเทศ ศาลที่อาจฟ้องคดีได้หากมีกรณีพิพาทเกิดขึ้น หรือจำนวนค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น การที่จะนำกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศนั้นจึงไม่มีความเหมาะสมเท่าใดนัก ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศขึ้นมาเป็นการเฉพาะเพื่อมาแก้ปัญหาในสิ่งที่กล่าวมาได้ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ซึ่งในขณะนี้ได้ผ่านการพิจารณาจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว โดยในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีการจัดทำขึ้นเพื่อกำหนดสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่ง ผู้ส่ง และผู้รับตราส่งในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อแยกกระบวนการขนส่งภายในประเทศกับการขนส่งระหว่างประเทศ การร่างกฎหมายดังกล่าวจึงควรจะต้องศึกษาถึงกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศอื่น ๆ ด้วย โดยเฉพาะกฎหมายระหว่างประเทศหรือกรอบความตกลงในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งไทยได้เป็นภาคี อันจะเป็นการทำให้ร่างกฎหมายฉบับนี้มีความสอดคล้องกับประเทศเพื่อนบ้าน

และความตกลงต่าง ๆ มากยิ่งขึ้น อีกทั้ง หากร่างกฎหมายฉบับดังกล่าวมีผลใช้บังคับย่อมจะส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เนื่องจากร่างกฎหมายฉบับนี้ได้มีการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่งไว้มากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นกฎหมายที่ได้ใช้บังคับกับการขนส่งดังกล่าวมาตลอด นอกจากนี้ บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 เป็นต้น ในบางประเด็น อาจจะมีความเหมาะสมหรือมีประโยชน์มากกว่าแต่ไม่ได้บัญญัติไว้ในร่างกฎหมายดังกล่าวก็ควรที่จะนำกฎหมายดังกล่าวมาพิจารณาประกอบด้วย ทั้งนี้ เพื่อร่างกฎหมายฉบับนี้จะได้มีความสมบูรณ์ เป็นเอกภาพ และสอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความชัดเจนต่อผู้ที่เกี่ยวข้องและเกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมากยิ่งขึ้น อีกทั้งในการศึกษาดังกล่าวยังอาจจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่รัฐสภาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้ต่อไป

ทั้งนี้ ในการศึกษาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. จะได้ทำการศึกษาทั้งกฎหมายระหว่างประเทศ อันได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1956 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956 : CMR) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 10 (Greater Mekong Subregion Cross - Border Transport Agreement / GMS CBTA : Annex 10 Conditions of Transport) และกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับขนของ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เป็นต้น

1.2 สมมติฐานของการวิจัย

เมื่อร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มีผลบังคับใช้ ย่อมส่งผลกระทบต่อในด้านต่าง ๆ ต่อบุคคลผู้ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ อีกทั้งร่างกฎหมายฉบับนี้ยังเกิดความไม่ชัดเจนและไม่เหมาะสมในเรื่องสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องในบางประการ จึงสมควรศึกษาวิเคราะห์ร่างกฎหมายฉบับนี้ในประเด็นต่าง ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อและไม่เหมาะสม เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขเพิ่มเติมให้เกิดความชัดเจนและเหมาะสมต่อไป

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในส่วนของสิทธิตามหน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของบุคคลที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อศึกษาถึงกฎหมายภายในประเทศในส่วนของสิทธิตามหน้าที่ และความรับผิดชอบของระหว่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
4. เพื่อศึกษาถึงแนวทางในการแก้ไขหรือเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

มุ่งศึกษาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ฉบับที่ผ่านการพิจารณาจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาโดยพิจารณาประกอบกับอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956 : CMR) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง : ภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่ง (Greater Mekong Subregion Cross - Border Transport Agreement / GMS CBTA : Annex 10 Conditions of Transport) นอกจากนี้ยังนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องและอาจเป็นประโยชน์มาพิจารณาประกอบด้วยเพื่อจะได้แก้ไขเพิ่มเติมให้ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมีความสมบูรณ์และเหมาะสมต่อประเทศไทยยิ่งขึ้น

1.5 วิธีการศึกษาวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้จะทำการศึกษาวิเคราะห์โดยวิธีวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ด้วยการรวบรวมข้อมูล หนังสือ เอกสาร บทความ วารสารและสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ รวมถึงสื่ออิเล็กทรอนิกส์แล้วนำมาวิเคราะห์ ทั้งยังศึกษาแนวทางในการกำหนดสิทธิตามหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่งในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อนำมาปรับใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อไป

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมให้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น
2. เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเข้าใจถึงสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของตนตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ชัดเจนยิ่งขึ้น
3. สร้างองค์ความรู้ เพิ่มศักยภาพ และประสิทธิภาพในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในประเทศไทย
4. ก่อให้เกิดประโยชน์ในทางวิชาการ ทั้งต่อผู้ที่เกี่ยวข้องและผู้ที่สนใจศึกษาทั่วไป



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 2

การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศและกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

การรับขนของทางถนนนั้นเป็นรูปแบบการรับขนของระหว่างประเทศที่มีความสำคัญและมีบทบาทเป็นอย่างมากต่อการขนส่งระหว่างประเทศเนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่สนับสนุนการขนส่งทางอากาศและทางทะเล นอกจากนี้ยังเป็นการขนส่งที่เหมาะสมกับการรับขนของในระหว่างประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันอีกด้วย ซึ่งในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นได้มีวิวัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องจนนำไปสู่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในปัจจุบัน

2.1 การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

2.1.1 วิวัฒนาการในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

การรับขนของหรือการขนส่งของนั้นได้มีวิวัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องโดยเริ่มจากการแบกสิ่งของไว้บนบ่าหรือไหล่ และได้มีการพัฒนามาเป็นการสร้างคานเพื่อไว้ใช้แบกสิ่งของที่มีปริมาณมากซึ่งการสร้างคานนี้ได้เป็นต้นกำเนิดของการคิดค้นประดิษฐ์แคร่หรือเกี้ยวซึ่งถือเป็นพาหนะประเภทแรก ๆ ที่มนุษย์ได้ประดิษฐ์ขึ้น¹ ขณะเดียวกันในบางกรณีสิ่งของบางอย่างอาจมีจำนวนหรือน้ำหนักมากเกินไปที่มนุษย์จะสามารถแบกหรือหามได้จึงได้มีการคิดค้นอุปกรณ์หรือเครื่องทุ่นแรงอีกอย่างหนึ่งขึ้นโดยการนำกิ่งไม้มาทำเป็นง่ามและวางของบนไม้แล้วลากกิ่งไม้นั้นไปเพื่อสามารถขนส่งของได้จำนวนและน้ำหนักมากขึ้นกว่าการแบกหามทั่วไป ซึ่งทำให้เกิดอุปกรณ์ในการขนส่งที่เรียกว่า เลื่อน (Sledge)² แต่แม้ว่ามนุษย์จะมีการคิดค้นประดิษฐ์อุปกรณ์เพื่อมาใช้เป็นเครื่องทุ่นแรงในการขนส่งก็ตาม อุปกรณ์ในการขนส่งในยุคแรก ๆ ก็ยังคงจะต้องอาศัยแรงของมนุษย์ในการขนส่งอยู่นั่นเอง ดังนั้น ในยุคต่อมาจึงได้มีการนำสัตว์เข้ามาช่วยในการขนของหรือลากของเพื่อเป็นเครื่องทุ่นแรงมนุษย์ในการขนส่งอีกทางหนึ่ง

ต่อมาพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนนได้มีการพัฒนาขึ้น จนมีการประดิษฐ์พาหนะที่ใช้ระบบล้อโดยการตัดไม้เป็นท่อนกลม ๆ แล้วนำไปติดไว้กับไม้ขวางใต้เลื่อนแบบเพลลาซึ่งไม้กลมนั้นก็จะหมุนไปตามเลื่อนที่ถูกลากไป³ โดยพาหนะระบบล้อนี้ได้ถูกพัฒนาดัดแปลงไป

¹ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา, หลักการขนส่ง, ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543), หน้า 25.

² ธนสวรรค์ แขวงโสภา, การขนส่งทั่วไป, ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: เอ็ดดิสัน เพรส โปรดักส์, 2537), หน้า 103.

³ เรื่องเดียวกัน.

โดยได้มีการเปลี่ยนจากเลื่อนมาเป็นเลื่อนที่มีล้อสองล้อ และพัฒนามาเป็นเกวียนซึ่งมีสี่ล้อ จากนั้นในปี ค.ศ.1776 เจมส์ วัตต์ก็ได้มีการคิดค้นประดิษฐ์เครื่องจักรไอน้ำขึ้นและนิโกลัส คโยต์ ได้นำเอาเครื่องจักรไอน้ำดังกล่าวมาประกอบเป็นรถยนต์ที่เคลื่อนที่ด้วยพลังไอน้ำ และต่อมามีผู้พัฒนามาเป็นเครื่องจักรกลที่ใช้ น้ำมันจนในที่สุดได้พัฒนามาสู่เครื่องยนต์สันดาปภายในและกลายเป็นรถที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน⁴ ทั้งนี้ ชนชาติแรกที่คิดค้นพาหนะระบบล้อได้ก็คือชาวสุเมเรียน ซึ่งแม้ว่าจะมีพาหนะที่ใช้ระบบล้อเกิดขึ้น แต่การเดินทางหรือขนส่งด้วยพาหนะดังกล่าวในยุคนั้นก็ยังไม่เป็นที่นิยมใช้มากนัก เนื่องจากโครงสร้างของถนนไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งโดยการพาหนะดังกล่าว

ต่อมามีการสร้างถนนเพื่อความสะดวกในการขนส่งมากยิ่งขึ้น โดยถนนในยุคแรก ๆ นั้นได้เกิดขึ้นในยุคเมโสโปเตเมียโดยเป็นการนำเอาหินมาถมหรือปูทางเพื่อใช้สำหรับค้าขายและขนส่งระหว่างเมือง โดยถนนสายนี้มีระยะทางประมาณ 2,808 กิโลเมตร ซึ่งเริ่มจากอ่าวเปอร์เซียผ่านเอเชียตะวันตกเฉียงใต้ไปจนถึงทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และมีถนนที่แยกออกจากถนนสายนี้ไปสู่ท่าเรือประเทศต่าง ๆ อีกหลายสาย จนได้ขยายเข้าไปในบริเวณกลุ่มประเทศตะวันตกจนกลายเป็นถนนเศรษฐกิจสายหนึ่ง ต่อมาเมื่อเมโสโปเตเมียตกอยู่ภายใต้อำนาจของเปอร์เซีย กษัตริย์ดาเรียสแห่งเปอร์เซียจึงได้ปรับปรุงถนนสายนี้ใหม่อีกครั้งหนึ่งเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการส่งข่าวสารจนถนนสายนี้ได้รับการขนานนามใหม่ว่า ถนนกษัตริย์ (Royal Road) ซึ่งถือเป็นถนนที่เก่าแก่ที่สุดในโลก⁵ และในสมัยของกษัตริย์ในราชวงศ์จีนของประเทศจีนก็ได้มีการสร้างถนนตัดผ่านแม่น้ำเหลืองซึ่งเป็นถนนตรงที่มีขนาดกว้างถึง 40 วา เพื่อใช้สำหรับให้ทหารใช้เดินทางไปปราบจลาจลหรือกบฏ⁶ แต่ทั้งนี้ถนนเหล่านี้ก็ยังคงเป็นการนำหินหรือดินมาถมอยู่นั่นเอง จนกระทั่งในยุคโรมันจึงได้มีการสร้างถนนซึ่งถือเป็นยุคเริ่มต้นของการสร้างถนนโดยใช้หลักวิศวกรรมโยธาด้วยการนำหินบดมาเทเป็นชั้น ๆ เพื่อทำเป็นฐานของถนน ซึ่งได้มีการสร้างถนนที่ใช้เป็นทางหลวงมากถึง 29 สายในกรุงโรมและครอบคลุมตลอดตั้งแต่ประเทศอังกฤษจนถึงทวีปแอฟริกา โดยทางหลวงที่มีชื่อเสียงมากที่สุด ได้แก่ The Appian Way ที่ตัดจากกรุงโรมถึงเมืองบรันดิเซียม⁷ ต่อมาในช่วงปฏิวัติอุตสาหกรรม การค้าขายมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ถนนจึงต้องมีการพัฒนาขึ้นตามไปด้วยเพื่อเป็นการรองรับการค้าและการขนส่ง ทางหลวงที่ทันสมัยสายแรกจึงได้ถูก

⁴ คำนาย อภิปรัชญาสกุล, การจัดการขนส่ง (กรุงเทพมหานคร: ซี.วาย. ซี.เอ็ม. ฟรันด์, 2550), หน้า 46.

⁵ ธนสวรรค์ แขวงโสภา, การขนส่งทั่วไป, หน้า 104 – 105.

⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 104.

⁷ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตวา, หลักการขนส่ง, หน้า 27.

สร้างขึ้นโดยการออกแบบของ John Loudon McAdam ด้วยการใช้น้ำและราดด้วยน้ำมันดิน เพื่อให้หินนั้นเกาะแน่น เรียบ และไม่สึกกร่อนง่าย ซึ่งเรียกว่า Macadam⁸

แต่ทั้งนี้ การขนส่งระหว่างประเทศที่มีชื่อเสียงแพร่หลายมากที่สุดก็คือ เส้นทางสายไหม (Silk Road) ซึ่งเป็นเส้นทางที่เกิดขึ้นประมาณ 200 ปีก่อนคริสตกาล โดยเป็นเส้นทางของขบวนคาราวานในภูมิภาคเอเชียใต้ และใช้สำหรับขนส่งสินค้าที่สำคัญ ๆ ได้แก่ เส้นไหม ผ้าไหม เครื่องเทศ เป็นต้น⁹ ซึ่งเส้นทางดังกล่าวมีระยะทางประมาณ 6,400 กิโลเมตร จึงเป็นเส้นทางการค้าและการขนส่งที่สำคัญเนื่องจากเชื่อมโยงสี่แกนอารยธรรมที่สำคัญของโลก คือ กรีก-โรมัน เปอร์เซีย จีน และอินเดีย ซึ่งก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมและเทคโนโลยีตลอดจนก่อให้เกิดการค้าขายระหว่างกัน อย่างไรก็ตาม การค้าบนเส้นทางดังกล่าวก็ต้องสะดุดหยุดลงเนื่องจากเส้นทางดังกล่าวมักไม่มีความปลอดภัยในการขนส่ง อีกทั้งการใช้เส้นทางนี้จะต้องเดินทางผ่านเมืองต่าง ๆ หลายเมืองซึ่งในแต่ละเมืองนั้นมีการเก็บภาษีไม่เท่ากัน บางเมืองมีการเก็บภาษีที่สูงมาก ซึ่งสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ถือเป็นอุปสรรคในการค้าระหว่างประเทศอย่างยิ่ง¹⁰

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในปัจจุบัน ประเทศต่าง ๆ ได้ให้ความสำคัญกับเสรีภาพในการผ่านแดนมากยิ่งขึ้น โดยได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศอย่างชัดเจนในเรื่องของการผ่านแดนและถือเป็นความตกลงระหว่างประเทศในเรื่องการผ่านแดนฉบับแรกโดยมีชื่อว่า อนุสัญญากรุงบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพในการผ่านแดน (Convention and Statute on Freedom of Transit 1921) ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่กำหนดสิทธิในการจราจรผ่านแดนหรือการขนส่งผ่านแดนสำหรับประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Land locked country) โดยหลักการผ่านแดนภายใต้กรอบอนุสัญญาดังกล่าวเป็นการกำหนดพันธกรณีแก่ประเทศภาคีในการยินยอมให้มีการผ่านแดน (tolerate transit) สำหรับประเทศที่ไม่มีทางออกติดทะเลมากกว่าที่จะเป็นการอำนวยความสะดวกในทางการค้าระหว่างประเทศ¹¹

⁸ Wikipedia The Free Encyclopedia. Road Transport [Online]. Available from: http://en.wikipedia.org/wiki/Road_transport [2010, June 28]

⁹ วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี. เส้นทางสายไหม [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : <http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B9%80%E0%B8%AA%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B9%84%E0%B8%AB%E0%B8%A1> [2553, พฤษภาคม 9]

¹⁰ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง, “รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการค้าและการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน,” หน้า 103.

¹¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 104.

2.1.2 แนวคิดในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นจะต้องมีการทำความตกลงระหว่างประเทศหรือทำความตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งถือเป็นประเทศที่จะต้องขนส่งผ่านหรือข้ามแดน โดยในการทำความตกลงดังกล่าวนี้มีแนวคิดมาจากหลักกฎหมายและแนวปฏิบัติระหว่างประเทศดังต่อไปนี้¹²

1) หลักเสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit)

ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศนั้น ประเทศภาคีจะต้องอำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านแดนโดยต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติและไม่จัดเก็บภาษีพิเศษสำหรับการนำเข้าและส่งออก นอกจากนี้จะต้องไม่มีการจัดเก็บภาษีศุลกากรและต้องจำกัดการตรวจสอบ ซึ่งหลักเสรีภาพในการผ่านแดนนี้ถือเป็นหัวใจสำคัญของการขนส่งผ่านแดน

2) การเปิดเสรีการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (Road Transport Liberalization)

การเปิดเสรีในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นองค์ประกอบสำคัญในการค้าระหว่างประเทศ เพราะหากไม่ยอมเปิดการค้าเสรี การขนส่งข้ามพรมแดนหรือผ่านแดนก็จะเกิดการขนส่งข้ามแดนหรือผ่านแดนไม่ได้

3) หลักอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ซึ่งได้แก่

- การทำให้กฎระเบียบและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน (Harmonization)
- การทำให้รูปแบบพิธีการ กระบวนการ และเอกสารด้านการค้าและบริหารง่ายขึ้น (Simplification)
- การสร้างมาตรฐานและบูรณาการข้อมูล หลักเกณฑ์ และกระบวนการ (Standardization and Integration)
- การสร้างระบบการดำเนินงานและหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่มีความโปร่งใส (Transparency)

¹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 209 - 210

4) หลักการยอมรับซึ่งกันและกัน (Mutual Recognition)

เป็นหลักที่ยอมรับสถานะทางกฎหมายและสิทธิของคนต่างชาติเช่นเดียวกับคนในชาติของตนและจะปฏิบัติต่อคนต่างชาตินั้นเช่นเดียวกับคนในชาติ ซึ่งถือได้ว่าเป็นการอิงการใช้หลักต่างตอบแทน (reciprocity) และหลักประติบัติเยี่ยงคนชาติ (national treatment)

5) หลักปรับกฎหมายให้ใกล้เคียงกัน (Harmonization)

เป็นการปรับกฎหมายให้ใกล้เคียงกันซึ่งโดยทั่วไปมักนิยมใช้ในในกลุ่มของประเทศที่มีความใกล้ชิดกันหรือมีระบบกฎหมายใกล้เคียงกันอยู่แล้ว

6) ระบบประกันระหว่างประเทศ (Guarantee System)

ระบบประกันระหว่างประเทศถือเป็นองค์ประกอบสำคัญของการขนส่งผ่านแดน เนื่องจากเป็นกลไกที่จะลดความเสี่ยงของประเทศที่ถูกผ่านแดนที่เกิดจากการลักลอบขนถ่ายสินค้าลงระหว่างทางหรือการชะลอหรือลดภาระทางด้านภาษีศุลกากรในกรณีที่มีการนำรถเข้าชั่วคราว

2.2 การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในประเทศไทย

ในการรับขนของทางถนน ผู้ประกอบการจะต้องให้ความสำคัญกับหลักเกณฑ์ต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางในการขนส่ง จุดผ่านแดน ยานพาหนะที่จะสามารถผู้ประกอบการได้ รวมถึงการขอรับใบอนุญาตในการเป็นผู้ประกอบการซึ่งถือเป็นสิ่งที่สำคัญมากเนื่องจากผู้ประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการระหว่างประเทศอีกฉบับหนึ่งซึ่ง หลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวอาจกล่าวได้ดังนี้

2.2.1 เส้นทางในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศและจุดผ่านแดน

การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ นอกจากมีการใช้เส้นทางซึ่งเป็นทางหลวงภายในประเทศแล้ว เส้นทางดังกล่าวจะต้องมีการเชื่อมโยงกับประเทศอื่นด้วย นอกจากนี้การที่จะผ่านแดนหรือข้ามแดนไปสู่อีกประเทศหนึ่งได้จะต้องใช้เส้นทางที่มีจุดผ่านแดนเท่านั้น ซึ่งเส้นทางและจุดผ่านแดนดังกล่าวมีดังนี้

2.2.1.1 ทางหลวงในประเทศ

ประเทศไทยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลเส้นทางหรือทางหลวงแต่ละเส้นแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับสภาพของเส้นทางและท้องถิ่นนั้น ๆ โดยแต่ละหน่วยงานก็จะมีกรอบประกาศมาควบคุมการใช้เส้นทางเพื่อป้องกันพื้นผิวทางได้รับความเสียหายจากการรับน้ำหนักเกินกว่าที่สภาพเส้นทางนั้นจะรับได้ ทั้งนี้ หน่วยงานใดจะเป็นผู้รับผิดชอบทางหลวงประเภทใดก็ขึ้นอยู่กับตามมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2549 ซึ่งแบ่งทางหลวงภายในประเทศออกเป็น 5 ประเภทได้แก่¹³

- ทางหลวงพิเศษ เป็นทางหลวงที่ได้ออกแบบเพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรอดเร็วเป็นพิเศษ ซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนด และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ โดยกรมทางหลวงได้เป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มีการเข้าออกได้เฉพาะ โดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น
 - ทางหลวงแผ่นดิน เป็นทางหลวงสายหลักที่เป็นโครงข่ายเชื่อมระหว่างภาค จังหวัด อำเภอ ตลอดจนสถานที่สำคัญ โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะ และบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงแผ่นดิน
 - ทางหลวงชนบท เป็นทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท
 - ทางหลวงท้องถิ่น เป็นทางหลวงที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงท้องถิ่น
 - ทางหลวงสัมปทาน เป็นทางหลวงที่รัฐบาลให้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน
- โดยทางหลวงทั้ง 5 ประเภทดังกล่าวนี้ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศเนื่องจากเป็นโครงข่ายที่เชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ และยังเป็นโครงข่ายที่

¹³ คมนาคม, กระทรวง, กรมทางหลวง. ประเภททางหลวง [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.doh.go.th/content.aspx?c_id=3&sc_id=10 [2554, เมษายน 22]

ครอบคลุมทั่วประเทศ นอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางที่สำคัญในการขนส่งทางถนนเพราะเป็นเส้นทางที่จะเชื่อมโยงไปสู่ทางหลวงระหว่างประเทศต่อไป

2.2.1.2 ทางหลวงระหว่างประเทศ

ทางหลวงระหว่างประเทศคือ ทางหลวงภายในประเทศประเภทหนึ่งแต่เป็นทางหลวงที่สามารถเชื่อมโยงไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านได้โดยจะต้องผ่านจุดผ่านแดนหรือด่านเสียก่อน ซึ่งทางหลวงระหว่างประเทศนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ระดับ ดังนี้

2.2.1.2.1 ทางหลวงระหว่างประเทศในระดับภูมิภาค ได้แก่

1) โครงการทางหลวงอาเซียน เป็นโครงข่ายทางหลวงที่จะเชื่อมโยงการเดินทางติดต่อระหว่างประเทศสมาชิกของอาเซียนเข้าด้วยกันซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 23 สายทาง สำหรับทางหลวงอาเซียนในช่วงที่ผ่านประเทศไทยมีทั้งสิ้น 9 สาย ได้แก่¹⁴

สาย AH 1 : บ้านคลองลึก (ชายแดนไทย/กัมพูชา) – อำเภออรัญประเทศ - สระแก้ว – อำเภอ-binทร์บุรี – ปราชินบุรี – นครนายก – อำเภอหินกอง - กรุงเทพฯ - อ่างทอง - สิงห์บุรี - ชัยนาท - นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด (ชายแดนไทย/พม่า)

สาย AH 2 : สะเดา (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - บ้านคลองแวง - บ้านคองหงษ์ - บ้านคูหา - พัทลุง - อำเภอทุ่งสง - อำเภอเวียงสระ - อำเภอไชยา - อำเภอละแม - ชุมพร - อำเภอท่าแซะ - อำเภอบางสะพานน้อย - ประจวบคีรีขันธ์ - อำเภอปราณบุรี - อำเภอชะอำ - เพชรบุรี - อำเภอปากท่อ - นครปฐม - กรุงเทพฯ - อำเภอบางปะอิน - ตาก - อำเภอเถิน - ลำปาง - อำเภอองาว - พะเยา - เชียงราย - แม่สาย (ชายแดนไทย/พม่า)

สาย AH 3 : อำเภอเชียงของ (ชายแดนไทย/ลาว - บ้านต้าตลาด - บ้านหัวดอย - เชียงราย

¹⁴ ศิริประไพ จิตรประสิทธิ์ศิริ. การพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ [ออนไลน์]. สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ: กรมทางหลวง. แหล่งที่มา: <http://www.ltpcenter.com/doc/route/3%20sakao.pdf> [2552, สิงหาคม 25]

สาย AH12 : สะพานมิตรภาพไทย/ลาว - หนองคาย - อุดรธานี – อำเภอ
น้ำพอง - ขอนแก่น - อำเภอบ้านไผ่ - อำเภอพล - นครราชสีมา - อำเภอสีคิ้ว - อำเภอมวกเหล็ก -
สระบุรี – อำเภอหินกอง

สาย AH13 : ห้วยโก๋น (ชายแดนไทย/ลาว) - น่าน - แพร่ - อำเภอเด่นชัย -
อุตรดิตถ์ - พิษณุโลก - อำเภอสามง่าม - นครสวรรค์

สาย AH 15 : นครพนม (ชายแดนไทย/ลาว) - บ้านธาตุนาเวง (สกลนคร) -
อำเภอพังโคน - อำเภอสว่างแดนดิน - อุดรธานี

สาย AH 16 : มุกดาหาร (ชายแดนไทย/ลาว) - อำเภอหนองสูง - อำเภอ
สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช - อำเภอวังสามหมอ - ขอนแก่น - อำเภอโนนสูง - อำเภอหล่มสัก - บ้านแยง -
อำเภอวังทอง - พิษณุโลก - สุโขทัย - ตาก

สาย AH 18 : อำเภอสุโขทัย (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - อำเภอตากใบ -
นราธิวาส - อำเภอสายบุรี - อำเภอป่าตอง - ปัตตานี - อำเภอหนองจิก - อำเภอเทพา - อำเภอจะนะ
- อำเภอหาดใหญ่

สาย AH 19 : อำเภอปักธงชัย - อำเภอบึงนาราง - อำเภอแปลงยาว - ชลบุรี
- กรุงเทพฯ

2) โครงการทางหลวงเอเชีย เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย
และแปซิฟิกจำนวน 17 ประเทศ ซึ่งประกอบด้วยอัฟกานิสถาน บังคลาเทศ กัมพูชา อินเดีย
อินโดนีเซีย อิหร่าน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มาเลเซีย เนปาล ปากีสถาน ฟิลิปปินส์
ศรีลังกา ไทย เวียดนาม จีน พม่า และมองโกเลีย เพื่อปรับปรุงและพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศ
โดยดำเนินการพัฒนาทางหลวงของแต่ละประเทศให้มีจุดเชื่อมต่อระหว่างกัน สำหรับทางหลวง
เอเชียในช่วงที่ผ่านประเทศไทยมีทั้งสิ้น 12 สาย ดังนี้¹⁵

¹⁵ คมนาคม, กระทรวง. กรมทางหลวง.โครงการทางหลวงเอเชีย [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:
<http://www.doh.go.th/web/international/asian.html> [2552, สิงหาคม 25]

สาย AH 1 : บ้านคลองลึก (ชายแดนไทย/กัมพูชา) - รัษฎประเทศ - สระแก้ว - กบินทร์บุรี - ปราจีนบุรี - นครนายก - หินกอง - กรุงเทพ - อ่างทอง - สิงห์บุรี - ชัยนาท - นครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด (ชายแดนไทย/พม่า)

สาย AH 2 : สะเดา (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - บ้านคลองแวง - บ้านคองหงษ์ - บ้านคูหา - พัทลุง - อำเภอทุ่งสง - อำเภอเวียงสระ - อำเภอไชยา - อำเภอละแม - ชุมพร - อำเภอท่าแซะ - อำเภอบางสะพานน้อย - ประจวบคีรีขันธ์ - อำเภอปราณบุรี - อำเภอชะอำ - เพชรบุรี - อำเภอปากท่อ - นครปฐม - กรุงเทพ - อำเภอบางปะอิน - ตาก - อำเภอเถิน - ลำปาง - อำเภองาว - พะเยา - เชียงราย - แม่สาย (ชายแดนไทย/พม่า)

สาย AH 3 : อำเภอเชียงของ (ชายแดนไทย/ลาว) - บ้านต้าตลาด - บ้านหัวดอย - เชียงราย

สาย AH 12 : สะพานมิตรภาพไทย/ลาว - หนองคาย - อุดรธานี - อำเภอน้ำพอง - ขอนแก่น - อำเภอบ้านไผ่ - อำเภอพล - นครราชสีมา - อำเภอสีคิ้ว - อำเภอมหากะเหล็ก - สระบุรี - หินกอง

สาย AH 13 : ห้วยโก๋น (ชายแดนไทย/ลาว) - น่าน - แพร่ - อำเภอเด่นชัย - อุดรดิตต์ - พิษณุโลก - อำเภอสามง่าม - นครสวรรค์

สาย AH 15 : นครพนม (ชายแดนไทย/ลาว) - บ้านธาตุนาเวง (สกลนคร) - อำเภอพังโคน - อำเภอสว่างแดนดิน - อุดรธานี

สาย AH 16 : มุกดาหาร (ชายแดนไทย/ลาว) - อำเภอหนองสูง - อำเภอสมเด็จ - กาฬสินธุ์ - อำเภอยางตลาด - ขอนแก่น - อำเภอโนนหนาว - อำเภอหล่มสัก - บ้านแยง - อำเภอวังทอง - พิษณุโลก - สุโขทัย - ตาก

สาย AH 18 : อำเภอสุโขทัย (ชายแดนไทย/มาเลเซีย) - อำเภอตากใบ - นราธิวาส - อำเภอสายบุรี - อำเภอป่าด - ปัตตานี - อำเภอหนองจิก - อำเภอเทพา - อำเภอจะนะ - อำเภอหาดใหญ่

สาย AH 19 : อำเภอปักธงชัย - อำเภอกบินทร์บุรี - อำเภอแปลงยาว - ชลบุรี - กรุงเทพ

สาย AH112: อำเภอคลองลอย - อำเภอบางสะพาน

สาย AH121: อำเภอมุกดาหาร - อำนาจเจริญ - ยโสธร - อำเภอสุวรรณภูมิ - อำเภอพยัคฆภูมิพิสัย - บุรีรัมย์ - อำเภอนางรอง - อำเภอสัมปอ - อำเภอช่องตะโก

สาย AH123: บ้านน้ำพุร้อน (ชายแดนไทย/พม่า) - กาญจนบุรี - นครปฐม - กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ - ชลบุรี - แหลมฉบัง - มาบตาพุด - ระยอง - อำเภอแกลง - ชลบุรี - ตราด - อำเภอหาดเล็ก

2.2.1.2.2 ทางหลวงระหว่างประเทศในระดับอนุภูมิภาค

1) กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)

ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement) นั้น ส่งผลให้ไทยได้กำหนดเส้นทางเศรษฐกิจหลัก (Economic Corridor) 4 เส้นทาง ได้แก่¹⁶

- R1: Southern Economic Corridor เชื่อมโยงระหว่างไทย (ช่วงกบินทร์บุรี-สระแก้ว) – กัมพูชา – เวียดนาม (ช่วงโฮจิมินห์-วังเตา) ระยะทางรวมประมาณ 1,040 กิโลเมตร

- R2: East-West Economic Corridor เชื่อมโยงระหว่าง พม่า - ไทย (สะพานมิตรภาพ 2 ที่มุกดาหาร/สะพานนะเขต) - ลาว (ช่วง เมืองพิณ – ชายแดนเวียดนาม) – เวียดนาม (ช่วงลาวบาว – ดานัง) ระยะทางรวมประมาณ 1,530 กิโลเมตร

- R3: North-South Economic Corridor เชื่อมโยงระหว่างไทย – จีนตอนใต้ (เชียงราย – คุณหมิง) แบ่งเป็น

R3a : เชื่อมโยงระหว่างไทย-ลาว-จีน ระยะทางรวม 1,935 กิโลเมตร

R3b : เชื่อมโยงระหว่างไทย-พม่า-จีน ระยะทางรวม 1,870 กิโลเมตร

¹⁶ ศิริประไพ จิตประสิทธิ์ศิริ. การพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ [ออนไลน์]. สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ: กรมทางหลวง. แหล่งที่มา: <http://www.ltpcenter.com/doc/route/3%20sakao.pdf> [2552, สิงหาคม 25]

- R10: Southern Coastal Economic Corridor (เลียบชายฝั่งทะเล) เชื่อมโยงระหว่างไทย(ช่วง ตราด – บ้านหาดเล็ก) – กัมพูชา – เวียดนาม (ช่วงฮาเตียน-น้ำคาน) ระยะทางรวมประมาณ 900 กิโลเมตร

2.2.1.2.3 ทางหลวงระหว่างประเทศในระดับภูมิภาค

ความร่วมมือในระดับภูมิภาค เป็นกรอบความร่วมมือสองฝ่ายระหว่างประเทศไทย กับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งแบ่งออกได้ดังนี้¹⁷

1) กรอบความร่วมมือระหว่างไทย – ลาว

ตามกรอบความร่วมมือไทย – ลาว ได้มีการตกลงให้มีการก่อสร้างถนนตาม โครงการดังต่อไปนี้

- โครงการถนนสาย ห้วยทราย - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น
- โครงการก่อสร้างถนนสาย ห้วยโก๋น - ปากแบ่ง
- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเหือง อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย
- โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมท่าเทียบเรือ (บ้านวินใต้) - ทางหลวงหมายเลข 13 ของลาว
- โครงการสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม)
- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต)

2) กรอบความร่วมมือระหว่างไทย – กัมพูชา

ตามกรอบความร่วมมือไทย – กัมพูชา ได้มีการตกลงให้มีการก่อสร้างถนน ตามโครงการดังต่อไปนี้

- โครงการก่อสร้างถนนสาย 67 ช่องสะง่า – อัดลองเวง – เสียมราฐ
- โครงการก่อสร้างถนนสาย 48 เกาะกง – สะแรมเบิด

¹⁷ เรืองเดียวกัน

- โครงการก่อสร้างถนนสาย 68 ช่องจอม – กรอลันท์

3) กรอบความร่วมมือระหว่างไทย – พม่า

ตามกรอบความร่วมมือไทย – พม่าได้มีการตกลงให้มีการก่อสร้างถนนตามโครงการดังต่อไปนี้

- โครงการก่อสร้างถนนสาย กาญจนบุรี– ทวายตอน บ้านพุน้ำร้อน – ชายแดนไทย/พม่า (บ้านแม่ระมี)

- โครงการก่อสร้างถนน สายเมียวดี– เชียงเขาคะนาวศรี

- โครงการก่อสร้างถนน เชียงเขาคะนาวศรี– กอกะเร็ก

- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 อำเภอแม่สาย จังหวัด เชียงราย

4) กรอบความร่วมมือระหว่างไทย – มาเลเซีย

ตามกรอบความร่วมมือไทย – มาเลเซียได้มีการตกลงให้มีการก่อสร้างถนนตามโครงการดังต่อไปนี้

- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสุโหงโกลกที่บ้านบูกะตา อำเภอแว้ง จังหวัดนราธิวาส

- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสุโหงโกลก ที่อำเภอสุโหงโกลก / รัตนบุรี

- โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสุโหงโกลก ที่อำเภอตากใบ จังหวัด นราธิวาส

2.2.1.3 จุดผ่านแดน

ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้นจะต้องทำการขนส่งสินค้าผ่านจุดผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจุดผ่านแดนดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่¹⁸

1) จุดผ่านแดนถาวร (Permanent Crossing Point / International Check Point) ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยว และยานพาหนะ สามารถสัญจรไปมาเพื่อการค้า การท่องเที่ยว และอื่น ๆ โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลของทั้งสองประเทศ โดยในส่วนของประเทศไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทยตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ และจะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งปัจจุบันไทยมีจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้านดังนี้¹⁹

ก. จุดผ่านแดนถาวรระหว่างประเทศไทยกับประเทศพม่ามีทั้งสิ้น 4 จุด ได้แก่

1. จุดผ่านแดนถาวรระหว่างสะพานข้ามแม่น้ำสาย เขตเทศบาลแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย กับ เมืองท่าซีเหล็ก รัฐฉาน
2. จุดผ่านแดนถาวรระหว่างสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ตำบลสันผักอี อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย กับ เมืองท่าซีเหล็ก รัฐฉาน
3. จุดผ่านแดนถาวรระหว่างอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก กับ เมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง
4. จุดผ่านแดนถาวรระหว่างอำเภอเมือง จังหวัดระนอง กับ เมืองเกาะสอง ภาคตะนาวศรี

ข. จุดผ่านแดนถาวรและด่านสากลระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวมีทั้งสิ้น 15 จุด ได้แก่

¹⁸ สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย, กองการต่างประเทศ. ประเภทของจุดผ่านแดน [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.fad.moi.go.th/page2_2_a7_1.htm [2552, กันยายน 1]

¹⁹ สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย, กองการต่างประเทศ. ข้อมูลจุดผ่านแดนทั่วประเทศ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://fad.moi.go.th/index.php?dep=grn> [2554, กุมภาพันธ์ 2]

1. ด้านอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย กับ เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว (ด้านท้องถิ่น)
2. ด้านอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย กับ เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว (ด้านสากล)
3. ด้านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน กับ บ้านน้ำเงิน เมืองเงิน แขวงไชยบุรี (ด้านสากล)
4. ด้านปากห้วย อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย กับ เมืองแก่นท้าว แขวงไชยบุรี
5. ด้านสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย กับ บ้านคอนผึ้ง (เมืองหมอ) เมืองแก่นท้าว แขวงไชยบุรี
6. ด้านอำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย กับ เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์ (ด้านท้องถิ่น)
7. ด้านคกไผ่ อำเภอปากชม จังหวัดเลย กับ บ้านวัง เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์ (ด้านท้องถิ่น)
8. ด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย กับ บ้านดงพูนี เมืองหาดทรายฟอง แขวงนครหลวงเวียงจันทน์
9. ด้านท่าเสด็จ อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย กับ ท่าเดื่อ แขวงนครหลวงเวียงจันทน์ (ด้านท้องถิ่น)
10. ด้านบึงกาฬ กับ เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ (ด้านสากล)
11. ด้านตำบลในเมือง เทศบาลเมือง จังหวัดนครพนม กับ เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน (ด้านสากล)
12. ด้านอำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร กับ เมืองคันทะบุรี (ปัจจุบัน คือ เมืองโกสอน พมวิหาน) แขวงสะหวันนะเขต (ด้านสากล)

13. ด้าน (สะพานมิตรภาพ 2) บ้านสงเปือย อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร กับ บ้านนาแก เมืองโกลสอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต

14. ด้านถาวรบ้านปากแซง กิ่งอำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี กับ ด้านห้องถิ่น บ้านปากตะพาน เมืองละคอนเพ็ง แขวงสาละวัน

15. ด้านถาวรช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี กับ ด้านสากลวังเต่า แขวงจำปาสัก

ค. จุดผ่านแดนถาวรระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา มีทั้งสิ้น 6 จุด ได้แก่

1. ด้านช่องสะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ กับ ช่องสะง่า อำเภออัลลองเวง

2. ด้านช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ กับ โอรส์เมียม

3. ด้านบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว กับ ปอยเปต จังหวัดปันเตียเมียนเจย

4. ด้านบ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี กับ บ้านตวง จังหวัดพระตะบอง

5. ด้านบ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี กับ เมืองพรมกรุงไพลิน จังหวัดพระตะบอง

6. ด้านบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด กับ จามเยียม จังหวัดเกาะกง

ง. จุดผ่านแดนถาวรระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย มีทั้งสิ้น 9 จุด ได้แก่

1. ด้านตากใบ (ท่าเรือ) อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส กับ ด้านเบ็งกอลันกูโบ รัฐกลันตัน

2. ด้านสุโขทัย อำเภอสว่างวีระวงศ์ จังหวัดนครราชสีมา กับ
ด้านรัตนบุรียัง รัฐกลันตัน
3. ด้านบุญเกี๊ยะตา อำเภอแวง จังหวัดนครราชสีมา กับ ด้านบุญกิตติบุหงา
รัฐกลันตัน
4. ด้านเบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา กับ ด้านบุญกิตติปือราปีต
รัฐเคดาห์
5. ด้านสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา กับ ด้านบุญกิตติกาญจนาธิปไตย
รัฐเคดาห์
6. ด้านปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา กับ ด้านปาดังเบซาร์
รัฐเปอรลิส
7. ด้านบ้านประกอบ อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา กับ ด้านบ้าน
คูเรียนบุรง อำเภอปาดังเตอรับ รัฐเกดะห์
8. ด้านวังประจัน อำเภอควนโดน จังหวัดสตูล กับ ด้านวังเกลียน
รัฐเปอรลิส
9. ด้านสตูล (ท่าเรือ) อำเภอเมือง จังหวัดสตูล กับ ท่าเรือกัวลาเปอรลิส
รัฐเปอรลิส ท่าเรือเจตตีแก้ว ลังกาวี รัฐเคดาห์ และท่าเรือเทลก อีควา ลังกาวี รัฐเคดาห์

2) จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Crossing Point) เป็นการเปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนได้ เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะภายในเวลาที่กำหนดไว้แน่นอนเฉพาะกิจ ไม่มีผลกระทบต่อความมั่นคงปลอดภัย เมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้วจะปิดจุดผ่านแดนทันที โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวตามความเห็นชอบของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ

3) จุดผ่อนปรนหรือจุดผ่อนปรนการค้า (Check Point for Border trade) มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น เพื่อการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภค - บริโภค และยารักษา

โรคที่จำเป็น ซึ่งระดับท้องถิ่นของทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกัน ซึ่งการประกาศเปิดจุดผ่อนปรนเป็นอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัดและต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทยก่อนด้วย

ปัจจุบัน ไทยมีจุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรนหรือจุดผ่อนปรนการค้าโดยแบ่งเป็นไทย – พม่า 15 แห่ง ไทย – ลาว 32 แห่ง และไทย – กัมพูชา 10 แห่ง²⁰

2.2.2 ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

เนื่องจากประเทศไทยได้เป็นภาคีในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement / GMS CBTA)* ซึ่งในความตกลงดังกล่าวได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการอนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดนในระหว่างประเทศภาคีซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้านอันได้แก่ พม่า จีน ลาว เวียดนาม และกัมพูชา และในความตกลงดังกล่าวยังได้มีการกำหนดให้ประเทศภาคีจะต้องดำเนินการปรับกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับความตกลงด้วย ดังนั้น ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนที่ประสงค์จะเป็นผู้ประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงจึงต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ความตกลงดังกล่าวกำหนด โดยในความตกลงฉบับนี้ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ที่สำคัญในการประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไว้ในภาคผนวก 9 หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน โดยหลักเกณฑ์ดังกล่าวมีดังนี้

1) ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจากประเทศผู้ส่ง โดยในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งเป็นนิติบุคคลหรือในกรณีที่เจ้าของกิจการขนส่งไม่มีคุณสมบัติตามเงื่อนไขด้วยตัวเอง บุคคลซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่ถาวรในการบริหารกิจการจะต้องมีคุณสมบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในเรื่องของความน่าเชื่อถือและความสามารถเฉพาะในการประกอบการขนส่ง และในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งสูญเสียคุณสมบัติตามที่กำหนด ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาต

²⁰ เรืองเดียวกัน

* ต่อจากนี้จะใช้คำว่า “ความตกลง GMS” แทนคำว่า “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง”

- 2) กิจการของผู้ประกอบการขนส่งที่จะได้รับใบอนุญาตจะต้องมี
- (ก) ทุนมากกว่ากึ่งหนึ่งของกิจการประกอบการขนส่งจะต้องเป็นของคนชาติของประเทศผู้ส่ง และ
 - (ข) กิจการนั้นจะต้องมีการบริหารงานโดยมีคนชาติของประเทศผู้ส่งเป็นข้างมาก
- 3) ในเรื่องของความน่าเชื่อถือนั้น ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องไม่มีลักษณะดังต่อไปนี้
- (ก) ถูกตัดสินว่ากระทำความผิดร้ายแรงตามกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของประเทศผู้ส่ง
 - (ข) สิ้นความสามารถในการประกอบอาชีพผู้ประกอบการขนส่งทางถนนด้วยเหตุฝ่าฝืนกฎหมายหรือกฎระเบียบที่บังคับใช้ในการขนส่งทางถนน หรือ
 - (ค) ถูกประกาศว่าเป็นบุคคลล้มละลาย เว้นแต่สิทธิ ความสามารถ สิทธิพิเศษ หรือฐานะทางการเงินของผู้ประกอบการขนส่งได้กลับคืนมาหรือกลับสู่ฐานะเดิม แล้วแต่กรณี ตามกฎหมายหรือกฎระเบียบของประเทศผู้ส่งของผู้ประกอบการขนส่ง
- 4) ในเรื่องของความสามารถทางวิชาชีพหรือความสามารถเฉพาะนั้น ประเทศภาคีสัญญาจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีความสามารถในการจัดการกิจการประกอบการขนส่ง ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การให้บริการที่มีคุณภาพ การแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม และการประกอบการขนส่งอย่างปลอดภัย และในการนี้ประเทศภาคีสัญญาจะต้องกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งมีความรู้ความสามารถในสาขา ดังต่อไปนี้
- (ก) ความรู้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการการขนส่งทางถนน (เช่น สัญญา ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง กฎหมายบริษัท บัญชี กฎหมายแรงงาน กฎหมายภาษี)
 - (ข) การบริหารการประกอบการขนส่ง (เช่น การคำนวณต้นทุนและราคา วิธีการจ่ายและระดมเงิน การควบคุมราคา การประกันภัย คนกลางในการขนส่ง เทคนิคการจัดการการตลาด)

(ค) เงื่อนไขและข้อกำหนดในการเข้าสู่ตลาด ถ้ามี (เช่น การเข้าสู่วิชาชีพ เอกสารด้านการขนส่ง การแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม/การต่อต้านการทุ่มตลาด)

(ง) ความรู้ด้านเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (เช่น ขนาดและน้ำหนักของ พาหนะ การเลือกใช้พาหนะ การซ่อมบำรุงพาหนะ การบรรทุกและขนถ่ายสิ่งของจากพาหนะ การขนส่งสินค้าอันตรายและสินค้าเบาเสี้ง่าย หลักการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมในการจราจรทางถนน) และ

(จ) ความปลอดภัยทางถนน (เช่น กฎระเบียบการใช้ถนน การป้องกันและ บรรเทาอุบัติเหตุทางถนน)

5) ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีความมั่นคงทางการเงิน ดังต่อไปนี้

(ก) ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีระบบการเงินเพียงพอที่จะประกันการ ประกอบการและการบริหารกิจการขนส่ง

(ข) เพื่อจุดมุ่งหมายในการประเมินความมั่นคงทางการเงินของผู้ประกอบการขนส่ง อาจพิจารณาองค์ประกอบดังต่อไปนี้ : บัญชีงบดุลของผู้ประกอบการขนส่ง ทรัพย์สิน เครดิตในบัญชีธนาคาร ความสามารถในการกู้ การค้าประกันของธนาคาร และขอบเขต ความคุ้มครองของประกันความรับผิดที่มี

(ค) ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องทำประกันภัยครอบคลุมความรับผิดตาม สัญญาของผู้ประกอบการ

ปัจจุบันผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของไทยที่มีคุณสมบัติ ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ที่ภาคผนวก 9 ได้กำหนดไว้และได้รับการอนุญาตเป็นผู้ประกอบการขนส่ง ข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือ GMS Road Transport Permit มีทั้งสิ้น 12 ราย และมีผู้ที่ได้รับการขึ้นบัญชีสำรองทั้งสิ้น 9 ราย²¹

²¹ ด้านศุลกากรมุกดาหาร. รายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่าง ประเทศ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.danmuk.org/images/sub_1248071069/b.pdf [2552, กันยายน 8]

ทั้งนี้ ในการออกใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ ความตกลง GMS ได้มีการกำหนดไว้ในข้อ 21²² ว่าผู้ประกอบการขนส่งจะต้องได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งข้ามพรมแดนจากประเทศของตนด้วย อีกทั้ง เมื่อได้รับใบอนุญาตแล้วไม่สามารถขายหรือโอนใบอนุญาตประกอบการนั้นได้ ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนที่ประสงค์จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้นจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตตามขั้นตอนที่กำหนดในกฎกระทรวงการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ.2549 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 โดยในข้อ 3²³ และข้อ 4²⁴ นั้นได้มีการกำหนดองค์ธุรกิจที่จะสามารถขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศได้ มีดังนี้

²² ความตกลง GMS มาตรา 21 บัญญัติว่า “Licensing of the Transport Operator (Access to the Profession)

(a) Transport Operators shall be licensed for cross-border transport operations by their Home Country according to the criteria set out in Annex 9.

(b) The operating license cannot be sold or transferred by the legal entity to which it is issued.

(c) The Host Country will recognize the operating license issued by the Home Country.”

²³ กฎกระทรวงการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ.2549 ข้อ 3 บัญญัติว่า “การประกอบการขนส่งระหว่างประเทศประเภทการขนส่งประจำทาง ให้กระทำได้เฉพาะบุคคล ดังต่อไปนี้

(1) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

(2) องค์การของรัฐตามกฎหมาย ว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล หรือตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

ในกรณีบุคคลตาม (1) หรือ (2) มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ บุคคลดังกล่าว ต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงานตัวแทนจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและตั้งอยู่ในประเทศไทย”

²⁴ กฎกระทรวงการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ.2549 ข้อ 4 บัญญัติว่า “การประกอบการขนส่งระหว่างประเทศประเภทการขนส่งไม่ประจำทางหรือประเภทการขนส่งส่วนบุคคล ให้กระทำได้เฉพาะบุคคล ดังต่อไปนี้

(1) บุคคลธรรมดา

(2) ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนหรือห้างหุ้นส่วนจำกัด

(3) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

(4) องค์การของรัฐตามกฎหมาย ว่าด้วยการจัดตั้งองค์การของรัฐบาล หรือตาม

กฎหมายว่าด้วยการนั้นในกรณีบุคคลตาม (2) (3) และ (4) มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ บุคคลดังกล่าว ต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงานตัวแทนจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและตั้งอยู่ในประเทศไทย”

1) ในกรณีที่เป็น การประกอบ การขนส่ง ระหว่าง ประเทศ ประเภท การขนส่ง ประจำทาง ให้ทำได้ เฉพาะ บุคคล ดังต่อไปนี้

ก. บริษัท จำกัด หรือ บริษัท มหาชน จำกัด

ข. องค์การ ของ รัฐ ตาม กฎหมาย ว่าด้วย การ จัดตั้ง องค์การ ของ รัฐบาล หรือ ตาม กฎหมาย ว่าด้วย การ นั้น

ทั้งนี้ ในกรณี บริษัท จำกัด หรือ บริษัท มหาชน จำกัด หรือ องค์การ ของ รัฐ ตาม กฎหมาย ว่าด้วย การ จัดตั้ง องค์การ ของ รัฐบาล หรือ ตาม กฎหมาย ว่าด้วย การ นั้น มี สำนักงาน ใหญ่ ตั้ง อยู่ใน ต่าง ประเทศ บุคคล ดังกล่าว ต้อง มี สำนักงาน สาขา หรือ สำนักงาน ตัว แทน จด ทะเบียน ตาม กฎหมาย ไทย และ ตั้ง อยู่ใน ประเทศไทย

2) ในกรณีที่เป็น การประกอบ การขนส่ง ระหว่าง ประเทศ ประเภท การขนส่ง ไม่ ประจำทาง หรือ ประเภท การขนส่ง ส่วน บุคคล ให้กระทำ ได้ เฉพาะ บุคคล ดังต่อไปนี้

ก. บุคคล ธรรมดา

ข. ห้างหุ้นส่วน สามัญ จดทะเบียน หรือ ห้างหุ้นส่วน จำกัด

ค. บริษัท จำกัด หรือ บริษัท มหาชน จำกัด

ง. องค์การ ของ รัฐ ตาม กฎหมาย ว่าด้วย การ จัดตั้ง องค์การ ของ รัฐบาล หรือ ตาม กฎหมาย ว่าด้วย การ นั้น

ทั้งนี้ ในกรณีที่ ห้างหุ้นส่วน สามัญ จดทะเบียน หรือ ห้างหุ้นส่วน จำกัด บริษัท จำกัด หรือ บริษัท มหาชน จำกัด หรือ องค์การ ของ รัฐ ตาม กฎหมาย ว่าด้วย การ จัดตั้ง องค์การ ของ รัฐบาล หรือ ตาม กฎหมาย ว่าด้วย การ นั้น มี สำนักงาน ใหญ่ ตั้ง อยู่ใน ต่าง ประเทศ บุคคล ดังกล่าว ต้อง มี สำนักงาน สาขา หรือ สำนักงาน ตัว แทน จด ทะเบียน ตาม กฎหมาย ไทย และ ตั้ง อยู่ใน ประเทศไทย

นอกจากนี้ ในข้อ 5²⁵ ยังได้กำหนดให้ผู้ที่ประสงค์จะขอรับใบอนุญาตประเภทการขนส่งไม่ประจำทางหรือประเภทการขนส่งส่วนบุคคล ต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งภายในประเทศในประเภทเดียวกันและใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นต้องยังไม่สิ้นอายุอีกด้วย

2.2.3 ยานพาหนะที่ใช้ประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

โดยปกติ รถบรรทุกมักเป็นยานพาหนะที่นิยมใช้ในการรับขนของทางถนน เนื่องจากสามารถบรรทุกของได้ในปริมาณมากและมีลักษณะหรือประเภทที่หลากหลายซึ่งผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้ได้ตามสภาพหรือลักษณะของสินค้าหรือของที่ขนส่ง โดยรถบรรทุกในประเทศไทยนั้นสามารถแบ่งลักษณะของรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของออกได้เป็น 9 ลักษณะ ทั้งนี้ เป็นไปตามกฎกระทรวงฉบับที่ 4 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522 ดังนี้²⁶

- รถลักษณะที่ 1 รถกระบะบรรทุก
- รถลักษณะที่ 2 รถตู้บรรทุก
- รถลักษณะที่ 3 รถบรรทุกของเหลว
- รถลักษณะที่ 4 รถบรรทุกวัตถุอันตราย
- รถลักษณะที่ 5 รถบรรทุกเฉพาะกิจ
- รถลักษณะที่ 6 รถพ่วง
- รถลักษณะที่ 7 รถกึ่งพ่วง
- รถลักษณะที่ 8 รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว
- รถลักษณะที่ 9 รถลากจูง

²⁵ กฎกระทรวงการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ พ.ศ.2549 ข้อ 5 บัญญัติว่า “ผู้ที่ประสงค์จะขอรับใบอนุญาตประเภทการขนส่งไม่ประจำทางหรือประเภทการขนส่งส่วนบุคคล ต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งภายในประเทศในประเภทเดียวกันและใบอนุญาตประกอบการขนส่งนั้นต้องยังไม่สิ้นอายุ

ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจยกเว้นหลักเกณฑ์ในการขอรับใบอนุญาตตามวรรคหนึ่งตามความจำเป็น หรือมีเหตุผลพิเศษ สำหรับผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นการเฉพาะรายได้”

²⁶ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, คณะวิศวกรรมศาสตร์, คู่มือพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก, (กรุงเทพมหานคร: กรมการขนส่งทางบก, 2551), หน้า 2-1.

นอกจากนี้ ในการรับขนของบางประเภทอาจมีการนำตู้คอนเทนเนอร์หรือตู้สินค้า มาใช้ในการขนส่งซึ่งตู้คอนเทนเนอร์นี้จะสามารถใช้ได้กับรถบรรทุกบางลักษณะเท่านั้น เช่น รถพ่วง รถกึ่งพ่วง เป็นต้น เนื่องจากจะต้องมีการนำตู้คอนเทนเนอร์นั้นมาวางไว้บนรถอีกทีหนึ่ง โดยตู้คอนเทนเนอร์จะต้องมีขนาดที่มาตรฐานซึ่งอาจจะทำด้วยเหล็กหรืออลูมิเนียมก็ได้แต่จะต้องมีโครงสร้างภายนอกที่แข็งแรง²⁷ ทั้งนี้ ประเภทของตู้คอนเทนเนอร์หรือตู้สินค้านี้ อาจแบ่งได้เป็น ดังต่อไปนี้²⁸

- 1) Dry Cargoes ซึ่งเป็นตู้สินค้าทั่วไป โดยจะใช้บรรทุกสินค้าที่มีการบรรจุหีบห่อแล้วและไม่ใช้สินค้าที่จะต้องรักษาอุณหภูมิ
- 2) Refrigerator Cargoes ซึ่งเป็นตู้สินค้าที่มีเครื่องปรับอากาศและสามารถรักษาอุณหภูมิได้อย่างน้อย -18 องศาเซลเซียส โดยตู้ประเภทนี้จะใช้บรรทุกสินค้าที่จะต้องมีการรักษาอุณหภูมิ เช่น ผลไม้ อาหารทะเล เป็นต้น
- 3) Garment Container ซึ่งเป็นตู้สินค้าที่ใช้ในการบรรทุกเสื้อผ้า โดยจะมีราวไว้สำหรับแขวนเสื้อผ้าเพื่อให้เสื้อผ้ายับหรือไม่สวยงาม
- 4) Open Top ซึ่งเป็นตู้ที่ไม่มีหลังคาเพื่อใช้บรรทุกสินค้าที่มีขนาดใหญ่ที่ไม่สามารถขนย้ายผ่านประตูตู้ได้ เช่น เครื่องจักร เป็นต้น
- 5) Flat – rack ซึ่งจะเป็นตู้ที่มีแต่พื้นโดยพื้นนั้นจะต้องราบเพื่อใช้สำหรับบรรทุกสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ เช่น เครื่องจักร แท่งหิน เป็นต้น

ในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ นอกจากจะต้องคำนึงถึงใบอนุญาตประกอบการในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศแล้ว ยานพาหนะที่จะใช้ประกอบการก็เป็นสิ่งสำคัญที่ต้องคำนึงถึงเช่นเดียวกัน โดยหลักเกณฑ์ที่สำคัญสำหรับยานพาหนะที่จะใช้ประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศมีดังนี้

²⁷ ธนิต โสรัตน์, เมื่อประเทศไทยอยากเป็น Transport Logistic HUB ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้, ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: วี – เซิร์ฟ โลจิสติกส์, 2549), หน้า 88.

²⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 89 – 90.

2.2.3.1 ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

ในความตกลง GMS ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนยานพาหนะที่จะใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศไว้ในภาคผนวก 2 โดยในข้อ 1 ได้มีการบัญญัติไว้ว่า “รถยนต์ คือ พาหนะที่ใช้พลังขับเคลื่อน ซึ่งปกติใช้ขนส่งบุคคลหรือสินค้าทางถนน รวมถึงรถเดี่ยว รถที่มีการพ่วง (รถลากจูงรถกึ่งพ่วง) และรถกึ่งพ่วง (รถซึ่งถูกลากโดยรถยนต์อีกคันหนึ่งโดยวิธีซึ่งส่วนหนึ่งของรถถูกวางซ้อนบนรถยนต์คันที่ลาก และน้ำหนักส่วนใหญ่ของรถและน้ำหนักบรรทุกทุกุก้อนของรับโดยรถยนต์คันที่ลากนั้น) แต่ไม่รวมพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าทางถนนหรือเพื่อลากพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งหรือสินค้าโดยมิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการนี้ เช่น รถแทรกเตอร์เพื่อการเกษตรหรือเครื่องมือในการสร้างถนน และไม่รวมถึงพาหนะขนส่งทางรถไฟ รถจักรยายนต์ขนาดเล็ก และรถจักรยายนต์...” ซึ่งแสดงให้เห็นว่ายานพาหนะที่สามารถใช้ในการประกอบการขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนั้น ได้แก่

- 1) รถบรรทุกเดี่ยว (Rigid Truck) ซึ่งน้ำหนักรวมของรถเกินกว่า 3,500 กิโลกรัม
- 2) รถที่มีการพ่วง (Articulated Vehicles) ซึ่งเป็นรถที่ลากจูงรถกึ่งพ่วง
- 3) รถกึ่งพ่วง (Semi-Trailers)

ทั้งนี้ รถยนต์และรถกึ่งพ่วงที่ใช้ในการขนส่งข้ามพรมแดนดังกล่าวจะต้องมีการจดทะเบียนในดินแดนของประเทศผู้ส่งด้วย

2.2.3.2 ข้อกำหนดสำหรับยานพาหนะที่ใช้ประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

ยานพาหนะที่ใช้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้นจะต้องถูกจำกัดในเรื่องน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก และน้ำหนักลงเพลลา ซึ่งในประเทศไทยนั้น กรณีที่จะต้องใช้ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทานตามประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน และผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน

ส่วนในกรณีที่จะต้องใช้ทางหลวงชนบทก็จะต้องถูกจำกัดตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงชนบทเช่นเดียวกันซึ่งยานพาหนะต่างชนิดกันก็จะถูกจำกัดในเรื่องน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก และน้ำหนักลงเพลลาที่แตกต่างกันเพื่อป้องกันมิให้ถนนได้รับความเสียหาย

ทั้งนี้ ความตกลง GMS ได้มีการกำหนดในส่วนที่ 5 ข้อกำหนดสำหรับการยอมรับรถ โดยได้กำหนดให้ประเทศภาคีจะต้องยอมให้รถของประเทศภาคีอื่น ๆ ที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงเข้ามาในประเทศของตนตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้²⁹

- 1) จะต้องเป็นรถที่จดทะเบียนในประเทศภาคีโดยถูกต้องตามกฎหมายเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 2 ไม่ว่าจะรถนั้นจะมีพวงมาลัยซ้ายอยู่ทางซ้ายหรือขวา
- 2) มีเครื่องหมายประจำรถ เครื่องหมายการค้าของผู้ผลิต เลขหมายคัสซี และเลขหมายเครื่องยนต์
- 3) มีหนังสือรับรองการจดทะเบียน แสดงหมายเลขทะเบียนไว้บนแผ่นป้ายที่ด้านหน้าและด้านหลังของรถ และแสดงสัญลักษณ์ของประเทศที่จดทะเบียน
- 4) ได้มาตรฐานตามที่ประเทศผู้ส่งซึ่งเป็นประเทศที่รถนั้นจดทะเบียนกำหนดในเรื่องอุปกรณ์ความปลอดภัยและการปล่อยไอเสียของยานพาหนะ
- 5) มีน้ำหนักรถ น้ำหนักลงเพลา และขนาดตามมาตรฐานทางเทคนิคของประเทศผู้รับซึ่งเป็นประเทศที่รถนั้นเข้าไป
- 6) เป็นรถที่อยู่ในสภาพดี มีความเหมาะสมในการเดินทาง โดยต้องมีหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถที่ประเทศผู้ส่งออกให้ ซึ่งประเทศภาคีอื่น ๆ จะยอมรับหนังสือรับรองดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการนำรถเข้าไปในประเทศผู้รับ ผู้ขนส่งยังจะต้องคำนึงถึงทิศทางการเดินทางด้วย เนื่องจากประเทศไทยจะมีการเดินทางทางซ้าย แต่ประเทศพม่า กัมพูชา ลาว เวียดนาม และจีนจะมีการเดินทางขวาซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความสับสนในทิศทางการเดินทางและสัญญาณไฟจราจรเนื่องมาจากความเคยชินในการขับขี่และอาจจะเป็นอุปสรรคต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้³⁰

²⁹ สมพร ไพลิน, “สาระสำคัญของความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง,” วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ 2, 2 (ธันวาคม 2550): 10.

³⁰ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันการขนส่ง, “รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน,” หน้า 92.

2.3 กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

2.3.1 **อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาฉบับรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1956**
(Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956 :
CMR)

2.3.1.1 **ความเป็นมาของอนุสัญญา**

อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาฉบับรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1956*
(Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956) หรือ
อนุสัญญา CMR** ได้เริ่มต้นมาจากความพยายามร่วมมือกันระหว่างสถาบันระหว่างประเทศ
เกี่ยวกับความเป็นหนึ่งเดียวของกฎหมายเอกชน (International Institute for the Unification of
Private Law : UNIDROIT) สหภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (International Road
transport Union : IRU) และหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Commerce)
โดยการตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญในการเตรียมร่างอนุสัญญาในเรื่องที่เกี่ยวกับการรับขนของ
ทางถนนระหว่างประเทศขึ้นเพื่อขจัดปัญหาข้อพิพาทที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากแต่ละประเทศมิได้มี
กฎเกณฑ์ที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ต่อมาคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรปของสหประชาชาติ
(The United Nations Economic Commission for Europe : UNECE) จึงได้รับมอบงานดังกล่าว
มาดำเนินการต่อ จนในที่สุดได้ดำเนินการร่างอนุสัญญาดังกล่าวจนสำเร็จและเปิดให้มีการลงนาม
ในวันที่ 19 พฤษภาคม ค.ศ.1956 ณ นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ โดยอนุสัญญาดังกล่าวนี้มี
วัตถุประสงค์หลัก คือ ควบคุมและกำกับดูแลสัญญาฉบับรับขนของทางถนนระหว่างประเทศให้เป็นไป
ในทิศทางเดียวกันโดยเฉพาะใบตราส่งและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง³¹ ซึ่งปัจจุบันมีประเทศที่เป็น
ภาคีทั้งสิ้น 53 ประเทศ

* ต่อจากนี้จะใช้คำว่า “อนุสัญญา CMR” หรือ “อนุสัญญา” แทนคำว่า “อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาฉบับรับขน
ของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1956”

** CMR เป็นคำย่อที่มาจากภาษาฝรั่งเศสว่า “Convention Relative au Contract de Transport
International de Marchandises par Route”

³¹ อารัมภบทแห่งอนุสัญญา บัญญัติไว้ว่า “Having recognized the desirability of standardizing the
conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with
respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability.”

ต่อมา ในปี ค.ศ.1978 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาโดย Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road ซึ่ง Protocol ฉบับนี้ได้มีการแก้ไขในเรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยได้มีการแก้ไขหน่วยในการจำกัดความรับผิดให้มีการนำหน่วยทางบัญชีมาใช้ ซึ่งหน่วยทางบัญชีดังกล่าวนี้มีชื่อ ว่า Special Drawing Right (SDR) หรือหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามที่กองทุนระหว่างประเทศได้ กำหนดขึ้น โดยหน่วยทางบัญชีนี้ได้มีการนำมาใช้ในอนุสัญญาจนถึงปัจจุบัน

ทั้งนี้ อนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศโดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

2.3.1.2 ขอบเขตการบังคับใช้

อนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการบัญญัติขอบเขตในการบังคับใช้ทั้งในกรณีที่เป็น การขนส่งทางถนนโดยทั่วไปและในกรณีที่มีการขนส่งทางอื่นรวมอยู่ด้วย ซึ่งขอบเขตการบังคับใช้ดังกล่าวสามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

2.3.1.2.1 ขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไป

อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนด้วยรถเพื่อค่าตอบแทน โดยสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของและสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนั้นจะต้องตั้งอยู่ในประเทศสองประเทศที่แตกต่างกันซึ่งอย่างน้อยประเทศใดประเทศหนึ่งนั้นจะต้องเป็นภาคีของอนุสัญญานี้ โดยไม่คำนึงถึงถิ่นที่อยู่และสัญชาติของคู่สัญญา ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 1 วรรคหนึ่ง³²

จากข้อความข้างต้น การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่จะตกอยู่ใต้บังคับแห่งอนุสัญญานี้จะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

³² อนุสัญญา CMR มาตรา 1 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า "This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a Contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties."

(1) จะต้องเป็นสัญญาฉบับรับขนของทางถนนด้วยรถ³³ เพื่อค่าตอบแทน กล่าวคือ อนุสัญญาจะไม่ได้ครอบคลุมการขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศในทุกกรณี แต่จะครอบคลุมเฉพาะสัญญาฉบับรับขนเท่านั้น³⁴ ทั้งนี้ อาจเกิดปัญหาได้ว่าสัญญาฉบับรับขนตามอนุสัญญานี้มีความหมายว่าอย่างไรและจะต้องมีการทำเป็นหนังสือหรือไม่ ซึ่งในอนุสัญญามีได้มีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจน แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 4 ของอนุสัญญาซึ่งได้กำหนดว่าสัญญาฉบับรับขนจะถูกยืนยัน โดยการออกใบตราส่ง (Consignment Note) แต่แม้ว่าจะไม่มีใบตราส่งหรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหายก็ไม่มีผลกระทบต่อสัญญาฉบับรับขนและสัญญาฉบับรับขนก็ยังคงอยู่ภายใต้ อนุสัญญานี้ ซึ่งแสดงว่า อนุสัญญาไม่ได้บังคับว่าสัญญาฉบับรับขนนั้นจะต้องมีการทำเป็นหนังสือแต่อย่างใด แต่หากมีการออกใบตราส่งก็จะเป็นเพียงหลักฐานเบื้องต้นหรือเป็นการยืนยันว่ามีสัญญาฉบับรับขนเท่านั้น ดังนั้น สัญญาฉบับรับขนตามอนุสัญญานี้จึงอาจมีการแสดงเจตนาตกลงกันระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งให้มีการขนส่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งก็ถือเป็นสัญญาฉบับรับขนแล้ว

ทั้งนี้ สัญญาฉบับรับขนดังกล่าวจะต้องเป็นสัญญาที่ผู้ส่งทำกับผู้ขนส่งโดยมีการให้ค่าตอบแทนด้วยเนื่องจากอนุสัญญานี้ได้กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่ง ดังนั้น ผู้ขนส่งที่ได้รับค่าตอบแทนจึงควรจะต้องมีความรับผิดชอบต่อของที่ตนรับขนมากกว่าผู้ขนส่งที่ไม่ได้รับค่าตอบแทนใด ๆ หรือเป็นการทำโดยให้เปล่า ดังนั้น การรับขนของโดยมิได้ค่าตอบแทนหรือรับขนให้เปล่าจึงไม่อยู่ภายใต้อนุสัญญานี้ อย่างไรก็ตาม อาจเกิดปัญหาว่า ค่าตอบแทนตามอนุสัญญานี้คือสิ่งใด หมายความว่าเงินเพียงอย่างเดียวหรือไม่ ซึ่งในเรื่องนี้ มีผู้ให้ความเห็นว่า³⁵ ค่าตอบแทนนั้นไม่ควรจะได้รับเป็นเงินเท่านั้น ดังนั้น ค่าตอบแทนจึงสามารถให้เป็นอย่างอื่นได้

สำหรับคำว่า “ของ” (Goods) นั้นจะหมายถึงสิ่งใดบ้าง ในเรื่องนี้ มีผู้ให้ความเห็นว่า³⁶ คำว่าของไม่ควรที่จะให้ความหมายอย่างแคบว่าหมายถึงของหรือสินค้าที่ขนส่งจาก

³³ อนุสัญญา CMR มาตรา 1 วรรคสอง บัญญัติว่า “For the purpose of this Convention, “vehicle” means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.”

³⁴ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, 2nd ed. (London: Lloyd's of London Press Ltd., 1995), p. 13.

³⁵ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, 4th ed. (London: Lloyd's of London Press Ltd., 2003), p. 43.

³⁶ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, p. 16.

ที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งเพื่อที่จะขายเท่านั้น ซึ่งถ้าผู้ร่างอนุสัญญาามีเจตนาเช่นนั้น บทบัญญัติข้อยกเว้นในมาตรา 1 วรรคสี่ ก็คงจะไม่มีควมจำเป็นอีกต่อไป ดังนั้น “ของ” จึงหมายถึงสิ่งหาริมทรัพย์ทั่ว ๆ ไป แต่ทั้งนี้ ของนั้นจะต้องไม่ใช่สัมภาระซึ่งเป็นของผู้โดยสารซึ่งอาจจะเนื่องจากสัมภาระดังกล่าวมิได้มีวัตถุประสงค์ในการขนส่งโดยให้ค่าตอบแทนแก่ผู้ขนส่งดังเช่นของอื่น แต่เป็นการรับขนอันเกิดมาจากสัญญารับขนคนโดยสาร อีกทั้งยังมีกฎหมายเฉพาะอยู่แล้ว ซึ่งได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Road 1973)

นอกจากนี้ รถที่จะใช้ในการรับขนที่จะอยู่ภายใต้อนุสัญญานี้ ถึงแม้ว่าในมาตรา 1 วรรคหนึ่งจะใช้คำว่า “Vehicle” ซึ่งอาจตีความได้ค่อนข้างกว้าง เช่น ยานพาหนะ พาหนะรถ เป็นต้น แต่ในมาตรา 1 วรรคสอง³⁷ ก็ได้มีการบัญญัติไว้เพื่อประโยชน์แห่งอนุสัญญานี้โดยให้ “Vehicle” หมายถึง รถยนต์ รถที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วงตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 4 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ 19 กันยายน ค.ศ.1949 ดังนั้น รถที่จะใช้รับขนของภายใต้อนุสัญญานี้จะต้องเป็นรถที่ได้กล่าวไปแล้วเท่านั้น

(2) สถานที่ที่รับมอบของและสถานที่ที่ระบุไว้ให้ส่งมอบของตามที่กำหนดไว้ในสัญญานั้นจะต้องตั้งอยู่ในประเทศที่แตกต่างกันและประเทศใดประเทศหนึ่งนั้นจะต้องเป็นประเทศภาคีของอนุสัญญา ทั้งนี้โดยไม่คำนึงถึงถิ่นที่อยู่และสัญชาติของคู่สัญญา

ข้อกำหนดดังกล่าวทำให้สัญญารับขนของนี้มีลักษณะเป็นระหว่างประเทศ นอกจากนี้ จากถ้อยคำดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า อนุสัญญาคำนี้ถึงสถานที่ที่ส่งมอบและรับมอบเป็นสำคัญ โดยสถานที่รับมอบหรือสถานที่ที่ระบุไว้ให้ส่งมอบ สถานที่ใดที่หนึ่งตั้งอยู่ในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาก็เป็นการเพียงพอแล้วที่จะนำอนุสัญญาฉบับนี้มาใช้บังคับได้

อย่างไรก็ตาม แม้สัญญารับขนจะมีองค์ประกอบครบถ้วนดังที่กล่าวไปแล้วอันจะต้องตกอยู่ภายใต้อนุสัญญา แต่อนุสัญญานี้ก็ได้มีการบัญญัติข้อยกเว้นของการบังคับใช้ไว้ในมาตรา 1 วรรคสี่³⁸ โดยได้กำหนดว่าอนุสัญญาฉบับนี้จะไม่นำมาบังคับใช้กับการรับขนดังต่อไปนี้

³⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 1 วรรคสองบัญญัติว่า “For the purpose of this Convention, “vehicles” means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.”

³⁸ อนุสัญญา CMR มาตรา 1 วรรคสี่ บัญญัติว่า “This Convention shall not apply:

1) การรับขนส่งซึ่งทำภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญาว่าด้วยการไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

2) การขนส่งศพ

อนุสัญญามีได้ให้ความหมายของการขนส่งศพไว้ว่าหมายถึงสิ่งใดบ้าง ซึ่งในเรื่องนี้มีผู้ให้ความเห็นไว้เป็น 2 แนวทาง คือ แนวหนึ่งเห็นว่า³⁹ การขนส่งศพนั้น รวมถึงการขนส่งซากหรือชิ้นส่วนของมนุษย์และสัตว์ด้วย หากว่าซากหรือชิ้นส่วนดังกล่าวมีเจตนาเพื่อนำไปฝังหรือทำพิธีศพ ส่วนอีกแนวทางหนึ่งเห็นว่า⁴⁰ การขนส่งศพนั้นไม่รวมถึงการขนส่งเพื่อการค้าสำหรับสิ่งที่ใช้บรรจุศพทำนองเดียวกับโลงหรือหีบศพ

3) การขนย้ายเครื่องเรือน

อนุสัญญามีได้บัญญัติว่าการขนย้ายเครื่องเรือนที่จะไม่นำอนุสัญญามาบังคับใช้นั้นหมายความว่าอย่างไร ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้อนุสัญญาได้

การที่อนุสัญญามีบัญญัติไว้เช่นนี้อาจเนื่องมาจากต้องการให้เห็นความแตกต่างระหว่างการขนส่งของกับการขนย้ายเครื่องเรือน ซึ่งมีผู้ให้ความเห็นว่า⁴¹ ผู้ร่างอนุสัญญาอาจมองว่าการขนย้ายเครื่องเรือนต้องการความรับผิดชอบและทักษะที่มากกว่าการขนส่งของทั่วไป

อย่างไรก็ตาม ในประเทศฝรั่งเศสถือว่า การขนย้ายนั้นมีลักษณะที่แตกต่างจากการขนส่งโดยดูจากภาระหน้าที่หรือความรับผิดชอบของคู่สัญญาซึ่งในการขนย้ายนั้นผู้ส่งไม่เพียงแต่จะต้องการให้มีการเคลื่อนย้ายเหมือนการเคลื่อนย้ายของทั่วไป แต่จะต้องมีการบรรจุและตระเตรียมก่อนที่จะทำการขนย้ายด้วย⁴²

(a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;

(b) To funeral consignments;

(c) To furniture removal.”

³⁹ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 27.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Ibid., p. 28.

⁴² Ibid.

นอกจากนี้ ยังมีผู้ให้ความเห็นว่า⁴³ การขนย้ายเครื่องเรือนภายในครัวเรือน โดยที่ได้เป็นการขนย้ายอันเกิดจากการซื้อขายเครื่องเรือนนั้นก็อาจจะยังถือเป็นการรับขนของซึ่งจะตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาได้ เช่น ในกรณีของการรับขนเครื่องเรือนจากบริษัทในลอนดอนไปสำนักงานสาขาซึ่งอยู่ที่ปารีสซึ่งเป็นผู้ซื้อเครื่องเรือนนั้นถือว่าการรับขนนั้นอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา แต่หากเป็นการเคลื่อนย้ายเพื่อจะใช้งานจากบริษัทในลอนดอนไปสำนักงานสาขาในปารีสก็จะเป็นการขนย้ายเครื่องเรือนที่จะไม่ใช่อนุสัญญานี้บังคับตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 1 วรรคสี่ เป็นต้น

2.3.1.2.2 ขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งทางถนนร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่น

ในกรณีที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศมีการขนส่งในรูปแบบอื่นรวมอยู่ด้วย อนุสัญญาได้มีการบัญญัติกรณีดังกล่าวไว้ในมาตรา 2 วรรคหนึ่ง⁴⁴ โดยกำหนดให้ในกรณีที่รถที่บรรทุกของต้องมีการขนส่งของต่อไปโดยการขนส่งรูปแบบอื่นด้วยไม่ว่าจะเป็นทางทะเล ทางรถไฟ ทางน้ำภายใน หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าอนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับกับการรับขนตลอดการเดินทางนั้นด้วย แต่ในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าในระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่น หากพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้า นั้นไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งทางถนน แต่เกิดจากเหตุการณ์ใดที่

⁴³ Ibid.

⁴⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 2 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by act or omission of the carrier by road, but by some event which could only occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this convention.”

เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้เฉพาะกับการขนส่งในรูปแบบอื่นนั้นเท่านั้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนจะไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาฉบับนี้ แต่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนนั้นจะเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งในรูปแบบอื่นนั้นแม้ว่าการขนส่งนั้นจะยังอยู่ภายใต้สัญญาฉบับนี้ก็ตาม ทั้งนี้ หากไม่มีกฎหมายดังกล่าวผู้ขนส่งทางถนนก็ต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญาฉบับนี้

ทั้งนี้ อาจเกิดปัญหาว่า การขนถ่ายของลงจากรถนั้นมีความหมายว่าอย่างไร ซึ่งในเรื่องนี้ได้มีผู้ให้ความเห็นไว้ว่า เมื่อของถูกขนถ่ายจากรถและมีการบรรทุกลงพาหนะซึ่งใช้ในการขนส่งรูปแบบอื่นอีกครั้งหนึ่ง เช่น เรือเดินทะเล เป็นต้น อนุสัญญานี้ก็จะไม่นำมาใช้กับการขนส่งในรูปแบบอื่นนั้น⁴⁵ แต่ในกรณีที่ของยังอยู่บนรถและมีการยกรถนั้นลงบนเรือ (เรียกว่าการขนส่งแบบ ro – ro) หรือบนรถไฟ (เรียกว่าการขนส่งแบบ piggyback) ไม่ถือว่าเป็นการขนถ่ายของลงจากรถและยังคงใช้บังคับตามอนุสัญญานี้ได้⁴⁶

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่นซึ่งผู้ขนส่งทางถนนจะต้องพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าขึ้นไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของตน แต่เกิดจากเหตุการ์ณใดที่เป็นเหตุการ์ณที่เกิดขึ้นได้เฉพาะกับการขนส่งในรูปแบบอื่นนั้นซึ่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะไม่อยู่ภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ สามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าจะต้องเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งในรูปแบบอื่น

ในเรื่องนี้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งทางถนนจะต้องพิสูจน์ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ทำได้ยาก ดังตัวอย่างในคดี Thermo Engineers Ltd. V. Ferrymasters Ltd. ซึ่งเป็นกรณีการขนส่งเครื่องแลกเปลี่ยนความร้อน (Heat exchanger) โดยมีการบรรทุกเครื่องแลกเปลี่ยนความร้อนลงบนรถพ่วงเปิดประตูจากเมือง Aylesbury ไปยังเมือง Copenhagen โดยมีการนำรถนั้นบรรทุกเรือที่เมือง Felixstowe ด้วยการบรรทุกรถพ่วงไว้ในที่เก็บสินค้าที่อยู่ชั้นล่างของเรือ ปรากฏว่าในระหว่างกำลังขนย้ายเครื่องแลกเปลี่ยนความร้อนลงไปชั้นล่าง ส่วนบนสุดของเครื่องแลกเปลี่ยนความร้อนจึงไปกระแทกกับตาฟ้าเรือทำให้เครื่องแลกเปลี่ยนความร้อนได้รับความเสียหาย ซึ่งคดี

⁴⁵ Jan Theunis, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, (Bristol: Lloyd's of London Press Ltd., 1987), p. 25

⁴⁶ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 31.

นี้ศาลได้ตัดสินว่า ความเสียหายดังกล่าวนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางทะเล แต่โจทก์ก็ได้มีการโต้แย้งว่า กรณีนี้อนุสัญญาสามารถบังคับใช้ได้ เนื่องจากแม้ว่าในเวลาที่เกิดความเสียหายรถพ่วงจะอยู่บนเรือ แต่รถพ่วงก็สามารถเคลื่อนที่ไปได้ด้วยล้อของมันเอง และเรือก็ยังมิได้มีการเคลื่อนออกจากท่าจึงยังไม่ถือว่ามี การขนส่งทางเรือแล้ว แต่ข้อโต้แย้งนี้ก็ได้อุปภิเสธโดยศาลได้ให้ความเห็นว่า บทบัญญัติดังกล่าวในอนุสัญญานั้นมีความมุ่งหมายว่าหากจะมีการบังคับใช้ก็จะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมกับอนุสัญญาอื่น ๆ ด้วย และในอนุสัญญาก็มิได้มีกฎข้อใดกำหนดเกี่ยวกับการขอบเขตของการขนส่งทางถนน ศาลจึงสรุปว่ากฎเกณฑ์ของการขนส่งทางถนนตามอนุสัญญานี้ได้สิ้นสุดลงเพราะการขนส่งทางทะเลได้เริ่มต้นขึ้นแล้วและกฎเกณฑ์ในอนุสัญญาของการขนส่งทางทะเล (Hague – Visby Rules) ก็ได้เริ่มต้นขึ้นด้วย⁴⁷

2) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กซ้า นั้นจะต้องมิได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งทางถนน

หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กซ้า นั้นเกิดในระหว่างการขนส่งในรูปแบบอื่น ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ด้วยการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กซ้าดังกล่าวไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของตน ซึ่งอาจมีความเกี่ยวข้องกับมาตรา 3 ของอนุสัญญาด้วย เนื่องจากมาตรา 3 ได้มีการกำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือละเว้นการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างของตนและบุคคลอื่นที่ตนได้ใช้ในการปฏิบัติการรับขน เมื่อตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นนั้นได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง ซึ่งอาจเกิดปัญหาขึ้นได้ว่า แม้การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กซ้า นั้นมิได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งทางถนน แต่เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของบุคคลอื่นหรือผู้ขนส่งอื่นที่รับขนในช่วงใดช่วงหนึ่งโดยการขนส่งในรูปแบบอื่น ผู้ขนส่งทางถนนจะต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือละเว้นการกระทำดังกล่าวหรือไม่ ซึ่งในคดี Thermo Engineers Ltd. V. Ferrymasters Ltd. ผู้พิพากษาได้ให้เหตุผลว่า คำว่าการขนส่งโดยทางถนนนั้น บทบัญญัติในมาตรา 3 ไม่มีผลต่อบทบัญญัติในมาตรา 2 แต่อย่างใด⁴⁸

3) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กซ้า นั้นจะต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้กับการขนส่งในรูปแบบอื่นเท่านั้น

⁴⁷ Ibid., p. 34.

⁴⁸ Jan Theunis, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, p. 26.

เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้กับการขนส่งในรูปแบบอื่นนั้นเท่านั้นก็มีความหมายว่าอย่างไร ซึ่งเรื่องนี้มีตัวอย่างในคดี Thermo Engineers Ltd. V. Ferrymasters Ltd. ที่กล่าวมาแล้ว ซึ่งโจทก์ได้อ้างว่า อาจจะนำอนุสัญญานี้มาใช้บังคับได้เพราะความเสียหายหรือเหตุการณ์นั้นมิได้เกิดจากเหตุหรืออันตรายที่เกิดขึ้นได้เฉพาะกับการขนส่งทางทะเล⁴⁹ แต่การเคลื่อนย้ายของแล้วทำให้ของไปชนหรือกระทบกับสิ่งอื่นนั้นสามารถเกิดขึ้นได้ไม่ว่าในการขนส่งรูปแบบใด ซึ่งศาลได้ปฏิเสธที่จะรับฟังข้ออ้างนี้ โดยเห็นว่าการขนส่งทางถนนได้จบลงและการขนส่งทางทะเลได้เริ่มขึ้นแล้ว

อย่างไรก็ตาม ในมาตรา 2 วรรคสอง⁵⁰ ได้กำหนดให้ในกรณีผู้ขนส่งทางถนนเป็นผู้ขนส่งรูปแบบอื่นด้วยก็ให้นำหลักเกณฑ์ในมาตรา 2 วรรคหนึ่งมาใช้กับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนด้วย แต่ให้ถือว่าผู้ขนส่งดังกล่าวอยู่ในฐานะผู้ขนส่งทางถนนและผู้ขนส่งโดยการรับขนในรูปแบบอื่นแยกต่างหากจากกัน ซึ่งการที่ได้บัญญัติให้มีการแยกฐานะของผู้ขนส่งก็เพื่อต้องการให้เห็นความแตกต่างของรูปแบบในการขนส่ง ทั้งนี้ มาตรา 2 วรรคสองนี้จะมีผลบังคับใช้ก็ต่อเมื่อได้ผ่านหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา 2 วรรคหนึ่งแล้วโดยผู้ขนส่งสามารถแสดงให้เห็นได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่มีการขนส่งในรูปแบบอื่น⁵¹

2.3.1.3 ใบตราส่ง

อนุสัญญานี้ไม่ได้บังคับให้ต้องออกใบตราส่ง (Consignment Note) แต่ในทางปฏิบัติมักจะมีการออกใบตราส่งกันอยู่แล้ว ซึ่งหากได้มีการออกใบตราส่งอนุสัญญาก็ได้มีการกำหนดไว้ในมาตรา 4⁵² ว่า “การออกใบตราส่งถือเป็นกรยืนยันสัญญาฯ รับขน แต่การที่ไม่มีการ

⁴⁹ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road* : CMR, p. 34.

⁵⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 2 วรรคสองบัญญัติว่า “If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and carrier by the other means of transport, he were two separate persons.”

⁵¹ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, pp. 55 - 56

⁵² อนุสัญญา CMR มาตรา 4 บัญญัติว่า “The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject the provisions of this Convention.”

ออกใบตราส่ง ใบตราส่งมีความผิดปกติ หรือใบตราส่งสูญหายก็ไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับนี้ และสัญญาฉบับนี้ยังคงตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาฉบับนี้”

จากบทบัญญัติดังกล่าวสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) การออกใบตราส่งถือเป็นการยืนยันการทำสัญญาฉบับนี้

นอกจากการที่ออกใบตราส่งจะถือเป็นการยืนยันการทำสัญญาฉบับนี้ ในมาตรา 9 วรรคหนึ่ง⁵³ ยังได้มีการกำหนดให้ใบตราส่งมีลักษณะดังต่อไปนี้

- เป็นหลักฐานเบื้องต้นในการทำสัญญาขนส่ง
- เป็นหลักฐานเบื้องต้นเกี่ยวกับเงื่อนไขของสัญญาฉบับนี้ และ
- เป็นหลักฐานเบื้องต้นในการรับมอบของ

แต่ทั้งนี้ แม้อนุสัญญาจะถือว่าใบตราส่งถือเป็นใบรับของผู้ขนส่งได้ออกให้แก่ผู้ส่ง แต่อนุสัญญามีได้มีวัตถุประสงค์ให้ใบตราส่งดังกล่าวเป็นเอกสารสิทธิ์ (Document of Title) และใบตราส่งนี้ก็ไม่ได้มีลักษณะเช่นเดียวกับใบตราส่งในการรับขนของทางทะเล (Bill of Lading) เนื่องจากไม่มีวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกในการโอนสิทธิ์หรือการชำระหนี้สำหรับของนั้นให้แก่บุคคลอื่น⁵⁴ ดังนั้น อนุสัญญาจึงมิได้บัญญัติหลักเกณฑ์ในการสลักหลังใบตราส่งไว้

2) การที่ไม่ออกใบตราส่ง ใบตราส่งมีความผิดปกติ หรือใบตราส่งสูญหายไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับนี้ และสัญญาฉบับนี้ยังคงตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาฉบับนี้

⁵³ อนุสัญญา CMR มาตรา 9 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “The consignment note shall be prima facie evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.”

⁵⁴ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, p. 65

แม้จะไม่มี การออกใบตราส่ง แต่ผู้ขนส่งก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบในการที่ของที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหายได้ เนื่องจากการที่ไม่มี การออกใบตราส่งจะถือว่าผู้ขนส่งได้รับของในสภาพที่ดีและจะต้องรับผิดชอบถ้าไม่สามารถส่งมอบของให้อยู่ในสภาพที่ดีได้ อีกทั้งจะต้องรับผิดชอบสำหรับการที่ของนั้นได้รับความเสียหายในกรณีที่ผู้ขนส่งได้รับคำแนะนำเกี่ยวกับของนั้นแต่ไม่สามารถดำเนินการตามคำแนะนำที่ได้รับมาได้⁵⁵

สำหรับในกรณีที่ใบตราส่งมีความผิดปกตินั้น หากมีคดีขึ้นสู่ศาล ศาลก็จะพิจารณาจากเหตุการณ์เบื้องหลังซึ่งอาจจะทำให้เห็นถึงนิติสัมพันธ์ที่แท้จริงที่ยังคงมีอยู่ระหว่างคู่สัญญา⁵⁶

ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงไม่สามารถอาศัยความไม่มีอยู่หรือความผิดปกติของใบตราส่ง หรือการที่ใบตราส่งสูญหายมาอ้างเพื่อหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำซ้ำได้

2.3.1.3.1 รูปแบบของใบตราส่ง

ในอนุสัญญาไม่ได้มีการบัญญัติถึงรูปแบบของใบตราส่งไว้เป็นการเฉพาะ แต่หากมีการออกใบตราส่ง มาตรา 5 วรรคหนึ่ง⁵⁷ ได้กำหนดให้ใบตราส่งจะต้องออกเป็นต้นฉบับ 3 คู่ฉบับ และจะต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งและผู้ขนส่ง ซึ่งในการลงลายมือชื่อนั้นอาจจะพิมพ์หรือประทับตราของผู้ส่งและผู้ขนส่งก็ได้ถ้ากฎหมายของประเทศที่ออกใบตราส่งนั้นอนุญาตให้ทำได้ ทั้งนี้ ใบตราส่งคู่ฉบับที่หนึ่งจะต้องมอบให้แก่ผู้ส่ง ใบตราส่งคู่ฉบับที่สองจะติดไปกับของ และใบตราส่งคู่ฉบับที่สามจะเก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ มีข้อที่ต้องพิจารณาคือ แม้อนุสัญญากำหนดให้ผู้ส่งและผู้ขนส่งจะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่ง แต่หากใบตราส่งนั้นไม่มีการลงลายมือชื่อก็ไม่ได้ทำให้สัญญาขนส่งเป็นโมฆะ แต่อาจจะก่อให้เกิดความยุ่งยากต่อบุคคลที่ไม่ได้ลงลายมือชื่อในการแสดง

⁵⁵ Ibid., p. 66

⁵⁶ Ibid., p. 67

⁵⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 5 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.”

ใบตราส่งต่อบุคคลอื่นได้ แต่อย่างไรก็ตาม แม้ใบตราส่งนั้นจะไม่มีการลงลายมือชื่อ หากมีข้อพิพาทขึ้นสู่ศาล ศาลก็จะพิจารณาจากพยานหลักฐานอื่น ๆ ที่ผู้ขนส่งได้รับมาพร้อมกับของและพิจารณาจากข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องตามหลักของการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐาน⁵⁸

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอนุสัญญาจะมีได้กำหนดรูปแบบของใบตราส่งไว้ แต่สหภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (International Road Union หรือ IRU) ได้มีการออกหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกใบตราส่งเพื่อเป็นการรองรับบทบัญญัติของอนุสัญญาโดยได้มีการกำหนดให้ใบตราส่งฉบับที่จะต้องส่งมอบให้ผู้ส่งนั้นมีสีแดง ส่วนฉบับที่อยู่กับผู้ขนส่งเป็นสีเขียว ฉบับที่จะต้องส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งเป็นสีน้ำเงิน และฉบับที่สีจะเป็นสีดำซึ่งในใบตราส่งฉบับที่สีนี้ไม่ต้องการลงลายมือชื่อเพราะเป็นการออกเพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารจัดการของแต่ละประเทศ⁵⁹

นอกจากนี้ แม้อนุสัญญาจะได้กำหนดให้ใบตราส่งต้องออกต้นฉบับเป็นสามคู่ฉบับ แต่ผู้ส่งหรือผู้ขนส่งก็ยังมีสิทธิเรียกให้มีการออกใบตราส่งแยกเป็นหลายฉบับได้ หากเป็นกรณีของที่ขนส่งจะต้องบรรทุกในรถต่างคันกันหรือเป็นของต่างชนิดกันหรือถูกแบ่งการขนส่งออกเป็นหลายส่วนโดยผู้ส่งหรือผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกให้ออกใบตราส่งแยกกันสำหรับรถแต่ละคันหรือของแต่ละชนิดหรือของที่ถูกขนส่งแต่ละส่วนได้ ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 5 วรรคสอง⁶⁰ ซึ่งการบัญญัติไว้เช่นนี้ก็เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในทางการค้า⁶¹

⁵⁸ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 51.

⁵⁹ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, *CMR: Convention for the International Carriage of Goods by Road*, p. 68.

⁶⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 5 วรรคสองบัญญัติว่า “When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.”

⁶¹ Ibid., p. 70.

2.3.1.3.2 รายการในใบตราส่ง

อนุสัญญาฉบับนี้ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับรายการในใบตราส่งไว้ในมาตรา 6⁶² ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ใบตราส่งจะต้องระบุรายการดังต่อไปนี้

⁶² อนุสัญญา CMR มาตรา 6 บัญญัติว่า “The consignment note shall contain the following particulars:

- (a) The date of the consignment note and the place at which it is made out;
- (b) The name and address of the sender;
- (c) The name and address of the carrier;
- (d) The place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;
- (e) The name and address of the consignee;
- (f) The description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description;
- (g) The number of packages and their special marks and numbers;
- (h) The gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;
- (i) Charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery);
- (j) The requisite instructions for Customs and other formalities;
- (k) A statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.

Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:

- (a) A statement that trans-shipment is not allowed;
- (b) Then charges which the sender undertakes to pay;
- (c) The amount of "cash on delivery" charges;
- (d) A declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;
- (e) The sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods;
- (f) The agreed time limit within which the carriage is to be carried out;
- (g) A list of the documents handed to the carrier.

The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful”

1) วันและสถานที่ที่ออกใบตราส่ง

ใบตราส่งจะออกก่อนหรือหลังจากที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของก็ได้ และการออกใบตราส่งดังกล่าวนี้จะไม่มีความกระทบต่อสัญญาฉบับรับขนแต่อย่างใด

2) ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง

ในกรณีที่ใบตราส่งนั้นได้ออกให้แก่ตัวแทนของผู้ส่งและได้ระบุชื่อตัวแทนไว้ในใบตราส่งอย่างชัดเจนว่าเป็นผู้ส่ง กรณีนี้ตัวแทนจะถือเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งตามสัญญาฉบับรับขนเนื่องจากใบตราส่งภายใต้สัญญาฉบับนี้ไม่ใช่เอกสารสิทธิที่จะสามารถเปลี่ยนมือกันได้⁶³ ดังนั้น หากมีการระบุชื่อของบุคคลใดว่าเป็นผู้ส่งแล้ว บุคคลนั้นก็จะถือเป็นผู้ส่งและจะต้องผูกพันตามสัญญาฉบับรับขนนั้น

3) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง

4) สถานที่และวันที่รับมอบของและสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ

สถานที่ที่รับมอบของและสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของเป็นสิ่งสำคัญในการที่จะวินิจฉัยว่า สัญญาฉบับรับขนนั้นจะตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาฉบับนี้หรือไม่

5) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง

6) รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของและวิธีการในการบรรจุหีบห่อ ในกรณีที่เป็นอย่างที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้จะต้องบรรยายรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของนั้นด้วย

ในกรณีที่ของนั้นมีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้นี้ หากผู้ส่งมิได้มีการระบุรายละเอียดแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่ง ภาวะการพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นจะตกแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง *

7) จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ

8) น้ำหนักรวมหรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น

⁶³ Jan Theunis, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, p. 34.

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1.5.2 ข้อย่อยที่ 3

การแจ้งน้ำหนักรวมแห่งของไม่ถูกต้องนั้นอาจส่งผลให้รถต้องบรรทุกน้ำหนักเกินสมควรได้ (Overload)

9) ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการรับขน (ค่าธรรมเนียม, ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม, ค่าภาษีศุลกากร, และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่ต้องชำระนับแต่เวลาทำสัญญาจนถึงเวลาส่งมอบ)

หน้าที่ในการชำระค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการรับขนนี้จะตกอยู่กับผู้รับตราส่ง ตั้งแต่เวลาที่ผู้รับตราส่งยอมผูกพันตามสัญญารับขนโดยการรับมอบของหรือรับมอบใบตราส่งโดยมิได้มีการตั้งข้อสงวนและได้รับประโยชน์จากของนั้น⁶⁴

นอกจากนี้ แม้ว่าอนุสัญญาจะได้อำหนดให้ต้องมีการระบุค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนไว้ แต่ในทางปฏิบัติมักจะไม่มีการระบุค่าระวางและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ทั้งหมดไว้ในใบตราส่ง⁶⁵

10) คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น ๆ

ในกรณีนี้จะมีความเกี่ยวข้องกับหน้าที่ของผู้ส่งในการแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่งรวมทั้งจัดหาข้อมูลต่าง ๆ ให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น ๆ ตามที่อนุสัญญาได้บัญญัติไว้ในมาตรา 11 ด้วย*

11) ข้อความว่าการรับขนนี้อยู่ภายใต้อนุสัญญานี้ โดยไม่คำนึงว่าจะมีข้อตกลงอย่างหนึ่งอย่างใดขัดกับอนุสัญญาหรือไม่

การที่อนุสัญญากำหนดให้ใบตราส่งต้องระบุข้อความว่าการรับขนนี้อยู่ภายใต้อนุสัญญานี้โดยไม่คำนึงว่าจะมีข้อตกลงอย่างหนึ่งอย่างใดขัดกับอนุสัญญาหรือไม่นั้นเป็นข้อกำหนดที่เรียกว่า ‘Paramount clause’ ซึ่งถือเป็นการกำหนดเพื่อให้บทบัญญัติของอนุสัญญาสามารถใช้บังคับได้ ซึ่งถ้าใบตราส่งไม่มีการระบุข้อความดังกล่าวอาจส่งผลให้โจทก์ได้รับค่าเสียหายน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาได้⁶⁶ นอกจากนี้ หากใบตราส่งไม่ได้มีการระบุข้อความ

⁶⁴ Jan Theunis, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, p. 35.

⁶⁵ *Ibid.*, p. 212.

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1.5.2 ข้อย่อยที่ 2

⁶⁶ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 53.

ดังกล่าวโจทก์อาจจะฟ้องผู้ขนส่งได้ตามมาตรา 7 วรรคสาม⁶⁷ ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งจะต้องรับผิดชอบในการสูญหายและเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้มีสิทธิจัดการของเพราะเหตุแห่งการละเลยนั้นด้วย

อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งและผู้ขนส่งยังอาจตกลงกันระบุนายการดังต่อไปนี้ลงในใบตราส่งอีกก็ได้

1) ข้อความว่าไม่อนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ

อนุสัญญาฯ ได้ให้ความหมายของการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ (transshipment) ไว้ แต่ได้มีผู้ให้ความเห็นไว้ว่า การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ หมายถึง การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะใน 2 กรณี คือ การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะซึ่งเป็นการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะจากรถคันหนึ่งไปยังอีกคันหนึ่ง⁶⁸

2) ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งรับจะชำระ

ในกรณีนี้ ค่าธรรมเนียมดังกล่าว ได้แก่ ค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่โดยปกติจะสันนิษฐานว่าผู้รับตราส่งจะต้องเป็นผู้ชำระ ถ้าหากรายการที่ระบุในเรื่องค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งรับจะชำระนี้ไม่ถูกต้องและทำให้ผู้ขนส่งไม่ได้รับชำระค่าธรรมเนียมนั้นจากผู้รับตราส่งก็จะต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งรับผิดชอบในความสูญหายและเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้องหรือความไม่เพียงพอนั้นตามมาตรา 7 วรรคหนึ่ง (2)⁶⁹

3) จำนวนค่าธรรมเนียมที่จะต้องชำระในกรณีที่มีการส่งมอบของ

หากผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งโดยมิได้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่ค้างชำระตามสัญญาฉบับนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งตามจำนวนเงินค่าธรรมเนียมที่ค้างชำระนั้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 21

⁶⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 7 วรรคสามบัญญัติว่า "Any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein."

⁶⁸ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, p. 72.

⁶⁹ *Ibid.*, p. 73.

4) การแสดงราคาแห่งของและจำนวนซึ่งแสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ

ตามมาตรา 24 ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องแจ้งหรือแสดงราคาแห่งของไว้ในใบตราส่งซึ่งราคาที่แจ้งนั้นจะมีผลต่อการจำกัดความรับผิดในมาตรา 23(3) ส่วนกรณีที่ผู้ส่งได้แสดงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบไว้ในใบตราส่งก็จะสามารถได้รับการชดใช้ค่าเสียหายเพิ่มตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26*

5) คำสั่งที่ผู้ส่งได้ให้แก่ผู้ขนส่งเกี่ยวกับการประกันภัยแห่งของ

อนุสัญญามิได้มีการกล่าวไว้เป็นพิเศษในกรณีผู้ส่งมีคำสั่งให้มีการทำประกันภัยแห่งของแต่ผู้ขนส่งไม่ได้ทำ ดังนั้น ในกรณีนี้จึงต้องเป็นไปตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ⁷⁰

6) กำหนดเวลาที่ได้ตกลงไว้เพื่อดำเนินการรับขนให้สำเร็จ

กำหนดเวลาในการรับขนนั้นจะเกี่ยวข้องกับการส่งมอบซักเข้าในมาตรา 19 ซึ่งได้กำหนดให้การส่งมอบซักเข้าเกิดขึ้นเมื่อไม่ได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งภายในเวลาที่กำหนด และเมื่อเป็นการส่งมอบซักเข้าผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดตามมาตรา 17 ด้วย

7) รายการของเอกสารที่มอบให้แก่ผู้ขนส่ง

ตามมาตรา 11 ผู้ส่งมีหน้าที่ที่จะต้องแนบเอกสารที่จำเป็นตามประเพณีและพิธีการอื่น ๆ พร้อมกับใบตราส่งหรือทำให้เอกสารดังกล่าวมาอยู่ในอำนาจจัดการของผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากการไม่มีเอกสารดังกล่าว เว้นแต่จะเป็นความผิดของผู้ขนส่ง

นอกจากรายการดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผู้ขนส่งและผู้ส่งอาจตกลงกันระบุรายการอื่น ๆ ลงในใบตราส่งอีกก็ได้หากเห็นว่ารายการนั้นเป็นประโยชน์ต่อการขนส่ง

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.2.7.3

⁷⁰ Ibid., p. 73.

ทั้งนี้ รายการของเอกสารที่มอบให้แก่ผู้ขนส่งนี้มีความสำคัญและมีความเกี่ยวข้องกับเอกสารหรือข้อมูลที่เป็นที่ผู้ส่งมีหน้าที่ที่จะต้องจัดหามาให้แก่ผู้ขนส่งให้สมบูรณ์ก่อนที่จะมีการส่งมอบของเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น ๆ⁷¹

อย่างไรก็ตาม หากรายการหรือข้อกำหนดที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งนั้นมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการหลีกเลี่ยงบทบัญญัติของอนุสัญญา รายการหรือข้อกำหนดนั้นถือเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะดังกล่าวนี้จะไม่กระทบต่อข้อกำหนดอื่น ๆ ในสัญญาฉบับรับขนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 41 วรรคหนึ่ง⁷²

2.3.1.4 ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือ Electronic Consignment Note นั้นมีการบัญญัติไว้ใน Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road* (CMR) หรือเรียกสั้น ๆ ว่า e - CMR โดยมี United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) เป็นผู้จัดทำในปี 2008 และมีประเทศภาคีในอนุสัญญาได้ร่วมลงนามใน Protocol ฉบับนี้ในระยะเวลาเริ่มแรก 8 ประเทศ ได้แก่ เบลเยียม ฟินแลนด์ ลัตเวีย ลิทัวเนีย นอร์เวย์ สวีเดน สวิตเซอร์แลนด์ และเนเธอร์แลนด์ ซึ่งบทบัญญัติในเรื่องของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์นี้จะใช้บังคับในกรณีที่ได้มีการออกใบตราส่งโดยผ่านการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งข้อดีของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ คือ สามารถส่งให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว นอกจากนี้ ยังเป็นการลดปัญหาในการส่งมอบใบตราส่งให้แก่ผู้ขนส่งอื่นหรือผู้ขนส่งช่วงในการรับขนหลายคนหลายทอดอีกด้วย แต่ข้อเสียของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ก็คือ ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น มีอายุที่จำกัดจึงอาจถูกลบออกหรือหายไปจากสารบบซึ่งอาจเกิดปัญหาในการจัดการข้อมูลในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ได้⁷³ นอกจากนี้ ถึงแม้ว่าจะได้มีการออกใบตราส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ แต่

⁷¹ Jan Theunis, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, p. 36.

⁷² อนุสัญญา CMR มาตรา 41 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.”

* ต่อจากนี้จะใช้คำว่า “พิธีสาร” หรือ “พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม” แทนคำว่า “Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road”

⁷³ Justin Reynolds and Philip Thomas, *Do electronic consignment notes offer the way forward?* [Online]. 2009. Available from: http://findarticles.com/p/articles/mi_7744/is_200901/ai_n32317677/ [2011, January 21]

ผู้ขนส่งก็ยังคงนิยมใบตราส่งที่เป็นเอกสารมากกว่า เนื่องจากกฎหมายในบางประเทศนั้น ผู้ซัพซึ่รถที่ใช้ในการขนส่งยังคงต้องแสดงใบตราส่งที่เป็นเอกสาร⁷⁴ ทั้งนี้ พิธีสารฉบับนี้ได้บัญญัติถึงใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์โดยมีสาระสำคัญดังนี้

2.3.1.4.1 ขอบเขตและผลของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

ในพิธีสารฉบับนี้ได้ให้ความหมายของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ไว้ในมาตรา 1⁷⁵ ว่า ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ หมายถึง ใบตราส่งที่ออกโดยผ่านการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์โดยผู้ขนส่ง ผู้ส่ง หรือคู่สัญญาอื่นที่มีส่วนได้เสียหรือได้รับผลประโยชน์จากการดำเนินการตามสัญญาฉบับที่ อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา CMR รวมถึงสิ่งที่เกี่ยวข้องหรือเชื่อมโยงกับการสื่อสารทาง อิเล็กทรอนิกส์ที่เกิดขึ้นในเวลาเดียวกันโดยการแนบหรือวิธีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสารทาง อิเล็กทรอนิกส์หรือสิ่งที่ออกตามมาภายหลังซึ่งกลายเป็นส่วนหนึ่งของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

การออกใบตราส่งในอนุสัญญาไม่ว่าข้อความในใบตราส่งจะเป็นการเรียกร้อง การแจ้ง คำแนะนำ คำร้องขอ ข้อสงวน หรือการสื่อสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตาม สัญญาฉบับที่ใช้บังคับตามอนุสัญญานี้จะทำโดยผ่านการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ ทั้งนี้ ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์นั้นจะต้องออกโดยมีลักษณะเช่นเดียวกับใบตราส่งภายใต้อนุสัญญาและ จะถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นเช่นเดียวกับใบตราส่งภายใต้อนุสัญญาและให้ถือว่าการออกใบ ตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มีผลเป็นอย่างเดียวกันกับการออกใบตราส่งภายใต้อนุสัญญา ทั้งนี้ ตามที่ บัญญัติไว้ในมาตรา 2⁷⁶ ของพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม

⁷⁴ ILO. Electronic consignment notes usher in new CMR era [Online]. 2008. Available from: <http://www.ilonewsletters.com/newsletters/detail.aspx?g=f6a3e3b3-aa04-471d-9d73-e511ec8d01f6> [2011, February 8]

⁷⁵ พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 1 บัญญัติว่า “Electronic consignment note” means a consignment note issued by electronic communication by the carrier, the sender or any other party interested in the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, including particulars logically associated with the electronic communication by attachments or otherwise linked to the electronic communication contemporaneously with or subsequent to its issue, so as to become part of the electronic consignment note”

⁷⁶ พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 2 บัญญัติว่า “Subject to the provisions of this Protocol, the consignment note referred to in the Convention, as well as any demand, declaration, instruction,

โดยการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ หมายถึง การเผยแพร่ข้อความใด ๆ การส่ง การรับ หรือการเก็บรักษาโดยทางอิเล็กทรอนิกส์ ออฟดิคคัล หรือที่มีความหมายในทำนองเดียวกันซึ่งมีผลให้ข้อความที่ติดต่อดังกล่าวนั้นสามารถเข้าถึงได้และสามารถใช้ได้เมื่อมีการเข้าถึงในภายหลัง

2.3.1.4.2 เงื่อนไขและการมีผลของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

ในพิธีสารฉบับนี้ได้มีการกำหนดเงื่อนไขของการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ไว้ในมาตรา 4⁷⁷ โดยการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์นั้นจะต้องมีเงื่อนไขในการส่งดังนี้

1) การออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จะต้องมีรายการเช่นเดียวกับการออกใบตราส่งตามปกติที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญา

2) กระบวนการในการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์นั้นจะต้องแน่ใจได้ว่าจะเก็บรักษาข้อมูลของรายการที่แสดงในใบตราส่งตั้งแต่เมื่อเริ่มจัดทำจนถึงรูปแบบสุดท้ายของใบตราส่งนั้น ทั้งนี้ การเก็บรักษาข้อมูลดังกล่าวจะเกิดขึ้นเมื่อรายการที่แสดงเป็นไปโดยครบถ้วนและไม่มีการ

request, reservation or other communication relating to the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, may be made out by electronic communication.

An electronic consignment note that complies with the provisions of this Protocol shall be considered to be equivalent to the consignment note referred to in the Convention and shall therefore have the same evidentiary value and produce the same effects as that consignment note.”

⁷⁷ พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 4 บัญญัติว่า “Conditions for the establishment of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall contain the same particulars as the consignment note referred to in the Convention.

2. The procedure used to issue the electronic consignment note shall ensure the integrity of the particulars contained therein from the time when it was first generated in its final form. There is integrity when the particulars have remained complete and unaltered, apart from any addition or change which arises in the normal course of communication, storage and display.

3. The particulars contained in the electronic consignment note may be supplemented or amended in the cases authorized by the Convention. The procedure used for supplementing or amending the electronic consignment note shall make it possible to detect as such any supplement or amendment to the electronic consignment note and shall preserve the particulars originally contained therein.”

เปลี่ยนแปลงใด ๆ เว้นแต่เป็นการเพิ่มเติมหรือเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นได้ตามธรรมชาติของการสื่อสาร การเก็บรักษา และการแสดงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

3) รายการที่แสดงในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์นั้นอาจมีการแก้ไขหรือเพิ่มเติมได้ แต่ทั้งนี้จะต้องเป็นไปตามที่อนุสัญญาได้ให้อำนาจไว้ โดยกระบวนการของการแก้ไขหรือเพิ่มเติม นั้นจะต้องสามารถแสดงให้เห็นถึงรายการดั้งเดิมก่อนการแก้ไขเพิ่มเติมนั้นได้ด้วย

นอกจากนี้ พิธีสารยังได้มีการบัญญัติถึงรายละเอียดของการรับรองความถูกต้อง แท้จริงของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในส่วนที่เป็นการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ซึ่งลายมือชื่อ อิเล็กทรอนิกส์นั้นจะต้องเป็นที่เชื่อถือได้ตามหลักเกณฑ์ที่พิธีสารฉบับนี้กำหนดด้วย

2.3.1.5 สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ส่ง

อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่งไว้หลายประการ ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

2.3.1.5.1 สิทธิของผู้ส่ง

ในอนุสัญญาได้มีการให้สิทธิแก่ผู้ส่งในหลายประการด้วยกันซึ่งสามารถแยก พิจารณาได้ดังนี้

1) สิทธิร้องขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งสำหรับของในรถแต่ละคันหรือแต่ละชนิด หรือของแต่ละส่วน

ในกรณีที่ของที่รับขนส่งจะต้องบรรทุกในรถที่ต่างคันกัน หรือเป็นของต่าง ชนิดกัน หรือจะต้องแบ่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิร้องขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งสำหรับของ ในรถแต่ละคันหรือแต่ละชนิดหรือของแต่ละส่วนได้ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 5 วรรคสอง ทั้งนี้เพื่อเป็น การอำนวยความสะดวกในทางการค้า⁷⁸

2) สิทธิในการเรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบน้ำหนักรวมแห้งของ ปริมาณแห้งของ และรายการของหีบห่อที่บรรจุของซึ่งได้ระบุไว้ในใบตราส่ง

⁷⁸ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, p. 70.

ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของ ปริมาณแห่งของ และรายการของหีบห่อที่บรรจุของซึ่งได้ระบุไว้ในใบตราส่ง โดยผู้ขนส่งจะต้องบันทึกผลที่ได้จากการตรวจสอบลงในใบตราส่งด้วยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 วรรคสาม⁷⁹

หากผู้ส่งไม่เรียกให้มีการตรวจสอบดังกล่าวข้างต้น ผู้ขนส่งก็ไม่มีหน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบของนั้น เนื่องจากในการตรวจสอบของต้องใช้เวลา หากมีการตรวจสอบของในทุกกรณีอาจจะมีผลต่อระยะเวลาที่ออกไปถึงปลายทางช้าเกินกว่าที่ควรจะเป็นได้⁸⁰

ในกรณีที่มีการตรวจสอบของแล้ว หากปรากฏว่าผู้ขนส่งเห็นว่าข้อความในใบตราส่งกับของนั้นมีสภาพที่ไม่ตรงกัน ผู้ขนส่งก็สามารถจะตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่งได้*

3) สิทธิในการจัดการของ

ผู้ส่งมีสิทธิจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของแม้ว่าของนั้นจะได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งแล้วก็ตาม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ให้ผู้ขนส่งหยุดการขนส่ง เปลี่ยนแปลงสถานที่ส่งมอบ หรือให้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีชื่อผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 วรรคหนึ่ง⁸¹ ซึ่งสิทธิในการจัดการของนี้เกี่ยวข้องกับกรอบของใบตราส่งด้วย ทั้งนี้ สิทธิในการจัดการของนี้จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในมาตรา 12 วรรคห้า⁸² ดังกล่าวคือ

⁷⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 8 วรรคสามบัญญัติว่า “The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.”

⁸⁰ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 60.

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1.7.1

⁸¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 12 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note.”

⁸² อนุสัญญา CMR มาตรา 12 วรรคห้าบัญญัติว่า “The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:

(a) That the sender or, in the case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new

(ก) ผู้ส่งซึ่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของจะต้องแสดงใบตราส่งฉบับที่หนึ่งที่มีคำสั่งใหม่ให้แก่ผู้ขนส่งและผู้ส่งจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ขนส่งสำหรับความสูญหายหรือเสียหายรวมทั้งค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่ง

ในเงื่อนไขข้อนี้มีข้อที่น่าสังเกตคือ ผู้ส่งต้องแสดงใบตราส่งที่มีคำสั่งใหม่ให้แก่ผู้ขนส่ง ซึ่งการที่อนุสัญญาได้กำหนดเงื่อนไขโดยให้ผู้ขนส่งที่จะใช้สิทธิจัดการของจะต้องแสดงใบตราส่งฉบับที่หนึ่งซึ่งเป็นต้นฉบับนั้นก็เพื่อวัตถุประสงค์ที่จะคุ้มครองทั้งบุคคลผู้ที่มีสิทธิจัดการของนั้นจริง ๆ และผู้ขนส่งว่าคำสั่งนั้นเป็นของบุคคลที่มีสิทธิจัดการของอย่างแท้จริง⁸³

อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งอาจมีสิทธิจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของได้โดยไม่ต้องแสดงใบตราส่งฉบับที่หนึ่ง หากหลังจากที่ของไปถึงยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบแล้ว แต่ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 15 วรรคหนึ่ง⁸⁴

(ข) คำสั่งนั้นจะต้องสามารถปฏิบัติได้ในเวลาที่คำสั่งนั้นไปถึงบุคคลซึ่งจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งนั้น และจะต้องไม่เป็นการขัดขวางต่อการปฏิบัติงานตามปกติของผู้ขนส่งหรือไม่ทำให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในการขนส่งของอื่นได้รับความเสียหาย

เงื่อนไขข้อนี้เป็นการกำหนดเพื่อคุ้มครองผู้ขนส่งโดยมีผู้ให้ความเห็นว่าผู้ขนส่งสามารถปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งนั้นได้ หากผู้ขนส่งเห็นว่าไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งนั้นได้หรือคำสั่งนั้นเป็นการขัดขวางต่อการปฏิบัติงานตามปกติของผู้ขนส่งหรือทำให้ผู้ส่งหรือ

instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;

(b) That the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carriers' undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;

(c) That the instructions do not result in a division of the consignment."

⁸³ Ibid., p. 74.

⁸⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 15 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า " Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note."

ผู้รับตราส่งในการขนส่งของอื่นได้รับความเสียหาย⁸⁵ ทั้งนี้ อนุสัญญาฯ ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ในการที่ผู้ขนส่งจะใช้สิทธิปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งไว้แต่อย่างใด แต่ในกรณีที่คำสั่งนั้นจะถือเป็นการขัดขวางต่อการปฏิบัติงานตามปกติของผู้ขนส่งหรือไม่นั้น มีผู้ให้ความเห็นว่า จะต้องพิจารณาตั้งแต่มีการออกคำสั่งใหม่ว่าคำสั่งนั้นก่อให้เกิดการขัดขวางต่อการปฏิบัติงานตามปกติของผู้ขนส่งเพียงใด ซึ่งมีผู้ให้ความเห็นว่า คำสั่งนั้นจะต้องเป็นการขัดขวางอย่างสำคัญในการปฏิบัติงานตามปกติของผู้ขนส่ง⁸⁶

อย่างไรก็ตาม หากการปฏิบัติตามคำสั่งนั้นไม่สามารถกระทำให้ลุล่วงไปได้ มาตรา 12 วรรคหก⁸⁷ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องบอกกล่าวไปยังบุคคลผู้ให้คำสั่งนั้นทันทีด้วย

(ค) คำสั่งนั้นจะต้องไม่มีผลเป็นการแบ่งแยกการขนส่ง

เงื่อนไขข้อนี้มีข้อที่น่าสังเกต คือ คำว่า “การแบ่งแยกการขนส่ง” นั้นมีความหมายว่าอย่างไร ซึ่งในเรื่องนี้ มีผู้ให้ความเห็นว่า ถ้ามีการบรรทุกของในรถคันเดียวกันแต่มีการออกใบตราส่งหลายฉบับสำหรับของแต่ละส่วนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 5 วรรคสอง สิทธิในการจัดการของนั้นก็สามารแยกใช้สำหรับใบตราส่งแต่ละฉบับได้ ซึ่งในกรณีนี้ไม่ถือว่าเป็นการแบ่งแยกการขนส่ง อย่างไรก็ตาม มีผู้ให้ความเห็นไปอีกทางหนึ่งว่า คำว่า “การขนส่ง” ในเงื่อนไขข้อนี้ของอนุสัญญาฯ ได้หมายถึงของที่ขนส่งนั้นจะต้องมีการออกใบตราส่งฉบับเดียว ดังนั้น หากผู้ขนส่งได้รับขนของที่ถือเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง ผู้ขนส่งก็สามารถใช้สิทธิปฏิเสธคำสั่งของผู้ส่งที่ให้มีการแยกหน่วยการขนส่งนั้นออกเป็นหลายส่วนได้ แม้ว่าจะได้มีการออกใบตราส่งเป็นหลายฉบับก็ตาม⁸⁸

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁸⁵ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, p. 85.

⁸⁶ Ibid.

⁸⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 12 วรรคหกบัญญัติว่า “When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.”

⁸⁸ Ibid.

อย่างไรก็ตาม มาตรา 12 วรรคสอง⁸⁹ ได้กำหนดให้สิทธิในการจัดการของของผู้ส่ง ย่อมสิ้นสุดลง เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบใบตราส่งฉบับที่สองหรือเมื่อผู้รับตราส่งได้ใช้สิทธิของตน ตามมาตรา 13 วรรคหนึ่ง* และนับจากนั้นผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง

2.3.1.5.2 หน้าที่ของผู้ส่ง

หน้าที่ของผู้ส่งที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯมีดังต่อไปนี้

1) หน้าที่ในการเสียค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของ ปริมาณแห่งของ หรือรายการของหีบห่อที่บรรจุของให้แก่ผู้ขนส่ง

หากผู้ส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของ ปริมาณแห่งของ หรือรายการของหีบห่อที่บรรจุของ ผู้ส่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบดังกล่าวหากผู้ขนส่ง ต้องการทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 วรรคสาม⁹⁰ โดยมีข้อสังเกตคือ ผู้ส่งจะต้องเสียค่าใช้จ่าย ในการตรวจสอบของเฉพาะในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องการเท่านั้น

2) หน้าที่ในการแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่งหรือจัดการให้เอกสาร เหล่านั้นอยู่ในอำนาจจัดการของผู้ขนส่งรวมทั้งจัดหาข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการ

ผู้ส่งจะต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่งหรือจะต้องจัดการให้เอกสาร เหล่านั้นอยู่ในอำนาจจัดการของผู้ขนส่ง และยังคงจัดหาข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการ ทั้งนี้ เพื่อ ประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ๆ ซึ่งต้องทำให้สมบูรณ์ก่อนส่งมอบของตามที่ บัญญัติไว้ในมาตรา 11 วรรคหนึ่ง⁹¹ โดยในทางปฏิบัตินั้น ผู้รับจัดการขนส่งจะเป็นผู้จัดการเอกสาร

⁸⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 12 วรรคสองบัญญัติว่า “This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.”

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1.6.1 ข้อย่อที่ 2

⁹⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 8 วรรคสามบัญญัติว่า “The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.”

⁹¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 11 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the

และข้อมูลต่าง ๆ ให้อยู่ในอำนาจจัดการของผู้ขนส่งในนามของผู้ส่งเสมือนว่าตนเป็นผู้ส่งตามอนุสัญญา ซึ่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งตามอนุสัญญาด้วยแต่สามารถได้เบี่ยงตามสัญญาจัดการขนส่งหรือตามกฎหมายภายในได้⁹²

ทั้งนี้ การจัดเตรียมและแนบเอกสารที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรนั้นเป็นหน้าที่ของผู้ส่ง ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ที่จะต้องถามถึงความถูกต้องหรือความเพียงพอของเอกสารและข้อมูลเหล่านั้น แต่หากเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการไม่มีอยู่ ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ปกติของเอกสารและข้อมูลอันจำเป็น ผู้ส่งก็ต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งด้วย

3) หน้าที่ในการแจ้งถึงสภาพอันตรายแห่งของให้ผู้ขนส่งทราบ

ผู้ส่งจะต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพที่แท้จริงแห่งของ หากของนั้นเป็นของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ และในกรณีที่จำเป็นก็ต้องระบุข้อควรระวังให้ทราบด้วย ถ้ารายละเอียดอันเกี่ยวกับสภาพแห่งของนั้นมิได้ระบุไว้ในใบตราส่ง ภาระการพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพแห่งของอันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้นั้นย่อมตกอยู่กับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 22 วรรคหนึ่ง⁹³

ข้อที่ต้องพิจารณาคือ ของที่มีสภาพอันตรายนั้นหมายความว่าอย่างไร ซึ่งในเรื่องนี้ได้มีผู้ให้ความเห็นว่า ของที่มีสภาพอันตรายก็คือของที่มีสภาพอันตรายได้โดยตัวของมันเอง⁹⁴ นอกจากนี้ยังมีผู้ให้ความเห็นว่า ของที่มีสภาพอันตราย คือ ของทั้งหมดที่สามารถพิจารณา

necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.”

⁹² Ibid., p. 80.

⁹³ อนุสัญญา CMR มาตรา 22 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate if necessary, precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.”

⁹⁴ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, p. 175.

ว่ามีอันตรายได้ ถ้าในการรับขนของทางถนนตามปกติ ของเหล่านั้นได้แสดงให้เห็นถึงความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายขึ้นได้โดยทันที⁹⁵

ทั้งนี้ ในกรณีที่จำเป็น ผู้ส่งจะต้องแจ้งข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบด้วย ซึ่งผู้ส่งจะต้องบอกกล่าวให้แก่ผู้ขนส่งทราบอย่างช้าที่สุดในขณะที่มีการออกใบตราส่ง เนื่องจากมาตรา 6 วรรคหนึ่ง ได้มีการกำหนดให้สภาพอันตรายแห่งของรวมถึงข้อควรระวังเป็นรายการที่จะต้องระบุลงในใบตราส่งด้วยหากของนั้นเป็นของที่มีสภาพอันตราย

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งสามารถขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ในเวลาและสถานที่ใดก็ได้ หากผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น โดยไม่ต้องขอใช้ค่าทดแทน และผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายทั้งหมดเพื่อการที่ของสูญหายหรือเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งของเพื่อให้รับขนหรือจากการรับขนของนั้น

2.3.1.5.3 ความรับผิดชอบของผู้ส่ง

ความรับผิดชอบของผู้ส่งภายใต้อนุสัญญาสามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

1) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายทั้งหมด รวมทั้งการสูญหายและเสียหายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้องหรือความไม่เพียงพอของรายการในใบตราส่ง

ตามมาตรา 7 วรรคหนึ่ง⁹⁶ ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายทั้งหมด รวมทั้งการสูญหาย และเสียหายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้องหรือความไม่เพียงพอของรายการในใบตราส่งดังต่อไปนี้

- ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง

⁹⁵ Ibid.

⁹⁶ อนุสัญญา CMR มาตรา 7 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of:

(a) The particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j);

(b) The particular specified in article 6, paragraph 2;

(c) Any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.”

- สถานที่และวันที่รับมอบของและสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ
- ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง
- รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของและวิธีการในการบรรจุหีบห่อ ในกรณีที่เป็นของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้จะต้องบรรยายรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของนั้นด้วย
- จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ
- น้ำหนักรวมหรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น
- คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น ๆ
- รายการที่คู่สัญญาอาจตกลงกันระบุลงในใบตราส่งได้
- รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นของผู้ขนส่งที่ได้ให้ไว้เพื่อออกใบตราส่งหรือเพื่อจัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง

แต่ทั้งนี้ มาตรา 7 วรรคสอง⁹⁷ ได้มีการกำหนดให้ในกรณีที่ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดแจ้งรายละเอียดที่กล่าวในมาตรา 7 วรรคหนึ่งลงในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งร้องขอ ถือว่าผู้ส่งได้กระทำการดังกล่าวในนามของผู้ส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ให้เห็นเป็นอย่างอื่น ซึ่งจะเห็นได้ว่า หากผู้ขนส่งเป็นผู้จัดแจ้งรายการตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 7 วรรคหนึ่งตามคำร้องขอของผู้ส่งแล้ว แม้รายการนั้นจะไม่ถูกต้องหรือไม่เพียงพอ ก็ถือว่า ผู้ขนส่งได้ผู้กระทำในนามของผู้ส่งซึ่งเสมือนว่าผู้ส่งได้เป็นผู้กระทำเอง จึงถือเป็นหน้าที่ของผู้ส่งที่จะต้องพิสูจน์ให้เห็นไปอย่างอื่น

อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งถูกปรับจากการบรรทุกของที่มีน้ำหนักเกินที่กฎหมายกำหนด ผู้ขนส่งดังกล่าวนี้สามารถเรียกร้องให้ผู้ส่งที่ได้แจ้งหรือระบุน้ำหนักแห่งของไว้ในใบตราส่งไม่ตรงกับความเป็นจริงชดใช้จำนวนเงินที่ตนถูกปรับไปได้⁹⁸

⁹⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 7 วรรคสองบัญญัติว่า "If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender."

⁹⁸ Jan Theunis, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, p. 37.

2) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายต่อบุคคล อุปกรณ์ หรือของอื่น ๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ

หากมีความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อเกิดขึ้นและความบกพร่องนั้นไม่เห็นประจักษ์ ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายต่อบุคคล อุปกรณ์ หรือของอื่น ๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อนั้น แต่หากความบกพร่องนั้นเห็นประจักษ์หรือผู้ขนส่งได้รู้อยู่แล้วในเวลาที่รับมอบของและมีได้ตั้งข้อสงวนในเรื่องดังกล่าวไว้ ผู้ส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายและค่าใช้จ่ายอันเกิดจากความบกพร่องนั้น ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 10⁹⁹

ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ก็คือ ค่าใช้จ่ายที่ผู้ขนส่งได้ดำเนินการหรือจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของที่มีความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อนั้นเอง

3) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการไม่มีอยู่ ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ปกติของเอกสารและข้อมูลอันจำเป็นซึ่งผู้ส่งมีหน้าที่จะต้องจัดหาให้แก่ผู้ขนส่ง

หากเอกสารและข้อมูลอันจำเป็นเพื่อประโยชน์ในพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น ๆ ซึ่งจำเป็นต้องกระทำให้สมบูรณ์ก่อนส่งมอบของนั้นไม่มีอยู่ ไม่เพียงพอ หรือไม่ปกติ ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งหากเกิดความเสียหายขึ้นอันเนื่องมาจากการไม่มี ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ปกติของเอกสารและข้อมูลอันจำเป็นนั้น เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเองตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 11 วรรคสอง¹⁰⁰

⁹⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 10 บัญญัติว่า “The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.”

¹⁰⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 11 วรรคสองบัญญัติว่า “The carrier shall not be under any duty to enquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier.”

4) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งการสูญหายหรือเสียหายซึ่งเป็นผลมาจากการส่งของที่มีสภาพอันตรายโดยมิได้แจ้งถึงสภาพอันตรายนั้นให้ผู้ขนส่งทราบ

ในกรณีที่ผู้ส่งไม่ได้บอกให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่ขนส่ง รวมทั้งไม่ได้ระบุข้อควรระวังในกรณีที่จำเป็น หากต่อมาผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น และได้ดำเนินการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้ของนั้นหมดฤทธิ์ ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ผู้ขนส่งได้ดำเนินการดังกล่าว รวมทั้งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของนั้นสูญหายหรือเสียหายซึ่งเป็นผลมาจากการส่งของเพื่อให้อำนาจหรือจากการรับขนของนั้น ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 22 วรรคสอง¹⁰¹

2.3.1.6 สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง

ตามอนุสัญญาฉบับนี้ได้บัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่งไว้ ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

2.3.1.6.1 สิทธิของผู้รับตราส่ง

สิทธิของผู้รับตราส่งตามอนุสัญญาฉบับนี้มีสาระสำคัญดังนี้

1) สิทธิในการจัดการของ

สิทธิในการจัดการของของผู้รับตราส่งจะเกิดขึ้น เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบใบตราส่งฉบับที่สองหรือเมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบแล้ว ผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของและได้รับมอบของและใบตราส่งฉบับที่สองแล้วตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 วรรคสอง¹⁰²

¹⁰¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 22 วรรคสองบัญญัติว่า “Goods of a dangerous nature which, in the circumstance referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.”

¹⁰² อนุสัญญา CMR มาตรา 12 วรรคสองบัญญัติว่า “This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.”

แต่ในการใช้สิทธิจัดการของนี้จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขในการใช้สิทธิจัดการของตามมาตรา 12 วรรคห้าเช่นเดียวกับการใช้สิทธิจัดการของของผู้ขนส่งด้วย *

นอกจากนี้ ผู้รับตราส่งอาจมีสิทธิในการจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่งได้หากผู้ส่งได้ระบุไว้ในใบตราส่งว่าให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่ง ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 วรรคสาม¹⁰³

ทั้งนี้ เมื่อผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของ สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งย่อมสิ้นสุดลง และนับแต่นั้นผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง โดยในการใช้สิทธิจัดการของนั้น หากผู้รับตราส่งใช้สิทธิในการจัดการของโดยสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่บุคคลอื่น บุคคลนั้นจะสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นให้แก่บุคคลอื่นต่อไปอีกไม่ได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 วรรคสี่¹⁰⁴

อย่างไรก็ตาม หากมีพฤติการณ์ขัดขวางหลังจากที่ผู้รับตราส่งได้ใช้สิทธิจัดการของตามมาตรา 12 วรรคสามโดยได้สั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่บุคคลอื่นไปแล้ว ถือว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นนั้นเป็นผู้รับตราส่ง ซึ่งให้นำหลักเกณฑ์ในมาตรา 15 วรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับโดยอนุโลมด้วย ** ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 15 วรรคสาม¹⁰⁵

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1.5.1 ข้อย่อยที่ 3

¹⁰³ อนุสัญญา CMR มาตรา 12 วรรคสามบัญญัติว่า “The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.”

¹⁰⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 12 วรรคสี่บัญญัติว่า “If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.”

** โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1.7.2 ข้อย่อยที่ 4

¹⁰⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 15 วรรคสามบัญญัติว่า “When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12, paragraph 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, paragraphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.”

2) สิทธิในการเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบตราส่งคู่ฉบับที่สองและของ

เมื่อของมาถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบตราส่งคู่ฉบับที่สองและของ ซึ่งหากพบว่าของสูญหายหรือของยังไม่ถึงหลังจากครบเวลาที่กำหนด ผู้รับตราส่งมีสิทธิบังคับตามสิทธิใด ๆ ที่ตนมีต่อผู้ขนส่งอันเกิดจากสัญญารับขนในนามของตนเองได้ ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 13 วรรคหนึ่ง¹⁰⁶

ผู้รับตราส่งที่จะมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบตราส่งคู่ฉบับที่สองให้จำเป็นต้องเป็นผู้รับตราส่งที่มีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งด้วย¹⁰⁷ แต่อย่างไรก็ตาม ผู้รับตราส่งอาจจะเป็นผู้รับตราส่งใหม่ซึ่งผู้ส่งได้ใช้สิทธิของตนในการจัดการของโดยสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนชื่อผู้รับตราส่งเป็นผู้รับตราส่งใหม่ตามที่บัญญัติในมาตรา 12 วรรคหนึ่งก็ได้¹⁰⁸

นอกจากนี้ แม้ว่าผู้รับตราส่งจะเคยปฏิเสธในการรับมอบของไปแล้ว ผู้รับตราส่งก็ยังมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนได้จนกว่าผู้ขนส่งจะได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นจากผู้ส่ง ทั้งนี้ ตามที่ มาตรา 15 วรรคสอง¹⁰⁹ ทั้งนี้ ผู้ส่งก็ยังมีสิทธิได้รับค่าธรรมเนียมการขนส่งจากผู้ส่ง แม้ว่าผู้รับตราส่งจะปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของก็ตาม¹¹⁰

¹⁰⁶ อนุสัญญา CMR มาตรา 13 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.”

¹⁰⁷ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, p.88.

¹⁰⁸ Ibid.

¹⁰⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 15 วรรคสองบัญญัติว่า “Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.”

¹¹⁰ Ibid., p. 96.

2.3.1.6.2 หน้าที่ของผู้รับตราส่ง

อนุสัญญาได้บัญญัติหน้าที่ของผู้รับตราส่งไว้ดังต่อไปนี้

- 1) ผู้รับตราส่งจะต้องชำระค่าธรรมเนียมที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งให้แก่ผู้ขนส่ง

หากผู้รับตราส่งได้ใช้สิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบตราส่งคู่ฉบับที่สองและของหรือได้ใช้สิทธิบังคับตามสิทธิใด ๆ ที่มีต่อผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่งนั้นมีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าธรรมเนียมที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งให้แก่ผู้ขนส่ง ซึ่งหากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมชำระค่าธรรมเนียมดังกล่าวก็จะส่งผลให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของโดยผู้ขนส่งอาจไม่ส่งมอบของนั้นให้แก่ผู้รับตราส่งได้ เว้นแต่ผู้รับตราส่งจะได้นำประกันตามสมควร ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 13 วรรคสอง¹¹¹

- 2) ผู้รับตราส่งจะต้องตรวจสอบสภาพแห่งของในเวลารับมอบของและตั้งข้อสงวน ถ้าหากมี

ในกรณีที่ผู้รับตราส่งได้รับมอบของ หากผู้รับตราส่งมิได้ตรวจสอบสภาพแห่งของร่วมกับผู้ขนส่ง ซึ่งหากของนั้นเกิดการสูญหายหรือเสียหาย มาตรา 30 วรรคหนึ่ง¹¹² ได้กำหนดให้ผู้รับตราส่งจะต้องตั้งข้อสงวนถึงความสูญหายหรือเสียหายนั้น โดยสามารถแยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณี กล่าวคือ

- กรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นเห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งจะต้องตั้งข้อสงวนอย่างช้าที่สุดคือในเวลาที่ได้รับมอบของนั้น

¹¹¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 13 วรรคสองบัญญัติว่า “The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.”

¹¹² อนุสัญญา CMR มาตรา 30 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of this taking delivery shall be prima facie, evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.”

- กรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งจะต้องแจ้งข้อสงวนเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งภายใน 7 วันนับแต่วันรับมอบของซึ่งไม่รวมวันอาทิตย์และวันหยุดราชการ

หากผู้รับตราส่งมิได้ตั้งข้อสงวนภายในเวลาดังกล่าวข้างต้น จะถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่า ผู้รับตราส่งได้รับมอบของตามสภาพที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่ง

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้รับตราส่งได้มีการตรวจสอบสภาพของร่วมกับผู้ขนส่ง การจะพิสูจน์ได้แย่งผลของการตรวจสอบสภาพของทำได้เฉพาะในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์และผู้รับตราส่งได้แจ้งข้อสงวนเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งภายใน 7 วันนับแต่วันตรวจสอบสภาพของซึ่งไม่นับรวมวันอาทิตย์และวันหยุดราชการ ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 30 วรรคสอง¹¹³

สำหรับในกรณีที่มีการส่งมอบชั่งน้ำหนักนั้น หากผู้รับตราส่งมิได้มีการแจ้งข้อสงวนเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งภายใน 21 วันนับแต่เวลาที่ของนั้นอยู่ในอำนาจจัดการของผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่งก็จะสิ้นสิทธิในการได้รับค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่มีการส่งมอบชั่งน้ำหนักตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 30 วรรคสาม¹¹⁴

ทั้งนี้ ในการตรวจสอบสภาพแห่งของนั้น ผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งจะต้องอำนวยความสะดวกให้แก่กันตามสมควรด้วยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 30 วรรคห้า¹¹⁵

¹¹³ อนุสัญญา CMR มาตรา 30 วรรคสองบัญญัติว่า “When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.”

¹¹⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 30 วรรคสามบัญญัติว่า “No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.”

¹¹⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 30 วรรคห้าบัญญัติว่า “The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.”

2.3.1.7 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

อนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการบัญญัติสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้หลายประการด้วยกันซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

2.3.1.7.1 สิทธิของผู้ขนส่ง

1) สิทธิในการเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของ ปริมาณแห่งของและรายการของหีบห่อที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งตามข้อเรียกร้องของผู้ส่ง

สิทธิในเรื่องนี้เป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 8 วรรคสาม ซึ่งเป็นสิทธิที่สืบเนื่องมาจากการที่ผู้ส่งได้ใช้สิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของ ปริมาณแห่งของและรายการของหีบห่อที่ได้มีการระบุไว้ในใบตราส่ง และมีใช้หน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องตรวจสอบในทุกกรณี ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบนั้น

2) สิทธิในการเรียกให้ผู้ขนส่งส่งออกใบตราส่งสำหรับรถแต่ละคันหรือของแต่ละชนิดหรือแต่ละส่วนแห่งของ

กรณีที่ขบวนที่รับขนจะต้องบรรทุกในรถต่างคันกันหรือเป็นของต่างชนิดกันหรือถูกแบ่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ขนส่งมีสิทธิร้องขอให้ผู้ส่งออกใบตราส่งสำหรับรถแต่ละคันหรือของแต่ละชนิดหรือแต่ละส่วนแห่งของได้ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 5 วรรคสอง

3) สิทธิในการได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายในการถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของและค่าใช้จ่ายที่สืบเนื่องมาจากการปฏิบัติตามคำสั่ง

ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายในการถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของและค่าใช้จ่ายที่สืบเนื่องมาจากการปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวให้สำเร็จลุล่วง เว้นแต่ค่าใช้จ่ายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเองซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 16 วรรคหนึ่ง¹¹⁶

¹¹⁶ อนุสัญญา CMR มาตรา 16 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.”

สิทธิในเรื่องนี้เป็นสิทธิที่สืบเนื่องมาจากการที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้ใช้สิทธิจัดการของโดยได้มีการสั่งให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งซึ่งเป็นเรื่องทีนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง และในใบตราส่งก็ได้มีการตกลงในเรื่องค่าใช้จ่ายดังกล่าวไว้ ผู้ขนส่งจึงมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามคำสั่งนั้นได้ แต่ทั้งนี้ หากค่าใช้จ่ายนั้นเกิดจากการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่งหรือเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งก็ถือว่าผู้ขนส่งเป็นผู้ผิดในส่วนนี้จึงไม่อาจได้รับค่าใช้จ่ายในกรณีนี้ได้

4) สิทธิในการขนถ่ายของลงจากรถได้ทันทีเพื่อประโยชน์แก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของ

ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการขนส่งตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งได้และผู้ขนส่งได้ถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของแล้ว หรือในกรณีที่มีพฤติการณ์ที่ขัดขวางการส่งมอบและผู้ขนส่งถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขนถ่ายของลงจากรถได้ทันทีเพื่อประโยชน์แก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของและนับจากนั้นถือว่าการรับขนเป็นอันสิ้นสุดลงและถือว่าผู้ขนส่งได้ครอบครองของนั้นแทนผู้มีสิทธิจัดการของ แต่ผู้ขนส่งอาจมอบหมายให้บุคคลอื่นครอบครองของนั้นก็ได้ ซึ่งในกรณีนี้ ผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ผู้ขนส่งไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการเลือกบุคคลอื่นนั้น ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 16 วรรคสอง¹¹⁷

ในกรณีที่มีการครอบครองแทนนั้น ผู้ขนส่งหรือผู้ที่มีสิทธิครอบครองแทนจะต้องรับผิดชอบเพื่อการที่ของสูญหายหรือเสียหายตามกฎหมายภายในของประเทศนั้น¹¹⁸

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹¹⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 16 วรรคสองบัญญัติว่า "In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may, however, entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods."

¹¹⁸ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 85.

5) สิทธิในการขายของที่รับขนในกรณีที่ของนั้นเป็นของที่เน่าเสียง่ายหรือค่าใช้จ่าขายในการเก็บรักษาของนั้นจะเกินส่วนแห่งราคาของ หรือภายหลังจากสิ้นระยะเวลาตามสมควรแล้วผู้ขนส่งยังไม่ได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นซึ่งควรที่จะได้รับจากผู้มีสิทธิจัดการของ

ผู้ขนส่งอาจขายของที่รับขนนั้นได้โดยไม่ต้องรอคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของ หากของที่รับขนนั้นเป็นของที่เน่าเสียง่ายหรือเพราะสภาพแห่งของทำให้ผู้ขนส่งจำต้องนำออกขาย หรือเมื่อค่าใช้จ่าขายในการเก็บรักษาของนั้นจะเกินส่วนแห่งราคาของนั้น และผู้ขนส่งยังอาจขายของในกรณีอื่นได้ หากภายหลังจากสิ้นระยะเวลาตามสมควรแล้วผู้ขนส่งยังไม่ได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นซึ่งควรที่จะได้รับจากผู้มีสิทธิจัดการของ ผู้ขนส่งก็มีสิทธิที่จะขายของนั้นได้ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 16 วรรคสาม¹¹⁹ แต่อย่างไรก็ตาม หากปรากฏว่าผู้ขนส่งได้รับคำสั่งแล้วผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งนั้นและไม่สามารถจะขายของนั้นได้

ทั้งนี้ เงินที่ได้จากการขายของดังกล่าวหลังหักค่าใช้จ่าขายแล้วให้มอบแก่ผู้มีสิทธิจัดการของ และหากค่าใช้จ่าขายดังกล่าวมีจำนวนเกินกว่าเงินที่ขายได้ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับในส่วนที่ขาดนั้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 16 วรรคสี่¹²⁰ ซึ่งกระบวนการขายทอดตลาดนั้นให้เป็นไปตามกฎหมายหรือจารีตประเพณีแห่งท้องที่ที่ของนั้นตั้งอยู่ ทั้งนี้ตามบัญญัติไว้ในมาตรา 16 วรรคห้า¹²¹

¹¹⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 16 วรรคสามบัญญัติว่า “The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.”

¹²⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 16 วรรคสี่บัญญัติว่า “If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.”

¹²¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 16 วรรคห้าบัญญัติว่า “The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.”

6) สิทธิในการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้ของนั้นหมดฤทธิ์โดยไม่ต้องชดใช้ค่าทดแทนในกรณีที่มีสภาพอันตราย

กรณีที่มีการส่งของที่มีสภาพก่อให้เกิดอันตรายได้และผู้ขนส่งไม่ทราบถึงอันตรายดังกล่าวนี้ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้ของนั้นสิ้นสภาพอันตรายในเวลาและสถานที่ใดก็ได้โดยไม่ต้องชดใช้ค่าทดแทน ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 22 วรรคสอง¹²²

ในเรื่องนี้เป็นสิทธิของผู้ขนส่งที่ได้มาจากการที่ผู้ส่งไม่ได้แจ้งถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นให้ผู้ขนส่งทราบ หากผู้ขนส่งจำเป็นต้องขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้ของนั้นหมดฤทธิ์หรือสิ้นสภาพอันตราย ผู้ขนส่งก็สามารถทำการดังกล่าวได้โดยไม่ต้องชดใช้ค่าทดแทนให้แก่ผู้ส่งเนื่องจากเป็นความผิดของผู้ส่งเอง

7) สิทธิยึดหน่วงของ

หากเกิดข้อพิพาทในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ได้ชำระค่าธรรมเนียมตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะไม่ส่งมอบของ เว้นแต่ผู้รับตราส่งจะให้หลักประกัน ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 13 วรรคสอง¹²³

สิทธิในกรณีนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากการใช้สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดกับของหลังจากที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ซึ่งเมื่อผู้รับตราส่งได้รับประโยชน์จากการใช้สิทธิของตนแล้ว ผู้รับตราส่งจะต้องชำระค่าธรรมเนียมที่ได้กำหนดไว้ในใบตราส่งซึ่งตนมีหน้าที่ต้องชำระ หากผู้รับตราส่งไม่ยอมชำระ ผู้ขนส่งก็มีสิทธิไม่มอบของให้ได้ซึ่งถือเป็นการใช้สิทธิยึดหน่วงของไว้ เว้นแต่ผู้รับตราส่งจะได้ให้ประกันตามสมควร

¹²² อนุสัญญา CMR มาตรา 22 วรรคสองบัญญัติว่า “Goods of a dangerous nature which, in the circumstance referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.”

¹²³ อนุสัญญา CMR มาตรา 13 วรรคสองบัญญัติว่า “The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.”

2.3.1.7.2 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งมีหน้าที่ตามที่อนุสัญญาได้บัญญัติไว้ดังต่อไปนี้

1) หน้าที่ในการตรวจสอบสภาพแห่งของในเวลาที่ได้รับมอบของ

ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบของในเวลาที่ได้รับมอบของโดยต้องตรวจสอบถึงความถูกต้องของข้อความที่ระบุในใบตราส่งเกี่ยวกับจำนวนหีบห่อ เครื่องหมายและหมายเลขของหีบห่อ และต้องตรวจสอบสภาพที่ปรากฏแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 วรรคหนึ่ง¹²⁴ ทั้งนี้ หากผู้ขนส่งตรวจพบว่าข้อเท็จจริงไม่ตรงกับใบตราส่งหรือพบความบกพร่องแห่งของนั้นหรือหากผู้ขนส่งไม่มีวิธีการอันสมควรในการตรวจสอบความถูกต้องดังกล่าว ผู้ขนส่งจะต้องตั้งข้อสงวนพร้อมทั้งระบุเหตุผลแห่งข้อสงวนนั้นด้วย แต่ข้อสงวนดังกล่าวจะไม่มีผลผูกพันผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงเจตนายอมเข้าผูกพันอย่างชัดแจ้งในใบตราส่ง ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 วรรคสอง¹²⁵

2) หน้าที่ในการบอกกล่าวไปยังบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งที่ได้รับมาได้

¹²⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 8 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “On taking over the goods, the carrier shall check:

(a) The accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and

(b) The apparent condition of the goods and their packaging.”

¹²⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 8 วรรคสองบัญญัติว่า “Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of e statements referred to in paragraph 1 (a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging, such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.”

หากผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งที่ตนได้รับจากผู้มีสิทธิจัดการของ ให้สำเร็จลุล่วงไปได้ ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของที่ให้คำสั่งนั้นทันที ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 วรรคหก¹²⁶

กรณีนี้เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งของผู้มีสิทธิจัดการของ ได้เนื่องจากการปฏิบัตินั้นจะเป็นการขัดขวางการทำงานตามปกติของผู้ขนส่ง ซึ่งถือเป็นการขัดต่อ เงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 วรรคห้า (b) ที่ผู้มีสิทธิจัดการของจะต้องปฏิบัติตาม ดังนั้น เมื่อ ผู้ขนส่งจึงไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งนั้นได้ ผู้ขนส่งจึงต้องบอกกล่าวไปยังบุคคลผู้มีคำสั่งนั้นทันที

3) หน้าที่ในการถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของ

หน้าที่ในการถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนี้สามารถแบ่งออก ได้เป็น 2 กรณี กล่าวคือ

- กรณีก่อนที่ของจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการดำเนินการขนส่ง ตามที่ระบุในใบตราส่งไม่สามารถปฏิบัติให้สำเร็จลุล่วงไปได้หรือเป็นอันพั่ววิสัย ผู้ขนส่งจะต้องถาม เอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของนั้น ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 14 วรรคหนึ่ง¹²⁷

บทบัญญัติในเรื่องนี้จะนำไปใช้กับทุก ๆ กรณีที่ไม่สามารถดำเนินการ รับขนให้เป็นที่ระบุในใบตราส่งได้เท่านั้น แต่จะไม่ใช้บังคับกับกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องมีความ รับผิดที่สูงขึ้นหรือมีความยุ่งยากหรือค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของ คู่สัญญาในกรณีดังกล่าวนี้จะตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายภายใน¹²⁸

¹²⁶ อนุสัญญา CMR มาตรา 12 วรรคหกบัญญัติว่า "When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions."

¹²⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 14 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า "If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12."

¹²⁸ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, p. 94.

- กรณีหลังจากของมาถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีพฤติการณ์ขัดขวางให้ไม่สามารถส่งมอบของได้ ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 15 วรรคหนึ่งว่า “เมื่อใดมีพฤติการณ์แวดล้อมขัดขวางมิให้ส่งมอบของภายหลังจากที่ของมาถึงยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของผู้ส่งมีสิทธิในการจัดการของโดยไม่ต้องแสดงใบตราส่งฉบับที่หนึ่ง”

2.3.1.8 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

บทบัญญัติในเรื่องความรับผิดชอบในการขนส่งเป็นเรื่องที่สำคัญเรื่องหนึ่งในการรับขนของระหว่างประเทศ ซึ่งในอนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้หลายประการไม่ว่าจะเป็นประเภทของความรับผิด การจำกัดความรับผิด การยกเว้นความรับผิด หรือแม้กระทั่งในเรื่องการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ซึ่งอาจพิจารณาได้ดังนี้

2.3.1.8.1 ประเภทและขอบเขตแห่งความรับผิด

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหากความสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วนแห่งของ หรือการที่ของนั้นเสียหายได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับมอบของจนถึงเวลาที่มีการส่งมอบของนั้น รวมทั้งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่มีการส่งมอบช้ำช้ำด้วย ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคหนึ่ง¹²⁹

บทบัญญัติในมาตรา 17 วรรคหนึ่งนี้เป็นพื้นฐานหรือมูลฐานของความรับผิด ซึ่งความรับผิดในกรณีของการสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วน หรือความรับผิดในความเสียหาย หรือมีการส่งมอบช้ำช้ำนั้นย่อมมีผลต่อภาระการพิสูจน์ของคู่กรณี ได้แก่

1) ในกรณีของการสูญหายสิ้นเชิง โจทก์ต้องพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่ามีความสูญหายสิ้นเชิงเกิดขึ้น ซึ่งความสูญหายสิ้นเชิงมีผู้ให้ความหมายไว้ว่า เป็นกรณีที่ไม่มีของไปส่งมอบ และไม่รู้ว่าจะอยู่ ณ ที่ใด เช่น ของถูกขโมย มีการส่งของผิดที่ เป็นต้น แต่การที่ไม่มีของมาส่งมอบก็อาจจะไม่ใช่การสูญหายสิ้นเชิงได้ เช่น หากผู้ขนส่งสามารถนำแผนที่มาอ้างให้เห็นสถานที่ที่ของนั้นอยู่ เป็นต้น¹³⁰

¹²⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 17 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.”

¹³⁰ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 170.

2) ในกรณีที่ของสูญหายบางส่วน โจทก์ต้องพิสูจน์ว่าการสูญหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ในบางกรณีอาจจะต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงช่วงเวลาที่เหตุการณ์พิเศษเกิดขึ้นด้วย ซึ่งการที่ของสูญหายบางส่วนนั้นมิใช่ผู้ให้ความหมายไว้ว่า เป็นกรณีที่ของมีปริมาณ น้ำหนัก หรือมูลค่าลดลงกว่าตอนที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้น¹³¹

ในกรณีที่ของสูญหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้โดยผลของกฎหมายตามที่มาตรา 20 วรรคหนึ่ง¹³² ได้บัญญัติไว้ว่า “หากของมิได้มีการส่งมอบภายในสามสิบวันภายหลังจากครบกำหนดเวลาตามที่ได้ตกลงกัน หรือในกรณีที่มิได้มีการกำหนดเวลาไว้ หากมิได้มีการส่งมอบของภายในหกสิบวันนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ ให้ถือเป็นหลักฐานว่าของสูญหาย และบุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องอาจปฏิบัติการต่าง ๆ ได้เสมือนว่าของนั้นสูญหาย” แต่ทั้งนี้ มาตรา 20 วรรคสอง¹³³ ได้บัญญัติว่า “ในการรับค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญหายนี้ บุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องอาจร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรว่า ตนจะได้รับแจ้งทันที ถ้าได้รับของคืนกลับมาภายในระยะเวลาหนึ่งปีภายหลังจากได้ชำระสินไหมทดแทนซึ่งตนจะได้รับหนังสือตอบรับคำขอดังกล่าว”

ในกรณีที่ผู้ขนส่งรับของนั้นกลับคืนมา และผู้มีส่วนได้เสียยังต้องการของนั้นอยู่ มาตรา 20 วรรคสาม¹³⁴ ได้บัญญัติว่า “ภายในระยะเวลาสามสิบวันนับแต่ได้รับการแจ้งว่าได้ของคืนกลับมา บุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องอาจเรียกร้องให้หักค่าธรรมเนียมที่คงค้างชำระอยู่ตามใบตราส่ง และคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาโดยหักค่าธรรมเนียมใด ๆ ที่รวมอยู่ ทั้งนี้ ไม่เป็นการ

¹³¹ Ibid., p. 169.

¹³² อนุสัญญา CMR มาตรา 20 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.”

¹³³ อนุสัญญา CMR มาตรา 20 วรรคสองบัญญัติว่า “The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.”

¹³⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 20 วรรคสามบัญญัติว่า “Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and where applicable, article 26.”

กระทบกระเทือนถึงการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายในการส่งมอบซ้่าภายใต้บทบัญญัติในมาตรา 23 และมาตรา 26”

ในกรณีที่ไม่ได้มีการร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรหรือไม่มีคำสั่งใด ๆ ออกมาภายในเวลาสามสิบวันหรือไม่ได้ขอคืนกลับมาในเวลาเกินกว่าหนึ่งปีหลังจากมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการกับของตามกฎหมาย ณ สถานที่ที่ของนั้นตั้งอยู่ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 20 วรรคสี่¹³⁵ กล่าวคือ

3) ในกรณีที่ของเสียหาย ใจทักก็ต้องพิสูจน์เช่นเดียวกับของสูญหายบางส่วน ซึ่งความเสียหายนั้น หมายถึง การที่ของนั้นเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพไปทำให้ราคาหรือมูลค่าแห่งของนั้นลดลง¹³⁶

4) ในกรณีของการส่งมอบซ้่า ใจทักต้องพิสูจน์ให้เห็นความแตกต่างระหว่างเวลากำหนดให้ส่งมอบกับเวลาที่มีการส่งมอบจริง การส่งมอบซ้่านั้นได้มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 19¹³⁷ ซึ่งได้กำหนดให้การส่งมอบซ้่าถือว่าได้เกิดขึ้นเมื่อไม่มีการส่งมอบของภายในเวลาที่กำหนดตกลงกันได้ หรือหากไม่ได้มีการตกลงกันได้ เมื่อไม่ได้ส่งมอบในระยะเวลาในการอันควร จะต้องส่งมอบให้แล้วเสร็จ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

นอกจากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้่าที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ตนทำการขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง และบุคคลอื่นที่ตนได้ใช้บริการในการปฏิบัติกรับขนนั้นเสมือนกับเป็นการ

¹³⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 20 วรรคสี่บัญญัติว่า “In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law place where the goods are situated.”

¹³⁶ Ibid., p. 174.

¹³⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 19 บัญญัติว่า “Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.”

กระทำหรืองดเว้นการกระทำของตนเองเมื่อตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นนั้นได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 3¹³⁸

ทั้งนี้ หากมีเหตุหลายประการซึ่งก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชักช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเฉพาะในเหตุที่ตนมีส่วนก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชักช้าเท่านั้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคห้า¹³⁹

อย่างไรก็ตาม นอกจากความรับผิดในกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชักช้าแล้ว ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีอื่น ๆ ตามสัญญาฉบับนี้จะเป็นไปตามกฎหมายภายในของประเทศนั้น ๆ

2.3.1.8.2 ข้อยกเว้นความรับผิด

แม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในกรณีที่รับขนส่งเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แต่อनुสัญญาก็ได้มีการบัญญัติการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป

ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดได้ หากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นเกิดจากการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือจากคำสั่งของผู้มีสิทธิเรียกร้องอันไม่ใช่ว่าผลจากการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือจากสภาพแห่งของนั่นเอง หรือจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงและไม่

¹³⁸ अनुสัญญา CMR มาตรา 3 บัญญัติว่า “For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts of omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.”

¹³⁹ अनुสัญญา CMR มาตรา 17 วรรคห้าบัญญัติว่า “Where under this article the carrier is not under any liability in respect some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.”

สามารถป้องกันผลที่เกิดขึ้นได้ ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคสอง¹⁴⁰ แต่ทั้งนี้ ผู้ขนส่งจะต้องมีภาระการพิสูจน์ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้านั้นเป็นผลมาจากเหตุดังที่กล่าวมาตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 18 วรรคหนึ่ง¹⁴¹

ทั้งนี้ ช้อยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไปที่กล่าวข้างต้นสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

- การกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง

ในกรณีนี้ หากมีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้าเกิดขึ้นนั้นย่อมถือว่าผู้เรียกร้องนั้นเป็นผู้มีส่วนผิดอยู่ด้วย

- จากคำสั่งของผู้ใช้สิทธิเรียกร้องอันไม่ใช่ผลจากการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง

คำสั่งในกรณีนี้อาจจะเป็นคำสั่งที่เกี่ยวกับการดูแลรักษาของในระหว่าง การรับขน เช่น คำสั่งในการควบคุมอุณหภูมิของผลไม้ เป็นต้น การกำหนดสถานที่จอดรถในการบรรทุกของขึ้นหรือขนถ่ายของลงจากรถ รวมถึงคำสั่งอันเกี่ยวกับการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของตามมาตรา 12 ด้วย¹⁴²

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁴⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 17 วรรคสองบัญญัติว่า “The carrier shall, however, be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.”

¹⁴¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 18 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.”

¹⁴² Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 201.

- สภาพแห่งของนั่นเอง

อนุสัญญามิได้ให้ความหมายในกรณีไว้ แต่มีผู้ให้ความเห็นว่า สภาพแห่งของนั่นเอง หมายถึง ความบกพร่องหรือความไม่เหมาะสมบางอย่างที่แฝงอยู่ในของนั่นเองซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ของนั่นเอง¹⁴³

ทั้งนี้ มักมีปัญหาก่อเกิดขึ้นในกรณีที่เป็นกรับขนของที่ต้องมีการควบคุมอุณหภูมิ ตัวอย่างเช่นในคดี Ulster – Swift Ltd. v. Taunton Meat Haulage Ltd. โดยในคดีเป็นกรณีที่มีการรับขนเนื้อสัตว์แช่แข็ง (Refrigerated meat) และเนื้อสัตว์นั้นเกิดความเสียหายเนื่องมาจากอุณหภูมิที่สูงเกินไป (overheating) ซึ่งศาลอุทธรณ์ของประเทศอังกฤษได้ปฏิเสธข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่อ้างเหตุยกเว้นความรับผิดว่า ความเสียหายของเนื้อสัตว์แช่แข็งนั้นเป็นผลมาจากสภาพแห่งของนั่นเองและเป็นผลมาจากสภาพตามธรรมชาติแห่งของนั่นเองซึ่งเป็นการยกเว้นความรับผิดในกรณีมีความเสี่ยงภัยพิเศษด้วย โดยผู้พิพากษา Donaldson ได้ให้ความเห็นว่า ผู้ขนส่งมิได้พิสูจน์ให้เห็นถึงสภาพแห่งของนั่นเองและมีได้พิสูจน์ให้เห็นถึงการเสื่อมสภาพลงตามธรรมชาติของเนื้อสัตว์นั่นเอง¹⁴⁴

- สถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงและไม่สามารถป้องกันผลที่เกิดขึ้นได้

สถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงและไม่สามารถป้องกันผลที่เกิดขึ้นได้นี้จะต้องพิจารณาถึงระดับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นสำคัญ ซึ่งมีใช้ความผิดของผู้ขนส่งแต่อย่างใด ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงไม่สมควรที่จะต้องรับผิด

2) ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีมีความเสี่ยงภัยพิเศษ

อนุสัญญาได้บัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคสี่¹⁴⁵ โดยผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดได้ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากความเสี่ยงภัยพิเศษดังต่อไปนี้

¹⁴³ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road, p. 111.

¹⁴⁴ Ibid., p. 112.

¹⁴⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 17 วรรคสี่บัญญัติว่า “Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one more of the following circumstances:

- การใช้รถซึ่งมีที่คลุมโดยมีการตกลงกันอย่างชัดเจนและได้ระบุไว้ในใบตราส่ง

เหตุยกเว้นข้อนี้จะนำมาใช้ไม่ได้ถ้าปรากฏว่าของนั้นได้ขาดหายไปอย่างผิดปกติหรือมีหีบห่อสูญหายไป ทั้งนี้ เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 18 วรรคสาม

- การไม่มีการบรรจุหีบห่อหรือสภาพหีบห่อบกพร่อง หากของนั้นจะเสื่อมสภาพหรือเสียหายได้ง่ายถ้าไม่ได้บรรจุหรือบรรจุไม่เหมาะสม

- การยกขน การบรรจุ การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้กระทำการในนามของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

- สภาพตามธรรมชาติแห่งของบางชนิดซึ่งง่ายต่อการสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วน หรือต่อการเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เป็นผลมาจากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อยแห้ง รั่ว เสียเปล่าตามธรรมชาติ หรือการกระทำของปลวกหรือแมลง

ในกรณีนี้ ถ้าการรับขนนั้นได้กระทำโดยใช้รถซึ่งมีอุปกรณ์พิเศษเพื่อป้องกันของจากความร้อน ความเย็น ความเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิ หรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิอ้างเหตุในการยกเว้นความรับผิดชอบดังกล่าวนี้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าได้ดำเนินการตามขั้นตอนทุกประการตามที่ที่ตนจะต้องกระทำในการเลือก การบำรุงรักษา และการใช้

(a) Use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;

(b) The lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

(c) Handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or person acting on behalf of the sender or the consignee;

(d) The nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;

(f) Insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;

(g) The carriage of livestock."

อุปกรณ์ และพิสูจน์ได้ว่าได้ปฏิบัติตามคำสั่งพิเศษที่ได้รับมาแล้ว ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 18 วรรคสี่¹⁴⁶

“รถซึ่งมีอุปกรณ์พิเศษ” หรือ “vehicles specially equipped” นั่นก็คือ รถที่มีอุปกรณ์ที่สร้างความร้อนหรือความเย็นได้ซึ่งอาจจะเป็นรถที่มีเครื่องทำความร้อนหรือความเย็น และเป็นรถที่มีฉนวนกันความร้อนหรือความเย็น รวมทั้งรถที่มีหลังคาหรือผ้าคลุมที่สามารถกันฝนหรือหิมะได้ด้วย¹⁴⁷

- เครื่องหมาย หรือหมายเลขบนหีบห่อไม่เพียงพอ
- การรับขนปศุสัตว์

ในกรณีนี้ ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นข้อนี้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าได้ดำเนินการตามขั้นตอนทุกประการซึ่งตามปกติเป็นหน้าที่ของตนที่จะต้องกระทำในพฤติการณ์นั้น และได้ปฏิบัติตามคำสั่งพิเศษที่ได้รับมาแล้ว ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 18 วรรคห้า¹⁴⁸

เหตุยกเว้นดังกล่าวมาข้างต้นนี้ถือเป็นการบัญญัติข้อสันนิษฐานความผิดไว้ ทั้งนี้ นอกจากผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ตามพฤติการณ์แห่งกรณี ความสูญหายหรือเสียหายนั้นมีสาเหตุมาจากความเสี่ยงภัยพิเศษดังกล่าวข้างต้น ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ให้เห็นได้ว่า กรณีได้เป็นไปตามมาตรา 18 วรรคสองถึงวรรคห้าจึงจะสามารถอ้างความเสี่ยงภัยพิเศษเพื่อยกเว้นความรับผิดชอบของตนได้ โดยในมาตรา 18 วรรคสอง¹⁴⁹ นั้นได้กำหนดไว้ว่า หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ตาม

¹⁴⁶ อนุสัญญา CMR มาตรา 18 วรรคสี่บัญญัติว่า “If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.”

¹⁴⁷ Jan Theunis, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, pp. 114 – 115.

¹⁴⁸ อนุสัญญา CMR มาตรา 18 วรรคห้าบัญญัติว่า “The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.”

¹⁴⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 18 วรรคสองบัญญัติว่า “When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss damage could be attributed to one or more of the special risks

พฤติการณ์แห่งกรณี ความสูญหายหรือเสียหายมีสาเหตุมาจากความเสี่ยงภัยพิเศษข้อหนึ่งข้อใดที่บัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคสี่ ให้สันนิษฐานว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากความเสี่ยงภัยพิเศษดังกล่าว ซึ่งคำว่า “ตามพฤติการณ์แห่งกรณี” นี้ถือเป็นการให้ผู้พิพากษาใช้ดุลยพินิจตามความเหมาะสมโดยพิจารณาจากพยานหลักฐานของผู้ขนส่ง¹⁵⁰ แต่ทั้งนี้ โจทก์ก็ยังสามารถพิสูจน์หักล้างให้เห็นเป็นอย่างอื่นได้ด้วย

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะไม่หลุดพ้นจากความรับผิดโดยอาศัยเหตุแห่งสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนหรือเหตุการณ์กระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของบุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ว่าจ้างรถมาใช้หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของบุคคลนั้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคสาม¹⁵¹

2.3.1.8.3 การจำกัดความรับผิด

แม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในกรณีนี้ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้าดังที่ได้กล่าวไปแล้ว แต่อनुสัญญานี้ก็ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ดังต่อไปนี้

1) การจำกัดความรับผิดกรณีของสูญหาย

ในกรณีนี้ของสูญหายไม่ว่าสิ้นเชิงหรือบางส่วน ค่าสินไหมทดแทนจะไม่เกิน 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อน้ำหนักรวมหนึ่งกิโลกรัม ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 วรรคสาม¹⁵²

referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.”

¹⁵⁰ Jan Theunis, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, p. 231.

¹⁵¹ ออนุสัญญา CMR มาตรา 17 วรรคสามบัญญัติว่า “The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.”

¹⁵² ออนุสัญญา CMR มาตรา 23 วรรคสามบัญญัติว่า “Compensation shall not, however, exceed 8.33 units of account per kilogram of gross weight short.”

หน่วยในการจำกัดความรับผิดนี้มาจากการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาในปี ค.ศ. 1978 โดย Protocol to the Convention on the Carriage for the International Carriage of Goods by Road ซึ่งมีการแก้ไขหน่วยในการจำกัดความรับผิดจากเดิมที่ใช้ “ฟรังก์ทองคำ” มาเป็น “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หรือ SDR (Special Drawing Right) ซึ่งถือเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงิน ในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นอิสระจากการแกว่งขึ้นลงของ ค่าเงินในแต่ละสกุลเงิน

ทั้งนี้ นอกจากที่ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินจำนวนที่จำกัด ความรับผิดแล้ว ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิงนั้น ผู้ขนส่งจะต้องคืนเงินค่าธรรมเนียมการรับขน ค่า ภาษีศุลกากร และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งเต็มตามจำนวนด้วย แต่ในกรณีที่ของ สูญหายเพียงบางส่วน ผู้ขนส่งจะต้องคืนเงินดังกล่าวตามส่วนแห่งของที่สูญหาย แต่อย่างไรก็ตาม จำนวนเงินดังกล่าวจะต้องไม่มากไปกว่าค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับ ตราส่งแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 วรรคสี่¹⁵³

2) การจำกัดความรับผิดกรณีที่เกิดของเสียหาย

ในกรณีที่เกิดความเสียหาย ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในราคาของที่ลดลงไปซึ่งใน การคำนวณราคานั้นก็จะมี การคำนวณเช่นเดียวกับกรณีที่ของสูญหาย อย่างไรก็ตาม หากของที่ รับขนได้เสียหายทั้งหมด ค่าสินไหมทดแทนจะไม่เกินไปกว่าจำนวนที่จะต้องชำระในกรณีที่ของสูญ หายสิ้นเชิง และหากของที่รับขนนั้นเสียหายบางส่วน ค่าสินไหมทดแทนจะไม่เกินไปกว่าจำนวนที่ จะต้องชำระในกรณีที่ของสูญหายบางส่วน ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 25¹⁵⁴

¹⁵³ อนุสัญญา CMR มาตรา 23 วรรคสี่บัญญัติว่า “In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damage shall be payable.”

¹⁵⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 25 บัญญัติว่า “In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.

The compensation may not, however, exceed:

(a) If the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss;

3) การจำกัดความรับผิดกรณีส่งมอบชั่งช้ำ

ในกรณีที่เป็นการส่งมอบชั่งช้ำ ผู้ขนส่งจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายดังกล่าวไม่เกินค่าธรรมเนียมการขนส่ง ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 วรรคห้า¹⁵⁵

ทั้งนี้ ผู้ขนส่งอาจจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่สูงกว่าจำนวนที่จำกัดความรับผิดก็ได้ หากผู้ส่งได้แจ้งราคาของหรือส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 วรรคหก¹⁵⁶

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจจะสูญเสียสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดหรือผลัการะการพิสูจน์ได้อันเนื่องมาจากการกระทำของตนเองหรือของบุคคลที่ตนจะต้องรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 29¹⁵⁷ โดยได้กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาประโยชน์จากการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนหรือผลัการะการพิสูจน์ หากความเสียหายนั้นเกิดจากการที่ผู้ขนส่งจงใจกระทำโดยมิชอบหรือเป็นการกระทำผิดซึ่งกฎหมายของศาลหรืออนุญาโตตุลาการซึ่ง

(b) If part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.”

¹⁵⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 23 วรรคห้าบัญญัติว่า “In the case of delay if the claimant proves that damage has resulted there from the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.”

¹⁵⁶ อนุสัญญา CMR มาตรา 23 วรรคหกบัญญัติว่า “Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.”

¹⁵⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 29 บัญญัติว่า “The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his willful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to willful misconduct.

The same provision shall apply if the willful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.”

ให้ถือเสมือนว่าเป็นการจงใจกระทำโดยมิชอบ นอกจากนี้ยังรวมถึงการจงใจกระทำโดยมิชอบที่เกิดจากการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งใช้บริการในการรับขน หากตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นนั้นได้กระทำไปในทางการที่จ้าง และตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลดังกล่าวไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาประโยชน์จากกรณีนี้เพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน

2.3.1.8.4 การชดเชยค่าสินไหมทดแทน

อนุสัญญาได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนไว้ดังต่อไปนี้

1) การคำนวณราคาของที่สูญหายไม่ว่าสิ้นเชิงหรือบางส่วนนั้น ค่าสินไหมทดแทนจะคำนวณโดยอ้างอิงราคาแห่งของ ณ เวลาและสถานที่ที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้เพื่อทำการขนส่ง ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 วรรคสอง¹⁵⁸ และในการคำนวณนั้นจะคำนวณตามราคาแลกเปลี่ยนโภคภัณฑ์ ถ้าไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาตลาดปัจจุบัน แต่ถ้าไม่มีราคาทั้งสองข้างต้น ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 วรรคสอง¹⁵⁹

2) ในกรณีที่ค่าสินไหมทดแทนไม่ได้แสดงอย่างชัดแจ้งถึงสกุลเงินในประเทศที่ได้มีการเรียกร้องให้ชำระเงิน ให้เทียบค่าเงินตามอัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในวันและสถานที่ชำระค่าสินไหมทดแทน ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 27 วรรคสอง¹⁶⁰

¹⁵⁸ อนุสัญญา CMR มาตรา 23 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to normal value of goods of the same kind and quality.”

¹⁵⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 23 วรรคสองบัญญัติว่า “The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to normal value of goods of the same kind and quality.”

¹⁶⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 27 วรรคสองบัญญัติว่า “When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.”

3) ผู้ส่งอาจแสดงราคาแห่งของเกินกว่าจำนวนเงินที่มีการจำกัดความรับผิดได้ โดยได้มีการแสดงราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่ง โดยชำระเงินส่วนเกินตามแต่จะได้ออกกัน ในกรณีนี้ ให้จำนวนราคาที่ได้แสดงไว้แทนที่จำนวนราคาที่ได้มีการจำกัดความรับผิดไว้ในอนุสัญญา ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 24¹⁶¹

4) หากผู้ส่งได้แจ้งส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบไว้ในใบตราส่งสำหรับกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบชกช้า ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความสูญหายหรือเสียหายที่เพิ่มขึ้นในจำนวนที่ได้แจ้งส่วนได้เสียพิเศษไว้ ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26¹⁶²

5) ผู้เรียกร้องมีสิทธิเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทน ซึ่งดอกเบี้ยนั้นจะคิดเท่ากับร้อยละห้าต่อปีนับแต่วันที่ได้มีการส่งหนังสือเรียกร้องไปยังผู้ขนส่ง หรือถ้าไม่มีการส่งหนังสือเรียกร้องก็ให้นับแต่ฟ้องคดี ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 27 วรรคหนึ่ง¹⁶³

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า ตามอนุสัญญา CMR นั้น ผู้ที่เรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนมีสิทธิเรียกร้องเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนได้ใน 2 กรณี คือ

1) กรณีที่ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งตามที่กำหนดในมาตรา 32 วรรคสอง * ซึ่งการเรียกร้องในกรณีนี้จะมีผลเป็นการทำให้อายุความสะดุดหยุดลงด้วย

¹⁶¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 24 บัญญัติว่า “The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.”

¹⁶² อนุสัญญา CMR มาตรา 26 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.”

¹⁶³ อนุสัญญา CMR มาตรา 27 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.”

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1.11.2

2) กรณีที่ผู้เรียกร้องได้มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนโดยการนำสิทธิฟ้องคดี

ทั้งนี้ หากผู้เรียกร้องได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่ง ดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวก็จะนับแต่วันที่ได้มีการส่งหนังสือเรียกร้องไปยังผู้ขนส่ง แต่หากผู้เรียกร้องได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนด้วยการฟ้องคดี ดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนนั้นก็จะมี นับแต่วันที่ฟ้องคดี

2.3.1.9 การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา

อนุสัญญาได้บัญญัติในเรื่องของการนำสิทธิเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญาไว้ในมาตรา 28 วรรคหนึ่ง¹⁶⁴ ซึ่งบัญญัติว่า “ภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับ ในกรณีที่ความเสียหายเสียหาย หรือส่งมอบช้าอันเกิดขึ้นจากการรับขนตามอนุสัญญานี้ได้ก่อให้เกิดสิทธิในการเรียกร้องที่นอกเหนือจากมูลสัญญา ผู้ขนส่งอาจใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้เพื่อยกเว้นความรับผิด หรือใช้กำหนดหรือจำกัดค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชำระได้” และในวรรคสอง¹⁶⁵ ได้มีการบัญญัติว่า “ในกรณีที่ความรับผิดนอกเหนือจากมูลสัญญาเพื่อความรับผิดในกรณีของสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบช้าเป็นของบุคคลซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบภายใต้บทบัญญัติมาตรา 3 บุคคลนั้นอาจใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ได้”

จากบทบัญญัตินี้แสดงให้เห็นว่า หากความเสียหายเสียหาย หรือส่งมอบช้าที่เกิดขึ้นตามอนุสัญญานี้ได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญาด้วยไม่ว่าความรับผิดนั้นตัวผู้ขนส่งจะเป็นผู้ก่อให้เกิดขึ้นหรือเป็นความรับผิดที่ลูกจ้างหรือตัวแทน หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งได้ใช้บริการในการรับขนได้ก่อให้เกิดขึ้นในระหว่างกระทำในทางการที่จ้าง ผู้ขนส่งก็อาจจะนำบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ไปใช้ในความรับผิดนั้นได้เพื่อยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดค่าสินไหมทดแทนที่ตนจะต้องรับผิดชอบได้

¹⁶⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 28 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability of which fix or limit the compensation due.”

¹⁶⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 28 วรรคสองบัญญัติว่า “In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.”

บทบัญญัติดังกล่าวเป็นการบัญญัติขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้ออนุสัญญาามีความเป็นเอกภาพเท่านั้น แม้ว่าจะมิได้มีวัตถุประสงค์ที่จะเยียวยาความเสียหายดังเช่นกฎหมายละเมิดและไม่ได้ต้องการส่งเสริมให้มีการกระทำที่อยู่นอกเหนือสัญญา¹⁶⁶

2.3.1.10 การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด คือ การที่ผู้ขนส่งมิได้ดำเนินการขนส่งตลอดการเดินทาง แต่ได้มีการส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งอื่นเพื่อดำเนินการขนส่งของไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง โดยอนุสัญญานี้ได้มีการกำหนดถึงความรับผิดชอบในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดไว้หลายประการซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1) การรับขนหลายคนหลายทอดที่จะตกอยู่ภายใต้อนุสัญญานี้จะต้องเป็นการรับขนที่อยู่ในสัญญาฉบับเดียวกัน โดยผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการขนส่งตลอดเส้นทางแม้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักจะเกิดขึ้นในระหว่างช่วงการขนส่งของตนก็ตาม และผู้ขนส่งคนที่สองและคนถัดไปจะมีฐานะเป็นคู่สัญญาในสัญญาฉบับนี้ภายใต้ข้อกำหนดในใบตราส่งด้วยการยอมรับมอบของและใบตราส่ง ทั้งนี้ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 34¹⁶⁷

จากบทบัญญัติดังกล่าวมีข้อที่น่าสังเกต คือแม้ผู้ขนส่งคนที่สองและคนถัดไปจะมีได้เป็นผู้ทำสัญญาฉบับนี้กับผู้ส่ง แต่อนุสัญญาได้มีการกำหนดให้ผู้ขนส่งเหล่านั้นถือเป็นคู่สัญญาในการรับขนด้วย โดยการเข้าเป็นคู่สัญญานั้นก็เพียงรับมอบของและใบตราส่ง แต่ทั้งนี้ผู้ขนส่งเหล่านี้ก็ต้องลงลายมือชื่อของตนลงในใบตราส่งฉบับที่สองซึ่งติดไปกับของด้วยตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 35 ดังนั้น เมื่อผู้ขนส่งเหล่านี้ได้เป็นคู่สัญญาในสัญญาฉบับนี้แล้ว ผู้ขนส่งเหล่านี้ก็อาจจะสูญเสียสิทธิในการเรียกร้องเอาประโยชน์จากการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หากได้กระทำการตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 29

2) ในการส่งมอบของในระหว่างผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งคนที่รับมอบของจะต้องออกไปรับของโดยลงวันที่และลายมือชื่อให้แก่ผู้ขนส่งคนก่อนตน และจะต้องลงชื่อและที่อยู่ของตนใน

¹⁶⁶ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 192.

¹⁶⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 34 บัญญัติว่า "If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note."

ใบตราส่งคู่ฉบับที่สองด้วย และในกรณีที่จำเป็นก็จะต้องตั้งข้อสงวนลงในใบตราส่งคู่ฉบับที่สอง และในใบรับของด้วยโดยในการตั้งข้อสงวนนั้นให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์เดียวกับการที่ผู้ขนส่งตั้งข้อสงวนในขณะที่รับมอบของจากผู้ส่ง นอกจากนี้ ให้นำบทบัญญัติที่ถือว่าใบตราส่งเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของสัญญารับขน เงื่อนไขของสัญญาและใบรับของ รวมทั้งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ไม่ได้มีการตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่งด้วย ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 35¹⁶⁸

3) การดำเนินคดีในเรื่องความรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้า จะดำเนินคดีได้เฉพาะกับผู้ขนส่งคนแรก ผู้ขนส่งคนสุดท้าย หรือผู้ขนส่งซึ่งได้ปฏิบัติกรรับขนในขณะที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าเท่านั้นโดยอาจฟ้องผู้ขนส่งเหล่านี้เป็นคดีเดียวกันได้ เว้นแต่ในกรณีที่มีการฟ้องแย้งหรือหักกลบลบหนี้ซึ่งเป็นประเด็นในคดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องภายใต้สัญญาเดียวกัน ทั้งนี้ การดำเนินคดีตามกฎหมายอาจกระทำกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดดังกล่าวในเวลาเดียวกันก็ได้ ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 36¹⁶⁹

ทั้งนี้ ผู้ขนส่งคนแรกนั้นก็คือ ผู้ที่รับมอบของมาจากผู้ส่ง แต่ผู้ที่ทำสัญญา รับขนกับผู้ส่งอาจจะเป็นผู้ขนส่งคนแรกซึ่งเป็นผู้ที่รับมอบของมาจากผู้ส่งหรือไม่ก็ได้¹⁷⁰

โดยในการดำเนินคดีนั้นสามารถเรียกร้องเต็มตามความรับผิดชอบที่สามารถเรียกร้องได้ภายในอนุสัญญานี้ โดยไม่ต้องคำนึงว่าการแบ่งส่วนความรับผิดชอบในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจะเป็นอย่างไร แต่ทั้งนี้ การเรียกร้องดังกล่าวจะต้องเป็นการเรียกร้องเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าเท่านั้น

¹⁶⁸ อนุสัญญา CMR มาตรา 35 บัญญัติว่า “A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.

The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.”

¹⁶⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 36 บัญญัติว่า “Except in the case of a counterclaim or a setoff raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred, an action may be brought at the same time against several of these carriers.”

¹⁷⁰ Ibid., p. 151 - 152.

4) ในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเองสามารถตกลงกำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างกันเป็นอย่างอื่นนอกจากที่อนุสัญญาที่กำหนดได้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 40¹⁷¹ ซึ่งกำหนดว่า “ผู้ขนส่งทั้งหลายย่อมมีอิสระที่จะทำความตกลงระหว่างกันนอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 37 และ 38 ก็ได้” แต่ทั้งนี้ความตกลงดังกล่าวจะมีผลเฉพาะในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเท่านั้น

5) ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เรียกร้องไป ผู้ขนส่งคนนั้นก็ยังมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งคนอื่นโดยมีหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 37¹⁷² ซึ่งได้กำหนดว่า หากผู้ขนส่งรายใดได้ชำระค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ย่อมมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวคืนพร้อมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายพร้อมทั้งค่าธรรมเนียมทั้งหมดที่ตนต้องเสียไปเพราะเหตุแห่งการเรียกร้องจากผู้ขนส่งรายอื่นได้ แต่ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายเพียงคนเดียว ผู้ขนส่งคนนั้นจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่งที่ได้ชำระแทนไปทั้งหมดหรือหากตนเป็นผู้ชำระค่าสินไหมให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องไปก็จะมาเรียกให้ผู้ขนส่งอื่นชดใช้ไม่ได้

¹⁷¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 40 บัญญัติว่า “Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.”

¹⁷² อนุสัญญา CMR มาตรา 37 บัญญัติว่า “A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

(a) The carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;

(b) When the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;

(c) If it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

ผู้ขนส่งดังกล่าวนี้ คือ ผู้ขนส่งที่รับขนของในช่วงที่ความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบซ้่าได้เกิดขึ้นหรือรับขนของในช่วงที่อนุสัญญาให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบซ้่านั้นได้เกิดขึ้น¹⁷³

- ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งตั้งแต่สองคนขึ้นไป ผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องชดใช้เงินตามส่วนแห่งความรับผิดชอบของตนให้แก่ผู้ขนส่งที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแทนไป แต่หากไม่สามารถแบ่งส่วนความรับผิดชอบได้ ผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องใช้เงินตามส่วนของค่าขนส่งที่ตนมีสิทธิได้รับจากการขนส่งนั้น
- ในกรณีที่ไม่รู้แน่ชัดว่าผู้ขนส่งคนใดจะต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหาย จำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้นจะต้องแบ่งส่วนระหว่างผู้ขนส่งทั้งหมดทุกคน

6) ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนใดเป็นผู้ที่มีหนี้สินล้มพันตัว การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนของผู้ขนส่งคนนั้นที่ยังมิได้ชำระจะต้องนำมาแบ่งในระหว่างผู้ขนส่งคนอื่นตามสัดส่วนของค่าขนส่งที่แต่ละคนมีสิทธิรับด้วยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 38¹⁷⁴

7) กระบวนการพิจารณาข้อเรียกร้องในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้น ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 39 ว่า ผู้ขนส่งคนใดได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่ศาลพิพากษาไปแล้ว ผู้ขนส่งคนอื่นที่ถูกเรียกร้องให้คืนค่าสินไหมทดแทนไม่มีสิทธิโต้แย้งถึงความสมบูรณ์ของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวภายหลังจากที่ตนได้รับหนังสือบอกกล่าวถึงการฟ้องคดีและได้มีโอกาสที่จะเข้าเป็นคู่ความในศาลแล้ว

ผู้ขนส่งที่จะใช้สิทธิทางศาลเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนคืนจากผู้ขนส่งคนอื่น อาจเรียกร้องต่อศาลหรือมอบข้อพิพาทให้อนุญาตโตตุลาการชี้ขาดได้ โดยศาลหรืออนุญาโตตุลาการดังกล่าวจะต้องอยู่ในประเทศซึ่งผู้ขนส่งคนหนึ่งคนใดมีถิ่นที่อยู่เป็นปกติ หรืออยู่ในประเทศที่มีสถานประกอบธุรกิจอันเป็นสำนักงานแห่งใหญ่หรือสำนักงานสาขาหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตั้งอยู่ ทั้งนี้ คำพิพากษาของศาลในกรณีนี้ให้มีผลบังคับในประเทศอื่นที่เป็นภาคีอนุสัญญาด้วย

¹⁷³ Ibid., p. 159.

¹⁷⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 38 บัญญัติว่า "If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them."

ในการใช้สิทธิเรียกร้องให้คืนค่าสินไหมทดแทนในระหว่างผู้ขนส่งนี้ให้นับจากวันที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องตามสัญญา รับขน หรือหากไม่มีคำพิพากษาดังกล่าวก็ให้นับจากวันที่ได้ชำระค่าสินไหมทดแทน

2.3.1.11 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

อนุสัญญาได้บัญญัติให้บุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญาสามารถใช้สิทธิดำเนินคดีได้ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

2.3.1.11.1 ศาลที่อาจฟ้องคดีได้

อนุสัญญาได้บัญญัติในเรื่องสิทธิในการฟ้องคดีไว้ในมาตรา 31 วรรคหนึ่ง¹⁷⁵ โดยได้กำหนดให้ในการดำเนินคดีอันเกิดจากสัญญา รับขนตามอนุสัญญานี้ โจทก์อาจฟ้องร้องต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการของประเทศภาคีซึ่งคู่สัญญาได้ตกลงกันไว้ก็ได้ นอกจากนี้ โจทก์อาจฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการของประเทศซึ่ง

1) เป็นถิ่นที่อยู่ปกติของจำเลย หรือจำเลยมีสำนักงานแห่งใหญ่หรือสำนักงานสาขาหรือตัวแทนประกอบธุรกิจตั้งอยู่

ในกรณีนี้ ถิ่นที่อยู่ปกติของจำเลย หรือ ordinary resident นี้มักมีความหมายที่แตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับกฎหมายของแต่ละประเทศว่าจะให้ความหมายไว้ว่าอย่างไร¹⁷⁶

2) สถานที่ที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของหรือสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ

คำว่า “สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ” หมายถึง สถานที่ที่คู่สัญญาซึ่งได้แก่ผู้ส่งและผู้ขนส่งได้มีการตกลงกันกำหนดสถานที่ที่ให้ส่งมอบของโดยได้ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือเป็น

¹⁷⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 31 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory:

(a) The defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

(b) The place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.”

¹⁷⁶ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 141.

สถานที่ที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของโดยได้ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้มีสิทธิจัดการของตามมาตรา 12 ดังนั้น หากสถานที่ที่ได้ส่งมอบของไม่ใช่สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของซึ่งได้ระบุไว้ในใบตราส่ง ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องก็ไม่สามารถฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งมอบของได้¹⁷⁷

ทั้งนี้ การที่จะเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการได้จะต้องได้กำหนดไว้ในสัญญา รับขนภายใต้อนุสัญญาด้วยตามที่บัญญัติในมาตรา 33¹⁷⁸

จะเห็นได้ว่าในอนุสัญญานี้ได้ให้สิทธิคู่กรณีหากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นโดย สามารถตกลงกันให้เสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการที่ขาดก็ได้ แต่ทั้งนี้จะต้องตกลงกันก่อนที่จะ มีข้อพิพาทเกิดขึ้นเนื่องจากจะต้องกำหนดข้อตกลงนั้นไว้ในสัญญารับขน

เนื่องจากอนุสัญญาได้บัญญัติให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถใช้สิทธิในการฟ้องคดี ได้หลายศาล ซึ่งในทางปฏิบัติอาจจะมีปัญหาในการดำเนินคดีซ้ำซ้อนได้ จึงได้มีการบัญญัติมาตรา 31 วรรคสองเพื่อป้องกันการซ้ำซ้อนดังกล่าว โดยมาตรา 31 วรรคสองได้กำหนดว่า “ในกรณีที่การ ดำเนินคดีเกี่ยวกับข้อเรียกร้องดังกล่าวในวรรคหนึ่งแห่งมาตรานี้ คดียังอยู่ในระหว่างการพิจารณา ของศาลหรืออนุญาตตุลาการหรือข้อเรียกร้องนั้นได้มีคำพิพากษาของศาลหรือองค์กรที่ขาดแล้ว ห้ามมีการฟ้องร้องคดีใหม่ระหว่างคู่กรณีเดิมในเรื่องเดิมอีก เว้นแต่คำพิพากษาของศาลหรือ อนุญาตตุลาการที่ขาดคดีครั้งแรกไม่อาจบังคับได้ในประเทศที่นำมาฟ้องคดีใหม่”

นอกจากนี้ เมื่อศาลหรืออนุญาตตุลาการของประเทศภาคีอนุสัญญาประเทศหนึ่ง ได้มีคำพิพากษาในคดีดังกล่าวแล้วและคำพิพากษานั้นมีผลบังคับในประเทศนั้น คำพิพากษานั้น จะมีผลบังคับกับประเทศภาคีอื่น ๆ ด้วย หากได้มีการปฏิบัติตามพิธีการที่กำหนดประเทศนั้น กำหนดไว้ซึ่งพิธีการดังกล่าวนี้จะต้องไม่มีการอนุญาตให้มีการพิจารณาคดีใหม่ในประเด็นที่ ฟ้องร้องนั้นด้วย ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 31 วรรคสาม¹⁷⁹ แต่ทั้งนี้ หลักเกณฑ์นี้จะไม่ใช้

¹⁷⁷ Ibid., p. 144.

¹⁷⁸ อนุสัญญา CMR มาตรา 33 บัญญัติว่า “The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.”

¹⁷⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 31 วรรคสามบัญญัติว่า “When a judgment entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting

บังคับกับคำพิพากษาที่ได้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณา คำพิพากษาในกรณีขาดนัด และการยุติข้อเรียกร้องซึ่งได้รับคำรับรองโดยคำสั่งศาล แต่จะไม่ใช้บังคับกับคำพิพากษาหรือคำสั่งให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนระหว่างการพิจารณาซึ่งได้กำหนดให้เพิ่มเติมค่าใช้จ่ายในกรณีที่โจทก์แพ้คดีทั้งหมดหรือบางส่วน ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 31 วรรคสี่¹⁸⁰

2.3.1.11.2 อายุความ

อายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นได้บัญญัติไว้ในมาตรา 32 โดยได้กำหนดว่าอายุความในการฟ้องร้องคดีอันเกิดจากสัญญารับขนตามอนุสัญญานี้มีกำหนดหนึ่งปี แต่ในกรณีที่เป็นการกระทำโดยจงใจหรือเป็นการกระทำที่ถือเสมือนเป็นการจงใจ อายุความจะมีกำหนดสามปี ทั้งนี้ ระยะเวลาในการนับอายุความจะเป็นดังนี้

1) ในกรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้า ให้นับจากวันส่งมอบ

2) ในกรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้นับหลังจากพ้นกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันได้แล้วสามสิบวัน หรือหกสิบวันนับจากวันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของในกรณีที่ไม่มีการตกลงกันได้

3) ในกรณีอื่น ๆ ให้นับจากวันที่ครบกำหนดเวลาสามเดือนหลังจากทำสัญญารับขน

ทั้งนี้ วันที่เริ่มนับอายุความนั้นจะไม่นำมารวมไว้ในอายุความดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม มาตรา 32 วรรคสอง¹⁸¹ ได้กำหนดว่า หากผู้มีสิทธิเรียกร้องได้แจ้งข้อเรียกร้องเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งจะทำให้อายุความสะดุดหยุดลงจนถึงวันที่ผู้ขนส่งได้คัดค้าน

States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.”

¹⁸⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 31 วรรคสี่บัญญัติว่า “The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgments after trial, judgments by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgments or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.”

¹⁸¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 32 วรรคสองบัญญัติว่า “ A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run

ข้อเรียกร้องโดยแจ้งเป็นหนังสือและสงเอกสารที่เกี่ยวข้องคืนมา แต่หากมีการยอมรับข้อเรียกร้องในบางส่วน อายุความจะเริ่มนับเฉพาะในส่วนข้อเรียกร้องที่ยังมีข้อโต้แย้งอยู่เท่านั้น โดยคู่สัญญาฝ่ายที่จะกล่าวอ้างข้อเท็จจริงในเรื่องอายุความสะดุดหยุดลงจะต้องเป็นผู้พิสูจน์ให้เห็นข้อเท็จจริงดังกล่าว นอกจากนี้ หากต่อมาได้มีการเรียกร้องอื่นอันมีวัตถุประสงค์เป็นอย่างเดียวกันก็จะไม่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงอีก

นอกจากนี้ การขยายอายุความนั้นจะต้องเป็นไปตามกฎหมายของประเทศภาคีที่ศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่พิจารณาคดีนั้นอยู่เท่านั้น ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 32 วรรคสาม¹⁸²

2.3.2 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง : ภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่ง (Greater Mekong Subregion Cross – Border Transport Agreement / GMS CBTA : Annex 10 Conditions of Transport)

2.3.2.1 ความเป็นมาของความตกลง

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cooperation) ซึ่งพัฒนามาจากโครงการพัฒนาอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) โดยความริเริ่มของธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB)* ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักคือ เพื่อเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและลดอุปสรรคในการขนส่งสินค้าผ่านแดนในระหว่างประเทศภาคีด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนโดยสารข้ามแดนระหว่างประเทศภาคี การปรับกฎหมาย กระบวนการและข้อจำกัดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและคนโดยสารข้ามพรมแดนให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยได้เริ่มมาจากการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งเน้นในการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางถนน

again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.”

¹⁸² อนุสัญญา CMR มาตรา 32 วรรคสามบัญญัติว่า “Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seized of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.”

* ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) เป็นสถาบันทางการเงินระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา ระหว่างประเทศสำหรับภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก

เป็นหลักตลอดจนการลดอุปสรรคในการขนส่งข้ามพรมแดนด้วยการจัดทำความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม เป็นโครงการนำร่อง ต่อมา มีการแก้ไขความตกลงฯ เพื่อเปิดให้สมาชิกอื่นในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงสามารถเข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลงฯ ได้ โดยในปัจจุบันมีประเทศต่างๆ เข้าร่วมในการเจรจาจัดทำความตกลงรวมทั้งสิ้น 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา พม่า ลาว เวียดนาม ไทย และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) และได้เปลี่ยนชื่อความตกลงที่ดำเนินการเจรจากันมาเป็นความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง* (GMS Cross Border Transport Agreement) ดังเช่นในปัจจุบัน โดยภายใต้ความตกลงนี้ได้มีการจัดทำรายละเอียดของการปฏิบัติในเรื่องต่างๆ ที่เรียกว่า ภาคผนวกและพิธีสาร จำนวน 20 ฉบับ ซึ่งการปฏิบัติในเรื่องเงื่อนไขการขนส่งนั้นได้กำหนดไว้ในภาคผนวก 10 (Annex 10 : Conditions of Transport) ซึ่งเป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่งซึ่งอยู่ในประเทศภาคี แต่ทั้งนี้ ภาคผนวกหรือพิธีสารในแต่ละฉบับนั้นจะมีผลบังคับใช้ได้ก็ต่อเมื่อประเทศภาคีได้มีการออกกฎหมายภายในมารองรับแล้วและมีประเทศภาคีอย่างน้อย 2 ประเทศได้ให้สัตยาบันแก่ภาคผนวกหรือพิธีสารในแต่ละฉบับด้วย

2.3.2.2 ขอบเขตการบังคับใช้

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 10 ในเรื่องเงื่อนไขการขนส่ง ได้มีการกำหนดในเรื่องขอบเขตการบังคับใช้ไว้ในข้อ 2¹⁸³ โดยมีสาระสำคัญคือ ภาคผนวกนี้ให้ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนด้วยรถเพื่อพาณิชย์ เมื่อสถานที่ที่ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งและสถานที่ที่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งตั้งอยู่ในดินแดนของประเทศภาคีซึ่งเป็นคู่สัญญาต่างประเทศกัน และจะไม่ใช้กับการขนส่งซึ่งได้กระทำภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการไปรษณีย์ระหว่างประเทศ

* ต่อจากนี้จะใช้คำว่า “ความตกลง GMS” หรือ “ความตกลง” แทนคำว่า “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง”

¹⁸³ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 2 บัญญัติว่า “Scope of Application

(a) This Annex shall apply to the contract of carriage of Goods for reward by road in a motor vehicle when the place of handing over the goods to the carrier and the place of delivery to the consignee are situated in the territories of different Contracting Parties.

(b) This Annex shall not apply to carriage performed under the terms of any international postal conventions.”

จากบทบัญญัติดังกล่าวสามารถแยกพิจารณาได้ว่า การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่จะอยู่ภายใต้ภาคผนวก 10 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง* นั้นจะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นสัญญารับขนของทางถนนด้วยรถเพื่อำาเห็ญ

จากถ้อยคำดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามภาคผนวกนี้จะต้องเป็นการรับขนของที่ได้มีการทำสัญญาระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่ง อีกทั้งจะต้องเป็นการรับขนของที่มีการใช้รถเป็นพาหนะในการขนส่งเท่านั้น

สำหรับคำว่า “เพื่อำาเห็ญ” นั้น ในภาคผนวกนี้ได้มีการกำหนดคำานิยามของผู้ขนส่งไว้ว่า “ผู้ขนส่ง หมายถึง บุคคลผู้รับทำาการขนส่งของเพื่อำาเห็ญเป็นทางค้าาปกติของตน”¹⁸⁴ ซึ่งจากคำานิยามดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ในการทำาสัญญารับขนของทางถนนนั้นจะต้องมีการจ่ายำาเห็ญให้แก่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ประกอบการรับขนของทางถนนเท่านั้น

2. สถานที่ที่ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งและสถานที่ที่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งตั้งอยู่ในดินแดนของภาคีสัญญาต่างประเทศกัน

ข้อเท็จจริงในเรื่องสถานที่ที่ส่งมอบของและสถานที่ที่ส่งมอบของเป็นสิ่งที่สำคัญ เนื่องจากเป็นข้อเท็จจริงที่จะมีผลทำให้สัญญารับขนของทางถนนนั้นมีลักษณะระหว่างประเทศ ซึ่งจากข้อความข้างต้นจะเห็นได้ว่า สถานที่ที่ผู้ส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งจะต้องตั้งอยู่ในดินแดนของประเทศภาคีประเทศหนึ่งและสถานที่ที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งนั้นจะต้องตั้งอยู่ในดินแดนของประเทศภาคีอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้น หากสัญญารับขนของทางถนนได้มีการกำหนดให้สถานที่ส่งมอบของให้ผู้ขนส่งและสถานที่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งอยู่ในประเทศเดียวกัน หรือกำหนดให้ส่งมอบในสถานที่ที่ไม่ได้อยู่ในดินแดนของประเทศภาคี ภาคผนวกนี้ก็จะมีไม่ใช้บังคับกับสัญญาดังกล่าว

* ต่อจากนี้จะใช้คำว่า “ภาคผนวก” หรือ “ภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS” แทนคำว่า “ภาคผนวก 10 ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง”

¹⁸⁴ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 1 (a) บัญญัติไว้ว่า “Carrier : a person who undertakes to carry goods for reward.”

3. ภาคผนวกนี้ไม่ใช้บังคับกับการขนส่งซึ่งกระทำภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการไปรษณีย์ระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ ในภาคผนวกนี้ยังได้กำหนดให้ภาคีคู่สัญญาและผู้ขนส่งจะต้องงดเว้นจากมาตรการ ความตกลง หรือทางปฏิบัติซึ่งเป็นไปในทางที่จะเป็นการทำลายการแข่งขันทางโดยเสรีและเป็นธรรม เช่น การรวมกลุ่มเพื่อระงับการแข่งขันทางการค้า การใช้ความเป็นผู้นำตลาดในทางที่ไม่ชอบ การทุ่มตลาด และการอุดหนุนจากรัฐ ซึ่งถ้าหากมีการกระทำดังกล่าวเกิดขึ้น จะถือว่าการกระทำดังกล่าวนั้นไม่มีผลบังคับใช้และตกเป็นโมฆะตามที่กำหนดในข้อ 3 (b)¹⁸⁵

2.3.2.3 ใบตราส่ง

สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศภายใต้ภาคผนวกนี้จะต้องทำในรูปแบบของใบตราส่งโดยจะมีการออกใบตราส่งเป็น 3 คู่ฉบับ และคู่สัญญาซึ่งก็คือ ผู้ส่งและผู้ขนส่งนั้นจะต้องลงลายมือชื่อไว้ในใบตราส่งทั้ง 3 คู่ฉบับด้วย โดยในการลงลายมือชื่อนั้นอาจทำได้ด้วยการเขียน พิมพ์ ปู ประทับตรา ทำสัญลักษณ์ หรือโดยการใช้เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่ขัดกับกฎหมายภายในของประเทศที่มีการออกใบตราส่งด้วย โดยใบตราส่งคู่ฉบับที่ 1 จะต้องมอบให้แก่ผู้ส่ง ใบตราส่งคู่ฉบับที่ 2 ให้ติดไปกับของ และใบตราส่งคู่ฉบับที่ 3 ให้เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4 (a) (i)¹⁸⁶ ของภาคผนวก

ในภาคผนวกนี้ได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า ใบตราส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้นจะต้องเป็นไปตามรูปแบบที่แนบท้ายภาคผนวกเท่านั้น ดังนั้น คู่สัญญาจึงไม่สามารถมี

¹⁸⁵ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 3 (b) บัญญัติว่า “Contracting Parties and transport operators shall refrain from any measures, agreements, or practices tending to distort free and fair competition, such as cartels, abuse of dominant position, dumping, and state subsidization. They shall be denied any effect and be null and void. Contracting Parties shall ensure that their respective transport operators conform to this percept.”

¹⁸⁶ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 4 (a) (i) บัญญัติว่า “The contract of carriage shall be recorded via the issuance of a consignment note in three original copies signed by the consignor and the carrier. The signatures may be in the form of handwriting, print, perforated, stamped, symbols, or in any other mechanical or electronic forms, not inconsistent with the laws of the Contracting Party where the consignment note is issued. The first copy shall be handed to the consignor, the second copy shall accompany the goods, and the third copy shall be retained by the carrier.”

อิสระในการเลือกใช้รูปแบบและถ้อยคำตามที่ตนต้องการได้ นอกจากนี้ ในใบตราส่งจะต้องมีรายการตามที่ภาคผนวกได้กำหนดไว้ ดังนี้

- วันและสถานที่ออกใบตราส่ง
- ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง
- ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- สถานที่และวันที่รับมอบของและสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบ

วันที่รับมอบของจะมีผลต่อข้อสันนิษฐานว่าของนั้นสูญหาย ในกรณีที่ผู้ขนส่งมิได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

- ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง
- รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของและวิธีการบรรจุหีบห่อ และในกรณีที่เป็นของหรือวัตถุอันตรายให้มีรายละเอียดแห่งของสอดคล้องกับที่กำหนดในภาคผนวก 1 ในเรื่องการขนส่งสินค้าอันตราย จำนวนหีบห่อ รวมทั้งเครื่องหมายพิเศษและหมายเลขหีบห่อ

ตามคำนิยามของภาคผนวก 1 ข้อ 1¹⁸⁷ นั้น “ของหรือวัตถุอันตราย” หมายถึง สารหรือวัตถุซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สุขอนามัย ความปลอดภัย และความมั่นคงของชาติ ซึ่งในภาคผนวก 1 นี้ได้มีการแบ่งของหรือวัตถุอันตรายออกเป็น 9 ประเภท นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดให้ประเทศภาคีสัญญานำวิธีการตามกฎหมายเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติ และ/หรือ เอดีอาร์ มาใช้อย่างเต็มรูปแบบด้วย

- นำหนักรวมแห่งของหรือปริมาณแห่งของที่ระบุเป็นอย่างอื่น
- นำหนักรวมแห่งของหรือปริมาณแห่งของนั้นจะมีผลต่อการคำนวณค่าเสียหายและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย

¹⁸⁷ ความตกลง GMS ภาคผนวก 1 ข้อ 1 บัญญัติว่า “The term “Dangerous Goods” mean those substances and articles, which may affect the interest of environment, health, safety, and national security.”

- ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่ง ซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมการรับขน ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม ค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ซึ่งเกิดขึ้นนับแต่เวลาที่มีการทำสัญญารับขนของจนถึงเวลาที่มีการส่งมอบของ

หากของที่ขนส่งสูญหายไม่ว่าจะสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วนก็ตาม ผู้ขนส่งจะต้องคืนค่าธรรมเนียมดังกล่าวข้างต้นทั้งหมดหรือตามส่วน แล้วแต่กรณี

- มูลค่าของ เพื่อประโยชน์ในพิธีการศุลกากร
- คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการศุลกากรและพิธีการอื่น ๆ
- ข้อความว่า การขนส่งอยู่ภายใต้ข้อกำหนดแห่งภาคผนวกนี้โดยไม่คำนึงถึงข้อกำหนดในสัญญาที่ระบุเป็นอย่างอื่น

ทั้งนี้ รายการดังกล่าวข้างต้นซึ่งจะต้องกำหนดไว้ในใบตราส่งนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4 (a) (ii)¹⁸⁸

¹⁸⁸ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 4 (a) (ii) บัญญัติว่า "The consignment note shall conform to the model in the attachment, and contain the following particulars:

- the date of the consignment note and the place at which it is made out;
- the name and address of the consignor;
- the name and address of the carrier;
- the place and the date of taking in charge of the goods and the place designated for delivery;
- the name and address of the consignee;
- the description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their description in accordance with Annex 1 to the Agreement;
- the number of packages and their special marks and numbers;
- the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;
- charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery);
- value of the goods for customs purposes;
- the requisite instructions for Customs and other formalities; and
- a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Annex."

นอกจากนี้ ในกรณีที่จำเป็นอาจจะระบุรายการดังต่อไปนี้ไว้ในใบตราส่งด้วยก็ได้ ทั้งนี้ รายการที่สามารถระบุลงในใบตราส่งได้นั้นได้กำหนดไว้ในข้อ 4 (a) (iii)¹⁸⁹

- ข้อความว่าไม่อนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ

การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะในกรณีนี้น่าจะหมายถึง การเปลี่ยนถ่ายของจากรถคันหนึ่งไปยังอีกคันหนึ่ง เนื่องจากหากเป็นการเปลี่ยนถ่ายของจากรถคันหนึ่งไปยังเรือหรือเครื่องบินก็จะไม่ตกอยู่ภายใต้ภาคผนวกนี้อยู่แล้ว

- ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งตกลงจะชำระ
- จำนวนเงินที่จะชำระเมื่อมีการส่งมอบของ

ราคาค่าขนส่งจะต้องเป็นไปตามกลไกตลาด แต่ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดในเรื่องการผูกขาดทางการค้าเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงปัญหาราคาที่สูงหรือต่ำเกินสมควร ทั้งนี้ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 3 (a)¹⁹⁰

- การแจ้งราคาของและการแจ้งจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ

¹⁸⁹ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 4 (a) (iii) บัญญัติว่า “Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:

- a statement that trans-shipment is not allowed;
- the charges which the consignor undertakes to pay;
- the amount of "cash on delivery" charges;
- a declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;
- carrier and consignee remarks;
- the consignor's instructions to the carrier regarding insurance of the goods;
- the agreed time limit within which the carriage is to be carried out; and
- a list of the documents handed to the carrier.”

¹⁹⁰ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 3 (a) บัญญัติว่า “The transport price will be freely determined by market forces, but subject to antitrust restrictions, so as to avoid excessively high or low pricing.”

การแจ้งราคาของและการแจ้งจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบนี้เป็นสิ่งสำคัญอันจะส่งผลต่อการคำนวณค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย

- ข้อสงวนของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่ง

ผู้ขนส่งสามารถจะตั้งข้อสงวนได้ ณ เวลาที่รับมอบของจากผู้ส่ง โดยผู้ขนส่งจะต้องตรวจสอบปริมาณ อันได้แก่ จำนวนและน้ำหนักของของที่จะทำการขนส่ง รวมถึงตรวจสอบสภาพแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้นเท่าที่ผู้ขนส่งสามารถเห็นได้จากภายนอกก่อน และตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่งได้ตามความเหมาะสม

- คำสั่งที่ผู้ส่งได้ให้ไว้แก่ผู้ขนส่งเกี่ยวกับการประกันภัยของที่ส่ง
- กำหนดเวลาที่ตกลงไว้เพื่อดำเนินการขนส่งให้เสร็จ
- รายการของเอกสารที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง

นอกจากรายการที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ไม่ว่าจะเป็รายการที่จำเป็นต้องระบุไว้ในใบตราส่ง หรือรายการที่อาจระบุไว้ในใบตราส่ง คู่สัญญายังสามารถระบุรายการอื่น ๆ ที่เห็นว่ามีประโยชน์ไว้ในใบตราส่งอีกก็ได้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4 (a) (iv)¹⁹¹

แต่หากในสัญญาฉบับนั้นมีข้อกำหนดใด ๆ ซึ่งมีผลเป็นการหลีกเลี่ยงข้อกำหนดในภาคผนวกนี้ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม ข้อกำหนดดังกล่าวให้ถือเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะนี้ย่อมไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่น ๆ ในสัญญาฉบับนั้นตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5 (a) ทั้งนี้ เพื่อวัตถุประสงค์ในการปกป้องผู้ใช้บริการขนส่งโดยเป็นกฎหมายที่บังคับใช้ (Mandatory law) สำหรับผู้ขนส่งเพื่อไม่ให้ผู้ขนส่งหลบเลี่ยงความรับผิดที่เป็นมาตรฐานขั้นต่ำ¹⁹²

อย่างไรก็ตาม การที่ไม่ได้มีการออกใบตราส่ง หรือมีการออกใบตราส่งแต่ใบตราส่งนั้นมีความผิดปกติหรือสูญหายก็มิได้ทำให้มีผลต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญา

¹⁹¹ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 4 (a) (iv) บัญญัติว่า "The parties may enter in the consignment note any other particulars that they may deem useful."

¹⁹² สมพร ไพลิน, "ความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการขนส่งภายใต้ความตกลงว่าด้วยกรขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง," วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ 5, 5 (ธันวาคม 2553): 43.

รับขนแต่อย่างใด และสัญญารับขนดังกล่าวยังคงต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของข้อกำหนดของภาคผนวกนี้ ทั้งนี้ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 4 (a) (v)¹⁹³

2.3.3.4 การตรวจสอบของและการตั้งข้อสงวน

การตรวจสอบของและการตั้งข้อสงวนเป็นขั้นตอนที่สำคัญขั้นตอนหนึ่ง เนื่องจากการตั้งข้อสงวนจะมีผลต่อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีของที่รับทำการขนส่งเกิดความเสียหาย โดยในภาคผนวกนี้ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในการตั้งข้อสงวนไว้ในข้อ 4 (b)¹⁹⁴ ดังนี้

(1) ในเวลาที่รับมอบของ ผู้ขนส่งจะต้องตรวจสอบปริมาณ (จำนวนและน้ำหนัก) สภาพแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้นเท่าที่เห็นได้จากภายนอก และตั้งข้อสงวนที่เหมาะสมลงในใบตราส่ง ในกรณีที่ไม่มี การตั้งข้อสงวนจากผู้ขนส่ง ให้สันนิษฐานว่าของนั้นสมบูรณ์และอยู่ในสภาพดี

(2) ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของข้อความที่ปรากฏในใบตราส่งเกี่ยวกับปริมาณ คุณภาพ และหีบห่อแห่งของ ผู้ขนส่งจะต้องบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งและระบุถึงเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องดังกล่าวได้ ผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติเช่นเดียวกัน

¹⁹³ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 4 (a) (v) บัญญัติว่า “The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall remain subject to the provisions of this Annex.”

¹⁹⁴ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 4 (b) บัญญัติว่า “Remarks Upon Taking the Goods In Charge

(i) Upon taking the goods in charge, the carrier shall check the quantity (number and weight) and apparent quality (condition) of the goods and their packaging and make appropriate remarks in the consignment note. In the absence of remarks by the carrier, the cargo is presumed to be complete and in good condition.

(ii) Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statement made in the consignment note with respect to quantity, quality, and packaging of the goods, he/she shall enter his/her remarks in the consignment note together with the grounds on which they are based. He/she shall likewise specify the grounds for any remarks, which he/she makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging; such remarks shall not bind the consignor unless he/she has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.”

ในการระบุเหตุผลของข้อสงวนซึ่งผู้ขนส่งทำเกี่ยวกับสภาพแห่งของและหีบห่อที่เห็นได้จากภายนอก แต่ข้อสงวนดังกล่าวจะไม่ผูกพันผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้งที่จะยอมรับข้อสงวนนั้นในใบตราส่ง

จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวจะเห็นว่า การตั้งข้อสงวนอาจเกิดได้ใน 2 กรณี คือ

1) กรณีที่ผู้ขนส่งสามารถตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของของที่จะทำการขนส่งได้โดยดูจากภายนอก ซึ่งผู้ขนส่งสามารถที่จะตั้งข้อสงวนเกี่ยวกับของนั้นถ้าเห็นว่าของนั้นไม่ถูกต้องสมบูรณ์ แต่ทั้งนี้จะต้องระบุเหตุผลในการตั้งข้อสงวนไว้ด้วย ซึ่งหากผู้ขนส่งไม่ได้ตั้งข้อสงวนไว้ ภาคผนวกนี้ได้กำหนดให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งนั้นได้รับมอบของที่อยู่ในสภาพดีและสมบูรณ์ ซึ่งหากของได้ไปถึงผู้รับตราส่งและเกิดพบความเสียหายขึ้น กรณีนี้จะเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าวเพื่อที่จะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น

2) กรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของของที่จะทำการขนส่งได้ ผู้ขนส่งก็จะต้องบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งโดยจะต้องระบุเหตุที่ไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องดังกล่าวไว้ด้วย

ทั้งนี้ ข้อสงวนดังกล่าวจะไม่ผูกพันผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะได้ตกลงไว้โดยชัดแจ้งว่าจะยอมรับข้อสงวนดังกล่าว

2.3.2.4 สิทธิของผู้ส่ง

ตามภาคผนวกนี้ได้กำหนดสิทธิของผู้ส่งไว้ในข้อ 4 (c)¹⁹⁵ โดยผู้ส่งมีสิทธิในการจัดการของนับแต่เวลาที่ได้ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งจนกว่าผู้ขนส่งจะได้ส่งมอบของให้แก่

¹⁹⁵ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 4 (c) บัญญัติว่า "Right of Disposal

Unless otherwise agreed in the consignment note:

(i) The consignor has the right to dispose of the goods, in particular to stop the goods in-transit, to order their return to the place of departure or to redirect them to another destination/consignee.

(ii) The consignor's right to dispose of the goods shall cease and be transferred to the consignee:

- when the goods are delivered; or

- when the goods arrive at the place designated for delivery and the consignee required the delivery; or

ผู้รับตราส่งแล้ว เว้นแต่ผู้ขนส่งและผู้ส่งจะได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นในใบตราส่ง ซึ่งสิทธิของผู้ส่งในการจัดการของ เช่น หยุดการขนส่งของในระหว่างการขนส่ง สั่งให้ของกลับมา ณ สถานที่ต้นทางหรือเปลี่ยนแปลงสถานที่ส่งมอบหรือผู้รับตราส่ง เป็นต้น

แต่สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งจะสิ้นสุดลงและจะโอนไปยังผู้รับตราส่งในกรณีดังต่อไปนี้

- เมื่อมีการส่งมอบของที่ส่ง หรือ
 - เมื่อของมาถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบและผู้รับตราส่งเรียกให้ส่งมอบของ หรือ
 - เมื่อผู้รับตราส่งได้รับใบตราส่งฉบับที่ 2 โดยการเรียกร้องของผู้รับตราส่งเอง
- ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับคืนค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมใด ๆ ที่เกิดจากการใช้สิทธิในการจัดการของในระหว่างการขนส่ง

2.3.2.6 สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง

ผู้รับตราส่งตามภาคผนวกนี้มีหน้าที่ในการตรวจสอบของในขณะที่ได้รับมอบของจากผู้ขนส่งและหากพบความสูญหายหรือเสียหายก็มีสิทธิที่จะตั้งข้อสงวนได้ โดยในการตั้งข้อสงวนนั้นผู้รับตราส่งจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อ 10 (a)¹⁹⁶ ดังนี้

- when the second copy of the consignment note was received by the consignee at his/her request. The carrier shall be compensated for any additional expenses arising from exercising the right of disposal in-transit.”

¹⁹⁶ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 10 บัญญัติว่า “Claims and Actions

(a) Remarks on Delivery

(i) Upon delivery of the goods, the consignee shall check the quantity (number and weight) and apparent quality (condition) of the goods and their packaging and if shortage or damage is found, make immediately appropriate remarks in writing.

(ii) For loss or damage that is not apparent, the period for making remarks in writing is extended to seven working days from the date of receipt.

(iii) In the absence of such remarks by the consignee, the quantity and condition of the goods are presumed to be as described in the consignment note.”

- 1) เมื่อผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง ผู้รับตราส่งต้องตรวจสอบปริมาณ และคุณภาพ แห่งของ รวมทั้งหีบห่อแห่งของนั้นเท่าที่สามารถเห็นได้จากภายนอก และหากพบ ความสูญหายหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งจะต้องตั้งข้อสงวนเป็นหนังสือทันที
- 2) ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นไม่เห็นประจักษ์ ระยะเวลาในการตั้ง ข้อสงวนให้ขยายออกไปได้ภายใน 7 วันทำการนับจากวันที่รับมอบของ
- 3) หากผู้รับตราส่งมิได้ตั้งข้อสงวน ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ปริมาณและสภาพ แห่งของนั้นเป็นไปตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ซึ่งในกรณีนี้ ภาระในการพิสูจน์ให้เห็นเป็นอย่างอื่นจะ ตกแก่ผู้รับตราส่ง

2.3.2.7 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ภาคผนวกนี้ได้มีการกำหนดถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้โดยได้กำหนดขอบเขต และประเภทแห่งความรับผิด ข้อหลุดพ้นจากความรับผิด ตลอดจนการชดเชยค่าสินไหมทดแทนไว้ ดังต่อไปนี้

2.3.2.7.1 ประเภทและขอบเขตแห่งความรับผิด

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของนั้นสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบซ้ำซ้อน ซึ่ง ได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งโดย ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้ำซ้อนดังกล่าวจะต้องเกิดจากการที่ผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตาม สัญญารับขนภายใต้ภาคผนวกนี้ ไม่ว่าจะความรับผิดดังกล่าวจะเกิดขึ้นจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด ก็ตาม ทั้งนี้ ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 6 (a)¹⁹⁷ และข้อ 5 (b)¹⁹⁸

¹⁹⁷ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 6 บัญญัติว่า "Subject of Carrier Liability

(a) General

The carrier shall be liable for the total, or partial loss of, or damage to the goods as well as for the delay in delivery that occurred in the period between the time that the carrier takes the goods in charge and the time of delivery."

¹⁹⁸ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 5 (b) บัญญัติว่า "In Contract and In Tort

The present liability regime will govern any claim arising out of the performance of the carriage contract under this Annex, however founded, whether in contract or extra-contractually."

นอกจากนี้ ผู้ขนส่งยังจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของ ลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงที่ผู้ขนส่งได้ใช้ในการปฏิบัติงานด้วย โดยลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงดังกล่าวมีสิทธิอ้างข้อต่อสู้อย่างเดียวกันกับข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่มีอยู่ตามภาคผนวกนี้ ได้ด้วย ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5 (c)¹⁹⁹

ทั้งนี้ ในภาคผนวกนี้ได้กำหนดข้อสันนิษฐานความผิดไว้กรณีเดียว คือ กรณีที่ของ ที่รับขนนั้นสูญหาย โดยข้อสันนิษฐานดังกล่าวนั้นมีหลักเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 6 (b)²⁰⁰ ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1) ถ้าผู้ขนส่งมิได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งภายในสามสิบวันนับแต่วันครบ กำหนดเวลาส่งมอบ หรือในกรณีที่มิได้มีการกำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ขนส่งมิได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งภายในหกสิบวันนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งรับมอบของนั้น ให้ถือว่าของนั้นสูญหาย และผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับความสูญหายนั้นได้

¹⁹⁹ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 5 (c) บัญญัติว่า “Vicarious Liability for Servants, Agents, and Subcontractors

In connection with his/her tasks, the carrier shall be responsible for acts and/or omissions of his/her servants, agents, and subcontractors, who will be entitled to avail themselves of the same defenses as the carrier under this Annex.”

²⁰⁰ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 6 (b) บัญญัติว่า “Constructive Loss

(i) If the goods have not been delivered within 30 days from the expiry of the agreed delivery time or in the absence of such an agreement, within 60 days from the time the carrier takes the goods in charge, the goods will be deemed lost. The consignor/consignee is entitled to claim compensation for loss.

(ii) Upon later recovery of the goods, the carrier shall notify immediately the consignor/consignee, who shall be entitled to opt for delivery of the goods against refund of the compensation already received, but without prejudice to any claim for compensation for partial loss, damage or delay.

(iii) In the absence of the consignor/consignee's request for delivery of the recovered goods within 30 days from the receipt of notification by the consignor/consignee from the carrier, the carrier shall be entitled to deal with the goods at his/her discretion, subject to the law of the place where the goods are situated.”

2) ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ของนั้นกลับคืนมา ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีทราบทันที และผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งมอบของให้แก่ตนได้แต่จะต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาแล้วให้แก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือการส่งมอบชั้กซ้ำ

3) ในกรณีที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของที่ได้กลับคืนมาภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับการแจ้งจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของนั้นได้ตามที่เห็นสมควรภายใต้กฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่ของนั้นอยู่

2.3.2.7.3 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและการจำกัดความรับผิด

ภาคผนวกนี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไว้ในข้อ 7²⁰¹ โดยแบ่งการคำนวณค่าเสียหายและการจำกัดความรับผิดไว้ ดังนี้

²⁰¹ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 7 บัญญัติว่า “ Measure of Compensation and Limitation of Carrier Liability

(a) Loss and Damage

(i) The compensation for total or partial loss of or damage to the goods shall be calculated by reference to the commodity exchange price or current market price or else to the normal value of the goods at the place and time they were accepted for carriage.

(ii) Compensation due by the carrier shall not exceed 8.33 SDR per kilogram gross weight of the goods short delivered or of items damaged.

(iii) In addition, the carrier shall refund in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, the carriage charges, customs duties, taxes, and other charges incurred in respect of the carriage of goods.

(iv) He/she will owe no additional damages.

(b) Delay Compensation due by the carrier for damage resulting from delay, other than physical damage affecting the value of the goods, shall be limited to an amount not exceeding the transport price.

(c) Declaration of Value and/or Special Interest in Delivery Via the entry of the following declarations by the consignor in the consignment note prior to the carriage and against payment of a surcharge, higher compensation than mentioned above shall be due by the carrier:

(i) declaration of the value of the goods:

- In this case the limit in Article 7(a) (ii) shall be substituted by the amount of that value; and/or

1) ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย

- การคำนวณค่าสินไหมทดแทนให้คำนวณโดยอ้างอิงราคาตลาดซื้อขายล่วงหน้าหรือราคาตลาดปัจจุบันหรือราคาปกติของของ ณ เวลาและสถานที่ที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้

- ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนไม่เกิน 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน* ต่อκιโลกรัมของน้ำหนักรวมแห่งของซึ่งมิได้มีการส่งมอบหรือน้ำหนักรวมแห่งของที่เสียหาย

ความรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนไม่เกิน 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อκιโลกรัมของน้ำหนักรวมแห่งของนี้เป็นน้ำหนักแห่งของที่รวมหีบห่อแล้ว²⁰²

- ผู้ขนส่งจะต้องคืนเงินค่าธรรมเนียมการรับขน ค่าภาษีศุลกากร และค่าธรรมเนียมอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิงจะต้องคืนเต็มจำนวนและในกรณีที่ของสูญหายบางส่วนจะต้องคืนตามส่วน

- ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอื่น ๆ เพิ่มเติมอีก

2) ในกรณีมีการส่งมอบช้กช้า

จำนวนค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการส่งมอบช้กช้านั้นจะถูกจำกัดเพียงไม่เกินราคาค่าขนส่งเท่านั้น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(ii) declaration of a special interest in delivery:

- In this case compensation of additional damages shall be due by the carrier, independently from the compensation according to Article 7(a) and (b)."

* หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) หมายถึง หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินซึ่งกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

²⁰² เรื่องเดียวกัน, หน้า 44.

3) ในกรณีที่มีการแสดงมูลค่าแห่งของหรือมีการแสดงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ

ทั้งนี้ ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้าตามภาคผนวกนี้อาจสูงขึ้น หากผู้ส่งได้ระบุรายการต่อไปนี้อย่างชัดเจนก่อนการขนส่งพร้อมทั้งชำระค่าธรรมเนียมให้แก่ผู้ขนส่ง

- ในกรณีที่มีการแสดงมูลค่าแห่งของไว้ในใบตราส่ง หากของที่ขนส่งนั้นเกิดสูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งก็จะไม่ได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดที่ภาคผนวกนี้กำหนดไว้ แต่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตามมูลค่าของผู้ส่งได้แสดงไว้แทน

- ในกรณีที่มีการแสดงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบไว้ในใบตราส่ง หากของที่ขนส่งเกิดสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักร้าเกิดขึ้น นอกจากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว ผู้ขนส่งยังจะต้องรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเพิ่มเติมอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิถือเอาประโยชน์จากข้อกำหนดที่ว่าด้วยการจำกัดความรับผิดในกรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้าที่เกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ทั้งนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 9²⁰³

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²⁰³ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 9 บัญญัติว่า "Lifting of the Exoneration or Limitation of Carrier Liability

The carrier shall not be entitled to avail himself/herself of the exoneration or limitation of liability if the loss, damage, or delay was caused by his/her, or his/her servants', agents', or subcontractors' willful misconduct or gross negligence."

2.3.2.7.3 ข้อยกเว้นความรับผิด

แม้ว่าของที่ทำการขนส่งนั้นจะสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบช้าช้า แต่ผู้ขนส่งก็อาจที่จะหลุดพ้นจากความรับผิดได้หากได้ดำเนินการตามที่ภาคผนวกนี้ได้กำหนดไว้ในข้อ 8²⁰⁴ ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

²⁰⁴ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 8 บัญญัติว่า "Exoneration of Carrier Liability

(a) The carrier shall be relieved of liability if he/she proves that the loss, damage, or delay in delivery was caused by:

- (i) force majeure;
- (ii) inherent defect of the goods;
- (iii) wrongful act or neglect of the consignor/consignee; or

(iv) the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier.

(b) The defective condition of the vehicle used for the performance of the carriage shall not relieve the carrier of his/her liability.

(c) Subject to counterproof by the consignor/consignee, the carrier shall be relieved of liability if he/she establishes that the loss, damage, or delay in delivery was attributable to:

(i) use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note, unless there has been an abnormal shortage or a loss of any package;

(ii) the lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

(iii) handling, loading, stowage, or unloading of the goods by the consignor, the consignee or person acting on behalf of the consignor or the consignee;

(iv) the nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total, or partial loss, or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin; however, if the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effect of heat, cold, variations in temperature, or the humidity of the air, the carrier must prove that all steps incumbent on him/her in the circumstances with respect to the choice, maintenance, and use of such equipment were taken and that he/she complied with any special instructions issued to him/her;

(v) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages; or

ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิด หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าขึ้นนั้นเกิดขึ้นจากเหตุดังต่อไปนี้

1) เหตุสุดวิสัย

ในภาคผนวกนี้ได้มีการให้คำนิยามของเหตุสุดวิสัยไว้ในข้อ 1 (f)²⁰⁵ ว่า หมายถึง กรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าขึ้นเกิดจากสถานการณ์ซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถคาดการณ์ หลีกเลี่ยง และไม่สามารถป้องกันหรือควบคุมผลที่เกิดขึ้นได้

2) สภาพแห่งของนั้น

สภาพแห่งของนั้น หมายถึง ความบกพร่องที่แฝงอยู่ในของนั้น (Inherent defect of the goods)²⁰⁶

3) การกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

4) คำสั่งของผู้ใช้สิทธิเรียกร้องที่ได้ให้ไว้อันมิใช่กรณีที่เป็นผลของการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง

นอกจากนี้ ผู้ขนส่งอาจจะหลุดพ้นจากความรับผิด หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าขึ้นนั้นจะเกิดขึ้นจากพฤติการณ์ใดพฤติการณ์หนึ่งซึ่งถือเป็นกรณีที่มีความเสี่ยงภัยพิเศษดังต่อไปนี้

- การใช้รถซึ่งไม่มีที่คลุมโดยได้มีการตกลงกันไว้แล้วอย่างชัดเจนและได้ระบุไว้ในใบตราส่งด้วย เว้นแต่จะปรากฏว่าของนั้นได้หายไปอย่างผิดปกติหรือมีหีบห่อสูญหาย

- การไม่บรรจุหีบห่อหรือสภาพหีบห่อบกพร่องในกรณีที่ของนั้นอาจจะเสื่อมสภาพหรือเสียหายได้ถ้าไม่บรรจุหีบห่อหรือหีบห่อไม่เหมาะสม

(vi) the carriage of livestock, provided the carrier proves that all steps normally incumbent on him/her in the circumstances were taken and that he/she complied with any special instruction issued to him/her.”

²⁰⁵ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 1 (f) บัญญัติว่า “Force Majeure: circumstances resulting in loss, damage, or delay that the carrier could not foresee and avoid, and the consequences of which he/she was unable to prevent or control.”

²⁰⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 45.

- การยกขน การบรรทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้กระทำการในนามของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

- สภาพตามธรรมชาติแห่งของบางชนิดซึ่งง่ายต่อการสูญหายสิ้นเชิงหรือ บางส่วน หรือง่ายต่อการเสียหายโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อย รั่ว เสื่อมสภาพตามธรรมชาติ หรือจากการกระทำของแมลงหรือสัตว์ แต่อย่างไรก็ตาม ถ้าการขนส่งนั้น กระทำโดยใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อป้องกันของที่ส่งจากความร้อน ความเย็น การเปลี่ยนแปลง อุณหภูมิ หรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ดำเนินการตามขั้นตอนทุก ประการตามหน้าที่อันพึงกระทำในพฤติการณ์เช่นนั้น ในการเลือก การบำรุงรักษา แลการใช้ อุปกรณ์ รวมถึงการปฏิบัติตามคำสั่งพิเศษใด ๆ ที่ตนได้รับมาด้วย

- การทำเครื่องหมายหรือหมายเลขบนหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ

- การรับขนพัสดุโดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ว่าตนได้ดำเนินการตามขั้นตอนทุก ประการซึ่งตามปกติเป็นหน้าที่ที่ตนพึงกระทำในพฤติการณ์นั้น ๆ และได้ปฏิบัติตามคำสั่งพิเศษใด ๆ ที่ตนได้รับมา

ทั้งนี้ การหลุดพ้นความรับผิดในกรณีมีความเสี่ยงภัยพิเศษนี้ ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณีอาจพิสูจน์หักล้างให้เห็นเป็นอย่างอื่นได้

แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะไม่หลุดพ้นจากความรับผิดโดยอาศัยเหตุแห่งสภาพ บกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่งตามที่กำหนดไว้ในข้อ 8 (b) ซึ่งสภาพบกพร่องดังกล่าวนี้ ได้แก่ สภาพที่บกพร่องไม่สมบูรณ์ของรถที่ใช้ทำการรับขนหรือความบกพร่องทางกายภาพหรือจิตใจของ ผู้ขับขี่รถที่ใช้ทำการรับขน²⁰⁷

นอกจากนี้ ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิถือเอาประโยชน์จากข้อกำหนดที่ว่าด้วยการหลุดพ้น ความรับผิดในกรณีที่มีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือ ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ทั้งนี้ตามที่กำหนดไว้ใน ข้อ 9

²⁰⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 46.

2.3.2.8 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

2.3.2.8.1 ศาลที่อาจฟ้องคดีได้

ในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งตามภาคผนวกนี้ ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีสามารถฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดได้โดยผู้ส่งและผู้รับตราส่งต่างมีสิทธิในการฟ้องร้องแยกจากกัน แต่ผู้ขนส่งมีหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพียงครั้งเดียว ทั้งนี้ในการใช้สิทธิเรียกร้องจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ 10 (c)²⁰⁸ ดังต่อไปนี้

1) ในกรณีที่มีการฟ้องร้องดำเนินคดีต่อศาลเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนตามภาคผนวกนี้ อาจยื่นฟ้องต่อศาลของประเทศภาคีสัญญาซึ่ง

- เป็นสถานที่ที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการขนส่ง

สถานที่ที่เป็นจุดเริ่มต้นของการขนส่งก็คือ สถานที่ที่ผู้ส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งซึ่งได้มีการระบุไว้ในใบตราส่ง ส่วนสถานที่ที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่งก็คือ สถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งนั่นเอง

- เป็นสถานที่ที่เกิดความสูญหายหรือความเสียหายขึ้น ถ้าสามารถระบุได้

สถานที่ที่เกิดความสูญหายหรือเสียหายนี้เป็นสถานที่ที่ทำให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีเกิดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่ง แต่การที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ให้เห็นว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นที่ใดเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก

²⁰⁸ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 10 (c) บัญญัติว่า "Jurisdiction

(i) An action for compensation based on this Annex may be brought in the courts of the Contracting Party:

- where the carriage originated from or was destined to;
- where the loss or damage occurred, if localized;
- where the principal place of business of the carrier is located; or
- where the habitual residence of the claimant is located.

(ii) The claim for compensation may also be settled by means of arbitration based on an agreement entered into between parties concerned after the claim has arisen."

- เป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่

สถานที่ที่ผู้ขนส่งหรือจำเลยมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่นี้อาจมีผลต่อการบังคับคดีตามคำพิพากษาด้วย

- เป็นสถานที่ที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนา

สถานที่ที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องหรือโจทก์มีภูมิลำเนาซึ่งอาจไม่ใช่สถานที่ที่ผู้ถูกเรียกร้องหรือจำเลยมีภูมิลำเนาหรือมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ก็ได้

2) ในกรณีที่มีการระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนโดยอนุญาโตตุลาการ จะต้องกระทำภายใต้ข้อตกลงระหว่างคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องและข้อตกลงดังกล่าวจะต้องทำภายหลังข้อพิพาทเกิดขึ้นแล้ว

การระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาโตตุลาการตามภาคผนวกนี้คู่สัญญาจะต้องมีการตกลงกันให้มีการระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาโตตุลาการไว้เท่านั้นและข้อตกลงดังกล่าวนี้จะกระทำก่อนมีข้อพิพาทเกิดขึ้นไม่ได้

2.3.2.8.2 อายุความ

ภาคผนวกนี้ได้กำหนดระยะเวลาในการฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ แล้วแต่กรณี ไว้ในข้อ 10 (b)²⁰⁹ ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่ง การใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะต้องกระทำภายใน 1 ปี โดย

²⁰⁹ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 10 (b) บัญญัติว่า "Time Bar"

All claims for compensation for loss of, damage to, and delay of the goods against the carrier shall be time barred unless an action was filed with the court or arbitration initiated within one year:

(i) in case of partial loss, damage, or delay:

- after the delivery of the goods; and

(ii) in case of total loss:

- after 30 days from the expiry of the agreed delivery period or if no such period was agreed, after 60 days from the receipt of the goods by the carrier.

However, in case of the carrier's or his/her servants', agents', or subcontractors' willful misconduct, the time bar shall be three years."

1) ในกรณีที่ของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้านั้น ให้นับแต่วันที่มีการส่งมอบของ

2) ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ให้นับตั้งแต่สามสิบวันหลังจากวันครบกำหนดเวลาส่งมอบ หรือนับตั้งแต่หกสิบวันหลังจากที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของในกรณีที่ไม่มีกรตกงกำหนดเวลาส่งมอบ

ทั้งนี้ หากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้านั้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวจะขยายเป็น 3 ปี



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

ในบทนี้จะเป็นการวิเคราะห์บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. * ฉบับที่ผ่านการพิจารณาจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาโดยแยกพิจารณาตามสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว รวมทั้งนำกฎหมายระหว่างประเทศอันได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1956 (อนุสัญญา CMR) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่ง และกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ฯลฯ มาพิจารณาประกอบในบางประเด็นที่มีความสำคัญและร่างพระราชบัญญัติได้บัญญัติไว้ไม่ชัดเจนหรือมิได้บัญญัติไว้และจะได้มีการเสนอแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติ ฯ ต่อไป ทั้งนี้แนวทางดังกล่าวจะต้องไม่ขัดหรือแย้งต่อความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่งด้วย ซึ่งจะได้นำเสนอต่อไป

3.1 ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติ ฯ

ปัจจุบัน กฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องในการรับขนของทางถนนไม่ว่าจะเป็นการรับขนของทางถนนภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน แต่เนื่องจากลักษณะของการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับการรับขนของภายในประเทศนั้นมีความแตกต่างกันไม่ว่าจะเป็นนิติสัมพันธ์ของคู่สัญญา สถานที่ในการส่งมอบและรับมอบของ ระยะทางในการขนส่ง ตลอดจนกฎหมายที่ใช้บังคับ ดังนั้น การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศจึงจำเป็นต้องมีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่งเพื่อให้เกิดความชัดเจนและเหมาะสมกับลักษณะและรูปแบบของการรับขนดังกล่าว การนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในเรื่องการรับขนมาใช้กับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจึงไม่เหมาะสมนัก ประกอบกับคณะกรรมการการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and Pacific หรือ ESCAP) ได้มีมติขอให้

* ต่อจากนี้จะใช้คำว่า “ร่างพระราชบัญญัติ ฯ” แทนคำว่า “ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.”

ประเทศสมาชิกซึ่งรวมถึงประเทศไทยดำเนินการพิจารณาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนซึ่งรวมถึงอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956) ด้วย นอกจากนี้ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงซึ่งไทยเป็นภาคีนั้นได้มีการทำความตกลงกันในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งของทางถนนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงโดยได้มีสาระสำคัญอยู่ในภาคผนวก 10 เรื่องเงื่อนไขการขนส่ง (Greater Mekong Subregion Cross – Border Transport Agreement / GMS CBTA : Annex 10 Conditions of Transport) ซึ่งบทบัญญัติท้ายภาคผนวกดังกล่าวได้มีการกำหนดให้ในกรณีที่เป็น ประเทศภาคีจะต้องดำเนินการปรับปรุงกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องให้รับกับเนื้อหาของภาคผนวกนี้ ด้วยเหตุผลดังกล่าวมาไทยจึงจำเป็นต้องมีการตรากฎหมายที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศมาเป็นกฎหมายเฉพาะต่อไป

กรมการขนส่งทางบกจึงได้มอบหมายให้สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ทำการศึกษาวินิจฉัยเพื่อจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ขึ้นโดยได้นำอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1956 หรือ Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road หรือที่เรียกว่า อนุสัญญา CMR มาเป็นต้นแบบในการร่างกฎหมายดังกล่าว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศและรองรับความตกลงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนซึ่งไทยได้ทำกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งความตกลงสองฝ่ายและความตกลงหลายฝ่ายอันจะทำให้สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องมีความชัดเจนและก่อให้เกิดความสะดวกในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น

ปัจจุบันร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ผ่านการพิจารณาจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้วซึ่งได้มีการแก้ไขรายละเอียดและสาระสำคัญในบางประการ และจะได้นำเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภาต่อไป ทั้งนี้ ก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภา การศึกษาถึงความชัดเจนและความเหมาะสมของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้และมีการเสนอแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีความสมบูรณ์และเป็นเอกภาพยิ่งขึ้นจึงเป็นสิ่งที่สำคัญและเป็นประโยชน์ต่อรัฐสภาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทั้งนี้ ในการศึกษาร่างพระราชบัญญัติ ฯ ผู้เขียนจะได้นำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1956 (อนุสัญญา CMR) ซึ่งเป็นกฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศฉบับแรก

และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 10 เงื่อนไข การขนส่งมาพิจารณาประกอบ รวมทั้งจะได้นำกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน พระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ.2534 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 เป็นต้น เฉพาะใน ส่วนที่เกี่ยวข้องหรืออาจเป็นประโยชน์ต่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาประกอบการพิจารณาใน การศึกษาร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

3.2 สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ ฯ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มี สาระสำคัญในการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในทางแพ่งของผู้ที่ เกี่ยวข้องในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นผู้ส่ง ผู้ขนส่ง หรือผู้รับตราส่ง รวมถึงหลักเกณฑ์ในการใช้สิทธิเรียกร้องหากมีข้อพิพาทเกิดขึ้น โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

3.2.1 ขอบเขตการบังคับใช้

3.2.1.1 ขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไป

ขอบเขตการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 4 วรรค หนึ่งว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับ มอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจาก สถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ” ซึ่ง จากบทบัญญัติดังกล่าว การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่จะตกอยู่ภายใต้ขอบเขตการ บังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) จะต้องเป็นสัญญาารับขนของทางถนนด้วยรถ

สัญญาารับขนของที่จะตกอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ นี้จะต้องเป็นการ รับขนของโดยทางถนนด้วยการใช้รถเป็นพาหนะในการขนส่ง ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ ดังต่อไปนี้

ก. สัญญารับขน

สัญญารับขนตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้มีการบัญญัติว่าสัญญาดังกล่าวนั้นจะต้องทำในรูปแบบใด จึงอาจเกิดปัญหาว่า หากไม่มีการทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร สัญญาดังกล่าวจะถือเป็นสัญญารับขนและจะมีผลบังคับใช้หรือไม่ ซึ่งในเรื่องนี้อาจนำสัญญารับขนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งได้ใช้บังคับกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับมาพิจารณาซึ่งสัญญารับขนดังกล่าวได้มีนักวิชาการให้ความเห็นไว้ดังนี้

“สัญญารับขนเป็นสัญญาซึ่งมีคู่สัญญาตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปตกลงกันรับขนของหรือคนโดยสาร ซึ่งบุคคลฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้โดยสาร จ้างบุคคลอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้รับขน ให้ขนของหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยผู้ส่งของหรือผู้โดยสารตกลงจะให้สินจ้างแก่ผู้รับขนเป็นการตอบแทนตามอัตราทางการค้าปกติของผู้รับขน”¹

“สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่งหรือผู้โดยสารที่จะขนของหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยได้รับค่าระวางหรือค่าโดยสารเป็นการตอบแทน”²

“สัญญารับขนคือสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร แล้วแต่กรณี จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่า ผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางค้าปกติของผู้ขนส่ง”³

จากความคิดเห็นดังกล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า สัญญารับขนเป็นสัญญาที่ผู้ขนส่งกับผู้ส่งได้แสดงเจตนาตกลงกันให้ผู้ขนส่งทำการขนของให้ผู้ส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยผู้ขนส่งจะได้รับค่าตอบแทนซึ่งถือเป็นบำเหน็จหรือสินจ้างจากผู้ส่ง ดังนั้น สัญญารับขนใน

¹ สุบัน พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เขาทรัพย์ เขาซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2527), หน้า 270.

² ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, ครั้งที่ 9 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552), หน้า 224.

³ กมล สนธิเกษตริน, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน, ครั้งที่ 9 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2537), หน้า 54.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงไม่จำเป็นต้องมีการทำเป็นหนังสือหรือมีแบบ เพียงแต่แสดงเจตนาตรงกันก็เกิดเป็นสัญญารับขนที่สมบูรณ์แล้ว

นอกจากนี้ ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการบัญญัติค่านิยมของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศไว้ในมาตรา 7 ว่า “สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนนจากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง” ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้มีวัตถุประสงค์ให้มีการทำสัญญารับขนเป็นลายลักษณ์อักษรเพียงแต่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนนและผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง สัญญารับขนก็เกิดขึ้นโดยสมบูรณ์แล้ว

ดังนั้น เมื่อร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้บัญญัติให้มีการทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรและด้วยเหตุที่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ ถือเป็นสัญญารับขนประเภทหนึ่ง ผู้เขียนจึงเห็นว่า สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศจึงไม่จำเป็นต้องมีแบบหรือทำเป็นลายลักษณ์อักษรเช่นเดียวกัน ผู้ส่งเพียงแต่แสดงเจตนาให้ผู้ขนส่งขนของให้แก่ตนโดยมีการให้ค่าตอบแทนแก่ผู้ขนส่งก็ถือว่าสัญญารับขนของทางถนนตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้เกิดขึ้นแล้ว

ข. คู่สัญญาในสัญญารับขน

สัญญารับขนภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะต้องประกอบด้วยคู่สัญญา 2 ฝ่าย ได้แก่ ผู้ส่งและผู้ขนส่ง โดยผู้ส่งนั้น ในมาตรา 3 ได้มีการบัญญัติไว้ว่า “ผู้ส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งผู้ขนในสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ” ซึ่งจะเห็นได้ว่า ผู้ส่งจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ แต่จะต้องเป็นผู้ที่ทำสัญญากับผู้ขนส่ง โดยของนั้นอาจจะเป็นผู้ส่งหรือไม่ก็ได้

สำหรับผู้ขนส่งนั้น มาตรา 3 ได้ให้ความหมายของผู้ขนส่งไว้ว่า “ผู้ขนส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนเพื่อค่าระวาง โดยทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง” ซึ่งจะเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะต้องเป็นผู้ที่ประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตาม และเป็นผู้ที่ทำสัญญารับขนกับผู้ส่งโดยจะได้รับค่าระวางเป็นการตอบแทน ผู้ขนส่งช่วงจึงไม่ถือเป็นผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ ทั้งนี้ ไม่ว่าผู้ขนส่งนั้น

จะเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศหรือไม่ก็ตาม ซึ่งการพิจารณาว่าผู้ขนส่งนั้นได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศโดยชอบด้วยกฎหมาย* หรือไม่นั้นเป็นอีกเรื่องหนึ่ง

ค. รถที่ใช้ในการรับขน

รถที่จะสามารถให้บริการรับขนของทางถนนตามร่างพระราชบัญญัติฯ ได้จะต้องเป็นรถตามที่ร่างพระราชบัญญัติได้กำหนดไว้เท่านั้น โดยในมาตรา 3 ได้กำหนดคำนิยามของรถไว้ว่า “รถ หมายความว่า รถยนต์ รถยนต์ที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง” ดังนั้น รถที่จะสามารถใช้ประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศภายใต้พระราชบัญญัติฉบับนี้จึงมีเพียง 4 ประเภทดังกล่าวเท่านั้น เนื่องจากการบัญญัติให้สอดคล้องกับภาคผนวก 2 ข้อ 1 ของความตกลง GMS**

ง. ของที่รับขน

คำว่า “ของ” ในที่นี้หมายถึงสิ่งใดบ้างนั้น ได้มีการให้คำนิยามไว้ในมาตรา 3 ว่า “ของ หมายความว่า สัตว์หรือสัตว์ สัตว์ รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งเป็นผู้จัดหาเพื่อใช้ในการขนส่ง” ดังนั้น การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่จะตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติฉบับนี้จึงมีได้ทั้งสิ่งมีชีวิตและสิ่งไม่มีชีวิตที่เป็นสัตว์หรือสัตว์ แต่อย่างไรก็ตามอาจเกิดปัญหาขึ้นได้ว่า คำว่า “ภาชนะขนส่ง” นั้นมีความหมายว่าอย่างไรเนื่องจากภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งเป็นผู้จัดหามาก็ถือว่าเป็นของที่รับขนทั้งสิ้นซึ่งผู้ขนส่งจะต้องมีความรับผิดชอบต่อผู้ส่งหากภาชนะขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าเช่นเดียวกับของที่รับขนด้วย ซึ่งในพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้ให้คำนิยามของภาชนะขนส่งไว้จึงอาจพิจารณาเทียบเคียงจากกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งได้มีการให้คำนิยามภาชนะขนส่งไว้ว่า “ภาชนะขนส่ง หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกันเพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล” ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า ภาชนะขนส่งเป็นสิ่งที่ใช้บรรจุหรือรองรับของไม่ว่าสิ่งนั้นจะเป็นตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งใดก็ตาม

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.2.2

** โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.2.3.1

2) จะต้องเป็นการรับขนจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร

การรับขนของทางถนน ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะต้องเป็นการรับขนของโดยมีประเทศไทยเป็นจุดเกาะเกี่ยวเสมอ กล่าวคือ หากประเทศไทยเป็นสถานที่ที่ส่งมอบของหรือเป็นสถานที่ที่ระบุให้รับมอบของ หรือแม้ว่าสถานที่ที่ส่งมอบของและสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของไม่ใช่ประเทศไทย แต่การรับขนของนั้นได้ผ่านเข้ามาในประเทศไทย การรับขนของนั้นก็จะต้องอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ทั้งสิ้น

ทั้งนี้ มีข้อสังเกต คือ ตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ แม้ว่าจะมีการขนส่งจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งซึ่งถือเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ แต่หากสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งนั้นมิได้มีความเกี่ยวข้องกับประเทศไทย ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ก็จะไม่มีผลบังคับใช้กับการขนส่งนั้น ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญา CMR และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ที่มีได้คำนึงถึงประเทศต้นทางหรือปลายทาง แต่จะคำนึงถึงลักษณะของการขนส่งระหว่างประเทศ กล่าวคือ อนุสัญญา CMR มาตรา 1 วรรคหนึ่งได้กำหนดให้การรับขนของที่จะอยู่ภายใต้อนุสัญญาจะต้องเป็นการรับขนจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของและสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนั้นจะต้องตั้งอยู่ในประเทศสองประเทศที่แตกต่างกันซึ่งอย่างน้อยประเทศใดประเทศหนึ่งนั้นจะต้องเป็นภาคีของอนุสัญญานี้ โดยไม่คำนึงถึงถิ่นที่อยู่และสัญชาติของคู่สัญญา ส่วนพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 4⁴ ได้กำหนดให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใต้พระราชบัญญัติ ฯ จะต้องเป็นการขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 4 บัญญัติว่า "ในพระราชบัญญัตินี้ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกัน ตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง"

นอกจากนี้ ยังมีข้อสังเกตอีกประการหนึ่ง คือ การบัญญัติขอบเขตการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ นี้เป็นการบัญญัติที่มีลักษณะคล้ายกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 4 วรรคหนึ่งซึ่งบัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ” ซึ่งถือได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้มีการบัญญัติขอบเขตการบังคับใช้โดยมีการคำนึงถึงความเกี่ยวข้องกับประเทศไทยเป็นสำคัญเช่นเดียวกับร่างพระราชบัญญัติ ฯ

3) จะต้องไม่ใช้การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศถือเป็นการรับขนระหว่างประเทศกรณีเดียวที่ได้มีการบัญญัติว่าจะนำร่างพระราชบัญญัติไปใช้บังคับไม่ได้ ซึ่งเป็นการบัญญัติเพื่อให้มีความสอดคล้องกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ในข้อ 2 (b)⁵ ที่ได้กำหนดให้การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศภายใต้บังคับภาคผนวกนี้ไม่นำไปใช้กับการขนส่งซึ่งกระทำภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการไปรษณีย์ระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน แต่ในอนุสัญญา CMR มาตรา 1 วรรคสี่นั้นได้มีการบัญญัติข้อยกเว้นไว้ถึง 3 กรณี คือ การรับขนภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญาใด ๆ ว่าด้วยการไปรษณีย์ระหว่างประเทศ การขนส่งศพ และการขนย้ายเครื่องเรือน ทั้งนี้ การที่ร่างพระราชบัญญัติบัญญัติไว้เช่นนี้ก็เนื่องมาจากข้อ 2 (b) ในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ได้มีการกำหนดข้อยกเว้นที่จะไม่ใช้บังคับกับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศเท่านั้น ขอบเขตของภาคผนวกนี้จึงครอบคลุมถึงการขนส่งศพและการขนย้ายเครื่องเรือนด้วย ดังนั้นหากร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติข้อยกเว้นไว้เช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้อนุสัญญา CMR ก็จะเป็นการบัญญัติกฎหมายภายในประเทศขัดแย้งต่อบทบัญญัติในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ซึ่งไทยเป็นภาคี

⁵ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 2 (b) บัญญัติว่า “This Annex shall not apply to carriage performed under the terms of any international postal conventions”

3.2.1.2 ขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งทางถนนร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่น

ในบางกรณีการรับขนของทางถนนไม่อาจกระทำได้โดยทางถนนเพียงอย่างเดียว ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงมีการบัญญัติรองรับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศซึ่งมีการรับขนโดยทางอื่นรวมอยู่ด้วย โดยในมาตรา 4 วรรคสองได้บัญญัติว่า “ในกรณีที่การรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็ทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนตามวรรคหนึ่ง”

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่า หากในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศมีการขนส่งทางอื่นร่วมกับการรับขนด้วยรถโดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ก็ถือว่าการรับขนของดังกล่าวเป็นการรับขนของทางถนนและจะต้องตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติฉบับนี้เช่นเดียวกัน โดยในการขนส่งทางอื่นนั้น หากผู้ขนส่งทางอื่นไม่ใช่คนเดียวกับผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งก็จะถือเป็นผู้ขนส่งช่วงตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 3 ว่า “ผู้ขนส่งช่วง หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนส่งของตามสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง และบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งช่วงได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการรับขนของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปก็ทอดก็ตาม” ดังนั้น ผู้ขนส่งช่วงจึงไม่ใช่คู่สัญญากับผู้ส่ง แต่เป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งไม่ว่าจะได้รับมอบหมายกันก็ทอดก็ตาม

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการรับขนของทางถนนนั้นจะมีการรับขนทางอื่นรวมอยู่ด้วยโดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ แต่หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ถึงเหตุแห่งความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชก้เข้าว่าเกิดจากเหตุที่เกิดได้เฉพาะกับการขนส่งทางอื่นนั้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็จะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ ฯ แต่จะเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 5⁶

⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 5 บัญญัติว่า “พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ใช้บังคับแก่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้เข้าที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอื่นตามมาตรา 4 วรรคสอง หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้เข้านั้นไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ ให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น”

เมื่อพิจารณาในมาตรา 2 ของอนุสัญญา CMR ซึ่งได้บัญญัติถึงขอบเขตการบังคับใช้ในกรณีที่มีการขนส่งทางอื่นรวมอยู่ด้วยไว้เช่นเดียวกันโดยได้มีการบัญญัติไว้ด้วยว่าหากผู้ขนส่งทางถนนเป็นผู้ขนส่งทางอื่นด้วย ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมเป็นไปตามอนุสัญญา แต่ให้ถือเสมือนว่าผู้ขนส่งดังกล่าวอยู่ในฐานะผู้ขนส่งทางถนนและผู้ขนส่งทางอื่นแยกต่างหากจากกันซึ่งถึงแม้ในมาตรา 5 ไม่ได้มีการบัญญัติไว้ดังเช่นอนุสัญญาก็มิได้ทำให้ขอบเขตในการบังคับใช้มีความหมายที่แตกต่างไปแต่อย่างใด อีกทั้งการที่มาตรา 5 ได้มีการบัญญัติไว้เพียงเท่านี้ก็เป็นการทำให้เกิดความชัดเจนและทำให้บทบัญญัติมีความกระชับมากยิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ อาจเกิดปัญหาว่ากรณีที่มีการรับขนของทางอื่นรวมอยู่ด้วยโดยที่มิได้มีการขนถ่ายของลงจากรถนั้นมีความหมายว่าอย่างไร ซึ่งในเรื่องนี้ ในอนุสัญญา CMR ได้มีผู้ให้ความเห็นว่า เมื่อของถูกขนถ่ายจากรถและมีการบรรทุกลงยานพาหนะซึ่งใช้ในการขนส่งรูปแบบอื่นอีกครั้งหนึ่ง เช่น เรือเดินทะเล รถไฟ เป็นต้น อนุสัญญานี้ก็จะไม่นำมาใช้กับการขนส่งในรูปแบบอื่นนั้น⁷ แต่ทั้งนี้ กรณีที่ยังอยู่บนรถและมีการนำรถนั้นแล่นลงบนเรือ (เรียกว่าการขนส่งแบบ Roll on / Roll off หรือ ro - ro) หรือบนรถไฟ (เรียกว่าการขนส่งแบบ piggyback) ไม่ถือว่าเป็นการขนถ่ายของลงจากรถและยังคงใช้บังคับตามอนุสัญญานี้ได้⁸ ดังนั้น กรณีที่มีการรับขนของทางอื่นรวมอยู่ด้วยโดยที่มิได้มีการขนถ่ายของลงจากรถตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงน่าจะมีความหมายเป็นไปในทำนองเดียวกับอนุสัญญา CMR กล่าวคือ หากในช่วงการขนส่งใดมีการนำของนั้นลงจากรถเพื่อบรรทุกลงในพาหนะอื่นที่มิใช่รถ แม้เพียงช่วงระยะเวลาสั้น ๆ ก็ถือได้ว่าเป็นการขนถ่ายของลงจากรถ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ก็จะไม่ใช้บังคับกับการขนส่งในช่วงนั้น แต่หากช่วงการขนส่งใดมีการนำรถลงบนพาหนะอื่นโดยที่ยังคงอยู่บนรถนั้น ในกรณีนี้ก็ยังไม่ถือได้ว่าเป็นการขนถ่ายของลงจากรถ ซึ่งร่างพระราชบัญญัติ ฯ ก็ยังคงใช้บังคับกับการขนส่งในช่วงนั้น

3.2.2 ใบตราส่ง

ใบตราส่งถือเป็นเอกสารที่ใช้ในการรับขนของไม่ว่าจะเป็นการรับขนภายในประเทศหรือระหว่างประเทศและสามารถใช้เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนในระหว่างผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่งหากเกิดปัญหาเกี่ยวกับสิ่งของที่ขนส่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นประโยชน์แก่ผู้ส่งของและผู้รับตราส่งที่จะตรวจรับสิ่งของที่ขนส่งได้ถูกต้อง หากขาดจำนวนไปหรือเกิดการเสียหายแก่ของที่ขนส่งอย่างไร

⁷ Jan Theunis, *International Carriage of Goods by Road (CMR)*, p.25.

⁸ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 38.

ผู้ส่งของหรือผู้ขนส่งจะได้ทราบ และจะได้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเอาจากผู้รับขนส่งได้ต่อไป⁹ ซึ่งในพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ของใบตราส่งที่จะใช้กับสัญญารับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศไว้ว่าจะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

3.2.2.1 รูปแบบของใบตราส่ง

ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติรูปแบบของใบตราส่ง* ไว้ในมาตรา 9 และมาตรา 10 กล่าวคือ มาตรา 9 วรรคหนึ่งได้บัญญัติว่า “การรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง” แสดงว่า ผู้ขนส่งจะต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งเสมอ และในมาตรา 9 วรรคสองได้บัญญัติว่า “การที่ผู้ขนส่งมิได้ออกใบตราส่ง หรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญารับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ และให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้” ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ใบตราส่งนั้นมิได้เป็นแบบในการทำสัญญารับขนส่งแต่อย่างใด การมีใบตราส่งหรือไม่ หรือใบตราส่งสมบูรณ์หรือไม่ ย่อมไม่กระทบต่อสัญญารับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ แต่ใบตราส่งนั้นถือเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศรวมถึงเป็นหลักฐานในการรับมอบของด้วยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 3¹⁰

⁹ สุบิน พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 282.

* รูปแบบของใบตราส่งตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ นี้เป็นการบัญญัติเพื่อให้สอดคล้องกับข้อ 4 (a) ของภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ที่กำหนดให้สัญญารับขนส่งจะต้องถูกบันทึกโดยการออกใบตราส่งเสมอ และใบตราส่งนั้นจะต้องออกเป็น 3 คู่ฉบับซึ่งฉบับที่หนึ่งนั้นให้มอบแก่ผู้ส่ง ฉบับที่สองให้ติดไปกับของ และฉบับที่สามให้ผู้ขนส่งเก็บไว้ โดยใบตราส่งทุกฉบับจะต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งและผู้ขนส่ง ซึ่งในการลงลายมือชื่อนั้นอาจทำได้โดยการเขียน พิมพ์ ปู ประทับตรา ทำสัญลักษณ์ หรือใช้เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ ทั้งนี้ เท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายภายในของประเทศที่มีการออกใบตราส่ง

¹⁰ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 3 บัญญัติว่า “ใบตราส่งหมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ และเป็นหลักฐานในการรับมอบของ”

ในการออกใบตราส่งนั้นจะต้องมีการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในมาตรา 10¹¹ กล่าวคือ จะต้องมีการทำเป็นต้นฉบับจำนวน 3 ฉบับ โดยฉบับที่หนึ่งจะต้องมอบให้ผู้ส่ง ฉบับที่สองจะต้องติดไปกับซอง และฉบับที่สามผู้ขนส่งจะต้องเก็บไว้ โดยผู้ส่ง ผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งหรือผู้ขนส่งจะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งด้วย ซึ่งในการลงลายมือชื่อนั้นอาจจะเป็นการลงลายมือชื่อในใบตราส่งโดยตรงหรือจะเป็นการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ หรือการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ก็ได้

อย่างไรก็ตาม สำหรับลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นอาจเกิดปัญหาในการตีความได้ เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติมิได้ให้ความหมายของการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ไว้ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 ซึ่งในมาตรา 3 วรรคหนึ่ง¹² ได้มีการบัญญัติไว้ให้ใช้กับธุรกรรมในทางแพ่งและพาณิชย์ที่ดำเนินการโดยใช้ข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าน่าจะตีความรวมถึงการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ลงในใบตราส่งด้วย โดยในพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการให้ความหมายของการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ไว้ในมาตรา 4 ซึ่งบัญญัติว่า “ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า อักษร อักษรระ ตัวเลข เสียง หรือสัญลักษณ์อื่นใดที่สร้างขึ้นให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งนำมาใช้ประกอบกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุตัวบุคคลผู้เป็นเจ้าของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นและเพื่อแสดงว่าบุคคลดังกล่าวยอมรับข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น” ดังนั้น การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงน่าจะเป็นการกระทำโดยวิธีใดก็ได้ แต่จะต้องอยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และนำมาใช้ประกอบข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น แต่ปัญหาในเรื่องนี้อาจเกิดขึ้นได้ เนื่องจากหากการลงลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์มีความหมายดังที่กล่าวมาข้างต้นก็ย่อมแสดงว่า ใบตราส่งนั้นจะต้อง

¹¹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 10 บัญญัติว่า “ใบตราส่งให้จัดทำเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับ โดยฉบับที่หนึ่งให้มอบแก่ผู้ส่ง ฉบับที่สองให้ติดไปกับซอง และฉบับที่สามให้เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง

ผู้ส่ง ผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งหรือผู้ขนส่ง ต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่ง

การลงลายมือชื่อตามวรรคสองให้หมายความรวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น”

¹² พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 มาตรา 3 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่ธุรกรรมในทางแพ่งและพาณิชย์ที่ดำเนินการโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เว้นแต่ธุรกรรมที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดมิให้นำพระราชบัญญัตินี้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนมาใช้บังคับ”

มีการออกทางอิเล็กทรอนิกส์เช่นเดียวกัน เพราะการลงลายมือชื่อในใบตราส่งตามที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ กำหนดนั้นจะต้องลงลายมือชื่อในต้นฉบับเท่านั้นซึ่งรวมถึงการลงลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย

หากการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ซึ่งได้กล่าวไปข้างต้นถือเป็นการออกใบตราส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นการทำธุรกรรมในระบบไร้กระดาษ (Paperless) ก็อาจจะมีปัญหาตามมาได้ว่า ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มีความหมายอย่างไร และมีผลใช้บังคับได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งในเรื่องนี้ เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญา CMR แล้วจะเห็นว่า อนุสัญญาได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมในเรื่องของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ไว้โดยเฉพาะใน Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note ซึ่งได้มีการบัญญัติถึงความหมายของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ไว้ด้วย โดยในพิธีสารฉบับนี้ได้กำหนดถึงความหมาย ขอบเขตการบังคับใช้ เงื่อนไข และการเกิดผลของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

- 1) ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์คือใบตราส่งที่ออกโดยผ่านการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์และรวมถึงเอกสารหรือสิ่งอื่นที่เกี่ยวข้องหรือเชื่อมโยงกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้แนบมากับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์นั้นด้วย
- 2) ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จะต้องออกในลักษณะเดียวกับใบตราส่งภายใต้ อนุสัญญา CMR และถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศเช่นเดียวกัน
- 3) ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จะมีความสมบูรณ์ต่อเมื่อต้นฉบับได้ทำเสร็จแล้วโดยที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ อีก
- 4) ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จะต้องมีการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ โดยในพิธีสารฉบับนี้ได้ให้ความหมายของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ไว้ว่า ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์คือ ข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อื่นและใช้เป็นการรับรองข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

จะเห็นได้ว่า อนุสัญญา CMR ได้มีการบัญญัติในเรื่องการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ไว้อย่างชัดเจนเพื่อรองรับการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีใช้อยู่ในปัจจุบันและอาจแพร่หลายมากยิ่งขึ้นในอนาคต อีกทั้ง การส่งใบตราส่งโดยทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นย่อมสะดวก

รวดเร็วกว่าการส่งโดยวิธีธรรมดา โดยการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการรับขนของทางถนน หรือที่เรียกว่า Electronic Consignment Note นั้นมีลักษณะเช่นเดียวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ในการรับขนของทางทะเลหรือที่เรียกว่า Electronic Bill of Lading กล่าวคือ เป็นใบตราส่งที่ไม่ได้ออกในรูปของเอกสารแต่จะใช้การส่งข้อมูลผ่านเครื่องคอมพิวเตอร์ซึ่งถือเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic data interchange หรือ EDI) โดยข้อมูลและรายการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับของผู้ส่งแจ้งให้แก่ผู้ขนส่งจะกระทำผ่านคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งไปยังผู้ขนส่ง เมื่อผู้ขนส่งได้รับข้อมูลนั้นแล้วก็อาจจะมีการเพิ่มเติมข้อมูลอื่น ข้อมูลวง และรายการอื่น ๆ ที่จำเป็น เมื่อเห็นว่าใบตราส่งมีรายการครบถ้วนแล้ว ใบตราส่งดังกล่าวก็จะถูกพิมพ์ออกมาและส่งมอบให้แก่ผู้ส่งของ เพื่อเป็นหลักฐานอีกครั้งหนึ่ง¹³ โดยใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์นี้จะเหมือนใบตราส่งที่เป็นเอกสารทุกประการ แต่จะไม่มีปัญหาในความล่าช้าหรือสูญหายดังเช่นใบตราส่งที่เป็นเอกสาร อย่างไรก็ตาม ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ก็ยังมีปัญหาในบางประการ เช่น การส่งผ่านข้อมูลของผู้ส่งและผู้ขนส่งต้องมีระบบการส่งผ่านข้อมูลที่ดี มิฉะนั้นข้อมูลอาจผิดพลาดได้ หรือในแต่ละประเทศนั้นมีกฎหมายที่แตกต่างกันจึงอาจเกิดความไม่ชัดเจนขึ้นได้ ฯลฯ

ทั้งนี้ มีข้อที่น่าสังเกตคือ ในการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการรับขนทางทะเล (Electronic Bill of Lading) นั้น เมื่อผู้ขนส่งได้พิมพ์รายการในใบตราส่งออกมาและส่งมอบให้แก่ผู้ส่งแล้ว ผู้ขนส่งก็จะมอบรหัสส่วนตัว (Private Key) ให้แก่ผู้ส่งด้วย ซึ่งจะทำให้ผู้ส่งสามารถโอนขายของและใบตราส่งในขณะที่ของยังอยู่ระหว่างการขนส่งได้โดยการโอนรหัสส่วนตัวให้แก่ผู้ซื้อซึ่งเป็นบุคคลอื่น และรหัสส่วนตัวนี้จะถูกเปลี่ยนใหม่ทุกครั้งที่มีการโอนไปยังบุคคลอื่น เมื่อสินค้าไปถึงปลายทาง ผู้ที่ครอบครองรหัสส่วนตัวก็สามารถเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนได้ด้วยการเวนคืนรหัสส่วนตัวแทนการเวนคืนใบตราส่ง¹⁴ เนื่องจากใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการรับขนทางทะเลนั้นมีลักษณะเช่นเดียวกับใบตราส่งในการรับขนของทางทะเลที่เป็นเอกสารทุกประการจึงมีลักษณะเป็นเอกสารสิทธิด้วย ในขณะที่ใบตราส่งในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นไม่มีลักษณะเป็นเอกสารสิทธิ ดังนั้น ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการรับขนของทางถนน (Electronic Consignment Note) จึงไม่มีลักษณะเป็นเอกสารสิทธิด้วย ซึ่งอาจส่งผลให้การโอนขายของและใบตราส่งไม่สามารถทำได้เช่นเดียวกับการโอนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการรับขนของทางทะเล

¹³ กำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), หน้า 173.

¹⁴ เรื่องเดียวกัน

แต่อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา CMR ในเรื่อง ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อาจไม่จำเป็นต้องนำมาพิจารณาเป็นแนวทางในการบัญญัติเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติ ฯ ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 แล้วจะเห็นว่าได้มีการกำหนดไว้ใน มาตรา 3 โดยให้ใช้บังคับแก่ธุรกรรมในทางแพ่งและพาณิชย์ที่ดำเนินการโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ดังที่กล่าวมาแล้ว และในมาตรา 4¹⁵ ได้ให้คำนิยามของ “ธุรกรรม” ไว้ว่า หมายถึงการกระทำใดๆ ที่เกี่ยวกับกิจกรรมในทางแพ่งและพาณิชย์ซึ่งอาจตีความได้ว่า การออกใบตราส่งนั้นก็ คือการทำธุรกรรมอย่างหนึ่งตามคำนิยามนี้ ดังนั้น ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จึงน่าจะเป็นธุรกรรมที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 เช่นเดียวกัน

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า ในกรณีรูปแบบของใบตราส่งนั้น พระราชบัญญัติไม่ได้กำหนดว่าใบตราส่งจะต้องทำเป็นแบบใด คงมีการกำหนดเพียงว่าแบบของใบตราส่งนั้นให้เป็นไปตามที่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศกำหนด¹⁶ แต่ในข้อ 4 (a) (ii) ของภาคผนวก 10 ความตกลง GMS นั้นได้มีการกำหนดรูปแบบเอาไว้อย่างชัดเจนว่าจะต้องทำตามรูปแบบที่แนบท้ายภาคผนวกเท่านั้น ทั้งนี้ ประเทศที่เป็นภาคีจะต้องออกกฎหมายภายในให้มีความสอดคล้องกับความตกลงดังกล่าว ซึ่งหากผู้ประกอบการไทยประสงค์ที่จะประกอบการรับขนของทางถนนข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงก็จะต้องใช้แบบของใบตราส่งที่แนบท้ายภาคผนวกนี้เท่านั้น ดังนั้น การกำหนดรูปแบบใบตราส่งให้มีความชัดเจนหรือเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อจะได้ สอดคล้องกับความตกลงดังกล่าวและกฎหมายภายในของประเทศเพื่อนบ้านด้วยจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะต้องคำนึงถึงเช่นเดียวกัน

3.2.2.2 รายการในใบตราส่ง

หากผู้ขนส่งจะออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง นอกจากจะต้องออกตามรูปแบบที่ได้กล่าวไปในข้อ 2.2.1 แล้ว ใบตราส่งดังกล่าวจะต้องมีรายการที่กฎหมายกำหนดไว้ครบถ้วนด้วย โดยใน

¹⁵ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 มาตรา 4 บัญญัติว่า “ธุรกรรม หมายความว่า การกระทำใด ๆ ที่เกี่ยวกับกิจกรรมในทางแพ่งและพาณิชย์ หรือในการดำเนินงานของรัฐตามที่ กำหนดในหมวด 4”

¹⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 6 บัญญัติว่า “ให้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้”

ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการกำหนดไว้ในมาตรา 12¹⁷ โดยใบตราส่งนั้นจะต้องมีรายการดังต่อไปนี้

(1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง

ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการให้คำนิยามของผู้ส่งไว้ในมาตรา 3 ว่า “ผู้ส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งมอบพัสดุภัณฑ์กับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ” ดังนั้น ผู้ส่งจึงต้องเป็นผู้ที่ทำความตกลงหรือทำสัญญากับผู้ขนส่งเท่านั้น

(2) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วง

ในมาตรา 3 ได้มีการให้นิยามไว้ว่า “ผู้ขนส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนเพื่อค่าระวาง โดยทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่าง

¹⁷ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 12 บัญญัติว่า “ใบตราส่งต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้

- (1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง
 - (2) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง
 - (3) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง
 - (4) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง
 - (5) สถานที่และวันที่รับมอบของ
 - (6) สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ
 - (7) รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของ วิธีการในการบรรจุหีบห่อ และรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของ ในกรณีที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้
 - (8) จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ
 - (9) น้ำหนักรวม หรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น
 - (10) ค่าธรรมเนียมการรับขน
 - (11) มูลค่าแห่งของ เพื่อประโยชน์ทางด้านศุลกากร
 - (12) คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น
 - (13) ข้อความที่กำหนดให้การรับขนของอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี
- แบบใบตราส่งให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด”

ประเทศกับผู้ส่ง” และ “ผู้ขนส่งช่วง หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนส่งของตามสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง และบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งช่วงได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการรับขนของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดกก็ตาม” ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ขนส่งเท่านั้นที่เป็นคู่สัญญากับผู้ส่ง ผู้ขนส่งช่วงมิได้มีนิติสัมพันธ์กับผู้ส่งด้วย แต่ถึงอย่างไรก็ตาม แม้ผู้ขนส่งช่วงจะมีได้เป็นคู่สัญญาด้วย แต่ในใบตราส่งก็จะต้องมีการระบุชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งช่วงด้วย ซึ่งแตกต่างจากในอนุสัญญา CMR มาตรา 6 วรรคหนึ่งและข้อ 4 (a) (ii) ในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ที่มีการกำหนดเพียงให้ระบุชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ส่งและผู้รับตราส่งเท่านั้น แต่ทั้งนี้ หากไม่มีการระบุชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งช่วงไว้ซึ่งอาจจะเนื่องมาจากมีการมอบหมายให้ผู้ขนส่งช่วงทำการขนส่งต่อไปในภายหลังจากที่มีการออกใบตราส่งแล้ว ใบตราส่งดังกล่าวก็เพียงแต่มีความบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์เท่านั้น แต่มิได้ส่งผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศแต่อย่างใด

(3) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง

ในมาตรา 3 ได้ให้คำนิยามของผู้รับตราส่งไว้ว่า “ผู้รับตราส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งให้เป็นผู้รับตราส่งหรือเป็นผู้มีสิทธิในการรับของจากผู้ขนส่ง” ซึ่งถือได้ว่า ผู้รับตราส่งเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากสัญญารับขน และใบตราส่งนี้เป็นใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม คือจะต้องมีการระบุชื่อผู้รับตราส่งไว้อย่างชัดเจนซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขนก็ได้มีการบัญญัติในลักษณะนี้เช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม มีข้อที่น่าสังเกต คือ ใบตราส่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ผู้รับตราส่งสามารถสลักหลังโอนให้แก่บุคคลอื่นต่อไปได้ดังที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 614¹⁸ หรือแม้กระทั่งในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งเป็นกฎหมายรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศก็ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 27¹⁹ ให้สามารถสลักหลังโอนใบตราส่งได้

¹⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 614 บัญญัติว่า “แม้ว่าใบตราส่งจะได้ออกให้แก่บุคคลผู้ใดโดยนามก็ตาม ท่านว่ายอมสลักหลังโอนให้กันได้ เว้นแต่จะมีข้อห้ามการสลักหลังไว้”

¹⁹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 27 บัญญัติว่า “ใบตราส่งใดแม้จะได้ออกให้แก่บุคคลใดโดยนามก็ยังสามารถโอนให้กันได้โดยการสลักหลัง เว้นแต่จะมีข้อกำหนดห้ามการสลักหลังไว้ในใบตราส่งนั้น”

เช่นเดียวกัน แต่ในร่างพระราชบัญญัติ ฯ ไม่ได้มีการบัญญัติให้มีการสลักหลังโอนต่อไปได้ซึ่งอาจจะกระทบต่อสิทธิของผู้รับตราส่งที่ได้เคยปฏิบัติมาตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติให้สิทธิไว้ ซึ่งการสลักหลังโอนใบตราส่งนั้นอาจจะเนื่องมาจากในขณะที่ของที่ทำกรขนส่งนั้นยังมาไม่ถึง ผู้รับตราส่งก็อาจมีความประสงค์ที่จะขายของดังกล่าว แต่ยังไม่มีการส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อจึงทำการขายของโดยการโอนใบตราส่งให้แก่ผู้ซื้อ เมื่อผู้ซื้อได้รับมอบใบตราส่งก็ไปรับมอบของเอาจากผู้ขนส่ง²⁰ ดังนี้ หากการรับขนของดังกล่าวอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ผู้รับตราส่งก็จะไม่สามารถสลักหลังโอนใบตราส่งได้อีก

เหตุที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ไม่ได้บัญญัติให้สิทธิในการสลักหลังโอนใบตราส่งก็เนื่องมาจากอนุสัญญา CMR ซึ่งเป็นต้นฉบับในการกำหนดหลักเกณฑ์สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายในสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศมิได้มีการบัญญัติให้สิทธิผู้รับตราส่งสลักหลังโอนใบตราส่งได้โดยมีวัตถุประสงค์ที่ไม่ต้องการให้ใบตราส่งดังกล่าวเป็นเอกสารสิทธิ (Document of Title) เพราะใบตราส่งในการรับขนของทางถนน (Consignment Note) นั้นไม่เหมือนกับใบตราส่งในการรับขนของทางทะเล (Bill of Lading) และอนุสัญญาไม่มีวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกในการโอนสิทธิหรือการชำระหนี้สำหรับของนั้นให้แก่บุคคลอื่น

ทั้งนี้ มีสิ่งที่จะต้องพิจารณา คือ เนื่องจากใบตราส่งในการรับขนของทางถนน (Consignment Note) นั้นแตกต่างจากใบตราส่งในการรับขนของทางทะเล (Bill of Lading) ดังที่กล่าวมาข้างต้น อีกทั้ง การรับขนทางถนนกับการรับขนทางทะเลนั้นมีลักษณะที่ต่างกันและชื่อในภาษาอังกฤษก็แตกต่างกันด้วย จึงอาจเกิดปัญหาว่า หากมีการใช้คำว่า “ใบตราส่ง” เช่นเดียวกันนี้ก็อาจจะส่งผลกระทบต่อสถานะทางกฎหมายหรือก่อให้เกิดความสับสนในการใช้ได้ ดังนั้น ใบตราส่งในการรับขนของทางถนน (Consignment Note) ตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงอาจจะมีการใช้ชื่ออย่างอื่นเพื่อให้เห็นถึงความแตกต่างหรือทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถแยกได้ว่าใบตราส่งนั้นเป็นใบตราส่งในการรับขนของประเภทใด โดยอาจจะมีการนำคำอื่นมาต่อท้ายคำว่า “ใบตราส่ง” เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้น เช่น ใบตราส่งของทางถนน เป็นต้น

(4) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง

²⁰ ไพฑูริศ เอกจริยกร, คำอธิบายจ่างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 252.

(5) สถานที่และวันที่รับมอบของ

สถานที่ที่กำหนดให้รับมอบของจะมีความเกี่ยวข้องกับศาลที่อาจฟ้องคดีได้* ส่วนวันที่รับมอบของนั้นจะมีผลต่อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่กำหนดเวลาให้ส่งมอบของได้ล่วงหน้าไปแล้วและผู้รับตราส่งยังไม่ได้รับมอบของซึ่งได้บัญญัติไว้ในมาตรา 27*

(6) สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ

สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของจะเกี่ยวข้องกับเขตอำนาจศาลเช่นเดียวกับสถานที่ที่ระบุให้รับมอบของ

(7) รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของ วิธีการในการบรรจุหีบห่อ และรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของในกรณีของนั้นเป็นของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้

ในกรณีของนั้นเป็นของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ ผู้ส่งมีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งสภาพอันตรายและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ เนื่องจากการแจ้งถึงสภาพอันอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือไม่นั้นมีผลต่อความรับผิดชอบของผู้ส่งที่มีต่อผู้ขนส่ง** นอกจากนี้ รายละเอียดทั่วไปแห่งของที่มีสภาพอันตรายนั้นจะต้องมีรายละเอียดที่สอดคล้องกับภาคผนวก 1 ของความตกลง GMS ด้วย ซึ่งรายละเอียดดังกล่าว เช่น การปิดฉลากสินค้าอันตรายและข้อความให้ระมัดระวังเกี่ยวกับไปและการระเบิด ฯลฯ ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับข้อ 4 (a) (ii) ของภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

(8) จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ

(9) น้ำหนักรวมหรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.9.2

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.6.1

** โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.3.2

(10) ค่าธรรมเนียมการรับขน

ค่าธรรมเนียมการรับขนจะหมายถึงสิ่งใดบ้างนั้น ในมาตรา 3 ได้มีการให้คำนิยามของค่าธรรมเนียมการรับขนไว้ว่า “ค่าธรรมเนียมการรับขน หมายความว่า ค่าระวาง และบรรดาค่าธรรมเนียมที่เกิดขึ้นจากการรับขนของ” และ “ค่าระวาง หมายความว่า บำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนของ” ซึ่งแสดงว่า ค่าธรรมเนียมการรับขนนี้เป็นค่าธรรมเนียมทุกชนิดที่เกิดขึ้นจากการรับขนของที่จะต้องจ่ายรวมทั้งบำเหน็จที่จะต้องจ่ายให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อการรับขนของนั้นด้วย

(11) มูลค่าแห่งของ เพื่อประโยชน์ทางด้านศุลกากร

(12) คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น ๆ

(13) ข้อความที่กำหนดให้การรับขนอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

ข้อที่น่าสังเกตคือ หากในใบตราส่งมิได้มีข้อความกำหนดให้การรับขนอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีนั้นจะมีผลอย่างไร จะมีผลถึงขนาดทำให้การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หรือไม่ เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 9 วรรคสอง²¹ จะเห็นได้ว่า หากไม่มีการกำหนดข้อกำหนดดังกล่าวนี้ในใบตราส่ง ก็จะส่งผลให้ใบตราส่งมีความบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์เท่านั้น แต่ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศและสัญญาการรับขนดังกล่าวก็ยังคงตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติ ฯ นี้

ทั้งนี้ แม้ว่าใบตราส่งมิได้กำหนดข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น การรับขนนั้นก็ยังคงตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติ ฯ ซึ่งเหตุที่จึงต้องมีการบัญญัติให้ใบตราส่งต้องกำหนดข้อกำหนดดังกล่าวอาจจะเนื่องมาจากต้องการให้มีความสอดคล้องกับข้อกำหนดในข้อ 4 (a) (ii) ในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ที่กำหนดให้ใบตราส่งจะต้องมีข้อความว่า การขนส่งนั้นอยู่ภายใต้ข้อกำหนดแห่งภาคผนวกนี้โดยไม่คำนึงถึงข้อกำหนดในสัญญาที่ระบุเป็นอย่างอื่น

²¹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 9 วรรคสองบัญญัติว่า “การที่ผู้ขนส่งมิได้ออกใบตราส่ง หรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศและให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้”

นอกจากนี้ หากใบตราส่งไม่ได้ระบุข้อความดังกล่าว ผู้ส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในการสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากการที่ไม่ได้ระบุข้อความนั้น

อย่างไรก็ตาม นอกจากรายการข้างต้นซึ่งจำเป็นจะต้องระบุไว้ในใบตราส่งแล้ว ในมาตรา 13²² ยังได้บัญญัติให้ใบตราส่งอาจระบุรายการอื่นด้วยก็ได้ซึ่งถือเป็นการให้สิทธิคู่สัญญาในการตกลงหรือกำหนดข้อกำหนดที่มีความจำเป็นบางประการให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยรายการดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

(1) ข้อความที่กำหนดไม่ให้มีการเปลี่ยนถ่ายรถ

ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้ให้ความหมายของการเปลี่ยนถ่ายรถไว้ แต่เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญา CMR จะเห็นว่า การเปลี่ยนถ่ายรถหรือยานพาหนะ (Transshipment) น่าจะหมายถึงการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะจากรถคันหนึ่งไปยังอีกคันหนึ่ง ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า เมื่อมีการห้ามการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะในการขนส่งทางถนนแล้ว การจะเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากการขนส่งทางถนนไปเป็นรูปแบบอื่นซึ่งต้องเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะจากรถไปเป็นยานพาหนะอื่นก็ไม่สามารถทำได้เช่นเดียวกัน

(2) ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งตกลงชำระนอกจากค่าธรรมเนียมการรับขน

ค่าธรรมเนียมในกรณีนี้เป็นค่าธรรมเนียมอื่น ๆ นอกเหนือจากค่าธรรมเนียมการรับขนซึ่งเป็นรายการที่จำต้องระบุไว้ในใบตราส่ง

(3) จำนวนเงินที่ต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของ

²² ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 13 บัญญัติว่า “ใบตราส่งอาจแสดงรายการดังต่อไปนี้ด้วยก็ได้”

- (1) ข้อความที่กำหนดไม่ให้มีการเปลี่ยนถ่ายรถ
- (2) ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งตกลงชำระนอกจากค่าธรรมเนียมการรับขนตามมาตรา 12 (10)
- (3) จำนวนเงินที่ต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของ
- (4) การแสดงราคาของ และจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ
- (5) คำสั่งเกี่ยวกับการประกันภัยที่ผู้ส่งให้ไว้แก่ผู้ขนส่ง
- (6) กำหนดระยะเวลาดำเนินการขนส่งให้แล้วเสร็จ
- (7) รายการของเอกสารที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง

คู่สัญญาอาจแสดงรายการอื่นที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ไว้ในใบตราส่งก็ได้”

(4) การแสดงราคาของและจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ

การแสดงราคาของและจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบนั้นจะมีผลต่อการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งโดยหากมีการแสดงของและจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งจะจำกัดความรับผิดตามที่ร่างพระราชบัญญัติกำหนดไว้ไม่ได้ แต่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเท่าราคาของหรือส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่งนั้น *

(5) คำสั่งเกี่ยวกับการประกันภัยที่ผู้ส่งให้ไว้แก่ผู้ขนส่ง

(6) กำหนดระยะเวลาดำเนินการขนส่งให้แล้วเสร็จ

ระยะเวลาดำเนินการขนส่งให้แล้วเสร็จนี้ก็คือระยะเวลาในการส่งมอบของซึ่งหากมีการกำหนดระยะเวลาไว้แน่นอน หากมีการส่งมอบของช้ากว่าที่กำหนดไว้หรือผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในระยะเวลาที่กำหนดก็ถือว่าเป็นการส่งมอบชั้ช้า ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี**

(7) รายการของเอกสารที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง

รายการของเอกสารที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่งนี้เป็นรายการที่ได้มีการระบุไว้ในใบตราส่งถึงเอกสารทั้งหมดที่ผู้ส่งได้มอบให้แก่ผู้ขนส่งไว้ซึ่งมักจะเป็นเอกสารที่จำเป็นต่อการดำเนินการพิธีการในการนำเข้าและส่งออกของที่ขนส่ง เช่น ใบรับรองต้นกำเนิดสินค้า ใบกำกับของ เป็นต้น

ทั้งนี้ นอกจากรายการที่กล่าวมาทั้ง 7 รายการข้างต้นแล้ว คู่สัญญายังสามารถแสดงรายการอื่นที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ไว้ในใบตราส่งอีกก็ได้ แต่รายการดังกล่าวนี้จะต้องไม่เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดของผู้ขนส่ง หรือทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติ ฯ หรือจะต้องไม่เป็นการกำหนดให้มีการทำประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง เนื่องจากอาจกระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อกำหนดในสัญญาฉบับนั้นได้***

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.6.4

** โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.7

*** โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.2.3

3.2.2.3 ความสมบูรณ์และข้อกำหนดในสัญญารับขน

แม้ใบตราส่งจะต้องระบุรายการให้ครบถ้วนตามที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ กำหนดไว้* แต่หากใบตราส่งนั้นมีความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วนหรือไม่เพียงพอของรายละเอียดบางประการที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ กำหนดไว้ สัญญารับขนนั้นก็ได้เสียไป ซึ่งผู้ขนส่งยังจะต้องรับผิดชอบผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งหากของที่รับขนเกิดการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่ของที่รับขนรวมถึงความเสียหายใด ๆ อันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วนหรือไม่เพียงพอของใบตราส่งนั้น

ส่วนข้อกำหนดในใบตราส่งนั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติให้คู่สัญญาสามารถกำหนดหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนอกจากที่กฎหมายกำหนดไว้ในรายการที่จะต้องแสดงในใบตราส่งได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งหากมีการกำหนดให้หน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่งน้อยกว่าที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ข้อกำหนดนั้นก็จะเป็นโมฆะดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8²³ แต่มิได้มีการบัญญัติว่าข้อกำหนดที่เป็นโมฆะนั้นจะกระทบต่อข้อกำหนดอื่น ๆ ในสัญญาหรือไม่ ซึ่งในเรื่องนี้ในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนในข้อ 5 (a)²⁴ ว่าความเป็นโมฆะเช่นนั้นไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญารับขน

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.2.2

²³ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 8 บัญญัติว่า “ข้อกำหนดใดในสัญญาซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ หรือกำหนดให้มีการทำประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

ความในमतรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้ไว้ไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้”

²⁴ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 5 (a) บัญญัติว่า “Mandatory Law

Any clause in the carriage contract, directly or indirectly derogating from the provisions of this Annex, shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall however not affect the validity of the other provisions of the contract.”

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ได้มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคสอง²⁵ โดยกำหนดให้ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดข้อใดข้อหนึ่งย่อมไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญาและให้ถือว่าคู่สัญญาเจตนาให้ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะนั้นแยกออกจากข้อกำหนดอื่นในสัญญา ส่วนพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 8 วรรคสอง²⁶ ก็ได้มีการกำหนดให้ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะนั้นไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญาและให้ถือว่าคู่สัญญาเจตนาให้ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะนั้นแยกออกจากข้อกำหนดอื่นในสัญญาเช่นเดียวกัน ซึ่งจะเห็นว่ากฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของระหว่างประเทศได้มีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าข้อกำหนดที่เป็นโมฆะนั้นจะไม่กระทบต่อข้อกำหนดอื่น ๆ และข้อกำหนดอื่น ๆ นั้นก็ยังคงสมบูรณ์สามารถใช้อย่างต่อเนื่องต่อไป ไม่ได้ทำให้สัญญาฉบับนั้นเป็นโมฆะไปทั้งฉบับแต่อย่างใด

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องรับขน จะเห็นว่าแม้ไม่ได้มีการบัญญัติโดยใช้ถ้อยคำในลักษณะเดียวกับกฎหมายที่กล่าวมาข้างต้น แต่ก็ได้มีการกำหนดถึงข้อกำหนดที่เป็นโมฆะไว้เช่นเดียวกันในมาตรา 625²⁷ กล่าวคือ หากมีการกำหนดข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่น ๆ ที่ผู้ส่งได้ออกให้แก่ผู้ส่ง ข้อความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้งในข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดนั้น ซึ่งถือเป็นเรื่องระหว่างผู้ส่งและผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาที่สามารถตกลงกันได้ แต่หากไม่มีการตกลงกันไว้ ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้นก็จะเป็นโมฆะเพียงส่วนนั้นเท่านั้นซึ่งก็จะไม่กระทบต่อข้อกำหนดอื่น ๆ ในสัญญาด้วย

²⁵ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 17 วรรคสองบัญญัติว่า “ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกต่างหากจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง”

²⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 8 วรรคสองบัญญัติว่า “ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้นและให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง”

²⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 บัญญัติว่า “ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดีซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น”

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า กฎหมายรับขนที่กล่าวมาข้างต้นนั้นได้มีการบัญญัติถึงผลของข้อกำหนดที่เป็นโมฆะไว้ทั้งสิ้น ดังนั้น เมื่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้มีการบัญญัติถึงผลของข้อกำหนดที่เป็นโมฆะไว้อย่างชัดเจนว่าจะมีผลเป็นประการใดจึงอาจเกิดปัญหาได้ว่า หากข้อกำหนดใดเป็นโมฆะตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะดังกล่าวนี้จะส่งผลให้สัญญาฉบับนี้เป็นโมฆะไปทั้งฉบับหรือไม่ หรือจะมีผลเป็นโมฆะเฉพาะข้อกำหนดที่เป็นโมฆะนั้นเท่านั้น ซึ่งในเรื่องนี้ เมื่อพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ปรากฏว่าได้มีการบัญญัติถึงข้อกำหนดที่เป็นโมฆะไว้ในเรื่องนิติกรรมซึ่งได้บัญญัติไว้ในมาตรา 173²⁸ โดยหากมีส่วนหนึ่งส่วนใดของนิติกรรมเป็นโมฆะ นิติกรรมนั้นก็ย่อมเป็นโมฆะทั้งหมด เว้นแต่จะมีพฤติการณ์แห่งกรณีที่จะพึงสันนิษฐานได้ว่า คู่กรณีมีเจตนาจะให้ส่วนที่เป็นโมฆะและไม่เป็นโมฆะแยกออกจากกัน ซึ่งการเช่นนี้ก็เนื่องมาจากผู้ร่างถือว่านิติกรรมที่สร้างขึ้นแต่ละรายนั้นมีเอกภาพ (Unité) คือ มีการทำรวมกันเป็นหน่วย ๆ ไป และคู่กรณีได้เจรจาต่อรองหรือตกลงผ่อนผันกันในเอกภาพนั้น ดังนั้นหากบางส่วนแห่งนิติกรรมนั้นใช้บังคับไม่ได้เพราะเป็นโมฆะ นิติกรรมทั้งหมดก็ควรถือว่าไม่สมบูรณ์ไปด้วย นอกจากจะสันนิษฐานได้ว่า คู่กรณีตกลงยินยอมให้แยกนิติกรรมส่วนที่สมบูรณ์ออกจากส่วนที่ไม่สมบูรณ์²⁹ ดังนั้น เมื่อร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้บัญญัติในเรื่องนี้ไว้ หากเกิดปัญหาขึ้นก็จะต้องพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 173 ซึ่งเป็นหลักทั่วไปของนิติกรรม แต่ทั้งนี้ อาจมีปัญหาว่า แม้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะได้กำหนดให้ส่วนที่เป็นโมฆะนั้นแยกออกจากส่วนที่เป็นโมฆะได้ แต่จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขว่าจะต้องมีพฤติการณ์แห่งกรณีที่จะพึงสันนิษฐานได้ว่าคู่กรณีมีเจตนาที่จะให้ส่วนที่เป็นโมฆะแยกออกจากส่วนที่เป็นโมฆะ ซึ่งพฤติการณ์แห่งกรณีที่จะพึงสันนิษฐานได้เช่นนั้นก็จะต้องพิจารณาในแต่ละกรณีไปและขึ้นอยู่กับความเจตนาของคู่สัญญาซึ่งอาจส่งผลให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ได้เนื่องจากคู่สัญญาในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ อาจจะมีได้อยู่ในประเทศเดียวกัน อีกทั้งหากไม่สามารถสันนิษฐานโดยพฤติการณ์แห่งกรณีได้ดังที่กล่าวมาข้างต้น นิติกรรมนั้นก็ย่อมจะต้องเป็นโมฆะทั้งหมดซึ่งกรณีเช่นนี้จะขัดกับข้อกำหนดในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

²⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 173 บัญญัติว่า “ถ้าส่วนหนึ่งส่วนใดของนิติกรรมเป็นโมฆะ นิติกรรมนั้นย่อมเป็นโมฆะทั้งสิ้น เว้นแต่จะพึงสันนิษฐานไว้โดยพฤติการณ์แห่งกรณีว่า คู่กรณีมีเจตนาจะให้ส่วนที่ไม่เป็นโมฆะนั้นแยกออกจากส่วนที่เป็นโมฆะได้”

²⁹ จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและสัญญา, ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), หน้า 144.

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าในทางปฏิบัติ การทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นจะมีการกำหนดรายละเอียดของข้อสัญญาไว้โดยแบ่งเป็นส่วน ๆ เพื่อให้เกิดความชัดเจนซึ่งอาจถือว่าเป็นพฤติการณ์แห่งกรณีที่จะพึงสันนิษฐานได้ว่าคู่กรณีเจตนาจะให้แต่ละส่วนแยกออกจากกันอยู่แล้วก็ตาม แต่เพื่อเป็นการป้องกันปัญหาในการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงควรกำหนดผลของข้อกำหนดที่เป็นโมฆะนั้นให้มีความชัดเจนโดยให้มีความสอดคล้องกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

3.2.3 สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง

สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ส่งตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ สามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

3.2.3.1 สิทธิของผู้ส่ง

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้บัญญัติให้สิทธิแก่ผู้ส่งไว้หลายประการซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) สิทธิในการเรียกให้ผู้ขนส่งออกไปตราส่งสำหรับรถแต่ละคัน หรือสำหรับของแต่ละชนิดหรือแต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่ง

ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกไปตราส่งสำหรับรถแต่ละคัน หรือสำหรับของแต่ละชนิดหรือแต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่งได้ในกรณีที่มีการบรรทุกของไว้ในรถต่างคันกัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือแบ่งของที่ขนส่งออกเป็นหลายส่วน ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 11³⁰

2) สิทธิในการจัดการของ

สิทธิของผู้ส่งในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของนั้นจะต้องเป็นสิทธิตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 วรรคหนึ่งว่า “ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ใน

³⁰ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 11 บัญญัติว่า “กรณีที่มีการบรรทุกของไว้ในรถต่างคัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือแบ่งของที่ขนส่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกไปตราส่งสำหรับรถแต่ละคัน ของแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่งได้ แล้วแต่กรณี”

ใบตราส่ง” ซึ่งเป็นการบัญญัติในลักษณะเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 626 วรรคหนึ่ง³¹ ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ผู้ส่งและผู้ขนส่งใช้ปฏิบัติต่อกันก่อนที่จะร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะใช้บังคับ ดังนั้น การที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการบัญญัติไว้เช่นนี้จึงไม่ทำให้สิทธิของผู้ส่งถูกระทบหรือเปลี่ยนแปลงไปแต่อย่างใด

ทั้งนี้ มีข้อสังเกต คือ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ให้สิทธิผู้ส่งในการจัดการของในลักษณะที่คล้ายกับข้อ 4 (c) (i) ของภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS คือ การกำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิจัดการของ อันได้แก่ ให้หยุดขนส่งของในระหว่างการขนส่ง สั่งให้ส่งของกลับมา หรือเปลี่ยนแปลงสถานที่ส่งมอบ หรือเปลี่ยนผู้รับตราส่งก็ได้ แต่จะมีข้อแตกต่างจากร่างพระราชบัญญัติ ฯ คือ ภาคผนวกนี้จะมีการกำหนดให้สิทธิผู้ส่งและผู้ขนส่งสามารถตกลงกันเป็นอย่างอื่นไว้ในใบตราส่งได้ ซึ่งถือได้ว่าสิทธิของผู้ส่งในการจัดการของตามภาคผนวกนี้อาจจะมีได้เป็นไปตามข้อกำหนดในภาคผนวก แต่อาจจะเป็นไปตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกัน แต่การตกลงกันนั้นจะต้องไม่มีผลเป็นการหลีกเลี่ยงข้อบทแห่งภาคผนวกนี้ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 5 (a) ด้วย

นอกจากนี้ มีข้อสังเกตอีกประการหนึ่ง คือ เมื่อพิจารณาอนุสัญญา CMR ปรากฏว่า ได้มีการกำหนดให้การที่ผู้ส่งจะใช้สิทธิจัดการของจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขในมาตรา 12 วรรคห้าด้วย ซึ่งเงื่อนไขดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

(1) ผู้ส่งจะต้องแสดงใบตราส่งฉบับที่หนึ่งที่มีคำสั่งใหม่ให้แก่ผู้ขนส่งและผู้ส่งจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ขนส่งสำหรับความสูญหายและเสียหายรวมถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่ง

ในกรณีนี้ ผู้ส่งจะไม่สามารถมีคำสั่งใหม่โดยทางโทรศัพท์หรือโทรสารได้³² ซึ่งเงื่อนไขในข้อนี้ศาลมองว่า อนุสัญญามีวัตถุประสงค์ที่จะคุ้มครองทั้งบุคคลผู้ที่มีสิทธิจัดการของนั้นจริง ๆ และผู้ขนส่งมิให้ได้รับคำสั่งที่เป็นอันตรายหรือไม่ปลอดภัยซึ่งผู้ขนส่งอาจจะได้รับจากบุคคลซึ่งไม่มีสิทธิจัดการของ³³

³¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 626 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “ตราใบใดของยังอยู่ในมือของผู้ขนส่ง ตราบนั้นผู้ส่งหรือถ้าทำใบตราส่ง ผู้ทรงใบตราส่งนั้น อาจจะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป หรือให้ส่งกลับคืนมา หรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นประการใดก็ได้”

³² Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road : CMR*, p. 91.

³³ *Ibid.*, p. 92.

(2) คำสั่งนั้นจะต้องสามารถปฏิบัติได้ในเวลาที่คำสั่งนั้นไปถึงผู้ขนส่ง และการปฏิบัติตามคำสั่งนั้นจะต้องไม่เป็นการขัดขวางต่อการปฏิบัติงานตามปกติของผู้ขนส่งหรือไม่ทำให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในการขนส่งของอื่นได้รับความเสียหาย

ในกรณีนี้ ผู้ขนส่งมีสิทธิปฏิเสธที่จะปฏิบัติตามคำสั่งนั้นได้ หากผู้ขนส่งเห็นว่าไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งนั้นได้หรือคำสั่งนั้นเป็นการขัดขวางต่อการปฏิบัติงานตามปกติของผู้ขนส่งหรือทำให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในการขนส่งของอื่นได้รับความเสียหาย³⁴ และหากการปฏิบัติตามคำสั่งนั้นไม่สามารถปฏิบัติได้ ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังบุคคลผู้ที่ให้คำสั่งนั้นทันทีตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 วรรคหก³⁵

(3) คำสั่งนั้นจะต้องไม่มีผลเป็นการแบ่งแยกการขนส่ง

การพิจารณาว่าคำสั่งนั้นจะเป็นการแบ่งแยกการขนส่งหรือไม่ สามารถพิจารณาได้จากของที่รับขนได้มีการออกใบตราส่งฉบับเดียวกันหรือไม่ หากมีการออกใบตราส่งฉบับเดียวซึ่งของที่รับขนนั้นก็ถือเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือหากมีการออกใบตราส่งสำหรับรถแต่ละคัน หรือสำหรับของแต่ละชนิดหรือแต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่งได้ในกรณีที่มีการบรรทุกของไว้ในรถต่างคันกัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือแบ่งของที่ขนส่งออกเป็นหลายส่วน ต่อมาหากคำสั่งใหม่นั้นมีผลทำให้จะต้องมีการแยกหน่วยการขนส่งตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งนั้น ๆ ออกจากกันก็จะต้องถือว่าคำสั่งนั้นมีผลเป็นการแบ่งแยกการขนส่ง

จากเงื่อนไขในการใช้สิทธิจัดการของของผู้ส่งตามอนุสัญญาที่กล่าวไปข้างต้นนี้ จะเห็นว่าแม้ผู้ส่งจะมีสิทธิในการจัดการของโดยการมีคำสั่งใหม่ให้แก่ผู้ขนส่ง แต่หากคำสั่งนั้นไม่เป็นไปตามเงื่อนไขทั้ง 3 ข้อดังกล่าวแล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตาม ซึ่งถือได้ว่าเงื่อนไขเหล่านี้เป็นการบัญญัติขึ้นเพื่อคุ้มครองผู้ขนส่งมิให้ได้รับความเสียหายจากการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งนั่นเอง ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะเห็นว่าแม้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะมีได้มีการบัญญัติโดยใช้ถ้อยคำที่ชัดเจนดังเช่นอนุสัญญาว่าด้วยการใช้สิทธิจัดการของของผู้ส่งนั้น จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด แต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 23 วรรคสองและ

³⁴ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, *CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road*, p. 85.

³⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 12 วรรคหกบัญญัติว่า "When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions."

วรรคสามจะเห็นได้ว่า ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการให้ความคุ้มครองผู้ขนส่งมิให้ได้รับความเสียหายจากการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งไว้เช่นเดียวกันซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

- มาตรา 23 วรรคสองบัญญัติว่า “ในกรณีที่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งผู้ส่งทราบโดยทันทีเพื่อทำความเข้าใจใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ให้ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ” ซึ่งในกรณีนี้เป็นการบัญญัติที่คล้ายกับข้อ (2) ของเงื่อนไขในการใช้สิทธิจัดการของตามอนุสัญญา คือ คำสั่งใหม่ของผู้ส่งนั้นจะต้องสามารถดำเนินการได้และหากไม่สามารถดำเนินการได้จะต้องแจ้งให้ผู้ส่งทราบทันที แต่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการบัญญัติทางแก้ในกรณีที่แจ้งให้ผู้ส่งทราบเพื่อให้ผู้ส่งตกลงกับผู้ขนส่งว่าจะให้ดำเนินการอย่างไร ซึ่งหากไม่สามารถตกลงกันได้ก็ให้ผู้ขนส่งส่งของกลับคืนผู้ส่ง

นอกจากนี้ เงื่อนไขข้อ (3) ในการใช้สิทธิจัดการของตามอนุสัญญาที่กำหนดว่าคำสั่งนั้นจะต้องไม่มีผลเป็นการแบ่งแยกการขนส่ง เมื่อนำมาพิจารณาเทียบเคียงกับร่างพระราชบัญญัติ ฯ มาตรา 23 วรรคสอง จะเห็นว่า หากการแบ่งแยกการขนส่งนั้นทำให้การขนส่งไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ ผู้ขนส่งก็จะต้องแจ้งให้ผู้ส่งทราบเพื่อทำความเข้าใจใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ก็ให้ผู้ขนส่งส่งของกลับคืนผู้ส่ง ซึ่งถือได้ว่าร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติคุ้มครองผู้ขนส่งในกรณีที่คำสั่งนั้นมีผลเป็นการแบ่งแยกการขนส่งและทำให้การขนส่งนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ไปโดยปริยายด้วย

- มาตรา 23 วรรคสามบัญญัติว่า “เมื่อผู้ขนส่งได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองแล้ว ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับค่าธรรมเนียมการรับขนตามส่วนที่ได้ดำเนินการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเหตุหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใ้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง” ซึ่งในกรณีนี้เป็นการบัญญัติที่คล้ายกับข้อ (1) ของเงื่อนไขในการใช้สิทธิจัดการของตามอนุสัญญาที่กำหนดให้ผู้ส่งจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ขนส่งสำหรับความสูญหายและเสียหายรวมถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่ง

อย่างไรก็ตาม สิทธิของผู้ส่งในการจัดการของดังกล่าวข้างต้นย่อมสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของหรือเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบตราส่งฉบับที่สองและได้รับมอบใบตราส่งนั้นแล้วหรือเมื่อมีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งซึ่งนับแต่เวลาที่สิทธิของ

ผู้ขนส่งสิ้นสุดลง ผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 24³⁶

แต่ทั้งนี้ แม้ว่าผู้ส่งจะมีสิทธิในการจัดการของดั่งที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นก็ตาม แต่ผู้ส่งก็อาจจะไม่มีสิทธิดังกล่าวได้ถ้าหากว่าผู้ส่งได้กำหนดไว้ในใบตราส่งให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 วรรคสี่³⁷

3.2.3.2 หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ส่ง

หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ส่งอาจแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

1) หน้าที่ในการแนบเอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่ง

ในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เอกสารและข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าหรือส่งออกซึ่งจะต้องผ่านพิธีการทางศุลกากรมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งเอกสารและข้อมูลนั้นมักจะอยู่ในความครอบครองของผู้ส่ง ผู้ส่งจึงจำเป็นต้องจัดหาเอกสารและข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็น อันได้แก่ ใบรับรองที่จำเป็น เอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการโอนการครอบครอง ใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก เอกสารเกี่ยวกับการสาธารณสุขและการตรวจโรค รวมทั้งเอกสารอย่างอื่นที่หน่วยงานต่าง ๆ ในประเทศที่จะต้องเดินทางต้องการด้วย³⁸ ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงได้

³⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 24 บัญญัติว่า “สิทธิของสิทธิของผู้ส่งในการจัดการของตามมาตรา 23 ย่อมสิ้นสุดลง เมื่อ

(1) ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น หรือเรียกให้ผู้ขนส่งมอบใบตราส่งฉบับที่สองและได้รับมอบใบตราส่งนั้นแล้ว หรือ

(2) มีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

เมื่อสิทธิของผู้ส่งสิ้นสุดลงแล้ว ให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง”

³⁷ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 23 วรรคสี่บัญญัติว่า “ความในมาตรานี้ไม่ใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ส่งกำหนดไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่ง”

³⁸ ยุทธพงศ์ ภูริเสถียร, “กฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ : ศึกษาความเหมาะสมในการมีกฎหมายเฉพาะสำหรับประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543), หน้า 74.

กำหนดไว้ในมาตรา 20³⁹ โดยให้เป็นหน้าที่ของผู้ส่งในการแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารและข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง หรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งเข้าถึงข้อมูลได้ และหากผู้ส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลนั้น เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งเอง ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวนี้อาจส่งผลให้ผู้ส่งมีภาระเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากแต่เดิมนั้น การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศถือเป็นการรับขนภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งมิได้มีการบังคับให้ผู้ส่งต้องมีหน้าที่แนบเอกสารและข้อมูลที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง การที่ผู้ส่งภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะจัดหาเอกสารต่าง ๆ หรือไม่จึงขึ้นอยู่กับการตกลงกันของคู่สัญญา

อย่างไรก็ตาม มีข้อที่น่าสังเกต คือ หากความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำใด ๆ ของผู้ขนส่งไม่ว่าจะเป็นการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมายหรือไม่และไม่ถือว่าเป็นการกระทำที่ประมาทเลินเล่อหรือไม่ก็ตาม ผู้ส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่ผู้ขนส่งได้รับอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลนั้น แม้ว่าผู้ส่งจะมีได้แนบเอกสารและข้อมูลที่จำเป็นไปกับใบตราส่งหรือมีการแนบเอกสารและข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอก็ตาม ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญา CMR ที่มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 11 วรรคสอง โดยกำหนดให้ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในการไม่มีอยู่หรือความไม่เพียงพอหรือความไม่ปกติของเอกสารและข้อมูลนั้น เว้นแต่ในกรณีที่การไม่มีอยู่หรือความไม่เพียงพอหรือความไม่ปกติเกิดจากการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ตามอนุสัญญา ผู้ส่งจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในการไม่มีอยู่หรือความไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลที่จำเป็นนั้น หากปรากฏว่า การไม่มีอยู่หรือความไม่เพียงพอหรือความไม่เพียงพอหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเท่านั้น

³⁹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 20 บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์แก่พิธีศุลกากรหรือพิธีการอื่นซึ่งต้องดำเนินการก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งจะต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่งรวมทั้งจัดเอกสารและข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง หรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งเข้าถึงข้อมูลได้

ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง”

2) หน้าที่ในการแจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังแก่ผู้ขนส่ง

ในกรณีที่ส่งมอบของที่มีสภาพอันเกิดอันตรายได้ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 21 วรรคหนึ่งว่า “ก่อนที่จะมอบของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังนั้นให้ผู้ขนส่งทราบ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแห่งของนั้นแล้วในขณะที่รับมอบของ” แสดงว่า ผู้ส่งมีหน้าที่แจ้งถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังนั้นให้ผู้ขนส่งทราบก่อนที่จะมอบของหากของนั้นมีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขนส่ง แต่หากผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพดังกล่าวแล้วในขณะที่รับมอบของ ผู้ส่งอาจไม่แจ้งถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังนั้นก็ได้ แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาร่วมกับมาตรา 12 (7) ในกรณีที่ของนั้นมีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ จะต้องมีการระบุรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งด้วย

สำหรับ “ของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย” นั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้ให้ความหมายไว้จึงต้องพิจารณาเทียบเคียงกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 619 ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้หรือเป็นสภาพที่เกลือกจะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินไซ้ร ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้นผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในการเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น” โดยของที่มีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้หรือเป็นสภาพที่เกลือกจะก่อให้เกิดความเสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น สารเคมี สารไวไฟ วัตถุระเบิด หรืออาจเป็นสัตว์ร้ายที่มีพิษ เช่น งู ตะขาบก็ได้⁴⁰ จึงถือได้ว่า “ของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย” นั้นน่าจะหมายถึงของที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้โดยสภาพและอันตรายนั้นอาจเกิดขึ้นเมื่อใดก็ได้

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ในข้อ 4 (a) (ii) ได้มีการกำหนดให้ในกรณีที่เป็นของอันตราย ใบตราส่งจะต้องมีรายละเอียดแห่งของสอดคล้องกับภาคผนวก 1 ของความตกลงด้วย จึงอาจตีความได้ว่า ของอันตรายตามความตกลงนี้จะต้องเป็นของตามที่ภาคผนวก 1 กำหนด เช่น วัตถุระเบิด ก๊าซ ของเหลวติดไฟ สารพิษ วัตถุที่มีอันตรายสูง เป็นต้น ซึ่งเห็นได้ว่า ของที่มีสภาพอันตรายตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงต้องรวมถึงของตามที่ภาคผนวก 1 ของความตกลง GMS กำหนดด้วย และจะต้องมีการระบุรายละเอียดแห่งของดังกล่าวนี้ไว้ในใบตราส่งตามที่ภาคผนวก 1 กำหนดด้วย เนื่องจากไทยเป็นภาคีของความตกลงดังกล่าวนี้ ร่างพระราชบัญญัติจึงต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดของความตกลงด้วย

⁴⁰ ไพฑูริศ เอกจริยกร, คำอธิบาย คำร่างงาน คำทำของ รับขน, หน้า 302.

ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ส่งมิได้แจ้งถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 21 วรรคสองว่า “ถ้าผู้ส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี”

จากบทบัญญัติข้างต้นมีข้อที่น่าสังเกต คือ กรณีตามมาตรา 21 วรรคสองเป็นกรณีที่ผู้ส่งมิได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง แต่ผู้ขนส่งได้มาทราบหลังจากที่ของมาอยู่ในความดูแลของตนว่าของนั้นมีสภาพอันตราย ผู้ขนส่งจึงได้ดำเนินการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี ซึ่งหากมีความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากการดำเนินการดังกล่าว ผู้ส่งก็จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ขนส่ง แต่หากภายหลังจากที่ของมาอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งก็ยังไม่ทราบว่าของนั้นมีสภาพอันตรายจึงมิได้ดำเนินการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี และต่อมาของนั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินไม่ว่าเป็นของผู้ขนส่งหรือผู้อื่น กรณีนี้ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งหรือไม่นั้นจะต้องพิจารณาตามมาตรา 18 (1) ซึ่งได้กำหนดให้ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ซึ่งเป็นรายละเอียดที่จำเป็นต่อระบุไว้ในใบตราส่ง ดังนั้น ในกรณีนี้ หากผู้ส่งไม่ได้แจ้งสภาพอันตรายแห่งของแก่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น ใบตราส่งนั้นก็อาจจะมีได้มีการระบุรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ซึ่งย่อมถือได้ว่าใบตราส่งนั้นมีความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดดังกล่าว ซึ่งหากมีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดนั้น ผู้ส่งก็จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งด้วย ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะเห็นว่าได้มีการกำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการแจ้งถึงสภาพแห่งของอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ไว้ในมาตรา 619⁴¹ โดยหากผู้ส่งมิได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพแห่งของที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายอย่างใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่ง บุคคล หรือทรัพย์สินอื่นอันเนื่องมาจากของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิด

⁴¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 619 บัญญัติว่า “ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพที่เกลือกจะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินใคร ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้นผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในการเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น”

อันตรายได้ ซึ่งจะเห็นว่า ในกรณีที่ผู้ส่งมิได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพแห่งของที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติคุ้มครองผู้ขนส่งไว้กรณีเดียวคือ ให้ผู้ส่งรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากของที่มิใช่สภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติให้ความคุ้มครองผู้ขนส่งทั้งในกรณีที่ของนั้นก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายและในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ดำเนินการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์โดยให้ผู้ส่งรับผิดชอบใช้ให้แก่ผู้ขนส่ง จึงถือได้ว่าร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติให้ความคุ้มครองผู้ขนส่งในกรณีที่ผู้ส่งมิได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของมากกว่าที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้

3) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้อง ความไม่ครบถ้วน หรือความไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง

ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มาตรา 18⁴² ได้กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้อง ความไม่ครบถ้วน หรือความไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง ซึ่งรายละเอียดดังกล่าวมีดังนี้

(1) รายละเอียดที่ต้องแสดงไว้ในใบตราส่ง ซึ่งได้แก่ ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง สถานที่และวันที่รับมอบของ สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของ วิธีการในการบรรจุหีบห่อ รายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของในกรณีที่ของนั้นมีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ หมายเลขของหีบห่อ น้ำหนักรวมหรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น และคำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น

(2) รายละเอียดที่อาจแสดงได้ในใบตราส่ง ซึ่งได้แก่ ข้อความที่กำหนดไม่ให้มีการเปลี่ยนถ่ายรถ ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งตกลงชำระนอกจากค่าธรรมเนียมการรับขน จำนวนเงินที่

⁴² ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 18 บัญญัติว่า "ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง ดังต่อไปนี้

- (1) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา 12 วรรคหนึ่ง (1) (3) (5) (6) (7) (8) (9) และ (12)
- (2) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา 13
- (3) รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นที่ผู้ส่งให้ไว้เพื่อการออกใบตราส่ง หรือเพื่อจดแจ้งไว้ในใบตราส่ง"

ต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของ การแสดงราคาของและจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ คำสั่งเกี่ยวกับการประกันภัยที่ผู้ส่งให้ไว้แก่ผู้ขนส่ง กำหนดระยะเวลาดำเนินการขนส่งให้แล้วเสร็จ รายการของเอกสารที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง หรือรายการอื่นที่คู่สัญญาเห็นว่ามิใช่ประโยชน์ซึ่งได้ระบุไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ รายละเอียดดังกล่าวนี้ คู่สัญญาจะตกลงกันให้แสดงไว้ในใบตราส่งหรือไม่ก็ได้แต่หากมีการแสดงไว้ในใบตราส่ง รายละเอียดนั้นจะต้องมีความถูกต้องครบถ้วน และเพียงพอ

(3) รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นที่ผู้ส่งให้ไว้เพื่อการออกใบตราส่งหรือเพื่อจุดแจ้งไว้ในใบตราส่ง

ทั้งนี้ เหตุที่ร่างพระราชบัญญัติได้กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าวนี้ก็เนื่องมาจากรายละเอียดต่าง ๆ เหล่านี้เป็นสิ่งที่สำคัญซึ่งจะกระทบต่อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งโดยตรง ดังนั้น หากผู้ส่งไม่แจ้งรายละเอียดเหล่านี้ให้ครบถ้วนหรือแจ้งขาดตกบกพร่องไป ผู้ขนส่งก็ย่อมสามารถเรียกให้ผู้ส่งรับผิดชอบได้

อย่างไรก็ตาม มาตรา 18 วรรคสองได้บัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายละเอียดในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งร้องขอตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำการดังกล่าวในนามของผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งจัดแจ้งรายละเอียดไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอตามที่ผู้ส่งร้องขอ” ซึ่งจะเห็นได้ว่า กรณีดังกล่าวนี้เกิดจากการที่ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดแจ้งลงในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งร้องขอ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงให้ถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำการดังกล่าวในนามของผู้ส่งซึ่งก็คือให้ถือว่าผู้ส่งได้กระทำด้วยตนเองนั่นเอง อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งสามารถพิสูจน์เพิ่มเติมได้ว่าผู้ส่งได้ร้องขอให้ผู้ขนส่งจัดแจ้งโดยให้รายละเอียดครบถ้วน ถูกต้อง และเพียงพอแล้ว แต่การจัดแจ้งไม่ครบถ้วน ไม่ถูกต้อง หรือไม่เพียงพอ นั้นเกิดจากตัวผู้ขนส่งเอง ซึ่งหากผู้ส่งพิสูจน์ได้ ผู้ส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

4) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อรวมทั้งค่าเสียหายอันเกิดจากการนั้นด้วย

ความรับผิดชอบของผู้ส่งในกรณีนี้ ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดกับบุคคลอื่น หรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง แต่ผู้ส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบ

หากความบกพร่องนั้นสามารถเห็นประจักษ์ได้ หรือหากเห็นไม่ประจักษ์แต่ผู้ขนส่งรู้ถึงความบกพร่องนั้นในขณะรับมอบของและไม่ได้บันทึกข้อสงวนไว้ ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 19⁴³

อย่างไรก็ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้มีการบัญญัติในเรื่องความรับผิดของผู้ส่งในกรณีที่มีความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อไว้ การที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติไว้เช่นนี้จึงเป็นเพิ่มความรับผิดของผู้ส่งให้มากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อีกทั้งยังเป็นการกระตุ้นให้ผู้ส่งมีความรับผิดชอบและความระมัดระวังในการบรรจุหีบห่อมากยิ่งขึ้นอีกด้วย

3.2.4 สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง

ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่งไว้หลายประการ ซึ่งอาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) สิทธิในการจัดการของ

ผู้รับตราส่งจะเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของได้ในกรณีดังต่อไปนี้

ก) กรณีที่ผู้ส่งได้กำหนดไว้ในใบตราส่งให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 วรรคสี่⁴⁴

ข) กรณีที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบและผู้รับตราส่งเรียกให้ผู้ขนส่งมอบของหรือเรียกให้ส่งมอบใบตราส่งฉบับที่สองและได้รับมอบใบตราส่งนั้นแล้ว หรือมีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 24⁴⁵

⁴³ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 19 บัญญัติว่า “ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ เว้นแต่ความบกพร่องนั้นจะเห็นประจักษ์ หรือในกรณีที่ความบกพร่องนั้นไม่เห็นประจักษ์แต่ผู้ขนส่งได้รู้ถึงความบกพร่องนั้นในขณะรับมอบของ และได้บันทึกข้อสงวนตามมาตรา 14 ไว้”

⁴⁴ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 23 วรรคสี่บัญญัติว่า “ความในมาตรานี้ไม่ใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ส่งได้กำหนดไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่ง”

⁴⁵ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 24 บัญญัติว่า “สิทธิของผู้ส่งในการจัดการของตามมาตรา 23 ย่อมสิ้นสุดลง เมื่อ

ในกรณีที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนหรือได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบตราส่งฉบับที่สองและได้รับมอบใบตราส่งนั้นแล้ว ผู้รับตราส่งก็จะเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนับแต่นั้น ซึ่งหากมีเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งเกิดขึ้นหลังจากผู้รับตราส่งมีสิทธิจัดการของในกรณีนี้แล้ว ผู้รับตราส่งจะต้องใช้สิทธิของตนสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่บุคคลอื่น โดยให้ถือว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นเป็นผู้รับตราส่ง ซึ่งจะต้องนำบทบัญญัติในเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของมาใช้บังคับแก่กรณีนี้ด้วย ทั้งนี้ตามที่บัญญัติในมาตรา 16 วรรคสาม⁴⁶

อย่างไรก็ตาม เมื่อผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของแล้วไม่ว่าสิทธิดังกล่าวจะเกิดขึ้นจากกรณีใดก็ตาม ย่อมทำให้สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลง และผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง

2) สิทธิปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ

เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ ผู้รับตราส่งมีสิทธิปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของได้ แต่แม้ว่าผู้รับตราส่งจะได้ปฏิเสธไม่รับของนั้น ผู้รับตราส่งก็อาจเปลี่ยนใจเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนได้หากผู้ขนส่งยังไม่ได้รับคำสั่งจากผู้ส่งเป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 16 วรรคหนึ่งและวรรคสอง⁴⁷

(1) ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น หรือเรียกให้ผู้ขนส่งมอบใบตราส่งฉบับที่สองและได้รับมอบใบตราส่งนั้นแล้ว หรือ

(2) มีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

เมื่อสิทธิของผู้ส่งสิ้นสุดลงแล้ว ให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง”

⁴⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 16 วรรคสามบัญญัติว่า “ถ้าเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของตามวรรคหนึ่ง เกิดขึ้นหลังจากสิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลงตาม มาตรา 24 (1) ให้ผู้รับตราส่งใช้สิทธิของตนสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่บุคคลอื่น โดยนำบทบัญญัติในวรรคหนึ่ง และวรรคสองมาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าว และให้ถือว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นเป็นผู้รับตราส่ง”

⁴⁷ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 16 วรรคหนึ่งและวรรคสองบัญญัติว่า “หลังจากที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น

3) สิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่มีการส่งมอบซั๊กซ่า

สิทธิเรียกร้องในกรณีที่มีการส่งมอบซั๊กซ่า นั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มาตรา 26 ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อการส่งมอบซั๊กซ่าในการที่มีการส่งมอบซั๊กซ่า โดยการส่งมอบซั๊กซ่า นั้น ได้แก่ กรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด หรือกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร หากมิได้มีการกำหนดเวลาส่งมอบไว้

แต่ทั้งนี้ ผู้รับตราส่งสามารถที่จะเลือกใช้สิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งตามบัญญัติไว้ในมาตรา 27 วรรคหนึ่ง⁴⁸ ได้โดยผู้รับตราส่งอาจจะเลือกรับของโดยไม่เรียกค่าเสียหาย หรือรับของและเรียกค่าเสียหาย หรือไม่รับของและเรียกค่าเสียหายก็ได้ ซึ่งค่าเสียหายดังกล่าว ได้แก่ ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับตราส่งมีสิทธิได้รับจากผู้ขนส่งในกรณีที่มีการส่งมอบซั๊กซ่า นั้นเอง *

อย่างไรก็ตาม หากกำหนดเวลาส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่า 30 วันนับแต่วันที่ครบกำหนดเวลาส่งมอบของหรือในกรณีที่กำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่า 60 วันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ขนส่ง ซึ่งมาตรา 27 วรรคสอง⁴⁹ ให้ถือว่าของนั้นสูญหายสิ้นเชิง ซึ่งจะทำให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิงได้ เว้นแต่จะมีหลักฐานแสดงว่าของนั้นยังมิได้สูญหาย

ในระหว่างที่ผู้ขนส่งยังมิได้รับคำสั่งจากผู้ส่งตามวรรคหนึ่ง ผู้รับตราส่งอาจเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตนได้ แม้ผู้รับตราส่งจะได้ปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของตามวรรคหนึ่งก็ตาม”

⁴⁸ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 27 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของ แล้วแต่กรณี ให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (1) รับของ
- (2) รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบซั๊กซ่า หรือ
- (3) ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบซั๊กซ่า”

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.6.1

⁴⁹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 27 วรรคสองบัญญัติว่า “ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้น ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมิได้สูญหาย”

4) หน้าที่ในการโต้แย้งเป็นหนังสือในกรณีที่ของสูญหายบางส่วนหรือเสียหาย

เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของจากผู้ขนส่งแล้ว มาตรา 25⁵⁰ ได้กำหนดให้ในกรณีที่ผู้รับตราส่งเห็นประจักษ์ว่าของได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ในการโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งในขณะที่รับมอบของถึงความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว แต่หากในขณะรับมอบของผู้รับตราส่งไม่เห็นถึงความสูญหายบางส่วนหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในเจ็ดวันทำการนับแต่วันที่ได้รับมอบของ ทั้งนี้ หากผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือ ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง กล่าวคือ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าของที่ผู้รับตราส่งได้รับมอบมาจากผู้ขนส่งนั้นไม่ได้สูญหายบางส่วนหรือไม่ได้เสียหายแต่อย่างใดซึ่งหน้าที่ในการพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าวนี้ก็จะตกอยู่กับผู้รับตราส่งเอง

ทั้งนี้ มีข้อที่น่าสังเกต คือ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ได้มีการบัญญัติในเรื่องของการที่ของที่ส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งนั้นมีการสูญหายหรือเสียหายโดยได้บัญญัติไว้ในมาตรา 623⁵¹ ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณี ได้แก่

- ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นเห็นเป็นประจักษ์ หากผู้รับตราส่งได้รับของนั้นไว้โดยมิได้อัดเอื้อนและได้ใช้ค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายนั้น ซึ่งการที่ผู้รับตราส่งอัดเอื้อน เช่น ผู้รับตราส่งแจ้งให้

⁵⁰ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 25 บัญญัติว่า “เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของ หากเห็นประจักษ์ว่าของนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหายหรือสภาพแห่งของที่เสียหายในขณะที่รับมอบของ หากการสูญหายบางส่วนหรือเสียหายนั้นไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในเจ็ดวันทำการนับแต่วันที่ได้รับมอบของ

ในกรณีที่ผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือตามวรรคหนึ่ง ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง”

⁵¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 623 บัญญัติว่า “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลงในเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยมิได้อัดเอื้อน และได้ใช้ค่าระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้มีให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ

อนึ่งบทบัญญัติทั้งหลายนี้ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีการทุจริตหรือระมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้”

ผู้ขนส่งทราบถึงความสูญหายหรือเสียหายในขณะรับมอบของ หรือมีการทักท้วง เป็นต้น โดยการยึดเงื่อนไขอาจจะไม่จำเป็นต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรก็ได้ดังตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5203/2543 ตามรายงานการตรวจสอบสินค้าซึ่งจำเลยทำการขนส่งให้กับบริษัท ท. ได้ระบุไว้ว่า เมื่อสินค้ามาถึงและ ก่อนนำเข้าคลังสินค้า กล่องบรรจุสินค้า 1 หีบห่อจากทั้งหมด 5 หีบห่ออยู่ในสภาพเปื่อยกชื้น ส่วนสภาพความเสียหายของสินค้า ไม่อาจมองเห็นได้และไม่สามารถวิเคราะห์สภาพของเครื่องจักรที่อยู่ภายในเนื่องจากสินค้าดังกล่าวประกอบด้วยอุปกรณ์ทางไฟฟ้าที่สลัษับซ้อน ดังนั้น การที่บริษัท ท. ได้รับสินค้าไว้โดยมีรายงานความเสียหายของสินค้ามาพร้อมด้วยนั้น จะถือว่าบริษัท ท. รับเอาสินค้าหรือของไว้โดยไม่ยึดเงื่อนไขไม่ได้ จำเลยจึงยังไม่หลุดพ้นความรับผิดตาม ป.พ.พ. มาตรา 623 วรรคแรก ส่วนการอ้างประโยชน์ตามมาตรา 623 วรรคสอง ในกรณีความชำรุดบกพร่องมิได้ปรากฏแต่สภาพภายนอกซึ่งเจ้าของสินค้าต้องบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งภายใน 8 วัน นับแต่วันรับมอบนั้น ต้องปรากฏว่ามีการรับของโดยมิได้ยึดเงื่อนไขและมีการจ่ายค่าระวางแล้ว ตามมาตรา 623 วรรคแรกด้วย ความรับผิดของจำเลยจึงจะสิ้นสุดลง เมื่อข้อเท็จจริงถือไม่ได้ว่า บริษัท ท. ผู้รับตราส่งได้รับของไว้โดยไม่ยึดเงื่อนไข แม้ว่าผู้รับตราส่งจะมีได้แจ้งเกี่ยวกับ ความเสียหายให้จำเลยทราบภายใน 8 วัน ก็ตาม ความรับผิดของจำเลยก็ยังไม่สิ้นสุดลง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8530/2549 ขณะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้เอาประกันภัย สินค้าพิพาทมีสภาพกล่องที่เปียกน้ำ เปื่อย บวมยุบ ฉีกขาด และบางส่วนไม่ได้วางอยู่บนฐานรอง ซึ่งกล่องที่ไม่ได้วางอยู่บนฐานรองนี้แตกต่างจากสภาพสินค้าขณะที่จำเลยรับมอบไว้จากผู้ส่งตามใบตราส่ง ซึ่งระบุว่าสินค้าพิพาทมี 167 กล่อง วางอยู่บนฐานรองรวม 12 ฐาน ขณะที่พนักงานของผู้เอาประกันภัยได้ถ่ายภาพเพื่อเก็บหลักฐานความเสียหายที่ปรากฏในเบื้องต้นนั้น ได้มีการแสดงออกถึงการที่ยังไม่ยอมรับว่าสินค้าที่จำเลยส่งมอบอยู่ในสภาพเรียบร้อยให้พนักงานขับรถและส่งของของจำเลยได้ทราบแล้ว แม้พนักงานของผู้เอาประกันภัยจะลงลายมือชื่อรับสินค้านั้นไว้ก็เพราะปรากฏในเบื้องต้นว่าสินค้าส่งมาครบถ้วนเท่าจำนวนกล่องที่ระบุไว้ในใบตราส่งเท่านั้น จะถือว่าผู้เอาประกันภัยรับเอาสินค้านั้นไว้โดยไม่ยึดเงื่อนไขไม่ได้ จำเลยจึงยังไม่หลุดพ้นความรับผิดตาม ป.พ.พ. มาตรา 623 วรรคแรก ส่วนการอ้างประโยชน์ตามมาตรา 623 วรรคสอง ในกรณีความชำรุดบกพร่องมิได้ปรากฏแต่สภาพภายนอกซึ่งเจ้าของสินค้าต้องบอกกล่าวภายใน 8 วัน นับแต่วันรับมอบนั้น กรณีตามมาตรา 623 วรรคสอง ต้องปรากฏว่ามีการรับของโดยไม่ยึดเงื่อนไขและมีการจ่ายค่าระวางพาหนะแล้ว ตามมาตรา 623 วรรคแรกด้วย ความรับผิดของจำเลยจึงจะสิ้นสุดลง เมื่อข้อเท็จจริงถือไม่ได้ว่าผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับตราส่งได้รับของไว้โดยไม่ยึดเงื่อนไขแล้ว

แม้ผู้รับตราส่งจะมีได้แจ้งเกี่ยวกับความเสียหายให้จำเลยทราบภายใน 8 วัน ก็ตาม ความรับผิดชอบของจำเลยก็ยังไม่สิ้นสุดลง

- ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์ หากผู้รับตราส่งได้บอกกล่าวให้ผู้ขนส่งทราบถึงความสูญหายหรือเสียหายภายใน 8 วันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายนั้น ซึ่งในการบอกกล่าวนี้อาจจะเป็นการบอกกล่าวด้วยวาจาหรือเป็นลายลักษณ์อักษรก็ได้

เมื่อนำร่างพระราชบัญญัติ ฯ มาพิจารณาเทียบเคียงกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะเห็นว่า หากขงมีการสูญหายบางส่วนหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ มีหน้าที่ในการโต้แย้งเป็นลายลักษณ์อักษรด้วยการทำเป็นหนังสือไม่ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นจะเห็นประจักษ์หรือไม่ แม้ว่าจะมีระยะเวลาในการโต้แย้งเป็นหนังสือที่แตกต่างกันก็ตาม ในขณะที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้รับตราส่งไม่จำเป็นต้องมีการโต้แย้งเป็นลายลักษณ์อักษร แต่อาจมีการโต้แย้งโดยการแสดงออกหรือโดยวิธีอื่นใดอันถือได้ว่าเป็นการยึดถือและได้มีการชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์แล้ว ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นเห็นประจักษ์ หรือในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งก็ไม่จำเป็นต้องโต้แย้งเป็นลายลักษณ์อักษร แต่อาจบอกกล่าวด้วยวาจาแก่ผู้ขนส่งถึงความสูญหายหรือเสียหายนั้น ดังนั้น ในเรื่องของการโต้แย้งถึงความสูญหายหรือเสียหายนี้ถือได้ว่า ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติหลักเกณฑ์ไว้เคร่งครัดกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

สำหรับในกรณีที่ผู้รับตราส่งมิได้มีการโต้แย้งถึงความสูญหายหรือเสียหายนั้น เห็นว่า ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายเห็นประจักษ์ หากผู้รับตราส่งรับของไว้โดยมิได้อัดเอื้อนหรือได้ทำการอัดเอื้อนแต่มิได้ชำระค่าระวางพาหนะ หรือได้ทำการอัดเอื้อนและได้ชำระค่าระวางพาหนะแต่มิได้ชำระค่าอุปกรณ์ ผู้ขนส่งก็จะหลุดพ้นจากความรับผิดที่ ส่วนในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์ หากผู้รับตราส่งมิได้บอกกล่าวถึงความสูญหายหรือเสียหายให้ผู้ขนส่งทราบภายใน 8 วันนับแต่วันส่งมอบ ผู้ขนส่งก็จะหลุดพ้นจากความรับผิดเช่นเดียวกัน แต่ตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ หากผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นเห็นประจักษ์ซึ่งจะต้องโต้แย้งในขณะรับมอบของหรือกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นไม่เห็นประจักษ์ ซึ่งจะต้องโต้แย้งภายใน 7 วันนับแต่วันรับมอบของ ก็ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ซึ่งหากผู้รับตราส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าของที่ได้รับมอบจากผู้ขนส่งนั้นไม่ตรงตามที่ระบุไว้ใน

ใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายนั้น ซึ่งถือได้ว่าในกรณีที่ผู้รับตราส่งมิได้มีการโต้แย้งถึงความสูญหายหรือเสียหายนี้ บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติ ฯ นั้นย่อมเป็นประโยชน์แก่ผู้รับตราส่งมากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

อีกทั้งในมาตรา 623 วรรคสามยังได้มีการบัญญัติถึงในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงซึ่งเป็นความผิดของผู้ขนส่ง หากของที่ส่งมอบมีการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวโดยที่ผู้รับตราส่งไม่จำเป็นต้องติดเงื่อนไขหรือบอกกล่าวแต่อย่างใดซึ่งถือว่าเป็นการบัญญัติให้ความคุ้มครองแก่ผู้รับตราส่งที่มากกว่าที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้บัญญัติไว้

3.2.5 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ อาจแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

3.2.5.1 สิทธิของผู้ขนส่ง

- 1) สิทธิในการได้รับค่าธรรมเนียมการรับขนและสิทธิยึดหน่วงของ

ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 12 วรรคหนึ่ง (10) กำหนดให้ในการออกใบตราส่งนั้นจะต้องระบุค่าธรรมเนียมการรับขนไว้ในใบตราส่ง และได้ให้คำนิยามไว้ในมาตรา 3 ว่า “ค่าธรรมเนียมการรับขน หมายความว่า ค่าระวาง และบรรดาค่าธรรมเนียมที่เกิดขึ้นจากการรับขนของ” ส่วน “ค่าระวาง หมายความว่า บำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนของ” ซึ่งเมื่อพิจารณาประกอบกันจะเห็นว่า ค่าธรรมเนียมการรับขนตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ คือ บำเหน็จที่ผู้ขนส่งจะได้รับอันเนื่องมาจากการรับขนของ รวมถึงค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการรับขนของนั้น ซึ่งบำเหน็จและค่าธรรมเนียมดังกล่าวนี้จะต้องมีการระบุไว้ในใบตราส่งด้วย ทั้งนี้แม้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้บัญญัติไว้โดยชัดเจนให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าธรรมเนียมการรับขนแต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 23 ที่บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าธรรมเนียมการรับขนตามส่วนที่ได้ดำเนินการตามที่ผู้ส่งได้ใช้สิทธิจัดการของ * จึงอาจตีความได้ว่าผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับ

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.3.1

ค่าธรรมเนียมการรับขนมิใช่มีสิทธิได้รับเพียงค่าระวางพาหนะเท่านั้น* ทั้งนี้ โดยหลัก ผู้ส่งมีหน้าที่ชำระค่าระวางพาหนะเนื่องจากเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่ง แต่ในการทำสัญญานั้นผู้ส่งกับผู้ขนส่งอาจตกลงกันให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้ชำระค่าระวางพาหนะได้⁵² กล่าวคือ หากมีการตกลงกันให้ชำระค่าระวางพาหนะที่ต้นทาง ผู้ส่งก็จะเป็นผู้ชำระ แต่หากมีการตกลงกันให้เก็บค่าระวางพาหนะที่ปลายทาง ผู้รับตราส่งก็จะเป็นผู้ชำระค่าระวางพาหนะ⁵³

ทั้งนี้ สิ่งที่จะต้องพิจารณา คือ ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง บุคคลใดจะเป็นผู้มีหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียมการรับขนให้แก่ผู้ขนส่ง จำเป็นจะต้องกำหนดหน้าที่ไว้ชัดเจนหรือไม่ว่าผู้ใดจะเป็นผู้ชำระค่าธรรมเนียมการรับขน ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า แม้ในอนุสัญญา CMR มาตรา 13 วรรคสองจะได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าให้เป็นที่หน้าที่ของผู้รับตราส่งในการชำระค่าธรรมเนียมการรับขนก็ตาม แต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กลับมิได้บัญญัติไว้ว่าผู้ใดมีหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียมการรับขน โดยมีการให้สิทธิระหว่างคู่สัญญาในการตกลงกัน และถึงแม้ในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS มิได้มีการบัญญัติถึงสิทธิดังกล่าวไว้ แต่เมื่อพิจารณารูปแบบใบตราส่งแนบท้ายภาคผนวก** ปรากฏว่า ได้มีการกำหนดช่องสำหรับผู้มีหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียมการรับขนโดยมีทั้งช่องผู้ส่งและผู้รับตราส่ง นอกจากนี้ยังมีช่องสำหรับคำสั่งเกี่ยวกับการชำระค่าธรรมเนียมการรับขนซึ่งมีทั้งช่องชำระแล้วและเรียกเก็บ แสดงให้เห็นว่าภาคผนวกดังกล่าว แม้จะมีได้มีการบัญญัติไว้ชัดเจนในเรื่องหน้าที่ในการชำระค่าธรรมเนียมการรับขน แต่จากรูปแบบใบตราส่งก็อาจตีความได้ว่า ภาคผนวกดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ให้ผู้ส่งและผู้ขนส่งตกลงกันว่าจะให้ผู้ใดในระหว่างผู้ส่งและผู้รับตราส่งเป็นผู้ชำระค่าธรรมเนียมการรับขน อีกทั้งในภาคผนวกดังกล่าวยังได้มีการกำหนดไว้ในข้อ 4 (a) (ii)⁵⁴ ว่ารูปแบบของใบตราส่งให้เป็นไปตามรูปแบบที่แนบท้ายภาคผนวกนี้ ซึ่งภาคผนวกนี้ย่อมมีผลผูกพันประเทศไทยด้วย ดังนั้น ร่าง

* ค่าระวางพาหนะเป็นบำเหน็จที่ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับเพื่อการรับขนของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ส่วนค่าธรรมเนียมการรับขนตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. นั้นเป็นบำเหน็จที่ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับเพื่อการรับขนของซึ่งถือเป็นค่าระวาง รวมทั้งค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการรับขนของด้วย

⁵² ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายจ่าางแรงงาน จ่าางทำาของ รับขน, หน้า 298.

⁵³ เรื่องเดียวกัน

** ดูใบตราส่งแนบท้ายภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

⁵⁴ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 4 (a) (ii) บัญญัติว่า "The consignment note shall conform to the model in the attachment, ..."

พระราชบัญญัติฉบับนี้จึงไม่ควรบัญญัติหน้าที่ในการชำระค่าธรรมเนียมการรับขนว่าเป็นหน้าที่ของผู้รับตราส่งดังเช่นอนุสัญญา CMR แต่ควรให้เป็นสิทธิของผู้ส่งและผู้ขนส่งตกลงกันว่าหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียมการรับขนจะเป็นของผู้ใดเพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

นอกจากนี้ สิ่งที่จะต้องพิจารณาคือ ในกรณีที่ผู้ขนส่งเรียกให้ผู้รับตราส่งชำระค่าธรรมเนียมการรับขน แต่ผู้รับตราส่งปฏิเสธ ผู้ขนส่งจะมาเรียกให้ผู้ส่งชำระแทนได้หรือไม่นั้น ในกรณีนี้มีความเห็นแยกเป็น 2 แนวทาง ดังนี้

แนวทางที่หนึ่ง เห็นว่า ผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาสามารถฟ้องให้ผู้ส่งรับผิดชอบได้โดยตรงตามคำพิพากษาของศาลฎีกาซึ่งได้เคยมีคำวินิจฉัยไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2843/2546* โดยได้วินิจฉัยให้ผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งโดยตรงสามารถฟ้องให้ผู้ส่งรับผิดชอบใช้ค่าระวางพาหนะและค่าใช้จ่ายส่วนที่ตนยังไม่ได้รับได้

แนวทางที่สอง เห็นว่า ผู้ส่งไม่จำเป็นต้องชำระค่าระวางพาหนะเนื่องมาจากหลักสัญญาต้องเป็นสัญญาและไม่มีกฎหมายกำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่ชำระค่าระวางพาหนะ ซึ่งหากผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าระวางพาหนะ ผู้ขนส่งก็ควรใช้สิทธิยึดหน่วงตามมาตรา 630 โดยไม่ควรส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง⁵⁵

ความเห็นทั้งสองแนวทางนี้เป็นความเห็นในเรื่องการรับขนภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวทางที่สอง เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้กำหนดหน้าที่ในการชำระค่าระวางพาหนะว่าเป็นของผู้ใด ซึ่งผู้ซื้อและผู้ขายย่อมมีการตกลงกันในสัญญาซื้อขายว่าใครจะเป็นผู้มีหน้าที่ชำระค่าระวางพาหนะ ส่วนใครจะเป็นผู้ชำระค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่งก็จะเป็นไปตามสัญญาฉบับที่ผู้ส่งได้ตกลงไว้กับผู้ขนส่งซึ่งถือเป็นอีกส่วนหนึ่ง ซึ่งหากเกิดปัญหาว่า ในกรณีที่ผู้ซื้อได้ตกลงกับผู้ขายในสัญญาซื้อขายว่าตนจะเป็นผู้

* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2843/2546 แม้โจทก์ผู้ขนส่งและจำเลยซึ่งเป็นผู้ส่งจะตกลงกันให้เก็บค่าระวางและค่าใช้จ่ายส่วนที่ 2 จากผู้ซื้อที่ปลายทางไม่ได้ แต่ก็ไม่ได้ตกลงกันไว้ว่าในกรณีที่โจทก์เรียกเก็บค่าใช้จ่ายส่วนที่ 2 จากผู้ซื้อที่ปลายทางไม่ได้ โจทก์สิ้นสิทธิที่จะเรียกร้องเอาจากจำเลย ทั้งในใบตราส่งก็ไม่ได้ระบุจำนวนค่าระวางไว้และไม่ได้มีเงื่อนไขใด ๆ ว่าหากเรียกเก็บจากผู้ซื้อไม่ได้แล้วโจทก์หมดสิทธิเรียกเอาจากจำเลย เมื่อโจทก์กับจำเลยเป็นคู่สัญญาฉบับหนึ่งของทางอากาศกันโดยตรง โจทก์จึงฟ้องจำเลยในฐานะคู่สัญญาให้รับผิดชอบใช้ค่าระวางและค่าใช้จ่ายส่วนที่ยังไม่ได้รับชำระได้

⁵⁵ ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายจางแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 299.

ชำระค่าระวางพาหนะ และในสัญญาฉบับรับขน ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาฉบับรับขนกับผู้ขนส่งจึงมีฐานะเป็นผู้ส่งได้มีการตกลงกับผู้ขนส่งว่าให้เก็บค่าระวางพาหนะที่ปลายทาง ซึ่งในกรณีนี้ผู้ซื้อก็จะเป็นผู้รับตราส่งและมีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่งด้วย ดังนั้น หากผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ควรใช้สิทธิตามที่กฎหมายกำหนดคือ ใช้สิทธิยึดหน่วงของนั้นไว้จนกว่าผู้รับตราส่งจะชำระค่าระวางพาหนะ เว้นแต่ผู้รับตราส่งจะหาประกันมาให้ตามควร โดยผู้ขนส่งไม่ควรใช้สิทธิฟ้องให้ผู้ส่งชำระค่าระวางพาหนะแทนผู้รับตราส่งเนื่องจากการฟ้องนั้นมีขั้นตอนที่ยุ่งยากกว่า อีกทั้งยังเป็นการผลักรถให้แก่ผู้ส่งเพราะนอกจากผู้ส่งจะต้องชำระค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่งตามสัญญาซื้อขายแล้ว ผู้ส่งยังจะต้องไปใช้สิทธิไล่เบี่ยเอาจากผู้รับตราส่งอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม สิทธิในการยึดหน่วงของนั้นย่อมใช้ได้กับการรับขนภายใต้กฎหมายที่มีการบัญญัติให้สิทธิไว้อย่างชัดเจนเท่านั้น กล่าวคือ การรับขนภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และการรับขนภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 630⁵⁶ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของไว้ก่อนได้เพื่อเป็นประกันค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ซึ่งค่าระวางพาหนะดังกล่าวนี้ก็คือ บำเหน็จจันจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ขนส่ง ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 610 วรรคสอง⁵⁷ นั่นเอง ส่วนพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 15⁵⁸ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์แห่งค่าระวางหรือจนกว่าผู้รับตราส่งจะให้ประกันตามควร ดังนั้น หากมีปัญหาดังกล่าวข้างต้นเกิดขึ้น ผู้ขนส่งก็สามารถใช้สิทธิยึดหน่วงของได้โดยไม่ต้องใช้สิทธิฟ้องให้ผู้ส่งชำระค่าระวางพาหนะแทนผู้รับตราส่ง อีกทั้งเมื่อพิจารณาในอนุสัญญา CMR เองก็ได้มีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจนในมาตรา 13 วรรคสอง⁵⁹ โดย

⁵⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 630 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงเอาของไว้ก่อนได้ตามที่จำเป็น เพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์”

⁵⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 610 บัญญัติว่า “บำเหน็จจันจะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของนั้น เรียกว่าค่าระวางพาหนะ”

⁵⁸ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 15 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง หรือจนกว่าผู้รับตราส่งจะได้จัดให้มีประกันตามควร”

⁵⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 13 วรรคสองบัญญัติว่า “The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the

ให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้ชำระค่าธรรมเนียมการรับขนที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง และหากผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าธรรมเนียมดังกล่าว ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยึดหน่วงของที่รับขนได้ เว้นแต่ผู้รับตราส่งจะให้ประกันตามสมควร

แต่เมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ฯ ไม่ปรากฏว่ามีการบัญญัติถึงสิทธิยึดหน่วงของผู้ขนส่งไว้แต่อย่างใด หากเกิดกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ยอมชำระค่าธรรมเนียมการรับขน ผู้ขนส่งจะมีสิทธิอย่างไร ซึ่งในกรณีนี้เห็นว่า ผู้ขนส่งสามารถเลือกใช้สิทธิได้ 2 กรณี อันได้แก่

กรณีที่หนึ่ง คือ ผู้ขนส่งจะต้องไปเรียกเอาแก่ผู้ส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาตามสัญญา รับขนกับตนโดยตรงและหากผู้ส่งไม่ยอมชำระก็อาจใช้สิทธิทางศาลต่อไปซึ่งจะก่อให้เกิดความยุ่งยากแก่ผู้ขนส่งเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังก่อให้เกิดความยุ่งยากแก่ผู้ส่งในการใช้สิทธิไล่เบียดเอาแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาซื้อขายในภายหลังด้วย

กรณีที่สอง คือ ผู้ขนส่งอาจใช้สิทธิยึดหน่วงของที่รับขนได้โดยอาศัยหลักทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 241⁶⁰ โดยสามารถยึดหน่วงของนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าธรรมเนียมการรับขน แต่หากผู้รับตราส่งได้หาประกันมาไว้ให้ตามสมควร ผู้รับตราส่งก็สามารถเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนได้ตามมาตรา 249⁶¹

อย่างไรก็ตาม แม้ผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะมีสามารถเลือกใช้สิทธิได้ใน 2 กรณีข้างต้น แต่เนื่องจากกฎหมายที่เกี่ยวกับการรับขนของ อันได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และอนุสัญญา CMR ก็ได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะในการให้สิทธิผู้ขนส่งยึดหน่วงของไว้ได้หากมิได้รับชำระค่าระวางพาหนะดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงควรมีการบัญญัติถึง

consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee."

⁶⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 241 บัญญัติว่า "ผู้ใดเป็นผู้ครองทรัพย์สินของผู้อื่น และมีหนี้อันเป็นคุณประโยชน์แก่ตนเกี่ยวกับทรัพย์สินซึ่งครองนั้นไซ้ร์ ท่านว่าผู้นั้นจะยึดหน่วงทรัพย์สินนั้นไว้จนกว่าจะได้รับชำระหนี้ก็ได้ แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้ใช้บังคับ เมื่อหนี้นั้นยังไม่ถึงกำหนด

อนึ่ง บทบัญญัติในวรรคก่อนนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับ ถ้าการที่เข้าครอบครองนั้นเริ่มมาแต่การอันใดอันหนึ่งซึ่งไม่ชอบด้วยกฎหมาย"

⁶¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 249 บัญญัติว่า "ลูกหนี้จะเรียกร้องให้ระงับสิทธิยึดหน่วงด้วยหาประกันไว้ได้ตามสมควรก็ได้"

สิทธิของผู้ขนส่งในการใช้สิทธิยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าธรรมเนียมการรับขนหรือจนกว่าผู้รับตราส่งจะได้ให้ประกันตามสมควรไว้เป็นการเฉพาะเช่นเดียวกัน

2) สิทธิในการได้รับค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการถามเอาคำสั่งและปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ

ก่อนที่ของจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของตามสัญญากลายเป็นพ้นวิสัยหรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินต่อไปได้แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของหรือในกรณีที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบแล้ว มีเหตุทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แล้วแต่กรณี ซึ่งเมื่อผู้ขนส่งได้รับคำสั่งและได้ปฏิบัติตามคำสั่งนั้นแล้ว ผู้ขนส่งก็ย่อมมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปได้ตามที่มาตรา 17 ได้บัญญัติไว้ว่า “ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการถามเอาคำสั่งและการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของตามมาตรา 15 หรือผู้ส่งตามมาตรา 16 แล้วแต่กรณี”

3) สิทธิในการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหาย

ผู้ขนส่งจะมีสิทธิในการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายก็ต่อเมื่อเป็นกรณีที่ของนั้นจะเกิดอันตรายหรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นอย่างแน่ชัดตามมาตรา 22⁶² กล่าวคือ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะผู้ส่งจะได้แจ้งถึงสภาพแห่งของอันอาจก่อให้เกิดอันตรายและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบแล้วหรือไม่ก็ตาม* ถ้าหากปรากฏในภายหลังจากนั้นว่าของนั้นจะเกิดอันตรายหรือจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่น ผู้ขนส่งก็ยังมีสิทธิที่จะใช้วิธีการในการป้องกัน

⁶² ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 22 บัญญัติว่า “ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แม้ผู้ส่งได้ปฏิบัติตามมาตรา 21 และผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายหรือเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง นอกจากผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการนั้นจากผู้ส่งด้วย”

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.3.2

อันตรายที่จะเกิดขึ้นจากของนั้นได้ไม่ว่าจะกระทำโดยการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลายของนั้น หรือทำให้ของนั้นหมดฤทธิ์ ซึ่งเป็นการบัญญัติเพื่อมุ่งคุ้มครองบุคคลอื่นซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับสัญญารับขนแต่อาจจะได้รับอันตรายหรือความเสียหายจากสภาพแห่งของนั้น และหากผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังแห่งของนั้นซึ่งอาจจะเนื่องจากผู้ส่งมิได้แจ้งให้ทราบ ผู้ขนส่งยังสามารถเรียกร้องค่าใช้จ่ายจากการขนถ่ายของ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ได้ด้วย

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตคือ บทบัญญัติในมาตรา 22 วรรคสองและมาตรา 21 วรรคสองนั้นได้มีการบัญญัติไว้คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ มาตรา 21 วรรคสองได้กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี หากผู้ส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ ส่วนมาตรา 22 วรรคสองได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์จากผู้ส่ง หากผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง ซึ่งอาจตีความได้ว่ากรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพแห่งของดังกล่าวก็เนื่องมาจากผู้ส่งมิได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ขนส่งจึงมีสิทธิที่จะได้รับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์จากผู้ส่งซึ่งก็คือกรณีตามมาตรา 21 วรรคสองนั่นเอง ดังนั้น บทบัญญัติในส่วนนี้จึงอาจมีความซ้ำซ้อนกันและอาจทำให้เกิดความสับสนได้

4) สิทธิในการจัดการของที่รับขน

ในบางกรณีเมื่อของที่รับขนไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบอาจมีเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของนั้นให้แก่ผู้รับตราส่งได้ เช่น ผู้ขนส่งหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ เป็นต้น ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องเก็บรักษาของนั้นไว้จึงเป็นการเพิ่มภาระและทำให้เกิดความยุ่งยากแก่ผู้ขนส่ง ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงได้บัญญัติไว้ในมาตรา 16 วรรคหนึ่ง⁶³ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นซึ่งอาจแยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณี กล่าวคือ

⁶³ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 16 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า “หลังจากที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น”

กรณีี่หนึ่ง เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบแล้ว หากมีเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ เช่น หาด่วนผู้รับตราส่งไม่พบ เป็นต้น ผู้ขนส่งจะต้องถามผู้ส่งว่าจะให้จัดการกับของนั้นอย่างไร และหากผู้ส่งมีคำสั่งอย่างไรผู้ขนส่งก็ต้องปฏิบัติตามนั้น ซึ่งในกรณีนี้ถือว่าผู้ส่งยังมีสิทธิจัดการของนั้นได้

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น หรือได้รับมอบใบตราส่งฉบับที่สองตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 24 (1) แล้ว ซึ่งในกรณีนี้ สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งจะสิ้นสุดลงและสิทธิดังกล่าวจะตกแก่ผู้รับตราส่ง

กรณีี่สอง เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบแล้ว หากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ในกรณีนี้ ผู้ขนส่งจะเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้น แต่ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้กำหนดว่าการจัดการของของผู้ขนส่งนั้นจะต้องดำเนินการอย่างไร ผู้ขนส่งจึงมีสิทธิที่จะจัดการกับของนั้นอย่างไรก็ได้ ซึ่งอาจเกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เช่น หากของนั้นเป็นของที่เน่าเสียได้ง่ายหรือหากเก็บของนั้นไว้ผู้ขนส่งอาจได้รับความเสียหาย หรือหากผู้ขนส่งไม่ประสงค์ที่จะเก็บของนั้นไว้ ผู้ขนส่งจะต้องดำเนินการอย่างไรและหากมีการดำเนินการไปแล้วจะต้องรับผิดชอบหรือชดใช้ค่าเสียหายต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งหรือไม่ อย่างไร

เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ปรากฏว่า ได้มีการบัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในมาตรา 631⁶⁴ โดยผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของที่รับขนได้ หากหาด่วนผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของ โดยจะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวให้ผู้ส่งทราบทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งก่อนว่าจะให้ปฏิบัติอย่างไร และหากมีพฤติการณ์ขัดขวางให้ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ เช่น เส้นทาง

⁶⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 631 บัญญัติว่า “ถ้าหาด่วนผู้รับตราส่งไม่พบก็ดี หรือถ้าผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของก็ดี ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันทีและถามเอาคำสั่งของผู้ส่ง

ถ้าหากว่าพฤติการณ์ขัดขวางไม่สามารถจะทำได้ดังนั้นก็ดี หรือถ้าผู้ส่งละเลยเสียไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควรก็ดี หรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติให้เป็นไปได้ก็ดี ท่านว่าผู้ขนส่งมีอำนาจที่จะเอาของฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ได้

ถ้าของนั้นเป็นลหุภัณฑ์ของสดเสียได้ และการหน่วงช้าไว้ย่อมเป็นการเสี่ยงความเสียหายก็ดี หรือถ้าราคาของนั้นดูไม่น่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ก็ดี ผู้ขนส่งจะเอาของนั้นออกขายทอดตลาดเสียก็ได้

หนึ่งการเอาของไปฝากหรือเอาออกขายทอดตลาดเช่นนั้น ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิให้ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าและผู้ขนส่งละเลยเสียไม่บอกกล่าวไว้ ท่านว่า จะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหาย”

คมนาคมถูกน้ำตัดขาด เกิดความขัดข้องในระบบการสื่อสาร เป็นต้น⁶⁵ หรือผู้ส่งละเลยไม่ส่งคำสั่งมาภายในเวลาอันสมควรหรือคำสั่งนั้นไม่สามารถปฏิบัติได้ เช่น ให้เก็บของไว้จนกว่าจะหาตัวผู้รับตราส่งพบซึ่งจะเป็นผลเสียหายแก่ผู้ส่งมากเกินควร⁶⁶ ผู้ขนส่งจึงมีสิทธินำของที่รับขนนั้นไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ หรือหากของนั้นเป็นของเน่าเสียง่ายและการหน่วงช้าไว้จะเสี่ยงต่อความเสียหาย หรือหากราคาของนั้นไม่คุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ผู้ขนส่งก็มีสิทธินำของนั้นออกขายทอดตลาดได้ แต่ทั้งนี้ไม่ว่าผู้ขนส่งจะจัดการวิธีใด ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งโดยทันที เว้นแต่จะไม่สามารถบอกกล่าวได้ โดยในการจัดการของนี้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เว้นแต่ผู้ขนส่งละเลยไม่ส่งคำบอกกล่าวในการจัดการของนั้นให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบ

เมื่อนำของออกขายทอดตลาดแล้วได้เงินจำนวนเท่าใดก็นำมาหักไว้เป็นเงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ และหากยังมีเงินเหลืออยู่จึงให้ส่งคืนให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 632⁶⁷

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ปรากฏว่า ได้มีการบัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในมาตรา 23 ว่า “ในกรณีที่หาตัวผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่ง

หากมีพฤติการณ์ชัดขวางไม่สามารถจะบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งได้ทันที หรือไม่อาจถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่งได้ หรือผู้ตราส่งละเลยไม่ส่งคำสั่งนั้นมาในเวลาอันควรหรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติได้ หากของนั้นได้พ้นจากอารักขาภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยศุลกากรแล้วให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธินำของนั้นออกขาย ทำลาย หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความเหมาะสมและจำเป็น

⁶⁵ ไพฑูริศ เอกจริยกร, คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 296.

⁶⁶ สุบิน พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เจ้าทรัพย์ เจ้าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 323.

⁶⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 632 บัญญัติว่า “เมื่อเอาของออกขายทอดตลาดแล้วได้เงินจำนวนเท่าใด ให้ผู้ขนส่งหักเอาไว้เป็นเงินค่าระวางพาหนะและค่าอุปกรณ์ ถ้าและยังมีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใดต้องส่งมอบให้แก่บุคคลผู้ควรที่จะได้เงินนั้นโดยพลัน”

เมื่อได้จัดการตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องบอกกล่าวแก่ผู้ตราส่งโดยไม่ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องละเลยไม่บอกกล่าวแก่ผู้ตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

ในกรณีที่ได้จัดการกับของตามวรรคสองแล้ว ได้เงินจำนวนเท่าใด ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิหักเอาไว้เป็นค่าระวาง ค่าอุปกรณ์แห่งค่าระวางและค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการนั้น ถ้ายังมีเงินเหลือ ให้ส่งมอบแก่บุคคลซึ่งมีสิทธิจะได้เงินนั้นโดยพลันหรือถ้าส่งมอบไม่ได้ ให้นำไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ แต่ถ้าเงินยังขาดอยู่เท่าใด ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในส่วนที่ขาดนั้น

ในกรณีที่ได้ทำลายหรือจัดการกับของตามวรรคสองแล้วไม่ได้เงิน ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการดังกล่าวเอาจากผู้ตราส่งได้”

เห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง ฯ ก็ได้มีการบัญญัติให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งก็คือผู้ขนส่งให้มีสิทธิจัดการกับของที่รับขนส่งได้เช่นเดียวกัน แต่มีการบัญญัติกว้างกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะดำเนินการอย่างใดก็ได้ตามความเหมาะสมและจำเป็นซึ่งขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง และในกรณีที่นำของออกขายนั้นอาจนำของออกขายให้แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจงหรืออาจนำของนั้นออกขายทอดตลาดก็ได้ โดยไม่จำเป็นต้องนำของนั้นออกขายทอดตลาดเพียงอย่างเดียวดังเช่นที่บัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์⁶⁸

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ.2534 ปรากฏว่าไม่มีการบัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน แต่เมื่อพิจารณามาตรา 40 ซึ่งบัญญัติว่า “ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งตนได้รับไว้แล้ว

⁶⁸ ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548, ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550), หน้า 76.

(1) ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว

(2) ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่ของนั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว หรือ

(3) ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว”

เห็นได้ว่า แม้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มิได้บัญญัติถึงสิทธิของผู้ขนส่งในการดำเนินการกับของที่รับขนส่งในกรณีที่หาตัวผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของไว้ แต่จากบทบัญญัติในมาตรา 40 นั้นแสดงให้เห็นว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้มีการบัญญัติวิธีดำเนินการของผู้ขนส่งไว้แล้ว แม้จะมีได้บัญญัติโดยใช้ถ้อยคำเช่นเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ก็ตาม โดยได้กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของได้ตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือตามประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติ ณ ท่าปลายทาง หรือในกรณีที่กฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลที่มีอำนาจตามกฎหมาย ผู้ขนส่งก็ต้องมอบของนั้นให้กับบุคคลดังกล่าวโดยไม่ต้องติดต่อมอบของให้ผู้รับตราส่งอีก

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาอนุสัญญา CMR เห็นได้ว่า ได้มีการบัญญัติในเรื่องดังกล่าวไว้ในมาตรา 16 วรรคสองและวรรคสาม โดยมีการกำหนดให้ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการขนส่งตามที่กำหนดในใบตราส่งได้หรือมีพฤติการณ์ชัดเจนทำให้ไม่สามารถส่งมอบของได้และผู้ขนส่งได้ถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของแล้ว หรือในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ยอมรับมอบของ ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของลงจากรถได้ทันทีเพื่อประโยชน์แก่ผู้มีสิทธิจัดการของและนับจากนั้นถือว่าการรับขนเป็นอันสิ้นสุดลงและถือว่าผู้ขนส่งได้ครอบครองของนั้นแทนผู้มีสิทธิจัดการของ แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งสามารถขายของนั้นได้โดยไม่ต้องได้รับคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ หากของนั้นเป็นของที่เน่าเสียง่ายหรือค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาของอาจสูงเกินส่วนแห่งราคาของนั้น และผู้ขนส่งยังอาจขายของในกรณีอื่นได้ หากภายหลังจากสิ้นระยะเวลาอันสมควรแล้ว ผู้ขนส่งยังไม่ได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นซึ่งสมควรจะได้รับจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของ และในวรรคสี่ได้

กำหนดให้เงินที่ได้จากการขายนั้นหลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้วให้มอบแก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของ และถ้าค่าใช้จ่ายมีจำนวนเกินกว่าเงินที่ได้จากการขาย ผู้ขนส่งก็มีสิทธิได้รับในส่วนที่ขาดนั้น ทั้งนี้ ในมาตรา 16 วรรคห้าได้กำหนดให้วิธีการขายของนั้นให้เป็นไปตามกฎหมายหรือจารีตประเพณี ณ สถานที่ที่ของนั้นตั้งอยู่

เมื่อพิจารณาจากกฎหมายดังกล่าวมาข้างต้นแล้ว เห็นได้ว่า กฎหมายรับ ขนทุกฉบับได้มีการบัญญัติถึงสิทธิของผู้ขนส่งในการดำเนินการจัดการกับของที่รับขนในกรณีที่ไม่ พบตัวผู้รับตราส่งหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของไว้อย่างชัดเจนเพื่อเป็นหลักปฏิบัติให้แก่ ผู้ขนส่งและป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้น ในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติไว้แต่เพียงให้ ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งในกรณีที่มีเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ โดยไม่ได้บัญญัติว่าหากผู้ขนส่งไม่สามารถถามเอาคำสั่งได้หรือผู้ส่งไม่ได้ส่งคำสั่งมาให้หรือคำสั่ง นั้นไม่สามารถปฏิบัติได้ ผู้ขนส่งจะต้องดำเนินการอย่างไร และในกรณีที่ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ ยอมรับมอบของ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้นได้โดยทันที ซึ่งในเรื่องนี้มีข้อที่น่าสังเกตคือ จากการพิจารณากฎหมายการรับขนฉบับอื่น ๆ นั้น สิทธิในการ จัดการของในกรณีที่มีเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ ยอมรับมอบของย่อมเป็นของผู้ส่งเท่านั้น ซึ่งหากเกิดกรณีดังกล่าวขึ้น พระราชบัญญัติการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ได้มีการบัญญัติขั้นตอน ในการดำเนินการไว้โดยให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากมีพฤติการณ์ขัดขวางทำให้ไม่สามารถบอกกล่าวได้หรือผู้ส่งไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควร หรือคำสั่งนั้นไม่สามารถปฏิบัติได้ ผู้ขนส่งจึงจะมีสิทธิจัดการกับของนั้น ซึ่งในการจัดการนี้จะต้อง เป็นไปตามที่กฎหมายนั้น ๆ กำหนดด้วย หรือในอนุสัญญา CMR หากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับ มอบของ แม้อนุสัญญาจะได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของลงจากรถได้ แต่ก็ได้บัญญัติให้การ กระทำดังกล่าวเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์แก่ผู้มีสิทธิจัดการของ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สิทธิในการ ขนถ่ายของในกรณีนี้จึงมิได้ทำให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่งเอง สิทธิ ในการจัดการของนั้นยังคงเป็นของผู้มีสิทธิจัดการของแต่ผู้ขนส่งได้จัดการของเพื่อประโยชน์ของ บุคคลดังกล่าวเท่านั้น ทั้งนี้ การที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของใน กรณีที่ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของจึงเป็นการไม่ถูกต้องนัก

ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงควรมีการแก้ไขมาตรา 16 วรรคหนึ่งโดย บัญญัติในลักษณะเช่นเดียวกับเดียวกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วยการบัญญัติขั้นตอนในการดำเนินการไว้ กล่าวคือ ใน

กรณีที่มีเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง และหากมีพฤติการณ์ขัดขวางทำให้ไม่สามารถบอกกล่าวหรือถามเอาคำสั่งได้ หรือถ้าผู้ส่งละเลยไม่ส่งคำสั่งมาภายในเวลาอันสมควรหรือคำสั่งนั้นไม่สามารถปฏิบัติได้ ผู้ขนส่งมีสิทธิขายหรือจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของได้ตามความเหมาะสมและจำเป็น ซึ่งสำหรับวิธีในการขายนี้เป็นการบัญญัติในลักษณะเดียวกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 โดยไม่จำกัดวิธีในการขาย เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติ ฯ นี้เป็นกฎหมายการรับขนระหว่างประเทศจึงไม่ควรกำหนดวิธีการขายจำกัดเฉพาะเพียงการขายทอดตลาดดังเช่นที่กำหนดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และหากผู้ขนส่งขายของนั้นไปก็ให้สามารถหักเงินที่ได้จากการขายไว้เพื่อเป็นค่าธรรมเนียมการรับขนรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เสียไปเนื่องจากการขายนั้นได้

ทั้งนี้ อาจจะไม่บัญญัติเพิ่มเติมในลักษณะเดียวกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่อาจจะบัญญัติเพิ่มเติมโดยให้นำมาตรา 15 วรรคสอง⁶⁹ มาใช้บังคับโดยอนุโลมก็ได้ เนื่องจากมาตรา 15 วรรคสองได้มีการบัญญัติถึงสิทธิของผู้ขนส่งในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของตามวรรคหนึ่งหรือไม่ได้รับคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของภายในเวลาอันสมควรไว้เช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่า หากได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในมาตรา 16 วรรคหนึ่งโดยการให้นำมาตรา 15 วรรคสองมาใช้บังคับโดยอนุโลมแล้วอาจจะก่อให้เกิดปัญหาได้ว่า หากผู้ขนส่งได้ดำเนินการขายของนั้น ผู้ขนส่งจะต้องดำเนินการกับเงินที่ได้จากการขายนั้นอย่างไร ดังนั้น การบัญญัติเพิ่มเติมโดยในลักษณะเดียวกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงน่าจะมีที่เหมาะสมและคุ้มครองบุคคลที่เกี่ยวข้องได้มากกว่า

⁶⁹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 15 วรรคสองบัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของตามวรรคหนึ่งหรือไม่ได้รับคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของภายในเวลาอันสมควร ให้ผู้ขนส่งดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้น”

3.2.5.2 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

1) หน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องของรายการต่าง ๆ ในใบตราส่งและตรวจสอบของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก

เมื่อผู้ขนส่งรับมอบของจากผู้ส่งแล้ว ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของรายการต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง รวมทั้งตรวจสอบสภาพของเท่าที่เห็นได้จากภายนอกด้วย ทั้งนี้ ตามที่มาตรา 14 ได้บัญญัติว่า “เมื่อได้รับมอบจากผู้ส่ง ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบความถูกต้องของรายการต่าง ๆ ในใบตราส่ง ปริมาณ จำนวนและน้ำหนัก สภาพแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้นเท่าที่เห็นได้จากภายนอก หากพบว่าของที่รับมามีความแตกต่างจากรายการในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างดังกล่าว ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการตามวรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง รวมทั้งเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องไว้ในใบตราส่งด้วย หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดี จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง”

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า หากมีการตรวจสอบแล้วพบความแตกต่างจากรายการในใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็จะต้องบันทึกข้อแตกต่างดังกล่าวไว้ในใบตราส่ง มิฉะนั้น ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์โดยที่มิได้บัญญัติให้สิทธิผู้ขนส่งในการพิสูจน์หักล้างได้ซึ่งถือเป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาด อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบได้ผู้ขนส่งจึงต้องบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งและต้องบันทึกเหตุที่ไม่สามารถตรวจสอบได้ไว้ด้วย แต่ในกรณีที่มิได้บันทึกข้อสงวนรวมทั้งเหตุที่ไม่สามารถตรวจสอบของลงใบตราส่ง ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดีและมีสภาพตรงตามที่ระบุในใบตราส่งซึ่งถือว่าเป็นข้อสันนิษฐานที่ไม่เด็ดขาด ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์หักล้างได้ ทั้งนี้ ในการตรวจสอบความถูกต้องและการตั้งข้อสงวนนั้นสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

ก) ในกรณีที่ผู้ขนส่งสามารถตรวจสอบของเท่าที่สามารถเห็นได้จากภายนอกได้ และผู้ขนส่งพบว่าของที่รับมอบนั้นมีความแตกต่างจากที่ระบุไว้ในใบตราส่ง แต่ผู้ขนส่งไม่ได้บันทึกข้อแตกต่างดังกล่าว ในร่างพระราชบัญญัติได้บัญญัติไว้เป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาดโดย ให้ถือว่า

ผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วนและของอยู่ในสภาพสมบูรณ์เนื่องจากเป็นความผิดของผู้ขนส่งเองที่ไม่บันทึกข้อแตกต่างดังกล่าวไว้ แต่บทบัญญัติในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS นั้นได้มีการบัญญัติไว้ในข้อ 4 (a) (i) ว่า “ณ เวลาที่ได้รับมอบของ ผู้ขนส่งจะต้องตรวจสอบปริมาณ (จำนวนและน้ำหนัก) สภาพแห่งของและหีบห่อบรรจุของนั้นเท่าที่เห็นได้จากภายนอก และตั้งข้อสงวนที่เหมาะสมลงในใบตราส่ง ในกรณีที่ไม่มี การตั้งข้อสงวนจากผู้ขนส่ง ให้สันนิษฐานว่าของนั้นสมบูรณ์และอยู่ในสภาพดี” ซึ่งผู้ขนส่งยังสามารถพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้ ดังนั้น ในกรณีนี้ ร่างพระราชบัญญัติจึงควรจะบัญญัติไว้ให้เป็นเพียงข้อสันนิษฐานไม่เด็ดขาดเช่นเดียวกันเพื่อให้สอดคล้องกับความตกลงดังกล่าว

ข) ในกรณีที่ไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องตามที่ระบุในใบตราส่งได้ และไม่ได้บันทึกข้อสงวนรวมทั้งเหตุที่ไม่สามารถบันทึกได้ไว้ นั้น ในอนุสัญญา CMR มาตรา 8 วรรคสอง และภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ข้อ 4 (b)(ii) ได้มีการบัญญัติไว้ในทำนองเดียวกันคือ ข้อสงวนนั้นจะไม่ผูกพันผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงเจตนาตกลงด้วยโดยชัดแจ้งที่จะยอมรับข้อสงวนนั้นในใบตราส่ง แต่ในร่างพระราชบัญญัติมิได้มีการบัญญัติในลักษณะดังกล่าว แต่กลับบัญญัติเป็นข้อสันนิษฐานที่ไม่เด็ดขาด

2) หน้าที่ในการถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ

ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของใน 2 กรณี กล่าวคือ

ก) กรณีก่อนที่ของจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของตามสัญญาฯ รับขนไม่สามารถดำเนินการได้หรือสามารถดำเนินการต่อไปได้แต่จะต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของซึ่งอาจจะเป็นผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี และหากผู้ขนส่งไม่สามารถถามเอาคำสั่งได้หรือไม่ได้รับคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของภายในเวลาอันสมควร ผู้ขนส่งก็สามารถดำเนินการกับของนั้นได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีสิทธิจัดการของ ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 15⁷⁰

⁷⁰ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 15 บัญญัติว่า “ก่อนที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของตามสัญญาฯ กลายเป็นพันวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้นตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 23 หรือมาตรา 24 แล้วแต่กรณี

ข) กรณีที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบแล้ว หากมีเหตุทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 16 วรรคหนึ่งซึ่งหน้าที่ในการถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของในกรณีนี้จะมีผลต่อสิทธิของผู้ขนส่งในการจัดการกับของที่รับขนด้วย*

3) หน้าที่บอกกล่าวให้แก่ผู้รับตราส่งทราบเมื่อของมาถึง

ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้มีการกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของมาถึงแล้ว แต่ในทางปฏิบัติ ผู้ขนส่งก็ต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งอยู่แล้วเพื่อให้ผู้รับตราส่งทราบว่าของได้มาถึงแล้ว ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 622 ซึ่งบัญญัติว่า “ของถึงเมื่อใดผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง” ซึ่งการที่ร่างพระราชบัญญัติไม่ได้บัญญัติไว้ให้ชัดเจนในเรื่องนี้อาจจะส่งผลกระทบต่อระยะเวลาในการเรียกครองค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ของสูญหายได้

3.2.6 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัตินี้มีสาระสำคัญดังนี้

3.2.6.1 ประเภทแห่งความรับผิด

ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26 วรรคหนึ่งว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้า ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น

การส่งมอบชก้า คือ

- (1) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด
- (2) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ทั้งนี้ โดยให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย”

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของตามวรรคหนึ่ง หรือไม่ได้รับคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของภายในเวลาอันควร ให้ผู้ขนส่งดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้น”

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.5.1 ข้อย่อยที่ 4

จากบทบัญญัติดังกล่าวสามารถแบ่งประเภทความรับผิดได้ดังนี้

1) กรณีที่ของสูญหายไม่ว่าสิ้นเชิงหรือบางส่วน หรือกรณีที่ของเสียหาย

ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหายนี้ ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ตามที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้กำหนดไว้*

2) กรณีที่มีการส่งมอบชักช้า

การส่งมอบชักช้า นั้น มีอยู่ 2 กรณีด้วยกัน คือ

ก) กรณีที่กำหนดเวลาให้ส่งมอบไว้และไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด ซึ่งเวลาที่กำหนดให้ส่งมอบของนั้นจะมีการระบุไว้ในใบตราส่ง

ข) กรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบและไม่สามารถส่งมอบได้ภายในเวลาอันสมควร ซึ่งจะต้องคำนึงถึงพฤติการณ์ในแต่ละกรณีประกอบด้วย

การที่มีการกำหนดเวลาในการส่งมอบของหรือไม่นั้นเป็นสิ่งที่สำคัญ เนื่องจากนอกจากจะทำให้ทราบว่ากรณีใดมีการส่งมอบชักช้าแล้ว ยังเป็นการก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้ส่งและผู้รับตราส่งอีกด้วย

ในกรณีที่มีการกำหนดเวลาส่งมอบนั้น มาตรา 27 วรรคสองบัญญัติว่า “ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่า หกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้น ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมีได้สูญหาย” ซึ่งแสดงว่า ระยะเวลาในการส่งมอบเป็นสิ่งที่สำคัญ เพราะหากมีการส่งมอบช้าเกินสมควรก็อาจจะเข้าข้อสันนิษฐานที่ทำให้การส่งมอบชักช้านั้นกลายเป็นการสูญหายโดยสิ้นเชิงได้ ทั้งนี้ ข้อสันนิษฐานดังกล่าวก็มีใช้ข้อสันนิษฐานที่เด็ดขาด ผู้ขนส่งสามารถนำหลักฐานมาแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมีได้สูญหาย

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.7.4

นอกจากนี้ หากผู้ขนส่งได้ของมาภายในระยะเวลาที่กำหนด มาตรา 27 วรรคสาม บัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งได้ของนั้นมาภายหลังเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบ หากผู้รับตราส่งประสงค์จะรับของนั้น ให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ให้บุคคลดังกล่าว แล้วแต่กรณี คั้นค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความสูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือการส่งมอบชักร้า” ซึ่งถือเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบว่าตนได้รับของมาแล้ว ซึ่งผู้รับตราส่งจะรับของนั้นหรือไม่ก็ได้ แต่หากผู้รับตราส่งรับของนั้น ผู้รับตราส่งหรือผู้ส่งแล้วแต่กรณีจะต้องคืนค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นสูญหายสิ้นเชิงที่ได้จากผู้ขนส่งให้แก่ผู้ขนส่ง แต่หากของที่รับมานั้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งก็ยังสามารถเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบได้ ส่วนในกรณีของการส่งมอบชักร้า นั้น ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกได้อยู่แล้ว เนื่องจากในเวลาที่ผู้ขนส่งได้ของนั้นมาก็เป็นเวลาที่ล่วงพ้นกำหนดเวลาที่จะต้องส่งมอบอยู่แล้ว แต่ทั้งนี้ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ใช้สิทธิดังกล่าว มาตรา 27 วรรคสี่ บัญญัติว่า “หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ใช้สิทธิของตนตามวรรคสามภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งการได้ของนั้นมา ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของตามกฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่ของนั้นอยู่”

3.2.6.2 ขอบเขตแห่งความรับผิด

นอกจากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของตนเองแล้ว ผู้ขนส่งยังจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของตัวเองและลูกจ้างของตนซึ่งถือเป็นความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious Liability) ทั้งนี้ ตามที่มาตรา 28 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง” ซึ่งจากบทบัญญัติดังกล่าวอาจทำให้เกิดการปัญหาได้ว่า ในกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของลูกจ้างและตัวแทนของตนรวมทั้งผู้ขนส่งช่วงนั้น คำว่า “ความเสียหาย” จะหมายความว่าอย่างไร เมื่อพิจารณาจากถ้อยคำทั้งหมดของมาตราดังกล่าวอาจตีความได้ว่า ความเสียหายนั้น หมายถึงความเสียหายที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีได้รับเนื่องจากการกระทำหรืองดเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของบุคคลดังกล่าว

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญา CMR เห็นว่า อนุสัญญาได้มีการบัญญัติในเรื่องดังกล่าวไว้ในมาตรา 3 โดยได้มีการกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตัวเอง ลูกจ้าง และบุคคลอื่นที่ตนได้ใช้บริการในการปฏิบัติกรับขนนั้นเสมือนกับเป็นการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตัวเองเมื่อตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นนั้นได้กระทำไป

ภายในทางการที่จ้าง และเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534⁷¹ มาตรา 43 จะเห็นว่า ได้มีกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าอันเนื่องมาจากการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง เช่นเดียวกัน แต่เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548⁷² จะเห็นได้ว่า ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติ ตามสัญญารวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นนั้น ซึ่งได้กระทำไปในการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการ ซึ่งถือได้ว่าการบัญญัติโดยใช้ถ้อยคำที่แตกต่างไปจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยการนำคำว่า “ได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง” มาใช้ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการเท่านั้น

แต่ทั้งนี้ อาจเกิดปัญหาว่า การกระทำไปภายในทางการที่จ้างหรือการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญานั้นหมายความว่าอย่างไร ซึ่งเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 และมาตรา 427 ซึ่งเป็นบทบัญญัติในเรื่องละเมิด แต่ได้มีการบัญญัติถึงความรับผิดของนายจ้างที่จะต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างและตัวแทนในผลแห่งละเมิดซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง โดยได้มีการให้ความหมายไว้ว่า ในทางการที่จ้าง หมายถึง กรณีที่ลูกจ้างกระทำการอันเกี่ยวกับทางการที่จ้าง (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1559-1560/2504) หรือแนวทางหรือขอบเขตที่ลูกจ้างได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนเพื่อนายจ้างโดยที่นายจ้างไม่ได้มอบหมายหรือสั่งให้กระทำโดยตรง แต่ลูกจ้างได้ปฏิบัติไปโดยมีความมุ่งหมายจะรักษาประโยชน์ของ

ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁷¹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 43 บัญญัติว่า “แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งของที่ตนรับขน ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าแห่งของนั้น และจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง หรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนนั้นด้วย”

⁷² พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 25 บัญญัติว่า “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบในความเสียหายในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา รวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นนั้น ซึ่งได้กระทำไปในการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้น”

นายจ้าง⁷³ ซึ่งตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาที่เกี่ยวกับเรื่องของการกระทำภายในทางการที่จ้างใน ส่วนของรับขนนี้ เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1589/2511 บริษัท ขนส่ง จำกัด มีวัตถุประสงค์ตาม หนังสือบริคณห์สนธิที่จดทะเบียนไว้ว่ารับทำการขนส่งทั่วไป ย่อมหมายความว่าถึงการรับขนส่ง ผู้โดยสารตลอดจนการรับขนส่งสินค้าด้วย แม้จะได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกให้ทำการ รับขนส่งผู้โดยสารอย่างเดียวก็ไม่ทำให้การรับขนส่งสินค้ากลายเป็นนอกวัตถุประสงค์ หากจะรับ ขนส่งสินค้าโดยยังมิได้รับอนุญาตก็เป็นเรื่องผิดใบอนุญาตไม่กระทบกระเทือนถึงบุคคลภายนอก ซึ่งรู้กันทั่วไปว่าบริษัทมีวัตถุประสงค์รับทำการขนส่งทั่วไป

รถยนต์ที่บุคคลภายนอกนำเข้ามาเดินร่วมกับบริษัทขนส่ง จำกัด ในเส้นทางที่บริษัท ได้รับสัมปทานโดยมีพฤติการณ์ปรากฏแก่คนทั่วไปว่าเป็นรถยนต์ของบริษัท และบริษัทได้รับ ผลประโยชน์ตอบแทนเป็นค่าบริการรายเที่ยว แม้คนขับรถประจำจะเป็นผู้ที่บุคคลภายนอกนั้นจ้าง มา ก็ต้องถือว่าเป็นลูกจ้างของบริษัทด้วย บริษัทต้องร่วมรับผิดชอบในกิจการรับขนส่งที่คนขับรถได้ กระทำแทนในทางการที่จ้าง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1472/2547 จำเลยที่ 1 มีหน้าที่ขับรถยนต์โดยสารนำ นักทัศนอาจรไปเที่ยวและพาเข้าพักที่รีสอร์ท จึงมีหน้าที่ดูแลรักษารถยนต์โดยสารดังกล่าวในระหว่าง ที่พักอยู่ที่รีสอร์ทให้ปลอดภัยด้วย อันเป็นหน้าที่ในทางการที่จ้างของจำเลยที่ 2 การที่จำเลย ที่ 1 เมาสูราไม่เฝ้ารถยนต์โดยสารเอง แต่กลับให้ ก. พนักงานประจำรถนอนเฝ้ารถยนต์โดยสาร แทน ทั้งที่ได้ยิน ก. พูดว่าจะออกไปเที่ยวข้างนอก และยังได้เสียใบอนุญาตแวงรถไว้ที่สวีตซ์ติด เครื่องยนต์ มิได้นำไปเก็บรักษาไว้ให้ปลอดภัย จึงเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อเป็นเหตุ ให้ ก. ถู้อโอกาสลักลอบขับรถยนต์โดยสารดังกล่าวไปเที่ยวข้างนอกและทำละเมิดต่อโจทก์ การ ที่ ก. ขับรถยนต์โดยสารดังกล่าวโดยประมาทเลินเล่อพลั้งเผลอว่าเฉี่ยวชนราวเหล็กกันอันตรายพร้อม เสวของโจทก์เสียหาย ถือได้ว่าจำเลยที่ 1 มีส่วนร่วมกับ ก. ทำละเมิดต่อโจทก์ด้วย ความเสียหาย ดังกล่าวจึงเป็นผลโดยตรงจากการที่จำเลยที่ 1 ประมาทเลินเล่อไม่ควบคุมดูแลรักษารถยนต์ โดยสารอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลให้ปลอดภัยตามหน้าที่ในทางการที่จ้างของจำเลย ที่ 2 จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ในฐานะผู้ร่วมทำละเมิดด้วย ส่วนจำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดกับ จำเลยที่ 1 ในฐานะนายจ้าง

⁷³ สุขุม ศุภนิติย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ละเมิด, ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2550), หน้า 114.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7728-7729/2548 ลูกหนี้ซึ่งได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งไม่ประจำทางให้บริษัทเชมจิราขนส่ง จำกัด เซารถบรรทุกน้ำมันคันเกิดเหตุโดยมีชื่อและเครื่องหมายของลูกหนี้อยู่ที่รถ แล้วนำไปบรรทุกน้ำมันส่งให้แก่ลูกค้าที่วราชอาณาจักร ถือได้ว่าบริษัทดังกล่าวเป็นตัวแทนของลูกหนี้ในการขนส่งน้ำมัน เมื่อผู้ขับรถบรรทุกน้ำมันซึ่งเป็นลูกจ้างของบริษัทดังกล่าวได้กระทำละเมิดต่อเจ้าหนี้ทั้งสองในทางการที่จ้าง ลูกหนี้อย่อมต้องรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิดที่ลูกจ้างของตัวแทนได้กระทำไปตาม ป.พ.พ. มาตรา 425, 427, 820

จากการให้ความหมายของนักวิชาการและแนวคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้นจึงอาจกล่าวได้ว่า “กระทำไปในทางการที่จ้าง” ก็คือ กรณีที่ลูกจ้างได้กระทำการอันเกี่ยวกับการงานที่จ้างโดยอาจจะมีได้รับคำสั่งให้กระทำโดยตรง แต่ลูกจ้างได้กระทำไปเพื่อรักษาผลประโยชน์ของนายจ้าง ซึ่งก็ย่อมมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า “การปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา” ตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ มาตรา 28 นั่นเอง ดังนั้น การที่มาตรา 28 ได้บัญญัติถ้อยคำไว้เช่นนี้จึงไม่น่าจะมีปัญหาแต่อย่างใด

3.2.6.3 ข้อยกเว้นความรับผิด

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ สามารถแยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณี กล่าวคือ

1) ข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไป

แม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชกช้า แต่ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าวหากเข้าข้อยกเว้นความรับผิดที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดไว้ในมาตรา 30⁷⁴ โดยผู้ขนส่งอาจ

⁷⁴ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 30 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้านั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุดังต่อไปนี้

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) สภาพแห่งของนั่นเอง
- (3) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือ
- (4) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบตามมาตรา 28”

ไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า นั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุดังต่อไปนี้

(1) เหตุสุดวิสัย

เหตุสุดวิสัยนั้นจะมีความหมายว่าอย่างไร เนื่องจากในร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้มีการให้ความหมายไว้ จึงต้องพิจารณาจากกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 ซึ่งบัญญัติว่า “คำว่า “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น” ซึ่งอาจช่วยในการตีความคำว่าเหตุสุดวิสัยได้ดังตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2378/2523 รถที่บรรทุกของถูกคนร้ายแย่งชิงไปขณะจอดอยู่ที่ปั้มน้ำมันที่มีไฟเปิดสว่างตลอดคืนยังอยู่ติดกับถนนมิตรภาพ และมีร้านขายของมีบริเวณให้รถจอดได้ประมาณ 10 คัน แสดงว่ามีรถมาจอดที่ปั้มน้ำมันนั้นเป็นประจำ เป็นเหตุการณ์ที่ไม่อาจคาดหมายได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังแล้ว ดังนั้น สินค้าที่สูญหายไปเพราะถูกคนร้ายใช้อาวุธปืนชิงเอาไปพร้อมกับรถจึงเป็นเหตุสุดวิสัย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2678/2526 จำเลยรับขนวิทย์ไปให้โจทก์โดยบรรทุกมาในรถ ถ้าหากลูกจ้างของจำเลยใช้ความระมัดระวังตรวจตราดูแลสินค้าที่บรรทุกมาในระหว่างจอดพักรถ คนร้ายก็จะไม่สามารถขโมยเอาวิทย์ไปได้ จึงอยู่ในวิสัยที่จะป้องกันได้ถือไม่ได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัย

นอกจากนี้ ในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ก็ได้มีการให้คำนิยามของเหตุสุดวิสัยไว้ในข้อ 1 (f) ว่า “เหตุสุดวิสัย หมายถึง กรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้าเกิดจากสถานการณ์ซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถคาดการณ์หรือหลีกเลี่ยง และไม่สามารถป้องกันหรือควบคุมผลที่เกิดขึ้นได้” จึงอาจกล่าวได้ว่า เหตุสุดวิสัยที่จะเป็นการยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ส่งก็คือเป็นกรณีที่มีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้าเกิดขึ้นจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถคาดการณ์หรือหลีกเลี่ยงได้รวมทั้งไม่สามารถป้องกันผลที่อาจเกิดขึ้นได้ด้วย

แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะนำเหตุสภาพบกพร่องของรถมาเป็นข้ออ้างในการหลุดพ้นจากความรับผิดไม่ได้ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 29⁷⁵ เนื่องจากว่าผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องตรวจสอบสภาพรถก่อนใช้งานอยู่แล้วตามปกติประเพณี ดังนั้น การที่รถมีสภาพบกพร่องจึงไม่อาจนำมาอ้างเป็นเหตุเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดได้ และจะนำมาอ้างเป็นเหตุสุดวิสัยก็ไม่ได้เช่นเดียวกัน

(2) สภาพแห่งของนั่นเอง

ในกรณีนี้ หมายความว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กซ้ำนั้น เกิดขึ้นจากตัวของของนั่นเองมิได้เกิดจากเหตุภายนอกแต่อย่างใด เช่น การเฝ้าเสีย การระเหย เป็นต้น

(3) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การกระทำของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม หากการกระทำนั้นก่อให้เกิดความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชั้กซ้ำแก่ของ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดทั้งสิ้น

(4) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทน ลูกจ้าง หรือผู้ขนส่งช่วง

ในกรณีนี้ แม้ว่าการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กซ้ำได้เกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง รวมทั้งตัวแทน ลูกจ้าง หรือผู้ขนส่งช่วง แต่หากการกระทำนั้นเป็นการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กซ้ำนั้น แต่หากการกระทำนั้นเป็นการกระทำโดยมิชอบหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือประมาทเลินเล่อของบุคคลดังกล่าวแม้จะเป็นการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิด

⁷⁵ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 29 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดไม่ได้”

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616⁷⁶ ปรากฏว่าได้มีการบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เช่นเดียวกัน แต่ข้อยกเว้นดังกล่าวมีเพียง 3 กรณี กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า นั้นเกิดจากเหตุสุดหรือเกิดจากสภาพแห่งของนั้นเองหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่าข้อยกเว้นดังกล่าวนี้มีลักษณะเช่นเดียวกับที่บัญญัติในร่างพระราชบัญญัติ ฯ ถึงแม้ว่าจะใช้ถ้อยคำที่แตกต่างกัน แต่ก็อาจตีความได้เช่นเดียวกัน

2) ข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีที่มีความเสี่ยงภัยพิเศษ

นอกจากผู้ขนส่งจะได้รับการยกเว้นความรับผิดในบางกรณีซึ่งได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ผู้ขนส่งยังอาจได้รับการยกเว้นความรับผิดในกรณีที่มีความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่มาตรา 31 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษ ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสม อันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย

(2) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจน หรือให้ครบถ้วน

(3) การใช้รถที่ไม่มีวัสดุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จดแจ้งในใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย

(4) การยกขน การบรรจุ การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

⁷⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

(5) การขนส่งของที่ง่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว หรือ

(6) การรับขนปศุสัตว์ โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำ รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว”

จากบทบัญญัติดังกล่าว เห็นได้ว่า ความรับผิดของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัตินี้ให้หลักข้อสันนิษฐานความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์เพื่อหลุดพ้นจากความรับผิดได้ ซึ่งเมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดนั้นได้บัญญัติในมาตราเดียว คือ มาตรา 616 ซึ่งเป็นเป็นข้อยกเว้นในกรณีทั่วไปเท่านั้น ดังนั้น ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ผู้ขนส่งจึงได้รับความคุ้มครองในการได้รับข้อยกเว้นบางประการที่อาจเกิดขึ้นได้ในระหว่างการขนส่งโดยที่มีได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งมากกว่าที่ปรากฏในประมวลแพ่งและพาณิชย์ แต่ทั้งนี้ ผู้ขนส่งก็ยังคงมีภาระการพิสูจน์ในบางกรณีเพื่อให้ได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นนั้น

ทั้งนี้ มีสิ่งที่จะต้องพิจารณาคือ ในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ก็ได้มีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไปไว้เช่นเดียวกัน แต่ได้มีการกำหนดเหตุตัดสิทธิข้อยกเว้นความรับผิดไว้ในข้อ 9⁷⁷ กล่าวคือ หากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำก้าเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ผู้ขนส่งจะถือประโยชน์จากข้อยกเว้นความรับผิดไม่ได้ แต่ในร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้มีการบัญญัติข้อยกเว้นดังกล่าวไว้ ซึ่งแสดงว่า แม้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำก้านั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่ง

⁷⁷ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 9 บัญญัติว่า “Lifting of the Exoneration or Limitation of Carrier Liability

The carrier shall not be entitled to avail himself/herself of the exoneration or limitation of liability if the loss, damage, or delay was caused by his/her, or his/her servants', agents', or subcontractors' willful misconduct or gross negligence.”

ช่วง ผู้ขนส่งก็ยังสามารถอ้างช้อยกเว้นความรับผิดตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ เพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดได้ ซึ่งในกรณีนี้จะเป็นการขัดต่อข้อกำหนดในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

นอกจากนี้ แม้ว่าร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะได้บัญญัติช้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ดังที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น แต่ยังมีช้อยกเว้นความรับผิดอีกกรณีหนึ่งที่จะต้องพิจารณา คือ ช้อยกเว้นในกรณีที่มีการรับขนของที่เป็นของที่มีค่าซึ่งเป็นช้อยกเว้นความรับผิดที่มีการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กล่าวคือ

ก) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620⁷⁸ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในกรณีที่ผู้ส่งไม่ได้แจ้งราคาของหรือสภาพแห่งของให้ทราบ หากของนั้นเป็นของที่มีค่า เช่น เงิน ตั๋วเงิน อัญมณี ฯลฯ แต่หากมีการแจ้งราคานั้นแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพียงราคาที่แจ้งไว้เท่านั้น แม้ว่าราคาของนั้นจะมากกว่าราคาที่แจ้งไว้ก็ตาม ซึ่งช้อยกเว้นนี้เป็นการพิจารณาจากสภาพแห่งของที่ขนส่งและพฤติกรรมของผู้ขนส่ง เนื่องจากหากของที่รับขนนั้นโดยสภาพเป็นของที่มีราคาแพง ผู้ส่งก็มีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งราคาหรือสภาพแห่งของนั้นให้ผู้ขนส่งทราบเพื่อประโยชน์ในการที่ผู้ขนส่งจะได้ใช้ความระมัดระวังดูแลเป็นพิเศษ และผู้ขนส่งอาจคิดค่าระวางพาหนะเพิ่มขึ้นด้วย และหากผู้ส่งแจ้งราคาแก่ผู้ขนส่งต่ำกว่าความเป็นจริง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดไม่เกินราคาที่แจ้งไว้ซึ่งถือเป็นการลงโทษผู้ส่งที่ไม่สุจริตให้บริการในความเสียหายในส่วนที่เกินกว่าราคาที่แจ้ง แต่หากผู้ส่งได้แจ้งราคาสูงกว่าความเป็นจริง ผู้ขนส่งก็จะรับผิดไม่เกินราคาจริงนั้น⁷⁹ ทั้งนี้ หากผู้ส่งไม่ได้แจ้งราคาหรือสภาพแห่งของที่มีค่านั้นไว้แก่ผู้ขนส่ง ต่อมาเกิดการสูญหายหรือเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด

ข) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 57⁸⁰ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในกรณีที่รับขนสูญหายหรือเสียหาย หากของนั้นเป็นของที่มี

⁷⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในเงินทองตราธนบัตร ธนาคารบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้่น ใบหุ้่นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี และของมีค่าอย่างอื่น ๆ หากมิได้รับบอกราคาหรือสภาพแห่งของไว้ในขณะส่งมอบแก่ตน

แต่ถ้าของนั้นได้บอกราคา ท่านว่าความรับผิดของผู้ขนส่งก็ยอมจำกัดเพียงไม่เกินราคาที่บอก”

⁷⁹ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 304.

⁸⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 57 บัญญัติว่า “ถ้าของที่ขนส่งเป็นเงินตรา ธนาคารบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้่น ใบหุ้่นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณีหรือของมีค่าอย่างอื่น ผู้ส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย

ราคาซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับของมีค่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 และผู้ส่งไม่ได้แจ้งราคาและสภาพแห่งของให้ผู้ขนส่งทราบในขณะที่ส่งมอบของ แต่หากผู้ส่งได้แจ้งราคาและสภาพแห่งของแล้ว หากของนั้นสูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งก็รับผิดชอบไม่เกินราคาที่ผู้ส่งได้แจ้งไว้ ข้อยกเว้นความรับผิดเช่นนี้ไม่มีบัญญัติไว้ใน Hamburg Rules 1978 และ Hague Rules 1924 ซึ่งผู้ร่างคงดูจากกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศและประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 นั้นเอง⁸¹ อีกทั้ง บทบัญญัตินี้มีลักษณะคล้ายกับบทบัญญัติใน The Merchant Shipping Act 1894 ซึ่งได้กำหนดไว้ในมาตรา 502 ให้เจ้าของเรืออังกฤษไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายจากการขโมยของที่มีค่า เว้นแต่จะมีการแจ้งลักษณะและราคาที่แท้จริงไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในขณะที่ส่งมอบของและมีได้เกิดจากความผิดหรือการรู้เห็นของเจ้าของเรือ⁸²

เหตุที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติไว้เช่นนี้เนื่องจากหากผู้ขนส่งได้ทราบราคาและสภาพแห่งของนั้นว่าเป็นของมีค่า ผู้ขนส่งอาจจะเรียกค่าระวางพาหนะเพิ่มขึ้นเนื่องจากมีความเสี่ยงในการที่ของนั้นจะสูญหายหรือเสียหายมากกว่าของทั่วไป และผู้ขนส่งอาจใช้ความระมัดระวังในการดูแลรักษามากยิ่งขึ้น หรืออาจจะปฏิเสธไม่รับขนของนั้นเพราะอาจถูกปล้นในระหว่างทางได้⁸³

ทั้งนี้ “ของมีค่าอย่างอื่น”ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มีความหมายว่าอย่างไรนั้นมิได้มีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจนจึงต้องพิจารณาเป็นกรณี ๆ ไปโดยนำคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 มาเป็นแนวทาง ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 357/2502 สิ้นค้าผ้าเป็นสิ่งของธรรมดาสามัญทั่ว ๆ ไปนั้น เมื่อไม่ปรากฏว่าเป็นของมีค่าพิเศษอย่างไรแล้ว จะถือว่าเป็นของมีค่าตามความหมายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 ยังไม่ได้

หรือเสียหายแห่งของดังกล่าว เว้นแต่ผู้ขนส่งของจะได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและราคาของนั้นในเวลาที่น่าจะนำมามอบให้

ในกรณีที่แจ้งราคาของไว้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกินราคาที่แจ้งไว้”

⁸¹ โผทชิต เอกจริยกร, รับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea), ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541), หน้า 376.

⁸² เรื่องเดียวกัน, หน้า 375 - 376.

⁸³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 374 - 375.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2939/2524 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าซึ่งเป็นของมีค่าในเมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของสินค้านั้นแก่ผู้ขนส่งแล้ว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1238/2536 ได้รับความแต่เพียงว่าระหว่างขนส่ง คนขับรถบรรทุกของจำเลยขับไปใกล้ถึงปลายทางได้เกิดเพลิงไหม้ตรงกลางคันรถได้ฝ่าใบคลุมสินค้าโดยไม่ทราบสาเหตุ ไม่ปรากฏว่าเหตุเพลิงไหม้นั้นไม่อาจป้องกันได้เพราะเหตุใด และคนขับรถผู้ต้องประสบเหตุนั้นได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้นหรือไม่อย่างไร ยังถือไม่ได้ว่าเหตุเพลิงไหม้ดังกล่าวเป็นเหตุสุดวิสัย ลวดเชื่อมไฟฟ้าและเครื่องซักผ้าเป็นเพียงทรัพย์สินธรรมดาทั่วไป มิใช่ของมีค่าที่มีคุณค่าอันมีลักษณะพิเศษทำนองเดียวกับเงินตรา ธนบัตร ธนาคารบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้ น ใบหุ้ นคู่ ประทวนสินค้า หรืออัญมณี ผู้ส่งสินค้าจึงไม่จำเป็นต้องบอกราคาในขณะส่งมอบแก่ผู้ขนส่ง ใบกำกับสินค้าที่จำเลยออกให้โจทก์มีข้อจำกัดความรับผิดชอบว่าจำเลยจะชดใช้ค่าเสียหายให้โจทก์ไม่เกิน 500 บาท แต่ไม่ปรากฏว่าโจทก์ลงลายมือชื่อยินยอมรับรู้ในข้อจำกัด

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้นจะเห็นว่า “ของมีค่าอย่างอื่น” ตามที่ มาตรา 620 บัญญัติไว้ นั้น น่าจะหมายถึงสิ่งของมีค่าทำนองเดียวกับเงินทองตรา ธนบัตร ธนาคารบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้ น ใบหุ้ นคู่ ประทวนสินค้า หรืออัญมณี ซึ่ง “ของมีค่าอย่างอื่น” ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็น่าที่จะมีความหมายทำนองเดียวกันด้วย

นอกจากนี้ในบางกรณีแม้ว่าจะได้มีการแจ้งถึงสภาพแห่งของและราคาให้ผู้ขนส่งทราบแล้ว แต่ผู้ส่งชำระค่าบริการแก่ผู้ขนส่งในอัตราค่าส่งตามปกติเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายซึ่งอาจเกิดปัญหาว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตามราคาของมีค่าที่ผู้ส่งได้แจ้งไว้หรือไม่หรือการที่ผู้ส่งชำระค่าบริการในอัตราค่าส่งตามปกติจะถือว่าผู้ส่งเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายด้วยหรือไม่ ซึ่งในเรื่องนี้มีแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้วินิจฉัยไว้ดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 468/2551 เมื่อสินค้าที่ขนส่งเป็นของมีค่า และโจทก์ผู้ส่งได้บอกสภาพแห่งของว่าเป็นนาฬิกาและบอกราคาของไว้ในขณะส่งมอบแก่จำเลยผู้ขนส่งแล้ว จำเลยก็ต้องใช้ความระมัดระวังดูแลสินค้าเป็นพิเศษในการขนส่ง เมื่อสินค้าสูญหาย จำเลยก็ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายเท่าราคาสินค้าซึ่งเป็นราคาที่บอกแก่ตน ตาม ป.พ.พ. มาตรา 616, 620 และ โจทก์ไม่ได้แสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้งในการจำกัดความรับผิดชอบของจำเลยตามข้อความที่ปรากฏด้านหลังของใบรับขนของทางอากาศ ข้อความจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวจึงเป็นโมฆะตาม มาตรา 625 โจทก์จึงไม่จำเป็นต้องเลือกชำระค่าบริการเพิ่มแทนการยอมรับการจำกัดความรับผิดชอบ

จำเลย ทั้งการที่โจทก์ไม่เสียค่าบริการเพิ่มจะถือว่าโจทก์มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายด้วยและ อาศัยเป็นพฤติการณ์ในการลดค่าเสียหายของโจทก์หาได้ไม่ จำเลยผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบใช้ ค่าเสียหายเท่าราคาสินค้าที่ขนส่ง

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีมีการขนส่งของที่เป็นของมีค่าตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ.2534 เห็นว่า การที่กฎหมายดังกล่าวได้บัญญัติข้อยกเว้นนี้ไว้เพื่อเป็นการ คัดกรองผู้ขนส่งจากการรับขนของที่มีค่าหรือมีราคามากกว่าของทั่วไปซึ่งหากผู้ขนส่งได้รู้ถึงราคา หรือสภาพแห่งของนั้นแล้วก็จะสามารถตัดสินใจได้ว่าจะรับขนของนั้นหรือไม่และจะเรียกค่าระวาง พาหนะเพิ่มหรือไม่ และยังเป็นการคุ้มครองประโยชน์ของผู้ส่งในการที่ผู้ขนส่งจะได้ใช้ความ ระมัดระวังดูแลของนั้นเป็นพิเศษ เนื่องจากการรับขนของมีค่านั้นมีความเสี่ยงในการที่ของนั้นจะ สูญหายหรือเสียหายมากกว่าของทั่วไป ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ย่อมมีมากตามไปด้วย และ ยังเป็นการลวงโทษผู้ส่งที่ไม่สุจริตในการแจ้งราคาของให้ต่ำกว่าความเป็นจริงเพื่อไม่ให้ผู้ขนส่งเรียก ค่าระวางพาหนะเพิ่มอีกด้วย

ทั้งนี้ แม้ว่าร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้มีการบัญญัติข้อยกเว้นในเรื่องการรับ ขนของมีค่าไว้ แต่ได้มีการกำหนดในมาตรา 13 ให้สามารถแสดงราคาของไว้ในใบตราส่งได้ ซึ่ง ราคาของที่แสดงไว้นี้จะทำให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพียงเท่าราคาที่ได้แสดงไว้ในใบตราส่งหรือตามส่วนแห่ง ของที่สูญหายหรือเสียหายเท่านั้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 35 ทั้งนี้ ราคาของที่แสดงนี้อาจจะมี ราคาที่สูงกว่าจำนวนเงินที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดก็ได้* แสดงว่า หากผู้ส่งมิได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบในการที่ของนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า แต่จะรับผิดชอบเพียงจำนวนที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จำกัดความรับผิดไว้ เท่านั้น ซึ่งแตกต่างจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติการรับขนของทาง ทะเล พ.ศ.2534 ที่กำหนดให้การที่ผู้ส่งมิได้แจ้งราคาของมีค่าไว้ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดเลย

นอกจากนี้ ในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ก็ได้มีการกำหนดใน ลักษณะเดียวกับร่างพระราชบัญญัติ ฯ โดยในข้อ 7 (c) (i) ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งอาจรับผิดชอบสูงขึ้นกว่า จำนวนที่จำกัดความรับผิดได้ หากผู้ส่งได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่งซึ่งจะทำให้ผู้ขนส่งต้องรับ ผิดตามราคาของผู้ส่งได้แจ้งไว้ นั่น แสดงว่า หากผู้ส่งมิได้แสดงราคาของไว้ ผู้ขนส่งก็ยังคงรับผิดชอบแต่

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.6.4

จะรับผิดชอบตามจำนวนที่จำกัดความรับผิด ซึ่งอาจตีความได้ว่า ภาคผนวกนี้ต้องการให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าในทุกรณณ์ เว้นแต่กรณีที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ดังนั้น แม้ว่าการบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีที่เป็นของมีค่าดังเช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ส่งและผู้ขนส่งดังที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่หากร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติเพิ่มเติมข้อยกเว้นความรับผิดดังกล่าวนี้ก็จะเป็นการขัดกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ได้

3.2.6.4 การจำกัดความรับผิด

แม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้า แต่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ก็ได้มีการบัญญัติข้อจำกัดความรับผิดไว้ซึ่งจะทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบจำนวน ทั้งนี้ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 34 ว่า “ในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน”

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย และการส่งมอบช้า นั้นมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ

ก) ในกรณีที่ของเสียหายหรือสูญหาย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน⁸⁴ ต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

ข) ในกรณีที่มีการส่งมอบช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน

การที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้กำหนดให้มีการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือ

⁸⁴ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 3 บัญญัติว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ”

เสียหายในกรณีที่ของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหายนั้น เนื่องมาจากหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Right หรือ SDR) เป็นหน่วยเงินตราต่างประเทศไม่ได้เป็นสกุลเงินของประเทศใดประเทศหนึ่งและไม่ได้ปรากฏเป็นธนบัตรที่หมุนเวียนซื้อขายในตลาดการเงินทั่วไป⁸⁵ โดยค่าของหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินนี้จะนำไปอิงกับสกุลเงินต่าง ๆ ซึ่งจะเรียกรวมกันว่า Basket of Currencies โดยค่าของหน่วยสิทธิพิเศษนี้จะกำหนดเป็นรายวัน⁸⁶ ซึ่งในปัจจุบัน ค่าของหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินจะนำไปอิงกับสกุลเงินหลัก 4 สกุล ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐ, ยูโร, เยน และ ปอนด์สเตอร์ลิง⁸⁷ โดยการกำหนดไว้เช่นนี้เพื่อต้องการให้จำนวนในการจำกัดความรับผิดชอบตามร่างพระราชบัญญัติฯ มีความเสถียรภาพเนื่องจากหน่วยสิทธิพิเศษนี้มักไม่มีความผันผวนของค่าเงิน จึงมีความเสถียรภาพกว่าการกำหนดเป็นเงินบาท

แต่ทั้งนี้ การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้นไม่สามารถใช้ได้กับทุกกรณีดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 35 ว่า “ความในมาตรา 34 มิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่งหรือตามส่วนที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่กรณี

(2) เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษอันเนื่องจากการที่ของนั้นอาจสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของหรือจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอื่นซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ ไม่เกินจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

(3) เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ถูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย

⁸⁵ ไพฑูริศ เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548, หน้า 101.

⁸⁶ สวรรส สุวรรณวัฒน์, “การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ : ศึกษาเฉพาะกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549), หน้า 46.

⁸⁷ International Monetary Fund, SDR Valuation, [online]. Available from: http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx [2011, April 13]

เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ นั้นอาจเกิดขึ้นได้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบกับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง”

ทั้งนี้ บทบัญญัติที่กล่าวไปข้างต้นนี้ถือได้ว่าเป็นเหตุตัดสิทธิของการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ซึ่งมีข้อที่น่าสงสัยเกิดคือ ภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ข้อ 9⁸⁸ นั้นได้มีการกำหนดเหตุตัดสิทธิของการจำกัดความรับผิดชอบไว้เช่นเดียวกับมาตรา 35 (3) โดยได้กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดชอบ ในกรณีที่มีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง ลูกจ้างตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงของผู้ขนส่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่า ตามภาคผนวกนั้น ได้ใช้คำว่า “การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง” ซึ่งในข้อกำหนดที่เป็นภาษาอังกฤษนั้นได้ใช้คำว่า “willful misconduct or gross negligence” แต่สำหรับร่างพระราชบัญญัติ ฯ นั้นได้ใช้คำว่า “กระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้” ซึ่งคำว่า “กระทำการโดยเจตนา” นั้นก็คือจงใจ (willful misconduct) นั่นเอง ส่วนคำว่า “ละเลยไม่เอาใจใส่” นั้น พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานได้ให้ความหมายของคำว่า “ละเลย” ไว้ว่า หมายถึง การเพิกเฉยหรือทอดทิ้ง⁸⁹ และคำว่า “เอาใจใส่” หมายถึง ใฝ่ใจหรือตั้งใจ⁹⁰ ดังนั้น “การไม่เอาใจใส่” จึงมีความหมายว่า ไม่ใฝ่ใจหรือไม่ตั้งใจนั่นเอง ซึ่งเมื่อพิจารณาประกอบกันจึงอาจตีความได้ว่า “การละเลยไม่เอาใจใส่” หมายถึง การตั้งใจเพิกเฉยทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ในขณะที่ตามข้อ 9 ในภาคผนวก 10 นั้นได้ใช้คำว่า “gross negligence” หรือ “ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง” ซึ่งคำว่า “ประมาท” หมายถึง กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องทำตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่⁹¹

⁸⁸ ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ข้อ 9 บัญญัติว่า “Lifting of the Exoneration or Limitation of Carrier Liability

The carrier shall not be entitled to avail himself/herself of the exoneration or limitation of liability if the loss, damage, or delay was caused by his/her, or his/her servants', agents', or subcontractors' willful misconduct or gross negligence.”

⁸⁹ ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542, ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่นส์, 2546), หน้า 996.

⁹⁰ เรื่องเดียวกัน, หน้า 1395.

⁹¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 664.

ส่วนคำว่า “เดินเล่น” หมายถึง การขาดความระมัดระวังหรือไม่รอบคอบในสิ่งที่ควรกระทำ⁹² เมื่อนำมาพิจารณาประกอบกันจึงอาจตีความได้ว่า “ประมาทเดินเล่นอย่างร้ายแรง” ในภาคผนวกนี้มีความหมายว่า กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้าอาจเกิดขึ้นได้ ทั้งนี้ เมื่อนำคำว่า “ละเลยไม่เอาใจใส่” กับคำว่า “ประมาทเดินเล่นอย่างร้ายแรง” มาเทียบเคียงกันจึงอาจกล่าวได้ว่า คำว่า “ละเลยไม่เอาใจใส่” นั้นจะต้องมีการนำมาใช้ประกอบกับถ้อยคำที่ว่า “ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้าอาจเกิดขึ้นได้” จึงจะมีความหมายในทำนองเดียวกับคำว่า “ประมาทเดินเล่นอย่างร้ายแรง” ดังนั้น การที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ไม่ได้มีการบัญญัติโดยใช้คำว่า “ประมาทเดินเล่นอย่างร้ายแรง” แต่ได้มีการใช้ถ้อยคำว่า “ละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้าอาจเกิดขึ้นได้” แทนนั้นจึงไม่มีผลให้บทบัญญัติในเหตุตติสทธิข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS และร่างพระราชบัญญัติ ฯ มีความแตกต่างกัน

นอกจากนี้ ในเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบนั้น มีข้อที่น่าสังเกต คือ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นได้มีการกำหนดในเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบหรือยกเว้นความรับผิดชอบไว้ในกรณีที่ผู้ส่งได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบเท่านั้น โดยได้มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 625 ว่า “ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้น” ดังนั้น หากผู้ส่งมีการแสดงเจตนาโดยชัดแจ้งก็ย่อมถือได้ว่าผู้ส่งยินยอมให้มีการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดชอบซึ่งสามารถตกลงกันอย่างไรก็ได้ กฎหมายมิได้บังคับ การตกลงดังกล่าวจึงอาจเป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบที่มากกว่าที่ร่างพระราชบัญญัติได้กำหนดไว้ซึ่งอาจทำให้ผู้ส่งเสียเปรียบ แต่ในร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการกำหนดไว้ในมาตรา 8 ซึ่งได้กำหนดให้ข้อกำหนดในสัญญาซึ่งเป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหรือทำให้เสื่อมสิทธิของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ กำหนดไว้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ ซึ่งอาจตีความได้ว่า คู่สัญญาจะตกลงกันให้มีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มากกว่าที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ กำหนดไว้ไม่ได้ แม้ว่าผู้ส่งจะยินยอมก็ตาม ซึ่งถือเป็นการให้ความคุ้มครองผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมากกว่าในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

⁹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 1035.

3.2.7 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่ของที่รับขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชดใช้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบโดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่งมีหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 32 ว่า “ในกรณีที่ของที่รับขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชดใช้ให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขน และค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนเพิ่มเติมด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วน ให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย”

จะเห็นได้ว่า ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้แบ่งหลักในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็น 2 กรณี ได้แก่

1) กรณีที่ของเสียหาย การคำนวณค่าสินไหมทดแทนให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าวจึงให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น แต่หากไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาดในขณะนั้นก็ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ทั้งนี้ อาจมีปัญหาคือ คำว่า “ราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า” มีความหมายว่าอย่างไร ซึ่งในเรื่องนี้ เห็นว่า ตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า (Futures Market) เป็นตลาดซื้อขายสินค้าลักษณะหนึ่งที่มีการกำหนดรูปแบบของสัญญาเป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยราคาในการซื้อขายสินค้านั้นจะมีการตกลงราคากันโดยกระทำการซื้อขายในตลาดที่ถูกจัดตั้งขึ้นเท่านั้น ผู้ซื้อและผู้ขายจะทำการตกลงราคาซื้อขายกันนอกตลาดไม่ได้ และราคาที่ทำการตกลงกันนั้นจะต้องประกาศให้สาธารณชนทราบด้วย⁹³ ซึ่งตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าจะเป็นศูนย์กลางที่พ่อค้าและนักธุรกิจจะได้เข้ามาทำการซื้อขายสินค้า โดยทำสัญญาซื้อขายในลักษณะซื้อขายตัว

⁹³ ฤทัยรัตน์ ดิยะวีรานนท์, ปัญหาการโอนความเสี่ยงภัยตามพระราชบัญญัติสัญญาซื้อขายล่วงหน้า พ.ศ.2546, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550), หน้า 10 – 11.

สัญญาล่วงหน้า (Future Contract) เพื่อส่งมอบสินค้าจริงในอนาคต ราคาที่จะซื้อขายกันจะเกิดจากการประมูลกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายในสถานประมูลราคา (trading hall) ซึ่งการประมูลราคาจะทำได้ตามวัน เวลา และสถานที่ที่กฎของตลาดกำหนดไว้เท่านั้น⁹⁴ ดังนั้น ราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าจึงเป็นราคากลางที่มีการตกลงทำสัญญากันไว้ในตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า โดยราคาสินค้านั้นจะมีราคาเท่าใดก็ขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้าแต่ละชนิดที่ทำการซื้อขายกัน ซึ่งปัจจุบันในประเทศไทยมีตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า 2 ตลาด ได้แก่

ก. ตลาดซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้าซึ่งอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้า พ.ศ.2542 ซึ่งสินค้าที่ทำการซื้อขายในตลาดนี้จะต้องเป็นสินค้าเกษตรอื่นได้แก่ ผลผลิตทางเกษตรกรรมและผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการแปรรูปผลผลิตทางเกษตรกรรม ซึ่งคณะกรรมการตลาดกำหนดให้มีการซื้อขายล่วงหน้า โดยปัจจุบันสินค้าเกษตรที่ได้มีการซื้อขายอยู่ในตลาดสินค้าเกษตรล่วงหน้าแห่งประเทศไทย คือ ข้าวหอมมะลิ ข้าวขาว 5% ยางแผ่นรมควันชั้น 3 และมันสำปะหลังเส้น⁹⁵

ข. ตลาดซื้อขายล่วงหน้าหรือตลาดอนุพันธ์แห่งประเทศไทย ซึ่งอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติสัญญาซื้อขายล่วงหน้า พ.ศ.2546 ซึ่งสินค้าที่ซื้อขายกันในตลาดอนุพันธ์นี้ ได้แก่ ทองคำ น้ำมันดิบ และทรัพย์สินอื่นใดที่คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ได้ประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี แต่ไม่รวมถึงเงินตราสกุลใด ๆ

ดังนั้น ราคาของสินค้าในตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าจึงมีได้เฉพาะสินค้าที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้า พ.ศ.2542 และพระราชบัญญัติสัญญาซื้อขายล่วงหน้า พ.ศ.2546 เท่านั้นและจะต้องเป็นสินค้าที่หน่วยงานที่กำกับดูแลการซื้อขายในตลาดนั้น ๆ ได้กำหนดให้มีการซื้อขายในตลาดซื้อขายล่วงหน้าด้วย ทั้งนี้ ราคาของสินค้านั้น ๆ ในตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าจะมีราคาเปิดตลาดในแต่ละวันไม่เท่ากันและอาจมีอัตราการขึ้นลงของราคาประจำวันด้วย ดังนั้น ราคาในขณะที่มีการปิดตลาดอาจจะมีราคาที่สูงหรือต่ำกว่าราคาเปิดตลาดได้

⁹⁴ สุรพล ไตรเวทย์, คำอธิบายสัญญาซื้อขายล่วงหน้า, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546), หน้า 23 – 24.

⁹⁵ ตลาดสินค้าเกษตรล่วงหน้าแห่งประเทศไทย. ราคาตลาดล่วงหน้า [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.afet.or.th/v081/thai/data/quote.php> [2554, มกราคม 12]

ทั้งนี้ การที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติให้กรณีของเสียหาย การคำนวณค่าสินไหมทดแทนให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว จึงให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น จึงน่าจะหมายถึงหากของที่รับขนนั้นเป็นของประเภทเดียวกับที่มีการซื้อขายกันในตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าก็ให้คำนวณตามราคาของตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าของประเภทนั้นในวันที่ผู้รับตราส่งได้รับมอบของ

2) กรณีที่ของสูญหายบางส่วนหรือสิ้นเชิง การคำนวณค่าสินไหมทดแทนให้คำนวณเช่นเดียวกับการคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ของสูญหายบางส่วนหรือเสียหาย แต่ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขนและค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนให้แก่ผู้ที่มีสิทธิจัดการของซึ่งก็คือ ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี ส่วนในกรณีที่ของสูญหายบางส่วน ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขนและค่าภาษีอากรตามส่วนแห่งของที่สูญหายเท่านั้น

ทั้งนี้ ในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว ร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา 33⁹⁶ ได้กำหนดให้มีการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย โดยให้คำนวณ ณ เวลาดังต่อไปนี้

1) กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้า ให้คำนวณ ณ วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

2) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้คำนวณ ณ วันที่พ้นกำหนดสามสิบวันนับจากวันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของก็ให้คำนวณ ณ วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับจากวันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

ทั้งนี้ มีข้อสังเกต คือ เมื่อพิจารณาอนุสัญญา CMR มาตรา 27 วรรคหนึ่งจะเห็นได้ว่ามีการกำหนดให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องภายใต้อนุสัญญานอกจากจะสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนแล้วยังมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนนั้นด้วย โดยให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสามารถเรียกร้องเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนนั้นได้ในอัตราร้อยละห้าต่อปีนับแต่วันที่ให้มี

⁹⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 33 บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา 40 โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย”

การส่งหนังสือเรียกร้องไปยังผู้ขนส่ง หรือถ้าไม่มีการส่งหนังสือเรียกร้องก็ให้นับแต่วันฟ้องคดี* แต่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้มีการบัญญัติในเรื่องดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนไว้แต่อย่างใด การที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะมีสิทธิเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนได้หรือไม่นั้นก็จะเป็นไปตามหลักทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกับการรับขนภายใต้กฎหมายอื่น อันได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ซึ่งอาจกล่าวโดยสรุปได้ดังนี้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ไม่มีการบัญญัติเรื่องดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นการเฉพาะ การที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำจะมีสิทธิเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวได้นั้นจะต้องเป็นไปตามหลักทั่วไปในเรื่องนี้เท่านั้น กล่าวคือ การที่ผู้ขนส่งทำการตกลงกับผู้ส่งเพื่อรับที่จะขนของจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยผู้ส่งตกลงที่จะให้ค่าบ่าเห็จเป็นการตอบแทนซึ่งทำให้สัญญารับขนเกิดขึ้น และผู้ส่งและผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ที่จะต้องตอบแทนซึ่งกันและกันเนื่องจากสัญญารับขนเป็นสัญญาต่างตอบแทน ดังนั้น หน้าที่ผู้ส่งจะพึงชำระให้แก่ผู้ขนส่งก็คือค่าระวางพาหนะหรือค่าธรรมเนียมการรับขน ส่วนหน้าที่ผู้ขนส่งจะพึงชำระให้แก่ผู้ส่งก็คือ การส่งมอบของที่รับขนให้แก่ผู้รับตราส่งนั่นเอง

เมื่อสัญญารับขนเป็นสัญญาต่างตอบแทน หากมีกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเกิดขึ้นย่อมส่งผลต่อการชำระหนี้ กล่าวคือ กรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำถือว่าผู้ขนส่งผิดนัดชำระหนี้และถือว่าผิดสัญญาอีกด้วย เนื่องจากโดยหลักนั้น ผู้ขนส่งมีหน้าที่นอกจากการส่งของไปถึงจุดหมายปลายทางที่กำหนดแล้ว ยังมีหน้าที่ความรับผิดชอบที่จะต้องขนส่งของให้ถึงจุดหมายปลายทางนั้นโดยสวัสดิภาพและปลอดภัยด้วย ดังที่กฎหมายฝรั่งเศสเรียกความรับผิดชอบนี้ว่า l'obligation de sécurité ซึ่งเป็นหลักที่เกิดจากคำพิพากษาของศาลฝรั่งเศส⁹⁷

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1.8.4

⁹⁷ จี๊ด เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จำนำแรงงาน จำนำของและรับขน พร้อมทั้งพ.ร.บ.ควบคุมค่าเช่าในภาวะคับขัน พ.ศ.2489 และคำอธิบาย, (พระนคร: โสภณพิพรรฒธนากร, 2490), หน้า 122.

ทั้งนี้ การผิมนัดชำระหนี้ของผู้ขนส่งนั้นอาจส่งผลให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องมีสิทธิเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนได้ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ ดังนี้

ก) กรณีหนี้อันเกิดแต่มูลสัญญา

กรณีที่ของที่รับขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักร้าย่อมถือว่าผู้ขนส่งผิดสัญญา เนื่องจากผู้ขนส่งมีหน้าที่กระทำคือ มีหน้าที่รับขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยจะต้องรับประกันต่อความสูญหายหรือเสียหายใด ๆ ที่จะเกิดขึ้นแก่ของและจะต้องทำการส่งมอบของโดยไม่ชักช้าด้วยการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งภายในเวลาอันสมควรหรือภายในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้กับผู้ส่ง⁹⁸ ดังนั้น กรณีที่มีการส่งมอบชักร้ายจึงต้องถือว่าผู้ขนส่งผิดนัดชำระหนี้ตามมาตรา 204⁹⁹ ด้วย

ข) กรณีหนี้อันเกิดแต่มูลละเมิด

ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือเป็นผลมาจากการกระทำผู้ขนส่งซึ่งไม่ว่าการกระทำนั้นจะเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่อย่อมถือว่าบุคคลดังกล่าวเป็นผู้ทำละเมิดซึ่งจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง แต่จะเรียกให้รับผิดตามกฎหมายละเมิดไม่ได้ เนื่องจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนได้มีการบัญญัติรวมความรับผิดอันเกิดแต่มูลละเมิดไว้ในตัวแล้วโดยผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดด้วย* ทั้งนี้ ถือว่าผู้ขนส่งนั้นผิดนัดชำระหนี้นับแต่วันทำละเมิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 206¹⁰⁰

⁹⁸ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 256 – 257.

⁹⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 204 บัญญัติว่า “ถ้าหนี้ถึงกำหนดชำระแล้ว และภายหลังแต่นั้นเจ้าหนี้ได้ให้คำเตือนลูกหนี้แล้ว ลูกหนี้ยังไม่ชำระหนี้ไซ้รู้ ลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิดนัดเพราะเขาเตือนแล้ว

ถ้าได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามวันแห่งปฏิทิน และลูกหนี้มิได้ชำระหนี้ตามกำหนดไซ้รู้ ท่านว่าลูกหนี้ตกเป็นผู้ผิดนัดโดยมีพักต้องเตือนเลย วิธีเดียวกันนี้ท่านให้ใช้บังคับแก่กรณีที่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้าก่อนการชำระหนี้ซึ่งได้กำหนดเวลาลงไว้อาจคำนวณนับได้โดยปฏิทินนับแต่วันที่ได้บอกกล่าว”

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.6

¹⁰⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 206 บัญญัติว่า “ในกรณีหนี้อันเกิดแต่มูลละเมิด ลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิดนัดมาแต่เวลาที่ทำละเมิด”

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นอย่างนั้นอันเกิดแต่มูลสัญญาหรือมูลละเมิด หากของที่รับขนนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องรวมทั้งดอกเบี้ยในระหว่างเวลาที่ผิดนัดในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปีตามมาตรา 224 วรรคหนึ่ง¹⁰¹ ด้วย เนื่องจากการที่ลูกหนี้จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายนั้นถือได้ว่าเป็นการชำระเงินจำนวนหนึ่งจึงเป็นหนี้เงินซึ่งจะต้องเสียดอกเบี้ยให้แก่กันด้วยดังคำอธิบายของท่านศาสตราจารย์ ดร. จิต เศรษฐบุตร ว่า¹⁰² "ควรสังเกตว่า แม้ในกรณีนี้ให้ส่งมอบทรัพย์สินนั้น หากปรากฏว่าส่งมอบไม่ได้เพราะทรัพย์สินนั้นได้เสื่อมเสีย (perished) ไป หรือแม้ไม่สามารถส่งมอบเพราะกรณีใด ๆ ในระหว่างผิดนัด เช่น สูญหายไป ดังนี้ ลูกหนี้ก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอันได้แก่การชำระเงินจำนวนหนึ่ง จึงเป็นหนี้เงินซึ่งจะต้องเสียดอกเบี้ยให้แก่เจ้าหนี้ฐานรับผิดชอบสัญญาเช่นกัน"

ทั้งนี้ ผู้มีสิทธิเรียกร้องภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ก็มักได้รับดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนตามคำพิพากษาอยู่แล้วดังปรากฏจากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 291/2548 จำเลยที่ 2 เป็นผู้ขนส่งสินค้าโดยเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของโดยตรง ส่วนจำเลยที่ 1 เป็นเพียงตัวแทนของจำเลยที่ 2 ในการออกใบตราส่งเท่านั้น แม้ตามคำฟ้องโจทก์จะบรรยายว่าจำเลยที่ 1 และที่ 2 เป็นตัวการร่วมกันขนส่งสินค้าโดยมิได้บรรยายว่าจำเลยที่ 1 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 2 ในการออกใบตราส่ง แต่การที่ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่า จำเลยที่ 1 เป็นเพียงตัวแทนของจำเลยที่ 2 ไม่ใช่ตัวการร่วมขนส่งสินค้ากับจำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องรับผิดชอบร่วมกับจำเลยที่ 2 ก็ไม่อาจถือได้ว่าเป็นการวินิจฉัยหรือพิพากษาเกินไปกว่าหรือนอกจากที่ปรากฏในคำฟ้อง เพราะเป็นการวินิจฉัยชี้ขาดพยานหลักฐานที่โจทก์นำสืบในส่วนที่เกี่ยวกับจำเลยที่ 1 ว่าคดีรับฟังได้ตามข้ออ้างของโจทก์ในคำฟ้องหรือไม่เท่านั้น

¹⁰¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 224 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า "หนี้เงินนั้น ท่านให้คิดดอกเบี้ยในระหว่างเวลาที่ผิดนัดร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี ถ้าเจ้าหนี้อาจจะเรียกดอกเบี้ยได้สูงกว่านั้นโดยอาศัยเหตุอย่างอื่นอันชอบด้วยกฎหมาย ก็ให้คงส่งดอกเบี้ยต่อไปตามนั้น"

¹⁰² จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะหนี้, ครั้งที่ 17 (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), หน้า 88.

จำเลยที่ 4 ผู้ขนส่งอื่นซึ่งเป็นผู้รับมอบหมายจากจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ขนส่งสินค้า ได้ขนส่งตู้สินค้าที่บรรจุสินค้ามาถึงท่าเรือปลายทางและส่งมอบตู้สินค้าให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทยโดยชอบแล้ว หน้าที่ดูแลสินค้าของจำเลยที่ 2 ย่อมสิ้นสุดลงตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 40 (3) จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องรับผิดชอบในการสูญหายของสินค้าที่เกิดขึ้นในขณะที่สินค้าอยู่ในความอารักขาของการทำเรือแห่งประเทศไทย

ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยที่ 2 ชดเชยค่าเสียหายเป็นเงินจำนวน 1,500,000 บาท แก่โจทก์พร้อมด้วยดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่ 10 พฤษภาคม 2534 เป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จ ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน โจทก์ฎีกาขอให้จำเลยที่ 2 ชำระค่าเสียหายและดอกเบี้ยคิดคำนวณถึงวันฟ้องรวมเป็นเงิน 4,429,810.90 บาท แก่โจทก์ พร้อมด้วยดอกเบี้ยอัตรา ร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จทุนทรัพย์เฉพาะส่วนที่พิพาทกันในชั้นฎีกาตามฎีกาของโจทก์ดังกล่าวจึงมีเพียง 2,886,660.22 บาท โจทก์จะต้องเสียค่าขึ้นศาลชั้นฎีกาเป็นเงิน 72,167.50 บาท

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2888/2549 ตามใบตราส่งระบุว่าสินค้าพิพาทที่ขนส่ง เป็นทุเรียนสด จำนวน 1,260 ก่อ่ง อันเป็นการระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง ดังนี้ จึงต้องถือว่าสินค้าพิพาทที่ขนส่งมีจำนวนหน่วยการขนส่ง 1,260 หน่วย เมื่อคำนวณข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง ตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 58 วรรคหนึ่ง เป็นเงิน 12,600,000 บาท สูงกว่าการคำนวณตามน้ำหนักสินค้า 30 บาท ต่อน้ำหนักสุทธิ 1 กิโลกรัม โดยสินค้าพิพาทตามใบตราส่งมีน้ำหนักสุทธิ 13,860 กิโลกรัม คิดเป็นเงินเพียง 415,800 บาท ต้องถือจำนวนข้อจำกัดความรับผิดจำนวนที่สูงกว่า แต่เมื่อความเสียหายของโจทก์มีเพียง 263,755.56 บาท ต่ำกว่าจำนวนเงินที่พึงจำกัดความรับผิดได้ตามกฎหมาย จึงต้องถือเอาตามความเสียหายนั้นตามมาตรา 58 วรรคสอง จำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชำระเงินจำนวน 263,755.56 บาท พร้อมดอกเบี้ยในหนี้เงินนี้อัตรา ร้อยละ 7.5 นับแต่วันฟ้อง

ดังนั้น แม้ร่างพระราชบัญญัติฯ มิได้บัญญัติถึงเรื่องดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นการเฉพาะ หากผู้ใช้สิทธิเรียกร้องประสงค์จะเรียกดอกเบี้ยเอาจากค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากการที่ข้อที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวก็สามารถได้รับดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนตามหลักทั่วไปเช่นเดียวกับผู้มีสิทธิเรียกร้องภายใต้ประมวล

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548

3.2.8 การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

ในการรับขนของจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนั้น ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องดำเนินการขนส่งด้วยตนเองตลอดเส้นทางโดยอาจมอบหมายให้บุคคลอื่นทำการขนส่งของนั้นต่อไปก็ได้ เนื่องจากสัญญารับขนมิได้มุ่งหมายที่ตัวผู้ขนส่งเป็นสำคัญ¹⁰³ โดยในการมอบหมายดังกล่าวนี้ อาจจะเป็นการมอบหมายให้บุคคลอื่นทำการขนส่งเพียงทอดเดียวหรือหลายทอดก็ได้

ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้มีการบัญญัติความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่มีการมอบหมายให้บุคคลอื่นทำการขนส่งของนั้นต่อไปในมาตรา 617 และมาตรา 618 โดยแยกพิจารณาเป็น 2 กรณี กล่าวคือ

- การมอบหมายให้บุคคลอื่นทำการขนส่งของต่อไปเพียงทอดเดียวตามมาตรา 617 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชกซ้ำ อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง” ทั้งนี้ บทบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติทั้งคำว่า “ผู้ขนส่งอื่น” และ “บุคคลอื่น” ซึ่งแสดงให้เห็นว่าบุคคลทั้งสองนี้ไม่ใช่บุคคลประเภทเดียวกัน โดยคำทั้งสองคำนี้มีความหมายไม่เหมือนกัน เพราะบุคคลอื่นนั้นอาจจะไม่ใช่ผู้ขนส่งที่ประกอบอาชีพรับขนโดยเรียกค่าระวางพาหนะเป็นปกติธุระก็ได้¹⁰⁴ ดังนั้น ถ้อยคำในมาตรานี้จึงมีหมายความถึงการมอบหมายกันเพียงทอดเดียวมิใช่หลายทอด¹⁰⁵

- การมอบหมายให้บุคคลอื่นทำการขนส่งของต่อไปหลายทอดตามมาตรา 618 ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บุปสลาย หรือส่งชกซ้ำ” ซึ่งถือได้ว่ามาตรา 618 นั้นก็คือการขนส่งหลายคนหลายทอดนั่นเอง แต่ทั้งนี้ อาจเกิดปัญหาว่า “การขนส่งหลายคนหลายทอด” นั้นมีความหมายว่าอย่างไร ซึ่งได้มีนักวิชาการให้ความหมายไว้ดังนี้

¹⁰³ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552), หน้า 323.

¹⁰⁴ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายจ้ำงแรงงาน จ้ำงท่าของ รับขน, หน้า 282.

¹⁰⁵ สุบัน พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เซาทรัพย์ เซาซื้อ จ้ำงแรงงาน จ้ำงท่าของ รับขน, หน้า 293.

“การขนส่งหลายทอดไม่ใช่การขนส่งช่วง แต่เป็นสัญญาขนส่งที่มีสัญญาขนส่งฉบับเดียว (single contract) แต่ผู้ปฏิบัติงานฝ่ายผู้ขนส่งมีหลายคน ใช้งานขนส่งสินค้าขึ้นเดียวจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งเป็นทอด ๆ ไป โดยผู้ขนส่งคนแรก (first carrier) ก็ทำหน้าที่ขนส่งด้วย ผู้ขนส่งเหล่านั้นทุกคน (ยกเว้นบุคคลซึ่งยอมขนส่ง) ต้องร่วมกันรับผิดชอบ จะอ้างว่าความเสียหายเกิดขณะอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งอีกคนหนึ่ง ตนไม่รับผิดชอบไม่ได้ ไม่ว่าผู้ขนส่งคนนั้น ๆ จะเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งหรือไม่ ส่วนบุคคลซึ่งยอมขนส่งให้ทั้งที่ตนไม่มีอาชีพขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งที่จะไม่ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งคนใด และการที่กฎหมายบัญญัติความรับผิดเป็นพิเศษให้ต้องรับผิดแม้ไม่ใช่คู่สัญญาก็เพราะในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันมีสัญญาผูกมัดกันอยู่ในการรับขนส่งให้ซึ่งกันและกันเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกคือผู้ส่ง การที่ผู้ส่งฟ้องผู้ขนส่งที่ตนไม่ได้เป็นคู่สัญญาด้วยได้ก็เพราะอาศัยสัญญาที่มีอยู่ระหว่างผู้ขนส่งทั้งหลายนั่นเอง แต่ในระหว่างกันเอง ผู้ขนส่งที่ไม่ได้ทำผิดย่อมไม่ไต่เบียดจากผู้ขนส่งที่ทำผิดได้”¹⁰⁶

“การจะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นน่าจะเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญาไปให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยผู้ขนส่งอื่นไม่ได้เข้ามาทำสัญญากับผู้ส่งด้วย”¹⁰⁷

จากความเห็นข้างต้นอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า การรับขนหลายคนหลายทอดนั้นจะต้องเป็นการรับขนภายใต้สัญญาฉบับเดียว กล่าวคือ ผู้ขนส่งได้ทำสัญญาฉบับเดียวกับผู้ส่ง จากนั้นผู้ขนส่งจึงได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งช่วงขนส่งของต่อไปไม่ว่าจะเป็นการขนส่งช่วงที่ทอดก็ตาม ทั้งนี้ ผู้ขนส่งช่วงนั้นจะต้องเป็นผู้ขนส่งที่ประกอบอาชีพรับขนโดยเรียกค่าระวางพาหนะเป็นปกติธุระด้วย ดังนั้น การรับขนตามมาตรา 617 โดยผู้ขนส่งอื่นจึงน่าจะเป็นการรับขนหลายคนหลายทอดตามมาตรา 618 ด้วยแม้ว่าจะมีการรับขนช่วงเพียงทอดเดียวก็ตาม

สำหรับความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่มีการรับขนหลายคนหลายทอดนั้น มาตรา 618 ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดร่วมกับผู้ขนส่งอื่นด้วย ซึ่งการรับผิดร่วมกันนี้ได้มีนักวิชาการให้ความเห็นไว้ดังนี้

¹⁰⁶ จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย, คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ตัวแทน, ตัวแทนคำต่าง, นายหน้า, จ้างทำของ, รับขน, ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2550), หน้า 137.

¹⁰⁷ ไผ่ชิต เอกจริยกร, คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 284.

“ที่ว่าให้รับผิดชอบร่วมกันนั้น คงไม่หมายความว่า เป็นลูกหนี้ร่วม ซึ่งจะต้องเฉลี่ยชดใช้ความสูญหาย บุบสลาย หรือการส่งชั๊กช้า แต่หมายความว่า ผู้ขนส่งแต่ละคน แต่ละทอดนั้นมีความรับผิดชอบต่อผู้ส่งเต็มจำนวนในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายไป เมื่อผู้ขนส่งคนใดรับผิดชอบ และชดใช้ค่าเสียหายในความสูญหายหรือบุบสลายให้แก่ผู้ส่งไปแล้วก็มีสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งที่รับผิดชอบต่อมาคนหนึ่งคนใดก็ได้ เพราะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งร่วมกัน”¹⁰⁸

“การที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งทุกคนต้องรับผิดชอบร่วมกันหมายความว่า ผู้รับตราส่งสามารถเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั๊กช้าจากผู้ขนส่งทุกคนหรือผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งก็ได้เพื่อความเสียหายทั้งหมด ส่วนผู้ขนส่งคนใดที่ถูกเรียกร้องก็สามารถไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งที่ต้องรับผิดชอบเอง”¹⁰⁹

จากความเห็นข้างต้นจึงอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า การที่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันตามมาตรา 618 อาจตีความได้ว่า ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นนั้นจะต้องรับผิดชอบกันไปตลอดเส้นทางการขนส่งและเป็นความรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วมตามมาตรา 291¹¹⁰ โดยผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องสามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชั๊กช้าจากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นคนใดคนหนึ่งโดยสิ้นเชิงหรือส่วนใดส่วนหนึ่งก็ได้ แต่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นจะต้องผูกพันในการรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนนั้นจนกว่าผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องจะได้รับชำระค่าสินไหมทดแทนโดยสิ้นเชิง

ส่วนการจะไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งหลายทอดด้วยกันได้หรือไม่นั้นต้องเป็นไปตามมาตรา 296¹¹¹ และมาตรา 297¹¹² ซึ่งได้เคยมีคำพิพากษาศาลฎีกาวินิจฉัยไว้ดังนี้

¹⁰⁸ สุปิ่น พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เจ้าทรัพย์ เจ้าซื้อ เจ้าจ้างแรงงาน เจ้าทำของ รับขน, หน้า 294.

¹⁰⁹ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบาย เจ้าจ้างแรงงาน เจ้าทำของ รับขน, หน้า 282.

¹¹⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 291 บัญญัติว่า “ถ้าบุคคลหลายคนจะต้องทำการชำระหนี้โดยทำนองซึ่งแต่ละคนจำต้องชำระหนี้สิ้นเชิงไซ้ร้ แม้ถึงว่าเจ้าหนี้ชอบที่จะได้รับชำระหนี้ได้แต่เพียงครั้งเดียว (กล่าวคือ ลูกหนี้ร่วมกัน) ก็ดี เจ้าหนี้จะเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้แต่คนใดคนหนึ่งสิ้นเชิงหรือแต่โดยส่วนก็ได้ตามแต่จะเลือก แต่ลูกหนี้ทั้งปวงก็ยังคงต้องผูกพันอยู่ทั่วทุกคนจนกว่าหนี้นั้นจะได้ชำระเสร็จสิ้นเชิง”

¹¹¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 296 บัญญัติว่า “ในระหว่างลูกหนี้ร่วมกันทั้งหลายนั้น ท่านว่าต่างคนต่างต้องรับผิดชอบเป็นส่วนเท่า ๆ กัน เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ถ้าส่วนที่ลูกหนี้ร่วมกันคนใดคนหนึ่งจะพึงชำระหนี้เป็นอันจะเรียกเอาจากคนนั้นไม่ได้ไซ้ร้ ยังขาดจำนวนเท่าไร ลูกหนี้คนอื่น ๆ ซึ่งจำต้องออก

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6257/2539 แม้จำเลยจะต้องรับผิดชอบร่วมกันกับโจทก์ในความเสียหายหรือบุบสลายต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างตาม ป.พ.พ. มาตรา 616 และมาตรา 618 แต่ระหว่างโจทก์กับจำเลยซึ่งเป็นผู้ร่วมขนส่งด้วยกันจะมีความรับผิดชอบต่อกันหรือไม่ ก็ต้องขึ้นอยู่กับว่าจำเลยมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายด้วยหรือไม่เมื่อจำเลยมิได้มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าที่จำเลยร่วมทำการขนส่งกับโจทก์ จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ ความรับผิดชอบของลูกหนี้ร่วมตามมาตรา 296 ที่บัญญัติให้ต่างคนต่างต้องรับผิดชอบเป็นส่วนเท่า ๆ กัน เว้นแต่จะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นนั้นจะบังคับแก่กรณีนี้ได้ต่อเมื่อลูกหนี้ร่วมแต่ละคนมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นในการร่วมกันขนส่งเท่านั้น

ดังนั้น สิทธิไต่เบี่ยในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจึงขึ้นอยู่กับว่า ผู้ขนส่งแต่ละทอดนั้นมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายด้วยหรือไม่ ถ้ามีก็เรียกร้องได้ แต่ถ้าไม่มีก็ไม่สามารถเรียกร้องเอาได้¹¹³ และเมื่อผู้ขนส่งทอดที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้วถือว่าผู้ขนส่งคนนั้นรับช่วงสิทธิของผู้มีสิทธิเรียกร้องตามมาตรา 229 (3)¹¹⁴ ในการมาไต่เบี่ยเอาจากผู้ขนส่งคนที่มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหาย

ทั้งนี้ ผู้ขนส่งทอดหลังสุดยังมีสิทธิที่จะเรียกเงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ที่ค้างชำระแก่ผู้ขนส่งทุกคนได้และหากไม่รับชำระก็มีสิทธิยึดหน่วงของหรือฝากของ ณ สำนักงานวาง

ส่วนด้วยนั้นก็ต้องรับใช้ แต่ถ้าลูกหนี้ร่วมกันคนใดเจ้าหนี้ไปปลดหนี้ให้หลุดพ้นจากหนี้อันร่วมกันนั้นแล้ว ส่วนที่ลูกหนี้คนนั้นจะพึงต้องชำระหนี้ก็ตกเป็นพับแก่เจ้าหนี้ไป”

¹¹² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 297 บัญญัติว่า “ถ้าในสัญญาอันหนึ่งอันใดมีบุคคลหลายคนร่วมกันผูกมัดตนในอันจะทำการชำระหนี้ไซ้ หากกรณีเป็นที่สงสัย ท่านว่าบุคคลเหล่านั้นจะต้องรับผิดชอบอย่างเป็นการอันหนึ่งร่วมกัน แม้ถึงว่าเป็นการอันจะแบ่งกันชำระหนี้ได้”

¹¹³ สุธีร์ ศุภนิตย์ วิจิตรา วิเชียรชม และไมทชิต เอกเจริญกร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องมาตรา เจ้าทรัพย์ เจ้าซื้อ เจ้าจ้างแรงงาน เจ้าจ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ บรรพ 3 มาตรา 537 – 679, (กรุงเทพมหานคร: กองทุนศาสตราจารย์จิตติ ติงศภัทิย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), หน้า 187.

¹¹⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 229 บัญญัติว่า “การรับช่วงสิทธิย่อมมีขึ้นด้วยอำนาจกฎหมายและยอมสำเร็จเป็นประโยชน์แก่บุคคลดังกล่าวต่อไปนี้ คือ

(1) ...

(3) บุคคลผู้มีความผูกพันร่วมกับผู้อื่น หรือเพื่อผู้อื่นในอันจะต้องใช้หนี้มีส่วนได้เสียด้วยการใช้หนี้ นั้น และเข้าใช้หนี้นั้น”

ทรัพย์สินหรือนำของออกขายทอดตลาดได้เช่นเดียวกับผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 633¹¹⁵ และถ้าผู้ขนส่งคนใดได้ส่งมอบของไปก่อนที่จะได้รับค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ดังกล่าว ผู้ขนส่งคนนั้นก็ควรรับผิดชอบผู้ขนส่งคนก่อน ๆ ตนเพื่อค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์นั้นด้วยตามมาตรา 629¹¹⁶

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ยังได้มีการบัญญัติเรื่องการรับขนหลายคนหลายทอดไว้เช่นเดียวกันโดยได้บัญญัติไว้ในมาตรา 43 – 45 ดังนี้

มาตรา 43 บัญญัติว่า “แม้ผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งของของตนรับขน ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าแห่งของนั้น และจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนนั้นด้วย”

มาตรา 44 บัญญัติว่า “ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย”

มาตรา 45 บัญญัติว่า “เมื่อมีกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นดังกล่าวเป็นลูกหนี้ร่วมกัน”

จากบทบัญญัติข้างต้นอาจกล่าวได้ว่า แม้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะมีได้ใช้ถ้อยคำในลักษณะที่ชัดเจนดังเช่นในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ถึงผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด แต่ก็อาจตีความบทบัญญัติในมาตรา 43 ประกอบกับนิยามของ “ผู้ขนส่งอื่น” ในมาตรา 3¹¹⁷ ได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการบัญญัติถึงการรับขนหลายคน

¹¹⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 633 บัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งคนใดส่งมอบของเสียแต่ก่อนได้รับค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ไซร์ ท่านว่าผู้ขนส่งคนนั้นยังคงต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งคนก่อน ๆ ตนเพื่อค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ซึ่งยังค้างชำระแก่เขา”

¹¹⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 629 บัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งคนใดส่งมอบของเสียแต่ก่อนได้รับค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ไซร์ ท่านว่าผู้ขนส่งคนนั้นยังคงต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งคนก่อน ๆ ตนเพื่อค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ซึ่งยังค้างชำระแก่เขา”

¹¹⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งอื่น หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นผู้ส่งของในสัญญาการรับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะเวลาทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ ไม่

หลายทอดไว้เช่นเดียวกัน โดยให้ผู้ขนส่งอื่นนั้นมีความรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักเช่นเดียวกับผู้ขนส่งในช่วงการขนส่งที่ตนได้รับมอบหมายเท่านั้นซึ่งรวมถึงสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบและข้อจำกัดความรับผิดได้เช่นเดียวกับผู้ขนส่งด้วย แต่ทั้งนี้ ผู้ขนส่งก็ยังคงจะต้องรับผิดชอบเพื่อการที่ของนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักในกรณีที่สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักนั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนนั้นด้วย โดยผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นที่ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักได้เกิดขึ้นในช่วงการขนส่งของตนจะต้องรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม ซึ่งเหตุผลที่กฎหมายได้กำหนดให้ผู้ขนส่งอื่นรับผิดชอบเฉพาะการขนส่งในช่วงการขนส่งของตนก็เนื่องจากผู้ขนส่งอื่นมิใช่คู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเลเพียงแต่รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนส่งเฉพาะช่วงใดช่วงหนึ่งเท่านั้น แต่ผู้ขนส่งนั้นเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งโดยตรงจึงย่อมต้องมีความรับผิดชอบในของที่รับขนส่งตลอดเส้นทางจึงต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักที่เกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ขนส่งอื่นด้วย¹¹⁸

ส่วนในกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วมนั้นก็เพื่อเป็นการเอื้อประโยชน์ต่อผู้รับตราส่งโดยเป็นหลักประกันว่าผู้รับตราส่งมีโอกาสที่จะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชั่งน้ำหนักแม้ว่าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นแล้วแต่กรณีล้มละลาย¹¹⁹ ซึ่งการรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วมในกรณีนี้ก็จะเป็นไปตามบทบัญญัติในลักษณะนี้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นความรับผิดในลักษณะเดียวกับความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักที่เกิดจากผู้ขนส่งอื่นดังที่ได้กล่าวไปแล้ว

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ฯ ปราบกฏว่า ได้มีการบัญญัติถึงความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดไว้เพียงกรณีเดียวในมาตรา 28 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง” ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น”

¹¹⁸ กำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้ำระหว่างประเทศ, หน้า 245.

¹¹⁹ เรื่องเดียวกัน

- คำว่า “ความเสียหาย” นั้นหมายความว่าอย่างไร เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 30 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า นั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุดังต่อไปนี้

(1) ...

(4) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบตามมาตรา 28” จึงอาจตีความได้ว่า “ความเสียหาย” ตามมาตรา 28 นี้จึงน่าจะหมายถึง ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า นั้นเอง

- นอกจากนี้ บทบัญญัติในมาตรา 30 (4) ตอนท้ายซึ่งมีถ้อยคำว่า “...บุคคลที่ร่วมรับผิดชอบตามมาตรา 28” นั้นเมื่อนำมาพิจารณาประกอบกับบทบัญญัติในมาตรา 28 จึงอาจตีความได้ว่า การที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วงนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบร่วมกับบุคคลเหล่านั้นซึ่งแสดงให้เห็นว่า ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งรวมทั้งผู้ขนส่งช่วงนั้นก็จะต้องรับผิดชอบด้วยกัน แต่ทั้งนี้ บทบัญญัติในลักษณะนี้อาจก่อให้เกิดความไม่ชัดเจนเนื่องจากต้องอาศัยการตีความของทั้งสองมาตราประกอบกัน ดังนั้น การบัญญัติให้มีความชัดเจนโดยกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงนี้น่าจะเป็นประโยชน์ในการบังคับใช้มากยิ่งขึ้น

- ส่วนคำว่า “การกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา” นั้น เห็นว่า หน้าที่ตามสัญญาในที่นี้ หมายถึง หน้าที่ตามสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งน่าจะมีความหมายในทำนองเดียวกับคำว่า “กระทำไปภายในทางการที่จ้าง” ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

- ส่วนคำว่า “ผู้ขนส่งช่วง” นั้นหมายถึงบุคคลใดบ้าง เห็นว่า ต้องพิจารณาจากคำนิยามในมาตรา 3¹²⁰ โดยคำนิยามนี้ได้ให้หมายความรวมถึงลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง และ

¹²⁰ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 3 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งช่วง หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนส่งของตามสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง และบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งช่วงได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการรับขนของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดก็ตาม”

บุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งช่วงได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการรับขนของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดกก็ตาม ซึ่งจะเห็นได้ว่า เป็นบุคคลเช่นเดียวกับที่พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดไว้ให้ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบด้วย

อย่างไรก็ตาม อาจมีปัญหว่า แม้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะได้มีการบัญญัติให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำผู้ขนส่งช่วงดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น แต่ในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดด้วยกัน ซึ่งได้แก่ ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงนั้นจะมีความรับผิดชอบในระหว่างกันอย่างไร และจะใช้สิทธิไล่เบี่ยระหว่างกันได้หรือไม่ ซึ่งเมื่อพิจารณาอนุสัญญา CMR ก็ปรากฏว่าในอนุสัญญาได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบในระหว่างกันของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดรวมทั้งสิทธิไล่เบี่ยไว้อย่างชัดเจน * ทั้งนี้ อาจพิจารณาหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาประกอบกับร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้ดังนี้

1) การรับขนที่จะตกอยู่ภายใต้อนุสัญญานั้นจะต้องเป็นการรับขนอยู่ในสัญญาฉบับเดียวกัน โดยผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการขนส่งตลอดเส้นทางแม้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าจะมีได้เกิดในระหว่างช่วงการขนส่งของตนก็ตาม

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า ตามอนุสัญญานั้นผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงจะต้องรับผิดชอบร่วมกันตลอดเส้นทางไม่ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าจะเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งของผู้ขนส่งคนใดก็ตาม ซึ่งเป็นความรับผิดชอบในลักษณะเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618 แม้มาตรานี้จะมีได้บัญญัติไว้ชัดเจนดังเช่นอนุสัญญาก็ตาม ซึ่งการบัญญัติให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงจะต้องรับผิดชอบร่วมกันตลอดเส้นทางจะเป็นการคุ้มครองผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมากกว่าการบัญญัติให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบเฉพาะช่วงที่ตนรับขนดังเช่นในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เนื่องจากการพิสูจน์ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าจะเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งช่วงใดเป็นสิ่งที่ทำได้ยากและเป็นการเพิ่มภาระในการพิสูจน์ให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงควรมีการบัญญัติให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงร่วมกันรับผิดชอบตลอดเส้นทางไม่ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าจะเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งช่วงใด ส่วนความรับผิดชอบในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันนั้นก็เป็นเรื่องหนึ่งเนื่องจากหลักฐานหรือข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชก้าจะอยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งเหล่านั้น

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1.10

2) ผู้ขนส่งคนที่สองและคนถัดไปจะมีฐานะเป็นคู่สัญญาในสัญญาฉบับแรกภายใต้ข้อกำหนดในใบตราส่งด้วยการยอมรับมอบของและใบตราส่ง ในการรับมอบของนั้น ผู้ขนส่งที่รับมอบของจากผู้ขนส่งคนก่อนจะต้องออกไปรับของโดยลงวันที่และลายมือชื่อให้แก่ผู้ขนส่งคนก่อน ตมรวมทั้งจะต้องลงชื่อและที่อยู่ของตนในใบตราส่งฉบับที่สองด้วย นอกจากนี้ยังสามารถตั้งข้อสงวนลงในใบตราส่งและใบรับของได้ซึ่งการตั้งข้อสงวนนี้เป็นไปตามหลักเกณฑ์เดียวกับการตั้งข้อสงวนของผู้ขนส่งในกรณีได้รับมอบจากผู้ส่งของตนเอง

ในกรณีนี้ ผู้ขนส่งช่วงจะเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งไปโดยปริยาย ซึ่งในเรื่องนี้ เห็นว่า หากร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติในลักษณะเดียวกันนี้จะเป็นการขัดต่อภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS เนื่องจากในภาคผนวกนี้ได้มีการให้คำนิยามของผู้ส่งไว้ว่า “ผู้ส่ง หมายถึง บุคคลผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่งในสัญญาฉบับแรก และส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่ง” ซึ่งอาจตีความได้ว่า ในภาคผนวกนี้ผู้ที่จะเป็นคู่สัญญาในสัญญาฉบับแรกจะต้องเป็นบุคคลที่ได้ทำการตกลงกันโดยชัดแจ้งเท่านั้น ดังนั้น ผู้ขนส่งช่วงจึงจะเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งไม่ได้ แต่ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการกำหนดให้ต้องระบุชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งช่วงไว้ในใบตราส่งด้วยจึงไม่จำเป็นต้องบัญญัติเพิ่มเติมให้ผู้ขนส่งช่วงต้องลงชื่อและที่อยู่ของตนในใบตราส่งฉบับที่สองดังเช่นอนุสัญญาอีก

ส่วนในการส่งมอบของในระหว่างกันนั้น เห็นว่า การกำหนดให้ผู้ขนส่งช่วงสามารถตั้งข้อสงวนลงในใบตราส่งและใบรับของได้ซึ่งการตั้งข้อสงวนนี้จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งช่วง หากปรากฏว่าของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายก่อนที่ตนจะได้รับมอบของ การตั้งข้อสงวนดังกล่าวจึงจะเป็นพยานหลักฐานให้แก่ผู้ขนส่งช่วงได้

3) ในเรื่องการดำเนินคดีกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้น อนุสัญญาได้กำหนดให้การดำเนินคดีในเรื่องความรับผิดในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้ำจะดำเนินคดีได้เฉพาะกับผู้ขนส่งคนแรก ผู้ขนส่งคนสุดท้าย หรือผู้ขนส่งซึ่งได้ปฏิบัติการรับขนในขณะที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้ำเท่านั้นโดยอาจฟ้องผู้ขนส่งเหล่านี้เป็นคดีเดียวกันได้ เว้นแต่ในกรณีที่มีการฟ้องแย้งหรือหักกลบลบหนี้ซึ่งเป็นประเด็นในคดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องภายใต้สัญญาเดียวกัน ซึ่งการดำเนินคดีตามกฎหมายอาจกระทำกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดดังกล่าวในเวลาเดียวกันก็ได้

ในเรื่องนี้ เห็นว่า หากร่างพระราชบัญญัติ ฯ ควรมีการกำหนดให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงร่วมกันรับผิดชอบตลอดเส้นทางแล้ว ผู้มีสิทธิเรียกร้องก็น่าจะมีสิทธิดำเนินคดีผู้ขนส่งคนใดก็ได้ มิได้จำกัดเฉพาะแต่เพียงผู้ขนส่งคนแรก ผู้ขนส่งคนสุดท้าย หรือผู้ขนส่งซึ่งได้ปฏิบัติการรับขนใน

ขณะที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้าเท่านั้น เนื่องจากการเป็นการยากที่จะพิสูจน์ว่า เหตุแห่งความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้าได้เกิดในช่วงการขนส่งใด ซึ่งการกำหนดให้ใช้ สิทธิดำเนินคดีได้เฉพาะบุคคลนั้นจึงอาจจะก่อให้เกิดปัญหาตามมาได้

4) ในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันนั้น อนุสัญญา CMR ก็ได้กำหนดให้สามารถตกลง กำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างกันเป็นอย่างอื่นนอกจากที่อนุสัญญานี้กำหนดได้ และ หากผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เรียกร้องไป ผู้ขนส่งคนนั้นก็มิได้เสีย ไรเอาจากผู้ขนส่งคนอื่นได้โดยมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- ผู้ขนส่งที่ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนไปมีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนพร้อมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่าย รวมทั้งค่าธรรมเนียมทั้งหมดที่ตนต้องเสียไป
- ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหาย เพียงคนเดียว ผู้ขนส่งคนนั้นจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่งที่ได้ชำระแทนไป ทั้งหมดหรือหากตนเป็นผู้ชำระค่าสินไหมให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องไปก็จะมาเรียกให้ผู้ขนส่งอื่นชดใช้ ไม่ได้
- ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งตั้งแต่ สองคนขึ้นไป ผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องชดใช้เงินตามส่วนแห่งความรับผิดชอบตนให้แก่ผู้ขนส่งที่ได้ ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแทนไป แต่หากไม่สามารถแบ่งส่วนความรับผิดชอบได้ ผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้อง ใช้เงินตามส่วนของค่าธรรมเนียมการรับขนที่ตนมีสิทธิได้รับ
- ในกรณีที่ไม่รู้แน่ชัดว่าผู้ขนส่งคนใดจะต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือ เสียหาย จำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้นจะต้องแบ่งส่วนระหว่างผู้ขนส่งทั้งหมดทุกคน
- ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนใดเป็นผู้ที่มีหนี้สินล้นพ้นตัว การชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนในส่วนของผู้ขนส่งคนนั้นที่ยังมิได้ชำระจะต้องนำมาแบ่งในระหว่างผู้ขนส่งคนอื่นตาม สัดส่วนของค่าธรรมเนียมการรับขนที่แต่ละคนมีสิทธิได้รับ
- หากผู้ขนส่งคนใดได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนเงินตามคำพิพากษา ไปแล้ว ผู้ขนส่งคนอื่นที่ถูกเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนไม่มีสิทธิโต้แย้งถึงความสมบูรณ์ ของค่าสินไหมทดแทนที่ได้ใช้ไปนั้น หากตนได้รับหนังสือแจ้งถึงการฟ้องคดีและมีโอกาสที่จะเข้า เป็นคู่ความแล้ว

- ผู้ขนส่งคนใดต้องการใช้สิทธิไล่เบี่ยเอาจากผู้ขนส่งคนอื่นสามารถฟ้องคดีต่อศาลหรือมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดได้ โดยศาลหรืออนุญาตตุลาการดังกล่าวจะต้องอยู่ในประเทศซึ่งผู้ขนส่งคนหนึ่งคนใดมีถิ่นที่อยู่เป็นปกติ หรืออยู่ในประเทศที่มีสถานประกอบธุรกิจอันเป็นสำนักงานแห่งใหญ่หรือสำนักงานสาขาหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตั้งอยู่ ทั้งนี้ ในการใช้สิทธิเรียกร้องให้คืนค่าสินไหมทดแทนในระหว่างผู้ขนส่งนี้ให้นับจากวันที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องตามสัญญารับขน หรือหากไม่มีคำพิพากษาดังกล่าวก็ให้นับจากวันที่ได้ชำระค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงอาจตกลงกำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างกันเป็นอย่างอื่นนี้ เห็นว่า เป็นการตกลงตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญาอยู่แล้ว เนื่องจากในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันนั้นย่อมมีสัญญาในระหว่างกันอีกฉบับหนึ่ง ซึ่งอาจตกลงกันกำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบอย่างไรก็ได้ หากไม่ขัดต่อกฎหมายหรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนซึ่งเป็นไปตามหลักในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150¹²¹ และ 151¹²²

ส่วนความรับผิดในระหว่างกันนั้น เห็นว่า หลักในอนุสัญญานั้นมีลักษณะเช่นเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องหนี้ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้นซึ่งแม้ผู้ขนส่งจะต้องร่วมกันรับผิดชอบตลอดเส้นทางแต่ในระหว่างกันนั้น ผู้ขนส่งที่ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องไปก็มีสิทธิไล่เบี่ยเอาจากผู้ขนส่งที่ก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ และหากผู้ขนส่งที่ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปนั้นได้มีส่วนก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำด้วย ผู้ขนส่งคนนั้นก็จะต้องรับผิดชอบตามส่วนแห่งค่าสินไหมนั้นซึ่งก็จะใช้สิทธิไล่เบี่ยเอาจากผู้ขนส่งอื่นที่มีส่วนก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นได้เฉพาะส่วนที่บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเท่านั้น ในการใช้สิทธิไล่เบี่ยดังกล่าวนี้จึงมีลักษณะใกล้เคียงกับการแบ่งส่วนความรับผิดตามทีอนุสัญญาได้บัญญัติไว้ อีกทั้ง การรับขนภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 หรือพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ก็มีได้มีการ

¹²¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150 บัญญัติว่า “การใดมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามโดยชัดแจ้งโดยกฎหมาย เป็นการพนันวิสัย หรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ”

¹²² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 151 บัญญัติว่า “การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน”

บัญญัติในเรื่องสิทธิไล่เบียดในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันซึ่งถือเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจึงต้องไปใช้หลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกัน

5) อนุสัญญาได้กำหนดให้การใช้สิทธิเรียกร้องให้คืนค่าสินไหมทดแทนในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นมีอายุความหนึ่งปีหรือสามปีหากเป็นการการกระทำหรือ งดเว้นการกระทำโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้หรืออยู่ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอาจเกิดขึ้นได้นับจากวันที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือหากไม่มีคำพิพากษาดังกล่าวก็ให้นับแต่วันที่ได้ชำระค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีนี้ เห็นว่า เนื่องจากสิทธิในการไล่เบียดระหว่างกันควรจะเป็นไปตามหลักในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังที่กล่าวมาข้างต้น ดังนั้น อายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องจึงควรเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วยซึ่งเมื่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้มีการบัญญัติอายุความในการใช้สิทธิไล่เบียดในระหว่างกันไว้โดยเฉพาะจึงต้องใช้อายุความตามหลักทั่วไป คือ 10 ปีตามมาตรา 193/30¹²³

3.2.9 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

3.2.9.1 การใช้สิทธิเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา

ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มาตรา 36 บัญญัติว่า “การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด” ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวนี้สามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

1) บทบัญญัติในมาตรา 36 นี้ได้ใช้คำว่า “...ให้หมายรวมถึง การใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย” ซึ่งอาจตีความได้ว่า เป็นกรณีที่ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงได้ใช้สิทธิเรียกร้องของตนภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ แต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะเห็นว่า มิได้มีการบัญญัติถึงการมีสิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงไว้แต่อย่างใด นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง

¹²³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 บัญญัติว่า “อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้มีกำหนดสิบปี”

หลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 37¹²⁴ จะเห็นว่า ได้มีการบัญญัติให้พระราชบัญญัติการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ใช้บังคับกับการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่ กรณี ที่มีต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติ ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีได้บัญญัติให้ใช้บังคับกับการที่ลูกจ้าง ตัวแทน หรือ บุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ ใช้สิทธิเรียกร้องของตนแต่อย่างใด ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า บทบัญญัติในร่าง พระราชบัญญัติ ฯ มาตรา 36 จึงน่าจะมีการบัญญัติโดยใช้ถ้อยคำที่ไม่ถูกต้องนัก ซึ่งบทบัญญัติใน มาตรา 36 ควรจะมีการบัญญัติแก้ไขว่า “...ให้หมายความรวมถึง การใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย”

ทั้งนี้ เมื่อมีการแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 36 ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น แสดงว่า ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงก็อาจถูกฟ้องคดีได้ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ทั้งนี้ เมื่อ พิจารณาภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ข้อ 5 (c) จะเห็นว่า ได้มีการกำหนดให้ลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิอ้างข้อต่อสู้เช่นเดียวกับข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่มีอยู่ภายใต้ภาคผนวก ได้ ซึ่งหากร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้บัญญัติให้ลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิอ้างข้อต่อสู้ ได้เช่นเดียวกับผู้ขนส่ง บุคคลดังกล่าวก็จะไม่สามารถยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิ เรียกร้องได้ ซึ่งในกรณีนี้จะถือเป็นการขัดต่อภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ข้อ 5 (c) ดังนั้น จึงควรบัญญัติเพิ่มเติมสิทธิของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงให้มีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่มี อยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วยเพื่อจะได้สอดคล้องกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

2) คำว่า “...ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด” นั้นถือได้ว่าเป็นการบัญญัติเพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ในข้อ 5 (b) ซึ่งได้ กำหนดให้ความรับผิดชอบตามภาคผนวกนี้ใช้บังคับกับการอ้างสิทธิใด ๆ อันเกิดจากการปฏิบัติตาม สัญญา รับขนไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นจะอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิด นอกจากนี้ยังเป็นการบัญญัติ ในลักษณะเดียวกับอนุสัญญา CMR มาตรา 28 ทั้งนี้ อนุสัญญามีได้ใช้คำว่า “มูลสัญญาหรือมูล ละเมิด” แต่ใช้คำว่า “สิทธิเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา” ซึ่งก็อาจตีความได้ในทำนองเดียวกัน

¹²⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 37 บัญญัติว่า “ความในหมวดนี้ ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญา ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด และให้ใช้บังคับตลอดถึงการที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือ บุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

อย่างไรก็ตาม มีข้อที่น่าสังเกต คือ เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ก็ได้มีการบัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในมาตรา 37 เช่นเดียวกัน โดยให้นำบทบัญญัติในเรื่องความรับผิดมาใช้ในการฟ้องร้องโดยอาศัยมูลละเมิดและการฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ เนื่องจากการขนส่งในรูปแบบอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขนส่งทางทะเล ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งอาจพยายามหลีกเลี่ยงการบังคับใช้กฎหมายการรับขนส่งของทางทะเลที่มีการกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง จึงไปฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งมิได้มีนิติสัมพันธ์กับผู้ขนส่งตามสัญญาขนส่งอันจะทำให้ไม่สามารถนำเหตุยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดมาใช้ได้¹²⁵ ซึ่งสำหรับประเทศไทยนั้นปรากฏว่า คู่กรณีก็ได้มีการฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดฐานละเมิดแทนที่จะฟ้องให้รับผิดตามสัญญาเช่นเดียวกันดังตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5144/2549 จำเลยที่ 2 เป็นผู้ประกอบกิจการรับขนส่งตู้คอนเทนเนอร์และรับจ้างจากจำเลยที่ 1 ให้นำตู้คอนเทนเนอร์ของโจทก์ไปบรรจุสินค้าที่โรงงานของจำเลยที่ 1 จำเลยที่ 2 จึงมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังในการตั้งวางตู้คอนเทนเนอร์ที่รับขนส่งให้มั่นคงปลอดภัยเพื่อการนำสินค้าเข้าบรรจุ การที่ ป. ขับรถไปจอดภายในโรงงานของจำเลยที่ 1 จากนั้นได้ปลดขาค้ายันของหางลากที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ลง และปลดลิ้อระหว่างรถบรรทุกหัวลากกับหางลาก เมื่อบริเวณที่ตั้งวางหางลากเป็นพื้นลาดเอียง ทำให้ด้านท้ายของหางลากซึ่งรับน้ำหนักด้วยล้ออยู่สูงกว่าด้านหน้า แต่ ป. ไม่นำแผ่นเหล็กคล้ายโต๊ะที่นำติดรถไปวางรองรับน้ำหนักของตู้คอนเทนเนอร์ที่อยู่บนหางลากให้มั่นคงแข็งแรง การที่ตู้คอนเทนเนอร์ของโจทก์ล้มลงจึงเกิดจากความประมาทเลินเล่อของ ป. จำเลยที่ 2 ผู้เป็นนายจ้างจะปิดความรับผิดโดยอ้างว่าเป็นความผิดของพนักงานของจำเลยที่ 1 ไม่ได้จัดเรียงสินค้าตามแนวยาวของตู้คอนเทนเนอร์ และแม้พนักงานของจำเลยที่ 1 นำบันไดไปพาดวางไว้ที่ตู้คอนเทนเนอร์และบันไดดังกล่าวกระแทกถูกอุปกรณ์ทำความเย็นขณะตู้คอนเทนเนอร์ล้มลง ก็ต้องถือว่าความเสียหายดังกล่าวเป็นผลโดยตรงอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อของ ป. อยู่นั่นเอง จึงไม่เป็นเหตุให้จำเลยที่ 2 พ้นความรับผิด

ดังนั้น การที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ได้บัญญัติให้นำหลักความรับผิดภายใต้พระราชบัญญัตินี้ไปใช้ไม่ว่าเหตุฟ้องร้องนั้นจะอาศัยมูล

¹²⁵ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548, หน้า 132.

สัญญาหรือมูลละเมิดจึงเป็นการบัญญัติเพื่อป้องกันคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะเล็งไปใช้สิทธิเรียกร้องในเรื่องละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ก็น่าจะมีวัตถุประสงค์เช่นเดียวกันนี้

3.2.9.2 ศาลที่อาจฟ้องคดีได้

ในการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ หากผู้มีสิทธิเรียกร้องประสงค์จะฟ้องคดีต่อศาลไทยไม่ว่าจะเป็นการฟ้องคดีโดยอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิดจะต้องฟ้องคดีต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 37¹²⁶

ทั้งนี้ มีข้อที่จะต้องพิจารณาคือ ในเรื่องศาลที่อาจฟ้องคดีได้นี้ เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในอนุสัญญา CMR ปรากฏว่า ได้มีการบัญญัติในมาตรา 31 วรรคหนึ่ง* กำหนดให้โจทก์สามารถฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจดังต่อไปนี้ได้

- ศาลในประเทศที่เป็นถิ่นที่อยู่ปกติของจำเลย หรือจำเลยมีสำนักงานแห่งใหญ่ หรือสำนักงานสาขาหรือมีตัวแทนประกอบธุรกิจตั้งอยู่
- ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของหรือสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาข้อ 10 (c) ของภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ปรากฏว่าได้มีการกำหนดให้การใช้สิทธิเรียกร้องตามภาคผนวกนี้ ผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถเลือกใช้สิทธิยื่นฟ้องต่อศาลของประเทศภาคีดังต่อไปนี้ได้

- ประเทศที่เป็นสถานที่ที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดหมายปลายทางของการขนส่ง
- ประเทศที่เป็นสถานที่ที่เกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้น
- ประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ หรือ

¹²⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 37 บัญญัติว่า “ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้”

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1.11.1

- ประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนา

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาจากกฎหมายที่ได้กล่าวมาข้างต้น จะเห็นว่า ได้มีการให้สิทธิผู้มีสิทธิเรียกร้องในการเลือกศาล * โดยได้กำหนดให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจได้ แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติ ฯ กลับมิได้มีการบัญญัติถึงสิทธิในการเลือกศาลไว้ จึงอาจเกิดปัญหาว่าเมื่อร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้มีการบัญญัติถึงสิทธิในการเลือกศาลโดยให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องมีสิทธิฟ้องคดีต่อศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจได้นั้น หากผู้มีสิทธิเรียกร้องประสงค์จะฟ้องคดีในประเทศที่มีจุดเกาะเกี่ยวกับสัญญา รับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เช่น ประเทศที่เป็นสถานที่ที่จำเลยมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ หรือประเทศที่เป็นสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ ฯลฯ ผู้มีสิทธิเรียกร้องจะสามารถใช้สิทธิฟ้องคดีต่อศาลในประเทศเหล่านั้นได้หรือไม่ ซึ่งในเรื่องนี้ เห็นว่า กฎหมายที่ใช้ในการกำหนดเขตอำนาจศาลของแต่ละประเทศนั้นมักใช้หลักเกณฑ์หรือแนวทางที่แตกต่างกัน ซึ่งหลักเกณฑ์หรือแนวทางที่ใช้ในการกำหนดกฎหมายในเรื่องเขตอำนาจศาลของแต่ละประเทศนั้นสามารถสรุปได้ดังนี้¹²⁷

1) กฎหมายที่คุ้มครองผลประโยชน์ของคนชาติเป็นหลัก

แนวทางนี้จะใช้สัญชาติเป็นมูลฐานของการกำหนดเขตอำนาจศาล เนื่องจากมุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ของคนในชาติเป็นสำคัญ ดังนั้น หากโจทก์เป็นคนชาติของประเทศนั้นแล้ว โจทก์ย่อมมีสิทธิเสนอคำฟ้องต่อศาลของตนได้แม้ว่าจำเลยจะไม่มีสัญชาติหรือภูมิลำเนาในประเทศนั้นก็ตาม กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ สัญชาติของโจทก์เป็นเงื่อนไขในการกำหนดเขตอำนาจศาลนั่นเอง ซึ่งประเทศที่ใช้หลักนี้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดเขตอำนาจศาล เช่น ประเทศฝรั่งเศส ประเทศลักเซมเบิร์ก ประเทศไทย เป็นต้น โดยในประเทศไทยนั้นได้นำหลักนี้มาบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ตี¹²⁸

* การใช้สิทธิเลือกศาลนั้นเป็นไปตามหลัก Forum Shopping ซึ่งผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถใช้สิทธิฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจศาลใดศาลหนึ่งก็ได้

¹²⁷ ประสิทธิ์ ปิวาวัฒนพานิช, คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล, ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), หน้า 90 – 93.

¹²⁸ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ตีบัญญัติว่า “คำฟ้องอื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ทวิ ซึ่งจำเลยมิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรและมูลคดีมิได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักร ถ้าโจทก์เป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร ให้เสนอต่อศาลแพ่งหรือต่อศาลที่โจทก์มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล

2) กฎหมายที่คุ้มครองผลประโยชน์ของจำเลยเป็นหลัก

แนวทางนี้ได้รับอิทธิพลมาจากกฎหมายโรมันที่ว่า “actor sequitur forum rei” ซึ่งหมายความว่า “โจทก์ต้องไปหาจำเลย” ซึ่งการที่โจทก์ต้องไปหาจำเลยนั้นก็เพื่อความเป็นธรรม หากโจทก์ไม่ไปหาจำเลย จำเลยก็จะไม่ทราบว่าตนตกเป็นจำเลย อีกทั้งยังเป็นการอำนวยความสะดวกแก่จำเลยในการต่อสู้คดีด้วย โดยแนวทางนี้สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 รูปแบบ ได้แก่ หากโจทก์ประสงค์จะฟ้องคดีแล้ว โจทก์จะต้องเสนอคำฟ้องที่ภูมิลำเนาของจำเลย (Domicile of defendant) หรือถิ่นที่อยู่ของจำเลย (Residence of defendant) หรือการปรากฏตัวของจำเลย (Presence of defendant) ซึ่งแนวทางนี้เป็นที่นิยมใช้มากที่สุดโดยเฉพาะการเสนอคำฟ้องที่ภูมิลำเนาของจำเลย โดยประเทศที่นำหลักนี้เป็นเกณฑ์ในการกำหนดเขตอำนาจศาล เช่น ประเทศเยอรมัน ประเทศเบลเยียม ประเทศอิตาลี ประเทศจีน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไทย เป็นต้น ซึ่งประเทศไทยนั้นได้นำหลักนี้มาบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (1)

3) หลักมูลคดี

หลักมูลคดี (cause of action) เป็นหลักที่นิยมใช้ในกรณีละเมิด ซึ่งหากความเสียหายเป็นผลจากการกระทำละเมิด โจทก์สามารถฟ้องคดีต่อศาลอันเป็นถิ่นที่ละเมิดนั้นได้ กระทำขึ้น ซึ่งประเทศที่นำหลักนี้มาเป็นเกณฑ์ในการกำหนดเขตอำนาจศาล เช่น ประเทศฝรั่งเศส ประเทศเยอรมัน ประเทศอินเดีย ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไทย เป็นต้น โดยในประเทศไทยนั้นได้นำหลักนี้มาบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (1)¹²⁹ แต่มิได้ใช้จำกัดเฉพาะคดีละเมิด แต่รวมถึงข้อพิพาทอื่น ๆ ด้วย

4) คดีที่เกี่ยวข้องด้วยอสังหาริมทรัพย์

ในคดีที่เกี่ยวข้องด้วยอสังหาริมทรัพย์นั้น ศาลที่มีเขตอำนาจก็คือศาลของประเทศที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ (forum rei sitae) ซึ่งประเทศที่นำหลักนี้มาเป็นเกณฑ์ในการกำหนดเขต

คำฟ้องตามวรรคหนึ่ง ถ้าจำเลยมีทรัพย์สินที่อาจถูกบังคับคดีได้อยู่ในราชอาณาจักรไม่ว่าจะเป็นการชั่วคราวหรือถาวร โจทก์จะเสนอคำฟ้องต่อศาลที่ทรัพย์สินนั้นอยู่ในเขตศาลก็ได้”

¹²⁹ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 บัญญัติว่า “เว้นแต่จะมีบทบัญญัติเป็นอย่างอื่น

(1) คำฟ้อง ให้เสนอต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือต่อศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาล ไม่ว่าจำเลยจะมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่

(2) ... ”

อำนาจศาล เช่น ประเทศฝรั่งเศส ประเทศเยอรมัน ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไทย เป็นต้น โดยในประเทศไทยนั้นได้นำหลักนี้มาบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ทวิ¹³⁰

5) หลักความยินยอมของคู่ความ

หลักความยินยอมของคู่ความ คือ หลักที่ยอมรับให้คู่ความสามารถทำสัญญายอมรับเขตอำนาจของศาลได้ (forum prorogatum หรือ Submission to the jurisdiction) ซึ่งสัญญายอมรับเขตอำนาจของศาลนี้อาจทำโดยชัดแจ้ง โดยปริยาย หรืออาจอนุมานจากพฤติกรรมการกระทำก็ได้ ซึ่งประเทศที่นำหลักนี้มาเป็นเกณฑ์ในการกำหนดเขตอำนาจศาล เช่น ประเทศอังกฤษ ประเทศเยอรมัน ประเทศชิลี เป็นต้น

หลักเกณฑ์หรือแนวทางที่ใช้ในการกำหนดกฎหมายในเรื่องเขตอำนาจศาลที่กล่าวมาข้างต้นนี้ขึ้นอยู่กับแต่ละประเทศว่าจะมีการนำหลักเกณฑ์ใดไปกำหนดเขตอำนาจศาลที่มีความเกี่ยวพันระหว่างประเทศ ซึ่งอาจมีการนำหลักเกณฑ์มากกว่าหนึ่งหลักเกณฑ์ไปกำหนดเขตอำนาจศาลดังกล่าวก็ได้

สำหรับประเทศไทยนั้น ปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวกับการรับชนของระหว่างประเทศที่ได้กำหนดในเรื่องเขตอำนาจศาลที่มีความเกี่ยวพันระหว่างประเทศไว้ ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 65¹³¹ ซึ่งหากกฎหมายรับชน

¹³⁰ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ทวิ บัญญัติว่า “คำฟ้องเกี่ยวข้องด้วยอสังหาริมทรัพย์ หรือสิทธิ หรือประโยชน์อันเกี่ยวข้องด้วยอสังหาริมทรัพย์ ให้เสนอต่อศาลที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ในเขตศาล...”

¹³¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 65 บัญญัติว่า “คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี โดยระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้

ในกรณีที่มีได้มีการระบุนศาลในการฟ้องคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (1) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของจำเลย
- (2) ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
- (3) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบกรขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ

ฉบับใดมิได้มีการกำหนดในเรื่องเขตอำนาจศาลที่มีความเกี่ยวพันระหว่างประเทศก็จะต้องใช้หลักทั่วไปในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

จากเหตุผลดังที่กล่าวข้างต้น จึงอาจกล่าวได้ว่า แม้ว่าร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะมีได้บัญญัติถึงสิทธิของผู้มีสิทธิเรียกร้องในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจได้ก็ตาม แต่โดยหลักแล้ว ผู้มีสิทธิเรียกร้องย่อมมีสิทธิในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศที่มีเขตอำนาจได้ หากผู้มีสิทธิเรียกร้องมีความเกี่ยวข้องกับประเทศนั้นหรือกฎหมายของประเทศนั้นได้บัญญัติให้สิทธิผู้มีสิทธิเรียกร้องในการใช้สิทธิฟ้องคดี เช่น ผู้มีสิทธิเรียกร้องมีสัญชาติของประเทศนั้น หรือประเทศนั้นเป็นสถานที่ที่มูลคดีเกิด เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การบัญญัติถึงสิทธิของผู้มีสิทธิเรียกร้องในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจไว้ในร่างพระราชบัญญัติ ฯ ย่อมเป็นการทำให้เกิดความชัดเจนต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในการเข้าใจถึงสิทธิในการฟ้องคดีมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการสอดคล้องกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS อีกด้วย ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงควรบัญญัติเพิ่มเติมสิทธิของผู้มีสิทธิเรียกร้องในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจศาลไว้ในลักษณะเดียวกับข้อ 10 (c) ของภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

ทั้งนี้ บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติ ฯ มาตรา 37 ที่กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ นั้น เห็นว่าเป็นการบัญญัติเพื่อให้เกิดความชัดเจนแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องว่า หากมีการใช้สิทธิฟ้องคดีภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ต่อศาลไทย ศาลที่มีเขตอำนาจก็คือ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ซึ่งหากมิได้มีการบัญญัติไว้ก็จะต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2539 มาตรา 7 (5)¹³² ซึ่งก็ย่อมมีผลเช่นเดียวกัน คือ ศาลที่มีเขตอำนาจย่อมได้แก่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศนั่นเอง

อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ฟ้องคดีในศาลใดๆ ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว”

¹³² พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2539 มาตรา 7 บัญญัติว่า “ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี ดังต่อไปนี้

(1) ...

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการใช้สิทธิฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจ อาจเกิดปัญหาว่า ศาลไทยจะยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นหรือไม่ และผู้มีสิทธิเรียกร้องนั้นจะสามารถนำคำพิพากษานั้นมาบังคับคดีภายในประเทศได้หรือไม่ ในเรื่องนี้เห็นว่า โดยหลักนั้น การยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศและการบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศนั้นมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ¹³³

- การยอมรับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศ หมายถึง การที่ศาลของประเทศที่ได้รับคำร้องขอทำการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศโดยไม่ต้องมีการบังคับ ซึ่งถ้าคำพิพากษานั้นได้รับการยอมรับแล้วก็ย่อมมีผลในประเทศที่ทำการยอมรับให้
- ส่วนการบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศ หมายถึง การที่ศาลที่ได้รับคำร้องขอต้องดำเนินการในการบังคับตามหลักเกณฑ์ของศาลนั้นเพื่อให้คำพิพากษาศาลต่างประเทศบังเกิดผล

ดังนั้น คำพิพากษาศาลต่างประเทศที่ได้รับการบังคับย่อมได้รับการยอมรับไปด้วยเสมอ แต่คำพิพากษาศาลต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับแล้วจะได้รับการบังคับหรือไม่นั้นเป็นเรื่องหนึ่ง ซึ่งตามแนวปฏิบัติสากลนั้น การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมีดังต่อไปนี้¹³⁴

1) ศาลต่างประเทศนั้นต้องมีอำนาจศาลในการพิจารณาพิพากษาคดี (Competent Jurisdiction) ซึ่งต้องพิจารณาอำนาจศาลตามความหมายและขอบเขตในทางระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล เนื่องจากหากศาลที่มีคำพิพากษานั้นมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามกฎหมายภายในของตน แต่ศาลนั้นไม่มีอำนาจพิจารณาคดีตามหลักเกณฑ์ในกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลของประเทศที่จะมีการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาแล้ว ศาลของประเทศที่ได้รับคำร้องขอก็จะไม่ยอมรับรองและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่พิจารณาพิพากษาคดีนั้นไป

(5) คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ หรือการให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง”

¹³³ จันตรี สินศุภฤกษ์, “การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศ,” (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531), หน้า 15 - 16.

¹³⁴ สุจินต์ เจนพาณิชย์พงศ์, “ข้อตกลงเลือกศาลในคดีพาณิชย์ระหว่างประเทศ,” (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545), หน้า 174.

2) คำพิพากษาศาลต่างประเทศนั้นจะต้องถึงที่สุดและเด็ดขาด

3) ในกรณีที่เป็นการคำพิพากษาศาลต่างประเทศที่เกี่ยวข้องด้วยหนี้หนี้บุคคล (Foreign Judgment in Personam) คำพิพากษานั้นต้องกำหนดให้ชำระหนี้เงินเป็นจำนวนที่แน่นอน (Fixed Sum)

อย่างไรก็ตาม กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศก็ได้มีการนำหลักการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศมาบัญญัติไว้เช่นเดียวกัน คือ อนุสัญญา CMR มาตรา 31 วรรคสาม* ได้มีการกำหนดให้คำพิพากษานั้นมีผลบังคับกับประเทศอื่น ๆ ด้วยหากได้มีการปฏิบัติตามวิธีการที่ประเทศนั้นกำหนดไว้และประเทศนั้นจะต้องไม่มีการอนุญาตให้มีการพิจารณาคดีใหม่ในประเด็นเดียวกันนั้นและในวรรคสองได้มีการกำหนดให้ในกรณีที่คดียังอยู่ในระหว่างพิจารณาหรือคดีนั้นได้มีคำพิพากษาชี้ขาดแล้ว ห้ามคู่กรณีเดิมในเรื่องเดิมนำคดีนั้นมาฟ้องอีก แต่สำหรับประเทศไทยนั้นยังไม่เคยมีการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมาก่อน¹³⁵ แต่ทั้งนี้ ศาลฎีกาก็ได้เคยมีการวางหลักเกณฑ์ในการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 585/2461** ดังนี้¹³⁶

* โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1.11.1

¹³⁵ ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548, หน้า 144.

** คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 585/2461 เรื่องนี้ (การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศ) เป็นปัญหาในกฎหมายนานาชาติ (กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล) อันมีหลักอยู่ว่า โดยความเคารพต่อกันและกันระหว่างนานาชาติทั้งหลาย ประเทศหนึ่งจะยอมรับบังคับบัญชาถือตามคำพิพากษาของศาลยุติธรรมในอีกประเทศหนึ่งเหมือนอย่างว่าจำนวนเงินตามคำพิพากษานั้นเป็นหนี้สินเกี่ยวค้างกันอยู่อันจะยอมให้นำมาฟ้องร้องกันได้ ดังนั้นคำพิพากษาของศาลในเมืองต่างประเทศนั้น ศาลสยามอาจยอมรับบังคับบัญชาและดำเนินตามเหมือนอย่างว่าจำนวนเงินในคำพิพากษาเป็นหนี้สินเกี่ยวค้างกันอยู่ แต่ต้องเป็นคำพิพากษาของศาลซึ่งมีอำนาจพิจารณาคดีนั้นได้ และต้องเป็นคำพิพากษาที่ได้วินิจฉัยถึงมูลคดีข้อพิพาทในระหว่างคู่ความสำเร็จเด็ดขาด จะร้องถอนขึ้นโต้แย้งในศาลนั้นอีกไม่ได้, อ้างถึงใน สุจินต์ เจนพานิชพงศ์, "ข้อตกลงเลือกศาลในคดีพาณิชย์ระหว่างประเทศ," (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545), หน้า 176.

¹³⁶ กมล สนธิเกษตริน, คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล, ครั้งที่ 7 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2539), หน้า 310.

1) ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลซึ่งถือหลักความเคารพต่อกันและกันระหว่างประเทศ ประเทศหนึ่งจะยอมรับบังคับบัญชาตามคำพิพากษาของศาลในอีกประเทศหนึ่งเสมือนว่าจำนวนเงินที่เป็นหนี้เกี่ยวข้องกันอยู่ตามคำพิพากษานั้นเป็นหนี้อันจะยอมให้นำมาฟ้องร้องกันได้

2) ศาลต่างประเทศที่พิพากษาคดีที่คู่ความนำมาอ้างนั้นต้องเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี

3) คำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นต้องเป็นคำพิพากษาที่เสร็จเด็ดขาดที่วินิจฉัยในประเด็นแห่งคดีนั้นแล้ว ซึ่งคำพิพากษานี้จะนำไปรื้อร้องฟ้องอีกไม่ได้ ฉะนั้น ถ้าคำพิพากษาไต่ยังไม่เป็นอันเสร็จเด็ดขาด คือคู่ความอาจดำเนินการใด ๆ ขอให้ศาลที่มีคำพิพากษาไปแล้วนั้นยกเลิกเพิกถอนคำพิพากษาเดิมนั้นเสีย หรือขอให้มีการสั่งใหม่ในเรื่องนั้นได้แล้ว คำพิพากษาเช่นนั้นไม่ถือว่าเป็นคำพิพากษาเสร็จเด็ดขาดอันจะฟังเป็นยุติว่า ฝ่ายที่แพ้คดีเป็นหนี้สินหรือมีความรับผิดชอบต่อฝ่ายชนะคดี

ทั้งนี้ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 585/2461 นี้มีข้อที่น่าสังเกต คือ เป็นคำพิพากษาศาลฎีกาที่เกิดขึ้นในสมัยที่ประเทศไทยตกอยู่ในภาวะจำยอมให้ประเทศฝรั่งเศสมีสิทธิสภาพนอกอาณาเขตในประเทศไทยในขณะนั้นและอยู่ในช่วงเวลาที่ขอยกเลิกสิทธิสภาพนอกอาณาเขต นอกจากนี้ คำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้เป็นเรื่องที่โจทก์มิได้นำคำพิพากษาของศาลเมืองไซ่ง่อนมาขอให้ศาลไทยทำการบังคับให้ แต่เป็นการนำคดีขึ้นฟ้องต่อศาลไทยเป็นคดีใหม่โดยอ้างว่าจำเลยเป็นหนี้โจทก์ตามคำพิพากษาของศาลเมืองไซ่ง่อน โดยใช้คำพิพากษาของเมืองไซ่ง่อนเป็นหลักฐานแห่งหนี้คดีใหม่¹³⁷ ดังนั้น คำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้จึงถือไม่ได้ว่าศาลฎีกาได้มีการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศแล้ว

การที่ศาลไทยยังไม่มีกรยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นเนื่องมาจากได้รับอิทธิพลจากแนวความคิดเรื่องอำนาจอธิปไตย (Concept of Sovereignty) ซึ่งถือเป็นแนวความคิดที่เป็นอุปสรรคต่อการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ โดยแนวความคิดนี้เห็นว่า รัฐซึ่งเป็นบุคคลตามกฎหมายระหว่างประเทศนั้นมีอำนาจอธิปไตยใน

¹³⁷ อธิก อัครวานันท์ และ อารีญา อัครวานันท์, “ข้อพิจารณาบางประการสำหรับการเลือกเขตอำนาจศาลและท้องถิ่นสำหรับการดำเนินวิธีการสำหรับสัญญาธุรกิจระหว่างประเทศ,” วารสารศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, (2547), หน้า 428 – 429.

การดำเนินกิจการทั้งภายในและภายนอกของรัฐได้อย่างมีอิสระ ซึ่งอำนาจดังกล่าว ได้แก่ อำนาจในทางนิติบัญญัติ บริหาร และตุลาการ โดยอำนาจในทางตุลาการนี้ รัฐได้มอบหมายให้ศาลเป็นผู้ใช้อำนาจตุลาการ ศาลจึงถือเป็นองค์กรหนึ่งที่เป็นผู้ใช้อำนาจอธิปไตยของรัฐ ดังนั้น คำพิพากษาของศาลซึ่งเป็นส่วนที่เกี่ยวกับคำตัดสินของรัฐอธิปไตยที่จะมีผลบังคับในรัฐโดยอัตโนมัติจากการใช้อำนาจอธิปไตยซึ่งหมายถึงอำนาจตุลาการของรัฐนั้นเท่านั้น รัฐไม่มีหน้าที่หรือพันธะที่จะต้องเพื่อฟังหรือปฏิบัติตามคำพิพากษาของรัฐอื่น เพราะอำนาจอธิปไตยให้สิทธิแก่รัฐสามารถใช้อำนาจได้อย่างเด็ดขาด (Conclusively) และโดยปราศจากเงื่อนไขแต่เพียงผู้เดียว (Unconditionally) ดังนั้น หากรัฐใดรัฐหนึ่งยอมรับอำนาจตุลาการหรืออำนาจอธิปไตยทางการศาลของรัฐอื่นก็จะทำให้เกิดการสูญเสียอำนาจหรือเอกราชทางการศาลได้¹³⁸

ด้วยเหตุที่กล่าวมาข้างต้น จึงอาจกล่าวได้ว่า แม้ว่าจะมีแนวปฏิบัติสากลและแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่เกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศหรือแม้ว่าอนุสัญญา CMR จะได้มีการบัญญัติถึงการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ แต่แนวความคิดในเรื่องอำนาจอธิปไตยก็ยังคงมีอิทธิพลต่อการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ นอกจากนี้ การที่ศาลไทยจะมีการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศหรือมีการนำการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในก็อาจเกิดปัญหาว่า ศาลต่างประเทศจะมีการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลไทยเช่นเดียวกันหรือไม่ ดังนั้น การจะนำการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก ซึ่งหากประสงค์จะให้ศาลต่างประเทศยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลไทยก็อาจจะต้องมีการทำสนธิสัญญากับต่างประเทศเพื่อให้มีการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของประเทศภาคี เช่น อาจมีการเพิ่มข้อกำหนดในเรื่องการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของประเทศภาคีไว้ในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS เช่นเดียวกับที่อนุสัญญา CMR ได้มีการบัญญัติไว้ เป็นต้น แต่การทำสนธิสัญญาเช่นนี้ก็เป็นที่ทำได้ยากเช่นเดียวกัน

ดังนั้น แม้ว่าผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องจะมีสิทธิเลือกฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจได้ แต่เนื่องจากปัญหาในการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่ได้กล่าวมา การที่ผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องจะเลือกฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจศาลใดจึง

¹³⁸ จันตรี สิ้นสุภฤกษ์, “การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศ,” หน้า 21 – 22.

ต้องคำนึงถึงการบังคับคดีตามคำพิพากษานั้นด้วย มิฉะนั้นอาจจะทำให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องต้องฟ้องเป็นคดีใหม่ในประเทศที่ตนประสงค์จะบังคับคดีอีกครั้งหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้ใช้สิทธิฟ้องอีกฝ่ายหนึ่งต่อศาลที่มีเขตอำนาจและสิทธิเรียกร้องนั้นมีมูลละเมิดรวมอยู่ด้วย หากบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ฟ้องคู่สัญญาคนเดียวกันนั้นต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจโดยอาศัยมูลละเมิด คดีดังกล่าวก็สามารถพิจารณารวมกันได้ด้วยการโอนคดี ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ในมาตรา 38 ซึ่งบัญญัติว่า “ในกรณีที่คู่สัญญาฯ รับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ฟ้องคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องตามมูลสัญญาและละเมิด หรือเฉพาะมูลละเมิด ต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว หากบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน ได้ฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ และศาลนั้นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีรวมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอ ไม่ว่าในเวลาใด ๆ ก่อนมีคำพิพากษา และถ้าศาลเห็นว่าคดีเหล่านั้นเกี่ยวเนื่องกัน ก็ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้โอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณากับคดีระหว่างคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ได้ แต่ศาลจะมีคำสั่งก่อนที่จะได้รับความยินยอมจากศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้” ทั้งนี้ มีข้อที่น่าสังเกตคือ ในมาตรา 38 นี้ ได้ใช้คำว่า “คู่สัญญา” ซึ่งหมายถึงผู้ส่งและผู้ขนส่งเท่านั้น ดังนั้น การที่จะใช้สิทธิให้มีการโอนคดีดังกล่าว คดีใดคดีหนึ่งนั้นจะต้องเป็นคดีที่มีการฟ้องกันในระหว่างผู้ส่งและผู้ขนส่ง อีกทั้ง ทั้งสองคดีที่มีการฟ้องร้องตามมาตรานี้จะต้องมีมูลละเมิดเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยเสมอ

นอกจากคู่กรณีจะสามารถใช้สิทธิฟ้องคดีต่อศาลได้แล้ว คู่กรณียังสามารถใช้สิทธิเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการวินิจฉัยได้ แต่ทั้งนี้ คู่สัญญาจะต้องได้มีการตกลงกันเป็นหนังสือให้มีการระงับข้อพิพาทด้วยวิธีการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 39¹³⁹ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับว่าการระงับข้อพิพาทด้วยวิธีการอนุญาโตตุลาการนั้นจะเกิดขึ้นในประเทศใด หากเกิดขึ้นในประเทศไทย กฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการของประเทศไทยก็คือ พระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ.2545 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ได้นำเอากฎหมายแม่แบบว่าด้วยการอนุญาโตตุลาการทางพาณิชย์ระหว่างประเทศ (Model Law on

¹³⁹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 39 บัญญัติว่า “คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ”

International Commercial Arbitration) ของคณะกรรมการการค้าด้วยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (United Nations Commission on International Trade Law หรือ UNCITRAL) มาเป็นต้นแบบ¹⁴⁰ ซึ่งพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ.2545 นี้เป็นหลักกฎหมายที่ใช้บังคับกับการอนุญาโตตุลาการทุกประเภท และใช้บังคับทั้งอนุญาโตตุลาการภายในประเทศและอนุญาโตตุลาการต่างประเทศที่นำคำชี้ขาดมาบังคับในประเทศด้วย¹⁴¹

3.2.9.3 อายุความ

ในการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิดจะต้องฟ้องภายในกำหนดอายุความตามมาตรา 40 ซึ่งบัญญัติว่า “บรรดาสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไม่ว่าจะมีมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิด ให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปี การนับอายุความกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ให้เริ่มนับดังต่อไปนี้

(1) กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(2) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

การนับอายุความในกรณีอื่นนอกจากความในวรรคสอง ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์”

ส่วนสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศซึ่งเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงนั้น มีกำหนดอายุความตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 41 ว่า “สิทธิเรียกร้องตามมาตรา 40 อันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ให้มีกำหนดอายุความสามปีนับตั้งแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง”

¹⁴⁰ โกศล ฉันทิกุล, กฎหมายและการปฏิบัติเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ, ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2553), หน้า 142.

¹⁴¹ เรื่องเดียวกัน

จากบทบัญญัติข้างต้นจะเห็นว่า อายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ว่าจะมีมูลมาจากสัญญาหรือละเมิดสามารถแยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณี กล่าวคือ

1) สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งสิทธิเรียกร้องดังกล่าวนี้มีกำหนดอายุความ 1 ปี โดย

1.1) ให้เริ่มนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง ในกรณีที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งเพื่อการที่ของสูญหายเพียงบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชก้า

1.2) ให้เริ่มนับเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันที่ครบกำหนดเวลาส่งมอบ หรือหากไม่มีกำหนดเวลาส่งมอบก็ให้เริ่มนับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง ในกรณีที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งเพื่อการที่ของสูญหายสิ้นเชิง

1.3) การนับอายุความให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในการใช้สิทธิเรียกร้องกรณีอื่น

สิ่งที่จะต้องพิจารณา คือ คำว่า “กรณีอื่น” นั้นหมายถึงกรณีใดบ้าง เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 40 นี้ อาจตีความได้ว่ากรณีอื่นนี้นั้นน่าจะหมายถึงการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดมาจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนี้จะมีมูลมาจากสัญญาหรือละเมิด ซึ่งมีใช้สิทธิเรียกร้องที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีใช้เพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าตามข้อ 1.1) และ 1.2) แต่เป็นสิทธิเรียกร้องที่ได้บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เช่น

- สิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งในการเรียกให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีชำระค่าธรรมเนียมการรับขน

- สิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งในการเรียกให้ผู้ส่งรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดใบตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 18

- สิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งในการเรียกให้ผู้ส่งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 19

- สิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งในการเรียกให้ผู้ส่งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลที่จำเป็นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 20

- สิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งในการเรียกให้ผู้ส่งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากการขนถ่ายของที่มีสภาพอันอาจก่ออันตรายลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 21

การใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีอื่นนี้ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้กำหนดให้การนับอายุความเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ปรากฏว่า หลักในการเริ่มนับอายุความที่อาจนำมาใช้กับร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้นั้น คือ มาตรา 193/12¹⁴² ซึ่งเป็นหลักทั่วไปที่ใช้กับอายุความทุกเรื่อง โดยมาตรานี้กำหนดให้การนับอายุความนั้นให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่อาจใช้สิทธิเรียกร้องได้ ทั้งนี้ เวลาแรกที่อาจบังคับสิทธิเรียกร้องได้ ก็คือเวลาที่หนี้ถึงกำหนดชำระนั่นเอง¹⁴³ ซึ่งเวลาที่หนี้ถึงกำหนดชำระในร่างพระราชบัญญัติ ฯ นี้ขึ้นอยู่กับแต่ละกรณี เช่น หากผู้ขนส่งจะใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ส่งรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลที่จำเป็น เวลาที่หนี้ถึงกำหนดชำระก็คือ เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับความเสียหายจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลที่จำเป็นนั้น ซึ่งถือเป็นเวลาที่อาจใช้สิทธิเรียกร้องได้ อายุความ 1 ปีตามมาตรา 39 จึงเริ่มนับแต่เวลานั้นเป็นต้นไป ฯลฯ ทั้งนี้ เหตุที่กำหนดให้เริ่มนับอายุความนับแต่เวลาที่อาจใช้สิทธิเรียกร้องได้ก็เพราะมีความมุ่งหมายประการหนึ่งคือต้องการ

¹⁴² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/12 บัญญัติว่า “อายุความให้เริ่มนับแต่เวลาที่อาจบังคับสิทธิเรียกร้องได้เป็นต้นไป ถ้าเป็นสิทธิเรียกร้องให้งดเว้นกระทำการอย่างใดให้เริ่มนับแต่เวลาแรกที่ทำการฝ่าฝืน”

¹⁴³ กำชัย จงจักรพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยระยะเวลาและอายุความ, ครั้งที่ 7 (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), หน้า 173.

ลงโทษเจ้าหน้าที่ที่ปล่อยปละละเลยไม่บังคับตามสิทธิเรียกร้องของตน ดังนั้น หากยังไม่ถึงกำหนดเวลาที่เจ้าหน้าที่จะบังคับตามสิทธิเรียกร้องได้ อายุความจึงยังไม่สมควรที่จะเริ่มนับ¹⁴⁴

ข้อที่น่าสังเกตคือ การใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีอื่นอันเกิดมาจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนี้มิได้มีการบัญญัติไว้ในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ซึ่งข้อ 10 ของภาคผนวกดังกล่าวได้กำหนดไว้แต่เพียงอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งสำหรับความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเท่านั้น เนื่องมาจากภาคผนวกนี้ได้กำหนดไว้แต่เพียงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเพื่อความเสียหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำมิได้กำหนดถึงสิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งไว้แต่อย่างใด ดังนั้น เมื่อร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการบัญญัติถึงสิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งซึ่งเป็นการบัญญัติกว้างกว่าที่ภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS จึงต้องมีการบัญญัติถึงอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีอื่นไว้ด้วย

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาอนุสัญญา CMR ปรากฏว่าได้มีการบัญญัติถึงการให้สิทธิเรียกร้องในกรณีอื่นไว้โดยให้มีอายุความ 1 ปีนับแต่วันที่ครบกำหนดสามเดือนหลังจากทำสัญญารับขนตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 32 ซึ่งสิ่งที่จะต้องพิจารณาคือ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ควรบัญญัติให้นับอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องกรณีอื่นให้นับแต่วันที่ครบกำหนดสามเดือนหลังจากทำสัญญารับขนดังเช่นอนุสัญญาหรือไม่ เห็นว่า การนับอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะเป็นการคุ้มครองผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมากกว่าการนับอายุความตามอนุสัญญา เนื่องจากการนับอายุความตามอนุสัญญาจะมีผลเป็นการขยายเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีอื่นให้นานขึ้น ซึ่งระยะเวลาที่อาจใช้สิทธิเรียกร้องได้อาจเกิดขึ้นแล้วอันจะเป็นผลให้เป็นการขยายอายุความจากหลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ทั้งนี้ เหตุที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติให้การนับอายุความในกรณีอื่นนั้นให้นับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เห็นว่า บทบัญญัติเรื่องอายุความในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นหลักทั่วไปซึ่งนำมาใช้ได้หากกฎหมายใดมิได้มีการบัญญัติเรื่องอายุความไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งการรับขนของทางทะเลภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ได้มีการนำอายุความในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้เช่นเดียวกันดังคำพิพากษาศาลฎีกาต่อไปนี้

¹⁴⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 177.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2158/2543 มาตรา 46 บัญญัติไว้มีความว่า สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชั๊กเข้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้เป็นอันขาดอายุความ ตามบทบัญญัติในมาตรา 46 ดังกล่าว เป็นเรื่องที่ใช้บังคับเฉพาะกรณีที่ผู้รับตราส่งหรือผู้ส่งของฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในค่าเสียหายเพื่อการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชั๊กเข้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น แต่คดีนี้โจทก์ที่ 1 ซึ่งเป็นผู้ขนส่งฟ้องขอให้จำเลยซึ่งเป็นผู้รับตราส่งรับผิดชอบในความเสียหายของโจทก์ที่ 1 ตามข้อตกลงในหนังสือรับรองการรับมอบสินค้าโดยไม่มีการเวนคืนใบตราส่งเอกสารหมายเลข ๑.9 ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้บัญญัติเรื่องอายุความในกรณีนี้ไว้ จึงต้องนำบทบัญญัติเรื่องอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาใช้บังคับ แต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1 ลักษณะ 6 หมวด 2 กำหนดอายุความ ก็มีได้มีบัญญัติเรื่องอายุความในกรณีนี้โดยเฉพาะอีกเช่นกัน จึงต้องถือว่ากรณีนี้มีอายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 โจทก์ที่ 1 ได้รับแจ้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีที่ศาลเมื่อส่งกองตามใบแจ้งหนี้ลงวันที่ 19 มีนาคม 2539 ตามเอกสารหมายเลข ๑.18 และโจทก์ที่ 1 อ้างมาในคำฟ้องว่าโจทก์ที่ 1 ได้เสียค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปแล้ว จำเลยมิได้ให้การปฏิเสธในข้อนี้ จึงฟังได้ตามฟ้อง แม้จะไม่ได้ความว่าโจทก์ที่ 1 ชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปในวันใด แต่ก็ต้องเป็นวันที่หลังจากได้รับใบแจ้งหนี้ดังกล่าวซึ่งถือว่าเป็นวันที่โจทก์ที่ 1 เริ่มมีสิทธิเรียกร้องเอาเงินดังกล่าวจากจำเลยได้ เมื่อนับถึงวันที่โจทก์ที่ 1 ฟ้องคดีนี้ยังไม่เกิน 10 ปี ฟ้องโจทก์จึงไม่ขาดอายุความ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4206/2549 บทบัญญัติมาตรา 46 แห่ง พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ว่า สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั๊กเข้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้เป็นอันขาดอายุความ นั้นเป็นเรื่องที่ใช้บังคับเฉพาะกรณีที่ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในค่าเสียหายเพื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั๊กเข้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น แต่ข้อเท็จจริงคดีนี้ปรากฏว่า โจทก์ซึ่งเป็นผู้ส่งของว่าจ้างจำเลยดำเนินการจัดส่งสินค้าของโจทก์ไปให้ลูกค้าของโจทก์ซึ่งเป็นผู้รับตราส่งที่ต่างประเทศ โดยโจทก์ฟ้องอ้างเหตุว่าจำเลยเป็นตัวแทนของโจทก์ ให้จำเลยรับผิดชอบเพราะจัดส่งเอกสารการขนส่งสินค้าไปให้ลูกค้าของโจทก์ที่ปลายทางตามข้อตกลงล่าช้า ทำให้ลูกค้าของโจทก์ไม่ยอมรับสินค้า เป็นเหตุให้โจทก์ได้รับความเสียหาย หาได้ฟ้องอ้างว่าจำเลยเป็นผู้ขนส่งทางทะเล และให้จำเลยรับผิดชอบเพราะเหตุการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั๊กเข้าแห่งสินค้าที่รับขนเกิดขึ้นในระหว่างสินค้าอยู่ในความดูแลของจำเลยในฐานะจำเลยเป็น

ผู้ขนส่งทางทะเลตามมาตรา 39 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวแต่อย่างใดไม่ ฉะนั้น จึงจะนำบทบัญญัติเรื่องอายุความตามมาตรา 46 ดังกล่าวมาใช้บังคับมิได้ เมื่อพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่ได้บัญญัติเรื่องอายุความในกรณีนี้ไว้ ก็ต้องนำบทบัญญัติเรื่องความรับผิดของตัวแทนต่อตัวการ เพราะไม่ทำการเป็นตัวแทน ตาม ป.พ.พ. มาตรา 812 และบทบัญญัติเรื่องอายุความตาม ป.พ.พ. มาใช้บังคับ แต่เมื่อ ป.พ.พ. บรรพ 1 ลักษณะ 6 หมวด 2 ว่าด้วยอายุความมิได้มีบทบัญญัติเรื่องอายุความในกรณีนี้ไว้โดยเฉพาะ ก็ต้องถือว่ากรณีนี้มีอายุความ 10 ปี ตาม ป.พ.พ. มาตรา 193/30

2) สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในกรณีที่เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ให้มีกำหนดอายุความ 3 ปี นับแต่วันที่ครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดเวลาดังกล่าวก็ให้เริ่มนับแต่เมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง ซึ่งถือเป็นการบัญญัติเพื่อลงโทษผู้ขนส่งที่จงใจกระทำผิดหน้าที่ทำให้เกิดความเสียหายตามมาจึงได้กำหนดให้มีกำหนดเวลาที่อาจถูกฟ้องคดีนานขึ้น¹⁴⁵

อย่างไรก็ตาม อายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่มีกำหนดเวลา 1 ปีนั้นอาจเป็นเวลาที่ยาวสำหรับการดำเนินการในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหายเนื่องจากอาจอยู่ในระหว่างการพิสูจน์ถึงความสูญหายหรือเสียหายว่าได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่งหรือไม่ หรืออยู่ในระหว่างการตรวจสอบถึงจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อนำมาใช้เป็นหลักฐานในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทน¹⁴⁶ ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาได้

ทั้งนี้ หลักในการฟ้องคดีผู้ขนส่งในต่างประเทศโดยเฉพาะอนุสัญญาระหว่างประเทศมักกำหนดให้มีการขยายอายุความได้¹⁴⁷ ซึ่งอนุสัญญา CMR มาตรา 32 วรรคสามก็ได้มีการบัญญัติในเรื่องนี้โดยการกำหนดให้อายุความนั้นสามารถขยายได้หากกฎหมายของประเทศภาคีที่ศาลหรืออนุญาโตตุลาการนั้นตั้งอยู่อนุญาตให้ขยายได้ แต่อายุความตามหลักกฎหมายไทย

¹⁴⁵ ยุทธพงษ์ ฐรีเสถียร, “กฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ : ศึกษาความเหมาะสมในการมีกฎหมายเฉพาะสำหรับประเทศไทย,” หน้า 339.

¹⁴⁶ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, หน้า 386.

¹⁴⁷ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548, หน้า 138.

นั่นถือเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน¹⁴⁸ ซึ่งคู่กรณีจะตกลงเป็นอย่างอื่นไม่ได้เนื่องจากจะเป็นการขัดต่อหลักทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/11¹⁴⁹ แต่คู่กรณีฝ่ายซึ่งเป็นลูกหนี้อาจสละประโยชน์แห่งอายุความได้ตามมาตรา 193/24¹⁵⁰ แต่จะต้องเป็นการสละประโยชน์หลังจากที่อายุความได้ครบกำหนดแล้วเท่านั้น ซึ่งหากลูกหนี้ฝ่าฝืนโดยสละประโยชน์แห่งอายุความก่อนที่อายุความครบกำหนด ย่อมตกเป็นโมฆะ เพราะถือเป็นการกระทำที่แตกต่างจากที่มาตรา 193/24 บัญญัติไว้¹⁵¹

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ปรากฏว่าแม้จะมีได้มีบทบัญญัติในการขยายอายุความไว้ แต่ก็ได้มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 47¹⁵² โดยกำหนดให้ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องสามารถให้ความยินยอมโดยการทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อตนว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตไต่ตุลาการชี้ขาด แต่การให้ความยินยอมดังกล่าวนี้ต้องกระทำก่อนที่อายุความจะครบกำหนด ทั้งนี้ ได้มีผู้ให้ความเห็นว่า¹⁵³ เนื่องจากการให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 47 นี้จะต้องกระทำก่อนอายุความครบกำหนดบริบูรณ์ การให้ความยินยอมเช่นนี้จึงมิใช่การสละประโยชน์แห่งอายุความ

¹⁴⁸ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, หน้า 386.

¹⁴⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/11 บัญญัติว่า “อายุความที่กฎหมายกำหนดไว้นั้น คู่กรณีจะตกลงกันให้แก้ไขหรือขยายออกหรือย่นเข้าไม่ได้”

¹⁵⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/24 บัญญัติว่า “เมื่ออายุความครบกำหนดแล้ว ลูกหนี้จะสละประโยชน์แห่งอายุความนั้นเสียก็ได้ แต่การสละประโยชน์นี้ไม่มีผลกระทบต่อสิทธิของบุคคลภายนอกหรือผู้ค้าประกัน”

¹⁵¹ ศักดิ์ สอนงชาติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา (พร้อมทั้งระยะเวลาและอายุความ) และข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม (ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540), ครั้งที่ 7 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2545), หน้า 637.

¹⁵² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 47 บัญญัติว่า “ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตไต่ตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้”

¹⁵³ ประมวล จันทรชิวะ, “ปัญหาบางประการในเรื่องอายุความตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534,” ตุลพาห 46, 1 (มกราคม – มิถุนายน 2542), 87.

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/24 ซึ่งจะกระทำได้อต่อเมื่ออายุครบกำหนดแล้วเท่านั้น

นอกจากนี้ หลักการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ยังได้มีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 38 วรรคสองและวรรคสาม¹⁵⁴ เช่นเดียวกันแต่ได้มีการบัญญัติป้องกันอีกชั้นหนึ่งว่าหากฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้แก่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องให้ถือว่าเป็นการให้ความยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ และยังสามารถบัญญัติกำหนดระยะเวลาในความยินยอมนั้นด้วยว่าต้องไม่เกิน 2 ปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของเนื่องจากในการให้ความยินยอมนั้นอาจมีระยะเวลากำหนดไว้ว่าจะยินยอมไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้เป็นระยะเวลานานเท่าใด ซึ่งหากความยินยอมดังกล่าวมีการกำหนดระยะเวลาเกินกว่า 2 ปี ความยินยอมดังกล่าวนี้จะใช้ได้เพียง 2 ปีเท่านั้น ส่วนที่เกินนั้นก็เป็นอันใช้ไม่ได้¹⁵⁵

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ฯ ปรากฏว่ามีได้มีการบัญญัติถึงการขยายอายุความไว้แต่อย่างใดซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาดังที่กล่าวมาแล้วได้ การพิจารณาบทบัญญัติในเรื่องการขยายอายุความเพื่อนำมาบัญญัติเพิ่มเติมจึงเป็นสิ่งที่สำคัญ แต่เนื่องจากการขยายอายุความจะเป็นการขัดต่อหลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังนั้น การทำให้อายุความนั้นมีระยะเวลาที่ยาวขึ้นได้จึงควรนำหลักการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลาย

¹⁵⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 38 วรรคสองและวรรคสาม บัญญัติว่า “ภายในอายุความตามวรรคหนึ่ง ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของ

ในกรณีที่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้แก่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง ให้ถือว่าเป็นการให้ความยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้และให้มีผลเช่นเดียวกับกรณีตามวรรคสอง”

¹⁵⁵ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548, หน้า 138.

รูปแบบ พ.ศ.2548 มาใช้โดยการบัญญัติให้ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องสามารถให้ความยินยอมเป็นหนังสือที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้ แต่ทั้งนี้ หากฝ่ายที่ถูกเรียกร้องมิได้กำหนดระยะเวลาในการให้ความยินยอม ความยินยอมนั้นก็จะมีผลตลอดไปซึ่งย่อมส่งผลฝ่ายที่ถูกเรียกร้องเสียเปรียบและอาจก่อให้เกิดปัญหาได้ การบัญญัติเพิ่มเติมในเรื่องนี้จึงควรที่จะกำหนดระยะเวลาสูงสุดในการให้ความยินยอมไว้ด้วยดังเช่นพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 แต่จะกำหนดระยะเวลาสูงสุดไว้เท่าใดก็ต้องขึ้นอยู่กับความเหมาะสมกับลักษณะของการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศด้วย

ทั้งนี้ มีข้อที่น่าสังเกต คือ ในการบัญญัติให้ผู้ที่ถูกเรียกร้องสามารถให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นั้นจะมีผลทำให้อายุความสะดุดหยุดลงหรือสะดุดหยุดอยู่หรือไม่ ซึ่งในเรื่องนี้เห็นว่า เนื่องจากการสละประโยชน์แห่งอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นไม่มีผลกระทบกระเทือนต่ออายุความที่ขาดไปแล้ว เพราะแม้ว่าลูกหนี้หรือผู้ที่ถูกเรียกร้องจะสละประโยชน์แห่งอายุความ อายุความในสิทธิเรียกร้องนั้นก็ยังคงขาดต่อไป ไม่มีการตั้งต้นนับใหม่ แต่การสละประโยชน์แห่งอายุความนั้นจะทำให้ลูกหนี้หรือผู้ที่ถูกเรียกร้องที่สละประโยชน์แห่งอายุความไม่สามารถอ้างเหตุในการขาดอายุความมาเพื่อปฏิเสธการชำระหนี้ได้ซึ่งก็เท่ากับว่าหนี้หรือสิทธิเรียกร้องนั้นไม่มีอายุความ เจ้าหนี้จะทวงถามหรือฟ้องร้องให้ชำระหนี้เมื่อใดก็ได้¹⁵⁶ ดังนั้น เมื่อนำการสละประโยชน์แห่งอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาพิจารณาเทียบเคียงกับการที่ผู้ที่ถูกเรียกร้องได้ให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้แล้วเห็นว่า การที่ผู้ที่ถูกเรียกร้องได้ให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นั้นมีลักษณะคล้ายกับการสละประโยชน์แห่งอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ เป็นการที่ผู้ที่ถูกเรียกร้องที่ได้ให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นั้นไม่สามารถอ้างเหตุในการขาดอายุความขึ้นมาเพื่อให้ตนเองหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ ดังนั้น ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้จึงย่อมไม่มีผลทำให้อายุความสะดุดหยุดลงหรือสะดุดหยุดอยู่ได้เช่นเดียวกัน และระยะเวลาแห่งอายุความก็คงดำเนินต่อไปจนครบกำหนด ซึ่งการให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้จะมีผลเพียงทำให้ผู้ที่ถูกเรียกร้องนั้นไม่สามารถยกการขาดอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้เท่านั้น และหากได้มีการกำหนดระยะเวลาสูงสุดในการให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ไว้ก็ย่อมไม่มีผลทำให้อายุความสะดุดหยุดลงหรือสะดุดหยุดอยู่เช่นเดียวกัน แต่ระยะเวลาสูงสุดดังกล่าวนี้จะเป็นการคุ้มครองผู้ที่ถูกเรียกร้องให้

¹⁵⁶ กำชัย จงจักรพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยระยะเวลาและอายุความ, หน้า 274.

ไม่ต้องรับภาระมากเกินไป เนื่องจากหากมิได้มีการกำหนดระยะเวลาสูงสุดในการให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ไว้ ผู้ที่ใช้สิทธิเรียกร้องก็สามารถนำนั้นมาทวงถามหรือฟ้องร้องเพื่อให้ชำระหนี้เมื่อใดก็ได้ จึงอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า การที่ผู้ที่ถูกเรียกร้องได้ให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ย่อมไม่มีผลกระทบต่อกำหนดระยะเวลาแห่งอายุความ การที่ผู้ที่ถูกเรียกร้องได้ให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้มีผลเพียงทำให้ผู้ที่ถูกเรียกร้องดังกล่าวไม่สามารถยกอายุความที่ครบกำหนดไปแล้วขึ้นเป็นข้อต่อสู้เพื่อให้ตนไม่ต้องรับผิดได้ซึ่งหากไม่มีการกำหนดระยะเวลาในการให้ความยินยอมไว้ ความยินยอมนี้ก็จะมียผลตลอดไป แต่หากมีการกำหนดระยะเวลาในการยินยอมไว้ ความยินยอมนี้ก็จะมียผลเพียงช่วงระยะเวลาที่ได้กำหนดไว้เท่านั้น ส่วนกำหนดระยะเวลาแห่งอายุความนั้นก็เป็นส่วนหนึ่ง



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 บทสรุป

การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศมีความสำคัญและมีบทบาทต่อการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมากเนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่สนับสนุนรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ ให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น โดยการรับขนของทางถนนนั้นได้มีวิวัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องนับแต่ยังไม่มีอุปกรณ์ในการขนส่งใด ๆ จนกระทั่งมนุษย์เริ่มมีการคิดค้นสิ่งประดิษฐ์เพื่อใช้อำนวยความสะดวกในการขนส่ง และในที่สุดจึงได้มีการคิดค้นประดิษฐ์พาหนะที่ใช้ระบบล้อเพื่อสามารถขนส่งของที่มีจำนวนและน้ำหนักได้มากขึ้นจนได้พัฒนามาเป็นรถยนต์ในที่สุด ส่วนการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นก็มิมีวิวัฒนาการมาพร้อม ๆ กับการที่มนุษย์คิดค้นประดิษฐ์พาหนะระบบล้อเพื่อใช้ในการขนส่งเช่นเดียวกัน ซึ่งในปัจจุบันการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้มีการพัฒนามากยิ่งขึ้นโดยได้มีการให้ความสำคัญกับเสรีภาพในการผ่านแดน และหลักเสรีภาพในการผ่านแดนนี้ได้มีประเทศต่าง ๆ ให้การยอมรับและได้ถูกนำมาใช้กับความตกลงระหว่างประเทศหลายฉบับ รวมถึงความตกลงระหว่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศด้วย ทั้งนี้ นอกจากหลักเสรีภาพในการผ่านแดนแล้ว การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศยังได้มีการให้ความสำคัญกับหลักกฎหมายและแนวปฏิบัติระหว่างประเทศอื่น ๆ เช่น หลักการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) หลักการยอมรับซึ่งกันและกัน (Mutual Recognition) หลักปรับกฎหมายให้ใกล้เคียงกัน (Harmonization) เป็นต้น ซึ่งหลักกฎหมายและแนวปฏิบัติระหว่างประเทศเหล่านี้ได้ทำให้เกิดความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.1956 (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956 หรืออนุสัญญา CMR) ซึ่งเป็นอนุสัญญาในทวีปยุโรปและถือเป็นอนุสัญญาฉบับแรกที่กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ อันได้แก่ ผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่เป็นภาคีและเพื่อให้มีหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบเป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้มีประเทศต่าง ๆ ทั้งในทวีปยุโรปและทวีปแอฟริกาบางประเทศเข้าเป็นภาคี

นอกจากนี้ยังมีความตกลงระหว่างประเทศในระดับอนุภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่มีความสำคัญเช่นเดียวกัน คือ ความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่ง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement หรือ GMS Annex 10 Conditions of Transport) ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยได้มีการนำอนุสัญญา CMR มาเป็นต้นแบบ แต่ได้มีการนำบทบัญญัติของอนุสัญญามาบัญญัติไว้ในบางประเด็นเท่านั้น ทั้งนี้ ความตกลงฉบับนี้ได้มีประเทศภาคีทั้งสิ้น 6 ประเทศ ซึ่งรวมถึงประเทศไทยด้วย

สำหรับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในประเทศไทย กฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับขนของ ซึ่งเป็นหลักทั่วไปในการรับขนของทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ยกเว้นการรับขนของทางทะเลและทางรถไฟซึ่งมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะ แต่ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้มีการใช้บังคับมาเป็นเวลานานและมีหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนค่อนข้างน้อยและไม่มีความซับซ้อนนัก ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นต้องมีความเชื่อมโยงหรือมีนิติสัมพันธ์กับประเทศอื่น ๆ ด้วยจึงมีความซับซ้อนมากกว่าการรับขนของภายในประเทศ การนำหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศจึงไม่มีความเหมาะสมเท่าใดนัก

การที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงหรือความตกลง GMS ทำให้ประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในความตกลงดังกล่าวรวมถึงมีพันธกรณีที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงกฎหมายภายในในเรื่องการขนส่งให้สอดคล้องกับภาคผนวก 10 ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของความตกลงและมีผลผูกพันเช่นเดียวกับความตกลงดังกล่าวส่งผลให้ประเทศไทยจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายภายในเพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก 10 ความตกลง GMS นี้ ซึ่งกรมการขนส่งทางบกได้เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการดังกล่าวโดยได้มอบหมายให้สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศึกษาวิจัยเพื่อจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ขึ้นโดยได้นำอนุสัญญา CMR มาเป็นต้นแบบ ซึ่งปัจจุบันร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้ผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้วโดยได้มีการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติ ฯ ด้วยการตัดทอน

บทบัญญัติในบางเรื่องลงจากร่างพระราชบัญญัติ ฯ เดิมเพื่อให้มีความสอดคล้องกับความตกลง
GMS มากขึ้นแม้ว่าภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS จะได้นำอนุสัญญา CMR มาเป็นต้นแบบ
แต่ก็ได้มีการนำบทบัญญัติในอนุสัญญา CMR มากำหนดในภาคผนวกไว้เพียงบางส่วนเท่านั้น ซึ่ง
จากการศึกษาพบว่าภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS นี้ได้มีการให้ความคุ้มครองเฉพาะผู้ส่ง
และผู้รับตราส่งเท่านั้น ในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการให้ความคุ้มครองทั้งผู้ส่ง ผู้รับตรา
ส่ง รวมถึงผู้ขนส่งด้วยโดยได้มีการนำบทบัญญัติของอนุสัญญาในบางประเด็นมาบัญญัติไว้
นอกเหนือจากที่มีกำหนดในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ซึ่งแสดงให้เห็นว่า แม้ร่าง
พระราชบัญญัติ ฯ จะต้องมีเนื้อหาหรือสาระสำคัญให้สอดคล้องกับภาคผนวก 10 ของความตกลง
GMS แต่ก็อาจมีการบัญญัติเนื้อหาหรือสาระสำคัญที่มากขึ้นกว่าที่ภาคผนวกดังกล่าวกำหนดได้
หากเนื้อหาหรือสาระสำคัญนั้นมิได้เป็นการขัดต่อข้อกำหนดในภาคผนวกดังกล่าวนี้

ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการบัญญัติขอบเขตการบังคับใช้โดยให้ใช้บังคับ
กับสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศเท่านั้นและจะต้องมีประเทศไทยเป็นจุดเกาะเกี่ยว
ด้วยเสมอ แต่จะไม่ใช้บังคับกับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ยังใช้บังคับกับ
การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่มีการขนส่งรูปแบบอื่นรวมอยู่ด้วยหากมิได้มีการขนถ่าย
ของลงจากรถ เว้นแต่เหตุแห่งความเสียหายนั้นเกิดได้จากการขนส่งในรูปแบบอื่นเท่านั้น

นอกจากนี้ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ยังได้บัญญัติเนื้อหาหรือสาระสำคัญไว้โดยแบ่ง
ออกเป็น 6 หมวด อันได้แก่

หมวดที่ 1 สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศซึ่งจะเป็นการกล่าวถึงความหมาย
ของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ความสมบูรณ์ของข้อกำหนดในสัญญารับขน และ
หลักเกณฑ์ของใบตราส่งไม่ว่าจะเป็นรูปแบบของใบตราส่ง รายการในใบตราส่ง

หมวดที่ 2 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ซึ่งจะเป็นการกล่าวถึงหน้าที่และสิทธิของ
ผู้ขนส่งตั้งแต่ที่ผู้ขนส่งได้รับมอบจากผู้ส่งจนถึงเวลาที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ผู้ส่งมอบ

หมวดที่ 3 หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง ซึ่งจะเป็นการ
กล่าวถึงหน้าที่ของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง รวมถึงการ
สิ้นสิทธิในการจัดการของของผู้ส่ง

หมวดที่ 4 ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งจะเป็นการ
กล่าวถึงหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ

ชักช้านับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของ รวมถึงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

หมวดที่ 5 การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งจะเป็นการกล่าวถึงหลักเกณฑ์ในการคิดคำนวณค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี จำนวนการจำกัดความรับผิด รวมถึงข้อยกเว้นของการจำกัดความรับผิดด้วย

หมวดที่ 6 การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท ซึ่งเป็นการกล่าวถึงการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ เขตอำนาจศาลรวมถึงอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้อง

ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการบัญญัติเนื้อหาหรือสาระสำคัญไว้ละเอียดกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับขนของ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะมีผลใช้บังคับซึ่งย่อมจะส่งผลให้ผู้ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นผู้ส่ง ผู้ขนส่ง หรือผู้รับตราส่งมีภาระหน้าที่เพิ่มมากขึ้น เช่น ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อการที่ของนั้นสูญหายหรือเสียหายอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้องหรือความไม่ครบถ้วนหรือความไม่พอเพียงของรายการในใบตราส่ง ในขณะที่ผู้ส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าวข้างต้นหากเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันบุคคลที่เกี่ยวข้องก็จะได้รับความคุ้มครองจากร่างพระราชบัญญัติ ฯ มากขึ้นตามไปด้วย เช่น ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ในขณะที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นจะต้องรับผิดชอบเต็มจำนวน เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาร่างพระราชบัญญัติ ฯ ซึ่งได้มีการนำอนุสัญญา CMR ภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS รวมทั้งกฎหมายภายใน อันได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับขนของ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 และกฎหมายภายในอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณานั้นพบว่า ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ยังมีบางประเด็นที่มีความไม่ชัดเจน ไม่เหมาะสม หรือเป็นประเด็นที่สำคัญแต่ไม่ได้มีการบัญญัติไว้ โดยแยกพิจารณาเป็น 2 กรณี กล่าวคือ

กรณีที่หนึ่ง คือ กรณีที่จะต้องตีความและทำความเข้าใจเพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้นโดยไม่จำเป็นต้องมีการบัญญัติเพิ่มเติม อันได้แก่

1) กรณีที่เป็นการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ในใบตราส่ง โดยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นี้คือ ลายมือชื่อที่จะต้องอยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ตามคำนิยามในพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 แสดงว่าการจะลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้นั้นจะต้องเป็นการกระทำในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น ซึ่งในเรื่องนี้ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้มีการบัญญัติในเรื่องใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ไว้ ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาในการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์รวมทั้งผลทางกฎหมายของใบตราส่งดังกล่าวได้ ในขณะที่อนุสัญญา CMR ได้มีพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ไว้เป็นการเฉพาะ แต่จากการศึกษาพบว่าใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์นั้นอาจตีความได้ว่าเป็นธุรกรรมทางแพ่งและพาณิชย์ประเภทหนึ่งตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 ซึ่งสามารถนำพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับได้โดยไม่ต้องนำหลักเกณฑ์เรื่องใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ตามอนุสัญญา CMR มาบัญญัติเพิ่มเติมอีก

2) ในกรณีที่ของยังอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่งซึ่งผู้ส่งยังคงเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้น ในขณะที่อนุสัญญา CMR ได้มีการบัญญัติเงื่อนไขในการใช้สิทธิจัดการของของผู้ส่งไว้ ซึ่งแม้ผู้ส่งจะยังคงมีสิทธิในการจัดการกับของนั้นและผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตาม แต่การใช้สิทธินั้นจะต้องไม่มีผลกระทบหรือขัดขวางการทำงานของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งจะต้องสามารถปฏิบัติตามได้ด้วย รวมทั้งจะต้องมีใบตราส่งฉบับที่หนึ่งที่มีคำสั่งใหม่มาแสดงเพื่อเป็นหลักฐานและจะต้องขอให้ค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามด้วย ซึ่งเงื่อนไขเช่นนี้จะทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้ขนส่งได้รับความคุ้มครองด้วยกันทั้งสิ้น และยังเป็นกรทำให้ความคุ้มครองที่มากกว่าการใช้สิทธิจัดการของได้อย่างอิสระโดยไม่มีหลักเกณฑ์หรือเงื่อนไขใด ๆ ด้วย แต่เมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะเห็นว่าแม้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะมีได้มีการบัญญัติโดยใช้ถ้อยคำที่ชัดเจนดังเช่นอนุสัญญา CMR ว่าการใช้สิทธิจัดการของของผู้ส่งนั้นจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด แต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 23 วรรคสองและวรรคสามจะเห็นได้ว่า ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการให้ความคุ้มครองผู้ขนส่งมิให้ได้รับความเสียหายจากการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งไว้เช่นเดียวกัน จึงไม่จำเป็นต้องบัญญัติเงื่อนไขในการใช้สิทธิจัดการของของผู้ส่งไว้เพิ่มเติมอีก

3) ในกรณีของที่รับขนเป็นของมีค่า ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้มีการบัญญัติข้อยกเว้นในกรณีของที่รับขนเป็นของมีค่าไว้เป็นการเฉพาะ แต่ได้มีการบัญญัติให้สามารถแสดงราคาของไว้ในใบตราส่งได้ซึ่งจะทำให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพียงราคาที่ได้แสดงไว้ในใบตราส่งหรือตามส่วนแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย หากมิได้แสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ยังคงต้อง

รับผิดชอบในการที่ของนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กช้า แต่จะรับผิดชอบเพียงจำนวนที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จำกัดความรับผิดชอบไว้เท่านั้นซึ่งแตกต่างจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่กำหนดให้ในกรณีที่ผู้ส่งมิได้มีการแจ้งราคาของมีค่าไว้ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ ดังนั้น ผู้ขนส่งภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะได้รับประโยชน์จากกรณีนี้น้อยกว่าผู้ขนส่งภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาข้อกำหนดในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ปรากฏว่าได้มีการกำหนดไว้เช่นเดียวกับร่างพระราชบัญญัติ ฯ กล่าวคือ แม้ว่าผู้ส่งจะมีได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งไม่อาจหลุดพ้นจากความรับผิดได้ โดยจะต้องรับผิดชอบไม่เกินจำนวนที่จำกัดความรับผิด ดังนั้น หากร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติเพิ่มเติมข้อยกเว้นความรับผิดว่าหากผู้ส่งมิได้มีการแจ้งราคาของมีค่าไว้ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ การบัญญัติเช่นนี้ก็ถือเป็น การขัดต่อภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

4) ดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทน ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ แต่อุสัญญา CMR ได้มีการบัญญัติให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนได้ในอัตราร้อยละ 5 ต่อปี ในขณะที่ภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS มิได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ ตามหลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายนั้นก็คือการชำระเงินจำนวนหนึ่งจึงถือเป็นหนี้เงินซึ่งอาจเรียกดอกเบี้ยในระหว่างผิดนัดในอัตราร้อยละ 7.5 ได้อยู่แล้ว ดังนั้น หากผู้มีสิทธิเรียกร้องตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ ประสงค์จะเรียกดอกเบี้ยเอาจากค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากการที่ของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กช้า ผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถได้รับดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนตามหลักทั่วไปเช่นเดียวกับผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกฎหมายอื่น ๆ

5) ความรับผิดในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด อุสัญญา CMR ได้บัญญัติหลักในการใช้สิทธิไล่เบี้ยในระหว่างกันไว้อย่างชัดเจน ในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ กลับมิได้มีการบัญญัติไว้ แต่จากการศึกษาความรับผิดในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวกับการรับขนของระหว่างประเทศ อันได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 พบว่าความรับผิดในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดและอายุความในการใช้สิทธิไล่เบี้ยในระหว่างกันภายใต้กฎหมายทั้งสองฉบับนี้เป็นไปตามหลักทั่วไปในเรื่องนี้และอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยผู้ขนส่งคนใดมิได้เป็นผู้ก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กช้าก็จะไปไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งคนนั้นไม่ได้ ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ จึงควรเป็นไปในทำนองเดียวกัน

โดยไม่จำเป็นต้องบัญญัติหลักในเรื่องนี้ไว้เป็นการเฉพาะอีก ทั้งนี้ รวมถึงอายุความในการใช้สิทธิฟ้อง
ไล่เบี้ยในระหว่างกันด้วย

กรณีที่สอง คือ กรณีที่มีความไม่ชัดเจน ไม่เหมาะสม หรือเป็นประเด็นที่สำคัญแต่
มิได้มีการบัญญัติไว้ซึ่งอาจจะเกิดปัญหาในการบังคับใช้ได้ อันได้แก่

1) การที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ บัญญัติให้ข้อกำหนดในสัญญาฉบับนั้นมี
วัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของ
ผู้ขนส่งหรือทำให้เสื่อมสิทธิผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ ซึ่งอาจเกิดปัญหาว่าความ
เป็นโมฆะนั้นจะกระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญาด้วยหรือไม่ ซึ่งจากการศึกษา
พบว่า หากมิได้มีการบัญญัติไว้ก็จะเป็นไปตามหลักทั่วไปในเรื่องนิติกรรมตามประมวลกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์อยู่แล้ว โดยหากมีพฤติการณ์แห่งกรณีที่จะพึงสันนิษฐานได้ว่าคู่กรณีเจตนาจะให้
ส่วนที่เป็นโมฆะและไม่เป็นโมฆะแยกออกจากกัน ซึ่งในทางปฏิบัติ การทำสัญญาก็จะมีการกำหนด
รายละเอียดของข้อสัญญาไว้เป็นส่วน ๆ เพื่อให้เกิดความชัดเจนซึ่งถือได้ว่าเป็นพฤติการณ์แห่ง
กรณีที่คู่กรณีเจตนาจะให้แต่ละส่วนแยกออกจากกันอยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ตาม กฎหมายที่เกี่ยวกับการ
การรับขนส่งฉบับอื่น ๆ อันได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ.2534 และ
พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 รวมถึงภาคผนวก 10 ของความตกลง
GMS ก็มีการบัญญัติในลักษณะเดียวกันโดยได้บัญญัติให้ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะนั้นไม่กระทบถึง
ความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่น ๆ ในสัญญาทำให้ไม่ต้องเกิดปัญหาหรือตีความอีกว่าข้อกำหนดที่
เป็นโมฆะนั้นจะกระทบกับข้อกำหนดอื่น ๆ หรือไม่ ซึ่งหากร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติใน
ลักษณะเดียวกันนี้ก็จะทำให้มีความชัดเจนในเรื่องนี้มากยิ่งขึ้นและจะมีความสอดคล้องกับ
กฎหมายที่เกี่ยวกับการรับขนส่งของอื่น ๆ ด้วย

2) ในกรณีที่ผู้ขนส่งมีสิทธิในการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมด
ฤทธิ์ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติในมาตรา 22 วรรคสองและมาตรา 21 วรรคสองในลักษณะ
เดียวกันแม้จะใช้ถ้อยคำไม่เหมือนกันแต่ก็สามารถตีความได้เช่นเดียวกัน คือ หากผู้ส่งมิได้แจ้งให้
ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังแห่งของ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายใน
การดำเนินการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์จากผู้ส่ง ดังนั้น บทบัญญัติในส่วน
นี้จึงมีความซ้ำซ้อนกันและจะทำให้เกิดความสับสนได้ จึงควรตัดบทบัญญัติในมาตรา 22 วรรคสอง
ออกเนื่องจากบทบัญญัติในมาตรา 21 วรรคสองก็ได้มีการบัญญัติถึงสิทธิของผู้ขนส่งในการได้รับ
ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ในกรณีที่ผู้ส่งมิได้แจ้ง
ให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังแห่งของไว้ชัดเจนอยู่แล้ว

3) การใช้สิทธิของผู้ขนส่งในการยึดหน่วงของที่รับขนหากมิได้รับชำระค่าธรรมเนียมการรับขน ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้บัญญัติให้สิทธิในกรณีนี้ไว้ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาได้ว่าหากผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าธรรมเนียมการรับขน ในกรณีที่ผู้ส่งมีการตกลงกันกับผู้ขนส่งให้มีการเก็บค่าธรรมเนียมการรับขนที่ปลายทางซึ่งผู้รับตราส่งจะเป็นผู้มีหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียมการรับขน ผู้ขนส่งก็จะมีสิทธิกรณีเดียวคือ ต้องไปเรียกให้ผู้ส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาของตนชำระแทนซึ่งในกรณีนี้จะก่อให้เกิดความยุ่งยากเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของอื่น ๆ อันได้แก่ อนุสัญญา CMR ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้มีการบัญญัติให้สิทธิผู้ขนส่งในการใช้สิทธิยึดหน่วงของไว้ได้จนกว่าจะได้รับค่าระวางพาหนะหรือผู้รับตราส่งได้ให้ประกันตามสมควร เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ผู้ขนส่งนอกจากที่จะไปเรียกหรือฟ้องให้ผู้ส่งชำระค่าระวางพาหนะแทนผู้รับตราส่ง ซึ่งแม้ว่ากฎหมายเหล่านี้จะใช้คำว่า “ค่าระวางพาหนะ” แต่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ใช้คำว่า “ค่าธรรมเนียมการรับขน” ก็ตาม แต่เนื่องจากค่าธรรมเนียมการรับขนตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ มีความหมายกว้างซึ่งคงรวมถึงค่าระวางพาหนะด้วยจึงอาจนำกฎหมายดังกล่าวนี้มาพิจารณาเทียบเคียงกันได้เพื่อให้ผู้ขนส่งได้รับความคุ้มครองมากขึ้น

4) ในกรณีที่ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติในมาตรา 16 วรรคหนึ่ง คือ กรณีที่มีเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง หรือกรณีที่ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ผู้ขนส่งก็จะมีสิทธิจัดการกับของนั้น ซึ่งจากการพิจารณากฎหมายการรับขนฉบับอื่น ๆ นั้น สามารถแยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณี กล่าวคือ

ก. กรณีที่มีเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งเท่านั้น ซึ่งอาจเกิดปัญหาว่าหากผู้ขนส่งไม่สามารถถามเอาคำสั่งได้หรือคำสั่งนั้นไม่สามารถปฏิบัติได้ ผู้ขนส่งจะต้องดำเนินการอย่างไร ซึ่งกรณีนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 23 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 631 ได้มีการบัญญัติขั้นตอนในการดำเนินการไว้ โดยผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากมีพฤติการณ์ชัดเจนทำให้ผู้ขนส่งจะไม่สามารถบอกกล่าวได้หรือผู้ส่งไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควรหรือคำสั่งนั้นไม่สามารถปฏิบัติได้ ผู้ขนส่งจึงจะมีสิทธิจัดการกับของนั้น ซึ่งในการจัดการนี้ก็ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่กฎหมายนั้นกำหนดด้วย

ข. กรณีที่ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ผู้ขนส่งก็จะมีสิทธิจัดการกับของนั้น ซึ่งกรณีนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 23 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 631 ได้มีการกำหนดขั้นตอนในการดำเนินการไว้ เช่นเดียวกับกรณีที่มีเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ซึ่งจะเห็นได้ว่า หากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ สิทธิในการจัดการของนั้นก็ยังคงเป็นของผู้ส่ง โดยผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งและถามเอาคำสั่ง ผู้ขนส่งจะมีสิทธิในการจัดการของในกรณีที่มีพฤติการณ์ชัดเจนทำให้ไม่สามารถบอกกล่าวได้หรือผู้ส่งไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควรหรือคำสั่งนั้นไม่สามารถปฏิบัติได้เท่านั้น นอกจากนี้ แม้ว่าในอนุสัญญา CMR จะได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของลงจากรถได้ในกรณีที่ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ แต่ก็ได้บัญญัติให้การกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์แก่ผู้มีสิทธิจัดการของ ซึ่งก็คือผู้ส่งเท่านั้น สิทธิในการจัดการของดังกล่าวจึงยังคงเป็นของผู้ส่ง ดังนั้น การที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของในกรณีที่ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของจึงเป็นการไม่ถูกต้องนัก ซึ่งการแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 16 วรรคหนึ่งนี้จะทำให้เกิดความชัดเจนในกรณีดังกล่าวแก่ผู้ขนส่งมากยิ่งขึ้น

5) ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็น 2 กรณี แก่ กรณีทั่วไปและกรณีที่มีความเสี่ยงภัยพิเศษเช่นเดียวกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS แต่ในภาคผนวกนี้ได้มีการกำหนดข้อยกเว้นในการที่ผู้ขนส่งจะถือเอาประโยชน์จากข้อยกเว้นความรับผิดไว้ด้วย กล่าวคือ หากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง ลูกจ้างตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ผู้ขนส่งจะถือเอาประโยชน์จากข้อยกเว้นความรับผิดไม่ได้ ในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้มีการบัญญัติข้อยกเว้นดังกล่าวไว้ ดังนั้น ตามร่างพระราชบัญญัติ ฯ แม้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ผู้ขนส่งก็ยังสามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดได้ ซึ่งในกรณีนี้จะเป็นการขัดต่อข้อกำหนดในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

6) ในกรณีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งช่วง ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงไว้ในมาตรา 28 ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่งช่วง แต่มิได้บัญญัติว่าผู้ขนส่งช่วงจะต้องรับผิดชอบด้วยหรือไม่ ทั้งนี้ ต้องพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 30 (4) ซึ่งมีการใช้ถ้อยคำว่า “บุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วม

รับผิดชอบตามมาตรา 28” จึงจะเข้าใจได้ว่าผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งช่วง แสดงว่าผู้ขนส่งช่วง จะต้องมีความรับผิดชอบด้วยนั่นเอง ซึ่งบทบัญญัติในลักษณะเช่นนี้ก่อให้เกิดความไม่ชัดเจนซึ่งจะต้องอาศัยการตีความทั้งสองมาตราประกอบกันจึงจะสามารถเข้าใจได้

7) ความรับผิดชอบในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้บัญญัติถึงความรับผิดชอบในระหว่างกันของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดไว้ว่าการรับผิดชอบร่วมกันของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงนั้นจะมีลักษณะเช่นไร ซึ่งในเรื่องนี้ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของหลายฉบับก็ได้มีการบัญญัติลักษณะความรับผิดชอบร่วมกันไว้แตกต่างกัน โดยอนุสัญญา CMR และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติให้ต้องร่วมกันรับผิดชอบตลอดเส้นทาง สำหรับในระหว่างกันเองนั้นใครเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายก็เป็นอีกส่วนหนึ่ง ในขณะที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบเฉพาะช่วงที่ตนได้รับมอบหมายเท่านั้น เนื่องจากผู้ขนส่งช่วงไม่ได้เป็นคู่สัญญาการรับขนด้วยจึงไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบกับผู้ขนส่งตลอดเส้นทาง อย่างไรก็ตาม สำหรับร่างพระราชบัญญัติ ฯ นั้น ผู้เขียนเห็นว่าผู้ขนส่งช่วงควรจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งตลอดเส้นทางเพื่อจะได้เป็นการให้ความคุ้มครองกับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเนื่องจากหากบัญญัติให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบเฉพาะช่วงที่ตนได้รับมอบหมายเช่นเดียวกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็จะเป็นการเพิ่มภาระในการพิสูจน์ให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งและเป็นการยากที่จะพิสูจน์ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้านั้นเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งช่วงใด เพราะหลักฐานหรือข้อมูลต่าง ๆ นั้นอยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งเหล่านั้น

8) ในเรื่องการใช้สิทธิเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 36 ว่า “การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด” แสดงว่า ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงสามารถใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ซึ่งเป็นการบัญญัติที่ไม่ถูกต้อง เนื่องจากการใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งเท่านั้น นอกจากนี้ยังเป็นการบัญญัติที่ไม่สอดคล้องกับกฎหมายรับขนของฉบับอื่น เนื่องจากเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 37 จะเห็นว่า ได้มีการบัญญัติถึงการให้สิทธิเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญาไว้เช่นเดียวกัน โดยให้การใช้สิทธิเรียกร้องตามพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับตลอดถึงการที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือนบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่ง

มิใช่เป็นการบัญญัติถึงสิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องได้ใช้บริการแต่อย่างใด จึงควรแก้ไขบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติ ฯ มาตรา 36 ให้ถูกต้องและสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ข้อ 5 (c) จะเห็นว่า ได้มีการกำหนดให้ลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิอ้างข้อต่อสู้เช่นเดียวกับข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่มีมืออยู่ภายใต้ภาคผนวกได้ ซึ่งหากร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้บัญญัติให้ลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิอ้างข้อต่อสู้ได้เช่นเดียวกับผู้ขนส่ง บุคคลดังกล่าวก็ไม่สามารถยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ ซึ่งในกรณีนี้จะถือเป็นการขัดต่อภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ข้อ 5 (c) ดังนั้น เมื่อมีการแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 36 ดังที่กล่าวไปข้างต้น จึงควรบัญญัติเพิ่มเติมสิทธิของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงให้มีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่มีมืออยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วยเพื่อจะได้สอดคล้องกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

9) ในเรื่องศาลที่อาจฟ้องคดีได้ ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้บัญญัติถึงสิทธิของผู้มีสิทธิเรียกร้องในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจได้ แต่โดยหลักแล้ว ผู้มีสิทธิเรียกร้องย่อมมีสิทธิในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศที่มีเขตอำนาจได้ หากกฎหมายของประเทศนั้น ๆ ให้สิทธิไว้ ซึ่งขึ้นอยู่กับแต่ละประเทศว่าจะนำหลักเกณฑ์ใดมาเป็นแนวทางในกำหนดกฎหมายในเรื่องเขตอำนาจศาล ทั้งนี้ การที่มีได้มีการบัญญัติไว้ให้ชัดเจนถึงสิทธิของผู้มีสิทธิเรียกร้องในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศที่มีเขตอำนาจนั้นย่อมก่อให้เกิดความสับสนต่อผู้มีสิทธิเรียกร้องได้ ซึ่งเมื่อพิจารณาภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS จะเห็นว่า ได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนถึงสิทธิของผู้ใช้สิทธิเรียกร้องหรือโจทก์ที่จะสามารถเลือกฟ้องคดีต่อศาลของประเทศภาคีได้โดยอาจเป็นศาลในประเทศที่รับมอบหรือส่งมอบของ หรือเป็นประเทศที่มูลคดีเกิด หรือ เป็นประเทศที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ หรือเป็นประเทศที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนาก็ได้ ดังนั้น การบัญญัติถึงสิทธิของผู้มีสิทธิเรียกร้องในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจไว้ในร่างพระราชบัญญัติ ฯ ย่อมเป็นการทำให้เกิดความชัดเจนต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในการเข้าใจถึงสิทธิในการฟ้องคดีมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังเป็นการสอดคล้องกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS อีกด้วย

10) ในกรณีของอายุความในการฟ้องคดีนั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติให้ในการฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศให้มีกำหนดอายุความ 1 ปี ซึ่งอายุความดังกล่าวนี้อาจเป็นกำหนดเวลาที่สั้นไปสำหรับการพิสูจน์ถึงความสูญหายหรือเสียหายแห่งของที่รับขน รวมถึงการหาหลักฐานมาใช้ในการเรียกค่าสินไหมทดแทนซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาตามมาได้ ทั้งนี้ โดยหลักของอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนนั้นมักมีการกำหนดให้สามารถขยายอายุความได้ดังเช่นที่ได้มีบัญญัติไว้ในอนุสัญญา CMR แต่ตามหลักกฎหมายไทยนั้น การขยายอายุความจะเป็นการขัดต่อหลักทั่วไปตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เว้นแต่หากคู่กรณีฝ่ายซึ่งเป็นลูกหนี้ประสงค์จะสละประโยชน์แห่งอายุความเมื่ออายุความครบกำหนดแล้วก็สามารถทำได้

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 จะเห็นว่าได้มีการบัญญัติให้ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องสามารถให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ก่อนที่อายุความจะครบกำหนดได้ ดังนั้น การนำหลักดังกล่าวนี้มาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติ ฯ ก็จะทำให้อายุความนั้นยาวขึ้นโดยไม่เป็นการขัดต่อหลักทั่วไป อีกทั้งร่างพระราชบัญญัติ ฯ จะได้เป็นไปในลักษณะเดียวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับของฉบับอื่น ๆ ด้วย

อย่างไรก็ตาม การบัญญัติให้ผู้ที่ถูกเรียกร้องสามารถให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นั้นย่อมไม่มีผลทำให้อายุความสะดุดหยุดลงหรือสะดุดหยุดอยู่เนื่องจากเมื่อพิจารณาลักษณะการสละประโยชน์แห่งอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นจะเห็นว่า หลักการสละประโยชน์แห่งอายุความนั้นไม่มีผลกระทบกระเทือนต่ออายุความที่ขาดไปแล้ว เนื่องจากเป็นคนละส่วนกัน การสละประโยชน์แห่งอายุความนั้นคงมีผลเพียงทำให้ผู้ที่สละประโยชน์ไม่สามารถยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้อีกฝ่ายหนึ่งได้เท่านั้น ดังนั้น แม้การให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้จะมีใช้การสละประโยชน์แห่งอายุความ แต่เมื่อนำการสละประโยชน์แห่งอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาพิจารณาเทียบเคียงกับการที่ผู้ที่ถูกเรียกร้องได้สละสิทธิหรือประโยชน์แห่งอายุความโดยการที่ผู้ที่ถูกเรียกร้องได้ให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้แล้วเห็นว่า การที่ผู้ที่ถูกเรียกร้องได้ให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นั้นมีลักษณะคล้ายกับการสละประโยชน์แห่งอายุความ คือ จะมีผลเพียงทำให้ผู้ที่ให้ความยินยอมไม่สามารถอ้างเหตุในการขาดอายุความมาเป็นข้อต่อสู้ได้เท่านั้น การให้ความยินยอมดังกล่าวจึงย่อมไม่มีผลทำให้อายุความสะดุดหยุดลงหรือสะดุดหยุดอยู่ได้เช่นเดียวกัน และระยะเวลาแห่งอายุความก็คงดำเนินต่อไปจนครบกำหนด

นอกจากนี้ หากได้มีการกำหนดระยะเวลาสูงสุดในการให้ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ไว้ก็ย่อมไม่มีผลทำให้อายุความสะดุดหยุดลงหรือสะดุดหยุดอยู่เช่นเดียวกันด้วย

4.2 ข้อเสนอแนะ

จากประเด็นปัญหาในกรณีที่บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติ ฯ มีความไม่ชัดเจน ไม่เหมาะสม หรือเป็นประเด็นที่สำคัญแต่ไม่ได้มีการบัญญัติไว้ซึ่งอาจจะเกิดปัญหาในการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้ดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไขหรือเพิ่มเติมเพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มีความชัดเจนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยประเด็นที่จะต้องแก้ไขหรือเพิ่มเติมมีดังต่อไปนี้

1) ในกรณีของข้อกำหนดในสัญญาฉบับที่ เป็นโมฆะนั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ควรบัญญัติไว้ให้ชัดเจนด้วยการบัญญัติเพิ่มมาตรา 8 วรรคสองโดยกำหนดให้ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะนั้นไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่น ๆ ในสัญญาเช่นเดียวกับที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ได้บัญญัติไว้ และจะได้มีความสอดคล้องกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ด้วย

2) ในกรณีที่ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนถ่ายของลงจากรถทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์นั้น เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้บัญญัติในมาตรา 22 วรรคสอง และมาตรา 21 วรรคสองซึ่งเป็นการบัญญัติที่ซ้ำซ้อนกันดังที่กล่าวไปแล้ว จึงควรตัดบทบัญญัติในมาตรา 22 วรรคสองออกเนื่องจากบทบัญญัติในมาตรา 21 วรรคสองมีความหมายที่กว้างซึ่งหมายความว่ารวมถึงกรณีตามบทบัญญัติในมาตรา 22 วรรคสองด้วยอยู่แล้ว

3) ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ควรบัญญัติเพิ่มสิทธิของผู้ขนส่งในการยึดหน่วงของ หากไม่ได้รับชำระค่าธรรมเนียมการรับขนไว้โดยบัญญัติเพิ่มในหมวดที่ 2 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งเพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ผู้ขนส่งและยังถือเป็นการให้ความคุ้มครองผู้ขนส่งอีกด้วย

4) ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ควรมีการบัญญัติแก้ไขมาตรา 16 วรรคหนึ่งโดยตัดคำว่า “ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของนั้น ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ยอมรับมอบของ” และบัญญัติขั้นตอนในการดำเนินการเพิ่มเติม กล่าวคือ “ในกรณีที่มิเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง และหากมีพฤติการณ์ชัดเจนทำให้ไม่สามารถบอกกล่าวหรือถามเอาคำสั่งได้ หรือถ้าผู้ส่งละเลยไม่ส่งคำสั่งมาภายในเวลาอันสมควรหรือคำสั่งนั้นไม่สามารถปฏิบัติได้ ผู้ขนส่งมีสิทธิ

ขายหรือจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของได้ตามความเหมาะสมและจำเป็น และเมื่อได้จัดการกับของแล้ว ให้ผู้ขนส่งบอกกล่าวแก่ผู้ส่งโดยไม่ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าผู้ขนส่งละเลยไม่บอกกล่าวแก่ผู้ส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นและหากผู้ขนส่งขายของนั้นไปก็ให้สามารถหักเงินที่ได้จากการขายไว้เพื่อค่าใช้จ่ายที่เสียไปเนื่องจากการขายและเป็นค่าธรรมเนียมการรับขนได้ ถ้ายังมีเงินเหลือ ให้ส่งมอบแก่บุคคลซึ่งมีสิทธิจะได้เงินนั้นโดยทันทีหรือถ้าส่งมอบไม่ได้ให้นำไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ แต่ถ้าเงินยังขาดอยู่เท่าใด ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในส่วนที่ขาดนั้น” ซึ่งเป็นการบัญญัติในลักษณะเดียวกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับขนของ

ทั้งนี้ ในกรณีที่มีพฤติการณ์ขัดขวางทำให้ไม่สามารถบอกกล่าวหรือถามเอาคำสั่งได้ หรือถ้าผู้ส่งละเลยไม่ส่งคำสั่งมาภายในเวลาอันสมควรหรือคำสั่งนั้นไม่สามารถปฏิบัติได้อาจมีการบัญญัติให้นำบทบัญญัติในมาตรา 15 วรรคสองมาใช้บังคับโดยอนุโลมแทนการบัญญัติเพิ่มเติมขั้นตอนในการดำเนินการข้างต้นไว้ก็ได้ เนื่องจากมาตรา 15 วรรคสองได้มีการบัญญัติถึงสิทธิของผู้ขนส่งในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของตามวรรคหนึ่งหรือไม่ได้รับคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของภายในเวลาอันสมควรไว้เช่นเดียวกัน

5) ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ควรบัญญัติเพิ่มเหตุตัดสิทธิของข้อยกเว้นความรับผิดไว้ในหมวดที่ 4 ในลักษณะเดียวกับข้อ 9 ของภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS โดย “ผู้ขนส่งจะถือเอาประโยชน์จากข้อยกเว้นความรับผิดไม่ได้ หากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง” ทั้งนี้ หากร่างพระราชบัญญัติ ฯ มิได้บัญญัติข้อยกเว้นในเรื่องนี้ไว้จะถือเป็นการขัดต่อภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS

6) ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ควรบัญญัติให้ชัดเจนว่าผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งช่วงเพื่อให้สามารถเข้าใจได้ว่าผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงจะต้องรับผิดชอบร่วมกันโดยไม่ต้องอาศัยบทบัญญัติในมาตราอื่น ๆ มาใช้ในการตีความอีก

7) ในเรื่องความรับผิดในระหว่างผู้รับคนหลายคนหลายทอดนั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ควรบัญญัติให้ผู้ขนส่งช่วงจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งตลอดเส้นทางไม่ใช่รับผิดชอบเฉพาะช่วงที่ตนได้รับมอบหมายเท่านั้น เพื่อจะได้เป็นการให้ความคุ้มครองกับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี และจะได้ไม่เป็นการเพิ่มภาระในการพิสูจน์ให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

8) ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ควรมีการแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 36 ซึ่งบัญญัติว่า “...ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าจะสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด” เป็น “...ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าจะสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด”

นอกจากนี้ เมื่อร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้มีการแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 36 แล้วจึงควรมีการบัญญัติเพิ่มเติมสิทธิของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงให้มีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่มีอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ขึ้นต่อสู้ผู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย

9) ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ควรบัญญัติเพิ่มเติมการใช้สิทธิของผู้มีสิทธิเรียกร้องในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศศาลต่างประเทศศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจไว้ในลักษณะเดียวกับข้อ 10 (c) ของภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS เพื่อให้เกิดความชัดเจนต่อผู้มีสิทธิเรียกร้องและบุคคลที่เกี่ยวข้องมากยิ่งขึ้น

10) ในกรณีของอายุความในการฟ้องคดีนั้น ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ควรบัญญัติเพิ่มหลักในการสละประโยชน์แห่งอายุความไว้ในลักษณะเดียวกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเรือหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 โดยบัญญัติให้ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องสามารถให้ความยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ แต่ทั้งนี้ ควรจะต้องมีการกำหนดระยะเวลาสูงสุดในการให้ความยินยอมนั้นด้วยซึ่งขึ้นอยู่กับความเหมาะสมกับลักษณะของการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ หากร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มีผลบังคับใช้ย่อมส่งผลกระทบต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ อันได้แก่ ผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง ดังนั้น เมื่อร่างพระราชบัญญัติ ฯ ฉบับนี้มีความไม่ชัดเจน ไม่เหมาะสม หรือมิได้มีการบัญญัติประเด็นที่สำคัญบางประการไว้ย่อมก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ได้ ซึ่งแนวทางการแก้ไขหรือเพิ่มเติมดังกล่าวข้างต้นนี้จะทำให้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มีความชัดเจน สมบูรณ์ และเหมาะสมกับประเทศไทยมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังเป็นการป้องกันปัญหาในการบังคับใช้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ ที่อาจเกิดขึ้นได้ในอนาคต นอกจากนี้ การเสนอแนวทางแก้ไขหรือเพิ่มเติมดังกล่าวเพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ มีความสอดคล้องและไม่ขัดหรือแย้งกับภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS รวมถึงให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องด้วย

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กมล สนธิเกษตริน. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2539.
- กมล สนธิเกษตริน. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2537.
- การขนส่งทางบก, กรม. สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก. Annex 10 : Conditions of Transport [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.ltpcenter.com/doc/co-frame/gms/annex/annex10.pdf> [2552, กันยายน 17]
- กำชัย จงจักรพันธ์. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.
- กำชัย จงจักรพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยระยะเวลาและอายุความ. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.
- โกศล ฉันทิกุล. กฎหมายและการปฏิบัติเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2553.
- คมนาคม, กระทรวง. กรมทางหลวง. โครงการทางหลวงเอเชีย [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.doh.go.th/web/international/asian.html> [2552, สิงหาคม 25]
- คมนาคม, กระทรวง. กรมทางหลวง. ประเภททางหลวง [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.doh.go.th/content.aspx?c_id=3&sc_id=10 [2554, เมษายน 22]
- คมนาคม, กระทรวง. กรมทางหลวง. ทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย (ASEAN Highway in Thailand) [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.doh.go.th/web/international/asian.html> [2552, สิงหาคม 25]
- ค่านาย อภิปรัชญาสกุล. การจัดการขนส่ง. กรุงเทพมหานคร: ซี.วาย. ซีชเท็ม พรินติ้ง, 2550.
- จักรกฤษณ์ ดวงพัตรา. หลักการขนส่ง. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ตัวแทน, ตัวแทนค้าต่าง, นายหน้า, เจ้าทำของ, รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2550.

จันตรี สิ้นสุภฤกษ์. การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศ. วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2531.

จิต เศรษฐบุตตร. ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ เจ้า แรงงาน เจ้าทำของและรับขน พร้อมทั้งพ.ร.บ.ควบคุมค่าเช่าในภาวะคับขัน พ.ศ.2489 และคำอธิบาย. พระนคร: ไสภณพิพรรฒธนากร, 2490.

จิต เศรษฐบุตตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและสัญญา. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

จิต เศรษฐบุตตร. หลักกฎหมายแพ่ง ลักษณะหนี้. พิมพ์ครั้งที่ 17. กรุงเทพมหานคร: โครงการ ตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันขนส่ง, รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการ ดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อน บ้าน. มกราคม 2548.

ด้านศุลกากรมุกดาหาร. รายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.danmuk.org/images/sub_1248071069/b.pdf [2552, กันยายน 8]

ตลาดสินค้าเกษตรล่วงหน้าแห่งประเทศไทย. ราคาตลาดล่วงหน้า [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.afet.or.th/v081/thai/data/quote.php> [2554, มกราคม 12]

ธนสรณ์ แสงโสภณ. การขนส่งทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: เอดิสัน เพรส โปรดักส์, 2537.

ธนิศ ไสรัตน์. เมื่อประเทศไทยอยากเป็น Transport Logistic HUB ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของ ภูมิภาคอินโดจีนและจีนตอนใต้. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: วี – เซิร์ฟ โลจิสติกส์, 2549.

- ประมวล จันทรชีวะ. ปัญหาบางประการในเรื่องอายุความตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534. ดูลพาท 46 (มกราคม – มิถุนายน 2542): 87.
- ประสิทธิ์ ปิวาวัฒนพานิช. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.
- ไผทชิต เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552.
- ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552.
- ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.
- ไผทชิต เอกจริยกร. รับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea). พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541.
- มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, คณะวิศวกรรมศาสตร์. คู่มือพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก. กรุงเทพมหานคร: กรมการขนส่งทางบก, 2551.
- ยุทธพงศ์ ภูรีเสถียร. กฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ : ศึกษาความเหมาะสมในการมีกฎหมายเฉพาะสำหรับประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2543.
- ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: นานมีบุ๊คส์พับลิเคชันส์, 2546.
- วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี. เส้นทางสายไหม [ออนไลน์]. แหล่งที่มา : <http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B9%80%E0%B8%AA%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%AA%E0%B8%B2%E0%B8%A2%E0%B9%84%E0%B8%AB%E0%B8%A1> [2553, พฤษภาคม 9]

ศักดิ์ สอนองชาติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา (พร้อมทั้งระยะเวลาและอายุความ) และข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม (ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540). พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2545.

ศิริประไพ จิตรประสิทธิศิริ. การพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ [ออนไลน์]. สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ: กรมทางหลวง. แหล่งที่มา: <http://www.ltpcenter.com/doc/route/3%20sakao.pdf> [2552, สิงหาคม 25]

สมพร ไพลิน. ความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ประกอบการขนส่งภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง. วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ 5 (ธันวาคม 2553): 43 – 46.

สมพร ไพลิน. สาระสำคัญของความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง. วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์ 2 (ธันวาคม 2550): 10.

สวรศ สุวรรณวัฒน์. การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ : ศึกษาเฉพาะกรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2549.

สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย, กองการต่างประเทศ. ข้อมูลจุดผ่านแดนทั่วประเทศ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://fad.moi.go.th/index.php?dep=grn> [2554, กุมภาพันธ์ 2]

สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย, กองการต่างประเทศ. ประเภทของจุดผ่านแดน [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: http://www.fad.moi.go.th/page2_2_a7_1.htm [2552, กันยายน 1]

สุจินต์ เจนพาณิชย์. ข้อตกลงเลือกศาลในคดีพาณิชย์ระหว่างประเทศ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2545.

สุธีร์ ศุภานิตย์, วิจิตรา วิเชียรชม และไพฑูริย์ เอกจริยกร. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง มาตรา ๕๓๗ – ๕๓๙. กรุงเทพมหานคร: กองทุนศาสตราจารย์จิตติ ติงศภัทิย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549.

สุปัน พูลพัฒน์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จำหน่ายงาน จำหน่ายของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2527.

สุรพล ไตรเวทย์. คำอธิบายสัญญาซื้อขายล่วงหน้า. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546.

สุขุม ศุภินิตย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2550.

อธิก อิศวานันท์ และอารียา อิศวานันท์. ข้อพิจารณาบางประการสำหรับการเลือกเขตอำนาจศาล และท้องถิ่นสำหรับการดำเนินวิธีการสำหรับสัญญาธุรกิจระหว่างประเทศ. วารสารศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (2547): 428 – 429.

ฤทัยรัตน์ ดิยะวัชรานนท์. ปัญหาการโอนความเสี่ยงภัยตามพระราชบัญญัติสัญญาซื้อขายล่วงหน้า พ.ศ.2546. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550.

ภาษาอังกฤษ

Clarke, M. A. International Carriage of Goods by Road : CMR. (4th ed.) London: Lloyd's of London Press, 2003.

Hill, D. J. and Messent, A. D. with Glass D. A. CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road. (2nd ed.) London: Lloyd's of London Press, 1995.

ILO. Electronic consignment notes usher in new CMR era [Online]. 2008. Available from: <http://www.ilonewsletters.com/newsletters/detail.aspx?g=f6a3e3b3-aa04-471d-9d73-e511ec8d01f6> [2011, February 8]

International Monetary Fund, SDR Valuation, [online]. Available from: http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx [2011, April 13]

Reynolds, J., and Thomas, P. Do electronic consignment notes offer the way forward? [Online]. 2009. Available from: http://findarticles.com/p/articles/mi_7744/is_200901/ai_n32317677 [2011, January 21]

Theunis, J. International Carriage of Goods by Road (CMR). Bristol: Lloyd's of London Press, 1987.

UNECE. Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note [Online]. Available from: <http://www.unece.org/trans/conventn/e-CMRe.pdf> [2009, october 7]

UNECE. Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956 [Online]. Available from: http://www.unece.org/trans/conventn/cmr_e.pdf [2009, september 10]

UNECE. Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1978 [Online]. Available from: http://www.unece.org/trans/conventn/CMR_prot.pdf [2010, july 12]

Wikipedia The Free Encyclopedia. Road Transport [Online]. Available from : http://en.wikipedia.org/wiki/Road_transport [2010, june 28]



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก

ตารางเปรียบเทียบระหว่างอนุสัญญา CMR ความตกลง GMS ภาคผนวก 10
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับชนของ และ
ร่างพระราชบัญญัติการรับชนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ก

ตารางเปรียบเทียบระหว่างอนุสัญญา CMR ความตกลง GMS ภาคผนวก 10 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับขนของ และ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
ขอ ขេตการ บังคับใช้ 1) กรณีทั่วไป	ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทาง ถนนด้วยรถเพื่อค่าตอบแทน โดย สถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของและ สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของตั้งอยู่ใน ประเทศสองประเทศที่แตกต่างกันซึ่ง อย่างน้อยประเทศใดประเทศหนึ่งนั้น เป็นภาคีของอนุสัญญา โดยไม่คำนึงถึง ถิ่นที่อยู่และสัญชาติของคู่สัญญา (มาตรา 1 วรรคหนึ่ง)	ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทาง ถนนด้วยรถเพื่อสินจ้าง เมื่อสถานที่ที่ ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งและสถานที่ที่ ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราตั้งอยู่ใน ดินแดนของประเทศภาคีซึ่งเป็น คู่สัญญาต่างประเทศกัน (ข้อ 2)	ใช้บังคับกับสัญญารับขนซึ่งผู้ ขนส่งตกลงรับขนของจากที่แห่งหนึ่งไป ยังที่อีกแห่งหนึ่งให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อ บำเหน็จเป็นทางค้ำประกันของผู้ขนส่ง (มาตรา 608)	ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนน ด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบ ของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของ นอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุ ให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือ จากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของใน ประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่ง มอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้า มาในราชอาณาจักร (มาตรา 4 วรรค หนึ่ง)

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
<p>ข้อยกเว้น</p> <p>2) กรณีการขนส่งทางถนน ร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่น</p>	<p>ไม่บังคับใช้กับการรับขนดังต่อไปนี้</p> <p>1) การรับขนซึ่งทำภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญาว่าด้วยการไปรษณีย์ระหว่างประเทศ</p> <p>2) การขนส่งศพ</p> <p>3) การขนย้ายเครื่องเรือน (มาตรา 1 วรรคสี่)</p> <p>ในกรณีที่รถที่บรรทุกของต้องมีการขนส่งของต่อไปโดยมีการขนส่งรูปแบบอื่นรวมอยู่ด้วย โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถยกเว้นการขนถ่ายตามมาตรา 14 ให้อนุสัญญามีผลบังคับใช้กับการขนส่งตลอดการเดินทางนั้นด้วย</p> <p>ในกรณีที่เกิดความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชกชำในระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่น หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชกชำนั้นไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งทางถนน แต่เกิดจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้เฉพาะกับการขนส่งในรูปแบบอื่นนั้น ซึ่งความ</p>	<p>ไม่บังคับใช้กับการรับขนซึ่งได้กระทำภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการไปรษณีย์ระหว่างประเทศ (ข้อ 2)</p> <p>ไม่ได้บัญญัติไว้</p>	<p>ไม่บังคับใช้กับการรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟทางหลวงแห่งกรุงสยาม การขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลข และการรับขนของทางทะเล (มาตรา 609)</p> <p>ไม่ได้บัญญัติไว้</p>	<p>ไม่บังคับใช้กับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ (มาตรา 4 วรรคหนึ่ง)</p> <p>ในกรณีที่การรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะ เป็นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนน ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติ ฯ เว้นแต่หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชกชำนั้นไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ ให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วย</p>

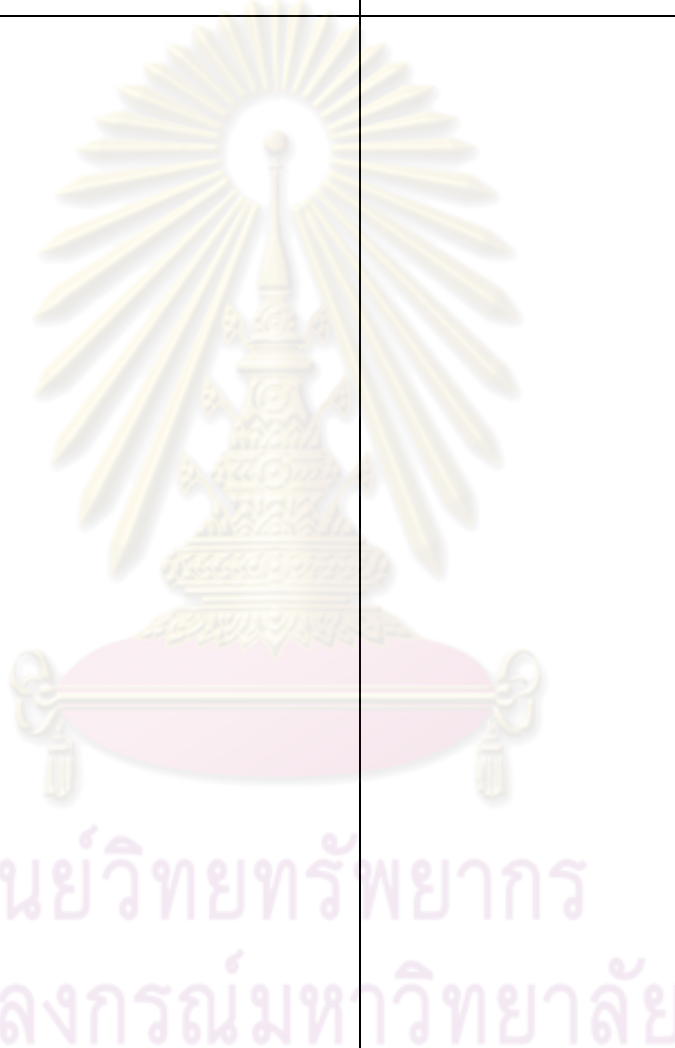
เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
ใบตราส่ง	<p>รับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนจะไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา แต่จะเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งในรูปแบบอื่นนั้น ทั้งนี้หากไม่มีกฎหมายดังกล่าวผู้ขนส่งทางถนนจึงจะต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญา</p> <p>ในกรณีที่ผู้ขนส่งทางถนนเป็นผู้ขนส่งรูปแบบอื่นด้วยให้นำหลักเกณฑ์ในวรรคหนึ่งมาใช้กับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนด้วย แต่ให้ถือว่าผู้ขนส่งดังกล่าวอยู่ในฐานะผู้ขนส่งทางถนนและผู้ขนส่งโดยการขนส่งในรูปแบบอื่นแยกต่างหากจากกัน (มาตรา 2)</p> <p>การออกใบตราส่งถือเป็นการยืนยันสัญญารับขน แต่หากไม่มีการออกใบตราส่ง ใบตราส่งมีความผิดปกติ หรือสูญหายก็ไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน และสัญญารับขนดังกล่าวก็ยังคงตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา (มาตรา 4)</p>	<p>สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศภายใต้ภาคผนวกนี้จะจัดทำในรูปแบบของใบตราส่ง</p>	<p>หากผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งต้องทำให้ แต่ไม่จำเป็นต้องออกใบตราส่งในทุกกรณี (มาตรา 613 วรรคหนึ่ง)</p>	<p>การนั้น (มาตรา 4 วรรคสอง)</p> <p>ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง แต่การที่ผู้ขนส่งมิได้ออกใบตราส่งหรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (มาตรา 9)</p>

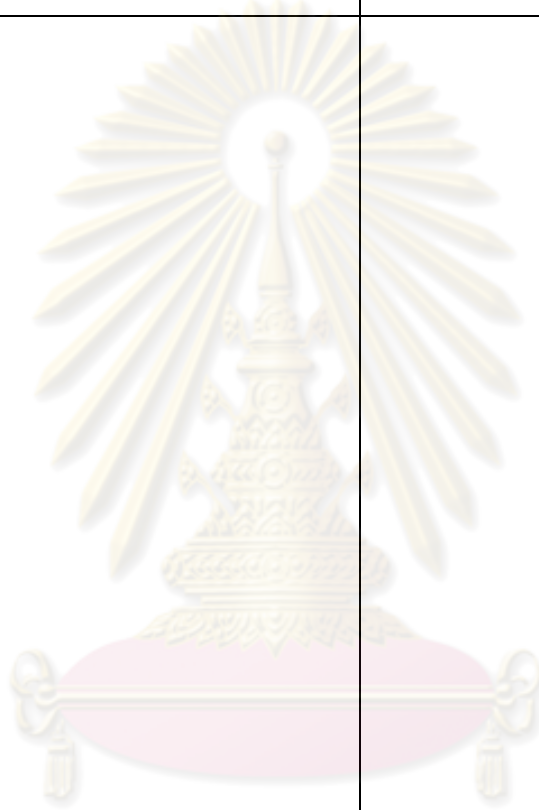
เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
1) รูปแบบ	หากมีการออกใบตราส่งจะต้องออกเป็นต้นฉบับ 3 ฉบับ และจะต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งและผู้ขนส่ง ซึ่งในการลงลายมือชื่อนั้นอาจจะพิมพ์หรือประทับตราของผู้ส่งและผู้ขนส่งก็ได้ถ้ากฎหมายของประเทศที่ออกใบตราส่งนั้นอนุญาตให้ทำได้ ทั้งนี้ ใบตราส่งฉบับที่หนึ่งจะต้องมอบให้แก่ผู้ส่ง ใบตราส่งฉบับที่สองจะติดไปกับของ และใบตราส่งฉบับที่สามให้เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง (มาตรา 5 วรรคหนึ่ง)	ใบตราส่งจะต้องออกเป็น 3 ฉบับ และคู่สัญญาจะต้องลงลายมือชื่อไว้ในใบตราส่งทั้ง 3 ฉบับด้วย โดยในการลงลายมือชื่อนั้นอาจทำได้ด้วยการเขียน พิมพ์ ปู ประทับตรา ทำสัญลักษณ์ หรือโดยการใช้เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่ขัดกับกฎหมายภายในของประเทศที่มีการออกใบตราส่งด้วย โดยใบตราส่งฉบับที่ 1 จะต้องมอบให้แก่ผู้ส่ง ใบตราส่งฉบับที่ 2 ให้ติดไปกับของ และใบตราส่งฉบับที่ 3 ให้เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง (ข้อ 4 (a) (i))	ไม่ได้บัญญัติไว้	ใบตราส่งจะต้องมีการทำเป็นต้นฉบับจำนวน 3 ฉบับ โดยฉบับที่หนึ่งจะต้องมอบให้ผู้ส่ง ฉบับที่สองติดไปกับของ และฉบับที่สามผู้ขนส่งจะต้องเก็บไว้ โดยผู้ส่ง ผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งหรือผู้ขนส่งจะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งด้วย ซึ่งอาจจะเป็นการลงลายมือชื่อในใบตราส่งโดยตรงหรือจะเป็นการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ หรือการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ (มาตรา 10)
2) รายการ	รายการในใบตราส่งมี 3 ประเภท ดังนี้ 1) รายการที่ต้องระบุ - วันและสถานที่ที่ออกใบตราส่ง - ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง - ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง - สถานที่และวันที่รับมอบของ	รายการในใบตราส่งมี 3 ประเภท ดังนี้ 1) รายการที่ต้องระบุ (ข้อ 4 (a) (ii)) - วันและสถานที่ที่ออกใบตราส่ง - ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง - ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง - สถานที่และวันที่รับมอบของ	ใบตราส่งจะต้องมีรายการดังต่อไปนี้ 1) สภาพและน้ำหนักแห่งของหรือขนาดแห่งของที่ขนส่ง กับสภาพจำนวน และเครื่องหมายแห่งหีบห่อ 2) ตำบลที่กำหนดให้ส่ง 3) ชื่อหรือยี่ห้อและสำนักของผู้รับตราส่ง	รายการในใบตราส่งมี 3 ประเภท ดังนี้ 1) รายการที่ต้องระบุ - ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง - ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง - ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง - สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>และสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง - รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของและวิธีการในการบรรจุหีบห่อ ในกรณีที่เป็นของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้จะต้องบรรยายรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของนั้นด้วย - จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ - น้ำหนักรวมหรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น - ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการรับขน (ค่าธรรมเนียม, ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม, ค่าภาษีศุลกากร, และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่ต้องชำระนับแต่เวลาทำสัญญาจนถึงเวลาส่งมอบ) - คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น ๆ - ข้อความว่าการรับขนนี้อยู่ภายใต้อนุสัญญานี้ โดยไม่คำนึงว่าจะมีข้อตกลงอย่างหนึ่งอย่างใดขัดกับ - 	<p>และสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง - รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของและวิธีการบรรจุหีบห่อ และในกรณีที่เป็นของหรือวัตถุอันตรายให้มีรายละเอียดแห่งของสอดคล้องกับที่กำหนดในภาคผนวก 1 ในเรื่องการขนส่งสินค้าอันตราย จำนวนหีบห่อรวมทั้งเครื่องหมายพิเศษและหมายเลขหีบห่อ - น้ำหนักรวมแห่งของหรือปริมาณแห่งของที่ระบุเป็นอย่างอื่น - ค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ซึ่งได้แก่ ค่าธรรมเนียมการรับขน ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม ค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ซึ่งเกิดขึ้นนับแต่เวลาที่มีการทำสัญญารับขนของจนถึงเวลาที่มีการส่งมอบของ - มูลค่าแห่งของ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากร - คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการ 	<ul style="list-style-type: none"> 4) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง 5) จำนวนค้ำระวางพาหนะ 6) ตำบลและวันที่ออกใบตราส่ง <p>ทั้งนี้ ใบตราส่งจะต้องลงลายมือชื่อผู้ขนส่งด้วย (มาตรา 613 วรรคสอง และวรรคสาม)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - สถานที่และวันที่รับมอบของ - สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ - รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของ วิธีการในการบรรจุหีบห่อ และรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของ ในกรณีที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ - จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ - น้ำหนักรวม หรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น - ค่าธรรมเนียมการรับขน - มูลค่าแห่งของ เพื่อประโยชน์ทางด้านศุลกากร - คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น - ข้อความที่กำหนดให้การรับขนของ อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี (มาตรา 12)

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>อนุสัญญาหรือไม่</p> <p>2) รายการที่อาจะระบุ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ข้อความว่าไม่อนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ - ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งรับจะชำระ - จำนวนค่าธรรมเนียมที่จะต้องชำระในกรณีที่มีการส่งมอบของ - การแสดงราคาแห่งของและจำนวนซึ่งแสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ - คำสั่งที่ผู้ส่งได้ให้แก่ผู้ขนส่งเกี่ยวกับการประกันภัยแห่งของ - กำหนดเวลาที่ติดกลงไว้เพื่อดำเนินการรับขนให้สำเร็จ - รายการของเอกสารที่มอบให้แก่ผู้ขนส่ง <p>3) รายการอื่น ๆ ที่คู่สัญญาเห็นว่ามิใช่ประโยชน์</p> <p>(มาตรา 6)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ศุลกากรและพิธีการอื่น ๆ - ข้อความว่า การรับขนอยู่ภายใต้ข้อกำหนดแห่งภาคผนวกนี้โดยไม่คำนึงถึงข้อกำหนดในสัญญาที่ระบุเป็นอย่างอื่น <p>2) รายการที่อาจะระบุ (ข้อ 4 (a) (iii))</p> <ul style="list-style-type: none"> - ข้อความว่าไม่อนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ - ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งตกลงจะชำระ - จำนวนเงินที่จะชำระเมื่อมีการส่งมอบของ - การแจ้งราคาของและการแจ้งจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ - ข้อส่งของของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่ง - คำสั่งที่ผู้ส่งได้ให้ไว้แก่ผู้ขนส่งเกี่ยวกับการประกันภัยของที่ส่ง - กำหนดเวลาที่ติดกลงไว้เพื่อ 		<p>2) รายการที่อาจะระบุ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ข้อความที่กำหนดไม่ให้มีการเปลี่ยนถ่ายรถ - ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งตกลงชำระนอกจากค่าธรรมเนียมการรับขนตามมาตรา 12 (10) - จำนวนเงินที่ต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของ - การแสดงราคาของ และจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ - คำสั่งเกี่ยวกับการประกันภัยที่ผู้ส่งให้ไว้แก่ผู้ขนส่ง - กำหนดระยะเวลาดำเนินการขนส่งให้แล้วเสร็จ - รายการของเอกสารที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง <p>(มาตรา 13 วรรคหนึ่ง)</p> <p>3) รายการอื่นที่คู่สัญญาเห็นว่า เป็นประโยชน์ (มาตรา 13 วรรคสอง)</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ...
ใบตราส่ง อิเล็กทรอนิกส์	<p>บัญญัติไว้ใน Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road โดยกำหนดให้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์คือใบตราส่งตามอนุสัญญาที่ออกโดยผ่านการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์โดยผู้ขนส่ง ผู้ส่ง หรือคู่สัญญาอื่นที่มีส่วนได้เสียหรือได้รับผลประโยชน์จากการดำเนินการตามสัญญาฉบับรับขนที่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา รวมถึงสิ่งที่เกี่ยวข้องหรือเชื่อมโยงกับการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เกิดขึ้นในเวลาเดียวกันโดยการแนบหรือวิธีอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์หรือสิ่งที้ออกตามมา -</p>	<p>- ดำเนินการขนส่งให้เสร็จ - รายการของเอกสารที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง 3) รายการอื่น ๆ ที่เห็นว่ามีประโยชน์ (ข้อ 4 (a) (iv))</p> <p>ไม่ได้บัญญัติไว้</p>	<p>ไม่ได้บัญญัติไว้</p>	<p>ไม่ได้บัญญัติไว้</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>ภายหลังซึ่งกลายเป็นส่วนหนึ่งของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์</p> <p>การออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์นั้นจะต้องออกโดยมีลักษณะเช่นเดียวกับใบตราส่งภายใต้อนุสัญญา และจะถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นและมีผลเช่นเดียวกับใบตราส่งภายใต้อนุสัญญา</p> <p>เงื่อนไขของการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ มีดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) การออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จะต้องมีลักษณะเช่นเดียวกับการออกใบตราส่งตามปกติที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญา 2) ใบตราส่งนี้จะมีผลสมบูรณ์เมื่อต้นฉบับได้ทำเสร็จแล้วโดยที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ อีก เว้นแต่เป็นการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดหรือเงื่อนไขอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นได้ตามธรรมชาติของการส่ง การเก็บรักษา และการเปิดเผยของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น 			

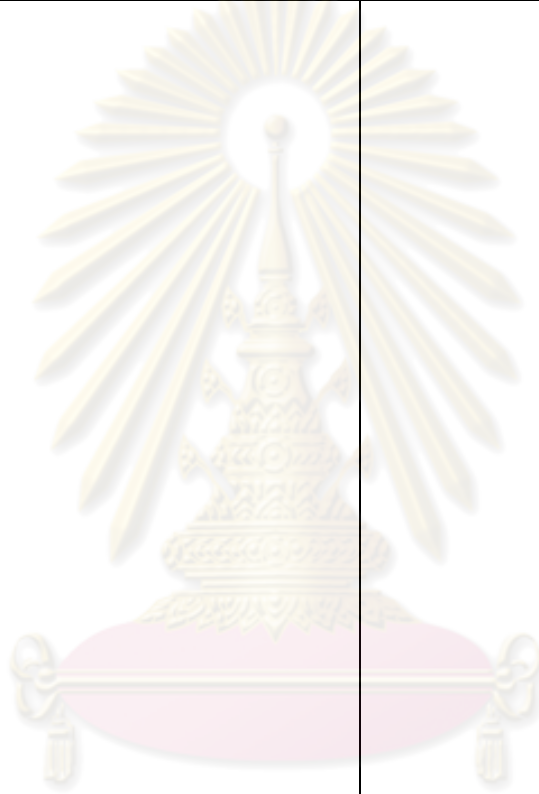
เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>คู่มือของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อาจมีการแก้ไขหรือเพิ่มเติมได้ แต่จะต้องเป็นไปตามที่อนุสัญญาได้ให้อำนาจไว้ โดยในการแก้ไขนั้นจะต้องมีการเก็บต้นฉบับไว้ด้วย</p> <p>ทั้งนี้ ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ในใบตราส่งนี้จะต้องเป็นที่เชื่อถือได้ โดยหากลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์มีลักษณะดังต่อไปนี้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีความน่าเชื่อถือ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น</p> <p>สามารถเชื่อมโยงเป็นหนึ่งในเดียวกับลายมือชื่อได้</p> <ul style="list-style-type: none"> - สามารถพิสูจน์หรือบ่งชี้ถึงลายมือชื่อได้ - สามารถยืนยันได้ภายใต้การควบคุมของคน ๆ เดียวกัน - หากนำไปเชื่อมกับข้อมูลใดไม่ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงในภายหลังหรือไม่ข้อมูลนั้นก็ยังสามารถสืบค้นได้ <p>โดยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นี้คือ ข้อมูลในรูปแบบของ -</p>			

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
<p>ความสมบูรณ์ และข้อกำหนดใน สัญญารับขน</p>	<p>อิเล็กทรอนิกส์ซึ่งติดอยู่หรือมีเหตุอันสมควรเกี่ยวข้องกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อย่างอื่นและใช้เป็นเหมือนการรับรองข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น</p> <p>หากรายการหรือข้อกำหนดที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งนั้นมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการหลีกเลี่ยงบทบัญญัติของอนุสัญญารายการหรือข้อกำหนดนั้นถือเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะดังกล่าวนี้จะไม่กระทบต่อข้อกำหนดอื่น ๆ ในสัญญารับขน (มาตรา 41 วรรคหนึ่ง)</p>	<p>หากในสัญญารับขนมีข้อกำหนดใด ๆ ซึ่งมีผลเป็นการหลีกเลี่ยงข้อกำหนดในภาคผนวกนี้ไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อม ข้อกำหนดดังกล่าวให้ถือเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะนี้ย่อมไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่น ๆ ในสัญญารับขน (ข้อ 5 (a))</p>	<p>ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่ง ถ้ามีข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ข้อความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้งในการขอยกเว้นหรือจำกัดความรับนั้น (มาตรา 625)</p>	<p>ข้อกำหนดใดในสัญญาซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายเป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสียสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกำหนดให้มีการทำประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ทั้งนี้ ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้ไว้ไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 8)</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
<p>สิทธิ หน้าที่ และ ความรับผิดชอบของผู้ส่ง</p> <p>1) สิทธิของผู้ส่ง</p>	<p>1) ในกรณีที่ของที่รับขนส่งจะต้องบรรทุกในรถที่ต่างคันกัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือจะต้องแบ่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิร้องขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งสำหรับของในรถแต่ละคันหรือแต่ละชนิดหรือของแต่ละส่วนได้ (มาตรา 5 วรรคสอง)</p> <p>2) ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของ ปริมาณแห่งของ และรายการของหีบห่อที่บรรจุของซึ่งได้ระบุไว้ในใบตราส่ง โดยผู้ขนส่งจะต้องบันทึกผลที่ได้จากการตรวจสอบลงในใบตราส่งด้วย (มาตรา 8 วรรคสาม)</p> <p>3) ผู้ส่งมีสิทธิจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของภายใต้เงื่อนไขที่อนุสัญญากำหนด (มาตรา 12)</p> <p>4) ผู้ส่งมีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของโดยไม่ต้องแสดงใบ</p>	<p>1) ผู้ส่งมีสิทธิในการจัดการของนับแต่เวลาที่ได้ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว เว้นแต่ผู้ขนส่งและผู้ส่งจะได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นในใบตราส่ง (ข้อ 4 (c))</p> <p>2) ในกรณีที่ของสูญหาย หากผู้ขนส่งได้ของนั้นกลับคืนมา ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งมอบของให้แก่ตนได้แต่จะต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาแล้วให้แก่ผู้ขนส่ง (ข้อ 6 (b))</p>	<p>1) หากผู้ส่งต้องการใบตราส่งผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งได้ (มาตรา 613 วรรคหนึ่ง)</p> <p>2) ผู้ส่งมีสิทธิจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ (มาตรา 626)</p>	<p>1) สิทธิในการเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งสำหรับรถแต่ละคัน หรือสำหรับของแต่ละชนิดหรือแต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่ง (มาตรา 11)</p> <p>2) สิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ (มาตรา 23 วรรคหนึ่ง)</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
2) หน้าที่ของผู้ส่ง	<p>ตราส่งคู่ฉบับที่หนึ่ง หากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ (มาตรา 15 วรรคหนึ่ง)</p> <p>1) หากผู้ส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของ ปริมาณ แห่งของ หรือรายการของหีบห่อที่บรรจุ ของ ผู้ส่งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการ ตรวจสอบดังกล่าวหากผู้ขนส่งต้องการ (มาตรา 8 วรรคสาม)</p> <p>2) เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทาง ศุลกากรหรือพิธีการอื่น ๆ ซึ่งต้องทำให้ สมบูรณ์ก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งจะต้อง แนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง หรือจะต้องจัดการให้เอกสารเหล่านั้น อยู่ในอำนาจจัดการของผู้ขนส่ง และยัง ต้องจัดหาข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการ (มาตรา 11 วรรคหนึ่ง)</p> <p>3) ผู้ส่งจะต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ ถึงสภาพที่แท้จริงแห่งของ หากของนั้น เป็นของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตราย ได้ และในกรณีที่เป็นก็จะต้องระบุ</p>	ไม่ได้บัญญัติไว้	<p>1) ชำระค่าระวางพาหนะและ อุปกรณ์</p> <p>2) ออกใบกำกับของ หากผู้ขนส่ง ต้องการ (มาตรา 612 วรรคหนึ่ง)</p> <p>3) แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพ แห่งของอันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ (มาตรา 619)</p>	<p>1) หน้าที่ในการแนบเอกสารและ ข้อมูลที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้ง จัดเอกสารและข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการ ให้แก่ผู้ขนส่ง หรือดำเนินการให้ผู้ขนส่ง เข้าถึงข้อมูลได้ เพื่อประโยชน์แก่พิธี ศุลกากร หรือ พิธีการอื่น ซึ่ง ต้อง ดำเนินการก่อนส่งมอบของ (มาตรา 20 วรรคหนึ่ง)</p> <p>2) แจ้งสภาพอันตรายแห่งของ และข้อควรระวังนั้นให้ผู้ขนส่งทราบ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพที่อาจ ก่อให้เกิดอันตรายแห่งของนั้นแล้วใน ขณะที่ได้รับมอบของ (มาตรา 21)</p>

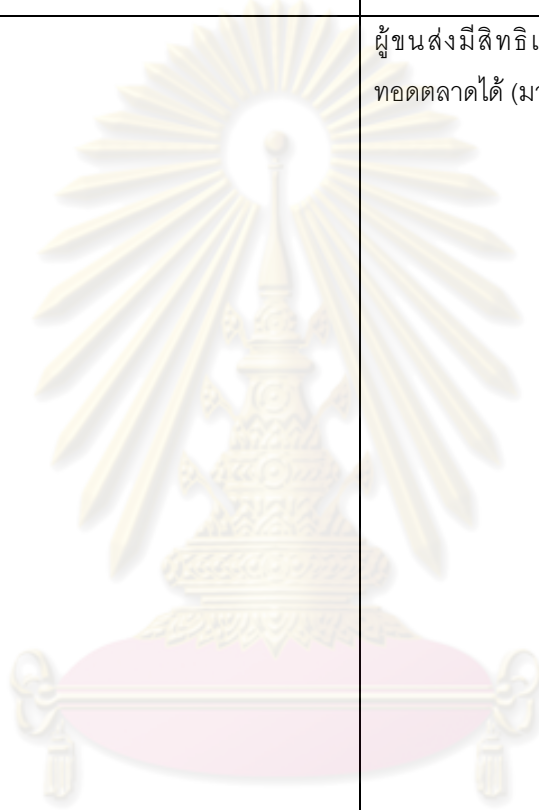
เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
3) ความรับผิดชอบ ของผู้ส่ง	<p>ข้อควรระวังให้ทราบด้วย (มาตรา 22 วรรคหนึ่ง)</p> <p>1) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบใน ค่าใช้จ่ายทั้งหมด รวมทั้งการสูญหาย และเสียหายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจาก ความไม่ถูกต้องหรือความไม่เพียงพอ ของรายการดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) รายละเอียดที่ระบุไว้ใน มาตรา 6 วรรคหนึ่ง (ข) (ง) (จ) (ฉ) (ช) (ซ) และ (ญ)</p> <p>(ข) รายละเอียดที่ระบุไว้ใน มาตรา 6 วรรคสอง</p> <p>(ค) รายละเอียดหรือคำสั่งอื่น ของผู้ส่งที่ได้ให้ไว้เพื่อให้ออกใบตราส่ง หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดแจ้งไว้ ในใบตราส่ง (มาตรา 7 วรรคหนึ่ง)</p> <p>2) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่ง สำหรับความเสียหายต่อบุคคล อุปกรณ์ หรือของอื่น ๆ รวมถึง ค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากความ -</p>	ไม่ได้บัญญัติไว้	ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหาย ไม่ว่าอย่างใด ๆ ที่เกิดจากของนั้น หาก ของนั้นเป็นของที่มีสภาพอันอาจ ก่อให้เกิดอันตรายได้ และผู้ส่งมิได้แจ้ง ถึงสภาพแห่งของนั้นให้ผู้ขนส่งทราบ (มาตรา 619)	<p>1) ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความสูญ หายหรือเสียหายอันเนื่องมาจากความ ไม่ถูกต้อง ความไม่ครบถ้วน หรือความ ไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตรา ส่ง ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - รายละเอียดตามที่ระบุไว้ใน มาตรา 12 วรรคหนึ่ง (1) (3) (5) (6) (7) (8) (9) และ (12) - รายละเอียดตามที่ระบุไว้ใน มาตรา 13 - รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นที่ผู้ ส่งให้ไว้เพื่อการออกใบตราส่ง หรือเพื่อ จัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 18) <p>2) ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งใน ความเสียหายอันเกิดจากความ บกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ไม่ว่าความ เสียหายนั้นจะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรืออุปกรณ์ที่</p>

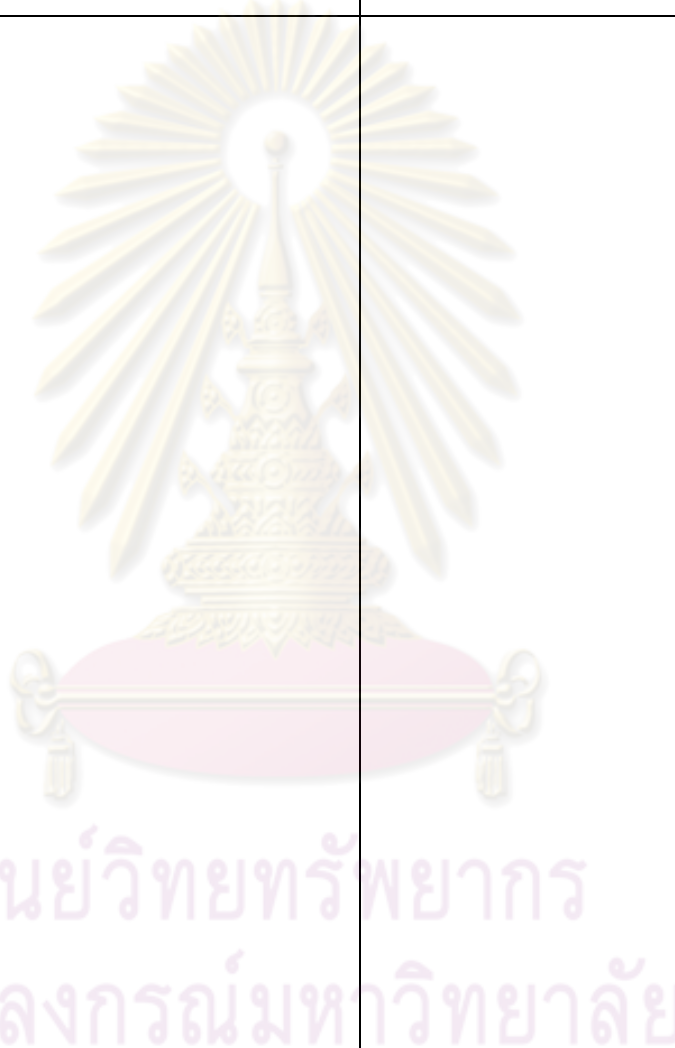
เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>บกพร่องในการบรรจุหีบห่อ นั้น เว้นแต่ความบกพร่องนั้นเห็นประจักษ์หรือผู้ขนส่งได้รู้อยู่แล้วในเวลาที่รับมอบของ และมีได้ตั้งข้อสงวนไว้ (มาตรา 10)</p> <p>3) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งหากเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการไม่มี ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ปกติของเอกสารและข้อมูลอันจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ๆ ซึ่งจะต้องกระทำให้สมบูรณ์ก่อนส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง (มาตรา 11 วรรคสอง)</p> <p>4) ในกรณีที่ผู้ส่งไม่ได้บอกให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่ขนส่ง รวมทั้งไม่ได้ระบุข้อความระวังในกรณีที่จำเป็น ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ผู้ขนส่งได้ดำเนินการขนถ่ายของลงจากรถทำลาย หรือทำให้ของนั้นหมดฤทธิ์ รวมทั้งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของ</p>	 <p>ศูนย์วิทยทรัพยากร คลังกรรมมหาวิทาลัย</p>		<p>ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ เว้นแต่ความบกพร่องนั้นเห็นประจักษ์ หรือในกรณีที่ความบกพร่องนั้นไม่เห็นประจักษ์แต่ผู้ขนส่งได้รู้ถึงความบกพร่องนั้นในขณะที่ได้รับมอบของ และมีได้ตั้งข้อสงวนไว้ (มาตรา 19)</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
<p>สิทธิและหน้าที่ ของผู้รับตราส่ง</p> <p>1) สิทธิของผู้รับ ตราส่ง</p>	<p>นั้นสูญหายหรือเสียหายซึ่งเป็นผลมา - จากการส่งของเพื่อให้รับขนหรือจาก การรับขนของนั้น (มาตรา 22 วรรค สอง)</p> <p>1) สิทธิในการจัดการของ เมื่อ ผู้รับตราส่งได้รับมอบใบตราส่งฉบับที่ สองหรือเมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ ส่งมอบแล้ว ผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ ขนส่งส่งมอบของและได้รับมอบของ และใบตราส่งฉบับที่สองแล้ว (มาตรา 12 วรรคสอง) หรือมีสิทธิในการจัดการ ของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่ง หากผู้ส่งได้ระบุไว้ในใบตราส่งว่าให้ ผู้รับตราส่งมีสิทธิจัดการของนับแต่ เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่ง (มาตรา 12 วรรคสาม)</p> <p>2) เมื่อของมาถึงสถานที่ที่ระบุให้ ส่งมอบ ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ ขนส่งส่งมอบใบตราส่งคู่ฉบับที่สอง</p>	<p>ในกรณีนี้ของสูญหาย หากผู้ขนส่ง ได้ของนั้นกลับคืนมา ผู้รับตราส่งมีสิทธิ เรียกให้ผู้ขนส่งมอบของให้แก่ตนได้แต่ จะต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับ มาแล้วให้แก่ผู้ขนส่ง (ข้อ 6 (b))</p>	<p>สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งที่เกิดจาก สัญญารับขนยอมตกให้แก่ผู้รับตราส่ง เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของ แล้ว (มาตรา 627)</p>	<p>1) สิทธิในการจัดการอย่างหนึ่ง อย่างใดกับของ (มาตรา 23 วรรคสี่, มาตรา 24 และมาตรา 16 วรรคสาม)</p> <p>2) เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ ส่งมอบ ผู้รับตราส่งมีสิทธิปฏิเสธไม่ ยอมรับมอบของได้ แต่แม้ว่าผู้รับตรา ส่งจะได้ปฏิเสธไม่รับของนั้น ผู้รับตรา ส่งก็อาจเปลี่ยนใจเรียกให้ผู้ขนส่งส่ง มอบของให้แก่ตนได้หากผู้ขนส่งยัง ไม่ได้รับคำสั่งจากผู้ส่งเป็นอย่างอื่น (มาตรา 16 วรรคหนึ่งและวรรคสอง)</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
2) หน้าที่ของผู้ รับตราส่ง	<p>และของ หากพบว่าของสูญหายหรือ - ของยังมาไม่ถึงหลังจากครบเวลาที่ กำหนด ผู้รับตราส่งมีสิทธิบังคับตาม สิทธิใด ๆ ที่ตนมีต่อผู้ขนส่งอันเกิดจาก สัญญารับขนในนามของตนเองได้ (มาตรา 13 วรรคหนึ่ง)</p> <p>3) ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนได้จนกว่าผู้ ขนส่งจะได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นจากผู้ ส่ง แม้ว่าผู้รับตราส่งจะเคยปฏิเสธใน การรับมอบของไปแล้ว (มาตรา 15 วรรคสอง)</p> <p>1) ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ที่จะต้อง ชำระค่าธรรมเนียมที่ได้ระบุไว้ในใบตรา ส่งให้แก่ผู้ขนส่ง (มาตรา 13 วรรคสอง) ผู้รับตราส่งจะต้องตรวจสอบสภาพแห่ง ของในเวลารับมอบของ หากพบว่าของ สูญหายหรือเสียหาย หรือมีการส่งมอบ ชักช้า ผู้รับตราส่งจะต้องตั้งข้อสงวน เกี่ยวกับความสูญหายหรือเสียหายหรือ การส่งมอบชักช้า นั้น(มาตรา 30)</p>	<p>ผู้รับตราส่งต้องตรวจสอบปริมาณ และคุณภาพ แห่งของ รวมทั้งหีบห่อ แห่งของนั้นเท่าที่สามารถเห็นได้จาก ภายนอก และหากพบความสูญหาย หรือเสียหาย ผู้รับตราส่งจะต้องตั้งข้อ สงวนเป็นหนังสือทันที หากผู้รับตราส่ง มิได้ตั้งข้อสงวน ให้สันนิษฐานไว้ก่อน ว่า ปริมาณและสภาพแห่งของนั้น เป็นไปตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง</p>	<p>ผู้รับตราส่งต้องชำระค่าระวาง พาหนะและอุปกรณ์ (มาตรา 623 วรรคหนึ่ง)</p>	<p>ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ในการโต้แย้ง เป็นหนังสือในกรณีของสูญหาย บางส่วนหรือเสียหายภายในเวลาที่ กำหนด หากมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือ ภายในเวลาดังกล่าว ให้สันนิษฐานว่าผู้ ขนส่งได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุ ไว้ในใบตราส่ง(มาตรา 25)</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
<p>สิทธิและหน้าที่ ของผู้ขนส่ง</p> <p>1) สิทธิของผู้ขนส่ง</p>	<p>1) สิทธิในการเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของปริมาณแห่งของและรายการของหีบห่อที่ได้รับไว้ในใบตราส่งตามข้อเรียกร้องของผู้ส่ง (มาตรา 8 วรรคสาม)</p> <p>2) กรณีที่ขอที่รับขนจะต้องบรรทุกในรถต่างคันกันหรือเป็นของต่างชนิดกันหรือถูกแบ่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ขนส่งมีสิทธิร้องขอให้ผู้ส่งออกไปตราส่งสำหรับรถแต่ละคันหรือของแต่ละชนิดหรือแต่ละส่วนแห่งของได้ (มาตรา 5 วรรคสอง)</p> <p>3) หากผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการต่าง ๆ ในใบตราส่งที่เกี่ยวกับจำนวนหีบห่อ เครื่องหมาย และหมายเลขของหีบห่อได้ ผู้ขนส่งมีสิทธิบันทึกข้อสงวนพร้อมทั้งเหตุที่ไม่สามารถตรวจสอบได้</p>	<p>(ข้อ 10 (a))</p> <p>ในกรณีของสูญหาย หากผู้ขนส่งได้ของนั้นกลับคืนมาและผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับการแจ้งจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของนั้นได้ตามที่เห็นสมควรภายใต้กฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่ของนั้นอยู่ (ข้อ 6 (b))</p>	<p>1) สิทธิในการได้รับค่าระวางพาหนะ (มาตรา 608)</p> <p>2) สิทธิในการเรียกให้ผู้ส่งออกไปกำกับของ (มาตรา 612 วรรคหนึ่ง)</p> <p>3) สิทธิในการยึดหน่วงของเพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ (มาตรา 630)</p> <p>4) สิทธิเอาของไปวางไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ หากมีพฤติการณ์ชัดขวางทำให้ไม่สามารถบอกกล่าวไปยังผู้ส่งและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งได้ หรือผู้ส่งไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควร หรือเป็นคำสั่งที่ไม่สามารถปฏิบัติได้ (มาตรา 631 วรรคสอง) แต่หากของนั้นเป็นของลหุภัณฑ์สุดเสียหายและการหน่วงช้าไว้จะเป็นการเสียหายหรือถ้าราคาของนั้นไม่น่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์</p>	<p>1) สิทธิในการได้รับค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการถามเอาคำสั่งและปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ ในกรณีที่การรับขนของตามสัญญากลายเป็นพันวิสัยหรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินต่อไปได้แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา (มาตรา 17)</p> <p>2) สิทธิในการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหาย กรณีที่ของนั้นจะเกิดอันตรายหรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นอย่างแน่ชัด (มาตรา 22)</p> <p>3) สิทธิในการจัดการของที่รับขน (มาตรา 16 วรรคหนึ่ง)</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>ไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 8 วรรคสอง)</p> <p>4) ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายในการถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของและค่าใช้จ่ายที่สืบเนื่องมาจากการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้มีสิทธิจัดการของให้สำเร็จลุล่วง เว้นแต่ค่าใช้จ่ายนั้นเกิดจากการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง (มาตรา 16 วรรคหนึ่ง)</p> <p>5) ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการขนส่งตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งได้และผู้ขนส่งได้ถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของแล้ว หรือในกรณีที่มีพฤติการณ์ที่ขัดขวางการส่งมอบและผู้ขนส่งถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของลงจากรถได้ทันทีเพื่อประโยชน์แก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของและให้ถือว่าการรับขนเป็นอันสิ้นสุดลงและถือว่าผู้ขนส่งได้ครอบครองของนั้นแทนผู้มีสิทธิจัดการของ แต่ผู้ขนส่งอาจมอบหมายให้</p>	 <p>ศูนย์วิทยทรัพยากร คลังกรรมมหาวิทาลัย</p>	<p>ผู้ขนส่งมีสิทธิเอาของนั้นออกขายทอดตลาดได้ (มาตรา 631 วรรคสาม)</p>	

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>บุคคลอื่น ครอบครองของนั้นก็ได้อีก (มาตรา 16 วรรคสอง)</p> <p>6) สิทธิในการขายของที่รับขนในกรณีที่ของนั้นเป็นของที่เน่าเสียง่ายหรือค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาของนั้นจะเกินส่วนแห่งราคาของ หรือภายหลังจากสิ้นระยะเวลาตามสมควรแล้วผู้ขนส่งยังมิได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นซึ่งควรที่จะได้รับจากผู้มีสิทธิจัดการของ (มาตรา 16 วรรคสาม)</p> <p>7) กรณีที่มีการส่งของที่มีสภาพก่อให้เกิดอันตรายได้และผู้ขนส่งไม่ทราบถึงอันตรายนั้น ผู้ขนส่งมีสิทธิขืนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้ของนั้นหมดฤทธิ์ในเวลาและสถานที่ใดก็ได้โดยไม่ต้องชดใช้ค่าทดแทน (มาตรา 22 วรรคสอง)</p> <p>8) ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าธรรมเนียมตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะไม่ส่งมอบของ เว้นแต่ผู้รับตราส่งจะให้หลักประกัน (มาตรา 13 วรรคสอง)</p>			

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
2) หน้าที่ของผู้ขนส่ง	<p>1) ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบของในเวลาที่ได้รับมอบของโดยตรวจสอบถึงความถูกต้องของข้อความที่ระบุในใบตราส่งเกี่ยวกับจำนวนหีบห่อเครื่องหมายและหมายเลขของหีบห่อและต้องตรวจสอบสภาพที่ปรากฏแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้น (มาตรา 8 วรรคหนึ่ง)</p> <p>2) หากผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งที่ได้รับจากผู้มีสิทธิจัดการของให้สำเร็จลุล่วง ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังผู้มีสิทธิจัดการของที่ให้คำสั่งนั้นทันที (มาตรา 12 วรรคหก)</p> <p>3) ก่อนที่ของจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการดำเนินการขนส่งตามที่ระบุในใบตราส่งไม่สามารถปฏิบัติให้สำเร็จลุล่วงหรือเป็นอันพับวิสัย ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของนั้น (มาตรา 14 วรรคหนึ่ง)</p> <p>4) หลังจากของมาถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีพฤติการณ์ -</p>	<p>1) หน้าที่ในการแจ้งต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีทันที ในกรณีที่ของสูญหายและผู้ขนส่งได้ของนั้นกลับคืนมา (ข้อ 6 (b) (ii))</p> <p>2) หน้าที่ในการตรวจสอบปริมาณสภาพแห่งของและหีบห่อเท่าที่เห็นได้จากภายนอกและตั้งข้อสงวนที่เหมาะสมลงในใบตราส่ง หากไม่มีการตั้งข้อสงวน ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าของนั้นสมบูรณ์และอยู่ในสภาพดีแล้ว หากผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบปริมาณ สภาพแห่งของและหีบห่อเท่าที่เห็นได้จากภายนอกได้ ผู้ขนส่งจะต้องตั้งข้อสงวนลงในใบตราส่ง รวมทั้งระบุเหตุแห่งการไม่สามารถตรวจสอบได้ด้วย แต่ข้อสงวนนี้จะไม่ผูกพันผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้งในใบตราส่งที่จะยอมรับข้อสงวนนั้น (ข้อ 4 (b) (ii))</p>	<p>1) ออกใบตราส่ง ถ้าผู้ส่งต้องการ (มาตรา 613 วรรคหนึ่ง)</p> <p>2) บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง เมื่อของไปถึงแล้ว (มาตรา 622)</p> <p>3) บอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง หากหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของ (มาตรา 631 วรรคหนึ่ง)</p> <p>4) บอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งโดยไม่ชักช้า ในกรณีที่เอาของไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์หรือเอาออกขายทอดตลาด เว้นแต่จะไม่สามารถทำได้ มิฉะนั้นจะต้องรับผิดชอบค่าเสียหาย (มาตรา 631 วรรคสี่)</p>	<p>1) หน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องของรายการต่าง ๆ ในใบตราส่งและตรวจสอบของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก หากพบว่าของที่ได้รับมอบมีความแตกต่างจากรายการในใบตราส่งให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างดังกล่าว ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์ แต่หากไม่สามารถตรวจสอบได้ ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง รวมทั้งเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบไว้ด้วย มิฉะนั้น ให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดี จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 14)</p> <p>2) หน้าที่ในการถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ</p> <p>- ก่อนที่ของจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของตาม</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
<p>ความรับผิดของผู้ ขนส่ง</p> <p>1) ประเภทและ ขอบเขตแห่ง ความรับผิด</p>	<p>ชัดขวางให้ไม่สามารถส่งมอบของได้ ผู้ ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง (มาตรา 15 วรรคหนึ่ง)</p> <p>1) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดหากมี ความสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วนแห่ง ของ หรือการที่ของนั้นเสียหายได้ เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับมอบของ จนถึงเวลาที่มีการส่งมอบของนั้น</p>	<p>1) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ ของนั้นสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่ง มอบซ้กซ้าซึ่งได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลา ที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งโดยความ</p>	<p>1) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ ของสูญหาย บุปสลาย หรือส่งมอบ ซ้กซ้า (มาตรา 616)</p> <p>2) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ ของสูญหาย บุปสลาย หรือส่งมอบ</p>	<p>สัญญา รับขน ไม่ สามารถ ดำเนินการได้หรือสามารถดำเนินต่อไป ได้แต่จะต้องดำเนินการแตกต่างไปจาก สัญญา (มาตรา 15)</p> <p>- กรณีที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุ ให้ส่งมอบแล้ว หากมีเหตุทำให้ผู้ขนส่ง ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตรา ส่งได้ (มาตรา 16 วรรคหนึ่ง)</p> <p>3) ในกรณีที่ผู้ส่งได้ใช้สิทธิจัดการ ของโดยมีการเปลี่ยนแปลงคำสั่ง แต่ การเปลี่ยนแปลงนั้นอยู่ในวิสัยไม่ สามารถดำเนินการได้ ผู้ขนส่งต้องแจ้ง ให้ผู้ส่งทราบทันทีเพื่อทำความตกลง ใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ให้ส่ง ของกลับคืนสถานที่ที่รับมอบของ (มาตรา 23 วรรคสอง)</p> <p>1) ผู้ขนส่งต้องรับผิดในการที่ของ สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้า ซึ่ง ได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ จนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น (มาตรา 26 วรรคหนึ่ง)</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
2) ข้อยกเว้น ความรับผิด	<p>รวมทั้งจะต้องรับผิดในกรณีที่มีการส่งมอบซ้ก้าด้วย (มาตรา 17 วรรคหนึ่ง) ผู้ขนส่งต้องรับผิดในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง และบุคคลอื่นที่ตนได้ใช้บริการในการปฏิบัติกรรับขนนั้นเสมือนกับเป็นการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตนเองเมื่อตัวแทน ลูกจ้าง หรือ บุคคลอื่นนั้นได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง (มาตรา 3)</p> <p>1) ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป</p> <p>ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดได้ หากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้ก้าขึ้นเกิดจากการ</p>	<p>สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้ก้าดังกล่าวจะต้องเกิดจากการที่ผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามสัญญารับขนภายใต้ภาคผนวกนี้ ไม่ว่าจะความรับผิดดังกล่าวจะเกิดขึ้นจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิดก็ตาม (ข้อ 6 (a) และข้อ 5 (b))</p> <p>2) ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงที่ผู้ขนส่งได้ใช้ในการปฏิบัติงานด้วย โดยลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงดังกล่าวมีสิทธิอ้างข้อต่อสู้แย้งเดียวกันกับข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่มีอยู่ตามภาคผนวกนี้ได้ด้วย (ข้อ 5 (c))</p> <p>1) ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป</p> <p>ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิด หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้ก้าขึ้น</p>	<p>3) ซ้ก้าซึ่งเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งตนได้มอบหมายไปอีกทอดหนึ่ง (มาตรา 617)</p> <p>ทั้งนี้ ความรับผิดของผู้ขนส่งจะสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของไว้โดยมิได้อัดเอื้อนและได้ใช้คำระวางพาหนะและอุปกรณ์แล้ว เว้นแต่ในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายไม่เห็นประจักษ์ หากได้บอกกล่าวการสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ แต่อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้ (มาตรา 623 วรรคหนึ่งและวรรคสาม)</p> <p>ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้ก้าเกิดจากเหตุดังต่อไปนี้</p> <p>1) เหตุสุดวิสัย</p>	<p>2) ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง (มาตรา 28)</p> <p>1) ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป</p> <p>ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้ก้าขึ้นหรือเป็นผลจาก</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>กระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือจากคำสั่งของผู้มีสิทธิเรียกร้องอันไม่ไฉนผลจากการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือจากสภาพแห่งของนั้นเอง หรือจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงและไม่สามารถป้องกันผลที่เกิดขึ้นได้ (มาตรา 17 วรรคสอง)</p> <p>2) ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีมีความเสี่ยงภัยพิเศษ</p> <p>ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดได้ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากความเสี่ยงภัยพิเศษดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - การใช้รถซึ่งมีที่คลุมโดยมีการตกลงกันอย่างชัดเจนและได้ระบุไว้ในใบตราส่ง - การไม่มีการบรรจุหีบห่อหรือสภาพหีบห่อบกพร่อง หากของนั้นจะเสื่อมสภาพหรือเสียหายได้ง่ายถ้าไม่ได้บรรจุหรือบรรจุไม่เหมาะสม 	<p>เกิดขึ้นจากเหตุดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - เหตุสุดวิสัย - สภาพผิดปกติแห่งของนั้นเอง - การกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง - คำสั่งของผู้ใช้สิทธิเรียกร้องที่ได้ให้ไว้อันมิใช่กรณีที่เป็นผลของการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง <p>2) ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีมีความเสี่ยงภัยพิเศษ</p> <p>ผู้ขนส่งอาจจะหลุดพ้นจากความรับผิด หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ากว่าจะเกิดขึ้นจากพฤติการณ์ใดพฤติการณ์หนึ่งซึ่งถือเป็นกรณีที่มีความเสี่ยงภัยพิเศษดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - การใช้รถซึ่งไม่มีที่คลุมโดยได้มีการตกลงกันไว้แล้วอย่างชัดเจนและได้ระบุไว้ในใบตราส่งด้วย เว้นแต่จะปรากฏว่าของนั้นได้หายไปอย่าง 	<p>2) สภาพแห่งของนั้นเอง</p> <p>3) เกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง</p> <p>(มาตรา 616)</p> <p>นอกจากนี้ ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดได้ หากผู้ส่งได้มีการแสดงความตกลงไว้อย่างชัดเจนในการยกเว้นความรับผิด (มาตรา 625)</p>	<p>เหตุดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - เหตุสุดวิสัย - สภาพแห่งของนั้นเอง - การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือ - การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดตามมาตรา 28 (มาตรา 30) <p>2) ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีมีความเสี่ยงภัยพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสม อันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย - ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจนหรือให้ครบถ้วน

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>- การยกขน การบรรทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้กระทำการในนามของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง</p> <p>- สภาพตามธรรมชาติแห่งของบางชนิดซึ่งง่ายต่อการสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วน หรือต่อการเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เป็นผลมาจากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่วเสียหายเปล่าตามธรรมชาติ หรือการกระทำของปลวกหรือแมลง</p> <p>- เครื่องหมาย หรือหมายเลขบนหีบห่อไม่เพียงพอ</p> <p>- การรับขนปศุสัตว์ (มาตรา 17 วรรคสี่)</p> <p>อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะไม่หลุดพ้นจากความรับผิดชอบโดยอาศัยเหตุแห่งสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขน หรือเหตุการณ์กระทำโดยมิชอบ หรือความประมาทเลินเล่อของบุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ว่าจ้างรถมาใช้หรือตัวแทนหรือ</p>	<p>ผิดปกติหรือมีหีบห่อสูญหาย</p> <p>- การไม่บรรจุหีบห่อหรือสภาพหีบห่อบกพร่องในกรณีทีของนั้นอาจจะเสื่อมสภาพหรือเสียหายได้ถ้าไม่บรรจุหีบห่อหรือหีบห่อไม่เหมาะสม</p> <p>- การยกขน การบรรทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้กระทำการในนามของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง</p> <p>- สภาพตามธรรมชาติแห่งของบางชนิดซึ่งง่ายต่อการสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วน หรือง่ายต่อการเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อย รั่ว เสื่อมสภาพตามธรรมชาติ หรือจากการกระทำของแมลงหรือสัตว์ แต่ถ้การขนส่งนั้นกระทำโดยใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อป้องกันของที่ส่งจากความร้อน ความเย็น การเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิ หรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ดำเนินการตาม</p>		<p>- การใช้รถที่ไม่มีวัสดุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จัดแจ้งในใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย</p> <p>- การยกขน การบรรทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว</p> <p>- การขนส่งของซึ่งง่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้การขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว หรือ</p> <p>- การรับขนปศุสัตว์ โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตาม</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	ลูกจ้างของบุคคลนั้น (มาตรา 17 วรรคสาม)	<p>ขั้นตอนทุกประการตามหน้าที่อันพึงกระทำในพฤติการณ์เช่นนั้นในการเลือก การบำรุงรักษา และการใช้อุปกรณ์ รวมถึงการปฏิบัติตามคำสั่งพิเศษใด ๆ ที่ตนได้รับมาด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทำเครื่องหมายหรือหมายเลขบนหีบห่อไม่ชัดเจน หรือไม่เพียงพอ - การรับขนปศุสัตว์โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ว่าตนได้ดำเนินการตามขั้นตอนทุกประการซึ่งตามปกติเป็นหน้าที่ที่ตนพึงกระทำในพฤติการณ์นั้น ๆ และได้ปฏิบัติตามคำสั่งพิเศษใด ๆ ที่ตนได้รับมา <p>ทั้งนี้ ผู้ขนส่งจะไม่หลุดพ้นจากความรับผิดโดยอาศัยเหตุแห่งสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการขนส่ง (ข้อ 8 (b)) และผู้ขนส่งไม่มีสิทธิถือเอาประโยชน์จากข้อกำหนดที่ว่าด้วยการหลุดพ้นความรับผิดในกรณีที่มีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้ำที่เกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาท</p>		<p>หน้าที่ที่พึงกระทำ รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว</p> <p>(มาตรา 31)</p> <p>อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะนำเหตุสภาพบกพร่องของรถมาเป็นข้ออ้างในการหลุดพ้นจากความรับผิดไม่ได้ (มาตรา 29)</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
3) การจำกัด ความรับผิด	<p>1) ในกรณีที่ของสูญหายไม่ว่า สิ้นเชิงหรือบางส่วน ค่าสินไหมทดแทน จะถูกจำกัดไม่เกิน 8.33 หน่วยสิทธิ พิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อน้ำหนักรวม หนึ่งกิโลกรัม(มาตรา 23 วรรคสาม) โดยในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ ขนส่งจะต้องคืนเงินค่าธรรมเนียมการ รับขน ค่าภาษีศุลกากร และ ค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการ ขนส่งเต็มตามจำนวนด้วย แต่ในกรณีที่ ของสูญหายเพียงบางส่วน ผู้ขนส่ง จะต้องคืนเงินดังกล่าวตามส่วนแห่ง ของที่สูญหาย ทั้งนี้ จำนวนเงินดังกล่าว จะต้องไม่มากกว่าค่าสินไหมทดแทน ที่ผู้ขนส่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับ ตราส่งแล้วแต่กรณี (มาตรา 23 วรรคสี่)</p> <p>2) ในกรณีที่ของเสียหาย ผู้ขนส่ง จะต้องรับผิดในราคาแห่งของที่ลดลง ไปตามส่วนซึ่งในการคำนวณราคานั้นก็</p>	<p>เดินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง (ข้อ 9)</p> <p>ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในค่าสินไหม ทดแทนไม่เกิน 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษ ถอนเงิน (SDR) ต่อกิโลกรัมของ น้ำหนักรวมแห่งของซึ่งมิได้ส่งมอบหรือ น้ำหนักรวมแห่งของที่เสียหาย (ข้อ 7 (a) (ii))</p> <p>นอกจากนี้ ผู้ขนส่งจะต้องคืนเงิน ค่าธรรมเนียมการขนส่ง ค่าภาษี ศุลกากร ภาษี และค่าธรรมเนียมอื่นที่ เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งเต็มจำนวนใน กรณีของสูญหายสิ้นเชิงและตามส่วน ในกรณีของสูญหายบางส่วน (ข้อ 7 (a) (iii))</p> <p>อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิ ถือเอาประโยชน์จากข้อกำหนดที่ว่า ด้วยการจำกัดความรับผิดในกรณีที่ ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชกซ้ำที่เกิดจากการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของ</p>	<p>1) ความรับผิดของผู้ขนส่งอาจ ได้รับการจำกัดความรับผิดได้ หากผู้ส่ง ได้แสดงความตกลงไว้อย่างชัดแจ้งใน การจำกัดความรับผิด (มาตรา 625)</p> <p>2) ค่าสินไหมทดแทนในการส่ง มอบชกซ้ำ ห้ามมิให้คิดเกินกว่าจำนวน ที่จะพึงกำหนดให้ในเหตุของสูญหาย สิ้นเชิง (มาตรา 621)</p>	<p>1) ในกรณีที่รับขนสูญหาย หรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่ เกินกิโลกรัมละ 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษ ถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่ สูญหายหรือเสียหายนั้น (มาตรา 34 วรรคหนึ่ง)</p> <p>2) ในกรณีที่มีการส่งมอบชกซ้ำ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่ เกินค่าธรรมเนียมการรับขน (มาตรา 34 วรรคสอง)</p> <p>ทั้งนี้ การจำกัดความรับผิดจะไม่ นำมาใช้บังคับกับกรณีดังต่อไปนี้</p> <p>- เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้ก่อนที่ ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระ ค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของ ไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดเท่า ราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่งหรือตาม</p>

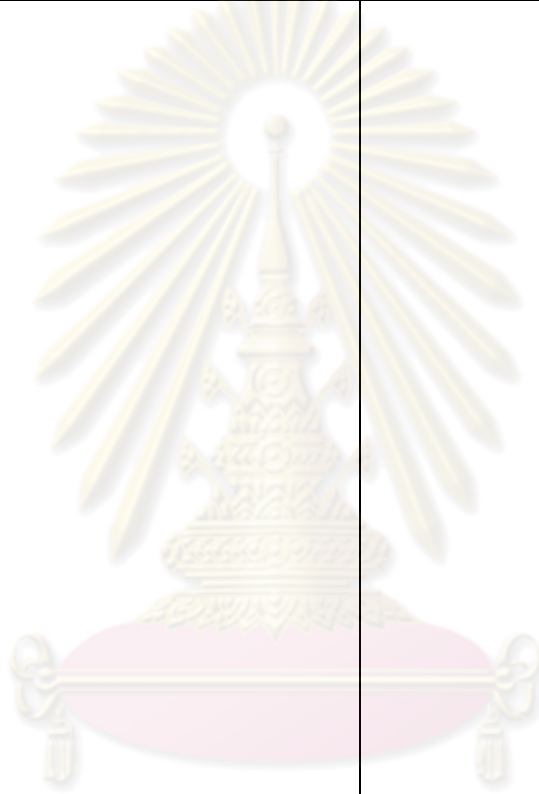
เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>จะถูกจำกัดเช่นเดียวกับกรณีที่ของสูญหาย (มาตรา 25)</p> <p>3) ในกรณีที่เป็นการส่งมอบซ้กซ้า ผู้ขนส่งจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายดังกล่าวไม่เกินค่าธรรมเนียมการขนส่ง (มาตรา 23 วรรคห้า)</p> <p>ผู้ขนส่งอาจจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่สูงกว่าจำนวนที่จำกัดความรับผิด หากผู้ส่งได้แจ้งราคาของหรือส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 23 วรรคหก)</p> <p>ทั้งนี้ ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาประโยชน์จากการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดหรือผลลัการะการพิสูจน์ หากความเสียหายนั้นเกิดจากการที่ผู้ขนส่งจงใจกระทำโดยมิชอบหรือเป็นกากระทำผิดซึ่งศาลหรืออนุญาโตตุลาการถือเสมือนว่าเป็นการจงใจกระทำโดยมิชอบ รวมถึงการจงใจกระทำโดยมิชอบที่เกิดจากการกระทำของตัวแทนลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นที่</p>	<p>ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง (ข้อ 9)</p>		<p>ส่วนที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่กรณี</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษอันเนื่องจากการที่ของนั้นอาจสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้า ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของหรือจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพื่อความเสียหายอื่นซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ ไม่เกินจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง - เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้า หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตาม

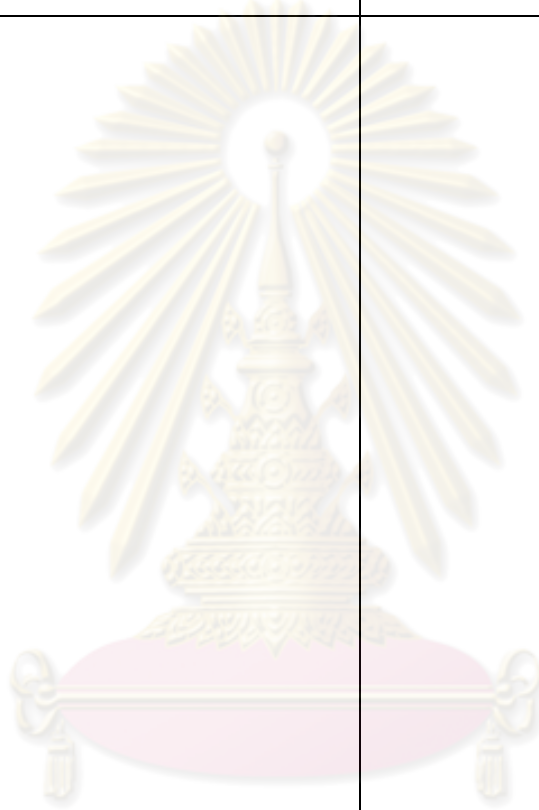
เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
การชด ใช้ ค่า สินไหมทดแทน	<p>ผู้ขนส่งใช้บริการในการรับขน หากบุคคลดังกล่าวได้กระทำไปในทางการที่จ้าง (มาตรา 29)</p> <p>1) การคำนวณราคาของที่สูญหายจะคำนวณโดยอ้างอิงราคาแห่งของ ณ เวลาและสถานที่ที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ โดยในการคำนวณนั้นจะคำนวณตามราคาแลกเปลี่ยนโภคภัณฑ์ ถ้าไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาตลาดปัจจุบัน แต่ถ้าไม่มีราคาทั้งสองข้างต้น ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน (มาตรา 23 วรรคหนึ่งและวรรคสอง)</p> <p>2) หากผู้ส่งได้แสดงราคาแห่งของไว้ในใบตราส่งเกินกว่าจำนวนเงินที่มีการจำกัดความรับผิด โดยชำระเงินส่วนเกินตามที่ได้ตกลงกัน ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นตามจำนวนที่ได้แสดงไว้ (มาตรา 24)</p> <p>3) หากผู้ส่งได้แจ้งส่วนได้เสีย</p>	<p>1) ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย</p> <p>- การคำนวณค่าสินไหมทดแทนให้คำนวณโดยอ้างอิงราคาตลาดซื้อขายล่วงหน้าหรือราคาตลาดปัจจุบันหรือราคาปกติของของ ณ เวลาและสถานที่ที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้</p> <p>- ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนไม่เกิน 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมแห่งของซึ่งมิได้มีการส่งมอบหรือน้ำหนักรวมแห่งของที่เสียหาย</p> <p>- ผู้ขนส่งจะต้องคืนเงินค่าธรรมเนียมการรับขน ค่าภาษีศุลกากร และค่าธรรมเนียมอื่นที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งโดยในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิงจะต้องคืนเต็มจำนวนและในกรณีที่ของสูญหาย</p>	ไม่ได้บัญญัติไว้	<p>ความเสียหายที่แท้จริง (มาตรา 35)</p> <p>ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขน และค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนเพิ่มด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วน ให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย (มาตรา 32)</p> <p>การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย โดยให้คำนวณ ณ เวลาดังต่อไปนี้</p> <p>1) กรณีของสูญหายบางส่วนเสียหาย หรือส่งมอบชดใช้ ให้คำนวณ ณ วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง</p> <p>2) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้คำนวณ ณ วันที่พ้นกำหนดสามสิบวันนับจากวันครบกำหนดเวลาส่งมอบของหรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของก็</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>พิเศษในการส่งมอบไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความสูญหายหรือเสียหายที่เพิ่มขึ้นในจำนวนที่ได้แจ้งส่วนได้เสียพิเศษนั้น (มาตรา 26)</p> <p>4) ผู้มีสิทธิเรียกร้องมีสิทธิเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนในอัตราร้อยละห้าต่อปีนับแต่วันที่ได้มีการส่งหนังสือเรียกร้องไปยังผู้ขนส่งหรือถ้าไม่มีการส่งหนังสือเรียกร้องก็ให้นับแต่ฟ้องคดี (มาตรา 27 วรรคหนึ่ง)</p> <p>5) ในกรณีที่ค่าสินไหมทดแทนไม่ได้แสดงอย่างชัดแจ้งถึงสกุลเงินในประเทศที่ได้มีการเรียกร้องให้ชำระเงิน ให้เทียบค่าเงินตามอัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในวันและสถานที่ชำระค่าสินไหมทดแทน (มาตรา 27 วรรคสอง)</p>	<p>บางส่วนจะต้องคืนตามส่วน</p> <p>- ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอื่น ๆ เพิ่มเติมอีก</p> <p>ในกรณีที่มีการส่งมอบซ้กซ้ำ จำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้นจะถูกจำกัดเพียงไม่เกินราคาค่าขนส่งเท่านั้น</p> <p>2) ในกรณีที่มีการแสดงมูลค่าแห่งของหรือมีการแสดงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ</p> <p>ในกรณีที่มีการแสดงมูลค่าแห่งของไว้ในใบตราส่ง หากของที่ขนส่งนั้นเกิดสูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งจะไม่ได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดชอบที่ภาคผนวกนี้กำหนดไว้ แต่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตามมูลค่าของที่ผู้ส่งได้แสดงไว้แทน</p> <p>ในกรณีที่มีการแสดงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบไว้ในใบตราส่ง หากของที่ขนส่งเกิดสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบซ้กซ้ำ นอกจากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว ผู้ขนส่งยังจะต้องรับผิดชอบ</p>		<p>ให้คำนวณ ณ วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับจากวันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบจากผู้ส่ง</p> <p>(มาตรา 33)</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
การใช้สิทธิเรียกร้อง นอกเหนือจากมูล สัญญา	หากความสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดตามอนุสัญญา ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องนอกเหนือจาก มูลสัญญาด้วยไม่ว่าความรับผิดนั้น ผู้ขนส่งจะเป็นผู้ก่อให้เกิดขึ้นหรือเป็น ความรับผิดที่ลูกจ้างหรือตัวแทน หรือ บุคคลที่ผู้ขนส่งได้ใช้บริการในการรับ ขนได้ก่อให้เกิดขึ้นในระหว่างกระทำใน ทางการที่จ้าง ผู้ขนส่งก็อาจนำ บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ไปใช้เพื่อ ยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับ ผิดได้ (มาตรา 28)	ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย เพิ่มเติมอีกด้วย (ข้อ 7) ความรับผิดในภาคผนวกนี้ใช้ บังคับกับการอ้างสิทธิใด ๆ อันเกิดจาก การปฏิบัติตามสัญญารับขนภายใต้ ภาคผนวกนี้ด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้น จะอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิด (ข้อ 5 (b))	ไม่ได้บัญญัติไว้	การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจาก การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึง การใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้อง นั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด (มาตรา 36)
การรับขนโดยผู้ ขนส่งหลายคน หลายทอด	1) เป็นการรับขนที่อยู่ในสัญญา ฉบับเดียวกันโดยผู้ขนส่งแต่ละคน จะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการขนส่งตลอด เส้นทาง โดยผู้ขนส่งคนที่สองและคน ถัดไปจะมีฐานะเป็นคู่สัญญาในสัญญา	ไม่มีบัญญัติไว้	1) ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด จะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บุก สลาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ (มาตรา 618) 2) ถ้าผู้ขนส่งคนใดส่งมอบของ ให้แก่ผู้รับตราส่งก่อนได้รับค่าระวาง	ไม่ได้บัญญัติไว้

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>รับขนภายใต้ข้อกำหนดในใบตราส่งด้วยการยอมรับมอบของและใบตราส่ง (มาตรา 34)</p> <p>2) ในการส่งมอบของในระหว่างผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งคนที่ยอมรับมอบจะต้องออกใบรับของโดยลงวันที่และลายมือชื่อให้แก่ผู้ขนส่งคนก่อนตนและจะต้องลงชื่อและที่อยู่ของตนในใบตราส่งคู่ฉบับที่สองด้วย ในกรณีที่จำเป็นก็จะต้องตั้งข้อสงวนลงในใบตราส่งคู่ฉบับที่สองและในใบรับของด้วยโดยการตั้งข้อสงวนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์เดียวกับการที่ผู้ขนส่งตั้งข้อสงวนในขณะที่รับมอบจากผู้ส่ง (มาตรา 35)</p> <p>3) การดำเนินคดีกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดสามารถดำเนินคดีได้เฉพาะกับผู้ขนส่งคนแรก ผู้ขนส่งคนสุดท้าย หรือผู้ขนส่งซึ่งได้ปฏิบัติการรับขนในขณะที่เกิดความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ำเท่านั้นโดยอาจฟ้องผู้ขนส่งเหล่านี้เป็นคดีเดียวกัน</p>	 <p>ศูนย์วิทยทรัพยากร คลังกรรมมหาวิทาลัย</p>	<p>พาหนะและอุปกรณ์ ผู้ขนส่งคนนั้นจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งก่อน ๆ ตนเพื่อค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ที่ค้างชำระแก่เขา (มาตรา 629)</p> <p>3) ผู้ขนส่งทอดหลังสุดอาจใช้สิทธิในมาตรา 630, 631, 632 เพื่อเรียกเงินค่าระวางพาหนะอุปกรณ์ที่ค้างชำระแก่ผู้ขนส่งทุกคน (มาตรา 633)</p>	

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>ได้ เว้นแต่ในกรณีที่มีการฟ้องแย้งหรือหักกลบลบหนี้ซึ่งเป็นประเด็นในคดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องภายใต้สัญญาเดียวกัน (มาตรา 36)</p> <p>4) ในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเองสามารถตกลงกำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างกันเป็นอย่างอื่นนอกจากที่อนุสัญญานี้กำหนดได้ (มาตรา 40)</p> <p>5) ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องไป ผู้ขนส่งคนนั้นก็มิมีสิทธิไต่เบี่ยเอาจากผู้ขนส่งคนอื่นได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้</p> <p>- ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายแต่ผู้เดียว ผู้ขนส่งคนนั้นจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่งที่ได้ชำระแทนไปทั้งหมด หรือหากตนเป็นผู้ชำระค่าสินไหมให้แก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องไปก็จะเรียกให้ผู้ขนส่งอื่นชดใช้ไม่ได้</p>	 <p>ศูนย์วิทยทรัพยากร คลังกรรมมหาวิทาลัย</p>		

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>- ในกรณีที่มีความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง ตั้งแต่สองคนขึ้นไป ผู้ขนส่งแต่ละคน จะต้องชดใช้เงินตามส่วนแห่งความรับผิดชอบของตนให้แก่ผู้ขนส่งที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไป แต่หากไม่สามารถแบ่งส่วนความรับผิดชอบได้ ผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องใช้เงินตามส่วนของค่าขนส่งที่ตนมีสิทธิได้รับการขนส่งนั้น</p> <p>- ในกรณีที่ไมู้แน่ชัดว่าผู้ขนส่งคนใดจะต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหาย จำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้นจะต้องแบ่งส่วนระหว่างผู้ขนส่งทั้งหมดทุกคน</p> <p>(มาตรา 37)</p> <p>6) ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนใดมีหนี้สินล้มพันตัว การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนของผู้ขนส่งคนนั้นที่ยังมิได้ชำระ จะต้องนำมาแบ่งในระหว่างผู้ขนส่งคนอื่นตามสัดส่วนของค่าขนส่งที่แต่ละคนมีสิทธิรับ(มาตรา 38)</p>	 <p>ศูนย์วิทยทรัพยากร คลังกรรมมหาวิทาลัย</p>		

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
<p>การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี</p> <p>1) เขตอำนาจศาล</p>	<p>7) ผู้ขนส่งคนใดได้خذใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่ศาลพิพากษาไปแล้ว ผู้ขนส่งคนอื่นที่ถูกเรียกร้องให้คืนค่าสินไหมทดแทนไม่มีสิทธิโต้แย้งถึงความสมบูรณ์ของการخذใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว ภายหลังจากที่ตนได้รับหนังสือบอกกล่าวถึงการฟ้องคดีและได้มีโอกาสที่จะเข้าเป็นคู่ความในศาลแล้ว (มาตรา 39 วรรคหนึ่ง)</p> <p>ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องอาจเสนอคำฟ้องต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการของประเทศภาคีซึ่งคู่สัญญาได้ตกลงกันได้ หรืออาจเสนอคำฟ้องต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการของประเทศซึ่ง</p> <p>1) เป็นถิ่นที่อยู่ปกติของจำเลยหรือจำเลยมีสำนักงานแห่งใหญ่หรือ</p>	<p>ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีสามารถฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการซึ่งขาดได้โดยผู้ส่งและผู้รับตราส่งต่างมีสิทธิในการฟ้องร้องแยกจากกัน แต่ผู้ขนส่งมีหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพียงครั้งเดียว</p> <p>1) ในกรณีที่มีการฟ้องร้องดำเนินคดีต่อศาลเพื่อเรียกค่าสินไหม</p>	<p>ไม่ได้บัญญัติไว้</p>	<p>ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจน แต่ได้บัญญัติเพียงให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจ (มาตรา 37)</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
2) อายุความ	<p>สำนักงานสาขาหรือตัวแทนประกอบธุรกิจตั้งอยู่</p> <p>2) สถานที่ที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของหรือสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ (มาตรา 31 วรรคหนึ่ง)</p> <p>เมื่อศาลหรืออนุญาโตตุลาการของประเทศภาคีอนุสัญญาประเทศหนึ่งได้มีคำพิพากษาในคดีดังกล่าวแล้วและคำพิพากษานั้นมีผลบังคับในประเทศนั้น คำพิพากษานั้นจะมีผลบังคับกับประเทศภาคีอื่น ๆ ด้วย หากได้มีการปฏิบัติตามพิธีการที่ประเทศนั้นกำหนดไว้ซึ่งพิธีการดังกล่าวนี้จะต้องไม่มีการอนุญาตให้มีการพิจารณาคดีใหม่ในประเด็นนั้นด้วย (มาตรา 31 วรรคสาม)</p> <p>1) อายุความในการดำเนินคดีที่อันเกิดจากสัญญา รับขน ตามอนุสัญญานี้มีกำหนดหนึ่งปี แต่ในกรณีที่เป็นการกระทำโดยจงใจหรือเป็นการกระทำที่ถือเสมือนเป็นการจงใจนั้น</p>	<p>ทดแทนตามภาคผนวกนี้ อาจยื่นฟ้องต่อศาลของประเทศภาคีคู่สัญญาซึ่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> - เป็นสถานที่ที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการขนส่งเป็นสถานที่ที่เกิดความสูญหายหรือความเสียหายขึ้น ถ้าสามารถระบุได้ - เป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ หรือเป็นสถานที่ที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนา <p>2) ในกรณีที่มีการระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนโดยอนุญาโตตุลาการ จะต้องกระทำภายใต้ข้อตกลงระหว่างคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องและข้อตกลงดังกล่าวจะต้องทำภายหลังข้อพิพาทเกิดขึ้นแล้ว</p> <p>(ข้อ 10 (c))</p> <p>การใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะต้องกระทำภายใน 1 ปี โดย</p> <p>1) ในกรณีที่ของสูญหายบางส่วนเสียหาย หรือส่งมอบชกช้านั้น ให้นับแต่วันที่ที่มีการส่งมอบของ</p>	ไม่ได้บัญญัติไว้	<p>บรรดาสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไม่ว่าจะมีมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิดให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปี</p> <p>การนับอายุความกรณีของสูญหาย</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
	<p>อายุความจะมีกำหนดสามปี โดยระยะเวลาในการนับอายุความจะเป็นดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในกรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า ให้นับจากวันส่งมอบ - ในกรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้นับหลังจากพ้นกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้แล้วสามสิบวัน หรือหกสิบวันนับจากวันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของในกรณีที่ไม่มีการตกลงกันไว้ - ในกรณีอื่น ๆ ให้นับจากวันที่ครบกำหนดเวลาสามเดือนหลังจากทำสัญญารับขน <p>ทั้งนี้ วันที่เริ่มนับอายุความนั้นจะไม่นำมารวมไว้ในอายุความดังกล่าว (มาตรา 32 วรรคหนึ่ง)</p> <p>2) การขยายอายุความนั้นจะต้องเป็นไปตามกฎหมายของประเทศภาคีที่ศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่พิจารณาคดีนั้นตั้งอยู่เท่านั้น (มาตรา 32 วรรคสาม)</p>	<p>2) ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ให้นับตั้งแต่สามสิบวันหลังจากวันครบกำหนดเวลาส่งมอบ หรือนับตั้งแต่หกสิบวันหลังจากที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของในกรณีที่ไม่มีการตกลงกำหนดเวลาส่งมอบ</p> <p>ทั้งนี้ หากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า นั้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวจะขยายเป็น 3 ปี</p> <p>(ข้อ 10 (b))</p>		<p>เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า ให้เริ่มนับดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง 2) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง <p>การนับอายุความ ในกรณีอื่นนอกจากในกรณีที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้าให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (มาตรา 40)</p> <p>ทั้งนี้ สิทธิเรียกร้องตามมาตรา 40 อันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ให้มี</p>

เรื่อง	อนุสัญญา CMR	ความตกลง GMS ภาคผนวก 10	ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1	ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
		 <p data-bbox="672 1085 1568 1356">ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>		<p>กำหนดอายุความสามปีนับตั้งแต่วันที่ครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่เมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบจากผู้ส่ง (มาตรา 41)</p>



ภาคผนวก ข

Convention on the Contract for the International Carriage of Goods
by Road 1956 (CMR)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**CONVENTION
ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE
OF GOODS BY ROAD
(C M R)**

and

PROTOCOL OF SIGNATURE

done at Geneva on 19 May 1956

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

**CONVENTION
RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES PAR ROUTE
(C M R)**

et

PROTOCOLE DE SIGNATURE

en date, à Genève, du 19 mai 1956

**CONVENTION
ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL
CARRIAGE OF GOODS BY ROAD
(CMR)**

Preamble

THE CONTRACTING PARTIES,

HAVING RECOGNIZED the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability,

HAVE AGREED as follows:

Chapter I

SCOPE OF APPLICATION

Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a Contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.
2. For the purpose of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.
3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations.
4. This Convention shall not apply:
 - (a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;
 - (b) To funeral consignments;
 - (c) To furniture removal.
5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

Article 2

1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this Convention.
2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and carrier by the other means of transport, he were two separate persons.

Chapter II

PERSONS FOR WHOM THE CARRIER IS RESPONSIBLE

Article 3

For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

Chapter III

CONCLUSION AND PERFORMANCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 4

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 5

1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.

2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.

Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:
 - (a) The date of the consignment note and the place at which it is made out;
 - (b) The name and address of the sender;
 - (c) The name and address of the carrier;
 - (d) The place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;
 - (e) The name and address of the consignee;
 - (f) The description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description;
 - (g) The number of packages and their special marks and numbers;
 - (h) The gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;
 - (i) Charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery);
 - (j) The requisite instructions for Customs and other formalities;
 - (k) A statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.
2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:
 - (a) A statement that transshipment is not allowed;
 - (b) The charges which the sender undertakes to pay;
 - (c) The amount of "cash on delivery" charges;
 - (d) A declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;
 - (e) The sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods;
 - (f) The agreed time limit within which the carriage is to be carried out;
 - (g) A list of the documents handed to the carrier.
3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.

Article 7

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of:
 - (a) The particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j);
 - (b) The particulars specified in article 6, paragraph 2;
 - (c) Any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.
2. If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.
3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1 (k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

Article 8

1. On taking over the goods, the carrier shall check:
 - (a) The accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and
 - (b) The apparent condition of the goods and their packaging.
2. Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in paragraph 1 (a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.
3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.

Article 9

1. The consignment note shall be prima facie evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.
2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

Article 10

The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 11

1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.
2. The carrier shall not be under any duty to inquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier.
3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

Article 12

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note.
2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.
3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.
4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.
5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:
 - (a) That the sender or, in the case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;
 - (b) That the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working

of the carriers' undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;

(c) That the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

7. A carrier who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

Article 13

1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.

Article 14

1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods

Article 15

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.

2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.
3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12, paragraph 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, paragraphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.

Article 16

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.
2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may, however, entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.
3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.
4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.
5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

Chapter IV

LIABILITY OF THE CARRIER

Article 17

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.

2. The carrier shall, however, be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.
3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.
4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one more of the following circumstances:
 - (a) use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;
 - (b) the lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
 - (c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or person acting on behalf of the sender or the consignee;
 - (d) the nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;
 - (e) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;
 - (f) the carriage of livestock.
5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

Article 18

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.
2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.
3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4 (a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

Article 19

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.

Article 20

1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and where applicable, article 26.

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.

Article 21

Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the "cash on delivery" charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

Article 22

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate if necessary, precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.
2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstance referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

Article 23

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage.
2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to normal value of goods of the same kind and quality.
3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" means the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.
4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damage shall be payable.
5. In the case of delay if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.
6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

Article 24

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

Article 25

1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs

1, 2 and 4.

2. The compensation may not, however, exceed:

- (a) If the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss;
- (b) If part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

Article 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

Article 27

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.

2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 28

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

Article 29

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

2. The same provision shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

Chapter V

CLAIMS AND ACTIONS

Article 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of this taking delivery shall be prima facie evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.
2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.
3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.
4. In calculating the time-limits provided for in this article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.
5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

Article 31

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory:
 - (a) The defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

- (b) The place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.
2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim a judgement has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.
3. When a judgement entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.
4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgements or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.
5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

Article 32

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:
- (a) In the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery;
 - (b) In the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;
 - (c) In all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seized of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.
4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counterclaim or set-off.

Article 33

The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.

Chapter VI

PROVISIONS RELATING TO CARRIAGE PERFORMED BY SUCCESSIVE CARRIERS

Article 34

If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note.

Article 35

1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.
2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

Article 36

Except in the case of a counterclaim or a setoff raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.

Article 37

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the

following provisions:

- (a) The carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;
- (b) When the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;
- (c) If it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

Article 38

If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

Article 39

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.
2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.
3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgements entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.
4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

Article 40

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

Chapter VII

NULLITY OF STIPULATIONS CONTRARY TO THE CONVENTION

Article 41

1. Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.
2. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.

Chapter VIII

FINAL PROVISIONS

Article 42

1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.
2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.
3. The Convention shall be open for signature until 31 August 1956 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.
4. This Convention shall be ratified.
5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 43

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 42, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.
2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 44

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 45

If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, the Convention shall cease to be in force from the date in which the last of such denunciations takes effect.

Article 46

1. Any country may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Convention shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, at the time of its entry into force.

2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 44.

Article 47

Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention, which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice

Article 48

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Convention, declare that it does not consider itself as bound by article 47 of the Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by article 47 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Convention shall be permitted.

Article 49

1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.
2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet.
3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 42, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2.

Article 50

In addition to the notifications provided for in article 49, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 42, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2, of:

- (a) Ratification and accessions under article 42;
- (b) The dates of entry into force of this Convention in accordance with article 43;
- (c) Denunciations under article 44;
- (d) The termination of this Convention in accordance with article 45;
- (e) Notifications received in accordance with article 46;
- (f) Declarations and notifications received in accordance with article 48, paragraphs 1 and 2.

Article 51

After 31 August 1956, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in article 42, paragraphs 1 and 2.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

DONE at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

PROTOCOL OF SIGNATURE

On proceeding to sign the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, the undersigned, being duly authorized, have agreed on the following statement and explanation:

1. This Convention shall not apply to traffic between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Ireland.
2. Ad article 1, paragraph 4


The undersigned undertake to negotiate conventions governing contracts for furniture removals and combined transport.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

DONE at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ค

Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of
Goods by Road 1978

ศูนย์วิทยพัทพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

No. 19487

MULTILATERAL

Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). Concluded at Geneva on 5 July 1978

Authentic texts: English and French.

Registered ex officio on 28 December 1980.

MULTILATÉRAL

Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR). Conclu à Genève le 5 juillet 1978

Textes authentiques: anglais et français.

Enregistré d'office le 28 décembre 1980.

PROTOCOL¹ TO THE CONVENTION ON THE CONTRACT
FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY
ROAD (CMR)²

The Parties to the present Protocol,

Being Parties to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), done at Geneva on 19 May 1956,²

Have agreed as follows:

Article 1. For the purpose of the present Protocol, "Convention" means the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR).

Article 2. Article 23 of the Convention is amended as follows:

(1) Paragraph 3 is replaced by the following text:

"3. Compensation shall not, however, exceed 8.33 units of account per kilogram of gross weight short."

(2) At the end of this article the following paragraphs 7, 8 and 9 are added:

"7. The unit of account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amount mentioned in paragraph 3 of this article shall be converted into the national currency of the State of the Court seized of the case on the basis of the value of that currency on the date of the judgement or the date agreed upon by the Parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated in a manner determined by that State.

¹ Came into force on 28 December 1980, i.e., the ninetieth day after five of the States referred to in article 3, paragraphs 1 and 2, of this Protocol had deposited their instruments of ratification or accession, in accordance with article 4(1):

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification or accession (a)</i>	<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification or accession (a)</i>
Denmark	20 May 1980	United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (In respect of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and Gibraltar.)	5 October 1979
Finland	15 May 1980		
Germany, Federal Republic of (With a declaration of application to Berlin (West).)	29 September 1980		
Luxembourg	1 August 1980		

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 309, p. 189.

"8. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 7 of this article may, at the time of ratification of or accession to the Protocol to the CMR or at any time thereafter, declare that the limit of liability provided for in paragraph 3 of this article to be applied in its territory shall be 25 monetary units. The monetary unit referred to in this paragraph corresponds to 10/31 gram of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amount specified in this paragraph into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

"9. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 7 of this article and the conversion mentioned in paragraph 8 of this article shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amount in paragraph 3 of this article as is expressed there in units of account. States shall communicate to the Secretary-General of the United Nations the manner of calculation pursuant to paragraph 7 of this article or the result of the conversion in paragraph 8 of this article as the case may be, when depositing an instrument referred to in article 3 of the Protocol to the CMR and whenever there is a change in either."

FINAL PROVISIONS

Article 3. 1. This Protocol shall be open for signature by States which are signatories to, or have acceded to, the Convention and are either members of the Economic Commission for Europe or have been admitted to that Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of that Commission's terms of reference.

2. This Protocol shall remain open for accession by any of the States referred to in paragraph 1 of this article which are Parties to the Convention.

3. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of that Commission's terms of reference which have acceded to the Convention may become Contracting Parties to this Protocol by acceding thereto after its entry into force.

4. This Protocol shall be open for signature at Geneva from 1 September 1978 to 31 August 1979 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

5. This Protocol shall be subject to ratification after the State concerned has ratified or acceded to the Convention.

6. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

7. Any instrument of ratification or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present Protocol with respect to all Contracting Parties or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to all Contracting Parties shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article 4. 1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 3, paragraphs 1 and 2, of this Protocol have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any State ratifying or acceding to it after five States have deposited their instruments of ratification or accession, this Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the said State has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 5. 1. Any Contracting Party may denounce this Protocol by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

3. Any Contracting Party which ceases to be Party to the Convention shall on the same date cease to be Party to this Protocol.

Article 6. If, after the entry into force of this Protocol, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, this Protocol shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect. It shall also cease to be in force from the date on which the Convention ceases to be in force.

Article 7. 1. Any State may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Protocol shall extend to all or any of the territories for whose international relations it is responsible and in respect of which it has made a declaration in accordance with article 46 of the Convention. This Protocol shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Protocol has not yet entered into force, as from the time of its entry into force:

2. Any State which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Protocol to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Protocol separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 5 above.

Article 8. Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Protocol which the Parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 9. 1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Protocol, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by article 8 of this Protocol. Other Contracting Parties shall not be bound by article 8 of this Protocol in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Protocol shall be permitted.

Article 10. 1. After this Protocol has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Protocol. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the Conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the Conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all States referred to in article 3, paragraphs 1 and 2, and States which have become Contracting Parties under article 3, paragraph 3, of this Protocol.

Article 11. In addition to the notifications provided for in article 10, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in article 3, paragraphs 1 and 2, of this Protocol and the States which have become Contracting Parties under article 3, paragraph 3, of this Protocol of:

- (a) Ratifications and accessions under article 3;
- (b) The dates of entry into force of this Protocol in accordance with article 4;
- (c) Communications received under article 2, paragraph 2;
- (d) Denunciations under article 5;
- (e) The termination of this Protocol in accordance with article 6;
- (f) Notifications received in accordance with article 7;
- (g) Declarations and notifications received in accordance with article 9, paragraphs 1 and 2.

Article 12. After 31 August 1979, the original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the States mentioned in article 3, paragraphs 1, 2 and 3, of this Protocol.

DONE at Geneva, this fifth day of July one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

FAIT à Genève, le cinq juillet mil neuf cent soixante-dix-huit, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol in the name of

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole au nom

Albania:

De l'Albanie :

Austria:

De l'Autriche :

Belgium:

De la Belgique :

Bulgaria:

De la Bulgarie :

The Byelorussian Soviet Socialist Republic:

De la République socialiste soviétique de Biélorussie :

Canada:

Du Canada :

Cyprus:

De Chypre :

Czechoslovakia:

De la Tchécoslovaquie :

Denmark:

Du Danemark :

JOHANNES DAHL-HANSEN

23 August 1979

Finland:
De la Finlande :

VELI SUNDBÄCK
17 August 1979
Subject to ratification¹

France:
De la France :

The German Democratic Republic:
De la République démocratique allemande :

The Federal Republic of Germany:
De la République fédérale d'Allemagne :

PER FISCHER
1. November 1978

Greece:
De la Grèce :

Hungary:
De la Hongrie :

Iceland:
De l'Islande :

Ireland:
De l'Irlande :

Italy:
De l'Italie :

Luxembourg:
Du Luxembourg :

JEAN RETTEL
Sous réserve de ratification²
30 mars 1979

¹ Sous réserve de ratification.
² Subject to ratification.

Malta:
De Malte :

The Netherlands:
Des Pays-Bas :

Norway:
De la Norvège :

Poland:
De la Pologne :

Portugal:
Du Portugal :

Romania:
De la Roumanie :

CONSTANTIN EHE¹

August 28, 1979

Subject to the reservation concerning article 8 as stated in letter No. 750 of 27 August 1979 addressed to the Secretary-General of the United Nations.²

Spain:
De l'Espagne :

Sweden:
De la Suède :

Switzerland:
De la Suisse :

Turkey:
De la Turquie :

The Ukrainian Soviet Socialist Republic:
De la République socialiste soviétique d'Ukraine :

¹ See p. 441 of this volume for the texts of the reservations and declarations made upon signature— Voir p. 441 du présent volume pour les textes des réserves et déclarations faites lors de la signature.

² Sous réserve de la réserve relative à l'article 8 formulée dans la lettre n° 750 du 27 août 1979 adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

The Union of Soviet Socialist Republics:
De l'Union des Républiques socialistes soviétiques:

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:

K. F. BURNS
25 September 1978
Subject to ratification¹

The United States of America:
Des États-Unis d'Amérique:

Yugoslavia:
De la Yougoslavie:



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ Sous réserve de ratification.

DECLARATIONS AND RESER-
VATION MADE UPON SIGNA-
TURE

ROMANIA

[TRANSLATION - TRADUCTION]

Reservation:

The Socialist Republic of Romania declares, pursuant to article 9 of the Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), done at Geneva on 19 May 1956, that it does not consider itself bound by article 8 of the Protocol, under which any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of the Protocol which the Parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred to the International Court of Justice.

The Socialist Republic of Romania considers that such disputes may be referred to the International Court of Justice only with the consent of all parties to the dispute in each individual case.

Declarations:

The Socialist Republic of Romania further declares that the provisions of article 3, paragraphs 1 and 2, of the Protocol are not in keeping with the principle that multilateral international treaties must be open for participation by all States for which the aim and purpose of such treaties are of concern.

DÉCLARATIONS ET RÉSERVE
FAITES LORS DE LA SIGNA-
TURE

ROUMANIE

Réserve :

« La République socialiste de Roumanie déclare en s'appuyant sur les dispositions de l'article 9 du Protocole à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), faite à Genève le 19 mai 1956, qu'elle ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 8 du Protocole, selon lesquelles tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du Protocole que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement pourra être apporté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice.

« La République socialiste de Roumanie considère que de tels différends ne pourraient être soumis à la Cour internationale de Justice qu'avec le consentement de toutes les Parties en litige, donné séparément pour chaque cas. »

Déclarations :

« La République socialiste de Roumanie déclare aussi que les dispositions de l'article 3, points 1 et 2 du Protocole, ne sont pas en conformité avec le principe selon lequel les traités internationaux multilatéraux doivent être ouverts à la participation de tous les Etats pour lesquels l'objet et le but de ces traités présentent un intérêt.

The Socialist Republic of Romania likewise declares that the maintenance of the dependent status of certain territories, to which reference is made in article 7 of the Protocol, is not in conformity with the Charter of the United Nations concerning the granting of independence to colonial countries and peoples, including the Declaration on Principles of International Law concerning Friendly Relations and Co-operation among States in accordance with the Charter of the United Nations, unanimously adopted in 1970 by the General Assembly in its resolution 2625 (XXV)¹, which solemnly proclaims the duty of States to promote realization of the principle of equal rights and self-determination of peoples in order to bring a speedy end to colonialism.

«La République socialiste de Roumanie déclare en même temps que le maintien de l'état de dépendance de certains territoires, auxquels se réfère la disposition de l'article 7 du Protocole, n'est pas en conformité avec la Charte des Nations Unies relative à l'octroi de l'indépendance aux pays et aux peuples coloniaux, y compris la Déclaration relative aux principes du droit international touchant les relations amicales et la coopération entre les Etats, conformément à la Charte des Nations Unies, adoptée à l'unanimité par l'Assemblée générale dans sa résolution 2625 (XXV) de 1970¹, qui proclame solennellement l'obligation des Etats de favoriser la réalisation du principe de l'égalité en droits des peuples et de leur droit de disposer d'eux-mêmes, afin de mettre immédiatement fin au colonialisme.»



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ United Nations, *Official Records of the General Assembly*, *Twenty-fifth Session, Supplement No. 28* (A/8020), p. 12.

¹ Nations Unies, *Documents officiels de l'Assemblée générale, vingt-cinquième session, Supplément n° 28* (A/8020), p. 13.



ภาคผนวก ง

Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International
Carriage of Goods by Road concerning the Electronic Consignment Note

ศูนย์วิทยพัทพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**ADDITIONAL PROTOCOL TO THE CONVENTION ON
THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD
(CMR) CONCERNING THE ELECTRONIC CONSIGNMENT NOTE**

THE PARTIES TO THIS PROTOCOL,

BEING PARTIES to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), done at Geneva on 19 May 1956,

DESIROUS OF supplementing the Convention in order to facilitate the optional making out of the consignment note by means of procedures used for the electronic recording and handling of data,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Protocol,

“Convention” means the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR);

“Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference;

“Electronic consignment note” means a consignment note issued by electronic communication by the carrier, the sender or any other party interested in the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, including particulars logically associated with the electronic communication by attachments or otherwise linked to the electronic communication contemporaneously with or subsequent to its issue, so as to become part of the electronic consignment note;

“Electronic signature” means data in electronic form which are attached to or logically associated with other electronic data and which serve as a method of authentication.

Article 2

Scope and effect of the electronic consignment note

1. Subject to the provisions of this Protocol, the consignment note referred to in the Convention, as well as any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication relating to the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, may be made out by electronic communication.

2. An electronic consignment note that complies with the provisions of this Protocol shall be considered to be equivalent to the consignment note referred to in the Convention and shall therefore have the same evidentiary value and produce the same effects as that consignment note.

Article 3

Authentication of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall be authenticated by the parties to the contract of carriage by means of a reliable electronic signature that ensures its link with the electronic consignment note. The reliability of an electronic signature method is presumed, unless otherwise proved, if the electronic signature:
 - (a) is uniquely linked to the signatory;
 - (b) is capable of identifying the signatory;
 - (c) is created using means that the signatory can maintain under his sole control; and
 - (d) is linked to the data to which it relates in such a manner that any subsequent change of the data is detectable.
2. The electronic consignment note may also be authenticated by any other electronic authentication method permitted by the law of the country in which the electronic consignment note has been made out.
3. The particulars contained in the electronic consignment note shall be accessible to any party entitled thereto.

Article 4

Conditions for the establishment of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall contain the same particulars as the consignment note referred to in the Convention.
2. The procedure used to issue the electronic consignment note shall ensure the integrity of the particulars contained therein from the time when it was first generated in its final form. There is integrity when the particulars have remained complete and unaltered, apart from any addition or change which arises in the normal course of communication, storage and display.
3. The particulars contained in the electronic consignment note may be supplemented or amended in the cases authorized by the Convention.

The procedure used for supplementing or amending the electronic consignment note shall make it possible to detect as such any supplement or amendment to the electronic consignment note and shall preserve the particulars originally contained therein.

Article 5

Implementation of the electronic consignment note

1. The parties interested in the performance of the contract of carriage shall agree on the procedures and their implementation in order to comply with the requirements of this Protocol and the Convention, in particular as regards:

- (a) The method for the issuance and the delivery of the electronic consignment note to the entitled party;
 - (b) An assurance that the electronic consignment note retains its integrity;
 - (c) The manner in which the party entitled to the rights arising out of the electronic consignment note is able to demonstrate that entitlement;
 - (d) The way in which confirmation is given that delivery to the consignee has been effected;
 - (e) The procedures for supplementing or amending the electronic consignment note; and
 - (f) The procedures for the possible replacement of the electronic consignment note by a consignment note issued by different means.
2. The procedures in paragraph 1 must be referred to in the electronic consignment note and shall be readily ascertainable.

Article 6

Documents supplementing the electronic consignment note

1. The carrier shall hand over to the sender, at the latter's request, a receipt for the goods and all information necessary for identifying the shipment and for access to the electronic consignment note to which this Protocol refers.
2. The documents referred to in Article 6, paragraph 2 (g) and Article 11 of the Convention may be furnished by the sender to the carrier in the form of an electronic communication if the documents exist in this form and if the parties have agreed to procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note to which this Protocol refers in a manner that assures their integrity.

FINAL PROVISIONS

Article 7

Signature, ratification, accession

1. This Protocol shall be open for signature by States which are signatories to or Parties to the Convention and are either members of the Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.
2. This Protocol shall be open for signature at Geneva from 27 to 30 May 2008 inclusive and after this date, at United Nations Headquarters in New York until 30 June 2009 inclusive.
3. This Protocol shall be subject to ratification by signatory States and open for accession by non-signatory States, referred to in paragraph 1 of this article, which are Parties to the Convention.

4. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference and which have acceded to the Convention may become Parties to this Protocol by acceding thereto after its entry into force.

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

6. Any instrument of ratification or accession, deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol adopted in accordance with the provisions of Article 13 hereafter, shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article 8

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 7, paragraph 3, of this Protocol, have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any State ratifying or acceding to it after five States have deposited their instruments of ratification or accession, this Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the said State has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 9

Denunciation

1. Any Party may denounce this Protocol by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect 12 months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

3. Any State which ceases to be Party to the Convention shall on the same date cease to be Party to this Protocol.

Article 10

Termination

If, after the entry into force of this Protocol, the number of Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, this Protocol shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect. It shall also cease to be in force from the date on which the Convention ceases to be in force.

Article 11

Dispute

Any dispute between two or more Parties relating to the interpretation or application of this Protocol which the Parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 12

Reservations

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Protocol, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by article 11 of this Protocol. Other Parties shall not be bound by article 11 of this Protocol in respect of any Party which has entered such a reservation.
2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.
3. No other reservation to this Protocol shall be permitted.

Article 13

Amendments

1. Once this Protocol is in force, it may be amended according to the procedure defined in this article.
2. Any proposed amendment to this Protocol presented by a Party to this Protocol shall be submitted to the Working Party on Road Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) for consideration and decision.
3. The Parties to this Protocol shall make all possible efforts to achieve consensus. If, despite these efforts, consensus is not reached on the proposed amendment, it shall require, as a last resort, for adoption a two-thirds majority of Parties present and voting. A proposed amendment adopted either by consensus or by a two-thirds majority of Parties shall be submitted by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe to the Secretary-General to be circulated for acceptance to all Parties to this Protocol, as well as to signatory States.
4. Within a period of nine months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Party may inform the Secretary-General that it has an objection to the amendment proposed.
5. The proposed amendment shall be deemed to have been accepted if, by the end of the period of nine months foreseen in the preceding paragraph, no objection has been notified by a Party to this Protocol. If an objection is stated, the proposed amendment shall be of no effect.
6. In the case of a country which becomes a Contracting Party to this Protocol between the moment of notification of a proposal for amendment and the end of the nine-month period

foreseen in paragraph 4 of this article, the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party about the proposed amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General before the end of this period of nine months that it has an objection to the proposed amendment.

7. The Secretary-General shall notify, as soon as possible, all the Parties of objections raised in accordance with paragraphs 4 and 6 of this Article as well as of any amendment accepted according to paragraph 5 above.

8. Any amendment deemed to have been accepted shall enter into force six months after the date of notification of such acceptance by the Secretary-General to Parties.

Article 14

Convening of a diplomatic conference

1. Once this Protocol is in force, any Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Protocol. The Secretary-General shall notify all Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one fourth of the Parties to this Protocol notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Parties the provisional agenda for the Conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the Conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

Article 15

Notifications to States

In addition to the notifications provided for in Articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in Article 7, paragraph 1, above, and the States which have become Parties to this Protocol in accordance with paragraphs 3 and 4 of Article 7, of:

- (a) Ratifications and accessions under Article 7;
- (b) The dates of entry into force of this Protocol in accordance with Article 8;
- (c) Denunciations under Article 9;
- (d) The termination of this Protocol in accordance with article 10;
- (e) Declarations and notifications received in accordance with Article 12, paragraphs 1 and 2.

Article 16

Depositary

The original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies thereof to all the States referred to Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

DONE at Geneva, this twentieth day of February two thousand and eight, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol:



ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก จ

Greater Mekong Subregion Cross – Border Transport Agreement / GMS CBTA
: Annex 10 Conditions of Transport

ศูนย์วิทยพัทพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ANNEX 10: CONDITIONS OF TRANSPORT

To the Agreement between and among the Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People (hereinafter referred to as "the Annex")

The Governments of the Kingdom of Cambodia, the People's Republic of China, the Lao People's Democratic Republic, the Union of Myanmar, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam (hereinafter referred to as "the Contracting Parties"),

Referring to the Agreement between and among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed at Vientiane on 26 November 1999, amended at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China at Phnom Penh on 3 November 2002, and acceded to by the Union of Myanmar at Dali City on 19 September 2003, and amended at Phnom Penh on 30 April 2004 (hereinafter referred to as "the Agreement"),

Referring to Articles 3(b) and (n) of the Agreement to the effect that Annexes and Protocols contain technical details or time- and/or site-specific variable elements and that they form an integral part of the Agreement and are equally binding,

Referring to Article 36 of the Agreement, as amended, per which the Agreement may be signed and ratified or accepted and enter into force separately from the Annexes and Protocols,

Referring to the Ninth GMS Ministerial Conference held in Manila in January 2000, the Seventh Meeting of the Subregional Transport Forum held in Ho Chi Minh City in August 2002, and the 11th GMS Ministerial Conference held in Phnom Penh in September 2002, where the Governments agreed to a work program to finalize the Agreement and its Annexes and Protocols by 2005, and

Referring to Article 24(a) of the Agreement, calling for this Annex to provide technical details,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Part I: General Provisions

Article 1: Definitions

For the purpose of this Annex, the following meanings shall apply to the underlined terms:

- (a) Carrier: a person who undertakes to carry goods for reward.
- (b) Consignee: the person to whom the goods are to be delivered.

- (c) Consignor: the person who concludes the contract of carriage with the carrier and hands over the goods to the carrier.
- (d) Consignment Note: the transport document for the purpose of recording the contract of carriage, its conditions, the taking in charge and delivery of the goods.
- (e) Delay: delay in delivery when the goods have not been delivered within the agreed period or in the absence of such an agreement, within the normal period of time required for a due diligent carrier in the same circumstances.
- (f) Force Majeure: circumstances resulting in loss, damage, or delay that the carrier could not foresee and avoid, and the consequences of which he/she was unable to prevent or control.
- (g) In-transit: en route, i.e., in the course of the transport operation.
- (h) Right of Disposal: the power to decide the destiny of the goods.
- (i) Special Drawing Right (SDR): a unit of account defined by the International Monetary Fund (IMF) - conversion of the sums into national currencies shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund.
- (j) Remarks: statements on the condition of the goods upon the taking in charge or delivery of the goods.

Article 2: Scope of Application

- (a) This Annex shall apply to the contract of carriage of goods for reward by road in a motor vehicle when the place of handing over the goods to the carrier and the place of delivery to the consignee are situated in the territories of different Contracting Parties.
- (b) This Annex shall not apply to carriage performed under the terms of any international postal conventions.

Part II: Pricing

Article 3: Pricing

- (a) The transport price will be freely determined by market forces, but subject to antitrust restrictions, so as to avoid excessively high or low pricing.
- (b) Contracting Parties and transport operators shall refrain from any measures, agreements, or practices tending to distort free and fair competition, such as cartels, abuse of dominant position, dumping, and state subsidization. They shall be denied any effect and be null and void. Contracting Parties shall ensure that their respective transport operators conform to this percept.

Part III: Carrier Liability Regime

Article 4: The Contract of Carriage

(a) Consignment Note

- (i) The contract of carriage shall be recorded via the issuance of a consignment note in three original copies signed by the consignor and the carrier. The signatures may be in the form of handwriting, print, perforated, stamped, symbols, or in any other mechanical or electronic forms, not inconsistent with the laws of the Contracting Party where the consignment note is issued. The first copy shall be handed to the consignor, the second copy shall accompany the goods, and the third copy shall be retained by the carrier.
- (ii) The consignment note shall conform to the model in the attachment, and contain the following particulars:
- the date of the consignment note and the place at which it is made out;
 - the name and address of the consignor;
 - the name and address of the carrier;
 - the place and the date of taking in charge of the goods and the place designated for delivery;
 - the name and address of the consignee;
 - the description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their description in accordance with Annex 1 to the Agreement;
 - the number of packages and their special marks and numbers;
 - the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;
 - charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery);
 - value of the goods for customs purposes;
 - the requisite instructions for Customs and other formalities; and
 - a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Annex.
- (iii) Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:
- a statement that trans-shipment is not allowed;
 - the charges which the consignor undertakes to pay;
 - the amount of "cash on delivery" charges;
 - a declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;
 - carrier and consignee remarks;
 - the consignor's instructions to the carrier regarding insurance of the goods;
 - the agreed time limit within which the carriage is to be carried out; and

– a list of the documents handed to the carrier.

- (iv) The parties may enter in the consignment note any other particulars that they may deem useful.
- (v) The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall remain subject to the provisions of this Annex.

(b) Remarks Upon Taking the Goods In Charge

- (i) Upon taking the goods in charge, the carrier shall check the quantity (number and weight) and apparent quality (condition) of the goods and their packaging and make appropriate remarks in the consignment note. In the absence of remarks by the carrier, the cargo is presumed to be complete and in good condition.
- (ii) Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statement made in the consignment note with respect to quantity, quality, and packaging of the goods, he/she shall enter his/her remarks in the consignment note together with the grounds on which they are based. He/she shall likewise specify the grounds for any remarks, which he/she makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging; such remarks shall not bind the consignor unless he/she has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.

(c) Right of Disposal

Unless otherwise agreed in the consignment note:

- (i) The consignor has the right to dispose of the goods, in particular to stop the goods in-transit, to order their return to the place of departure or to redirect them to another destination/consignee.
- (ii) The consignor's right to dispose of the goods shall cease and be transferred to the consignee:
 - when the goods are delivered; or
 - when the goods arrive at the place designated for delivery and the consignee required the delivery; or
 - when the second copy of the consignment note was received by the consignee at his/her request.

The carrier shall be compensated for any additional expenses arising from exercising the right of disposal in-transit.

(d) Right of Action

Both the consignor and the consignee shall separately or simultaneously have the right to sue the carrier for compensation for loss of, damage to, or delay in delivery of the goods, but the carrier shall owe compensation only once.

Article 5: Principles of Carrier Liability**(a) Mandatory Law**

Any clause in the carriage contract, directly or indirectly derogating from the provisions of this Annex, shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall however not affect the validity of the other provisions of the contract.

(b) In Contract and In Tort

The present liability regime will govern any claim arising out of the performance of the carriage contract under this Annex, however founded, whether in contract or extra-contractually.

(c) Vicarious Liability for Servants, Agents, and Subcontractors

In connection with his/her tasks, the carrier shall be responsible for acts and/or omissions of his/her servants, agents, and subcontractors, who will be entitled to avail themselves of the same defenses as the carrier under this Annex.

Article 6: Subject of Carrier Liability**(a) General**

The carrier shall be liable for the total, or partial loss of, or damage to the goods as well as for the delay in delivery that occurred in the period between the time that the carrier takes the goods in charge and the time of delivery.

(b) Constructive Loss

(i) If the goods have not been delivered within 30 days from the expiry of the agreed delivery time or in the absence of such an agreement, within 60 days from the time the carrier takes the goods in charge, the goods will be deemed lost. The consignor/consignee is entitled to claim compensation for loss.

(ii) Upon later recovery of the goods, the carrier shall notify immediately the consignor/consignee, who shall be entitled to opt for delivery of the goods against refund of the compensation already received, but without prejudice to any claim for compensation for partial loss, damage or delay.

(iii) In the absence of the consignor/consignee's request for delivery of the recovered goods within 30 days from the receipt of notification by the consignor/consignee from the carrier, the carrier shall be entitled to deal with the goods at his/her discretion, subject to the law of the place where the goods are situated.

Article 7: Measure of Compensation and Limitation of Carrier Liability**(a) Loss and Damage**

(i) The compensation for total or partial loss of or damage to the goods shall be calculated by reference to the commodity exchange price or current market

price or else to the normal value of the goods at the place and time they were accepted for carriage.

- (ii) Compensation due by the carrier shall not exceed 8.33 SDR per kilogram gross weight of the goods short delivered or of items damaged.
- (iii) In addition, the carrier shall refund in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, the carriage charges, customs duties, taxes, and other charges incurred in respect of the carriage of goods.
- (iv) He/she will owe no additional damages.

(b) Delay

Compensation due by the carrier for damage resulting from delay, other than physical damage affecting the value of the goods, shall be limited to an amount not exceeding the transport price.

(c) Declaration of Value and/or Special Interest in Delivery

Via the entry of the following declarations by the consignor in the consignment note prior to the carriage and against payment of a surcharge, higher compensation than mentioned above shall be due by the carrier:

- (i) declaration of the value of the goods:
 - In this case the limit in Article 7(a) (ii) shall be substituted by the amount of that value; and/or
- (ii) declaration of a special interest in delivery:
 - In this case compensation of additional damages shall be due by the carrier, independently from the compensation according to Article 7(a) and (b).

Article 8: Exoneration of Carrier Liability

- (a) The carrier shall be relieved of liability if he/she proves that the loss, damage, or delay in delivery was caused by:
 - (i) force majeure;
 - (ii) inherent defect of the goods;
 - (iii) wrongful act or neglect of the consignor/consignee; or
 - (iv) the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier.

- (b) The defective condition of the vehicle used for the performance of the carriage shall not relieve the carrier of his/her liability.
- (c) Subject to counterproof by the consignor/consignee, the carrier shall be relieved of liability if he/she establishes that the loss, damage, or delay in delivery was attributable to:
 - (i) use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note, unless there has been an abnormal shortage or a loss of any package;
 - (ii) the lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
 - (iii) handling, loading, stowage, or unloading of the goods by the consignor, the consignee or person acting on behalf of the consignor or the consignee;
 - (iv) the nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total, or partial loss, or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin; however, if the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effect of heat, cold, variations in temperature, or the humidity of the air, the carrier must prove that all steps incumbent on him/her in the circumstances with respect to the choice, maintenance, and use of such equipment were taken and that he/she complied with any special instructions issued to him/her;
 - (v) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages; or
 - (vi) the carriage of livestock, provided the carrier proves that all steps normally incumbent on him/her in the circumstances were taken and that he/she complied with any special instruction issued to him/her.

Article 9: Lifting of the Exoneration or Limitation of Carrier Liability

The carrier shall not be entitled to avail himself/herself of the exoneration or limitation of liability if the loss, damage, or delay was caused by his/her, or his/her servants', agents', or subcontractors' willful misconduct or gross negligence.

Article 10: Claims and Actions

- (a) Remarks on Delivery
 - (i) Upon delivery of the goods, the consignee shall check the quantity (number and weight) and apparent quality (condition) of the goods and their packaging and if shortage or damage is found, make immediately appropriate remarks in writing.
 - (ii) For loss or damage that is not apparent, the period for making remarks in writing is extended to seven working days from the date of receipt.

- (iii) In the absence of such remarks by the consignee, the quantity and condition of the goods are presumed to be as described in the consignment note.

(b) Time Bar

All claims for compensation for loss of, damage to, and delay of the goods against the carrier shall be time barred unless an action was filed with the court or arbitration initiated within one year:

- (i) in case of partial loss, damage, or delay:
– after the delivery of the goods; and
- (ii) in case of total loss:
– after 30 days from the expiry of the agreed delivery period or if no such period was agreed, after 60 days from the receipt of the goods by the carrier.

However, in case of the carrier's or his/her servants', agents', or subcontractors' willful misconduct, the time bar shall be three years.

(c) Jurisdiction

- (iii) An action for compensation based on this Annex may be brought in the courts of the Contracting Party:
- where the carriage originated from or was destined to;
 - where the loss or damage occurred, if localized;
 - where the principal place of business of the carrier is located; or
 - where the habitual residence of the claimant is located.
- (iv) The claim for compensation may also be settled by means of arbitration based on an agreement entered into between parties concerned after the claim has arisen.

Part IV: Final Provisions

Article 11: Amendment

Any Contracting Party may propose amendments to the Annex via the Joint Committee. Such amendments shall be subject to the unanimous consent of the Contracting Parties.

Article 12: Ratification or Acceptance

The Annex is subject to ratification or acceptance of the Governments of the Contracting Parties. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 13: Entry into Force

The Annex will enter into force on the day that at least two Contracting Parties have ratified or accepted it, and will become effective only among the Contracting Parties that have ratified or accepted it. The same applies to an amendment to the Annex, if any.

Article 14: Conforming National Law

Where necessary, the Contracting Parties undertake to conform their relevant national legislation with the contents of the Annex.

Article 15: Reservations

No reservation to the Annex shall be permitted.

Article 16: Suspension of the Annex

Each Contracting Party may temporarily suspend wholly or partly the application of the Annex with immediate effect in the case of emergencies affecting its national safety. The Contracting Party will inform the other Contracting Parties as soon as possible of such suspension, which will end as soon as the situation returns to normal.

Article 17: Relationship with the Agreement

As a measure to implement the principles laid down in the Agreement, the Annex cannot depart from or be contrary to these principles. In case of incompatibility between the Annex and the Agreement, the latter shall prevail. In case of incompatibility between the Annex and another annex or protocol, such incompatibility shall be interpreted in light of the Agreement.

Article 18: Relationship of the Attachment to the Annex

The attachment shall form an integral part of the Annex and shall be equally binding.

Article 19: Dispute Settlement

Any dispute between or among two or more Contracting Parties on the interpretation or application of the Annex shall be settled directly or by amicable negotiation in the Joint Committee.

Article 20: Denunciation

Once entered into force, the Annex cannot be denounced separately from the Agreement.

Attachment: Model Consignment Note

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Annex.

Done at Kunming on 5 July 2005 in six originals in the English language.

Signed:

For the Royal Government of Cambodia

(SGD) His Excellency Sun Chantol
Minister of Public Works and Transport

For the Government of the People's Republic of China

(SGD) His Excellency Zhang Chunxian
Minister of Communications

For the Government of the Lao People's Democratic Republic

(SGD) His Excellency Somphong Mongkhonvilay
Minister to Prime Minister's Office

For the Government of the Union of Myanmar

(SGD) His Excellency Soe Tha
Minister of National Planning and Economic Development

For the Government of the Kingdom of Thailand

(SGD) His Excellency Suriya Jungreangkit
Minister of Transport

For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam

(SGD) His Excellency Pham The Minh
Vice Minister of Transport

Copy nr. [1 (consignor)] [2 (consignee)] [3 (carrier)]

1 Consignor (name, address and contact data: phone, fax, email)		International Consignment Note (This carriage is subject notwithstanding any clause to the contrary to Annex 10 to the Agreement between Cambodia, PRC, Lao PDR, Myanmar, Thailand, and Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People)						
2 Consignee (name, address and contact data: phone, fax, email)		16 Contracting Carrier (name, address and contact data: phone, fax, email)						
3 Place of delivery of the goods		17 Subcontracting actual carrier (name, address and contact data: phone, fax, email)						
4 Place and date of taking in charge of the goods		18 Carrier's remarks						
5 Documents attached								
6 Marks and numbers	7 Number of Packages	8 Method of packing	9 (Dangerous) nature of the goods	10 Other particulars: - Customs value Other	11 Gross weight in kg	12 Volume in m ³		
ADR Class		ADR Number		ADR Letter				
13 Consignor's instructions: - for Customs formalities: - for other formalities: - transhipment is/is not allowed - other:			19 Special Agreements : - cargo insurance to be arranged by the carrier : - period/latest day for performance of carriage : - declared value and/or special interest in delivery of goods :					
14 Instructions on payment of carriage charges: 0 prepaid 0 collect			20 To be paid by:		Consignor		Consignee	
			Carriage charges:		Currency			
			Reductions:					
			Balance: Supplemental charges Other charges					
TOTAL:								
21 Done at on 20			15 Cash on Delivery :					
22 Consignor's signature/stamp		23 Carrier's signature/stamp			24 Goods received : - at (place) - on (date) Consignee's remarks: Consignee's signature/stamp:			



ภาคผนวก ฉ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ร่างฯ ที่ สคก. ตตรวจพิจารณาแล้ว
เรื่อง เสร็จที่ ๑๔/๒๕๕๓

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง สมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งให้เป็นผู้รับตราส่ง หรือเป็นผู้มีสิทธิในการรับซองจากผู้ขนส่ง

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถยนต์ที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง

“ซอง” หมายความว่า สังกหามิทรัพย์ สัตว์ รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งเป็นผู้จัดหา มาเพื่อใช้ในการขนส่ง

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงิน ในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ค่าระวาง” หมายความว่า บำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนของ

“ค่าธรรมเนียมการรับขน” หมายความว่า ค่าระวาง และบรรดาค่าธรรมเนียม ที่เกิดขึ้นจากการรับขนของ

“ใบตราส่ง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งเพื่อเป็นหลักฐาน แห่งสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศและเป็นหลักฐานในการรับมอบของ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถ จากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ นอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่ใช่บังคับแก่การรับขน ไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

ในกรณีที่มีการรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะ เป็น ทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของ ทางถนนตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับแก่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชักช้าที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอื่นตามมาตรา ๔ วรรคสอง หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นมีได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติ หน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ ให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๓

หมวด ๑

สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

มาตรา ๗ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนน จากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง

มาตรา ๘ ข้อกำหนดใดในสัญญา ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่มาโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกำหนดให้มีการทำการประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

ความในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๙ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง

การที่ผู้ขนส่งมิได้ออกใบตราส่ง หรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๐ ใบตราส่งให้จัดทำเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับ โดยฉบับที่หนึ่งให้มอบแก่ผู้ส่ง ฉบับที่สองให้ติดไปกับของ และฉบับที่สามให้เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง

ผู้ส่ง ผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งหรือผู้ขนส่ง ต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่ง

การลงลายมือชื่อตามวรรคสอง ให้ความหมายรวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๑๑ กรณีที่มีการบรรทุกของไว้ในรถต่างคัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือแบ่งของที่ขนส่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งสำหรับรถแต่ละคันของแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่งได้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๒ ใบตราส่งต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง
- (๒) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง
- (๓) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง

- (๔) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง
 (๕) สถานที่และวันที่รับมอบของ
 (๖) สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ
 (๗) รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของ วิธีการในการบรรจุหีบห่อ และรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของ ในกรณีที่ของนั้นมีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้
- (๘) จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ
 (๙) น้ำหนักรวม หรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น
 (๑๐) ค่าธรรมเนียมการรับขน
 (๑๑) มูลค่าแห่งของ เพื่อประโยชน์ทางด้านศุลกากร
 (๑๒) คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น
 (๑๓) ข้อความที่กำหนดให้การรับขนของอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

มาตรา ๑๓ ใบตราส่งอาจแสดงรายการดังต่อไปนี้ด้วยก็ได้

- (๑) ข้อความที่กำหนดไม่ให้มีการเปลี่ยนถ่ายชนิด
 (๒) ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งตกลงชำระนอกจากค่าธรรมเนียมการรับขน
- ตามมาตรา ๑๒ (๑๐)
- (๓) จำนวนเงินที่ต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของ
 (๔) การแสดงราคาของ และจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษ

ในการส่งมอบ

- (๕) คำสั่งเกี่ยวกับการประกันภัยที่ผู้ส่งให้ไว้แก่ผู้ขนส่ง
 (๖) กำหนดระยะเวลาดำเนินการขนส่งให้แล้วเสร็จ
 (๗) รายการของเอกสารที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง
- คู่สัญญาอาจแสดงรายการอื่นที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ไว้ในใบตราส่งก็ได้

ศูนย์วิทยุทรัพยากร
 หมวด ๒
 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มาตรา ๑๕ เมื่อได้รับมอบของจากผู้ส่ง ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่ง ปริมาณ จำนวนและน้ำหนัก สภาพแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้นเท่าที่เห็นได้จากภายนอก หากพบว่าของที่รับมอมมีความแตกต่างจากรายการในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างดังกล่าว ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการตามวรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง รวมทั้งเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องไว้ในใบตราส่งด้วย หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดี จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

มาตรา ๑๕ ก่อนที่ซองไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของตามสัญญากลายเป็นพันวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามรถดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้นตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ แล้วแต่กรณี

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของตามวรรคหนึ่ง หรือมิได้รับคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของภายในเวลาอันควร ให้ผู้ขนส่งดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้น

มาตรา ๑๖ เมื่อซองไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น

ในระหว่างที่ผู้ขนส่งยังมีได้รับคำสั่งจากผู้ส่งตามวรรคหนึ่ง ผู้รับตราส่งอาจเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตนได้ แม้ผู้รับตราส่งจะได้ปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของตามวรรคหนึ่งก็ตาม

ถ้าเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นหลังจากสิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลงตามมาตรา ๒๔ (๑) ให้ผู้รับตราส่งใช้สิทธิของตนสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่บุคคลอื่น โดยนำบทบัญญัติในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าว และให้ถือว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นเป็นผู้รับตราส่ง

มาตรา ๑๗ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการถามเอาคำสั่งและการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของตามมาตรา ๑๕ หรือผู้ส่งตามมาตรา ๑๖ แล้วแต่กรณี

หมวด ๓ หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง

มาตรา ๑๘ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง ดังต่อไปนี้

(๑) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง (๑) (๓) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) และ (๑๒)

(๒) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๓

(๓) รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นที่ผู้ส่งให้ไว้เพื่อการออกใบตราส่ง หรือเพื่อจดแจ้งไว้ในใบตราส่ง

ถ้าผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายละเอียดในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งร้องขอตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำการดังกล่าวในนามของผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งจัดแจ้งรายละเอียดไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอตามที่ผู้ส่งร้องขอ

มาตรา ๑๙ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ เว้นแต่ความบกพร่องนั้นจะเห็นประจักษ์ หรือในกรณีที่ความบกพร่องนั้นไม่เห็นประจักษ์ แต่ผู้ขนส่งได้รู้ถึงความบกพร่องนั้นในขณะที่รับมอบของ และมีได้บันทึกข้อสงวนตามมาตรา ๑๔ ไว้

มาตรา ๒๐ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ซึ่งต้องดำเนินการก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสาร และข้อมูลสำหรับผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง หรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งเข้าถึงข้อมูลนั้นได้

ผู้ส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๑ ก่อนที่จะมอบของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแห่งของนั้นแล้วในขณะที่รับมอบของ

ถ้าผู้ส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการขนถ่ายของนั้น ลงจากรถ ท่าสาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี

มาตรา ๒๒ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แม้ผู้ส่งได้ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๑ และผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่า ของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายหรือเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ท่าสาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง นอกจากผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ จากผู้ส่งด้วย

มาตรา ๒๓ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งมีสิทธิส่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่ไม่ใช่ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ ผู้ขนส่งต้องแจ้งผู้ส่งทราบโดยทันทีเพื่อทำความตกลงใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ให้ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ

เมื่อผู้ขนส่งได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองแล้ว ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับค่าธรรมเนียมการรับขนตามส่วนที่ได้ดำเนินการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเหตุหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่ไม่ใช่ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ความในมาตรานี้ไม่ใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ส่งได้กำหนดไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่ง

มาตรา ๒๔ สิทธิของผู้ส่งในการจัดการของตามมาตรา ๒๓ ย่อมสิ้นสุดลง เมื่อ (๑) ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น หรือเรียกให้ผู้ขนส่งมอบใบตราส่งฉบับที่สองและได้รับมอบใบตราส่งนั้นแล้ว หรือ (๒) มีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง เมื่อสิทธิของผู้ส่งสิ้นสุดลงแล้ว ให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง

มาตรา ๒๕ เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของ หากเห็นประจักษ์ว่าของนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหายหรือสภาพแห่งของที่เสียหายในขณะที่รับมอบของ หากการสูญหายบางส่วนหรือเสียหายนั้นไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในเจ็ดวันทำการนับแต่วันที่ได้รับมอบของ

ในกรณีที่ผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือตามมาตรา ๒๕ ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หมวด ๔

ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๖ ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น

การส่งมอบชกช้า คือ

(๑) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด

(๒) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร ในกรณีที่มีได้

กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

มาตรา ๒๗ ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของ แล้วแต่กรณี ให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (๑) รับของ
- (๒) รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้า หรือ
- (๓) ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้า

ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้ว ไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้น ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมีอยู่

ถ้าผู้ขนส่งได้ของนั้นมาภายหลังเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งประสงค์จะรับของนั้น ให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ให้บุคคลดังกล่าว แล้วแต่กรณี คืนค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความสูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า

หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ใช่สิทธิของตนตามวรรคสามภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งการได้ของนั้นมา ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของตามกฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่ของนั้นอยู่

มาตรา ๒๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง

มาตรา ๒๙ ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนส่งเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดมิได้

มาตรา ๓๐ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุดังต่อไปนี้

- (๑) เหตุสุดวิสัย
- (๒) สภาพแห่งของนั่นเอง
- (๓) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือ
- (๔) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบตามมาตรา ๒๘

มาตรา ๓๑ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ์หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ์นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากสภาพ ความเสี่ยงพิเศษ ในกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสม อันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย
- (๒) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจน หรือให้ครบถ้วน
- (๓) การใช้รถที่ไม่มีวัสดุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จดทะเบียนในใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย
- (๔) การยกขน การบรรทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (๕) การขนส่งของที่ถ่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหัก เป็นสนิม เนาเปื้อน แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว หรือ
- (๖) การรับขนปศุสัตว์ โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำ รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว

หมวด ๕

การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๓๒ ในกรณีของที่รับขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ์ ให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาตั้งกล่าว ให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขน และค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนเพิ่มด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วน ให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย

มาตรา ๓๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๔๐ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

มาตรา ๓๔ ในกรณีของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบชั่งช้ำ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมทรวรับขน

มาตรา ๓๕ บทบัญญัติในมาตรา ๓๔ มิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง หรือตามส่วนที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่กรณี

(๒) เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษอันเนื่องจากของนั้นอาจสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพื่อความเสียหายอื่นซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ ไม่เกินจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

(๓) เมื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง

หมวด ๖

การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

มาตรา ๓๖ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนน ระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

มาตรา ๓๗ ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๘ ในกรณีที่คู่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ฟ้องคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องตามมูลสัญญาและมูลละเมิด หรือเฉพาะมูลละเมิดต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว หากบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน ได้ฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจและศาลนั้นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีรวมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอ ไม่ว่าในเวลาใด ๆ ก่อนที่ศาลมีคำพิพากษา และถ้าศาลเห็นว่าคดีเหล่านั้นเกี่ยวเนื่องกันก็ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้โอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณาคดีระหว่างคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ได้ แต่ศาลจะมีคำสั่งก่อนที่จะได้รับความยินยอมจากศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้มิได้

มาตรา ๓๙ คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

มาตรา ๔๐ บรรดาสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมิใช่จากสัญญาหรือมูลละเมิด ให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปี

การนับอายุความกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั๊กช้า ให้เริ่มนับดังต่อไปนี้

(๑) กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชั๊กช้า ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(๒) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้เริ่มนับตั้งแต่เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

การนับอายุความในกรณีอื่นนอกจากความในวรรคสอง ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๔๑ สิทธิเรียกร้องตามมาตรา ๔๐ อันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ให้มีกำหนดอายุความสามปีนับตั้งแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

๑๒

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๒ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญาารับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี



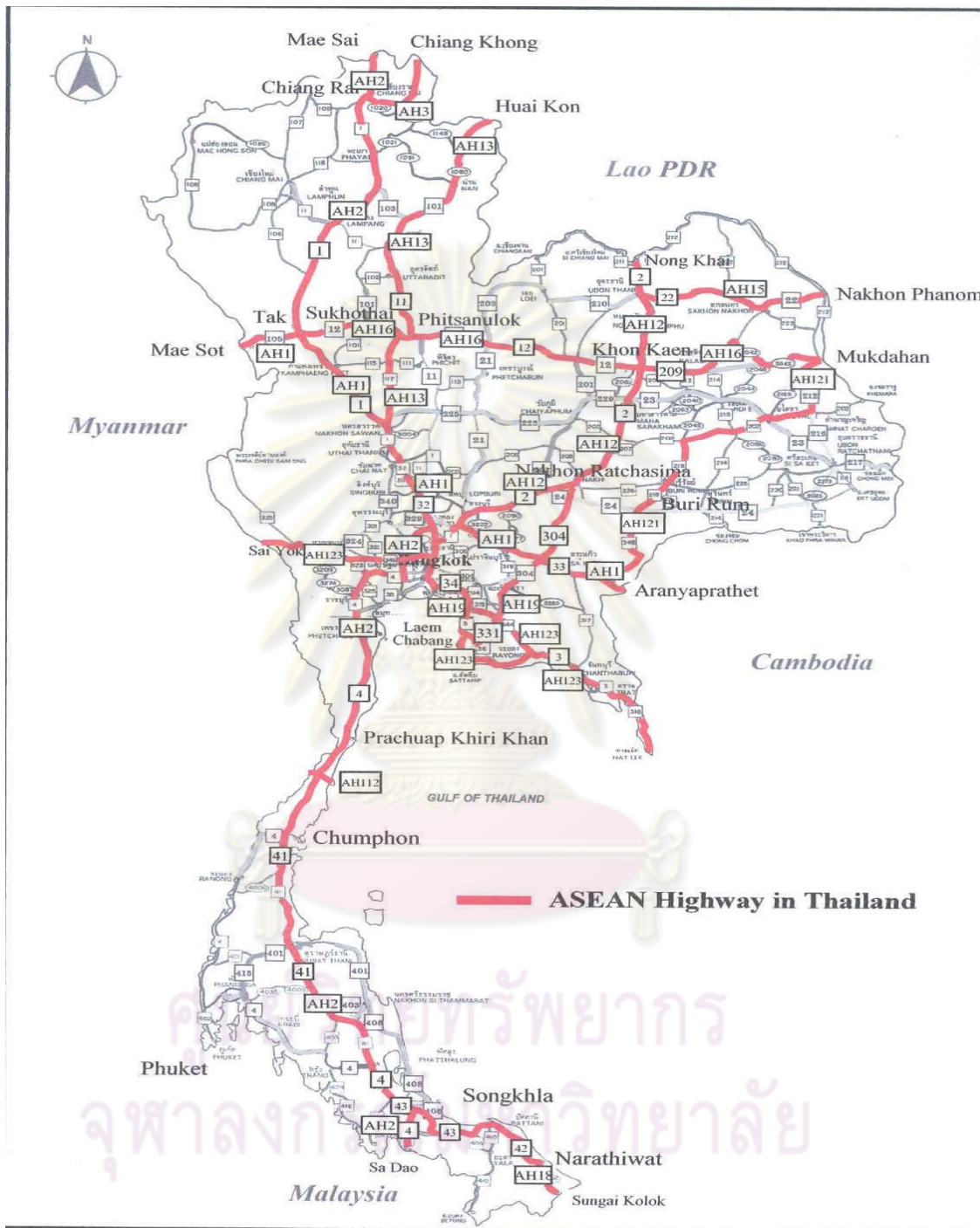
ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ช

ทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย (ASEAN Highway in Thailand)

คมนาคม, กระทรวง. กรมทางหลวง. ทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย (ASEAN Highway in Thailand) [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.doh.go.th/web/international/asian.html> [2552, สิงหาคม 25]

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวนวลจินดา กุลเจริญ เกิดเมื่อวันที่ 7 กันยายน พ.ศ.2527 ที่จังหวัด กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลายจากโรงเรียนสตรีสมุทรปราการ และสำเร็จการศึกษาในระดับปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต เกียรตินิยมอันดับสอง จากคณะ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เมื่อปีการศึกษา 2548 เข้าศึกษาต่อในหลักสูตรปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายเอกชนและธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2551 และสอบไล่ได้ความรู้ชั้นเนติบัณฑิต สมัยที่ 62



ศูนย์วิทยพัทธยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย