

ข้อพิจารณาการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง  
ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

โดย

นายตุล เมฆยงค์  
ผู้ช่วยผู้พิพากษาศาลฎีกา  
ศาลฎีกา สำนักงานศาลยุติธรรม

นักศึกษาวិทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๙  
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๕๙ – ๒๕๖๐

## บทคัดย่อ

เรื่อง ข้อพิจารณาการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่อง  
หลายรูปแบบ  
ลักษณะวิชา การเมือง  
ผู้ทำวิจัย นายตุล เมฆยงค์                      หลักสูตร วปอ.                      รุ่นที่ ๕๙

งานวิจัยเรื่อง ข้อพิจารณาการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระบบความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หลักการรับผิด เหตุยกเว้นความรับผิด การจำกัดความรับผิด และเหตุที่ไม่อาจจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยเน้นเรื่องระบบการจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งมีหลายลักษณะ หลายกรณี ตามกฎหมายได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดที่แตกต่างกัน ปัญหาในการปรับใช้กฎหมาย เพื่อเสนอแนวทางการไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปรับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ในส่วนของการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพโดยศึกษาแนวคิด และกฎหมายต่างๆ ค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลจากตำรา วิทยานิพนธ์ บทความ รายงาน กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ความตกลงระหว่างประเทศ คำพิพากษาของศาล และเอกสารอื่น เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ประเด็นปัญหาและเสนอแนวทางแก้ไขอย่างเหมาะสม เพื่อเป็นแนวทางในการใช้กฎหมายและการปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกันเป็นระบบตามมาตรฐานสากล

ผลการศึกษาพบว่ามีปัญหาทางกฎหมายและทางปฏิบัติอยู่หลายประการ ทั้งปัญหาการนำกฎหมายฉบับอื่น หรือกฎหมายต่างประเทศ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศมาปรับใช้ เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มีบทบัญญัติให้นำกฎหมายหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศมาปรับใช้ในบางกรณี ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดและคำนวณค่าเสียหาย ปัญหาการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศ รวมทั้งปัญหาทางปฏิบัติบางประการในคดี

ข้อเสนอแนะจากผลการศึกษาคือ ควรมีการแก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดวันที่ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในการคำนวณค่าเสียหายเป็นเงินบาทที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิด รวมทั้งควรมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของฉบับอื่นที่ยังไม่มีบทบัญญัติจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มีบทบัญญัติจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง และกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของระหว่างประเทศที่ยังกำหนดหน่วยจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นเงินบาท ให้กำหนดหน่วยจำกัดความรับผิดเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเช่นเดียวกันทุกฉบับ ทั้งผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมในคดีเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง โดยเฉพาะผู้พิพากษาที่พิจารณาพิพากษาคดีควรได้ศึกษาทำความเข้าใจถึงหลักการและแนวคิดและบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ เพื่อให้ใช้กฎหมายดังกล่าวได้ถูกต้อง เป็นธรรม ตามมาตรฐานสากล

## คำนำ

การจัดทำวิจัยเรื่อง “ข้อพิจารณาการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๕๙ ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๕๙ – ๒๕๖๐ วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทำความเข้าใจถึงระบบการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ซึ่งมีความซับซ้อนกว่ากฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของฉบับอื่น และอาจต้องนำบทบัญญัติการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกฎหมายฉบับอื่น หรือกฎหมายต่างประเทศ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศมาใช้บังคับด้วย และเพื่อหาแนวทางแก้ปัญหาทางกฎหมายและทางปฏิบัติที่เกิดจากการใช้กฎหมายดังกล่าว ผลการศึกษาวิจัยนี้อาจเป็นจุดเริ่มต้นให้มีการศึกษากฎหมายดังกล่าวอย่างจริงจังมากขึ้น หรือทำให้มีการแก้ไขบทบัญญัติที่อาจก่อให้เกิดปัญหา รวมทั้งอาจมีการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ อันจะทำให้การบังคับใช้กฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นไปอย่างถูกต้อง เป็นธรรม ตามมาตรฐานสากลต่อไป

(นายตุล เมฆงค์)  
นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๕๙  
ผู้วิจัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
<b>บทที่ ๑ บทนำ</b>	<b>๑</b>
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๓
ขอบเขตของการวิจัย	๓
วิธีดำเนินการวิจัย	๓
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๔
คำจำกัดความ	๔
<b>บทที่ ๒ หลักกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญารับขนของระหว่างประเทศรูปแบบเดียว</b>	<b>๕</b>
หลักกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่ง	๕
หลักกฎหมายเกี่ยวกับเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง	๑๑
หลักกฎหมายเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง	๑๔
หลักกฎหมายเกี่ยวกับเหตุที่ไม่นำข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับ	๑๗
สรุป	๑๙
<b>บทที่ ๓ หลักกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ</b>	<b>๒๑</b>
ความเป็นมาของกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	๒๑
สาระสำคัญของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘	
ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่ง	๒๒
หลักเกณฑ์ของรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง	๒๓
เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง	๒๗
ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง	๒๘
กรณีไม่นำจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับ	๓๑
สรุป	๓๕

## สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
<b>บทที่ ๔ ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของ</b>	
<b>    ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง</b>	<b>๓๗</b>
ปัญหาการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือ	
เสียหายในช่วงการขนส่งใด	๓๗
ปัญหาการคิดคำนวณค่าเสียหาย	๔๐
ปัญหาการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยน	๔๓
ปัญหาในทางคดีเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง	๔๖
สรุป	๔๙
<b>บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ</b>	<b>๕๐</b>
สรุป	๕๐
ข้อเสนอแนะ	๕๔
<b>บรรณานุกรม</b>	<b>๕๖</b>
<b>ประวัติย่อผู้วิจัย</b>	<b>๕๗</b>

# บทที่ ๑

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ด้วยการค้าระหว่างประเทศมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงเวลาหลายสิบปีมานี้ การคมนาคมขนส่งและเทคโนโลยีการติดต่อสื่อสารก็มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด ทำให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเติบโตตามไปด้วยเช่นกัน ประเทศไทยเองก็ได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับหลายประเทศ จึงมีความจำเป็นที่ต้องมีกฎหมายมาใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะ แต่เดิมประเทศไทยมีพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การขนส่งของและสินค้าทั่วไป ไม่ได้เป็นบทบัญญัติที่เหมาะสมกับสัญญาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะ กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศฉบับแรกของไทยออกมาใช้บังคับเมื่อประมาณ ๒๕ ปี ก่อน คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีที่มาจากความตกลงระหว่างประเทศหลายฉบับ และเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติจำกัดจำนวนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอันเป็นหลักการสากลสำหรับกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า แต่ก็ใช้บังคับเฉพาะแก่การขนส่งสินค้าทางทะเลเท่านั้น แม้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางทะเลเนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถขนส่งได้จำนวนมากและมีค่าใช้จ่ายต่ำ แต่การขนส่งในรูปแบบอื่นก็มีบทบาทสำคัญเพิ่มมากขึ้น ทั้งการขนส่งทางอากาศ ทางถนน และทางรถไฟ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขนส่งระบบตู้สินค้า (Container System) ที่มีข้อตกลงขนส่งในแบบ Door-to-door มีโอกาสมากที่จะขนส่งภายใต้สัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ต่อมา มีพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ออกมาใช้บังคับ โดยมีบทบัญญัติที่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และบทบัญญัติที่ใช้บังคับแก่การประกอบธุรกิจเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลังจากนั้น ก็มีพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ออกมาใช้บังคับ จนถึงปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเกือบครบทุกรูปแบบแล้ว เว้นแต่การขนส่งทางรถไฟเท่านั้น

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มีที่มาจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. ๒๐๐๕ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005) เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผู้ตราส่งตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดำเนินการหรือจัดให้มีการรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๔ และมาตรา ๗) กรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้ปฏิบัติหรือไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขตามสัญญา ผู้ขนส่งย่อมต้องมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการไม่ได้ปฏิบัติหรือไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้นั้น การบังคับใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ในส่วนของการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งมีความสลับซับซ้อนกว่ากฎหมายฉบับอื่นที่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งรูปแบบเดียว โดยแยกแยะจำนวนจำกัดความรับผิดไว้แตกต่างกันกล่าวคือ กรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย(พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๓๐) กับกรณีที่สัญญาระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย(พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๒๘) นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ปรากฏชัดว่าของหรือสินค้าสูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของหรือสินค้านั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้กฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๓๑) การที่กฎหมายบัญญัติการจำกัดความรับผิดไว้เช่นนี้ทำให้ต้องนำกฎหมายฉบับอื่นหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศมาใช้พิจารณา กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ยังบัญญัติกำหนดหน่วยจำนวนจำกัดความรับผิดเป็น “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” ซึ่งมาจาก “Special Drawing Right” หรือ SDR อันเป็นหน่วยที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund (IMF)) เป็นผู้กำหนด พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายไทยฉบับแรกที่กำหนดจำนวนความรับผิดเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่งแม้จะเป็นไปตามหน่วยที่อนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทุกฉบับที่ออกมาในระยะ ๓๐-๔๐ ปี มาแล้ว ใช้เป็นมาตรฐานในการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิด แต่ก็ยังมีปัญหาบางประการ ในทางปฏิบัติในวิธีการกำหนดจำนวนความรับผิดในกรณีที่ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นในเบื้องต้นเป็นสกุลเงินต่างประเทศ เพราะผู้ขนส่งอาจใช้ค่าเสียหายเป็นเงินบาทได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๑๙๖ ทำให้มีหน่วยความรับผิดที่จะต้องใช้ในการพิจารณา ๓ หน่วย คือ สกุลเงินต่างประเทศ สกุลเงินบาท และหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน อีกประการหนึ่งในกฎหมายภายในฉบับอื่นที่อาจต้องนำมาใช้พิจารณาประกอบ บางฉบับก็มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนที่แตกต่างจากพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทำให้อาจมีการตีความการปรับใช้กฎหมายที่แตกต่างกันไป

อีกประการหนึ่ง ในการใช้บังคับบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในคดีที่โจทก์ใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อขอให้บังคับผู้ขนส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ชดเชยค่าเสียหาย นักกฎหมายเองก็ยังมีความเห็นแตกต่างกันว่าเป็นเรื่องที่จำเลยซึ่งเป็นผู้ขนส่งต้องให้การต่อสู้คดีว่าตนรับผิดจำกัดจำนวนตามกฎหมายไว้หรือไม่ หรือในกรณีที่จำเลยขาดนัดยื่นคำให้การจะนำบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดมาใช้บังคับได้หรือไม่ ความเห็นที่แตกต่างกันนี้อาจเป็นผลทำให้จำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งแตกต่างกันอย่างมากได้

โดยที่การจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามกฎหมายมีผลกระทบในภาพรวมต่อทั้งผู้ประกอบการกิจการขนส่งต่อเนื่อง และผู้ใช้บริการ ในการวางแผนธุรกิจในส่วนการบริหารความเสี่ยงจากความเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง แต่การที่บทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้มีความซับซ้อนและมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งอาจต้องนำมาใช้พิจารณาด้วยหลายฉบับดังกล่าว จึงเป็นปัญหาที่จะต้องศึกษาวิจัยต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาระบบความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หลักการรับผิด เหตุยกเว้นความรับผิด การจำกัดความรับผิด และเหตุที่ไม่อาจจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

๒. เพื่อศึกษาระบบจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในกรณีต่างๆ ที่กฎหมายกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดที่แตกต่างกัน

๓. เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ที่เกิดขึ้นจากการปรับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ในส่วนของการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

## ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ เฉพาะเรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในส่วนจำนวนจำกัดความรับผิดที่มีการแยกแยะแตกต่างกันในหลายกรณี และกรณีที่ต้องนำบทบัญญัติกฎหมายฉบับอื่นมาใช้พิจารณากำหนดจำนวนจำกัดความรับผิด รวมทั้งปัญหาการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับจำนวนเงินจำกัดความรับผิด และประเด็นปัญหาการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกิดขึ้นในคดีที่มีการฟ้องร้องกัน

## วิธีดำเนินการวิจัย

ศึกษาวิจัยในเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ข้อเท็จจริง และกฎหมายต่างๆ ค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากตำรา วิทยานิพนธ์ บทความ รายงานกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ความตกลงระหว่างประเทศ คำพิพากษาของศาล และเอกสารอื่น ทั้งที่อยู่ในรูปเอกสารกระดาษและที่อยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จากเว็บไซต์ที่น่าเชื่อถือในอินเทอร์เน็ต เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ประเด็นปัญหาและเสนอแนวทางแก้ไขอย่างเหมาะสม เพื่อเป็นแนวทางในการใช้กฎหมายและการปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกันเป็นระบบตามมาตรฐานสากล



## ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ได้ทราบถึงหลักการความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เหตุยกเว้นความรับผิดชอบ การจำกัดความรับผิดชอบ และเหตุที่ไม่อาจจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
๒. ได้ทราบถึงหลักการการปรับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ในส่วนบทบัญญัติการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง
๓. ได้ทราบถึงแนวทางการปัญหาในการปรับใช้บทบัญญัติการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหานั้น

## คำจำกัดความ

หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน	หมายถึง	สินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศ มาจากคำว่า “Special Drawing Rights หรือ SDRs ซึ่งกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund หรือ IMF) เป็นผู้กำหนดขึ้นเมื่อปี ค.ศ. ๑๙๖๙ เป็นเสมือนเงินทุนสำรองเพื่อเสริมหรือแทนสินทรัพย์สำรองประเภทอื่นของประเทศสมาชิก มูลค่าของ SDRs จะถูกกำหนดการคำนวณอ้างอิงจากตะกร้าเงินตรา ๕ สกุล ได้แก่ ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ยูโร หยวน เยน และปอนด์สเตอร์ลิง
------------------------	---------	--

## บทที่ ๒

# หลักกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัด ความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญารับขนของ ระหว่างประเทศรูปแบบเดียว

## หลักกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่ง

การขนส่งของระหว่างประเทศเป็นการขนส่งของเป็นการขนส่งจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง เมื่อมีการว่าจ้างให้ผู้ขนส่งรับมอบของจากผู้ว่าจ้างหรือบุคคลหนึ่งบุคคลใด ณ สถานที่ใดในประเทศหนึ่งตามที่ตกลงกัน ขนส่งไปส่งมอบแก่บุคคลหนึ่งบุคคลใด ณ สถานที่ปลายทางในอีกประเทศหนึ่งตามที่ตกลงกัน ก็เกิดนิติสัมพันธ์ทางสัญญาที่เรียกโดยทั่วไปว่า “สัญญารับขนของระหว่างประเทศ” หรือ “สัญญาขนส่งประเทศ” อันเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่ผู้ขนส่งเป็นคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีหน้าที่ขนส่งของจากต้นทางไปยังปลายทางตามที่ตกลงกัน ส่วนผู้ว่าจ้างที่อาจเรียกว่าเป็นผู้ส่ง หรือผู้ตราส่ง มีหน้าที่ชำระค่าจ้างหรือค่าระวางพาหนะเป็นการตอบแทน หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่หรือปฏิบัติหน้าที่ไม่ครบถ้วนย่อมต้องมีความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อคู่สัญญาหรือบุคคลอื่นผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกฎหมาย การขนส่งของระหว่างประเทศโดยทั่วไปอาจมีได้ ๕ รูปแบบ (Mode) ดังนี้

๑. การขนส่งทางทะเล
๒. การขนส่งทางอากาศ
๓. การขนส่งทางถนน
๔. การขนส่งทางรถไฟ และ
๕. การขนส่งทางท่อ

ด้วยการขนส่งแต่ละรูปแบบมีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกัน กฎหมายที่ใช้บังคับสำหรับความรับผิดของผู้ขนส่งในการขนส่งแต่ละรูปแบบจึงอาจแตกต่างกันเพื่อให้เหมาะสมและความเป็นธรรมสำหรับทั้งผู้ขนส่งและผู้ให้บริการขนส่ง การขนส่งของระหว่างประเทศซึ่งตามปกติมีระยะทางไกลกว่าการขนส่งภายในประเทศย่อมจะมีบทบัญญัติเฉพาะเพื่อใช้บังคับแก่การขนส่งรูปแบบนั้นๆ สำหรับประเทศไทย ก่อนปี ๒๕๓๔ ไม่มีกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของระหว่างประเทศหรือสัญญาขนส่งของระหว่างประเทศโดยเฉพาะ คงมีกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งของผู้ขนส่งในฐานะคู่สัญญาอยู่ ๒ ฉบับ คือ

๑. การขนส่งทางรถไฟ มีพระราชบัญญัติจัดการรถไฟแลทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔ ซึ่งยังเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับมาจนถึงปัจจุบัน มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางรถไฟดังนี้

มาตรา ๕๐ “ข้อที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชอบ ในการที่ผู้โดยสารต้องบาดเจ็บเสียหายก็ดี หรือว่าครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้า ซึ่งรับบรรทุกนั้นแตกหักสูญหายก็ดี หรือว่าการบรรทุกส่งนั้นชำไปก็ดี ท่านให้บังคับตามพระราชกำหนดกฎหมายส่วนแพ่ง ว่าด้วยการบรรทุกส่ง เว้นไว้แต่จะต้องด้วยบทมาตราดังจะกล่าวต่อไปในพระราชบัญญัตินี้ จึงให้ใช้บทมาตรานั้น ๆ บังคับ”

มาตรา ๕๓ “กรมรถไฟแผ่นดินต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย ในการที่ครุภาระ ห่อวัตถุ หรือสินค้าซึ่งได้รับจดลงบัญชีประกันนั้นเป็นอันตรายสูญหาย หรือว่าส่งเนิ่นชำไป เว้นไว้แต่จะพิสูจน์ได้ว่า การที่สูญหรือเสียหาย หรือเนิ่นชำนั้นเป็นด้วยพลาดิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งวัตถุ นั้นเอง หรือเป็นด้วยการชำรุดที่มัดห่อวัตถุนั้นๆ”

สรุปได้ว่าผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ คือ กรมรถไฟแผ่นดิน หรือการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน ต้องรับผิดชอบในกรณีที่ขนส่งสูญหาย เสียหายหรือมีการส่งมอบชกชำ และเนื่องจากจนถึงปัจจุบันผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทยก็มีเฉพาะการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจเท่านั้น กฎหมายจึงกำหนดความรับผิดชอบเฉพาะแต่การรถไฟแห่งประเทศไทยเท่านั้น ถ้าพิจารณาเฉพาะตามพระราชบัญญัติฉบับนี้อาจมีปัญหว่าผู้ขนส่งผู้เข้าทำสัญญารับขนส่งของทางรถไฟกับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งที่เป็นเอกชน ไม่ได้มีทางรถไฟหรือดำเนินกิจการรถไฟของตนเอง โดยรับจ้างและได้ว่าจ้างการรถไฟแห่งประเทศไทยอีกต่อหนึ่ง หากของที่ขนส่งเสียหาย สูญหาย หรือมีการส่งมอบชกชำในช่วงการขนส่งทางรถไฟ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้เข้าทำสัญญานั้นจะเป็นอย่างไร เพราะพระราชบัญญัตินี้กล่าวถึงความรับผิดชอบของกรมรถไฟแผ่นดินซึ่งคือการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบันเท่านั้น

๒. การขนส่งรูปแบบอื่น มีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งโดยทั่วไปในมาตรา ๖๑๖ ที่บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชกชำ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชกชำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง” ไม่ได้จำกัดว่าใช้บังคับแก่การขนส่งรูปแบบใดและไม่ได้บัญญัติไว้ว่าใช้บังคับเฉพาะสัญญารับขนส่งของหรือสัญญาขนส่งของในประเทศ เว้นแต่การรับขนส่งของทางรถไฟของรัฐ การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ และการขนส่งทางทะเล โดยมาตรา ๖๐๙ บัญญัติว่า “การรับขนส่งของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ รับขนส่งของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

กรมไปรษณีย์โทรเลขตามมาตรานี้ต่อมาเปลี่ยนเป็น การสื่อสารแห่งประเทศไทย และสุดท้ายคือบริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด ในปัจจุบัน การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์อยู่ในบังคับของไปรษณีย์นิเทศซึ่งออกตามพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช ๒๔๗๗ เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๒๓๖๕/๒๕๓๐ การสื่อสารแห่งประเทศไทยจำเลยที่ ๑ รับฝากสินค้าทับทิมเจียรระโนราคาหกแสนบาทเศษจากโจทก์ แล้วให้บริษัทการบินจำเลยที่ ๒ เป็นผู้ส่งถึงไปรษณีย์บรรจุสินค้านั้นจนถึงเมืองปลายทางในต่างประเทศ โดยโจทก์ประกันภัยการขนส่งสินค้านี้ดังกล่าวไว้กับผู้ร้องสอด ปรากฏว่าสินค้าสูญหาย เมื่อการฝากส่งสินค้าของโจทก์เป็นลักษณะไปรษณีย์ภัณฑ์ลงทะเบียนประเภทจดหมายรับประกันโจทก์ขอให้รับประกันไว้เป็นจำนวนเงิน ๓,๙๕๐ บาท

หรือ ๕๐๐ แพรงก์ทองซึ่งเป็นอัตราสูงสุดที่จำเลยที่ ๑ จะรับประกันได้ จำเลยที่ ๑ จึงต้องรับผิดชอบตามจำนวนที่รับประกันไว้ แม้จะมีการแจ้งราคาไว้ในแบบพิมพ์ที่ปิดไว้ที่ไปรษณีย์ภัณฑ์เพื่อประโยชน์ของโจทก์ทางศุลกากร ก็มีใช้การระบุแจ้งราคาต่อจำเลยที่ ๑ จำเลยที่ ๑ จึงไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พ.ศ. ๒๔๗๗ มาตรา ๓๐

การขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่ของการสื่อสารแห่งประเทศไทยจำเลยที่ ๑ มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นพิเศษ จะนำบทบัญญัติเรื่องรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ๘ หมวด ๑ มาใช้บังคับแก่จำเลยที่ ๑ ไม่ได้ดังนั้น จำเลยที่ ๒ ซึ่งมีนิติสัมพันธ์เฉพาะกับจำเลยที่ ๑ จึงมิใช่ผู้ขนส่งหลายคนหรือหลายทอด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๖๑๘ และโจทก์ซึ่งไม่มีนิติสัมพันธ์กับจำเลยที่ ๒ จึงไม่มีสิทธิเรียกร้องให้จำเลยที่ ๒ รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน

สำหรับการรับขนของทางทะเลก่อนพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ออกมาใช้บังคับ ยังไม่มีกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเลโดยตรงเลย ในการปรับใช้กฎหมายแก่สัญญารับขนของทางทะเลในช่วงเวลานั้น ศาลฎีกานำบทบัญญัติเรื่องรับขนของในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับในฐานะที่เป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งตามมาตรา ๔ ที่บัญญัติว่า “กฎหมายนั้น ต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ

เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นว่านั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป” เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๙๓๗/๒๕๓๙ การใช้กฎหมายปรับแก้คดีนั้นต้องใช้กฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่ในขณะที่เกิดข้อพิพาทปรับแก้คดี ขณะเกิดเหตุข้อพิพาทคดีนี้ในปี ๒๕๓๓ พ.ร.บ. การรับขน-ของทางทะเล พ.ศ.๒๕๓๔ ยังมีได้ประกาศใช้ จึงนำ พ.ร.บ.ดังกล่าวมาปรับแก้คดีนี้หาได้ไม่ ข้อพิพาทคดีนี้เกิดจากการรับขนของทางทะเล กรณีจึงต้องนำ ป.พ.พ.มาตรา ๖๐๙ วรรคสอง ซึ่งใช้บังคับอยู่ในขณะเกิดข้อพิพาทมาปรับแก้คดี แต่เนื่องจากขณะนั้นไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลบังคับใช้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖๐๙ วรรคสอง ทั้งไม่ปรากฏจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นในเรื่องดังกล่าว จึงต้องนำ ป.พ.พ. บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน มาตรา ๖๑๘ อันเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับแก้คดี ตาม ป.พ.พ. มาตรา ๔ วรรคสอง

นอกจากผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญาตามสัญญารับขนของจะต้องรับผิดชอบในกรณีของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกซ้ำ ตามมาตรา ๖๑๖ แล้ว กรณีการขนส่งที่มีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ผู้ขนส่งที่ได้เป็นคู่สัญญารับขนของกับผู้ส่งหรือผู้ตราส่งก็ยังคงรับผิดชอบต่อผู้ใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีที่ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกซ้ำดังกล่าวด้วย โดยตามมาตรา ๖๑๘ บัญญัติว่า “ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บอบสลาย หรือส่งชกซ้ำ” หมายความว่าให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นต้องร่วมกันรับผิดชอบ โดยไม่ต้องคำนึงว่าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นจะเกิดขึ้นในช่วงของผู้ขนส่งรายใด บทบัญญัติมาตรานี้ถือได้ว่าเป็นข้อยกเว้นหลัก Privity Of Contract ที่ปกติถือว่าเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้นที่มีสิทธิบังคับให้คู่สัญญาปฏิบัติตามสัญญาหรือชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อ

ความเสียหายเนื่องจากการปฏิบัติผิดสัญญาได้ แต่ก็คงเนื่องจากวัตถุประสงค์ที่จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ให้บริการขนส่งนั่นเอง

ในส่วนการรับขนของทางอากาศ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้มีบทบัญญัติกล่าวถึงไว้โดยเฉพาะ ดังนั้น ก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ จะออกมาใช้บังคับ ศาลฎีกาได้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง รับขน มาปรับใช้แก่สัญญารับขนของทางอากาศโดยตรงตลอดมา ไม่ได้ถือว่าเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งเช่นการรับขนของทางทะเล เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๑๓๖/๒๕๕๐ การรับขนของทางอากาศเป็นการขนส่งประเภทหนึ่ง จึงต้องนำ ป.พ.พ. มาตรา ๖๒๕ มาใช้บังคับ ซึ่งตามมาตรา ๖๒๕ บัญญัติว่า “ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น” ดังนั้น ปัญหาว่าจำเลยที่ ๒ ซึ่งเป็นผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพียงใด จึงต้องวินิจฉัยตามบทกฎหมายดังกล่าว

บทบัญญัติกฎหมายทั้งสองฉบับดังกล่าวมีหลักการเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทำนองเดียวกัน คือ บัญญัติถึงความรับผิดของผู้ขนส่งไว้โดยเฉพาะในกรณีที่ของที่รับขนส่งสูญหายเสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ทั้งที่การปฏิบัติผิดสัญญาของผู้ขนส่งอาจมีในกรณีอื่นด้วย เช่น กรณีที่ผู้ขนส่งไม่ไปรับมอบของที่ขนส่งตามสัญญา หรือกรณีที่ผู้ขนส่งส่งมอบของที่ปลายทางให้แก่บุคคลอื่นที่ไม่ใช่บุคคลที่ตกลงกันไว้ตามสัญญา ความรับผิดเนื่องจากการปฏิบัติผิดสัญญาในกรณีอื่น จึงอยู่ในบังคับของบทบัญญัติทั่วไปในเรื่องนิติกรรม สัญญา และหนี้

ต่อมาประเทศไทยมีการออกกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การรับขนของระหว่างประเทศ สำหรับการขนส่งในแต่ละรูปแบบ ซึ่งกฎหมายแต่ละฉบับก็มีบทบัญญัติถึงกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดดังนี้

๑. การรับขนของทางทะเล มีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ออกมาใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเล ในส่วนความรับผิดของมีบทบัญญัติหลักอยู่ในมาตรา ๓๙ วรรคหนึ่ง ว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือการส่งมอบชักช้าอันได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน

พระราชบัญญัตินี้แบ่งผู้ขนส่งออกเป็น ๒ ประเภท คือ ผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งอื่น มีความหมายและความรับผิดแตกต่างกันกล่าวคือ “ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ ส่วน “ผู้ขนส่งอื่น” หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปทีทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมืองพิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการ

ส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าแห่งของที่รับขนส่ง แม้ผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งของที่ตนรับขนส่ง ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าแห่งของนั้น และจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนนั้นด้วย (พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล, ๒๕๓๔: มาตรา ๔๓) ส่วนผู้ขนส่งอื่นจะรับผิดชอบก็ต่อเมื่อเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าแห่งนั้นเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายเท่านั้น (พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล, ๒๕๓๔ : มาตรา ๔๔) หากเหตุเกิดช่วงที่ผู้ขนส่งอื่นไม่ได้รับมอบหมายให้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่นก็ไม่ต้องรับผิดชอบ และถ้าผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกัน กฎหมายให้รับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม (พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล, ๒๕๓๔, มาตรา ๔๕)

บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นตามพระราชบัญญัตินี้ก็เป็นกรณียกเว้นหลัก Privity of Contract เช่นเดียวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดที่ไม่ได้เป็นคู่สัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๖๑๘ ต่างกันที่ตามพระราชบัญญัตินี้จำกัดให้รับผิดชอบเฉพาะในช่วงการขนส่งที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายเท่านั้น

๒. การรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ มีพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ ออกมาใช้บังคับแก่สัญญาการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ โดยมีบทบัญญัติหลักเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในมาตรา ๒๘ ซึ่งบัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ในการที่ของสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชก้า ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบจนถึงเวลาที่ได้นำส่งมอบของนั้น

พระราชบัญญัตินี้ก็แบ่งผู้ขนส่งออกเป็น ๒ ประเภท ทำนองคล้ายกับพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ คือ ผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง มีความหมายและความรับผิดชอบแตกต่างกัน กล่าวคือ “ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบธุรกิจการรับขนส่งของทางถนนเพื่อค่าระวางโดยทำสัญญาการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง ส่วน “ผู้ขนส่งช่วง” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนส่งตามสัญญาการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่งและให้หมายความรวมถึงลูกจ้างตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง และบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งช่วงได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการรับขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดก็ตาม ในส่วนความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง แม้เหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้า ไม่ได้เกิดในช่วงที่ผู้ขนส่งเป็นผู้ครอบครองขนส่งของตนเอง ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง (พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ, ๒๕๕๖ : มาตรา ๓๐) จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัตินี้ไม่ได้มีบทบัญญัติยกเว้นหลัก Privity of Contract ให้ผู้ขนส่งช่วงต้องรับผิดชอบโดยตรงตามสัญญาการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศต่อผู้มีสิทธิใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญา เช่นผู้ขนส่งอื่นในพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ดังนั้น การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ขนส่งช่วงย่อมต้องอาศัยมูลละเมิด ไม่อาจอาศัยสิทธิตามสัญญาการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศโดยตรง เพราะผู้ขนส่งช่วงไม่ใช่คู่สัญญา อย่างไรก็ตาม การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ มีบทบัญญัติให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิ

เรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด โดยลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย (พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ, ๒๕๕๖: มาตรา ๓๘)

๓. การรับขนของทางอากาศ มีพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ออกมาใช้บังคับแก่ทั้งสัญญารับขนคนโดยสารทางอากาศระหว่างประเทศและสัญญารับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ และยังใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศในประเทศโดยอนุโลมด้วย (พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ, ๒๕๕๘ : มาตรา ๕๗) โดยมีบัญญัติหลักเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ (พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ, ๒๕๕๘ : มาตรา ๓๗) และในกรณีที่เกิดความล่าช้าในการรับขนของทางอากาศ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย (พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ, ๒๕๕๘ : มาตรา ๓๘)

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๓ แบ่งผู้ขนส่งออกเป็น ๓ ประเภท คือ ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งตามสัญญา และผู้ขนส่งตามความเป็นจริง โดยมีความหมายและความรับผิดแตกต่างกัน กล่าวคือ “ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนทางอากาศเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และให้หมายความรวมถึงบุคคลซึ่งรับขนคนโดยสาร สัมภาระ หรือของทางอากาศโดยอากาศยาน ส่วน “ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขนทางอากาศกับคนโดยสารผู้ตราส่ง หรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของคนโดยสารหรือผู้ตราส่ง สำหรับ “ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งดำเนินการรับขนทางอากาศตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา

แม้ผู้ขนส่งตามสัญญาไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการรับขนของทางอากาศเองตลอดทั้งเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางตามสัญญา ผู้ขนส่งตามสัญญายังคงต้องรับผิดในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้าที่เกิดขึ้นตลอดเส้นทางของการขนส่ง ส่วนผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้รับผิดเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น (พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ, ๒๕๕๘ : มาตรา ๔๘) นอกจากนี้ การกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย (พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ, ๒๕๕๘ : มาตรา ๔๙) บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงตามพระราชบัญญัตินี้มีลักษณะคล้ายกับความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.๒๕๓๔ คือ แม้ไม่เป็นผู้สัญญา ก็อาจต้องรับผิดโดยตรงต่อผู้มีสิทธิเรียกร้องตามสัญญารับขนของทางอากาศ โดยถือเป็นการรับผิดตามสัญญาโดยผลของกฎหมาย อันเป็นบทบัญญัติที่ยกเว้นหลัก Privity Of Contract เช่นเดียวกัน

มีข้อสังเกตว่า บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งในกฎหมายต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น เน้นเฉพาะกรณีที่ของที่รับขนส่งสูญหาย หรือเสียหาย หรือมีการส่งมอบล่าช้า ไม่ได้ครอบคลุม

การไม่ปฏิบัติผิดสัญญา รับขนของในกรณีอื่น เช่น กรณีที่ผู้ขนส่งไม่ไปรับมอบของที่ส่งตามสัญญา หรือกรณีที่ผู้ขนส่งส่งมอบของที่ปลายทางให้แก่บุคคลอื่นที่ไม่ใช่บุคคลที่ตกลงกันไว้ตามสัญญาตามที่กล่าวแล้วข้างต้น แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า การปฏิบัติผิดสัญญากรณีอื่นนี้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด ผู้ขนส่งยังคงรับผิดในความเสียหายเนื่องจากการผิดนัดผิดสัญญาเพียงแต่บทบัญญัติที่จะนำมาใช้บังคับในกรณีดังกล่าว ไม่ใช่กฎหมายต่างๆที่ใช้บังคับแก่การรับของระหว่างประเทศในรูปแบบนั้นๆ โดยเฉพาะ แต่เป็นกรณีที่น่าบทบัญญัติกฎหมายลักษณะนิติกรรม สัญญา และหนี้ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาใช้บังคับ

สำหรับการรับขนของทางรถไฟแต่แรกผู้ดำเนินกิจการ คือ กรมรถไฟจนถึงปัจจุบันก็ยังไม่มีความหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญา รับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศโดยเฉพาะ และในส่วนของ การขนส่งทางท่อปัจจุบันก็ยังไม่มีความหมายที่ใช้บังคับโดยเฉพาะสำหรับสัญญา รับขนของทางท่อ

## หลักกฎหมายเกี่ยวกับเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

แม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในกรณีที่รับขนส่งสูญหาย หรือเสียหาย หรือมีการส่งมอบล่าช้า ที่มีสาเหตุเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งหรือในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แต่กฎหมายก็ยังมีบทบัญญัติกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่ว่าเป็นการขนส่งภายในประเทศหรือการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งอาจแยกพิจารณาตามกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การขนส่งแต่ละรูปแบบได้ดังนี้

๑. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องรับขนของ ซึ่งใช้บังคับแก่สัญญา รับขนของภายในประเทศที่ไม่อยู่ในบังคับกฎหมายโดยเฉพาะอื่น บัญญัติถึงเหตุยกเว้นความรับผิดหลักของผู้ขนส่งไว้ ๓ ประการ กล่าวคือ (๑) เหตุสุดวิสัย (๒) สภาพแห่งของนั่นเอง หรือ (๓) ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓, ๒๔๗๑ : มาตรา ๖๑๖) และยังมีเหตุยกเว้นพิเศษในกรณีการรับขนเงินทองตรา ธนบัตร ธนาकारบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี และของมีค่าอย่างอื่น หากว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่งไม่ได้บอกราคาหรือสภาพแห่งของไว้ในขณะที่ส่งมอบของแก่ผู้ขนส่ง (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓, ๒๔๗๑ : มาตรา ๖๒๔)

๒. พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔ มาตรา ๕๓ ซึ่งใช้บังคับแก่สัญญา รับขนของทางรถไฟ บัญญัติถึงเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ ๓ ประการ เช่นกัน กล่าวคือ (๑) พลาตีสัย หรือ (๒) เกิดแต่สภาพแห่งวัตถุนั่นเอง หรือ (๓) เป็นด้วยการชำรุดที่มัดห่อวัตถุ นั้น ๆ

๓. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งใช้บังคับแก่สัญญา รับขนของทางทะเล บัญญัติถึงเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้หลายข้อหลายเหตุดังนี้

๓.๑ ถ้าเกิดความบกพร่องเกี่ยวกับตัวเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ คนประจำเรือ รวมทั้งส่วนระวางบรรทุกของเรือ หลังจากบรรทุกของลงเรือหรือหลังเรือออกเดินทางแล้ว แต่ผู้ขนส่งได้จัดการแก้ไขข้อบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดตามวิสัยของผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น (พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล, ๒๕๓๔ : มาตรา ๕๑) มากกว่ากฎหมายฉบับอื่น เนื่องจากการจัดทำกฎหมายฉบับนี้ได้นำบทบัญญัติจากอนุสัญญาระหว่างประเทศ



๓.๒ เหตุสุจริตวิสัย

๓.๓ ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้

๓.๔ สงครามหรือการต่อสู้ของกองกำลังติดอาวุธ

๓.๕ สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้ายหรือการก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง

๓.๖ การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งการยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง

๓.๗ การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ

๓.๘ การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลະงาน หรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ท่าเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือ

๓.๙ การกระทำของโจรสลัด

๓.๑๐ ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือรวมมัดไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ

๓.๑๑ สภาพแห่งของนั้นเอง

๓.๑๒ ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบการอาชีพตรวจเรือ

๓.๑๓ ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง

๓.๑๔ เหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล, ๒๕๓๔ : มาตรา ๕๒ (๑) - (๑๓))

๓.๑๕ เหตุอันเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่า อัคคีภัยนั้นเกิดขึ้นจากความผิด หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง (พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล, ๒๕๓๔ : มาตรา ๕๓)

๓.๑๖ เหตุอันเป็นผลจากการใช้มาตรการต่างๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัย หรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าว (พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล, ๒๕๓๔ : มาตรา ๕๔)

๓.๑๗ เหตุอันเป็นผลจากการใช้มาตรการทั้งปวง เพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ถ้ามี (พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล, ๒๕๓๔ : มาตรา ๕๕)

๓.๑๘ เหตุอันเป็นผลจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต หรือจากสภาพของสัตว์นั้นเอง ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต ถ้าพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้นโดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้แก่ตนแล้ว และ ในพฤติการณ์แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ อาจเกิดจากภัยหรือสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่า การสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชกซ้ำไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง (พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล, ๒๕๓๔ : มาตรา ๕๖)

๓.๑๙ ถ้าของที่ขนส่งเป็นเงินตรา ธนาकारบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณีหรือของมีค่าอย่างอื่นผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหายหรือเสียหายแห่งของดังกล่าว เว้นแต่ผู้ส่งของจะได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและราคาของนั้นในเวลาที่น่าขอมาขอให้ ในกรณีที่แจ้งราคาของไว้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกินราคาที่แจ้งไว้ (พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล, ๒๕๓๔ : มาตรา ๕๗)

เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาการรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัตินี้มีหลายข้อเนื่องจากบทบัญญัติเหล่านี้ที่มาจากหลายแหล่ง ทั้งจากอนุสัญญาระหว่างประเทศอันได้แก่อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับใบตราส่ง (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading หรือ Hague Rules) พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับใบตราส่ง (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading หรือ Hague-Visby Rules) และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล (United Nations Convention on Carriage of Goods by Sea หรือ Hamburg Rules) จากกฎหมายภายในของต่างประเทศของหลายประเทศ และจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (กมลชนก สุทธิวาทนฤพุมิ, ๒๕๔๑ : หน้า ๓๕๖ - ๓๕๗) และการขนส่งทางทะเลมีหลักกฎหมายโดยเฉพาะแตกต่างจากการขนส่งรูปแบบอื่น

๔. พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๓๒ ซึ่งใช้บังคับแก่สัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศบัญญัติเกี่ยวกับเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ดังนี้

๔.๑ เหตุสุดวิสัย

๔.๒ สภาพแห่งของนั่นเอง

๔.๓ การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

๔.๔ การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งหรือของผู้ขนส่งช่วง อันเป็นบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบ

และมาตรา ๓๓ บัญญัติถึงกรณีที่มีสินค้ามีสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีต่อไปนี้

๔.๕ ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสม อันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย

๔.๖ ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจนหรือให้ครบถ้วน

๔.๗ การใช้รถที่ไม่มีวัสดุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จัดแจ้งในใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย

๔.๘ การยกขน การบรรจุ การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่งหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

๔.๙ การขนส่งของที่ง่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหัก เป็นสนิม เปื้อนเปื้อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว หรือ

๔.๑๐ การรับขนปศุสัตว์ โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำ รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว

๕. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๓๗ วรรคหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางอากาศบัญญัติถึงเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ดังนี้

๕.๑ ความชำรุดบกพร่อง คุณภาพ หรือการเสื่อมสภาพแห่งของนั้นเอง

๕.๒ การบรรจุหีบห่อที่บกพร่องแห่งของนั้น ซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นที่มีใช้ผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

๕.๓ การปฏิบัติการทางสงครามหรือการขัดแย้งทางอาวุธ

๕.๔ การกระทำของเจ้าหน้าที่ซึ่งปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวกับการนำของเข้า การนำของออกหรือการนำของผ่านแดน

## หลักกฎหมายเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ตามปกติการรับผิดเนื่องจากการผิดสัญญาในสัญญาโดยทั่วไป คู่สัญญาที่เป็นฝ่ายผิดสัญญาจะต้องรับผิดตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่สำหรับสัญญารับขนของซึ่งเป็นสัญญาต่างตอบแทนอย่างหนึ่ง การกำหนดราคาค่าระวางพาหนะในการขนส่งของมักกำหนดโดยอัตราจากปริมาตรหรือน้ำหนักแห่งของที่ขนส่ง และระยะทางที่ขนส่ง ไม่ได้กำหนดจากราคาแห่งของ ทั้งในการขนส่งที่ต้องมีการเดินทางย่อมมีความเสี่ยงต่อวินาศภัยที่จะเกิดแก่ของที่ขนส่ง หากผู้ขนส่งต้องรับผิดเต็มจำนวนราคาของที่สูญหายหรือเสียหายเมื่อเทียบกับค่าระวางที่ได้รับตอบแทนอาจดูจะไม่เป็นธรรมต่อผู้ขนส่งนัก เช่น ของที่ขนส่งราคา ๑๐๐,๐๐๐ บาท ผู้ขนส่งอาจได้รับค่าระวางพาหนะที่ขนส่งเพียง ๑,๐๐๐ บาท เป็นต้น นอกจากนี้ ในการกำหนดค่าระวางพาหนะผู้ขนส่งต้องคิดคำนวณจากค่าใช้จ่ายต่างๆ ส่วนกำไร รวมถึงจำนวนความรับผิดที่ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดเนื่องจากของที่ขนส่งอาจ

สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบซักรหัส ซึ่งถือเป็นเรื่องไม่ปกติที่อาจเกิดขึ้นได้เป็นปกติในการขนส่งของ ที่ต้องคำนวณจากสถิติที่ผ่านมา ถ้าผู้ขนส่งคำนวณค่าระวางพาหนะจากจำนวนความรับผิดโดยไม่จำกัดจำนวน ค่าระวางพาหนะที่ผู้ขนส่งกำหนดย่อมจะต้องสูงกว่ากรณีที่ผู้ขนส่งสามารถจำกัดจำนวนความรับผิดได้ หากผู้ขนส่งต้องรับผิดไม่จำกัดจำนวนย่อมมีผลให้ค่าระวางทั้งระบบสูงขึ้นก็คือค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการขนส่งของทุกรายสูงขึ้นแม้ว่าของที่ขนส่งจะไม่สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบซักรหัสก็ตาม ซึ่งไม่ผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม ถ้าจะมองในมุมของผู้ใช้บริการขนส่งของซึ่งอาจเห็นว่าไม่เป็นธรรมที่จะไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหายเต็มตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ก็มีทางแก้ไขในระบบอยู่แล้ว คือ การประกันวินาศภัยสำหรับของที่ขนส่ง ผู้ใช้บริการขนส่งของสามารถทำประกันภัยของที่ขนส่งนั้นกับบริษัทประกันภัยโดยยอมเสียค่าเบี้ยประกันภัยจำนวนหนึ่ง เพื่อเป็นการประกันความเสี่ยงภัย หากเกิดวินาศภัยแก่ของที่ขนส่งภายใต้เงื่อนไขตามสัญญาประกันภัย บริษัทประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยย่อมต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ย่อมเป็นการชดเชยหรือบรรเทาความเสียหายนั้นได้ ดังนั้น ในอนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งของระหว่างประเทศทุกฉบับจึงมีบทบัญญัติจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งทั้งสิ้น กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของจึงมักมีบทบัญญัติจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งเช่นเดียวกัน สำหรับประเทศไทยในปัจจุบันมีกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของหลายฉบับดังที่ได้กล่าวแล้ว ส่วนใหญ่จะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งโดยตรง มีเพียงบางฉบับที่ยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังนี้

๑. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง รับขน ไม่ได้มีบทบัญญัติที่ให้จำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งไว้โดยกฎหมาย แต่ก็ได้ห้ามมิให้คู่สัญญาตกลงจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยต้องให้ได้ความว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่งได้ตกลงไว้โดยชัดแจ้งเท่านั้น หากเป็นเพียงข้อความที่ปรากฏในใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้น ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่ง โดยไม่ปรากฏว่าผู้ส่งได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง ข้อความเช่นนั้นจะเป็นโมฆะ (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, ๒๔๗๑ : มาตรา ๖๒๕) คือไม่มีผลบังคับได้

อีกกรณีหนึ่งที่น่าจะเป็นการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง คือ กรณีการรับขนของมีค่าตามมาตรา ๖๒๐ ที่โดยหลักแล้วผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการสูญหาย บุกสลาย หรือมีการส่งมอบล่าช้า เว้นแต่ผู้ส่งได้บอกราคาหรือสภาพแห่งของให้ผู้ขนส่งทราบในขณะที่ส่งมอบของแก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งที่ทราบราคาหรือสภาพแห่งของที่รับขนนั้นย่อมต้องรับผิดในการสูญหาย บุกสลาย หรือมีการส่งมอบล่าช้าตามมาตรา ๖๒๖ เพียงแต่จำกัดจำนวนความรับผิดไว้ไม่เกินจำนวนที่ผู้ส่งแจ้งแก่ผู้ขนส่งไว้ แม้ว่าจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าของที่ขนส่งมีราคาสูงกว่าราคาที่แจ้งนั้นก็ตาม

๒. พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔ แม้จะเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของที่เก่าแก่ที่สุดของไทย ที่ยังมีผลใช้บังคับอยู่ ก็มีบทบัญญัติจำกัดจำนวนความรับผิดไว้ในหลายลักษณะดังนี้

๒.๑ ข้อที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชดเชยค่าครุการะ ห่อวัตถุหรือสินค้าอันได้จดลงบัญชีประกันบรรทุกส่งไป หรือฝากไว้เป็นอันตรายสูญหายนั้น มีเขตจำกัดดังนี้ คือ ห่อหนึ่งเป็นเงินไม่เกิน ๑๐๐ บาท ถ้าว่าเหมาบรรทุกครั้งคันรถไม่เกิน ๔๐๐ บาท และถ้าว่าเหมาบรรทุกทั้งคันรถไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท (พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง, ๒๔๖๔ : มาตรา ๕๕)

๒.๒ ข้อที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชอบใช้ราคาสัตว์ที่บรรทุกส่งไปเป็นอันตรายสูญหายนั้น มีเขตจำกัดดังนี้ คือ ค่าจ้างเชือกหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐๐ บาท ค่ามัดตัวหนึ่งไม่เกินกว่า ๑๐๐ บาท ค่าลา ล่อ หรือปศุสัตว์ชนิดที่มีเขตตัวหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐ บาท ค่าแพะ แกะ สุกร สุนัข หรือสัตว์ชนิดอื่นตัวหนึ่งไม่เกินกว่า ๒๐ บาท (พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง, ๒๔๖๔ : มาตรา ๕๖)

๒.๓ ข้อที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชอบใช้คาร์ถ ล้อเลื่อนที่บรรทุกส่งไปเป็นอันตรายสูญหายนั้น มีเขตจำกัดดังนี้ คือ คาร์ถจักรสำหรับลากหรือรยยนต์คันหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐๐ บาท คาร์ถ เกวียน หรือรถบรรทุกของคันหนึ่งไม่เกินกว่า ๒๕๐ บาท คาร์ถจกรยานยนต์สองล้อหรือสามล้อคันหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐ บาท คาร์ถ ล้อเลื่อนอย่างอื่นคันหนึ่งไม่เกินกว่า ๑๐ บาท (พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง, ๒๔๖๔ : มาตรา ๕๗)

๓. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มีมาตรา ๕๘ เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ดังนี้

๓.๑ กรณีของที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้ผู้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เป็นจำนวน ๑๐,๐๐๐ บาท ต่อ ๑ หน่วยการขนส่ง หรือจำนวน ๓๐ บาท ต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของ ๑ กิโลกรัม แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน ถ้าคำนวณราคานั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดชอบไว้ ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

๓.๒ กรณีที่มีการส่งมอบของชักช้า ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล

๓.๓ กรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบทั้งกรณีของเสียหายและมีการส่งมอบชักช้าโดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิดชอบ ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินในกรณีที่ของที่ขนส่งเสียหาย

๔. พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๓๖ มีบทบัญญัติเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ดังนี้

๔.๑ ในกรณีที่รับขนสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละ ๘.๓๓ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

๔.๒ ในกรณีที่มีการส่งมอบชักช้า ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน

๕. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ดังนี้

๕.๑ ทั้งกรณีที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย และกรณีที่ของล่าช้า ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียง ๑๙ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ กิโลกรัม (พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ, ๒๕๕๘ : มาตรา ๓๙) อย่างไรก็ตาม จำนวนจำกัดความรับผิดชอบนี้ไม่กระทบถึงการพิพากษาของศาลที่จะให้มีการชำระค่าธรรมเนียมศาลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี พร้อมทั้งดอกเบี้ยให้แก่โจทก์ (พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ, ๒๕๕๘ : มาตรา

๔๑ พรรคหนึ่ง) เว้นแต่ในกรณีที่จำนวนค่าเสียหายที่ศาลพิพากษาให้แก่โจทก์ไม่เกินจำนวนเงินที่ผู้ชนส่งได้เสนอที่จะชำระให้แก่โจทก์เป็นหนังสือภายในระยะเวลาหกเดือนนับแต่วันที่เกิดเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย หรือก่อนวันยื่นฟ้องคดีถ้าได้ฟ้องคดีก่อนสิ้นระยะเวลาดังกล่าว โดยเมื่อคำนวณแล้ว โจทก์มีสิทธิได้รับไม่เกินจำนวนจำกัดความรับผิดดังกล่าว

๕.๒ ในการรับชดเชยซึ่งดำเนินการโดยผู้ชนส่งตามความเป็นจริง ยอดรวมของค่าเสียหายที่จะได้รับการชดเชยจากผู้ชนส่งตามสัญญาและผู้ชนส่งตามความเป็นจริง และจากลูกจ้างและตัวแทนของผู้ชนส่งดังกล่าวที่กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่จะได้รับจากผู้ชนส่งตามสัญญาหรือจากผู้ชนส่งตามความเป็นจริงภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้บุคคลที่กล่าวในมาตรานี้ไม่ต้องรับผิดในจำนวนที่เกินกว่าเกณฑ์จำกัดความรับผิดสำหรับบุคคลนั้น (พระราชบัญญัติการรับชดเชยทางอากาศระหว่างประเทศ, ๒๕๕๘ : มาตรา ๕๒)

## หลักกฎหมายเกี่ยวกับเหตุที่ไม่นำข้อจำกัดความรับผิดของผู้ชนส่งมาใช้บังคับ

แม้กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับชดเชยของส่วนใหญ่จะมีบทบัญญัติข้อจำกัดความรับผิดดังที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น แต่ก็ยังมีบทบัญญัติที่กำหนดเงื่อนไขให้เป็นข้อยกเว้นไม่นำข้อจำกัดความรับผิดมาใช้บังคับด้วย ดังต่อไปนี้

๑. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังที่ได้กล่าวแล้วข้างต้นว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีบทบัญญัติกำหนดข้อหรือจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ชนส่งไว้ คงมีเพียงบทบัญญัติในมาตรา ๖๒๕ ที่ให้ข้อความจำกัดความรับผิดของผู้ชนส่งที่ปรากฏในใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้น ซึ่งผู้ชนส่งออกให้แก่ผู้ส่งจะมีผลเป็นการจำกัดความรับผิดตามข้อความที่ปรากฏก็ต่อเมื่อผู้ส่งหรือผู้ตราส่งได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้งเท่านั้น อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นกรณีที่มีความตกลงโดยชัดแจ้งอันมีผลให้ข้อความจำกัดความรับผิดของผู้ชนส่งใช้บังคับได้ แต่หากว่าเหตุแห่งการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบล่าช้าของของที่ชนส่งเกิดขึ้นจากความจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ชนส่ง ข้อจำกัดความรับผิดนั้นก็ไมอาจใช้บังคับได้ ผู้ชนส่งคงต้องรับผิดเต็มตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นผลจากการบอบช้ำอุบัติเหตุทั่วไปในเรื่องสัญญาซึ่งได้แก่ มาตรา ๓๗๓ ซึ่งบัญญัติว่า “ความตกลงทำไว้ล่วงหน้าเป็นข้อความยกเว้นมิให้ลูกหนี้ต้องรับผิดเพื่อกลฉ้อฉลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนนั้น ท่านว่าเป็นโมฆะ” มาใช้บังคับ

๒. พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔ มีบทบัญญัติเหตุที่ไม่นำข้อจำกัดความรับผิดของผู้ชนส่งมาใช้บังคับดังนี้

๒.๑ กรณีที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชดเชยค่าครุภาระ ห่อวัตถุหรือสินค้าอันได้ตกลงบัญชีประกันบรรทุกส่งไป หรือฝากไว้เป็นอันตรายสูญหายนั้น ที่ในมาตรา ๕๕ พรรคหนึ่งให้จำกัดจำนวนความรับผิดไว้ห่อหนึ่งเป็นเงินไม่เกิน ๑๐๐ บาท ถ้าเหมาบรรทุกครั้งคันรถไม่เกิน ๔๐๐ บาท และถ้าเหมาบรรทุกทั้งคันรถไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท นั้น แต่หากผู้ส่งหรือผู้ฝากจะได้แจ้งจำนวนราคาและบอกสภาพแห่งของที่มีอยู่ในห่อหรือแห่งสินค้าที่ว่าเหมาบรรทุกครั้งคันรถ หรือเต็มทั้งคันรถนั้น และผู้ส่งหรือผู้ฝากได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มขึ้น ตามอัตราค่าประกันให้แก่พนักงานรถไฟผู้มีหน้าที่กรณีเช่นนี้ กรมรถไฟอาจต้องรับผิดจำนวนที่สูงเกินกว่าจำนวนความรับผิดดังกล่าว อย่างไรก็ตาม

พนักงานผู้นั้นมีสิทธิที่จะสอบสวนตรวจตราเพื่อให้รู้แน่ชัดของหรือสินค้าที่ส่งไปนั้นตรงกันจริงกับค่าที่ได้แจ้งไว้หรือไม่ เพื่อให้ไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าจำนวนความเสียหายที่แท้จริง

๒.๒ กรณีสัตว์มีชีวิตที่ขนส่งเป็นอันตรายสูญหายซึ่งมาตรา ๕๖ ได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของกรมรถไฟแผ่นดินไว้ดังกล่าวแล้ว จะไม่นำจำนวนจำกัดความรับผิดนั้นมาใช้บังคับหากว่าผู้ส่งได้แจ้งความเป็นลายลักษณ์อักษรให้ทราบในขณะที่นำมาส่งนั้นว่ามีราคาสูงกว่าอัตราที่วางไว้ข้างบนนี้ และทั้งได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มขึ้นตามอัตราค่าประกันนั้นด้วย

๒.๓ กรณีรถหรือล้อเลื่อนที่ขนส่งเป็นอันตรายสูญหายซึ่งมาตรา ๕๗ ได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของกรมรถไฟแผ่นดินไว้ดังกล่าวแล้ว จะไม่นำจำนวนจำกัดความรับผิดนั้นมาใช้บังคับหากว่าผู้ส่งจะได้แจ้งความให้ทราบเป็นลายลักษณ์อักษรในขณะที่นำมาส่งยังรถไฟนั้นว่ารถล้อเลื่อนนั้นมีราคาสูงกว่าอัตราที่วางไว้ข้างบนนี้ และทั้งได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มขึ้นตามอัตราค่าประกันนั้นด้วย

อย่างไรก็ตาม แม้จะเป็นกรณีที่มีเหตุไม่นำจำนวนจำกัดความรับผิดตามกฎหมายมาใช้บังคับ แต่หากกรมรถไฟแผ่นดินจะต้องใช้ราคาของที่ได้สูญหรือเสียหายไปโดยที่ผู้ส่งของได้ระบุแจ้งราคาไว้แล้ว ให้ถือว่า การที่ระบุแจ้งราคาไว้เป็นแต่เพียงข้อสันนิษฐานว่าของสิ่งนั้นคงมีราคาตามที่ได้ระบุแจ้งไว้จริง แต่ทั้งนี้ห้ามมิให้คิดค่าเสียหายให้เกินกว่ากำหนดราคาตามที่ได้ระบุแจ้งไว้เลย (พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง, ๒๔๖๔ : มาตรา ๕๘)

๓. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มีมาตรา ๖๐ เป็นบทบัญญัติที่กำหนดเหตุที่จะไม่นำข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับดังนี้

๓.๑ การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้

๓.๒ ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕๘ โดยระบุไว้ในใบตราส่ง

๓.๓ ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใดๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้ง หรือจัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น

๓.๔ ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีที่มีการแจ้งราคาของ ถ้าราคาที่คำนวณได้ต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่งให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น และถ้าราคาที่คำนวณได้

๔. พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๓๗ เป็นบทบัญญัติกำหนดเหตุยกเว้นไม่นำจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่กฎหมายมาใช้บังคับในกรณีต่อไปนี้

๔.๑ เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้มาก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของไว้มอบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบราคาที่เราแสดงไว้ในใบตราส่ง หรือตามส่วนที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่กรณี

๔.๒ เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษอันเนื่องจากของนั้นอาจสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้า ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอื่นซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ ไม่เกินจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

๔.๓ เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบช้ำช้า หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง

๕. พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ มีบทบัญญัติกำหนดเหตุที่ไม่นำจำนวนจำกัดความรับผิดชอบมาใช้บังคับดังนี้

๕.๑ ในขณะที่ส่งมอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับในการส่งมอบหีบห่อ ณ ถิ่นปลายทางและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระแล้วในกรณีที่ผู้ตราส่งได้บอกกล่าวและได้ชำระเงินเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระดังกล่าวแล้ว ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบชำระเงินจำนวนไม่เกินที่บอกกล่าวไว้ (พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ, ๒๕๕๘: มาตรา ๓๙ วรรคหนึ่ง ตอนท้าย และวรรคสอง) หมายความว่า หากผู้ตราส่งได้แจ้งราคาของที่ปลายทางและชำระเงินเพิ่มเติมแก่ผู้ขนส่งเพื่อให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบตามจำนวนความเสียหายที่แท้จริงแล้ว ผู้ขนส่งก็อาจต้องรับผิดชอบเป็นจำนวนซึ่งสูงกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวแล้ว แต่อย่างไรก็ไม่เกินจำนวนที่ผู้ตราส่งได้แจ้งไว้

๕.๒ ผู้ขนส่งตกลงจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของตนให้สูงกว่าจำนวนจำกัดตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนด เหตุยกจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎหมายที่ยกขึ้นมาในข้อนี้ แม้จะไม่ได้มีบัญญัติไว้โดยตรง แต่อาจแปลความได้โดยพิจารณาจากมาตรา ๔๒ ซึ่งบัญญัติว่า “ข้อกำหนดใด ๆ ในการรับขนของที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิดหรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดเช่นนั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้” กล่าวคือ ในการทำสัญญารับขนของทางอากาศ หากผู้ขนส่งตกลงกับผู้ตราส่งว่าจะจำกัดจำนวนความรับผิดเป็นจำนวนที่ต่ำกว่า ๑๙ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อน้ำหนักของ ๑ กิโลกรัม ข้อตกลงนี้จะตกเป็นโมฆะไม่มีผลใช้บังคับตามมาตรา ๔๒ นี้ ผลเกี่ยวกับจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งก็คือ เป็นไปตามเกณฑ์กำหนดในมาตรา ๓๙ แห่งพระราชบัญญัตินี้คือ ตามความเสียหายที่แท้จริง แต่ไม่เกินจำนวน ๑๙ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อน้ำหนักของ ๑ กิโลกรัม เมื่อพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้มีบทบัญญัติห้ามการตกลงให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเป็นจำนวนที่สูงกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดที่กำหนดโดยกฎหมายหรือไม่ได้บัญญัติให้การตกลงเช่นนั้นตกเป็นโมฆะก็ต้องถือว่าความตกลงนั้นมีผลใช้บังคับได้



## สรุป

ก่อนที่ประเทศไทยมีกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาซื้อขายระหว่างประเทศโดยเฉพาะ แต่ละรูปแบบ กฎหมายไทยที่ใช้บังคับแก่สัญญาซื้อขายของคมีเฉพาะพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟ และทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔ ที่ใช้บังคับแก่สัญญาซื้อขายของทางรถไฟของรัฐ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ใช้บังคับแก่สัญญาซื้อขายของทางอื่น ต่อมา มีการออกกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาซื้อขายของระหว่างประเทศโดยเฉพาะรูปแบบเดียวอีก ๓ ฉบับ คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ กฎหมายแต่ละฉบับมีหลักการเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายของทำนองเดียวกัน คือ ต้องรับผิดในกรณีของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า โดยมีสาเหตุเกิดขึ้นในระหว่างที่ของนั้นอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง รวมทั้งในความดูแลของลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย กฎหมายบางฉบับก็มีบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งที่ไม่ใช่คู่สัญญาแต่เป็นผู้เข้าดำเนินการขนส่งจริงหรือได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนส่งตลอดเส้นทางหรือช่วงใดช่วงหนึ่งก็อาจต้องรับผิดตามสัญญาซื้อขายของได้ หากว่าเหตุที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งที่ตนได้รับมอบหมาย อันเป็นบทบัญญัติที่ขัดแย้งหลัก Privity of Contract แต่กฎหมายบางฉบับก็ไม่มีบทบัญญัติเช่นนั้น ซึ่งผู้ใช้สิทธิเรียกร้องต้องอาศัยมูลละเมิดในการเรียกร้องแก่ผู้ขนส่งที่ไม่ใช่คู่สัญญา และกฎหมายทุกฉบับก็มีบทบัญญัติถึงเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ แต่ละฉบับอาจจะระบุเหตุยกเว้นความรับผิดในรายละเอียดไว้แตกต่างกัน แต่อยู่ในหลักการเดียวกัน คือ ถ้าเหตุไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด ในส่วนของข้อจำกัดหรือจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งถือเป็นหลักกฎหมายสำคัญของกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาซื้อขายของ มีเพียงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง รับขน เท่านั้นที่ไม่มีบทบัญญัติข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยกลับมีบทบัญญัติให้ข้อจำกัดความรับผิดใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองเดียวกัน ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ตกเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง บทบัญญัติข้อจำกัดความรับผิดที่อยู่ในพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔ และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ จะกำหนดหน่วยเงินจำกัดความรับผิดเป็นเงินสกุลบาทของไทย แต่กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาซื้อขายของระหว่างประเทศรูปแบบอื่นที่ออกมาใช้บังคับในภายหลังซึ่งได้แก่พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ และพระราชบัญญัติรับขนทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ จะกำหนดหน่วยจำกัดความรับผิดเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่งมาจาก Special Drawing Rights หรือ SDR อันเป็นหน่วยที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund หรือ IMF) เป็นผู้กำหนดขึ้น ซึ่งเป็นไปตามหลักสากลโดยอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของระหว่างประเทศที่ออกมาในระยะหลังทุกฉบับกำหนดหน่วยจำกัดความรับผิดเป็น SDR ทั้งสิ้น แม้ในกฎหมายที่มีบทบัญญัติจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจะถือให้ข้อจำกัดความรับผิดเป็นหลักสำคัญ แต่กฎหมายทุกฉบับเหล่านั้นก็มีบทบัญญัติกำหนดเหตุที่ไม่นำข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมายมาใช้บังคับ ซึ่งมีเหตุหลักทำนองเดียวกัน เช่น ถ้าเหตุของการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าแห่งของที่ขนส่งเกิดขึ้นจากความจงใจของผู้ขนส่ง หรือมีการแจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งได้ทราบ เป็นต้น ซึ่งกฎหมายแต่ละฉบับจะมีรายละเอียดที่แตกต่างกันไปบ้าง ในส่วนของกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาซื้อขายต่อเนื่องหลายรูปแบบจะได้กล่าวถึงในบทต่อไป

## บทที่ ๓

# หลักกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่ง และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

## ความเป็นมาของกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาจากคำว่า “Multi Modal Transport” หรือ “Combined Transport” หรือ “Intermodal Transport” พัฒนาการของการค้าระหว่างประเทศ และความนิยมในการขนส่งของโดยระบบตู้สินค้า (Container System) มีเพิ่มมากขึ้น ทำให้การประกอบธุรกิจรับขนของระหว่างประเทศที่จากเดิมเป็นการขนส่งจากท่าถึงท่า อาจเป็นท่าเรือถึงท่าเรือ หรือท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยาน เรียกว่าการขนส่งแบบ Port-to-Port จนเมื่อมีการพัฒนาภาชนะที่ขนส่งอย่างตู้สินค้ารวมทั้งการพัฒนาในรูปแบบธุรกิจการรับขนของหรือรับขนส่งโดยให้ความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการมากยิ่งขึ้น มีการตกลงทำสัญญารับขนของแบบตลอดเส้นทางขนส่งจากสถานที่ของผู้ส่งหรือผู้ส่งของหรือผู้ตราส่งในประเทศหนึ่งไปส่งมอบที่ปลายทาง ณ สถานที่ของผู้รับตราส่งในอีกประเทศหนึ่ง ที่เรียกว่าการขนส่งแบบ Door-to-Door หรืออาจเป็นการขนส่งจากสถานที่ของผู้ส่งในประเทศหนึ่งไปส่งมอบที่ปลายทาง ณ ท่าเรือหรือท่าอากาศยานในอีกประเทศหนึ่ง ที่เรียกว่าการขนส่งแบบ Door-to-Port หรือเป็นการขนส่งจากท่าเรือหรือท่าอากาศยานในประเทศหนึ่งไปส่งมอบที่ปลายทาง ณ สถานที่ของผู้รับตราส่งในอีกประเทศหนึ่ง ที่เรียกว่าการขนส่งแบบ Port-to-Door ซึ่งการขนส่งในสามรูปแบบนี้มักจะต้องมีการขนส่งโดยยานพาหนะที่ขนส่ง ๒ รูปแบบขึ้นไป อาจเป็นการขนส่งทางทะเลกับทางถนนหรือทางรถไฟ หรือการขนส่งทางอากาศกับทางถนน หรืออาจเป็นการขนส่งทางถนนแล้วเป็นการขนส่งทางทะเลต่อด้วยการขนส่งทางถนน เป็นต้น เมื่อมีการตกลงรับขนของโดยมีการขนส่งตั้งแต่ ๒ รูปแบบ ขึ้นไปดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญากับผู้ส่ง รวมถึงความรับผิดของผู้ที่ผู้ขนส่งได้มอบหมายหรือว่าจ้างให้ขนส่งของตลอดเส้นทางหรือเพียงช่วงใดช่วงหนึ่งกับทั้งความรับผิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเองหรือของผู้ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้มอบหมายว่าควรมีกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งและบุคคลเหล่านั้นอย่างไร

## สาระสำคัญของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในการพิจารณากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจำเป็นต้องทำความเข้าใจความหมายและขอบเขตของคำที่สำคัญหลายคำเกี่ยวข้องซึ่งในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๔ ให้นิยามไว้ดังนี้

“การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าจะการทำสัญญานั้นจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งทำการหรือรับที่จะทำการขนส่งไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน ไม่ว่าจะเป็นผู้คนเดียวหรือร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือไม่ก็ตาม

“ผู้ตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีสิทธิในการรับของจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

“ใบตราส่งต่อเนื่อง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องออกให้แก่ผู้ตราส่ง เพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาระสำคัญแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของตามที่ระบุในใบตราส่งต่อเนื่องและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้มีสิทธิรับของตามมาตรา ๒๒

“ส่งมอบของ” หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

๑. มอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง
๒. นำของไปไว้ในเงื้อมมือของผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ สถานที่ส่งมอบแล้ว หรือ
๓. มอบของให้แก่เจ้าหน้าที่หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ สถานที่ส่งมอบกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องส่งมอบของให้

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ของ” หมายความว่า สंहारิมทรัพย์ สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองมิได้เป็นผู้จัดหา มาว่าของเหล่านั้นจะบรรทุกหรือได้บรรทุกไว้บนหรือใต้ภาชนะวาง

“ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้าหรือสิ่งอื่นที่ใช้บรรจุของหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน หรือภาชนะหรือบรรจุภัณฑ์อย่างอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ

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

และในมาตรา ๗ กำหนดนิยามของ “สัญญาขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ” ว่าเป็นสัญญาซึ่งผู้ตราส่ง ตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนือง ดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบและผู้ตราส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนือง

## หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบมีบทบัญญัติหลักเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ ในมาตรา ๒๐ วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า “ภายใต้บังคับมาตรา ๒๗ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้านั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น...” จะเห็นได้ว่า จากบทนิยามเกี่ยวกับผู้ขนส่งในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวแล้วข้างต้นจะแยกผู้ขนส่งเป็น ๒ ประเภท คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนือง และผู้ขนส่ง ตามพระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบเท่านั้นที่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนือง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองนั้นอาจจะเป็นผู้ดำเนินการขนส่งเองอันจะมีฐานะเป็นผู้ขนส่งด้วยหรือไม่ก็ตาม ส่วนผู้ขนส่งอื่นที่ไม่ได้เป็นคู่สัญญาขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบแต่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการขนส่งของไม่ว่าช่วงใดหรือช่วงหนึ่ง หรือแม้แต่ได้รับมอบหมายให้ขนส่งของตลอดเส้นทางขนส่งไม่มีบทบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ แตกต่างจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ที่มีบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งอื่นซึ่งเป็นบุคคลที่ไม่ได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง หรือเป็นบุคคลที่ผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดก็ตาม อาจต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเลต่อผู้ใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญานั้น หากว่าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งที่ผู้ขนส่งอื่นนั้นได้รับมอบหมาย และยังต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ขนส่งอย่างลูกหนึ่งร่วมด้วย (พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล, พ.ศ. ๒๕๓๔: มาตรา ๓, มาตรา ๔๔ ประกอบมาตรา ๓๙ และมาตรา ๔๕) ส่วนผู้ขนส่งอื่นๆ ที่ไม่ได้เป็นคู่สัญญาที่ในพระราชบัญญัตินี้เรียกว่า บุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ ไม่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบโดยตรงเพราะ

ไม่ใช่คู่สัญญาตามหลัก Privity of Contract แต่ก็อาจต้องรับผิดชอบในมูลละเมิดได้ ซึ่งจะได้กล่าวในภายหลัง

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๒๐ บัญญัติถึงกรณีและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ ๓ กรณี ทำนองเดียวกับกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของอื่นๆ กล่าวคือ

๑. กรณีของที่ขนส่งสูญหาย หมายถึง กรณีที่ไม่ปรากฏว่าของที่ขนส่งอยู่ที่ใด ทำให้ไม่สามารถส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งได้ แต่กรณีที่ส่งมอบของให้แก่ผู้อื่นที่ไม่ใช่ผู้รับตราส่ง ศาลฎีกาเคยวินิจฉัยในคดีที่พิพาทกับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ว่ากรณีเช่นนี้ไม่ใช่กรณีของที่ขนส่งสูญหาย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๘๕๖๓/๒๕๔๗ จำเลยผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าที่ขนส่งให้แก่บริษัท ย. ซึ่งไม่ใช่ผู้รับตราส่งไปโดยไม่ได้มีการเวนคืนใบตราส่ง ทำให้โจทก์ซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งได้รับความเสียหาย จึงเป็นการที่จำเลยปฏิบัติผิดสัญญาโดยไม่ปฏิบัติหน้าที่ของผู้อนส่งที่ต้องส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล **ไม่ใช่กรณีที่สินค้าสูญหาย** เสียหายหรือมีการส่งมอบสินค้าชักช้าดังกล่าว

๒. กรณีของที่ขนส่งเสียหาย หมายถึง กรณีของที่ขนส่งเกิดอยู่ในสภาพไม่เป็นปกติ อาจมีสภาพแตก หัก บุบ เสื่อมสภาพ เน่า บุค เปื่อย หรือมีคุณสมบัติและคุณลักษณะเปลี่ยนแปลงไปในทางไม่ดีทั้งกรณีของสูญหายและเสียหายพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้ให้ความหมายหรือขอบเขตไว้คงเพราะเป็นความหมายที่เข้าใจกันตามธรรมดาได้

๓. กรณีของมีการส่งมอบของที่ขนส่งชักช้า มาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัตินี้ให้ความหมายของการส่งมอบชักช้าไว้เป็น ๒ กรณี ดังนี้

กรณีแรก หากมีการตกลงกำหนดเวลาส่งมอบไว้อย่างชัดเจน ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น ถือว่าส่งมอบชักช้า กรณีนี้ไม่ยุ่งยากในการวินิจฉัยหากเกิดข้อพิพาท เพราะมีการกำหนดเวลาตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้แล้ว

กรณีที่สอง ในกรณีที่ไม่มีกำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย กรณีต้องพิจารณาจากระยะเวลาในการขนส่งแต่ละเที่ยว เทียบเคียงกับระยะเวลาตามปกติที่ใช้ในการขนส่งเส้นทางนั้น ช่วงเวลานั้น และโดยยานพาหนะที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน

เฉพาะกรณีการส่งมอบชักช้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใดๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้า ภายใต้เงื่อนไขว่าผู้ตราส่งจะได้แจ้งก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของว่าหากมีการส่งมอบชักช้า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ยินยอมที่จะรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ

นอกจากของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แล้วต้องได้รับความด้วยการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าในแต่ละกรณีเกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้นด้วย

ในส่วนของผู้บุคคลอื่นที่เข้ามาทำหน้าที่หรือได้รับมอบหมายให้เข้ามาดำเนินการขนส่ง อาจเป็นตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่ง หรือผู้ขนส่งอื่นที่ไม่ใช่คู่สัญญาในสัญญาขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบแต่ได้รับมอบหมายให้ขนส่งของนั้นไม่ว่าตลอดเส้นทางหรือแม้เพียงช่วงใด ช่วงหนึ่ง รวมทั้งตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งนั้น ซึ่งอาจถือได้ว่าเป็นบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่ต้องรับผิดชอบผู้มิสิทธิ เรียกร้องตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยตรง เพราะต่างก็ไม่ใช่คู่สัญญา ซึ่งเป็นไปตามหลัก Privity of Contract แต่ก็ยังอาจต้องรับผิดชอบละเมิดได้ หมายความว่า หากเหตุของการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักของที่ขนส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกิดจากการจงใจ หรือความประมาทเลินเล่อของบุคคลเหล่านั้น บุคคลเหล่านั้นก็ต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดนั้น ข้อแตกต่างที่สำคัญสำหรับความรับผิดในทางสัญญาและทางละเมิดก็คือ ถ้าเป็นความรับผิดเนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญา ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภาระการพิสูจน์เพียงให้เห็นว่ามีการผิดสัญญาคือ ของสูญหาย ของเสียหาย หรือมีการส่งมอบชั่งน้ำหนักเท่า นั้น ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ถึงเหตุแห่งการนั้น เป็นภาระการพิสูจน์ ของอีกฝ่ายหนึ่ง แต่ความรับผิดในทางละเมิด ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องย่อมมีภาระการพิสูจน์โดยนำ พยานหลักฐานมาสืบแสดงให้เห็นว่า มีการจงใจหรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชั่งน้ำหนัก อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้นำไปใช้บังคับแก่การใช้ สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด และให้ใช้บังคับตลอดถึงการที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบด้วย (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, พ.ศ. ๒๕๔๘ : มาตรา ๓๗) ซึ่งหมายถึง บทบัญญัติเหตุยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด เหตุที่ไม่นำข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย มาใช้บังคับ รวมถึงเรื่องอายุความที่มีระยะเวลาและเงื่อนไขต่างๆแตกต่างจากอายุความในมูลละเมิด ด้วย (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๓๘) บทบัญญัติเช่นนี้มี วัตถุประสงค์เพื่อให้ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องกับบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดและข้อต่อสู เช่นเดียวกัน เพราะนิติสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องกับฝ่ายผู้ให้บริการเกิดขึ้นจาก สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กฎหมายที่นำมาใช้บังคับก็ควรเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญา ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ความรับผิดของบุคคลอื่นจึงไม่ควรเกินไปกว่าความรับผิดของ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติความรับผิดของตัวแทนของผู้ประกอบการ ขนส่งต่อเนื่องไว้เป็นพิเศษ อันเป็นการยกเว้นหลักกฎหมายเรื่องตัวแทน กล่าวคือ มาตรา ๕๐ บัญญัติ ว่า “ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๒) และ (๓) จะต้องร่วม รับผิดชอบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนเพื่อความเสียหายใดๆ ที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือ การละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร” ส่วนมาตรา ๓๙ บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง จดทะเบียน ดังต่อไปนี้

๑. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา ๔๑
๒. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา ๔๕ หรือ
๓. ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทนตามมาตรา ๔๘”

มาตรา ๔๘ บัญญัติว่า “ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศตามมาตรา ๓๙ (๓) ที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักรให้ยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทนต่อนายทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศพร้อมทั้งแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการตั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) เป็นตัวแทนในราชอาณาจักร

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานถูกต้อง ให้นายทะเบียนรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนและออกใบทะเบียนการเป็นตัวแทนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอจดทะเบียน

การยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทน การจดทะเบียนการตั้งตัวแทน การออกใบทะเบียนการเป็นตัวแทนและการรับเป็นตัวแทน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานไม่ครบถ้วน ให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมิชักช้า แต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนตามวรรคหนึ่ง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้”

ผู้วิจัยมีข้อสังเกตว่า บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องข้างต้นนับว่าเป็นบทบัญญัติที่แปลก แม้จะเข้าใจได้ว่าเป็นบทบัญญัติเพื่อให้การคุ้มครองแก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องที่จะใช้สิทธิเรียกร้องในประเทศไทย แต่การที่เป็นบทบัญญัติยกเว้นหลักการสำคัญของกฎหมายตัวแทนเช่นนี้ทำให้เกิดผลการใช้สิทธิและความรับผิดชอบที่สับสน กล่าวคือ

ประการแรก ตัวแทนที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๕๐ นี้จำกัดไว้เฉพาะตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนไว้ในต่างประเทศ หรือตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในต่างประเทศที่ได้มีการจดทะเบียนตั้งตัวแทนในประเทศไทยตามมาตรา ๔๘ ดังนั้น หากเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในประเทศไทยไม่ว่าจะได้จดทะเบียนแล้วหรือไม่ก็ตาม หรือเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในต่างประเทศที่ไม่ได้มีการจดทะเบียนตั้งตัวแทนในประเทศไทยก็ไม่ต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง และเห็นว่าไม่อาจจะนำบทบัญญัติมาตรา ๕๐ นี้ไปใช้บังคับโดยอนุโลมกับตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในลักษณะอื่นๆ ที่ไม่ได้กล่าวไว้ในมาตรานี้ เนื่องจากบทบัญญัติมาตรานี้ถือเป็นข้อยกเว้นหลักกฎหมายเรื่องตัวแทน จึงต้องแปลความโดยเคร่งครัด

ประการที่สอง มีปัญหาว่าข้อความในบทบัญญัติมาตรา ๕๐ ที่ว่า “...จะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง...เพื่อความเสียหายใดๆที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร” นั้น จะมีความหมายว่าผู้ที่มีสิทธิใช้สิทธิเรียกร้องเอาแก่ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องนั้น จะต้องเป็นผู้ที่อยู่ในราชอาณาจักรเท่านั้น ไม่ว่าจะเป็นผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่น หรือจะมีความหมายเฉพาะบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง แต่ไม่ว่าจะมีความหมายใดผู้วิจัยก็ไม่เห็นเหตุผลว่าเหตุใดจะต้องจำกัดเช่นนั้นหากจะให้ตัวแทนต้องรับผิดชอบด้วยแล้ว และเท่ากับเป็นบทบัญญัติที่เลือกปฏิบัติในการให้สิทธิแก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องในประเทศไทยเท่านั้น

ผู้วิจัยจะกล่าวถึงปัญหาของบทบัญญัติมาตรา ๕๐ ไว้เพียงเท่านี้พอให้เห็นถึงปัญหาในเบื้องต้น เพราะไม่ใช่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยนี้โดยตรง

## เหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

พระราชบัญญัตินี้บัญญัติถึงเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้หลายประการซึ่งนำมาจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. ๒๐๐๕ (๒๐๐๕ ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) Article ๑๒ ไว้ในมาตรา ๒๗ ดังนี้

๑. เหตุสุดวิสัย
๒. การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
๓. การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ
๔. การยกขน การบรรจุ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
๕. สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น
๖. การนัดหยุดงาน การปิดงานดจ้าง การผลงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใดๆ
๗. ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชกซ้าระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย
  - ๗.๑ การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่องหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง
  - ๗.๒ อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง
 อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบในการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชกซ้าตาม (๗) อันเป็นผลมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้กระทำการตามที่ควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้น เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง



๘. หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ได้ว่าตนหรือลูกจ้างตัวแทนของตนหรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการ เพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้ใช้มาตรการที่พึงประสงค์จำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำ รวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนี้ (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๒๐ วรรคหนึ่ง)

๙. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใดๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบชั่งช้ำ เว้นแต่ผู้ตราส่งจะได้แจ้งก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของว่าหากมีการส่งมอบชั่งช้ำ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ยินยอมที่จะรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๒๐ วรรคสอง)

จะเห็นได้ว่าเหตุยกเว้นความรับผิดชอบดังกล่าวที่ระบุรายละเอียดดังกล่าวก็คือ เหตุที่ไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หรือบุคคลที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

### ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

บทบัญญัติเกี่ยวกับข้อหรือจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัตินี้ก็นำมาจาก ๒๐๐๕ ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport เช่นกัน โดยแยกพิจารณาได้ดังนี้

๑. กรณีของที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ซึ่งยังอาจแยกพิจารณาได้เป็นหลายกรณีดังนี้  
กรณีแรก หากไม่ปรากฏว่าเหตุแห่งการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใดแยกได้เป็นอีก ๒ กรณี กล่าวคือ

๑.๑ ในกรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย แต่ไม่ทราบสาเหตุแห่งการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียง ๖๖๖.๖๗ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ หน่วยการขนส่ง หรือ ๒ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘, มาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง)

ในการคำนวณจำนวนเงินจำกัดความรับผิดว่ามีจำนวนหน่วยการขนส่งเท่าใดนั้น หากเป็นกรณีที่มีการระบุจำนวนหน่วยการขนส่งไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องให้ถือว่าของตามใบตราส่งต่อเนื่องนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ แต่ในกรณีที่นำเอาสินค้าซึ่งบรรจุอยู่ในกระสอบ ขึ้นถึง ตู ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น มารวมบรรจุไว้ในภาชนะขนส่งเดียวกันโดยมิได้ระบุจำนวนหน่วยการขนส่งไว้ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมอยู่ในภาชนะขนส่งนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง และสำหรับตัวภาชนะขนส่งอาจถือว่าเป็นหน่วยการขนส่งอีกหน่วยหนึ่งด้วย หากว่าภาชนะขนส่งนั้นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาได้สูญหายหรือเสียหาย (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๒๙) บทบัญญัติเรื่องวิธีการคำนวณหน่วยการขนส่งนี้เป็นเช่นเดียวกับมาตรา ๕๙ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.

๒๕๓๔ ศาลฎีกาเคยได้วินิจฉัยปัญหาเกี่ยวกับหน่วยการขนส่งไว้ซึ่งเป็นการวินิจฉัยปัญหาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ดังตัวอย่างต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๒๑๑/๒๕๕๒ ตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.๒๕๓๔ มาตรา ๓ บัญญัตินิยามคำว่า “ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกันเพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล และ “หน่วยการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยแห่งหนึ่งที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชัน ถู ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่นเมื่อข้อเท็จจริงตามทางพิจารณาได้ความว่าการขนส่งสินค้าครั้งนี้ สินค้ามี ๘๘๐ ชุด บรรจุอยู่ในลังหรือกล่องกระดาษรวม ๒๒ ลัง และวางบนไม้รองสินค้า ๒ ไม้รองสินค้าครั้งนี้ แม้สินค้ามี ๘๘๐ ชุด แต่ชุดของสินค้าดังกล่าวไม่ใช่หน่วยการขนส่งตามคำนิยามข้างต้น ส่วนไม้รองสินค้าตามคำนิยามก็เป็นเพียงภาชนะขนส่ง เมื่อสินค้าที่ขนส่งมี ๒๒ ลัง แต่ละลังที่บรรจุสินค้าอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ จึงถือว่าแต่ละลังที่บรรจุสินค้าเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง เมื่อสินค้าทั้งหมดมี ๒๒ ลัง ใน ๑ ลังบรรจุสินค้านั้น ๔๐ ชุด แต่สินค้าได้รับความเสียหายรวม ๖๖๐ ชุด เท่ากับ ๑๗ ลัง หรือ ๑๗ หน่วยการขนส่ง ดังนี้ จำเลยและจำเลยร่วมจึงต้องรับผิดชอบเป็นเงิน ๑๗๐,๐๐๐ บาท

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๖๘๔๕/๒๕๔๔ ที่จำเลยที่ ๓ อุทธรณ์ในปัญหาข้อกฎหมายว่า ตามใบตราส่งระบุว่าสินค้าพิพาทแต่ละเที่ยวบรรจุในตู้สินค้าเพียง ๑ ตู้ จึงต้องถือว่าตู้สินค้าเป็นหน่วยการขนส่งในการคำนวณข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น เห็นว่าเมื่อจำเลยที่ ๑ ผู้ขนส่งและจำเลยที่ ๓ ผู้ขนส่งอื่นต้องร่วมกันรับผิดชอบเพื่อความเสียหายแก่สินค้าพิพาทและตามใบตราส่งสินค้าพิพาทซึ่งจำเลยที่ ๑ ออกให้แก่ผู้ส่งของระบุว่าสินค้าพิพาทเป็นเคมีภัณฑ์สำหรับผลิตแชมพู จำนวน ๓๔ และ ๑๐ ถัง ตามลำดับ จึงเป็นกรณีที่มีการระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งไว้ในใบตราส่งต้องถือว่าสินค้าพิพาทมีจำนวนหน่วยการขนส่งเป็นดังตามที่ระบุไว้ ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มาตรา ๕๙ (๑) ส่วนใบตราส่งเป็นเพียงใบตราส่งที่จำเลยที่ ๓ ซึ่งเป็นผู้ขนส่งอื่นออกให้แก่บริษัทอาร์พีค-ลอยด์ (เอส) พีทีอี จำกัดซึ่งเป็นผู้ขนส่งอื่นที่มารับจ้างจำเลยที่ ๓ ให้ขนส่งสินค้าพิพาทอีกทอดหนึ่ง จึงเป็นใบตราส่งที่ออกให้ระหว่างผู้ขนส่งอื่นด้วยกัน หากจะนำมาใช้กับผู้ส่งของหรือโจทก์ได้ไม่

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๙๖๑/๒๕๔๔ ในการวินิจฉัยเกี่ยวกับหน่วยการขนส่งจึงต้องวินิจฉัยจากข้อเท็จจริงในใบตราส่งว่าระบุจำนวนลักษณะของหน่วยการขนส่งไว้อย่างไร ซึ่งศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเห็นว่า ใบตราส่งสินค้าตามฟ้อง แม้จะระบุถึงการบรรจุของในตู้คอนเทนเนอร์ ๑ ตู้ก็ตาม แต่ก็ระบุว่าสินค้าของโจทก์บรรจุในกล่อง (Packages) จำนวน ๗ กล่องหรือลัง อันเข้าลักษณะเป็นหน่วยการขนส่งตามบทวิเคราะห์ศัพท์ในมาตรา ๓ ของ พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ จึงเป็นกรณีใบตราส่งระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง ตู้สินค้า (Container) จำนวน ๑ ตู้ ในกรณีนี้จึงมิใช่หน่วยการขนส่งแต่อย่างใด ส่วนจำนวนม้วนนั้นเป็นเพียงลักษณะของสินค้าแต่ละชิ้นเท่านั้น มิใช่หน่วยการขนส่งเช่นกัน ดังนั้น จึงถือว่าสินค้าที่มอบให้ผู้ขนส่งทำการขนส่งทั้งหมดมีจำนวน ๗ หน่วยการขนส่ง แต่สินค้าที่เสียหายปรากฏตามคำฟ้องว่ามีเพียง ๒ หน่วยการขนส่ง เป็นสินค้าที่

เสียหาย ๒๕๘ ม้วน น้ำหนัก ๖๑๔.๐๔ กิโลกรัม คิดข้อจำกัดความรับผิดชอบน้ำหนักสินค้า ๓๐ บาท ต่อ ๑ กิโลกรัม ได้ ๑๘,๔๒๑.๒๐ บาท แต่คิดตามหน่วยการขนส่งได้ ๑๐,๐๐๐ บาท ต่อ ๑ หน่วยการขนส่ง จากสินค้าที่เสียหาย ๒ หน่วยการขนส่ง เป็นเงิน ๒๐,๐๐๐ บาท ซึ่งมากกว่าข้อจำกัดความรับผิดชอบคิดตามน้ำหนักดังกล่าว จึงถือว่ามีข้อจำกัดความรับผิดชอบ ๒๐,๐๐๐ บาท แม้สินค้าของโจทก์ที่เสียหายมีมูลค่า ๖๕,๒๐๘.๘๙ บาท จำเลยที่ ๓ ก็รับผิดชอบจำกัดเพียง ๒๐,๐๐๐ บาท ตาม พ.ร.บ.การรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มาตรา ๕๘ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๕๙ (๑)

๑.๒ ในกรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย แต่ไม่ทราบว่าเหตุแห่งการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งช่วงใด ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียง ๘.๓๓ หน่วยสิทธิพิเศษลดเงิน ต่อ ๑ กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๓๐)

กรณีที่สอง หากปรากฏชัดว่าของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดชอบผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๓๑) ในส่วนข้อจำกัดความรับผิดชอบในกรณีนี้จะต้องพิจารณาถึงกฎหมายที่บังคับแก่สัญญารับขนของอื่นรวมทั้งอนุสัญญาระหว่างประเทศประกอบด้วย ซึ่งก็มีปัญหากฎหมายให้ต้องพิจารณา จึงจะกล่าวถึงข้อจำกัดความรับผิดชอบในข้อนี้ในรายละเอียดในบทที่ ๔ ต่อไป

๒. กรณีมีการส่งมอบซ้กลับ ให้จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘, มาตรา ๒๘ วรรคสาม)

๓. กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเนื่องจากของที่ขนส่งเสียหายและมีการส่งมอบล่าช้าในของจำนวนเดียวกัน ให้จำกัดความรับผิดชอบโดยรวมของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าเสียหาย สำหรับหลักความรับผิดชอบในข้อนี้ซึ่งเป็นไปตามมาตรา ๒๘ วรรคสี่ มีข้อสังเกตว่า ในกฎหมายใช้ถ้อยคำว่า “...ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง” ซึ่งตามลายลักษณ์อักษรย่อมหมายถึง กรณีการขนส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วยเท่านั้น แต่ไม่ได้ครอบคลุมถึงกรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุชัดให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย หากของที่ขนส่งเสียหายและมีการส่งมอบซ้กลับในคราวเดียวกัน จำนวนจำกัดความรับผิดชอบจะใช้หลักเกณฑ์เช่นเดียวกับกรณีตามมาตรา ๒๘ หรือไม่ คือใช้จำนวนจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา ๓๐ มาใช้บังคับ ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรนำหลักเกณฑ์เดียวกันมาใช้บังคับ

## กรณีไม่นำจำนวนจำกัดความรับผิดชอบมาใช้บังคับ

แม้ตามพระราชบัญญัตินี้จะมีบทบัญญัติให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่อง แต่ก็ยังบัญญัติถึงบางกรณีที่จะไม่นำบทบัญญัติจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดังกล่าวมาใช้บังคับ ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

๑. ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง จะรับมอบของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่ง ต่อเนื่องแล้ว (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๓๒ (๑))

เหตุยกเว้นข้อนี้มีเงื่อนไขสำคัญ ๓ ประการ คือ

ประการแรก ผู้ตราส่งต้องแจ้งสภาพแห่งของที่ขนส่ง และแจ้งราคาแห่งของที่ขนส่ง สภาพแห่งของ หมายถึง ต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบว่าของที่ขนส่งคืออะไร รุนหรือสภาพเป็นอย่างไร พอให้เข้าใจได้ พร้อมทั้งแจ้งราคาของ

ประการที่สอง ผู้ตราส่งต้องแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องจะรับของ ซึ่งรวมถึงผู้ขนส่งอื่นหรือตัวแทนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้มอบหมายให้ รับของด้วย ที่สำคัญคือต้องแจ้งก่อนการรับมอบของ หากแจ้งหลังรับมอบของจะไม่เข้าเงื่อนไขข้อยกเว้นนี้

ประการที่สาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องจัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของตามที่ได้รับแจ้งไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องเท่านั้น แม้ผู้ตราส่งจะได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของให้ทราบแล้ว แต่ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้จัดแจ้งไว้ หรือจัดแจ้งไว้ในเอกสารอื่นที่ไม่ใช่ใบตราส่งต่อเนื่อง เช่น แม้หากจะมีการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นหนังสือและระบุทั้งสภาพและราคาแห่งของไว้ในสัญญา เมื่อสัญญานั้นไม่ใช่ใบตราส่งต่อเนื่อง ก็ไม่เข้าเงื่อนไขข้อยกเว้นนี้เช่นกัน

กรณีที่จะไม่นำเหตุยกเว้นด้วยเหตุนี้จะต้องมีข้อเท็จจริงครบเงื่อนไขทั้งสามประการขาด ข้อใดข้อหนึ่งไม่ได้ ข้อยกเว้นข้อนี้ก็มีลักษณะทำนองเดียวกับเหตุยกเว้นการไม่นำจำนวนจำกัด ความรับผิดชอบตามกฎหมายมาใช้ในสัญญารับขนของทางทะเล (พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล, ๒๕๓๔ : มาตรา ๖๐(๔)) ส่วนผลของข้อยกเว้นในข้อนี้ก็คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็ต้องรับผิดชอบ ตามจำนวนความเสียหายที่แท้จริงตามที่คำนวณได้โดยวิธีการคำนวณตามมาตรา ๓๔ กล่าวคือ ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณค่าเสียหายเท่ากับราคาของที่ของนั้นจะมี ณ สถานที่และ เวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือ ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญา ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การคำนวณราคาของนี้ให้คำนวณตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาท้องตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้า ล่วงหน้าและราคาท้องตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน ในกรณีที่ราคาที่คำนวณได้ต่ำกว่าที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบ เพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น แต่ถ้าราคาสูงกว่าให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบเพียงเท่าราคา ที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็รับผิดชอบไม่เกินจำนวนที่ ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

๒. การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติ ตามสัญญากระทำการหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ซักชำหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำอาจเกิดขึ้นได้ (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๓๒(๒))

เหตุยกเว้นข้อนี้มีเงื่อนไขสำคัญ ๒ กรณี อันเป็นผลมาจากการกระทำการหรืองดเว้น กระทำของผู้ประกอบการขนส่ง

กรณีแรก เหตุเกิดจากการจงใจทำให้ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำ คำว่า “จงใจ” ในที่นี้น่าจะมีความหมายทำนองเดียวกับคำว่า “จงใจ” ในเรื่องละเมิดในประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๒๐ ซึ่งหมายถึงการรู้สำนึกในผลหรือความเสียหายที่เกิดจากการ กระทำของตน (ไพจิตร ปุญญพันธ์ : ๘) คือตั้งใจให้เกิดผลหรือความเสียหายนั้นขึ้น อาจเป็นการ กระทำที่มีลักษณะการเคลื่อนไหวทางกายภาพ และการงดเว้นกระทำการหากเป็นผู้มีหน้าที่กระทำ เช่น ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องเปิดเครื่องทำความเย็นของห้องเย็นที่ใช้ขนส่งของให้มีอุณหภูมิเหมาะสมกับ การเก็บรักษาของที่ขนส่ง แต่ไม่กระทำโดยรู้สำนึกว่าจะเกิดผลเสียหายแก่ของที่ขนส่งนั้นเป็นต้น ส่วน ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มีบทบัญญัติถึงเหตุที่ไม่นำข้อจำกัดความรับ ผิดมาใช้ในมาตรา ๖๐(๑) ว่า “การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๕๘ มิให้ใช้บังคับแก่กรณี ต่อไปนี้

๑. การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือ ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ซักชำนั้นอาจเกิดขึ้นได้”

คำว่า “เจตนา” ในมาตรา ๖๐(๑) น่าจะมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า “จงใจ” ในพระราชบัญญัตินี้ ส่วนคำว่า “ละเลยไม่เอาใจใส่” เพิ่งมีปรากฏในกฎหมายไทยในพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มาตรา ๖๐(๑) และมาปรากฏอีกในพระราชบัญญัตินี้ มีนักวิชาการท่านหนึ่งให้ความเห็นว่า พอเทียบได้กับการกระทำโดยเจตนาอย่างเห็นผล ส่วนคำว่า “จงใจ” เทียบได้กับการกระทำโดยเจตนาประสงค์ต่อผล (ไพจิตร เอกจริยกร : ๑๒๖) ซึ่งผู้วิจัยมี ข้อสังเกตว่า การกระทำละเมิดที่มีผลให้ต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนในทางแพ่งในกฎหมายไทย มี ๔ ระดับ คือ (๑) จงใจ (๒) ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (๓) ประมาทเลินเล่อ และ (๔) ต้องรับผิด แม้ไม่จงใจหรือไม่ประมาทเลินเล่อ ที่เรียกว่า “Strict Liability ขึ้นอยู่กับว่ากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดในมูลละเมิดนั้นจะบัญญัติให้ต้องรับผิดในการกระทำระดับใด เช่น บทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับความ รับผิดในผลแห่งละเมิดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๒๐ บัญญัติให้รับผิดหากจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ ส่วนในพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. ๒๕๓๙ มาตรา ๘ บัญญัติว่า “ในกรณีที่หน่วยงานของรัฐต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเพื่อการ ละเมิดของเจ้าหน้าที่ ให้หน่วยงานของรัฐมีสิทธิเรียกให้เจ้าหน้าที่ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังกล่าวแก่หน่วยงานของรัฐได้ ถ้าเจ้าหน้าที่ได้กระทำการนั้นไปด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ อย่างร้ายแรง” นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะสัญญา

ในมาตรา ๓๗๓ ที่บัญญัติว่า “ให้ความตกลงทำไว้ล่วงหน้าเป็นข้อความยกเว้นมิให้ลูกหนี้ต้องรับผิดชอบเพื่อถ่วงดุล หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนนั้น ท่านว่าเป็นโมฆะ” อาจตีความได้ว่า คำว่า “ละเลยไม่เอาใจใส่” ในกรณีนี้อาจเป็นการกระทำที่เทียบได้กับความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงก็เป็นได้ เพื่อให้สอดคล้องกับระดับความร้ายแรงในการกระทำที่ต้องรับผิดชอบทางแพ่งในกฎหมายไทยที่มีอยู่ เนื่องจาก หากแปลความเทียบกับโดยเจตนาอย่างเห็นผล อาจมีผลให้ผู้ขนส่งที่การกระทำโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเป็นเหตุให้ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ยังได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย ทั้งที่หากแม้มีการตกลงไว้เช่นนั้นก็อาจมีผลให้ข้อตกลงเป็นโมฆะตามมาตรา ๓๗๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าวได้ ซึ่งคำพิพากษาศาลฎีกาที่ผ่านมาก็วินิจฉัยไปในทำนองนี้ มีตัวอย่างในคดีที่พิพาทกันตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งพอเทียบเคียงได้ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๗๖/๒๕๕๑ เหตุที่จะไม่นำข้อจำกัดความรับผิดมาใช้ตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.๒๕๓๔ มาตรา ๖๐ ต้องเป็นเรื่องที่ผู้ขนส่งมีความบกพร่องอย่างร้ายแรง ซึ่งไม่รวมถึงการประมาทเลินเล่อธรรมดา เมื่อเหตุที่สินค้าเสียหายมิได้เกิดจากการที่จำเลยที่ ๕ ที่ ๖ หรือตัวแทนกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยเจตนาที่จะให้เกิดการเสียหาย หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้หรือไม่ซึ่งจะตกอยู่ในบังคับมาตรา ๖๐ (๑) จำเลยที่ ๕ และที่ ๖ จึงได้รับประโยชน์โดยผลของกฎหมายในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๕๘

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๕๔๐๒/๒๕๔๖ ตามมาตรา ๖๐ (๑) แห่ง พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๕๘ มิให้ใช้บังคับแก่การสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำหรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้เมื่อข้อเท็จจริงได้ความจากทางนำสืบของโจทก์ว่าสินค้าได้รับความเสียหายจากถังสินค้าตกจากรถยกในระหว่างการขนย้ายสินค้าเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์ หากไซ้เกิดจากการที่โจทก์บรรจุหีบห่อสินค้าไม่แข็งแรงดังที่จำเลยให้การและนำสืบต่อผู้คดีไม่ และฟังได้ว่าสาเหตุแห่งความเสียหายของสินค้าเกิดจากการใช้รถยกขนย้ายสินค้าเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์โดยปราศจากความระมัดระวังอย่างมากและไม่นำพาต่อความเสียหายใด ๆ ที่ย่อมเกิดขึ้นแก่สินค้าจากการขนย้ายเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์ ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้าจึงเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งคือจำเลยหรือตัวแทนเป็นผู้กระทำโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ จำเลยจึงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยจะนำข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๕๘ มาใช้บังคับหาได้ไม่

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๙๓๑๙/๒๕๔๒ ปรากฏตามภาพถ่ายความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งในใบรับรองการสำรวจเอกสารหมาย จ.๑๔ และใบรับรองการสำรวจดังกล่าวว่าสินค้าบรรจุอยู่ในหีบไม้ หีบไม้แตกหักจำนวน ๕ หีบ เป็นเหตุให้สินค้าอุปกรณ์เครื่องพิมพ์และอุปกรณ์ที่บรรจุภายในหีบไม้บอบเป็นรอยเสียหาย สาเหตุแห่งความเสียหายภายหลังตรวจสอบปรากฏว่าเป็นผลมาจากการยกหีบไม้โดยไม่เอาใจใส่ระมัดระวังในระหว่างการขนส่ง ซึ่งในข้อนี้จำเลยที่ ๑ มิได้มีพยานหลักฐานใดมานำสืบหักล้างพยานหลักฐานของโจทก์ดังกล่าว ข้อเท็จจริงจึงฟังได้ว่าความเสียหายของสินค้าที่

ขนส่งเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งดังกล่าวเป็นผลมาจากการที่จำเลยที่ ๑ ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำการโดยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ จำเลยที่ ๑ จึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้าเต็มจำนวน ไม่อาจอ้างเอาข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจำนวนเพียง ๑๐,๐๐๐ บาท ต่อ ๑ หน่วยการขนส่ง ตามมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มาเป็นประโยชน์แก่ตนได้

๒. กรณีที่คู่สัญญาในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๘, ๓๐ และ ๓๑ (พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ, ๒๕๔๘ : มาตรา ๓๖) เหตุยกเว้นข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในกรณีนี้ไม่ได้จำกัดลักษณะของการตกลงว่า ต้องทำโดยแจ้งชัด หรือทำตามแบบที่กำหนด หรือต้องมีปรากฏข้อตกลงในเอกสารใด ดังนั้น การตกลงจำกัดจำนวนความรับผิดอาจเป็นการตกลงโดยแจ้งชัดหรือโดยปริยายก็ได้ จะตกลงด้วยวาจาหรือด้วยลายลักษณ์อักษรก็ได้ ไม่มีข้อจำกัด หากมีประเด็นข้อพิพาทในคดีที่มีการตกลงจำกัดความรับผิดไว้เป็นจำนวนมากกว่าพระราชบัญญัตินี้กำหนดหรือไม่ เป็นเรื่องที่คู่ความในคดีต้องนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์ต่อศาล

บทบัญญัติเรื่องการตกลงจำกัดความรับผิดอันเป็นเหตุให้ไม่นำข้อจำกัดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๘, ๓๐ และ ๓๑ มาใช้บังคับ เป็นทำนองเดียวกับบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๘ วรรคสอง แตกต่างจากในพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มาตรา ๖๑(๒) ที่บังคับให้ต้องระบุข้อตกลงไว้ในใบตราส่งเท่านั้น แม้มีการตกลงกันแต่ระบุไว้ในเอกสารอื่นหรือไม่ได้ระบุไว้ในเอกสาร ก็ไม่อาจนำมากล่าวอ้างหรือพิสูจน์เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดตามที่พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ กำหนด ส่วนพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ แม้ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดไว้โดยตรงว่าสามารถตกลงจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งให้สูงกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดตามกฎหมายได้ แต่ในมาตรา ๔๒ บัญญัติว่า “ข้อกำหนดใดๆ ในการรับขนส่งของที่มุ่งจะปลดปล่อยผู้ขนส่งให้หลุดพ้นจากความรับผิดหรือที่มุ่งกำหนดเกณฑ์จำกัดความรับผิดให้ต่ำกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

แต่ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดเช่นว่านั้นไม่ทำให้สัญญาทั้งฉบับเป็นโมฆะ และสัญญานั้นยังคงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้”

เช่นนี้ย่อมแปลความได้ว่าสามารถตกลงจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งให้สูงกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนดได้ และการตกลงเช่นนั้นไม่มีบทบัญญัติบังคับให้ต้องทำเป็นหนังสือหรือต้องระบุในเอกสารใด หรือต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือมีหลักฐานอย่างอื่นใด ดังนั้น จึงมีผลเช่นเดียวกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ กล่าวคือ หากมีข้อพิพาทว่ามีข้อตกลงจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งไว้สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ ย่อมสามารถนำพยานบุคคลมาสืบพิสูจน์ถึงข้อตกลงได้ อยากรู้ก็ตาม หากมีการตกลงจำกัดความรับผิดให้น้อยกว่าจำนวนที่มาตรา ๒๘, ๓๐ และ ๓๑ กำหนด ข้อตกลงนั้นจะตกเป็นโมฆะ โดยมาตรา ๘ บัญญัติว่า “ข้อกำหนดใดในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดย

ปริยาย เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อหรือทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญาฉบับนั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อ ให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้”

บทบัญญัติมาตรานี้มีหมายความว่า แม้ข้อตกลงจำกัดความรับผิดชอบนั้นจะตกเป็นโมฆะ แต่ข้อตกลงอื่นๆ เกี่ยวกับสัญญาขนส่งต่อเนื้อหลายรูปแบบยังคงใช้บังคับได้อยู่ ไม่ตกเป็นโมฆะไปด้วย บทบัญญัตินี้เป็นการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ใช้บริการขนส่งต่อเนื้อหลายรูปแบบที่อาจมีอำนาจต่อรองในการทำสัญญาน้อยกว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อ

## สรุป

หลักกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื้อหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื้อหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ในเบื้องต้นผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดชอบสัญญาขนส่งต่อเนื้อหลายรูปแบบก็คือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อซึ่งเป็นคู่สัญญาโดยตรงเท่านั้น ผู้เป็นลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ไม่ใช่คู่สัญญาแต่เป็นเพียงบุคคลที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญารวมทั้งลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลเหล่านั้น ไม่ต้องรับผิดชอบสัญญาโดยตรง แตกต่างจากกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของอื่นๆ ที่อาจบัญญัติให้ผู้ขนส่งที่ไม่ได้คู่สัญญาต้องร่วมกับผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญารับผิดชอบต่อผู้มีสิทธิใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาไม่ว่าเหตุที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า จะเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด อย่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรืออาจบัญญัติให้ผู้ขนส่งที่ไม่ใช่คู่สัญญารับผิดชอบเฉพาะกรณีที่เกิดขึ้นในช่วงการขนส่งที่ตนได้รับมอบหมาย อย่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ นอกจากนั้นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อยังต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญารวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นนั้น ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้นด้วย แต่ในส่วนเหตุที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อต้องรับผิดชอบก็เป็นทำนองเดียวกับกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของรูปแบบเดียวอื่นๆ กล่าวคือ ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า นั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อรับมอบของจนถึงเวลาที่ส่งมอบของนั้น

แม้จะเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อต้องรับผิดชอบดังกล่าว ก็ยังมีบทบัญญัติกำหนดเหตุที่ยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อ แม้จะมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับเหตุยกเว้นความรับผิดชอบไว้หลายเหตุ แต่หลักการก็เป็นเช่นเดียวกับกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของอื่นๆ กล่าวคือ ไม่ต้องรับผิดชอบหากว่าเหตุที่ของสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า ไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อ รวมทั้งบุคคลลูกจ้างและตัวแทนของตน และของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญารวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่น เพียงแต่ระบุถึงเหตุเฉพาะแตกต่างกัน แต่ความจริงก็ไม่ได้แตกต่าง



หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบโดยไม่มีเหตุยกเว้นความรับผิดชอบก็ยังมี บทบัญญัติให้รับผิดชอบโดยจำกัดจำนวนโดยมีหน่วยจำกัดความรับผิดชอบเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Right หรือ SDR) ซึ่งเป็นหน่วยที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศกำหนดขึ้น ซึ่งพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายไทยฉบับแรกมีบทบัญญัติจำกัดความรับผิดชอบโดยใช้หน่วย สิทธิพิเศษถอนเงิน อันเป็นหน่วยสากลที่มีปรากฏในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของ ระหว่างประเทศทุกฉบับในปัจจุบัน โดยแยกจำนวนจำกัดความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายในแต่ละ กรณี กล่าวคือ กรณีแรก กรณีที่สองที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหายซึ่งยังแยกเป็น ๒ กรณี คือ หากไม่ ทราบว่าของสูญหายหรือเสียหายระหว่างการขนส่งช่วงใด ยังแบ่งเป็น ๒ กรณีย่อย (ก) ถ้าตามสัญญา ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วยจำกัด ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้จำนวน ๖๖๖.๖๗ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ ๑ หน่วยการขนส่ง หรือ ๒ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ ๑ กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหาย หรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า (ข) ถ้าตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่มีการ ขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วยจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องไว้จำนวน ๘.๓๓ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ ๑ กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่ สูญหายหรือเสียหาย แต่หากปรากฏชัดว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือ เสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสำหรับการสูญหายหรือ เสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว กรณีที่ สอง กรณีที่มีการส่งมอบซ้กซ้ำ ให้จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงไม่ เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกรณีที่สาม กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเนื่องจากของที่ขนส่งเสียหายและมีการส่งมอบซ้ำในของจำนวนเดียวกัน ให้จำกัด ความรับผิดชอบโดยรวมของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบที่ สิ้นค้าเสียหาย

พระราชบัญญัตินี้ยังมีบทบัญญัติเหตุที่ไม่นำข้อจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายมาใช้ บังคับ ได้แก่ กรณีผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับ มอบของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง แล้ว กรณีการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตาม สัญญากระทำการหรือดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ำ หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ำอาจเกิดขึ้นได้ และกรณีที่ คู่สัญญาในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดชอบ ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้มากกว่าที่กฎหมายกำหนด ซึ่งก็เป็นเหตุทำนองเดียวกับกฎหมายที่ใช้ บังคับแก่สัญญารับขนของฉบับอื่นๆ

แม้พระราชบัญญัตินี้จะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องไว้อย่างละเอียดพอสมควร แต่ก็ยังมีปัญหาที่ต้องพิจารณาบางประการซึ่งจะได้กล่าวถึงในบทต่อไป

## บทที่ ๔

# ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดและการจำกัดความรับผิด ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

แม้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ จะได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ในหลายลักษณะอย่างละเอียดพอสมควร แต่ก็ยังมีปัญหาข้อกฎหมายและปัญหาในการปรับใช้กฎหมายในทางปฏิบัติในหลายกรณีดังนี้

## ปัญหาการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือเสียหายในช่วงการขนส่งใด

ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทก่อนถึงบทบัญญัติมาตรา ๓๑ เกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดกรณีที่เกิดอุบัติเหตุหรือเสียหายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กฎหมายให้พิจารณาว่าในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้เสียหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่นที่แตกต่างจากจำนวนจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว และเนื่องด้วยสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกี่ยวข้องกับการขนส่งในทุกรูปแบบ ทำให้การพิจารณาจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอาจเกี่ยวข้องกับกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของหลากหลายฉบับ รวมถึงอาจต้องพิจารณาถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย จึงแยกพิจารณาดังนี้

### ๑. กรณีปรากฏชัดว่าของสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางทะเล

หากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย เช่น ตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องขนส่งของทางทะเล จากท่าเรือในประเทศสิงคโปร์มายังท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขนส่งต่อทางถนนไปส่งมอบที่โรงงานของผู้รับตราส่งที่จังหวัดสระบุรี ปรากฏว่าของเปียกน้ำเสียหายระหว่างการขนส่งทางทะเลในน่านน้ำไทยหรือในทะเลหลวงอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งช่วงการขนส่งทางทะเล เช่นนี้ จำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องนำจำนวนจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มาตรา ๕๘ มาใช้บังคับ คือ ตามจำนวนความเสียหายแห่งของแต่ไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท ต่อ ๑ หน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละ ๓๐ บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่ากัน

มีปัญหาว่า หากปรากฏชัดว่าการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งทางทะเลแต่อยู่ในอาณาเขตของประเทศอื่น ก็อาจต้องนำกฎหมายภายในของประเทศนั้น และหากประเทศนั้นนำอนุสัญญาระหว่างประเทศมาบัญญัติเป็นกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศนั้นโดยตรง เช่นนำ Hague Rules มาบัญญัติเป็นกฎหมาย ข้อจำกัดความรับผิดก็เป็นไปตาม Hague

Rules หรือหากปรากฏชัดว่าการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งทางทะเลแต่ไม่แน่ชัดว่าสูญหายหรือเสียหายในอาณาเขตประเทศใดหรือในทะเลหลวงหรือไม่ ผู้วิจัยมีความเห็นว่าต้องนำจำนวนจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มาใช้บังคับ

### ๒. กรณีปรากฏชัดว่าของสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางรถไฟ

หากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตกลงให้มีการขนส่งทางรถไฟรวมอยู่ด้วย เช่น ตกลงให้ขนส่งของทางรถไฟจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขนส่งทางทะเลต่อไปยังประเทศญี่ปุ่น หลังจากนั้นขนส่งต่อทางถนนไปส่งมอบ ณ สถานที่ของผู้รับตราส่งในประเทศญี่ปุ่น และปรากฏว่าของสูญหายไปในช่วงการขนส่งทางรถไฟก่อนจะถึงท่าเรือแหลมฉบังด้วยความประมาทเลินเล่อของพนักงานการรถไฟ เช่นนี้ จำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็ต้องอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พุทธศักราช ๒๕๖๔ มาตรา ๕๕, ๕๖ และ ๕๗ กล่าวคือ ของห่อหนึ่งเป็นเงินไม่เกิน ๑๐๐ บาท ถ้าว่าเหมาะบรรทุกครั้งคันรถไม่เกิน ๔๐๐ บาท และถ้าว่าเหมาะบรรทุกทั้งคันรถไม่เกิน ๑,๐๐๐ บาท ถ้าของที่ขนส่งเป็นสัตว์มีชีวิต มีข้อจำกัดความรับผิด ค่าข้างเชือกหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐๐ บาท ค่าม้าตัวหนึ่งไม่เกินกว่า ๑๐๐ บาท ค่าลา ล่อ หรือปศุสัตว์ชนิดที่มีเขาตัวหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐ บาท ค่าแพะ แกะ สุกร สุนัข หรือสัตว์ชนิดอื่นตัวหนึ่งไม่เกินกว่า ๒๐ บาท และถ้าของที่ขนส่งเป็นรถหรือล้อเลื่อน มีข้อจำกัดความรับผิด คือ ค่ารถจักรสำหรับลากหรือรถยนต์คันหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐๐ บาท ค่ารถ เกวียน หรือรถบรรทุกของคันหนึ่งไม่เกินกว่า ๒๕๐ บาท ค่ารถจักรยานยนต์สองล้อหรือสามล้อคันหนึ่งไม่เกินกว่า ๕๐ บาท ค่ารถ ล้อเลื่อนอย่างอื่นคันหนึ่งไม่เกินกว่า ๑๐ บาท

หากของที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางรถไฟในต่างประเทศ ก็ต้องนำกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางรถไฟของประเทศนั้นมาใช้บังคับ

### ๓. กรณีปรากฏชัดว่าของสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางถนน

หากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตกลงให้มีการขนส่งทางถนนรวมอยู่ด้วย และปรากฏว่าของสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางถนนในประเทศไทย เช่น สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องขนส่งของจากโรงงานของผู้ขายในประเทศญี่ปุ่นทางถนนไปที่ท่าเรือโยโกฮาม่าแล้วขนส่งต่อทางทะเลมายังท่าเรือแหลมฉบัง และขนส่งต่อทางถนนมายังคลังสินค้าของผู้ซื้อในกรุงเทพมหานคร ปรากฏว่ารถบรรทุกที่ขนส่งของเกิดพลิกคว่ำระหว่างทางจากท่าเรือแหลมฉบังมายังกรุงเทพมหานครด้วยความประมาทเลินเล่อของพนักงานขับรถบรรทุก ทำให้ของที่ขนส่งเสียหาย กฎหมายภายในที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางถนนในประเทศไทยได้แก่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ซึ่งไม่มีบทบัญญัติจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งทางถนนไว้ กล่าวคือ ตามปกติผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวนความเสียหาย เช่นนี้มีปัญหาว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวนโดยไม้อาจจำกัดจำนวนความรับผิดได้ หรือถือว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นกฎหมายภายในที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางถนนไม่มีข้อจำกัดความรับผิด จึงไม่อาจนำมาใช้บังคับได้ ต้องกลับไปใช้ข้อจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ กล่าวคือ ๖๖๖.๖๗ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ หน่วยการขนส่ง หรือ ๒ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ กิโลกรัม แห่งน้ำหนักรวมของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่จำนวนใดมากกว่า ในกรณีที่มีการ

ขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วยเช่นตามตัวอย่างข้างต้น หรือ ๘.๓๓ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ กิโลกรัม แล้วแต่กรณี แต่กรณีที่ไม่มี การขนส่งทางทะเลหรือทางน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย มี นักวิชาการมีความเห็นว่าต้องใช้บังคับอย่างกรณีหลังที่นำข้อจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ มาใช้บังคับ (ไพฑูริศ เอกจริยกร : ๑๑๒-๑๑๓) ซึ่งผู้วิจัยก็มีความเห็นในทางเดียวกัน

หากข้อเท็จจริงตามตัวอย่างเปลี่ยนไปเฉพาะช่วงการขนส่งทางถนนเป็นว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องขนส่งทางถนนจากท่าเรือแหลมฉบังไปส่งมอบ ณ สถานที่ของผู้รับตราส่งที่กรุงเทพฯ จังหวัดนครราชสีมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และของที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางถนนนี้ เมื่อขนส่งช่วงทางถนนนี้เป็นการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ด้วยอันอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งมี บทบัญญัติเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในมาตรา ๓๖ ว่า “กรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละ ๘.๓๓ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น” จึงต้องนำข้อจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับซึ่งเป็นจำนวนจำกัดความรับผิดเท่ากับตามมาตรา ๓๐ แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘

#### ๔. กรณีปรากฏชัดว่าของที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางอากาศ

หากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตกลงให้มีการขนส่งทางอากาศรวมอยู่ด้วย และปรากฏว่าของสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางอากาศ เช่น ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกำหนดให้ขนส่งของจากท่าอากาศยานในสาธารณรัฐประชาชนจีนมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แล้วขนส่งต่อทางถนนไปยังสถานที่ของผู้รับตราส่ง ณ จังหวัดชลบุรี ปรากฏว่าของที่ขนส่งสูญหายไปในช่วงที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งทางอากาศ กฎหมายภายในที่ใช้บังคับแก่สัญญา รับขนของทางอากาศระหว่างประเทศได้แก่พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งใน มาตรา ๓๙ วรรคหนึ่ง บัญญัติให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้จำนวน ๑๙ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน จึงต้องนำจำนวนจำกัดความรับผิดนี้มาใช้บังคับแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องด้วย

เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๕๗ บัญญัติให้นำพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลม ดังนั้น หากการขนส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีการขนส่งทางอากาศภายในประเทศรวมอยู่ด้วย และปรากฏชัดว่าของที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็ย่อมจำกัดจำนวนความรับผิดได้ ๑๙ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน เช่นเดียวกับข้อจำกัดความรับผิดในตามสัญญา รับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ

#### ๕. กรณีปรากฏชัดว่าของที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางน่านน้ำภายใน

หากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตกลงให้มีการขนส่งทางน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย และปรากฏว่าของสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางน่านน้ำภายใน เช่น ต้องมีการขนส่งโดยเรือในแม่น้ำ และปรากฏว่าของที่ขนส่งเสียหายเนื่องจากเรือที่ขนส่งของในแม่น้ำเกิดเหตุชนกับเรือลำอื่นโดยความประมาทของผู้ควบคุมเรือ ทำให้สินค้าตกลงในแม่น้ำเสียหาย เช่นนี้กฎหมายที่ใช้บังคับแก่การรับขนของทางน่านน้ำภายในก็คือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ซึ่งไม่มี

บทบัญญัติจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่ง กรณีจึงต้องนำบทบัญญัติการจำกัดความรับผิดในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาใช้บังคับทำนองเดียวกับกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งทางถนนภายในประเทศดังกล่าวแล้วข้างต้น เพียงแต่กรณีนี้ต้องนำมาตรา ๒๘ มาใช้บังคับ กล่าวคือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดไม่เกิน ๖๖๖.๖๗ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ หน่วยการขนส่ง หรือ ๒ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ กิโลกรัม แห่งน้ำหนักรวมของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่จำนวนใดมากกว่า

มีคดีที่ศาลฎีกาวินิจฉัยเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง กรณีที่ปรากฏชัดว่าความเสียหายแห่งของเกิดขึ้นที่ใดอยู่ ๑ คดี คือ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๙๖๒๙/๒๕๕๘ แม้จำเลยที่ ๒ จะให้การต่อสู้เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดตามกฎหมายภายในของประเทศสาธารณรัฐตุรกีอันเป็นประเทศที่เกิดความเสียหายแก่สินค้าที่ขนส่งตาม พ.ร.บ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๔๘ มาตรา ๓๑ โดยไม่ได้ให้การต่อสู้ถึงข้อจำกัดความรับผิดตามมาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง แต่ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องย่อมเป็นไปตามที่ พ.ร.บ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๔๘ กำหนดไว้ แม้จำเลยที่ ๒ จะมิได้นำสืบถึงรายละเอียดในกฎหมายภายในของประเทศสาธารณรัฐตุรกีให้รับฟังได้ว่าจำเลยที่ ๒ สามารถจำกัดความรับผิดตามกฎหมายภายในของประเทศที่เกิดความเสียหายมาตรา ๓๑ ก็มีผลเพียงทำให้จำเลยที่ ๒ ไม่อาจจำกัดความรับผิดได้ตามมาตรา ๓๑ ซึ่งเป็นข้อยกเว้นของมาตรา ๒๘ เท่านั้น หาได้ตัดสิทธิของจำเลยที่ ๒ ที่มีอยู่ตามมาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง ที่บัญญัติให้จำกัดความรับผิดของจำเลยที่ ๒ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียง ๖๖๖.๖๗ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ หน่วยการขนส่ง หรือ ๒ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ กิโลกรัม ของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหาย แล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า

## ปัญหาการคิดคำนวณค่าเสียหาย

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติในการกำหนดหรือคำนวณค่าเสียหายในมาตรา ๓๔ ว่า “ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณค่าเสียหายเท่ากับราคาของนั้นจะมี ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือ ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การคำนวณราคาของตามวรรคหนึ่ง ให้คำนวณตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาท้องตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาท้องตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน

ในกรณีที่ราคาที่คำนวณได้ตามวรรคสองต่ำกว่าที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น แต่ถ้าราคาสูงกว่าให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดเพียงเท่าราคาแสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง”

จากบทบัญญัตินี้จะเห็นได้ว่า กำหนดเป็นหลักการให้ถือเอาราคาของที่สถานที่และเวลาส่งมอบของที่ปลายทาง ซึ่งเป็นหลักการเดียวกับกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของระหว่างประเทศอื่นๆ เช่น ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ มาตรา ๖๑ บัญญัติว่า “การคำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายตามมาตรา ๕๘ ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังนี้

(๑) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายทั้งหมด ให้คำนวณเท่ากับราคาของที่ของนั้นจะพึงมีในเวลา  
ที่พึงส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง

(๒) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายบางส่วน ให้คำนวณตามส่วนโดยเทียบกับราคาของ  
อย่างเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกันที่ยังเหลืออยู่ในเวลาส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง”

ซึ่งจะเห็นได้ว่า ราคาของที่ปลายทางย่อมสูงกว่าราคาของที่ต้นทางเนื่องจากต้องรวม  
ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการส่งออกและนำเข้า ค่าเบี้ยประกันภัย และหากเป็นการ  
ขนส่งของสืบเนื่องมาจากการซื้อขายก็อาจรวมค่ากำไรไปด้วย หรือคำนวณค่าเสียหายในหลายรูปแบบ  
เรียงไปตามลำดับ แต่ก็มิได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดราคาเช่นตามพระราชบัญญัติการ  
ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ซึ่งกำหนดวิธีการคำนวณค่าเสียหายกำหนดเรียงตามลำดับ  
ดังนี้

๑. ให้คำนวณตามราคาตลาดซื้อขายล่วงหน้า

๒. ให้คำนวณตามราคาท้องตลาด หากไม่มีราคาตาม ๑

๓. ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน หากไม่มี  
ราคาตาม ๑ และ ๒

สำหรับราคาตลาดซื้อขายล่วงหน้าไม่ได้มีสำหรับสินค้าหรือของที่ขนส่งทุกอย่าง คงมี  
เฉพาะที่เป็นของหรือสินค้าที่มีราคาเปลี่ยนแปลงขึ้นลงได้ตลอดเวลา อาจเป็นของจำพวกสินค้าโภคภัณฑ์  
หรือสินค้าการเกษตร เป็นต้น การกำหนดราคาตลาดซื้อขายสินค้านี้คงต้องตรวจสอบจาก  
ราคาแห่งของนั้นในตลาดซื้อขายล่วงหน้า หากว่ามีในประเทศปลายทางที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่อง  
หลายรูปแบบได้ตกลงให้ส่งมอบ ณ ที่นั้น สำหรับประเทศไทยมีการดำเนินการเกี่ยวกับการซื้อขาย  
ล่วงหน้ามาเป็นเวลานานพอสมควร แต่เดิมเป็นไปในลักษณะการตกลงระหว่างคู่สัญญาด้วยกันเองคือ  
ระหว่างธนาคารพาณิชย์กับผู้ประกอบการที่ต้องการป้องกันความเสี่ยง ต่อมามีการออก  
พระราชบัญญัติสัญญาซื้อขายล่วงหน้า พ.ศ. ๒๕๔๖ มาใช้บังคับ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยใน  
ฐานะที่เป็นหน่วยงานหลักของตลาดทุนไทย ได้จัดตั้งบริษัทตลาดอนุพันธ์ (ประเทศไทย) จำกัด หรือ  
Thailand Futures Exchange (TFEX) ขึ้นเมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๔๗ เพื่อเป็นศูนย์กลาง  
การซื้อขายล่วงหน้าหรืออนุพันธ์ ต่อมาเมื่อวันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๖ เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัทตลาด  
สัญญาซื้อขายล่วงหน้า (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) (tfex.co.th) ดังนั้น ในการตรวจสอบหรือ  
ค้นหาราคาตลาดล่วงหน้าหากปลายทางที่ส่งมอบของอยู่ในประเทศไทย อาจตรวจสอบจากตลาด  
สัญญาซื้อขายล่วงหน้านี้ได้ สำหรับของที่ไม่มีราคาในตลาดซื้อขายล่วงหน้าก็ต้องมาดูราคาท้องตลาด  
หรือราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมใกล้เคียงมา

เรื่องกำหนดและคำนวณค่าเสียหายจากราคาของที่ขนส่งในเบื้องต้นเหมือนจะไม่มี  
ปัญหาข้อกฎหมายนัก เป็นปัญหาข้อเท็จจริงในทางคดี ศาลต้องกำหนดจำนวนค่าเสียหายจากการ  
รับฟังพยานหลักฐานที่คู่ความนำสืบ แล้วชี้ให้นักพยานหลักฐานเพื่อกำหนดจำนวนค่าเสียหายว่า  
เป็นเท่าใดแน่ เพราะไม่ใช่ข้อเท็จจริงที่ศาลรู้ได้เอง ปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติคือคู่ความมักไม่นำสืบ  
ให้มีน้ำหนักมากเพียงพอ หรือพยานหลักฐานที่แต่ละฝ่ายนำสืบยังมีข้อสงสัยว่าไม่เป็นความจริง  
ตามนั้น เพราะฝ่ายที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยอมพยายามนำสืบให้เห็นว่า  
ค่าเสียหายมีจำนวนมาก ส่วนฝ่ายผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็พยายามนำสืบให้เห็นว่าค่าเสียหายมี

จำนวนน้อย และจากที่ผู้วิจัยได้ตรวจสอบยังไม่พบว่ามีคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยค่าเสียหายโดยกำหนดจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า คงมีแต่ที่วินิจฉัยราคา ณ สถานที่ส่งมอบที่ปลายทางตามเอกสาร ดังตัวอย่างต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๙๖๒๙/๒๕๕๘ ที่จำเลยที่ ๒ อุทธรณ์ว่า สินค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปที่ขนส่งมีราคาที่แท้จริงคือราคา ๑,๒๒๘,๖๖๙.๔๖ บาท เท่านั้น การที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางวินิจฉัยว่าสินค้าดังกล่าวมีราคา ๑๔๘,๐๗๙ ดอลลาร์สหรัฐ จึงไม่ถูกต้องนั้น นางสาววรินทร์ยา พยานโจทก์ให้ถ้อยคำในบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงหรือความเห็นของพยานว่า โจทก์ขายสินค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปของผู้ชายตรา “OK” ให้แก่บริษัทยุทธโรทรานส์ จำกัด ในราคาซีแอนด์เอฟ ๑๔๘,๐๗๙ ดอลลาร์สหรัฐ ตามใบกำกับราคาสินค้าและใบบรรจุหีบห่อ (Invoice/Packing List) เมื่อเกิดเหตุเรือโดนกันทำให้ตู้สินค้าจำนวนประมาณ ๕ ตู้ ตกไปในทะเล น้ำทะเลเข้าไปในระวางเรือซีเอ็มเอ ซีจีเอ็ม เวอร์เลน ตู้สินค้าในระวางเรือแช่น้ำทะเล ตามภาพถ่ายความเสียหายของเรือ ผู้สำรวจความเสียหายได้จัดทำรายงานการสำรวจความเสียหายและถ่ายรูปไว้ ตามรายงานการสำรวจความเสียหายพร้อมคำแปลและตามรายงานการสำรวจความเสียหายพบว่าสินค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปของผู้ชายของโจทก์จำนวน ๓๑๘ มัด เปียกชุ่มและบวมจากการแช่น้ำทะเลอยู่หลายวัน ผู้ซื้อปฏิเสธไม่ยอมรับสินค้า ส่วนจำเลยที่ ๑ และที่ ๒ มีนายฐิระพล ลูกจ้างจำเลยที่ ๑ ให้ถ้อยคำในเรื่องดังกล่าวในบันทึกถ้อยคำยืนยันข้อเท็จจริงหรือความเห็นของพยานว่า ราคาสินค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปของผู้ชายที่โจทก์ซื้อจากผู้ผลิตจำนวน ๓ ราย เป็นราคาที่ ไม่รวมค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายอื่นนั้น เห็นว่า ราคาดังกล่าวกลับมีราคาต่อหน่วยใกล้เคียงกับราคาที่โจทก์ระบุไว้ในใบเสนอราคาขายสินค้า (Proforma Invoice) พร้อมคำแปล คือราคาตัวเลข ๔.๗๗ ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นราคาที่โจทก์ขายให้แก่ผู้ซื้อในต่างประเทศ ซึ่งเท่ากับว่าโจทก์จะไม่ได้กำไรจากการขายสินค้านั้น อันผิดวิสัยของผู้ประกอบธุรกิจ น่าเชื่อว่าต้นทุนที่แท้จริงของสินค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปของผู้ชายควรจะเป็นเงินจำนวน ๑,๒๒๘,๖๖๙.๔๖ บาท ดังที่โจทก์แสดงไว้ตามสำเนาใบขนสินค้าขาออก เมื่อเสื้อผ้าสำเร็จรูปของผู้ชายที่ขนส่งทั้งหมดได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงเนื่องจากเปียกน้ำทะเล และได้ความว่าในใบเสนอราคาขายสินค้า (Proforma Invoice) และใบกำกับราคาสินค้าและใบบรรจุหีบห่อ (Invoice/Packing List) ได้ระบุราคาสินค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปเอาไว้ตรงกันคือราคา ๑๔๘,๐๗๙ ดอลลาร์สหรัฐ อันเป็นราคาที่ซื้อขายกันในเงื่อนไข ซีแอนด์เอฟ ซึ่งเป็นราคาสินค้าที่ส่งมอบที่ปลายทางซึ่งจะรวมราคาสินค้าและค่าขนส่งเข้าไว้ด้วยแล้ว จึงย่อมมีความแตกต่างจากราคาสินค้าดังกล่าว ตามสำเนาใบขนสินค้าขาออกเอกสารหมายเลข ๑ ที่จำเลยที่ ๒ อ้างซึ่งเป็นราคาเอฟโอบี อันเป็นราคาสินค้าที่ทำต้นทางเพียงอย่างเดียว ส่วนการที่ราคาสินค้าดังกล่าวซึ่งปรากฏในใบเสนอราคาขายสินค้า (Proforma Invoice) และใบกำกับราคาสินค้าและใบบรรจุหีบห่อ (Invoice/Packing List) จะมีราคาใกล้เคียงกับที่โจทก์สั่งซื้อจากผู้ผลิตทั้งสามรายภายในประเทศหรือไม่ ก็ไม่ใช่ข้อสำคัญแต่อย่างใด หากโจทก์ซึ่งเป็นผู้ขายยินดีจะขายสินค้าในราคาตามที่ระบุไว้ใน หากจำเลยที่ ๒ เห็นว่าราคาสินค้าเสื้อผ้าสำเร็จรูปของผู้ชายตามที่โจทก์เรียกร้องสูงเกินไป ก็คงไม่เป็นการยากที่จำเลยที่ ๒ จะนำพยานหลักฐานมาแสดงให้เห็นแตกต่างออกไป เมื่อจำเลยที่ ๒ ไม่มีพยานหลักฐานอื่นมาแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น ข้ออ้างของโจทก์เกี่ยวกับราคาสินค้าดังกล่าวจำนวน ๑๔๘,๐๗๙ ดอลลาร์สหรัฐ ย่อมรับฟังได้

## ปัญหาการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยน

เนื่องจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการขนส่งของระหว่างประเทศที่ส่วนใหญ่มักเป็นการขนส่งเพื่อการส่งมอบของที่มีการซื้อขายกัน ราคาหรือมูลค่าแห่งของมักกำหนดเป็นเงินต่างประเทศ ดังนั้น เมื่อของที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหาย หรือแม้แต่กรณีมีการส่งมอบซ้เข้า จำนวนค่าเสียหายที่คำนวณได้จึงอาจจะเป็นเงินต่างประเทศ หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องชำระเงินต่างประเทศไปตามที่ถูกเรียกร้องก็คงไม่มีปัญหาอะไร แต่กรณีที่เป็นหนี้เงินต่างประเทศหากไม่ได้ตกลงไว้อย่างชัดแจ้งว่าต้องชำระเป็นเงินต่างประเทศเท่านั้น ลูกหนี้คือฝ่ายที่ต้องชำระซึ่งอาจหมายถึงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิชำระเป็นเงินไทยได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๑๙๖ บัญญัติว่า “ถ้าหนี้เงินได้แสดงไว้เป็นเงินต่างประเทศ ท่านว่าจะส่งใช้เป็นเงินไทยก็ได้

การเปลี่ยนเงินนี้ ให้คิดตามอัตราแลกเปลี่ยนเงิน ณ สถานที่และในเวลาที่ใช้เงิน” สำหรับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มีความซับซ้อนยุ่งยากเพิ่มขึ้นไปอีก เนื่องจากบทบัญญัติข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องกำหนดหน่วยแห่งจำนวนความรับผิดชอบไว้เป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่งไม่ใช่สกุลเงินดังที่ได้กล่าวไว้แล้วแต่แรก แต่เป็นหน่วยที่ใช้เปรียบเทียบในการชำระเงินจริงได้ ในการกำหนดจำนวนเงินที่จะชำระจริงภายในข้อจำกัดความรับผิดชอบจึงอาจต้องพิจารณาถึงอัตราแลกเปลี่ยนทั้งเงินต่างประเทศ เงินไทย และหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

ในเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๓๕ บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๓๔ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย” จากบทบัญญัตินี้เมื่อพิจารณาประกอบกับมาตรา ๓๔ วรรคหนึ่ง ทำให้เข้าใจเบื้องต้นว่า ต้องใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือในกรณีที่ไม่มี การส่งมอบเช่นของสูญหายหรือมีการส่งมอบซ้เข้าก็จะเป็น ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ทำให้มีข้อสงสัยว่ามีเหตุผลใดต้องบัญญัติเวลาคำนวณอัตราแลกเปลี่ยนไว้แตกต่างจากในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๑๙๖ วรรคสอง ที่กำหนดให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ สถานที่และเวลาใช้เงิน ตรวจสอบจากเอกสารเนื้อหาของพระราชบัญญัตินี้พร้อมสรุปสาระสำคัญ ประวัติความเป็นมา กระบวนการและขั้นตอนในการตราพระราชบัญญัตินี้ของรัฐสภา (สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, ๒๕๔๘) ก็ไม่ปรากฏที่มาและเหตุผลของบทบัญญัติมาตรา ๓๕ นี้

สำหรับบทบัญญัติในการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๑๙๖ วรรคสอง ดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เจ้าหนี้ที่มีสิทธิเรียกร้องได้รับเงินตรงหรือใกล้เคียงจำนวนหนี้ที่เป็นเงินต่างประเทศมากที่สุด จะได้ยกตัวอย่างให้เห็นชัดเจนขึ้นดังนี้

จำเลยในประเทศไทยตกลงซื้อสินค้าจากโจทก์ซึ่งอยู่ต่างประเทศในราคา ๑,๐๐๐,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ โจทก์ตกลงส่งมอบสินค้าภายใน ๓ เดือน นับแต่วันทำสัญญา ส่วนจำเลยตกลงชำระ



ค่าสินค้าภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่โจทก์ส่งมอบสินค้าที่ซื้อขาย โจทก์ส่งมอบสินค้าแก่จำเลยตามกำหนดแล้ว แต่จำเลยไม่ชำระค่าสินค้าภายในกำหนด จนต่อมาโจทก์ฟ้องจำเลยต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางขอให้บังคับจำเลยชำระหนี้ค่าสินค้าที่ค้างชำระพร้อมดอกเบี้ย และต่อมาศาลดังกล่าวมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำเลยชำระเงิน ๑,๐๐๐,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ พร้อมดอกเบี้ยแก่โจทก์ตามคำฟ้อง เช่นนี้ จำเลยมีสิทธิชำระหนี้ตามคำพิพากษาเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐหรือเงินไทยก็ได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๑๙๖ วรรคหนึ่ง ดังกล่าวแล้วข้างต้น แต่หากจำเลยจะชำระหนี้เป็นเงินไทยจะใช้อัตราแลกเปลี่ยนใดต่อไป

วันที่ทำสัญญาซื้อขาย อัตราแลกเปลี่ยน ๑ ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ ๓๗ บาท

วันครบกำหนดชำระค่าสินค้า อัตราแลกเปลี่ยน ๑ ดอลลาร์ เท่ากับ ๓๕ บาท

วันที่โจทก์ฟ้องคดี อัตราแลกเปลี่ยน ๑ ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ ๓๒ บาท

วันที่คดีถึงที่สุดตามคำพิพากษา อัตราแลกเปลี่ยน ๑ ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ ๓๓ บาท

วันที่จำเลยชำระเงินตามคำพิพากษา อัตราแลกเปลี่ยน ๑ ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ ๓๔ บาท

เช่นนี้ถ้าพิจารณาเฉพาะส่วนต้นเงิน หากจำเลยชำระตามอัตราแลกเปลี่ยนในวันซื้อขายจะเป็นเงิน ๓๗,๐๐๐,๐๐๐ บาท หากชำระตามอัตราแลกเปลี่ยนในวันครบกำหนดชำระค่าสินค้าจะเป็นเงิน ๓๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท หากชำระตามอัตราแลกเปลี่ยนในวันที่โจทก์ฟ้องคดีจะเป็นเงิน ๓,๒๐๐,๐๐๐ บาท หากชำระตามอัตราแลกเปลี่ยนในวันที่คดีถึงที่สุดจะเป็นเงิน ๓,๓๐๐,๐๐๐ บาท และหากชำระตามอัตราแลกเปลี่ยนในวันที่คดีถึงที่สุดจะเป็นเงิน ๓,๔๐๐,๐๐๐ บาท จะเห็นได้ว่าหากโจทก์ได้รับเงินบาทแล้วนำไปแลกเปลี่ยนเงินดอลลาร์สหรัฐในวันนั้น การใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่จำเลยชำระเงินจะทำให้โจทก์มีโอกาสได้รับเงินดอลลาร์สหรัฐตรงตามจำนวนหนี้เงินดอลลาร์สหรัฐที่จำเลยค้างชำระโจทก์อยู่มากที่สุด หากใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันอื่นที่แตกต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนในวันดังกล่าว และโจทก์นำเงินบาทไปแลกเปลี่ยนเงินดอลลาร์สหรัฐในวันนั้นอาจทำให้โจทก์ได้รับเงินดอลลาร์สหรัฐมากกว่าหรือน้อยกว่าจำนวนหนี้เงินดอลลาร์สหรัฐซึ่งจะไม่ตรงกับจำนวนหนี้ที่จำเลยค้างชำระโจทก์ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๑๙๖ วรรคสอง จึงได้กำหนดอัตราแลกเปลี่ยนไว้เช่นนั้น

แต่อาจได้พบว่ามีคำพิพากษาศาลฎีกาในหลายคดีพิพากษาให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ศาลมีคำพิพากษา โดยให้เหตุผลว่า เพื่อสะดวกแก่การบังคับคดี เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๓๓๕๒/๒๕๒๙, ๕๗๐๑/๒๕๓๓, ๙๓๙/๒๕๓๗ และ ๗๙๘/๒๕๓๘ เป็นต้น เข้าใจว่าที่พิพากษาแตกต่างไปจากบทบัญญัติมาตรา ๑๙๖ วรรคสอง ก็คงเพราะยึดผลตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่เคยพิพากษาไว้เช่น คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๖๙๓/๒๕๙๓ แต่ของเท็จจริงแตกต่างกัน โดยคำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๖๙๓/๒๕๙๓ มีข้อเท็จจริงเฉพาะที่ทั้งโจทก์และจำเลยต่างฝ่ายต่างมีหนี้ต้องชำระต่อกัน แต่ส่วนหนึ่งเป็นเงินต่างสกุลกัน ทำให้ต้องพิพากษากำหนดวันที่คำนวณอัตราแลกเปลี่ยนไปเช่นนั้น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๑๖๙๓/๒๕๙๓ โจทก์ซึ่งเป็นบริษัทในประเทศไทย ทำสัญญาซื้อสินค้าปูนซิเมนต์จากจำเลย ตกลงชำระค่าสินค้าเป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐมลายู โดยชำระเป็นเงินสดเมื่อรับสินค้าที่สิงคโปร์เมื่อสินค้าถึงสิงคโปร์แล้ว แต่จะชำระที่สิงคโปร์หรือที่กรุงเทพฯ ก็ได้ ปรากฏว่าเรือของโจทก์ขนส่งสินค้าจากสิงคโปร์มากรุงเทพฯ ได้เพียงส่วนหนึ่ง อีกส่วนต้องให้จำเลยช่วยจัดส่งโดย

เรืออีกลำหนึ่ง ทำให้ต้องเสียค่าพาหนะขนส่งเพิ่มขึ้น จึงตกลงทำสัญญากันใหม่คิดลดราคาและค่าพาหนะขนส่ง กับหักเงินที่โจทก์ชำระแล้วบางส่วน และยังตกลงกันให้นำสินค้าไปเก็บที่โกดังของจำเลยภายในกำหนดระยะเวลาหนึ่งโดยจำเลยไม่คิดค่าเช่า หากเกินระยะเวลานั้นจะเลยจะคิดค่าเช่าโกดัง กับมีข้อตกลงในรายละเอียดอื่นๆ ภายหลังมีข้อพิพาทกัน โดยต่างฝ่ายต่างกล่าวหาว่าอีกฝ่ายปฏิบัติผิดสัญญาและผิดนัดไม่ชำระหนี้ ศาลฎีกาวิวินิจฉัยใจความว่า จำเลยทำผิดข้อตกลงการวางประกันและจ่ายค่าปูนซิเมนต์ตามคำสั่งของโจทก์ จำเลยต้องรับผิดชอบโจทก์เป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐมลายู กับรับผิดชอบเงินค่าภาษีขาเข้าและค่าใช้จ่ายต่างๆ และยังคงคืนเงินประกันที่โจทก์วางไว้เป็นเงินไทยอีกจำนวนหนึ่ง ส่วนโจทก์ก็ต้องรับผิดชอบชำระหนี้ค่าปูนซิเมนต์ที่ค้างชำระแก่จำเลยเป็นเงินเหรียญสหรัฐมลายู จึงพิพากษาให้โจทก์จัดการชำระหนี้โดยส่งมอบเงินเหรียญสหรัฐมลายู จำนวน ๓๐,๓๗๗ เหรียญ ให้แก่จำเลย โดยหักหนี้ที่จำเลยต้องชำระให้โจทก์เป็นเงินเหรียญมลายู จำนวน ๑๔,๐๓๒.๒๓ เหรียญ ดังกล่าวข้างต้นออกเสียก่อน โจทก์คงมีหน้าที่ส่งมอบแต่เพียง ๑๖,๓๔๕.๗๓ เหรียญ ให้แก่จำเลย และหนี้เป็นเงินตราต่างประเทศนี้เมื่อจะต้องชำระตามคำสั่งของศาลในประเทศไทย จะต้องเปลี่ยนเป็นเงินตราของประเทศไทย ซึ่งมาตรา ๑๙๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติให้คิดอัตราแลกเปลี่ยนเงินในสถานที่และเวลาที่ใช้เงิน ซึ่งข้อเท็จจริงแห่งคดีฟังได้ชัดเจน คำให้การของทั้งสองฝ่ายว่า ที่โจทก์กล่าวในฟ้องว่า อัตราของรัฐบาล ๑ เหรียญสหรัฐมลายู เท่ากับ ๔ บาท ๗๗ สตางค์ นั้น มิใช่อัตราที่จะแลกเปลี่ยนได้ในท้องตลาด ศาลฎีกาเห็นว่าตามความในมาตรา ๑๙๖ ที่ว่าอัตราแลกเปลี่ยนเงินนั้น ย่อมหมายถึงอัตราที่จะแลกเปลี่ยนกันได้โดยเสรี และหนี้ที่โจทก์จะต้องชำระก็ยังคงเป็นเงินเหรียญสหรัฐมลายู ตามคำสั่งสัญญาของโจทก์จนกว่าจะถึงเวลาที่โจทก์ปฏิบัติการชำระหนี้ คือส่งมอบเงินเหรียญนั้น แต่เพื่อความสะดวกในการบังคับคดี ซึ่งศาลจะต้องพิพากษาเป็นเงินตราต่างประเทศ ศาลฎีกาจึงพิพากษามา ณ ที่นี้ว่า ให้โจทก์ส่งมอบเงินเหรียญมลายู ๑๖,๓๔๕.๗๓ เหรียญ ให้แก่จำเลย เมื่อจำเลยชำระเงินตรา ๑๔๔,๒๙๕.๖๒ บาท ให้แก่โจทก์หรือมิฉะนั้นให้คิดแลกเปลี่ยนเงินเหรียญสหรัฐมลายู ๑๖,๓๔๕.๗๓ เหรียญ นั้นให้เป็นเงินตราของประเทศ โดยคิดอัตราแลกเปลี่ยนเงินโดยเฉลี่ยที่ธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพฯ ทำการขายเหรียญสหรัฐมลายูเป็นเงินตราของประเทศ ถ้าไม่มีอัตราการขายในวันนั้นก็ให้ถือเอาวันสุดท้ายที่มีอัตราการขายเช่นว่านั้นก่อนวันพิพากษา เมื่อคำนวณได้เท่าใดให้หักกลบลบกับเงินที่จำเลยต้องชำระ เหลือเท่าใดให้จำเลยชำระให้โจทก์เพียงเท่านั้น ถ้าไม่มีเหลือ หรือจำนวนที่โจทก์จะต้องชำระมีมากกว่า ก็ให้ยกฟ้องโจทก์เสีย

คำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้มีศาสตราจารย์ประมุข สุวรรณนคร เป็นเจ้าของสำนวน นับว่าเป็นการวางหลักการพิพากษาอย่างมีเหตุผลในทางเป็นธรรม และยังคงทันสมัยที่นำมาปรับใช้ได้ ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นการสะท้อนให้เห็นถึงวัตถุประสงค์ของมาตรา ๑๙๖ ได้อย่างชัดเจน แต่ในคำพิพากษาศาลฎีกาหลายเรื่องที่กล่าวถึงข้อเท็จจริงไม่ได้เป็นไปตามคำพิพากษานี้ โจทก์และจำเลยต่างไม่ได้มีหนี้เงินต้องชำระต่อกันและเป็นหนี้

อย่างไรก็ตาม จำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดหน่วยเป็นสิทธิพิเศษถอนเงินซึ่งไม่ใช่สกุลเงินโดยตรง หากค่าเสียหายที่คำนวณได้ตามมาตรา ๓๔ เป็นหนี้เงินบาทอยู่แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต้องชำระเป็นเงินบาทสถานเดียว เพราะหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินไม่ใช่สกุลเงินดังที่กล่าวแล้ว แต่มีอัตราแลกเปลี่ยนที่กองทุน

การเงินระหว่างประเทศมีประกาศทางเว็บไซต์ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศในทุกวันทำการ ซึ่งธนาคารแห่งประเทศไทยก็อ้างอิงอัตราตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศประกาศ อาจมีผลให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องชำระเงินจำนวนที่สูงเกินกว่าหรือน้อยจำนวนจำกัดความรับผิดชอบหากคำนวณจากอัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ชำระจริง แต่ก็ถือว่าเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

หากค่าเสียหายที่คำนวณได้ตามมาตรา ๓๔ ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเป็นหนี้เงินต่างประเทศ เช่น เป็นเงินดอลลาร์สหรัฐ การคำนวณว่าค่าเสียหายนั้นเกินกว่าหรือต่ำกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ก็ต้องเป็นไปตามมาตรา ๓๕ คือ ต้องพิจารณาอัตราแลกเปลี่ยนเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินในวันเวลาที่ส่งมอบของที่ขนส่งแก่ผู้รับตราส่งหรือวันเวลาที่ควรส่งมอบของที่ขนส่งแก่ผู้รับตราส่ง แม้ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดการคำนวณอัตราแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศเป็นเงินบาทว่าใช้อัตราตามประกาศใด แต่ในทางปฏิบัติคงเป็นที่ยอมรับว่าต้องใช้ประกาศอัตราแลกเปลี่ยนของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะชำระเงินค่าเสียหายเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐก็คำนวณโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันดังกล่าว หรือแม้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประสงค์จะชำระค่าเสียหายเป็นเงินบาทก็ต้องคำนวณตามอัตราแลกเปลี่ยนในวันเดียวกันตามที่มาตรา ๓๕ กำหนด การที่มาตรา ๓๕ กำหนดให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันเวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๓๔ คือ ในเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือในเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าวแล้วข้างต้น โดยเฉพาะที่กำหนดการคำนวณอัตราแลกเปลี่ยน อาจมีผลให้โจทก์ได้รับชำระหนี้เป็นเงินดอลลาร์สหรัฐน้อยกว่าจำนวนค่าเสียหายที่คำนวณได้ และอาจมีผลให้เงินที่ได้รับสูงกว่าหรือต่ำกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดชอบคำนวณกลับเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินในอัตราแลกเปลี่ยนในวันที่มีการชำระเงินได้ จึงเป็นเรื่องน่าพิจารณาว่าการกำหนดวันที่ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนเช่นตามมาตรา ๓๕ นี้จะเหมาะสมและเป็นธรรมหรือไม่

## ปัญหาในทางคดีเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

นอกจากปัญหาที่เกิดขึ้นจากบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้โดยตรงแล้ว ยังมีปัญหาบางประการในการพิจารณาคดีที่พิพาทกันเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ซึ่งควรจะได้นำมาพิจารณาดังนี้

๑. ปัญหาว่าจำเลยต้องยกข้อจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายเป็นข้อต่อสู้ไว้ในคำให้การหรือไม่ ตามหลักกฎหมายเรื่องพยานหลักฐาน ข้อเท็จจริงหรือข้อกฎหมายที่จะเป็นประเด็นข้อพิพาทให้ศาลต้องวินิจฉัย จะต้องเป็นข้อที่โจทก์ได้กล่าวอ้างและจำเลยได้ปฏิเสธโต้เถียงไว้ในคำให้การโดยต้องแสดงเหตุแห่งการปฏิเสธนั้นไว้อย่างชัดเจนด้วย (ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง, ๒๔๗๗: มาตรา ๑๘๓ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๑๗๗ วรรคสอง) สำหรับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ นี้ ต้องถือว่าบทบัญญัติเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามมาตรา ๒๘, ๓๐ และ ๓๑ เป็นหลักเบื้องต้นสำหรับจำนวนความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอาจต้องรับผิดชอบมากกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวก็ต่อเมื่อมีปรากฏข้อเท็จจริงอันเป็นเหตุที่จะไม่นำข้อจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายมาใช้บังคับ ดังนั้น ในการวินิจฉัย

ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องว่าจะอยู่ภายใต้ข้อจำกัดความรับผิดหรือไม่ อาจพิจารณา ดังนี้

๑.๑ พิจารณาจากคำฟ้องว่าโจทก์ได้บรรยายคำฟ้องถึงข้อเท็จจริงอันเป็นเหตุที่จะไม่นำข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมายมาใช้บังคับหรือไม่ หากไม่บรรยายไว้ แม้จะมีคำขอท้ายฟ้องให้บังคับจำเลยซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้ชดใช้ค่าเสียหายเต็มตามจำนวนความเสียหายซึ่งเป็นจำนวนที่สูงเกินกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย ศาลก็ไม่อาจพิพากษาให้เกินกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย ตามคำฟ้องไม่มีเหตุตามกฎหมายจะบังคับค่าเสียหายได้เกินกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดตามกฎหมายนั้น แม้ว่าจำเลยจะไม่ได้ให้การต่อสู้ว่าหากต้องรับผิดก็ไม่เกินกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย หรือถึงแม้ว่าจำเลยจะขาดนัดยื่นคำให้การก็ตาม

๑.๒ หากตามคำฟ้องมีการบรรยายถึงข้อเท็จจริงอันเป็นเหตุที่จะไม่นำข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมายมาใช้บังคับแล้ว ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งเป็นจำเลยให้การปฏิเสธข้อเท็จจริงดังกล่าว โจทก์ก็มีหน้าที่นำพยานหลักฐานมาสืบพิสูจน์ให้ปรากฏข้อเท็จจริงตามที่กล่าวอ้างนั้น หรือกรณีที่จำเลยขาดนัดยื่นคำให้การและศาลเห็นว่าคำฟ้องของโจทก์มีมูลและไม่ขัดต่อกฎหมาย ศาลอาจพิพากษาให้โจทก์ชนะคดีไปได้ หรือเพื่อประโยชน์ในการพิพากษา ศาลอาจสืบพยานเกี่ยวกับข้ออ้างของโจทก์หรือพยานหลักฐานอื่นไปฝ่ายเดียวตามที่เห็นว่าจำเป็นก็ได้ และศาลอาจเรียกพยานหลักฐานอื่นมาสืบได้เองตามที่เห็นว่าจำเป็น เพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรม เพื่อให้ได้ความชัดเจนเพียงพอว่ามีเหตุดังที่โจทก์กล่าวอ้างในคำฟ้องหรือไม่

๒. ปัญหาสิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องของบริษัทประกันภัยซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว เป็นเรื่องปกติที่จะมีการเอาประกันภัยสำหรับของที่ขนส่งโดยเฉพาะในการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อลดภาระความเสี่ยงหากมีวินาศภัยเกิดขึ้นแก่ของนั้นในระหว่างการขนส่ง เมื่อเกิดวินาศภัยแก่ของที่ขนส่งอันอยู่ภายใต้เงื่อนไขความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย บริษัทประกันภัยจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับประโยชน์ซึ่งมักจะเป็นผู้ตราส่ง หรือในบางกรณีอาจเป็นผู้ตราส่งก็ได้ แล้วบริษัทประกันภัยนั้นจะรับช่วงสิทธิของผู้ตราส่งหรือผู้ตราส่งมาเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องชดใช้เงินตามจำนวนที่บริษัทประกันภัยได้จ่ายไปพร้อมดอกเบี้ยนับแต่วันที่บริษัทประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับประโยชน์ไป หากเป็นการเอาประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยในประเทศไทย และของที่ขนส่งมายังประเทศไทยจะกำหนดมูลค่าหรือราคาเป็นเงินต่างประเทศ ตามกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งถือเป็นหลักฐานแห่งสัญญาประกันภัยมักจะกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนเงินต่างประเทศนั้นเป็นเงินไทยในอัตราคงที่ และบริษัทจะใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินบาทเป็นจำนวนที่ได้จากการคำนวณโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนที่คงที่นั้น มีปัญหาว่า หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดจะต้องใช้เงินไทยตามจำนวนที่บริษัทประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ และหากของที่ขนส่งมีราคากำหนดเป็นเงินต่างประเทศจะใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามที่บริษัทประกันภัยตกลงกับผู้เอาประกันภัยตามที่ระบุในกรมธรรม์ประกันภัยหรือใช้อัตราแลกเปลี่ยนใด เห็นว่า สิทธิการเรียกร้องของบริษัทประกันภัยเป็นการรับช่วงสิทธิจากผู้มีสิทธิเรียกร้องตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งอาจเป็นผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งก็ได้แล้วแต่กรณี สิทธิของที่บริษัทประกันภัยมีอย่างไร บริษัทประกันภัยก็ไม่มีสิทธิเกินกว่าสิทธิที่ตัวได้รับช่วงมา หรือหากมองทางผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ก็คือ หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดต่อผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งอย่างไร

ก็จะรับผิดชอบบริษัทประกันภัยไม่เกินไปกว่าจำนวนดังกล่าว โดยไม่ต้องคำนึงว่าบริษัทประกันภัยโจทก์ จะใช้ค่าสินไหมทดแทนไปจำนวนเท่าใดและใช้อัตราแลกเปลี่ยนใด เพราะการใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขในสัญญาประกันภัยระหว่างผู้เอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัย ไม่ผูกพัน ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องแต่อย่างใด ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งต้องเนืองย้อมต้องรับผิดชอบต่อบริษัท ประกันตามจำนวนความเสียหายที่คำนวณได้ตามมาตรา ๓๔ หากเงินจำนวนนั้นคำนวณเทียบกับ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามอัตราแลกเปลี่ยนที่มีการประกาศในเวลาที่จะส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งหรือ ในเวลาที่จะส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งตามมาตรา ๓๕ ถ้าไม่เกินจำนวนจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา ๒๘ มาตรา ๓๐ หรือมาตรา ๓๑ แล้วแต่กรณี ผู้ประกอบการขนส่งมีสิทธิใช้ค่าเสียหายเป็นเงิน ต่างประเทศหรือเงินบาทตามจำนวนที่คำนวณดังกล่าวได้ แต่ถ้าจำนวนค่าเสียหายที่คำนวณได้สูงเกิน จำนวนจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายตราดังกล่าว ผู้ประกอบการขนส่งก็รับผิดชอบเท่าจำนวนจำกัด ความรับผิดชอบนั้น

๓. ปัญหาวิธีการพิพากษากำหนดจำนวนค่าเสียหายที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้อง รับผิดชอบโดยอยู่ภายใต้จำนวนจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมาย ในข้อนี้อาจมีปัญหาค่าเสียหายเนื่องจากกฎหมาย กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินซึ่ง ไม่ใช่สกุลเงิน ไม่มีตัวเงินที่เป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องชำระแก่โจทก์ ได้ จึงไม่อาจพิพากษาให้ผู้ประกอบการขนส่งชำระค่าเสียหายเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินได้ เช่น เป็นกรณีที่ต้องจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา ๒๘ วรรคหนึ่ง ของที่สูญหาย ๑ หน่วยการขนส่ง ราคา คำนวณตามมาตรา ๓๔ แล้วเป็นจำนวน ๑,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐ อัตราแลกเปลี่ยน ๑ ดอลลาร์สหรัฐ ในวันที่คำนวณราคาดังกล่าวเท่ากับ ๐.๗๒๕๓๐๘๐๐๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน หรือ ๑ หน่วยสิทธิ พิเศษ เท่ากับ ๑.๓๗๘๗๒๐ ดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น จำนวนค่าเสียหายเป็นจำนวน ๗๒๕.๓๐๘๐๐๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน เกินกว่าจำนวน ๖๖๖.๖๗ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ในการพิพากษาศาล น่าจะไม่จำเป็นต้องกำหนดจำนวนเงินต่างประเทศหรือจำนวนเงินบาทในคำพิพากษา ตัวอย่างเช่น “พิพากษาให้จำเลยชำระเป็นเงินดอลลาร์สหรัฐเป็นจำนวนที่มีค่าเท่ากับ ๖๖๖.๖๗ หน่วยสิทธิพิเศษ ถอนเงินซึ่งคำนวณโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่.....ตามประกาศของกองทุนการเงินระหว่าง ประเทศ หากชำระเป็นเงินบาทก็ให้ชำระเป็นจำนวนที่มีค่าเท่ากับ ๖๖๖.๖๗ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่งคำนวณโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันเดียวกันตามประกาศของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ พร้อมดอกเบี้ยในอัตรา..... ต่อปี ของต้นเงินดังกล่าว นับแต่วันที่... (วันเดียวกัน) จนกว่าจะชำระเสร็จ แก่โจทก์ ...” เป็นต้น อย่างไรก็ตาม เคยมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่พิพากษาให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนใน วันที่ชำระเงิน ซึ่งอาจไม่เป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา ๓๕

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ ๙๖๒๙/๒๕๕๘ พิพากษาแก้เป็นว่า ให้จำเลยที่ ๒ และที่ ๓ ร่วมกันชำระเงินจำนวน ๑๔๘,๐๗๙ ดอลลาร์สหรัฐ พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ ๗.๕ ต่อปี นับแต่ วันที่ ๑๔ ตุลาคม ๒๕๕๓ อันเป็นวันฟ้องเป็นต้นไปจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ แต่ต้นเงินจำนวน ดังกล่าวต้องไม่เกินกว่าจำนวน ๒๑๒,๐๐๑.๐๖ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน และต้นเงินจำนวนดังกล่าว ต้องไม่เกินค่าสินไหมได้รับความเสียหายจำนวน ๔,๘๕๘,๔๗๑.๙๙ บาท ตามคำฟ้อง หากจำเลยที่ ๒ และที่ ๓ จะชำระเป็นเงินบาท ให้คิดตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ สถานที่และในเวลาที่ใช้เงิน....

## สรุป

บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องยังมีปัญหาที่ควรนำมาพิจารณาบางประการได้แก่

๑. ปัญหาการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดกรณีที่ปรากฏชัดว่าของที่สูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งใด

๒. ปัญหาการคิดคำนวณค่าเสียหาย

๓. ปัญหาการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยน และ

๔. ปัญหาในทางคดีเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ปัญหาที่หยิบยกขึ้นมาพิจารณานี้ บางปัญหาเป็นปัญหาเกี่ยวกับความเข้าใจในการปรับใช้กฎหมายที่มีความซับซ้อนและต้องนำกฎหมายฉบับอื่นมาพิจารณาด้วย บางปัญหาเป็นเรื่องที่จะเป็นปัญหาในทางปฏิบัติในการพิสูจน์ข้อเท็จจริง บางปัญหาเป็นเรื่องผลของบทบัญญัติที่อาจมองได้ว่าไม่เป็นธรรม และบางปัญหาเป็นเรื่องเกี่ยวกับวิธีพิจารณาคดีในชั้นศาล ซึ่งผู้วิจัยได้พยายามชี้ให้เห็นถึงปัญหาและให้ความเห็นเกี่ยวกับปัญหาที่นำมาพิจารณานั้นแล้ว

## บทที่ ๕

### สรุปและข้อเสนอแนะ

#### สรุป

เนื่องจากความเติบโตของการค้าระหว่างประเทศมีการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ทำให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าหรือของระหว่างประเทศก็ขยายตัวตามไปด้วย มีการแข่งขันสูง การขนส่งโดยระบบตู้สินค้า (Container System) ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น และยังมีการพัฒนาการให้บริการขนส่งสินค้าหรือของเพื่อความสะดวกของลูกค้าผู้ใช้บริการ โดยให้บริการขนส่งแบบเบ็ดเสร็จตลอดเส้นทางตั้งแต่รับมอบของ ณ สถานที่ของผู้ขายซึ่งเป็นผู้ตราส่งในประเทศหนึ่งไปส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งซึ่งอาจเป็นผู้ซื้อ ณ สถานที่ของซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง ณ สถานที่ของผู้ซื้อหรือสถานที่ใดที่ตกลงกันในอีกประเทศหนึ่ง ที่เรียกรูปแบบนี้ว่า Door-to-Door หรืออาจเป็นการขนส่งในรูปแบบ Door-to-Port หรือ Port-to-Door การขนส่งในรูปแบบดังกล่าวมักใช้ยานพาหนะ ๒ รูปแบบ ขึ้นไป อาจเป็นทางถนนโดยรถบรรทุกกับทางทางทะเล หรือทางรถไฟกับทางอากาศ ก็ได้ การขนส่งจากเดิมที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งสัญญารับขนของหรือสัญญาขนส่งของโดยยานพาหนะรูปแบบเดียวพัฒนามาเป็นอยู่ภายใต้สัญญารับขนของหรือสัญญาขนส่งของโดยยานพาหนะหลายรูปแบบที่เรียกว่า สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีปัญหากฎหมายเกิดขึ้นเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรวมทั้งผู้ขนส่งอื่นที่เข้ามาเกี่ยวข้องในการขนส่งตามสัญญานี้ การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (The United Nation Conference on Trade and Development หรือ UNCTAD) อันเป็นองค์ระหว่างประเทศภายใต้องค์การสหประชาชาติได้จัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งสินค้า (United Nations Convention of Multimodal Transport of Goods 1981) แต่ไม่ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศนัก ต่อมาสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ ประชาคมอาเซียน (ASEAN) ได้จัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (2005 ASEAN FRAMEWORK AGREEMENT ON MULTIMODAL TRANSPORT) เพื่อเป็นแนวทางการจัดทำกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศสมาชิกเพื่อให้เป็นแนวทางเดียวกัน และประเทศไทยได้ตราพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ขึ้นเพื่อใช้บังคับแก่สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยยึดหลักการในกรอบความตกลงอาเซียนดังกล่าวเป็นหลัก

พระราชบัญญัติดังกล่าวมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยสรุปดังนี้

๑. ผู้ขนส่งที่รับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัตินี้มีเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งเป็นผู้สัญญาในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเท่านั้น ส่วนผู้ขนส่ง

อื่นที่เข้าดำเนินการขนส่งแต่ไม่ใช่คู่สัญญาจะไม่ต้องรับผิดชอบตามสัญญา แต่อาจต้องรับผิดชอบในมูลละเมิดได้ ซึ่งภาระการพิสูจน์ของผู้ใช้สิทธิเรียกร้องแตกต่างกัน

๒. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชั่งช้ำ หากเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น การไม่ปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในลักษณะอื่นที่ไม่ใช่กรณีของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชั่งช้ำ ผู้ประกอบการขนส่งก็อาจต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเรื่องนิติกรรม สัญญา และหนี้

๓. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำแห่งของที่รับขน หากเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเป็นไปตามเหตุกเว้นความรับผิดที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้หลายประการ เช่น เหตุสุดวิสัย การบรรจุหีบห่อของผู้ตราส่ง บกพร่อง หรือสภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในของนั้น เป็นต้น ซึ่งพอสรุปได้คือ เหตุที่ไม่ใช่ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้บริการ

๔. หากเป็นกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ด้วยเหตุที่ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีส่งมอบชั่งช้ำ พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบโดยจำกัดจำนวนในลักษณะต่างๆ ดังนี้

๔.๑ กรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีช่วงการขนส่งทางทะเลหรือทางน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย หากของสูญหายหรือเสียหาย แต่ไม่ทราบสาเหตุแห่งการสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ตามกฎหมายจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกิน ๖๖๖.๖๗ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ หน่วยการขนส่ง หรือ ๒ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อน้ำหนัก ๑ กิโลกรัม แห่งของทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

๔.๒ กรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่มีช่วงการขนส่งทางทะเลหรือทางน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย หากของสูญหายหรือเสียหาย แต่ไม่ทราบสาเหตุแห่งการสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ตามกฎหมายจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกิน ๘.๓๓ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ ๑ กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

๔.๓ กรณีของสูญหายหรือเสียหาย โดยปรากฏชัดว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว

๔.๔ กรณีมีการส่งมอบชั่งช้ำ ให้จำกัดความรับผิดทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ



๔.๕ กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเนื่องจากของที่ขนส่งเสียหายและมีการส่งมอบล่าช้าในของจำนวนเดียวกัน ให้จำกัดความรับผิดชอบโดยรวมของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าเสียหาย

๕. พระราชบัญญัตินี้ยังบัญญัติถึงเหตุที่ไม่นำข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับในกรณีต่อไปนี้

๕.๑ ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องแล้ว

๕.๒ การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าที่เกิเกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญากระทำการหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบช้าหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

๕.๓ กรณีที่คู่สัญญาในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปได้ตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้มากกว่าที่พระราชบัญญัตินี้กำหนด แต่ไม่สามารถตกลงจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้น้อยกว่าที่พระราชบัญญัตินี้กำหนด หากตกลงกันเช่นนั้น ข้อตกลงจะตกเป็นโมฆะ

แม้พระราชบัญญัตินี้จะมีบทบัญญัติส่วนใหญ่มาจากความตกลงระหว่างประเทศและมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง เหตุยกเว้นความรับผิดชอบ ข้อจำกัดความรับผิด และเหตุที่ไม่นำข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มีความละเอียดพอสมควร แต่ก็ยังมีบางเรื่องเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ยังอาจเป็นปัญหาในทางกฎหมายและในทางปฏิบัติ ดังนี้

๑. ปัญหากรณีปรากฏชัดว่าการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด โดยที่มาตรา ๓๑ แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดให้จำนวนจำกัดความรับผิดเป็นไปตามกฎหมายภายในของประเทศที่ของสูญหายหรือเสียหาย หรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ใช้บังคับกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นแตกต่างจากในพระราชบัญญัตินี้ ก็ให้ใช้จำนวนจำกัดความรับผิดตามกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาดังกล่าว และโดยที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกี่ยวข้องกับการขนส่ง ๒ รูปแบบขึ้นไป จึงต้องนำกฎหมายภายในที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของรูปแบบที่เกิดการสูญหายหรือเสียหายแห่งของที่ขนส่งมาพิจารณากำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดด้วย ทั้งกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเล สัญญารับขนของทางรถไฟ สัญญารับขนของทางถนน สัญญารับขนของทางอากาศ ซึ่งอาจต้องแยกแยะว่าเป็นสัญญารับขนของในประเทศหรือระหว่างประเทศอีกด้วย เช่น การรับขนของทางถนนในประเทศ อยู่ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ รับขนส่วนการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ บางกรณีก็อยู่ภายใต้กฎหมายฉบับเดียวกัน เช่น การรับขนของทางอากาศ ไม่ว่าจะในประเทศหรือระหว่างประเทศ ในส่วนข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. ๒๕๕๘ เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมีปัญหาอีกว่า กฎหมายภายในบางฉบับไม่มีบทบัญญัติจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่ง เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะตีความนำมาใช้บังคับอย่างไร จะถือว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับผิดไม่จำกัดจำนวน หรือถือว่าเมื่อไม่มีบทบัญญัติจำกัดจำนวนความรับผิดก็ต้องนำบทบัญญัติจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในพระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาใช้บังคับ กรณีนี้ยังไม่ปรากฏแนวคำพิพากษาของศาลฎีกา แต่นักวิชาการส่วนใหญ่มีความเห็นว่าเป็นถือเป็นตามกรณีหลัง

๒. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดและคำนวณค่าเสียหาย พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติหลักเกี่ยวกับการกำหนดค่าเสียหายเนื่องจากการที่ของสูญหายหรือเสียหายเช่นเดียวกับในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ คือ ราคาของ ณ สถานที่ส่งมอบที่ปลายทางในเวลาที่จะส่งมอบหรือควรได้ส่งมอบ แต่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับกับการคำนวณค่าเสียหายที่มีรายละเอียดมากกว่า กล่าวคือ ตามมาตรา ๓๔ วรรคสอง ให้คำนวณตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาคงกล่าว ให้คำนวณตามราคาท้องตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาท้องตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน ต้องไล่เรียงราคาไปตามลำดับ ปัญหาเรื่องนี้มักจะเกิดในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์ราคาของที่เสียหาย

๓. ปัญหาการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยน สืบเนื่องจากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ นี้ กำหนดให้จำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีหน่วยเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินซึ่งมาจาก Special Drawing Rights หรือ SDRs ที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศหรือ IMF เป็นผู้กำหนด ซึ่งไม่ใช่สกุลเงินจริงๆ แต่เป็นสิทธิพิเศษถอนเงิน เป็นสินทรัพย์ในสกุลเงินสมมติที่สร้างขึ้น และจัดสรรให้ประเทศสมาชิกถือครอง เพื่อใช้เสริมเงินสำรองระหว่างประเทศและเสริมสภาพคล่อง เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าและการเงิน และในมาตรา ๓๕ กำหนดให้การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้แปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๓๔ คือในวันที่มีการส่งมอบของที่ขนส่งให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือในวันที่ควรส่งมอบของที่ขนส่งให้แก่ผู้รับตราส่ง โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย จึงมีปัญหว่าถ้าค่าเสียหายที่คำนวณได้เป็นเงินต่างประเทศ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษจะอย่างไร แปลงเป็นเงินบาทก่อนแล้วจึงแปลงเป็นเงินต่างประเทศ หรือแปลงจากหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นเงินต่างประเทศสกุลนั้นโดยตรง และจะใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันใดในการแปลงเงิน กรณีที่มาตรา ๓๕ ไม่ได้กำหนด และการที่มาตรา ๓๕ กำหนดวันที่ใช้อัตราแลกเปลี่ยนเช่นนั้น อาจมีผลให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับชำระค่าเสียหายจริงสูงหรือต่ำกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดตามกฎหมายก็เป็นได้ หากอัตราแลกเปลี่ยนในวันที่มีการชำระค่าเสียหายแตกต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ใช้คำนวณตามมาตรา ๓๕

๔. ปัญหาในทางคดีเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง เมื่อมีคดีฟ้องร้องขอให้บังคับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้รับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะมีปัญหาเกี่ยวข้องกับประเด็นข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง โดยได้หยิบยกขึ้นมาพิจารณา ๓ ปัญหา กล่าวคือ (๑) ปัญหาว่าจำเลยต้องยกข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย

เป็นข้อต่อสู้ไว้ในคำให้การหรือไม่ (๒) ปัญหาสิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อหาของบริษัท ประกันภัยซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว และ (๓) ปัญหาวิธีการพิพากษากำหนดจำนวนค่าเสียหาย ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองต้องรับผิดชอบโดยอยู่ภายใต้จำนวนจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย

## ข้อเสนอแนะ

๑. ปรับปรุงบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ และกฎหมายฉบับอื่นที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของฉบับอื่นๆ ให้สอดคล้องกัน เพราะมีผลต่อการ ใช้บังคับพระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากมีบทบัญญัติให้นำข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมายฉบับอื่น ที่ใช้บังคับแก่การขนส่งรูปแบบเดียวมาใช้บังคับในกรณีที่ปรากฏชัดว่าของที่ขนส่งตามสัญญาขนส่ง ต่อเมืองหลายรูปแบบสูญหายหรือเสียหายในช่วงการขนส่งใด แต่กฎหมายที่ใช้บังคับสำหรับการขนส่ง รูปแบบเดียวบางฉบับยังไม่มีบทบัญญัติจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและ พาณิชย์ ซึ่งจะแก้ไขปัญหาค่าเสียหายในการปรับใช้กฎหมายที่แตกต่างกันข้างต้นได้ นอกจากนี้ กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของระหว่างประเทศบางฉบับยังมีบทบัญญัติกำหนดจำนวนจำกัด ความรับผิดเป็นเงินบาท ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ซึ่งตามปกติใช้ บังคับแก่การรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ อาจต้องแก้ไขให้หน่วยจำกัดความรับผิดเป็นหน่วย สิทธิพิเศษถอนเงินเช่นเดียวกับกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของระหว่างประเทศฉบับอื่น ส่วน พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔ เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับมาแล้ว เกือบ ๑๐๐ ปี จำนวนเงินจำกัดความรับผิดไม่สอดคล้องกับราคาของในปัจจุบัน สำหรับกรณีที่ต้องนำ กฎหมายภายในของประเทศอื่น หรือนำอนุสัญญาระหว่างประเทศมาใช้บังคับนั้นเป็นเรื่องนอกเหนือ อำนาจที่จะแก้ไขด้วยกฎหมายภายใน เป็นเรื่องที่จะต้องทำความตกลงระหว่างประเทศเพื่อให้ ความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นมาตรฐานเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน

๒. ปัญหาการกำหนดและคำนวณค่าเสียหายที่มาตรา ๓๔ วรรคสอง แห่ง พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ กำหนดให้คำนวณไปตามลำดับ คือ ตาม ราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หรือราคาท้องตลาดในขณะนั้น หรือราคาตามปกติแห่งของ ชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน ดังกล่าวแล้ว ซึ่งเป็นเรื่องปัญหาค้นหาข้อเท็จจริงเพื่อให้ทราบ ถึงราคานั้นๆ ซึ่งหากเกิดเป็นข้อพิพาทที่ไม่อาจจะตกลงกันได้และต้องฟ้องร้องเป็นคดีต่อศาล ก็เป็น เรื่องที่ต้องพิสูจน์ข้อเท็จจริงโดยคู่ความต้องนำสืบพยานหลักฐานต่อศาลว่ามีราคาต่างๆดังกล่าวอยู่ หรือไม่ หากมีก็มีราคาเท่าใด เป็นปัญหาที่ต้องแก้ไขในทางปฏิบัติ

๓. ที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๓๕ เรื่องการ กำหนดอัตราแลกเปลี่ยนที่จะนำมาใช้คำนวณค่าเสียหายที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองต้องรับผิด ภายใต้จำนวนจำกัดความรับผิดตามกฎหมายซึ่งมีหน่วยเป็นสิทธิพิเศษถอนเงิน ควรจะได้มีการ ปรับปรุงแก้ไขในส่วนการกำหนดแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินจริงที่มีการชำระได้ ไม่ใช่ กำหนดเฉพาะสกุลเงินบาท เพราะค่าเสียหายอาจเป็นเงินต่างประเทศได้ อีกประการหนึ่งวันที่จะใช้ อัตราแลกเปลี่ยนซึ่งควรจะใช้วันที่มีการชำระหรือใช้ค่าเสียหายกันจริง เพื่อสอดคล้องกับประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๑๙๖ วรรคสอง ที่มีวัตถุประสงค์สำคัญให้เจ้าหน้าที่ผู้มีสิทธิได้รับ ค่าเสียหายได้รับเงินเป็นจำนวนที่ตรงหรือใกล้เคียงกับความเสียหายที่แท้จริงมากที่สุด ทั้งเรื่องอัตรา

แลกเปลี่ยนก็ควรจะปรับแก้ให้เป็นไปตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศกำหนด ไม่ใช่ตามประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย เพราะธนาคารแห่งประเทศไทยไม่ได้เป็นผู้กำหนดอัตราแลกเปลี่ยน และแม้หากจะมีประกาศก็ไม่อาจแตกต่างจากที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศกำหนดได้

๔. สำหรับปัญหาในทางคดีเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องทั้งปัญหาเกี่ยวกับการยกข้อต่อสู้ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หรือปัญหาสิทธิเรียกร้องของบริษัทประกันภัยที่خذใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้วต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หรือปัญหาวิธีการพิพากษากำหนดจำนวนค่าเสียหายที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง เป็นเรื่องที่ผู้ที่เกี่ยวข้องในกระบวนการยุติธรรมในคดีที่มีประเด็นข้อพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง โดยเฉพาะผู้พิพากษาควรต้องศึกษาทำความเข้าใจเพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ในการพิจารณาพิพากษาคดีให้ถูกต้องตามหลักกฎหมายและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

จากผลการศึกษาวิจัยมาแล้วข้างต้น เห็นได้ว่า พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มีบทบัญญัติที่มีความซับซ้อนกว่ากฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของฉบับอื่น ทั้งยังมีปัญหาทางกฎหมายและในทางปฏิบัติในการใช้บังคับตามกฎหมายหรือในการปฏิบัติตามกฎหมาย ดังนั้น หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงควรจะให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในประเทศให้เข้าใจถึงหลักการสำคัญของพระราชบัญญัตินี้ในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องความรับผิด เหตุยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด และเหตุที่ไม่นำข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมายมาใช้บังคับ เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องของไทย

## บรรณานุกรม

- กำชัย จงจักรพันธ์. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ ๗. กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรม  
ศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, ๒๕๕๙.
- จุฬา สุขมานพ. การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและอินโคเทอม (INCOTERM). ในเอกสาร  
ประกอบการสอน ชุดวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศและการลงทุน เล่ม ๑,  
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช นนทบุรี ,  
๒๕๕๒
- “ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์”. ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม ๔๕, วันที่ ๑ มกราคม ๒๔๗๑, หน้า ๑
- “ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง”. ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม ๕๓, วันที่ ๑๐ มิถุนายน ๒๔๗๘,  
หน้า ๕๙๘.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. “คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘”  
โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย  
ธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร ๒๕๕๐
- “พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม ๑๒๒ ตอน  
ที่ ๖๑ ก, ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๔๘.
- “พระราชบัญญัติการรับขนทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม ๑๓๐  
ตอนที่ ๑๑๙ ก ๑๗ ธันวาคม ๒๕๕๖, หน้า ๗.
- “พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔”, ราชกิจจานุเบกษา. ฉบับพิเศษ เล่ม ๑๐๘  
ตอนที่ ๒๐๓, ๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๓๔.
- “พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม ๑๓๒  
ตอนที่ ๑๐ ก, ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘.
- “พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช ๒๔๖๔”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่ม ๓๘  
วันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๔๖๔, หน้า ๑๒๓.
- ไพจิตร บุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ ๑๒,  
กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, ๒๕๕๐.
- สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.  
๒๕๔๘ พร้อมทั้งสรุปสาระสำคัญ ประวัติ ความเป็นมา กระบวนการและขั้นตอนในการ  
ตรากฎหมายของรัฐสภา. กรุงเทพมหานคร : สำนักการพิมพ์ สำนักงานเลขาธิการ  
วุฒิสภา, ๒๕๔๘.
- Erica Englundh “Carrier Liability in Multimodal Transport” Graduate Thesis, Master of  
Laws Program, Faculty of Law, Lund University, Lund ๒๐๑๕

## ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	นายตุล เมฆยงค์
วัน เดือน ปีเกิด	๑๑ ตุลาคม ๒๕๐๕
การศึกษา	Master of Laws (LL.M.) in International and European Law University of Liverpool, UK นิติศาสตรมหาบัณฑิต (น.บ.) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย นิติศาสตรบัณฑิต (น.ม.) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เนติบัณฑิต (น.บ.ท.) สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
ประวัติการทำงานโดยย่อ	ทนายความ นิติกร บริษัทนิวแอตแลนติก จำกัด ผู้ช่วยผู้พิพากษา ผู้พิพากษาศาลจังหวัดตะกั่วป่า ผู้พิพากษาศาลจังหวัดพิจิตร เลขานุการศาลอุทธรณ์ภาค ๖ ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง รองอธิบดีผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ผู้พิพากษาศาลอุทธรณ์
ตำแหน่งปัจจุบัน	ผู้ช่วยผู้พิพากษาศาลฎีกา

# สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเมือง

เรื่อง ข้อพิจารณาการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ผู้วิจัย นายตุล เมฆยงค์

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 59

ตำแหน่ง ผู้ช่วยผู้พิพากษาศาลฎีกา ศาลฎีกา

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ด้วยการค้าระหว่างประเทศมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงเวลาหลายสิบปีมานี้ การคมนาคมขนส่งและเทคโนโลยีการติดต่อสื่อสารก็มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาโดยตลอด ทำให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเติบโตตามไปด้วยเช่นกัน ประเทศไทยเองก็ได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับหลายประเทศ จึงมีความจำเป็นต้องมีกฎหมายมาใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะ แต่เดิมประเทศไทยมีพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช 2464 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การขนส่งของและสินค้าทั่วไป ไม่ได้เป็นบทบัญญัติที่เหมาะสมกับสัญญาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะ กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศฉบับแรกของไทยออกมาใช้บังคับเมื่อประมาณ 25 ปี ก่อน คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีที่มาจากความตกลงระหว่างประเทศหลายฉบับ และเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติจำกัดจำนวนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอันเป็นหลักการสากลสำหรับกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า แต่ก็ใช้บังคับเฉพาะแก่การขนส่งสินค้าทางทะเลเท่านั้น แม้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางทะเลเนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถขนส่งได้จำนวนมากและมีค่าใช้จ่ายต่ำ แต่การขนส่งในรูปแบบอื่นก็มีบทบาทสำคัญเพิ่มมากขึ้น ทั้งการขนส่งทางอากาศ ทางถนน และทางรถไฟ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการขนส่งระบบตู้สินค้า (Container System) ที่มีข้อตกลงขนส่งในแบบ Door-to-Door มีโอกาสมากที่จะขนส่งภายใต้สัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ต่อมา มีพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ออกมาใช้บังคับ โดยมีบทบัญญัติที่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และบทบัญญัติที่ใช้บังคับแก่การประกอบธุรกิจเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลังจากนั้น ก็มีพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ออกมาใช้บังคับ จนถึงปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเกือบครบทุกรูปแบบแล้ว เว้นแต่การขนส่งทางรถไฟเท่านั้น

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มีที่มาจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005) เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผู้ตราส่งตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดำเนินการหรือจัดให้มีการรับขนของโดยมีรูปแบบการ

ขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง กรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้ปฏิบัติหรือไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้ครบถ้วนตามสัญญา ผู้ขนส่งย่อมต้องมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการไม่ได้ปฏิบัติหรือไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้นั้น การบังคับใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ในส่วนของการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งมีความสลับซับซ้อนกว่ากฎหมายฉบับอื่นที่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งรูปแบบเดียว โดยแยกแยะจำนวนจำกัดความรับผิดไว้แตกต่างกันกล่าวคือ กรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย กับกรณีที่สัญญาระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ปรากฏข้อหาของหรือสินค้าสูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของหรือสินค้านั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้กฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว การที่กฎหมายบัญญัติการจำกัดความรับผิดไว้เช่นนี้ทำให้ต้องนำกฎหมายฉบับอื่นหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศมาใช้พิจารณากำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ยังบัญญัติกำหนดหน่วยจำนวนจำกัดความรับผิดเป็น “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” ซึ่งมาจาก “Special Drawing Right” หรือ SDR อันเป็นหน่วยที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund (IMF)) เป็นผู้กำหนด พระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายไทยฉบับแรกที่กำหนดจำนวนความรับผิดเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่งแม้จะเป็นไปตามหน่วยที่อนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทุกฉบับที่ออกมาในระยะ 30-40 ปี มานี้ใช้เป็นมาตรฐานในการกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิด แต่ก็ยังมีปัญหาบางประการในทางปฏิบัติในวิธีการกำหนดจำนวนความรับผิดในกรณีที่ค่าเสียหายที่เกินขึ้นในเบื้องต้นเป็นสกุลเงินต่างประเทศ เพราะผู้ขนส่งอาจใช้ค่าเสียหายเป็นเงินบาทได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 196 ทำให้มีหน่วยความรับผิดที่จะต้องใช้ในการพิจารณา 3 หน่วย คือ สกุลเงินต่างประเทศ สกุลเงินบาท และหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน อีกประการหนึ่งในกฎหมายภายในฉบับอื่นที่อาจต้องนำมาใช้พิจารณาประกอบบางฉบับก็มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนที่แตกต่างจากพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทำให้อาจมีการตีความการปรับใช้กฎหมายที่แตกต่างกันไป

อีกประการหนึ่ง ในการใช้บังคับบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในคดีที่โจทก์ใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อขอให้บังคับผู้ขนส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้ชดเชยค่าเสียหาย นักกฎหมายเองก็ยังคงมีความเห็นแตกต่างกันว่าเป็นเรื่องที่จำเลยซึ่งเป็นผู้ขนส่งต้องให้การต่อสู้คดีว่าตนรับผิดจำกัดจำนวนตามกฎหมายไว้หรือไม่ หรือในกรณีที่จำเลยขาดนัดยื่นคำให้การจะนำบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดมาใช้บังคับได้หรือไม่ ความเห็นที่แตกต่างกันนั้นอาจเป็นผลทำให้จำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งแตกต่างกันอย่างมากได้



โดยที่การจำกัดจำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามกฎหมายมีผลกระทบในภาพรวมต่อทั้งผู้ประกอบการกิจการขนส่งต่อเนื่อง และผู้ใช้บริการ ในการวางแผนธุรกิจในส่วนการบริหารความเสี่ยงจากความเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง แต่การที่บทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนี้มีความซับซ้อนและมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งอาจต้องนำมาใช้พิจารณาด้วยหลายฉบับดังกล่าว จึงเป็นปัญหาที่จะต้องศึกษาวิจัยต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระบบความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หลักการรับผิด เหตุยกเว้นความรับผิด การจำกัดความรับผิด และเหตุที่ไม่อาจจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง
2. เพื่อศึกษาระบบจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในกรณีต่างๆที่กฎหมายกำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดที่แตกต่างกัน
3. เพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นจากการปรับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ในส่วนของการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

## ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เฉพาะเรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในส่วนจำนวนจำกัดความรับผิดที่มีการแยกแยะแตกต่างกันในหลายกรณี และกรณีที่ต้องนำบทบัญญัติกฎหมายฉบับอื่นมาใช้พิจารณากำหนดจำนวนจำกัดความรับผิด รวมทั้งปัญหาการกำหนดอัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ยสำหรับจำนวนเงินจำกัดความรับผิด และประเด็นปัญหาการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกิดขึ้นในคดีที่มีการฟ้องร้องกัน

## วิธีดำเนินการวิจัย

เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ข้อเท็จจริง และกฎหมายต่างๆ ค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากตำรา วิทยานิพนธ์ บทความ รายงาน กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ความตกลงระหว่างประเทศ คำพิพากษาของศาล และเอกสารอื่น ทั้งที่อยู่ในรูปเอกสารกระดาษและที่อยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จากเว็บไซต์ที่น่าเชื่อถือในอินเทอร์เน็ต เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ประเด็นปัญหาและเสนอแนวทางแก้ไขอย่างเหมาะสม เพื่อเป็นแนวทางในการใช้กฎหมายและการปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกันเป็นระบบตามมาตรฐานสากล

## ผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ทำให้สามารถสรุปหลักการสำคัญเกี่ยวกับความรับผิดและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังนี้

1. ผู้ขนส่งที่รับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัตินี้มีเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งเป็นผู้สัญญาในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเท่านั้น ส่วนผู้ขนส่งอื่นที่เข้าดำเนินการขนส่งแต่ไม่ใช่ผู้สัญญาจะไม่ต้องรับผิดตามสัญญา แต่อาจต้องรับผิดในมูลละเมิดได้ ซึ่งภาระการพิสูจน์ของผู้ใช้สิทธิเรียกร้องแตกต่างกัน

2. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดในกรณีของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกซ้ำ หากเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น การไม่ปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในลักษณะอื่นที่ไม่ใช่กรณีของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกซ้ำ ผู้ประกอบการขนส่งก็อาจต้องรับผิดตามหลักกฎหมายเรื่องนิติกรรม สัญญา และหนี้

3. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำแห่งของที่รับขน หากเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำเป็นไปตามเหตุยกเว้นความรับผิดที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้หลายประการ เช่น เหตุสุดวิสัย การบรรจุหีบห่อของผู้ตราส่งบกร่องหรือสภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในของนั้น เป็นต้น ซึ่งพอสรุปได้คือเหตุที่ไม่ใช่ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องใช้บริการ

4. หากเป็นกรณีของที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ด้วยเหตุของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีส่งมอบชกซ้ำ พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดโดยจำกัดจำนวนในลักษณะต่างๆดังนี้

4.1 กรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีช่วงการขนส่งทางทะเลหรือทางน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย หากของสูญหายหรือเสียหาย แต่ไม่ทราบสาเหตุแห่งการสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ตามกฎหมายจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกิน 666.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ 1 หน่วยการขนส่ง หรือ 2 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อน้ำหนัก 1 กิโลกรัม แห่งของทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

4.2 กรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่มีช่วงการขนส่งทางทะเลหรือทางน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย หากของสูญหายหรือเสียหาย แต่ไม่ทราบสาเหตุแห่งการสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ตามกฎหมายจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกิน 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

4.3 กรณีของสูญหายหรือเสียหาย โดยปรากฏชัดว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

สำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว

4.4 กรณีมีการส่งมอบชั๊กเข้า ให้จำกัดความรับผิดทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

4.5 กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดเนื่องจากของที่ขนส่งเสียหายและมีการส่งมอบล่าช้าในของจำนวนเดียวกัน ให้จำกัดความรับผิดโดยรวมของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องไว้ไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดในกรณีที่สินค้าเสียหาย

5. พระราชบัญญัตินี้ยังบัญญัติถึงเหตุที่ไม่นำข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับในกรณีต่อไปนี้

5.1 ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง จะรับมอบของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่ง ต่อเนื่องแล้ว

5.2 การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั๊กเข้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้ บริการในการปฏิบัติตามสัญญากระทำการหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั๊กเข้าหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั๊กเข้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้

5.3 กรณีที่คู่สัญญาในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปได้ตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่ง การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้มากกว่าที่พระราชบัญญัตินี้กำหนด แต่ไม่สามารถตกลงจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้น้อยกว่าที่พระราชบัญญัตินี้ กำหนด หากตกลงกันเช่นนั้น ข้อตกลงจะตกเป็นโมฆะ

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็ยังมีปัญหาในทางกฎหมายและทางปฏิบัติดังนี้

1. ปัญหาการปรับใช้กฎหมายกรณีปรากฏชัดว่าการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในช่วง การขนส่งใด โดยที่มาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดให้จำนวนจำกัดความรับผิด เป็นไปตามกฎหมายภายในของประเทศที่ของสูญหายหรือเสียหาย หรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ ใช้บังคับกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นแตกต่างจากในพระราชบัญญัตินี้ ทำให้ต้องพิจารณากฎหมายหลาย ฉบับ ซึ่งอาจรวมถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศด้วย เป็นเรื่องที่ต้องทำความเข้าใจในการปรับใช้ กฎหมายไม่น้อย

2. ปัญหาการกำหนดและคำนวณค่าเสียหาย โดยที่มาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้ กำหนดค่าเสียหายเป็นราคาของที่ปลายทาง โดยให้คำนวณตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาท้องตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขาย สินค้าล่วงหน้าและราคาท้องตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่า เทียมกัน ต้องไล่เรียงราคาไปตามลำดับ ปัญหาอาจอยู่ในทางปฏิบัติในการพิสูจน์ราคานั้น

3. ปัญหาเรื่องอัตราแลกเปลี่ยน โดยที่มาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้การ แปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณ

ค่าเสียหายตามมาตรา 34 โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย อาจทำให้เกิดปัญหาเพราะจำนวนค่าเสียหายต้องคำนวณเป็นเงินต่างประเทศก่อน ไม่ใช่มีเฉพาะเงินสกุลบาทเท่านั้น

4. ปัญหาเรื่องอัตราดอกเบี้ย เรื่องนี้สัมพันธ์กับเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนด้วย เพราะการกำหนดอัตราดอกเบี้ยก็ต้องมีต้นทุนที่แน่นอนในการคำนวณ และต้องกำหนดวันเริ่มต้นคิดดอกเบี้ย

5. ปัญหาจำกัดความรับผิดในคดี มีปัญหาว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งเป็นจำเลย ต้องให้การต่อสู้เกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดไว้หรือไม่ เพียงใด และในกรณีที่บริษัทประกันภัยผู้รับช่วงสิทธิมาฟ้องผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง การวินิจฉัยการจำกัดความรับผิดและอัตราแลกเปลี่ยนจะเป็นอย่างไร

### ข้อเสนอแนะ

1. อาจปรับแก้กฎหมายให้มีความชัดเจนขึ้นอีก เช่น เพิ่มเติมว่ากรณีที่กฎหมายภายในไม่มีบทบัญญัติจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องแล้ว ผลจะเป็นอย่างไร

2. เป็นเรื่องการพัฒนาการพิสูจน์และกำหนดจำนวนค่าเสียหายทางแพ่งซึ่งกระบวนการยุติธรรมของไทยทั้งระบบถือว่ายังมีพัฒนาการน้อย เป็นเรื่องที่ทั้งทนายความต้องดำเนินการเสนอพยานหลักฐานให้ชัดเจนตามหลักวิชา และศาลเองก็ต้องวินิจฉัยกำหนดค่าเสียหายโดยให้เหตุผลที่ชัดเจน

3. อาจไม่จำเป็นต้องกำหนดเวลาตายตัวสำหรับการคำนวณอัตราแลกเปลี่ยนเช่นนี้ เพราะอาจเกิดผลที่ไม่เป็นธรรมหากอัตราแลกเปลี่ยนในวันคำนวณกับวันที่มีการใช้เงินจริงแตกต่างกัน อาจบัญญัติให้ถือว่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นเงินต่างประเทศและอยู่ในบังคับของมาตรา 196 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพื่อความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย

4. หากแก้ไขกฎหมายเรื่องอัตราแลกเปลี่ยนปัญหาเรื่องอัตราดอกเบี้ยก็น่าจะหมดไปด้วย

5. เป็นปัญหาในการตีความปรับใช้กฎหมายของศาล ซึ่งหากได้วางแนวคำพิพากษาเป็นหลักให้แน่นอนและสอดคล้องกับหลักกฎหมายสากลก็จะเกิดผลที่เป็นธรรม