

ความรับผิดของผู้ขนส่งในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ
Liability of Carriers on the International Carriage of Goods by Road



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ปีการศึกษา 2554

ความรับผิดของผู้ขนส่งในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

Liability of Carriers on the International Carriage of Goods by Road



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
ปีการศึกษา 2554



© 2555

สุภาพร สุขริน
สงวนลิขสิทธิ์

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

สารนิพนธ์

โดย

นางสาวสุภาพร สุขรัตน์

เรื่อง

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ
ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา

(รองศาสตราจารย์อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์)

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

(อาจารย์อดิสร พิพัฒน์วรพงศ์)

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

(อาจารย์สมพร ไพลิน)

ชื่องานวิจัย : ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

ชื่อผู้วิจัย : นางสาวสุภาพร สุขรินทร์

ชื่อคณะและสถาบัน : คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

สาขา : กฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศและธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

รายชื่อที่ปรึกษา : รองศาสตราจารย์อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์

ปีการศึกษา : 2554

คำสำคัญ : ความรับผิด, ผู้ขนส่ง, ขนส่งสินค้าทางถนน, ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

บทคัดย่อ

เนื่องจากระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศเป็นอีกรูปแบบการขนส่งหนึ่งที่มีความสำคัญต่อประเทศไทย เพราะประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศ ในอดีตกฎหมายที่ประเทศไทยนำมาใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศนั้น คือ หลักในเรื่องสัญญารับขน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้ ปัจจุบันระบบการขนส่งได้มีความซับซ้อนมากขึ้นซึ่งหากนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้เห็นว่าจะเป็นการไม่เหมาะสมนัก ดังนั้น ประเทศไทยจึงได้มีการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เพื่อนำมาบังคับใช้กับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ และเพื่อให้การควบคุมการรับขนทางถนนระหว่างประเทศเป็นไปอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ อีกทั้ง เพื่อเป็นการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นการเฉพาะอีกด้วย

จากการศึกษาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบกับอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ หรือ CMR Convention พบว่า ยังมีบทบัญญัติบางประการที่ยังไม่ชัดเจน ต้องอาศัยการตีความ หรือในบางบทบัญญัติก็ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะจะต้องนำกฎหมายอื่นๆมาปรับใช้ ดังนั้น สารนิพนธ์ฉบับนี้จึงเสนอให้มีบทบัญญัติเพื่อความชัดเจนและความสมบูรณ์ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ....มากยิ่งขึ้น เช่น ให้มีการบัญญัติเพิ่มเติมในส่วน of หลักความรับผิดว่าหากมีเหตุหลายประการที่ก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเฉพาะส่วนที่ตนได้ก่อให้เกิดขึ้นเท่านั้น หรือควรมีการบัญญัติให้ชัดเจนว่าผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชกช้าอันเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งช่วง เป็นต้น

นอกจากนั้น ภาครัฐควรจะให้ความสำคัญกับรูปแบบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ตลอดจนบทกฎหมายที่จะนำมาบังคับใช้กับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศให้มากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอนาคตอันใกล้



Title : Liability of Carriers on the International Carriage of
Goods by Road
Author : Miss Supaporn Sukruen
School : Law, Bangkok University
Major : International Business Law and Electronic Commerce
Advisor : Assoc. Prof. Udomsak Sinthipong
Academic year : 2011
Keywords : Liability, Carriers, Carriage of goods by Road,
International Carriage of Goods

Abstract

Inter-State Road Transport is another type of transport which is truly important to Thailand since Thailand shares a long border with neighboring countries. In the past, the Inter-State Road Transport had been governed by the Principle of the Contract of the Carriage of Goods by Road under the Civil and Commercial Code. However, the mentioned legislation had been considered as improper for current situation due to more complicated transportation system. Therefore, the Draft International Carriage of Goods by Road Act B.E. ... has been proposed to enforce the regulations laid down in the Inter-State Road Transport and to control the suitability and the efficiency of the Inter-State Road Transport as well as to impose the specific liability of the carriers.

The study had been conducted by the comparison analysis method, comparing the Draft International Carriage of Goods by Road Act B.E. ... with the Convention on the Contract of the Carriage of Goods by Road or the CMR Convention. The result shows that there are some unclear statements which require the interpretation and there are some too general statements which require the application of other relevant laws. Therefore, it is recommended to state more specific and complete contents in the Draft International Carriage of Goods by Road Act B.E. ... There should be additional provision on the Liability section; for example, in case of such loss, damage or delayed delivery caused by several factors, the Carrier shall be liable only for any loss, damage and delays caused by the Carrier only. Or it should also be specified if the Carrier shall be jointly liable for such damage, loss or delayed delivery caused by the Sub-Carrier.

In addition, government sector should give more precedence to modes of the Inter-State Road Transport to be multimodal and to the legislation on the Inter-State Road Transport to promote Thailand to become South East Asia's Hub of Economic and Logistic in the near future.



กิตติกรรมประกาศ

ในการทำสารนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณในความเมตตาอย่างยิ่งจาก ท่านรองศาสตราจารย์อุดมศักดิ์ สินธิพงษ์ ที่ได้ให้ความกรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและ ท่านอาจารย์อดิศร พิพัฒน์วรพงศ์ ที่ได้ให้ความกรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม โดยท่านอาจารย์ทั้งสองได้ให้คำปรึกษา ข้อคิดเห็น และให้คำชี้แนะเกี่ยวกับประเด็นในการทำสารนิพนธ์ ตลอดจนสละเวลาอันมีค่าในการตรวจทานและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ของสารนิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา และพี่ชายของผู้เขียนที่คอยอบรมสั่งสอน เอาใจใส่ และเป็นกำลังใจอันสำคัญยิ่งแก่ผู้เขียนตลอดมา และขอขอบพระคุณกำลังใจจากเพื่อนร่วมงานในสำนักงานไทยประกันชีวิตเมดิแคร์ บริษัทไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) ทุกท่าน

ผู้เขียนขอขอบคุณทุก ๆ กำลังใจจากเพื่อน ๆ LL.M.6 ทุกท่านที่เป็นกำลังใจและคอยให้คำปรึกษา ขอบคุณนางสาวจันทิมา แสงจันทร์ ที่อยู่ข้าง ๆ นางสาวพัชรารัตน์ คุรุธรรมานนท์ ที่เตือนสติ นายวรรัตน์ มีปรีชา ที่มอบสื่อนขณะทำงาน นายปรัชญา รวีเลิศศิริกุล ที่มอบคำปรึกษาดี ๆ และสารนิพนธ์ฉบับนี้จะไม่อาจสำเร็จลงได้หากไม่ได้รับความกรุณาจาก เจ็นวล ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์และช่วยเหลือผู้เขียนในการทำสารนิพนธ์ฉบับนี้

ประโยชน์ใด ๆ ที่เกิดจากสารนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอกราบเป็นกตเวทิตาคุณแต่บิดา มารดา คณาจารย์ทุกท่าน ตลอดจนทุกท่านที่มีพระคุณและไม่ตรีจิตแก่ผู้เขียน แต่หากสารนิพนธ์ฉบับนี้มีข้อบกพร่องหรือข้อผิดพลาดประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สุภาพร สุขริน

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ฉ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
 บทที่ 1 บทนำ.....	 1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา.....	3
1.3 ขอบเขตการศึกษา.....	3
1.4 สมมติฐานการศึกษา.....	3
1.5 ระเบียบวิธีวิจัย.....	4
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
 บทที่ 2 วิวัฒนาการและกฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในลักษณะทั่วไป.....	 5
2.1 วิวัฒนาการในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ.....	5
2.2 กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ...	6
2.2.1 อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956: CMR).....	7
2.2.1.1 ความเป็นมาของอนุสัญญา.....	7
2.2.1.2 ขอบเขตการบังคับใช้.....	7
2.2.1.3 บุคคลที่เกี่ยวข้องในสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ.....	10
2.2.1.4 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	11
(1) สิทธิของผู้ขนส่ง.....	11
(2) หน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	14
2.2.1.5 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	16
(1) ประเภทและขอบเขตแห่งความรับผิดชอบ.....	16
(2) ข้อยกเว้นความรับผิดชอบ.....	19

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 2 (ต่อ) วิวัฒนาการและกฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศใน
ลักษณะทั่วไป

(3) การจำกัดความรับผิด.....	23
(4) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	25
2.2.1.6 การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา.....	27
2.2.1.7 การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด.....	28

บทที่ 3 กฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ศึกษาของประเทศอินเดีย

สาธารณรัฐประชาชนจีน และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ระหว่างประเทศ พ.ศ.	32
3.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 ของประเทศอินเดีย (The Carriage by Road Act 2007).....	32
3.1.1 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	33
3.1.1.1 สิทธิของผู้ขนส่ง.....	33
3.1.1.2 หน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	34
3.1.2 ความรับผิดของผู้ขนส่ง.....	35
3.1.2.1 ประเภทและขอบเขตแห่งความรับผิด.....	35
3.1.2.2 ข้อยกเว้นความรับผิด.....	36
3.2 กฎหมายว่าด้วยสัญญาของสาธารณรัฐประชาชนจีน ค.ศ. 1999 (CONTRACT LAW OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 1999).....	38
3.2.1 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	39
3.2.1.1 สิทธิของผู้ขนส่ง.....	39
3.2.1.2 หน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	40
3.2.2 ความรับผิดของผู้ขนส่ง.....	41
3.2.2.1 ประเภทและขอบเขตแห่งความรับผิด.....	41
3.2.2.2 ข้อยกเว้นความรับผิด.....	41
3.2.2.3 การจำกัดความรับผิด.....	42
3.2.2.4 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	42
3.2.3 การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด.....	42
3.3 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	43

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 3 (ต่อ) กฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ศึกษาของประเทศอินเดียสาธารณรัฐประชาชนจีน และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	
3.3.1 ความเป็นมาและขอบเขตการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติฯ.....	43
3.3.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	47
3.3.2.1 สิทธิของผู้ขนส่ง.....	47
3.3.2.2 หน้าที่ของผู้ขนส่ง.....	50
3.3.3 ความรับผิดของผู้ขนส่ง.....	51
3.3.3.1 ประเภทและขอบเขตแห่งความรับผิด.....	52
3.3.3.2 ข้อยกเว้นความรับผิด.....	53
3.3.3.3 การจำกัดความรับผิด.....	56
3.3.3.4 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	58
3.3.4 การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด.....	60
บทที่ 4 วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.... และกฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศอื่น ๆ	62
4.1 หลักความรับผิดของผู้ขนส่ง.....	62
4.2 ข้อยกเว้นความรับผิด.....	64
4.3 การจำกัดความรับผิด.....	67
4.4 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	68
4.5 การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด.....	69
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	72
5.1 บทสรุป.....	72
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	74
บรรณานุกรม.....	76
ภาคผนวก.....	78
ก. Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956: CMR).....	79
ข. พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 ของประเทศอินเดีย (The Carriage by Road Act 2007).....	101

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

ค. กฎหมายว่าด้วยสัญญาของสาธารณรัฐประชาชนจีน ค.ศ. 1999	
(CONTRACT LAW OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 1999).....	111
ง. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.....	116
ประวัติผู้เขียน.....	130



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันการขนส่งระหว่างประเทศนั้นมีอยู่ด้วยกันหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางทะเล ทางอากาศ หรือทางบก ซึ่งการขนส่งในแต่ละรูปแบบนั้นก็ก็มีลักษณะ และวิธีที่แตกต่างกันออกไป ผู้ส่งจะเป็นผู้พิจารณาว่าสินค้านั้นจะต้องขนส่งในรูปแบบใดจึงจะทำให้ผู้ใช้บริการได้รับสินค้าที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากที่สุด แต่เนื่องจากการขนส่งย่อมมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น ดังนั้นการเลือกวิธีในการขนส่งอาจขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการด้วยกัน เช่น ประเภทของสินค้า มูลค่าของสินค้า ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ความสะดวกของผู้ขนส่ง ตลอดจนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง เป็นต้น ดังนั้น การพิจารณาว่าจะเลือกใช้การขนส่งในรูปแบบใดย่อมมีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้านั้นระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก

ระบบการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่งซึ่งเป็นที่นิยมใช้ในการค้าระหว่างประเทศมากที่สุดโดยเฉพาะการค้าขายกับประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกัน เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถเข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง อีกทั้งยังเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนในการดำเนินการไม่สูงนักและมีความเสี่ยงต่ำเมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ จึงทำให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย ในปัจจุบันประเทศต่างๆ ได้มีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมทางถนนเชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบเพื่อรองรับการพัฒนาด้านการค้าระหว่างประเทศ ส่งผลให้ระบบการคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่างประเทศพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว สำหรับประเทศไทยได้มีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมทางถนนเช่นกัน เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้นและเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นและการขยายตัวของเศรษฐกิจในอนาคต นอกจากนี้ประเทศไทยยังได้ทำความตกลงที่เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้านหลายฉบับ ทั้งความตกลงในระดับทวิภาคีและระดับพหุภาคี เช่น กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน เป็นต้น จากความตกลงดังกล่าวได้ส่งผลให้ประเทศไทยต้องมีการพัฒนาด้านระบบการขนส่ง รวมไปถึงการตรากฎหมายภายใน เพื่อเป็นผลผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่อไป

ในการขนส่งสินค้าทางถนน ผู้ขนส่งอาจถือได้ว่าเป็นบุคคลที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก เนื่องจาก หากไม่มีผู้ขนส่งแล้วนั้น สินค้าก็ไม่สามารถที่จะไปถึงผู้ใช้บริการได้อย่างแน่นอน ดังนั้น หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขนส่งจึงถือว่ามีสำคัญอย่างมากเช่นกัน ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ในประมวล

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 หมวดการรับขนของ หลักกฎหมายดังกล่าวได้ใช้บังคับกับการขนส่งทางถนนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ลักษณะของการขนส่งสินค้าภายในประเทศมีความแตกต่างจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น จึงควรตรากฎหมายเพื่อใช้บังคับแก่การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศแยกออกจากการขนส่งทางถนนภายในประเทศ เนื่องจากการขนส่งทางถนนภายในประเทศและการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมี ระยะทาง ความเสี่ยงภัย และภาวะการแข่งขันที่แตกต่างกัน อีกทั้งมีรายละเอียดในทางปฏิบัติที่แตกต่างกันด้วย ซึ่งในต่างประเทศก็ได้มีการบัญญัติกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศแยกต่างหากจากระหว่างประเทศ โดยกฎหมายที่ใช้บังคับมักจะบัญญัติขึ้นตามหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956 หรือ CMR) ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่กำหนดเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เป็นภาคีของอนุสัญญานับนี้ อีกทั้งเพื่อให้หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของประเทศสมาชิกได้มีมาตรฐานเดียวกัน

นอกจากหลักเกณฑ์ของประเทศในทวีปยุโรปแล้ว ยังมีหลักเกณฑ์ในระดับอาเซียนอีกด้วย ซึ่งประเทศไทยได้มีการลงนามในความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Cross – Border Transport Agreement หรือ CBTA) โดยกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดทางแพ่งของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไว้ในภาคผนวกที่ 10

การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ สำหรับประเทศไทยนั้นยังคงใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับขนของ บังคับใช้กับการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศอยู่ซึ่งถือว่าเป็นบทกฎหมายทั่วไปที่ใช้ได้กับการขนส่งทุกรูปแบบ ยกเว้นการขนส่งสินค้าทางทะเล และทางรถไฟที่ไม่นำมาใช้บังคับด้วย ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีความซับซ้อนมากกว่าการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ดังนั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องมีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศขึ้นมาเป็นการเฉพาะ นั่นก็คือ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... เพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ แยกออกจากการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทยและทำให้ผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้มากขึ้น

ทั้งนี้ ในการศึกษาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... จะได้ทำการศึกษากฎหมายระหว่างประเทศ อันได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของ

ทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956 หรือ CMR) พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนน ค.ศ. 2007 ของประเทศอินเดีย (The Carriage by Road Act 2007) กฎหมายว่าด้วยสัญญาของสาธารณรัฐประชาชนจีน ค.ศ. 1999 (CONTRACT LAW OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 1999) และกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับขนส่งของ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เป็นต้น

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้า
2. เพื่อศึกษาถึงกฎหมายภายในประเทศในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนส่งของระหว่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. โดยจะวิเคราะห์เฉพาะความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศเท่านั้น

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

มุ่งศึกษาร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ในหมวดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยพิจารณาประกอบกับอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956 หรือ CMR) พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนน ค.ศ. 2007 ของประเทศอินเดีย (The Carriage by Road Act 2007) กฎหมายว่าด้วยสัญญาของสาธารณรัฐประชาชนจีน ค.ศ. 1999 (CONTRACT LAW OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 1999) ซึ่งจะศึกษาเฉพาะกรณีความรับผิดของผู้ขนส่ง อีกทั้งยังศึกษาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้มองเห็นภาพในส่วนความรับผิดของผู้ขนส่งให้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

1.4 สมมติฐานของการศึกษา

เนื่องจากในประเทศไทยได้มีการร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศขึ้นเพื่อกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งหากพระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้ก็ย่อมที่จะส่งผลต่อผู้ขนส่ง จึงสมควรที่จะศึกษาร่าง

กฎหมายฉบับนี้ในประเด็นที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อให้ทราบถึงปัญหาและผลกระทบ อีกทั้งเพื่อเป็นการพัฒนากฎหมายของประเทศไทยต่อไป

1.5 ระเบียบวิธีวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้จะทำการศึกษาวิเคราะห์โดยวิธีวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ด้วยการรวบรวมข้อมูล หนังสือ เอกสาร บทความ วารสารและสิ่งพิมพ์ต่างๆ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ ตลอดจนการค้นคว้าฐานข้อมูลทางด้านกฎหมายจากระบบอินเทอร์เน็ต

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อให้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ให้มีความชัดเจน สมบูรณ์ยิ่งขึ้น
2. เพื่อให้ทราบถึงความเหมาะสมในการนำกฎหมายภายในมาปรับใช้กับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ
3. เพื่อให้ผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศเข้าใจถึงความรับผิดชอบของตนตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ชัดเจนยิ่งขึ้น

บทที่ 2

วิวัฒนาการและกฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในลักษณะทั่วไป

การรับขนของทางถนนถือเป็นอีกรูปแบบหนึ่งของการขนส่งระหว่างประเทศที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก เนื่องจากมีต้นทุนที่ไม่สูงมากนัก อีกทั้งยังเป็นการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับการขนส่งระหว่างประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันอีกด้วย การรับขนของได้มีวิวัฒนาการมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

2.1 วิวัฒนาการในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

การรับขนของนั้นได้มีวิวัฒนาการโดยเริ่มมาจากการขนย้ายโดยใช้แรงงานมนุษย์ แบกลังของไว้บนพาหรือไหล แต่การใช้แรงงานมนุษย์นั้นสามารถขนส่งได้เพียงสิ่งของที่มีขนาดเล็กหรือที่มีน้ำหนักไม่มากนัก ซึ่งวิธีดังกล่าวเป็นวิธีที่ใช้พลังงานในการขนส่งมาก ถึงแม้ว่าจะเป็นวิธีที่สะดวกและง่ายที่สุดก็ตาม แต่ก็ยังคงใช้เวลาในการขนส่งมากขึ้นด้วย หลังจากนั้นก็ได้คิดหาวิธีการขนย้ายวัตถุโดยใช้แรงงานมนุษย์ในรูปแบบต่าง ๆ มากขึ้น เช่น การนำกิ่งไม้มาทำเป็นง่ามแล้ววางสิ่งของบนง่ามไม้จากนั้นก็ลากกิ่งไม้นั้นไป¹ เพื่อที่จะได้ขนของที่มีจำนวนและน้ำหนักที่มากขึ้นกว่าการแบกหามทั่วไป อย่างไรก็ตามการขนส่งด้วยวิธีดังกล่าวก็ยังคงใช้แรงงานมนุษย์อยู่ดี ต่อมามนุษย์ได้เปลี่ยนรูปแบบจากการใช้แรงงานมนุษย์ มาเป็นการใช้แรงงานสัตว์ เช่น ช้าง ม้า วัว ควาย แต่ก็เริ่มต้นจากการลากวัตถุไปตามพื้นเพื่อเป็นการทุ่นแรงมนุษย์อีกทางหนึ่ง

ต่อมาพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางถนนก็ได้มีการพัฒนามากขึ้นโดยมีการประดิษฐ์พาหนะที่ใช้ล้อ เมื่อมนุษย์ได้เริ่มประดิษฐ์เครื่องใช้ที่มีล้อมาเป็นส่วนประกอบในการขนส่งทางบก นั่นก็คือเกวียน ซึ่งจะทำให้การขนส่งมีความสะดวกยิ่งขึ้น ขนย้ายวัตถุได้มากขึ้น และรวดเร็วขึ้น ซึ่งเกวียนถือว่าเป็นยานพาหนะชนิดหนึ่งที่มีล้อเลื่อนที่ทำด้วยไม้ มี 2 ล้อ เคลื่อนที่ไปโดยใช้วัวหรือควายลากไป เกวียนถือเป็นพาหนะที่สำคัญในการเดินทางและบรรทุกสิ่งของในสมัยโบราณ เกวียนสามารถเดินทางผ่านผืนถนนขรุขระหรือถนนที่เต็มไปด้วยโคลนตมได้ ต่อมาได้มีผู้พัฒนาเครื่องจักรกลที่ใช้ น้ำมัน จนในที่สุดก็ได้กลายเป็นรถที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน² แต่การขนส่งในยุคนั้นยังไม่เป็นที่นิยมมากนัก เนื่องจากโครงสร้างของถนนยังไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งโดยใช้ยานพาหนะดังกล่าว

¹ ธนสรณ์ ขววงโสภะ, การขนส่งทั่วไป, ครั้งที่ 6 (กรุงเทพฯ: เอ็ดดิสัน เพรส โปรดักส์, 2537), 103.

² คำนาย อภิปรีชญากุล, การจัดการขนส่ง, (กรุงเทพฯ: โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชชิ่ง จำกัด, 2551),

เมื่อจำนวนประชากรมนุษย์มีเพิ่มมากขึ้น มีการค้าขายเพิ่มมากขึ้นจึงต้องมีการสร้างถนนหนทางเพื่อความสะดวกในการขนส่งมากขึ้น ในยุคแรกๆ การสร้างถนนนั้นจะเป็นการนำหินหรือดินมาถมเป็นทาง จนกระทั่งในยุคโรมันจึงได้มีการสร้างถนนซึ่งถือเป็นยุคเริ่มต้นของการกำเนิดถนน ได้มีการสร้างถนนโดยใช้หลักวิศวกรรมโยธาด้วยการนำหินบดมาเทเป็นชั้นๆ เพื่อทำเป็นฐานของถนน ต่อมาในช่วงปฏิวัติอุตสาหกรรมการค้าขายมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ถนนจึงต้องมีการพัฒนาขึ้นตามไปด้วย อย่างไรก็ตามการค้ายุคก่อนนั้นบางเส้นทางก็ต้องสะดุดหยุดลง รวมไปถึงการค้ำบนเส้นทางสายไหมที่ถือได้ว่าเป็นเส้นทางการค้าที่มีชื่อเสียงที่สุดสายหนึ่ง เนื่องจากจะต้องเดินทางผ่านเมืองต่างๆ หลายเมืองซึ่งในแต่ละเมืองนั้นก็มีการเก็บภาษีที่ไม่เท่ากัน สิ่งเหล่านี้จึงถือเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างยิ่ง

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในปัจจุบันนี้ ได้มีแนวคิดว่าในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้น ประเทศต่างๆ จะต้องมีการทำความตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งถือว่าเป็นประเทศที่จะต้องขนส่งสินค้าผ่านหรือข้ามแดนดังกล่าว โดยจะต้องให้ความสำคัญกับหลักเสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit) มากยิ่งขึ้น หลักการดังกล่าวประเทศภาคีจะต้องอำนวยความสะดวกโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติและไม่จัดเก็บภาษีพิเศษสำหรับการนำสินค้าเข้าและส่งออก ซึ่งหลักเสรีภาพในการผ่านแดนนี้ถือว่าเป็นหัวใจสำคัญของการขนส่งผ่านแดน นอกจากหลักเสรีภาพในการผ่านแดนแล้ว ก็ยังมีหลักอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) หลักปรับกฎหมายให้ใกล้เคียงกัน ตลอดไปถึงระบบประกันระหว่างประเทศ ทั้งนี้ประเทศไทยได้มีการจัดทำความตกลงกับประเทศเพื่อนบ้าน และยังนำหลักการต่างๆ เหล่านี้มาประกอบการทำความตกลงด้วย เช่น กรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่างไทย – ลาว – จีน หรือ ระหว่างประเทศไทย – มาเลเซีย รวมไปถึงกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้า นอกจากนั้นยังเป็นการอำนวยความสะดวกทางด้านพิธีศุลกากรอีกด้วย

2.2 กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

จากที่ได้กล่าวไว้ว่า การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นเป็นวิธีการขนส่งที่สะดวก และประหยัดที่สุดในหลายๆ ประเทศจึงนิยมที่จะใช้การขนส่งด้วยวิธีนี้ ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีการกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมาใช้บังคับ ซึ่งกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศที่ใช้ยึดถือเพื่อเป็นหลักในการปฏิบัติสำหรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในแถบยุโรป นั่นก็คือ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956) ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

2.2.1 อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956: CMR)

2.2.1.1 ความเป็นมาของอนุสัญญา

อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956³
(Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956)
อนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการเปิดให้ลงนามในวันที่ 19 พฤษภาคม ค.ศ. 1956 ณ นครเจนีวา ประเทศ
สวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งเป็นประเทศที่อนุสัญญานี้ได้เริ่มต้น โดยมีการตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญ
จากองค์กรต่างๆ คือ สถาบันระหว่างประเทศเกี่ยวกับความเป็นหนึ่งเดียวของกฎหมายเอกชน
(International Institute for the Unification of Private Law: UNIDROIT) สหภาพการขนส่ง
ทางถนนระหว่างประเทศ (International Road Transport Union: IRU) และหอการค้าระหว่าง
ประเทศ (International Chamber of Commerce) เพื่อเตรียมร่างอนุสัญญาในเรื่องที่เกี่ยวกับ
การรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศขึ้นเพื่อขจัดปัญหาข้อพิพาทที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากแต่
ละประเทศไม่มีกฎหมายที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน โดยอนุสัญญาดังกล่าวนี้อาจมีวัตถุประสงค์หลักก็
คือ การทำให้กฎหมายเกี่ยวกับเงื่อนไขของการขนส่งโดยเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวกับเอกสารที่ใช้
ในการขนส่ง (ใบตราส่ง) และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน⁴ นั่นเอง

จากนั้น ในปี ค.ศ. 1978 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา กล่าวคือ ได้มี
การแก้ไขในเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง โดยได้มีการแก้ไขหน่วยในการจำกัดความรับ
ผิด นั่นก็คือ หน่วยทางบัญชีหรือที่เรียกว่า Special Drawing Right (SDR) หรือหน่วยสิทธิ
พิเศษถอนเงินตามที่กองทุนระหว่างประเทศได้กำหนดขึ้น ซึ่งหน่วยทางบัญชีดังกล่าวก็ได้มีการ
นำมาใช้กับอนุสัญญาฉบับนี้ รวมไปถึงอนุสัญญาฉบับอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งมาจนถึงปัจจุบัน
เช่น การขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นต้น

2.2.1.2 ขอบเขตการบังคับใช้

อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับกับการรับขนส่งของทางถนนทั้งในกรณีทั่วไปและกรณีการ
ขนส่งทางถนนรวมกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยอาจแยกพิจารณา ดังนี้

³ ซึ่งต่อไปนี้จะใช้คำว่า “อนุสัญญา CMR” หรือ “อนุสัญญา” แทนคำว่า “อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956”

⁴ อาร์มบทแห่งอนุสัญญา CMR บัญญัติว่า “Having recognized the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability”

1. ขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไป อนุสัญญานี้ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนด้วยรถเพื่อค่าตอบแทนโดยสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของและสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนั้นจะต้องตั้งอยู่ในประเทศสองประเทศที่แตกต่างกัน โดยอย่างน้อยประเทศใดประเทศหนึ่งนั้นต้องเป็นภาคีของอนุสัญญานี้ ทั้งนี้ไม่คำนึงถึงถิ่นที่อยู่และสัญชาติของคู่สัญญา ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 1 วรรคหนึ่ง⁵

จากข้อความข้างต้น การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่จะตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญานี้จะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

1.1 จะต้องเป็นการรับขนของทางถนนด้วยรถ กล่าวคือ รถที่จะใช้ในการขนส่งภายใต้ต้นสัญญานี้จะต้องเป็นไปตาม มาตรา 1 วรรคหนึ่ง⁶ ที่ใช้คำว่า “Vehicle” ซึ่ง อาจมองได้หลายความหมาย เช่น ยานพาหนะ รถ เป็นต้น แต่ทั้งนี้ในมาตรา 1 วรรคสอง⁷ ก็ได้มีการบัญญัติไว้เพื่อความชัดเจนในการปรับใช้ โดยให้ “Vehicle” หมายถึง รถยนต์ รถที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วงตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 4 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบก ลงวันที่ 19 กันยายน ค.ศ.1949 ดังนั้นรถที่ใช้ในการขนส่งภายใต้ต้นสัญญานี้จะต้องเป็นไปตามมาตรา 1 วรรคสองดังที่กล่าวไว้แล้วเท่านั้น

1.2 สัญญารับขนของจะต้องเป็นการรับขนของที่มีค่าตอบแทนโดยที่ผู้ส่งกับผู้ขนส่งจะมีการกำหนดในเรื่องการให้ค่าตอบแทนนั้น เนื่องจากอนุสัญญานี้ได้กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทั้งผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่งไว้ ดังนั้น ผู้ขนส่งที่ได้รับค่าตอบแทนจึงควรจะต้องมีความรับผิดชอบของที่ดินรับขนมากกว่าผู้ขนส่งที่ไม่ได้รับค่าตอบแทนใดๆ หรือเป็นการทำให้โดยปากเปล่า ดังนั้น การรับขนของโดยมิได้ค่าตอบแทนหรือรับขนให้เปล่าจึงไม่อยู่

⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 1 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a Contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.”

⁶ อนุสัญญา CMR มาตรา 1 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a Contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.”

⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 1 วรรคสอง บัญญัติว่า “For the purpose of this Convention, “vehicles” means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.”

ภายใต้สัญญา แต่ทั้งนี้ไม่จำกัดว่าค่าตอบแทนจะต้องเป็นเงินเท่านั้น ซึ่งค่าตอบแทนสามารถใช้เป็นอย่างอื่นได้ก็ตามแต่คู่สัญญา रखนของจะไดกำหนดไว้

1.3 การ रखนของจะต้องเป็นการ रखนระหว่างรัฐ 2 รัฐขึ้นไป กล่าวคือ สถานที่ในการ रखนของและสถานที่ในการส่งมอบของที่กำหนดไว้ในสัญญาร रखนนั้นจะต้องตั้งอยู่ในประเทศที่แตกต่างกัน และจะต้องมีประเทศใดประเทศหนึ่งของคู่สัญญาเป็นภาคีของอนุสัญญานี้ ทั้งนี้โดยไม่คำนึงจำนวนของที่ถูกขนส่งเล็กน้อย หรือจำนวนมากๆ ไม่คำนึงถึงภูมิลำเนาหรือสัญชาติของคู่สัญญา ตลอดไปถึงเงื่อนไขของการซื้อขายของนั้น

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญานี้ก็ได้มีการข้อยกเว้นของการบังคับใช้ไว้ในมาตรา 1 วรรคสี่ โดยได้กำหนดว่าการ रखนของดังกล่าวต่อไปนี้จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้ กล่าวคือ

1.) การ रखนที่ได้กระทำภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญาว่าด้วยการไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

2.) การขนส่งศพ

3.) การขนย้ายเครื่องเรือน

2. ขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งทางถนนร่วมกับการขนส่งรูปแบบอื่น ในกรณีดังกล่าวอนุสัญญานี้ได้มีการบัญญัติไว้ใน มาตรา 2 วรรคหนึ่ง¹⁰ ซึ่งกำหนดว่าในกรณีที่รถที่

⁸ Malcolm A. Clarke, **International Carriage of Goods by Road: CMR**, (London: Lloyd's of London Press Ltd., 2003), 43.

⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 1 วรรคสี่ บัญญัติว่า "This Convention shall not apply:

- (a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;
- (b) To funeral consignments;
- (c) To furniture removal."

¹⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 2 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า "Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this Convention."

บรรทุกของต้องมีการขนส่งของต่อไปโดยการขนส่งรูปแบบอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางทะเล ทางรถไฟ ทางแม่น้ำลำคลอง หรือทางอากาศ โดยมีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าการรับขนดังกล่าวอยู่ภายใต้สัญญาที่ตลอดการเดินทางนั้นด้วย แต่ในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นในระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่นนอกจากทางถนน หากพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำของผู้ขนส่งทางถนน ดังนี้ ผู้ขนส่งทางถนนจะไม่ต้องรับผิดชอบภายใต้บังคับสัญญานี้ แต่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนจะเป็นไปตามกฎเกณฑ์ของกฎหมายที่ใช้บังคับแก่รูปแบบของการขนส่งนั้นๆ ที่ไม่ใช่การขนส่งทางถนนแม้ว่าการขนส่งนั้นจะยังอยู่ภายใต้สัญญาขนส่งของทางถนนก็ตาม ทั้งนี้ หากไม่มีกฎหมายดังกล่าวผู้ขนส่งทางถนนก็ยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญาฉบับนี้อยู่ดี

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นได้เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่น ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ให้เห็นได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำของตน แต่เกิดจากเหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้นได้เฉพาะกับการขนส่งในรูปแบบอื่นเท่านั้น ซึ่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะไม่ได้อยู่ภายใต้สัญญาฉบับนี้

2.2.1.3 บุคคลที่เกี่ยวข้องในสัญญาขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ

จากที่ได้กล่าวไว้แล้วว่าสัญญาขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศถือว่าเป็นเอกเทศสัญญาอย่างหนึ่ง ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีส่วนสัญญาที่คอยปฏิบัติตามสัญญาเพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของสัญญา ทั้งนี้ บุคคลที่เกี่ยวข้องในสัญญาขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศมีดังต่อไปนี้

(1.) ผู้ส่ง (Sender) หรือผู้ตราส่ง (Consignor)

คือ บุคคลผู้ที่มีความตกลงกับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนของไปให้ การที่บุคคลดังกล่าวนี้มีชื่อเรียกถึงสองชื่อก็เนื่องด้วย ในสัญญาขนส่งของนี้บางที่ไม่มีการออกใบตราส่ง (Consignment Note) หรือบางที่ก็มีการออกใบตราส่ง ถ้าไม่ออกใบตราส่งคู่สัญญาฝ่ายนี้ก็เรียกว่าผู้ส่ง แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งก็จะมีชื่อว่าผู้ตราส่ง แต่ทั้งนี้ ภายใต้สัญญา CMR ไม่ได้ระบุว่าผู้ใดเป็นผู้ทำใบตราส่งทางถนนนี้ ถึงแม้ว่าโดยปกติที่เกิดขึ้นเสมอ ผู้ขนส่งจะเป็นผู้ทำ แต่อย่างไรก็ตามหากพิจารณาถึงหลักการแห่งสัญญา ผู้ส่งจะเป็นผู้ที่มีหน้าที่ดังกล่าว เพราะตนเป็นผู้ที่ต้องการส่งของออกไป ดังนั้น ผู้ส่งจึงมีสองชื่อดังที่กล่าวข้างต้น

(2.) ผู้ขนส่ง (Carrier)

คือ บุคคลผู้ตกลงรับขนส่งของให้แก่ผู้ส่งหรือผู้ตราส่งเพื่อพาหนะทาง การค้าตามปกติของตนเอง

(3.) ผู้รับตราส่ง (Consignee)

คือ บุคคลผู้ที่ได้เข้ามาเกี่ยวข้องกับสัญญาฉบับของในฐานะผู้รับประโยชน์และด้วยความที่มีผู้รับตราส่งเข้ามาเป็นผู้รับประโยชน์เช่นนี้ สัญญาฉบับของจึงมีลักษณะพิเศษอีกอย่างหนึ่งนั่นก็คือ เป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกด้วย

บุคคลทั้งหมดดังที่กล่าวไว้แล้วนั้น ทุกคนย่อมมีสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบต่อกันฝ่าย แต่ทั้งนี้ในการศึกษาครั้งนี้จะได้อธิบายแต่เฉพาะสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเท่านั้นซึ่งจะได้กล่าวในส่วนต่อไป

2.2.1.4 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

ตามอนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการบัญญัติในเรื่องของสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ด้วยกันหลายประการ ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

(1) สิทธิของผู้ขนส่ง

(ก) สิทธิในการได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายในการที่ถามเอาคำสั่งจากผู้ที่มีสิทธิจัดการของและค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการปฏิบัติตามคำสั่ง

ตามบทบัญญัติในมาตรา 16 วรรคหนึ่ง¹¹ ได้บัญญัติไว้ว่า ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายในการถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของและค่าใช้จ่ายที่สืบเนื่องมาจากการปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวให้สำเร็จลุล่วง เว้นแต่ค่าใช้จ่ายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเอง ซึ่งสิทธิดังกล่าวนี้เป็นผลมาจากการที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้ใช้สิทธิในการจัดการของโดยสั่งให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งเรื่องทีนอกเหนือจากที่ใบตราส่งได้กำหนดไว้ อีกทั้งใบตราส่งก็ไม่ได้มีการตกลงในเรื่องค่าใช้จ่ายไว้ ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงมีสิทธิได้รับค่าชดใช้ค่าในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากคำสั่งนั้น แต่ทั้งนี้การชดใช้ค่าตอบแทนจะไม่เกิดขึ้นหากค่าใช้จ่ายนั้นเกิดจากการกระทำโดยมิชอบของผู้ขนส่งหรือเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเอง ถือว่าเป็นผู้ขนส่งคือผู้ที่ผิดจึงต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนนี้เอง

(ข) สิทธิในการขนถ่ายของลงจากรถได้ทันทีเพื่อประโยชน์แก่ผู้มีสิทธิจัดการของ

¹¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 16 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.”

ทั้งนี้ ได้มีบทบัญญัติตามมาตรา 16 วรรคสอง¹² ได้บัญญัติไว้ว่า ในกรณีที่ ไม่สามารถดำเนินการขนส่งตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งได้และผู้ขนส่งได้ถามเอาคำสั่งจากผู้มี สิทธิจัดการของแล้ว หรือในกรณีที่มีพฤติการณ์ที่ขัดขวางการส่งมอบและผู้ขนส่งถามเอาคำถาม จากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขนถ่ายของลงจากรถได้ ทันทีเพื่อประโยชน์แก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของและนับจากนั้นถือว่าการรับขนเป็นอันสิ้นสุดลง และถือว่าผู้ขนส่งได้ครอบครองของนั้นก็ได้ ซึ่งในกรณีนี้ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการเลือกบุคคลอื่นนั้น แต่ในกรณีที่มีการครอบครองแทน ผู้ ขนส่งหรือผู้มีสิทธิครอบครองแทนจะต้องรับผิดชอบเพื่อการที่ของสูญหายหรือเสียหายตามกฎหมาย ภายในของประเทศนั้น ๆ¹³

(ค) สิทธิในการขายของที่รับขนในกรณีที่ของนั้นเป็นของที่เน่าเสียง่ายหรือ ค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาของนั้นจะเกินราคาของ หรือภายหลังจากสิ้นระยะเวลาตามสมควร แล้วผู้ขนส่งยังไม่ได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นซึ่งควรที่จะได้รับจากผู้มีสิทธิจัดการของ

ตามอนุสัญญานี้ ได้มีบทบัญญัติในเรื่องดังกล่าวในมาตรา 16 วรรคสาม¹⁴ ได้บัญญัติไว้ว่า ผู้ขนส่งอาจขายของที่รับขนนั้นได้โดยไม่ต้องรอคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการ ของ หากของที่รับขนนั้นเป็นของที่เน่าเสียง่ายหรือเฉพาะสภาพแห่งของทำให้ผู้ขนส่งจำเป็นต้อง นำออกขาย หรือเมื่อค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาของนั้นจะเกินราคาแห่งของ และผู้ขนส่งยังอาจ ขายในกรณีอื่นได้ หากภายหลังจากสิ้นระยะเวลาตามสมควรแล้วผู้ขนส่งยังไม่ได้รับคำสั่งเป็น อย่างอื่นซึ่งควรที่จะได้รับจากผู้มีสิทธิจัดการของ ผู้ขนส่งก็มีสิทธิที่จะขายของนั้นได้ แต่ถ้าหาก ปรากฏได้ว่าผู้ขนส่งได้รับคำสั่งแล้วผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตามไม่สามารถที่จะขายของนั้นได้ ทั้งนี้ เงินที่ได้จากการขายของนั้นหลังจากหักค่าใช้จ่ายแล้วให้มอบแก่ผู้ที่มีสิทธิจัดการของ และหาก

¹² อนุสัญญา CMR มาตรา 16 วรรคสอง บัญญัติว่า “In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may, however, entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.”

¹³ Malcolm A. Clarke, **International Carriage of Goods by Road: CMR**, 85.

¹⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 16 วรรคสาม บัญญัติว่า “The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.”

ค่าใช้จ่ายดังกล่าวมีจำนวนเกินกว่าเงินที่ขายได้ ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับในส่วนที่ขาดนั้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 16วรรคสี่¹⁵ ซึ่งกระบวนการขายทอดตลาดนั้นให้เป็นไปตามกฎหมายหรือจารีตประเพณีแห่งท้องที่ที่ของนั้นตั้งอยู่ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 16 วรรคห้า¹⁶

(ง) สิทธิในการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้ของนั้นหมดฤทธิ์ไป โดยไม่ต้องชดใช้ค่าทดแทนในกรณีที่ของนั้นมีสภาพเป็นอันตราย

สิทธิในเรื่องนี้เป็นของผู้ขนส่งซึ่งได้มาจากการที่ผู้ส่งไม่ได้แจ้งถึงสภาพแห่งของอันตรายนั้นให้แก่ผู้ขนส่งทราบ ในกรณีนี้หากผู้ขนส่งมีความจำเป็นที่จะต้องขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้ของนั้นหมดฤทธิ์ เช่นนี้ผู้ขนส่งสามารถที่จะกระทำได้โดยไม่ต้องชดใช้ค่าทดแทนให้แก่ผู้ส่งแต่อย่างใดเนื่องจากเป็นความผิดของผู้ส่งเอง ตามที่บัญญัติในมาตรา 22 วรรคสอง¹⁷ ที่ว่า กรณีที่มีการส่งของที่มีสภาพก่อให้เกิดอันตรายได้ และผู้ขนส่งไม่ทราบถึงอันตรายดังกล่าว ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้ของนั้นสิ้นสภาพอันตรายในเวลาและสถานที่ใดก็ได้โดยไม่ต้องชดใช้ค่าทดแทน

(จ) สิทธิในการยึดหน่วงของ

ในกรณีนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากการใช้สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดกับของหลังจากที่ของได้ไปถึงสถานที่ที่ไ้ระบุไว้ในใบตราส่ง ผู้รับตราส่งมีหน้าที่จะต้องชำระค่าธรรมเนียมดังที่ได้กำหนดไว้ หากผู้รับตราส่งไม่ยอมชำระ ผู้ขนส่งก็ย่อมมีสิทธิที่จะยึดหน่วงของไว้ เว้นเสียแต่ว่าผู้รับตราส่งจะได้ให้ประกันไว้ตามสมควร ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 13 วรรคสอง¹⁸

¹⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 16 วรรคสี่ บัญญัติว่า “If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.”

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

¹⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 22 วรรคสอง บัญญัติว่า “Goods of a dangerous nature which, in the circumstance referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.”

¹⁸ อนุสัญญา CMR มาตรา 13 วรรคสอง บัญญัติว่า “The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.”

(2) หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาซึ่งได้บัญญัติไว้ดังต่อไปนี้

(ก) หน้าที่ในการตรวจสอบสภาพแห่งของในเวลาที่ได้รับมอบของ

ผู้ขนส่งจะต้องตรวจสอบของในเวลาที่ได้รับมอบของโดยต้องตรวจสอบถึงความถูกต้องของข้อความที่ระบุในใบตราส่งเกี่ยวกับจำนวนหีบห่อ เครื่องหมายและหมายเลขของหีบห่อ และต้องตรวจสอบสภาพที่ปรากฏแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้น ตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง¹⁹ อย่างไรก็ตามหากผู้ขนส่งตรวจสอบแล้วพบว่าไม่ตรงกับใบตราส่งหรือพบความบกพร่องแห่งของนั้นหรือ ถ้าหากผู้ขนส่งไม่มีวิธีการอันสมควรในการตรวจสอบความถูกต้องดังกล่าวนั้น ผู้ขนส่งจะต้องตั้งข้อสงวนพร้อมทั้งระบุเหตุผลแห่งข้อสงวนนั้นด้วย ทั้งนี้ ข้อสงวนดังกล่าวจะไม่ผูกพันผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงเจตนาไว้อย่างชัดแจ้งในใบตราส่ง ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 วรรคสอง²⁰

(ข) หน้าที่ในการบอกกล่าวไปยังบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งที่ได้รับมาได้

กรณีนี้เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งของผู้มีสิทธิจัดการของได้เนื่องจากการปฏิบัตินั้นจะเป็นการขัดขวางการทำงานตามปกติของผู้ขนส่ง ซึ่งถือเป็นการขัดต่อเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 วรรคห้า (b)²¹ ที่ผู้มีสิทธิจัดการของต้องปฏิบัติ

¹⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 8 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “On taking over the goods, the carrier shall check:

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

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

²⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 8 วรรคสอง บัญญัติว่า “Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in paragraph 1 (a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.”

²¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 12 วรรคห้า (b) บัญญัติว่า “The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:

(a)

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

(c)

ตาม ดังนั้น หากผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งที่ตนได้รับมาจากผู้มีสิทธิจัดการของให้สำเร็จลุล่วงไปได้ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องบอกกล่าวไปยังบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของที่ได้ให้คำสั่งนั้นทันที ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 วรรคหก²²

(ค) หน้าที่ในการถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของ

หน้าที่ในการถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้นหากจะมองให้ลึกลงไปแล้วนั้น จะมีทั้งการถามเอาคำสั่งก่อนที่ของจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ และหลังจากที่ของมาถึงสถานที่ที่ระบุไว้ให้ส่งมอบ ซึ่งทั้งสองกรณีดังกล่าวนี้มีหลักและข้อปฏิบัติที่แตกต่างกัน กล่าวคือ กรณีก่อนที่ของจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการดำเนินการขนส่งตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งไม่สามารถปฏิบัติให้สำเร็จลุล่วงได้หรือเป็นอันพั่ววิสัย ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของนั้น ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 14 วรรคหนึ่ง²³ แต่บทบัญญัติดังกล่าวจะไม่นำมาใช้บังคับกับกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องมีความรับผิดชอบที่สูงขึ้นหรือมีความยุ่งยาก หรือทำให้มีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญาในกรณีดังกล่าวนี้จะตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายภายใน²⁴

ส่วนในกรณีหลังจากของมาถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้โดยมีเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งทั้งนี้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 15 วรรคหนึ่ง²⁵ว่า “เมื่อใดมีเหตุการณ์แวดล้อมขัดขวางมิให้ส่งมอบของภายหลังจากที่ของมาถึงยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ผู้ส่งมีสิทธิในการจัดการของโดยไม่ต้องแสดงใบตราส่งฉบับที่หนึ่ง”

²² อนุสัญญา CMR มาตรา 12 วรรคหก บัญญัติว่า “When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.”

²³ อนุสัญญา CMR มาตรา 14 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.”

²⁴ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, **CMR: Contract for the International Carriage of Goods by Road**, 94

²⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 15 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.”

2.2.1.5 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

บทบัญญัติในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น ถือได้ว่าเป็นเรื่องที่มีความสำคัญมากเรื่องหนึ่งในการรับขนของระหว่างประเทศ เนื่องจากผู้ขนส่งถือว่าเป็นบุคคลที่สำคัญ ถ้าหากไม่มีผู้ขนส่งแล้วนั้น การรับขนของก็จะไม่เกิดขึ้น อีกทั้งผู้รับตราส่งก็หาจะได้รับในของของตนไม่ กฎหมายจึงต้องมีการกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ ซึ่งในอนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งไว้หลายประการไม่ว่าจะเป็นประเภทของความรับผิด ข้อยกเว้นความรับผิด การจำกัดความรับผิด ตลอดจนไปถึงการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ซึ่งอาจพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

(1) ประเภทและขอบเขตแห่งความรับผิด

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดหากความสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วนแห่งของหรือการที่ของนั้นเสียหายได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับมอบของจนถึงเวลาที่มีการส่งมอบของนั้น รวมทั้งจะต้องรับผิดในกรณีที่มีการส่งมอบชักช้าด้วย ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคหนึ่ง²⁶ ซึ่งตามบทบัญญัติในมาตราดังกล่าวนั้นถือได้ว่าเป็นพื้นฐานของความรับผิด ความรับผิดในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วน หรือความรับผิดในความเสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้านั้นจะต้องมีผลต่อการการพิสูจน์ของคู่กรณี ได้แก่

(1.1) ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง โจทก์มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่ามีความสูญหายสิ้นเชิงเกิดขึ้น กล่าวคือ เป็นกรณีที่ไม่มีของไปส่งมอบ และไม่รู้ว่าของอยู่ ณ ที่ใด แต่การที่ไม่มีของมาส่งมอบก็อาจจะไม่ใช่การสูญหายสิ้นเชิงก็ได้ เช่น หากผู้ขนส่งสามารถนำแผนที่มาอ้างเพื่อให้เห็นสถานที่ที่ของนั้นอยู่ เป็นต้น²⁷

(1.2) ในกรณีที่ของสูญหายบางส่วน กรณีนี้ก็เช่นกันที่โจทก์ต้องเป็นผู้พิสูจน์ให้ได้ว่าความสูญหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง การที่จะพิจารณาได้ว่าสูญหายบางส่วนนั้นครอบคลุมถึงเพียงใด กรณีนี้มีผู้ให้ความหมายไว้ว่า เป็นกรณีที่ของมีปริมาณ น้ำหนัก หรือมูลค่าลดลงกว่าตอนที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้น²⁸

แต่ทั้งนี้ได้มีบทกฎหมายกล่าวไว้ถึงกรณีที่ของสูญหายนั้นอาจเกิดได้โดยผลของกฎหมาย ตามที่มาตรา 20 วรรคหนึ่ง²⁹ ได้บัญญัติไว้ว่า “หากของมิได้มีการส่งมอบ

²⁶ อนุสัญญา CMR มาตรา 17 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.”

²⁷ Malcolm A. Clarke, **International Carriage of Goods by Road: CMR**, 130.

²⁸ Ibid., 169.

²⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 20 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit,

ภายในสามสิบวันภายหลังจากครบกำหนดเวลาตามที่ได้ตกลงกันไว้ หรือในกรณีที่มิได้มีการกำหนดเวลาไว้ หากมิได้มีการส่งมอบของภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ ให้ถือเป็นหลักฐานว่าของสูญหาย และบุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องอาจปฏิบัติกรต่าง ๆ ได้เสมือนว่าของนั้นสูญหาย” ทั้งนี้ มาตรา 20 วรรคสอง³⁰ ได้บัญญัติว่า “ในการได้รับค่าสินไหมทดแทนสำหรับการสูญหายนี้ บุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องอาจร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรว่า ตนจะได้รับแจ้งทันทีถ้าได้รับของนั้นกลับคืนมาภายในระยะเวลาหนึ่งปีหลังจากที่ได้ชำระเงินสินไหมทดแทนซึ่งตนจะได้รับหนังสือตอบรับคำขอดังกล่าวนี้ด้วย”

ในกรณีที่ผู้ขนส่งรับของนั้นกลับคืนมา และผู้มีส่วนได้เสียยังคงต้องการของนั้นอยู่ ตามมาตรา 20 วรรคสาม³¹ ได้มีบทบัญญัติว่า “ภายในระยะเวลาสามสิบวันนับแต่ได้รับการแจ้งว่าได้ของคืนกลับมา บุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องอาจเรียกร้องให้หักค่าธรรมเนียมที่คงค้างชำระอยู่ตามใบตราส่ง และคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับมาโดยหักค่าธรรมเนียมใดๆ ที่รวมอยู่ ทั้งนี้ ไม่เป็นการกระทบกระเทือนถึงการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายในการส่งมอบซ้ำภายในได้บทบัญญัติในมาตรา 23 และมาตรา 26” นอกจากนี้หากเป็นกรณีที่มิได้มีการร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษรหรือไม่มีคำสั่งใดๆ ออกมาภายในเวลาสามสิบวันหรือไม่ได้ของกลับคืนมาในเวลาเกินกว่าหนึ่งปีหลังจากมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการกับของตามกฎหมาย ณ สถานที่ที่ของนั้นตั้งอยู่ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 20 วรรคสี่³²

(1.3) ในกรณีที่ของเสียหาย โจทก์มีหน้าที่ในการพิสูจน์เช่นเดียวกับของสูญหายบางส่วนซึ่งในความเสียหายนั้น หมายถึง การที่ของนั้นเปลี่ยนแปลงสภาพทาง

within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.”

³⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 20 วรรคสอง บัญญัติว่า “The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.”

³¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 20 วรรคสาม บัญญัติว่า “Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and where applicable, article 26”

³² อนุสัญญา CMR มาตรา 20 วรรคสี่ บัญญัติว่า “In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.”

กายภาพไปทำให้ราคาหรือมูลค่าลดลง ทั้งนี้ เมื่อผู้รับตราส่งได้ทราบ ผู้รับตราส่งจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่ความเสียหายของของปรากฏเห็นได้ชัด ผู้รับตราส่งจะต้องให้มีการตรวจสอบร่วมกันกับผู้ขนส่ง โดยทั้งสองฝ่ายต้องให้ความร่วมมือในการดำเนินการตรวจสอบดังกล่าว หรือบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งให้ทราบถึงลักษณะทั่วไปของการเสียหายนั้น ซึ่งการบอกกล่าวดังกล่าวอาจจะทำได้ด้วยวาจาก็ได้ แต่ก็จะเป็นปัญหาในการพิสูจน์ ดังนั้นส่วนใหญ่แล้วจะมีการจดแจ้งไว้ในคูปองใบตราส่งฉบับที่ 3 ที่จะยังคงอยู่ที่ผู้ขนส่ง

- ในกรณีที่เป็นการเสียหายที่ไม่เห็นประจักษ์ในขณะที่ส่งมอบ มาตรา 30 ได้กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องทำการบอกกล่าวภายใน 7 วัน นับแต่วันถัดไปของการส่งมอบ โดยจะไม่นับวันอาทิตย์และวันหยุดราชการ และเมื่อมีการแจ้งดังกล่าวนี้ภายในกำหนดเวลา ก็ถือว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง

(1.4) ในกรณีที่ส่งมอบชักช้า โจทก์ต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างเวลาที่กำหนดให้ต้องส่งมอบกับเวลาที่มีการส่งมอบจริง ในเรื่องของการส่งมอบชักช้านี้ ได้มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 19³³ ซึ่งได้กำหนดให้การส่งมอบชักช้าถือว่าได้เกิดขึ้นเมื่อไม่มีการส่งมอบของภายในเวลาที่กำหนดตกลงกันไว้ หรือหากไม่ได้มีการตกลงกันไว้ เมื่อไม่ได้ส่งมอบในระยะเวลาอันควรจะต้องส่งมอบให้แล้วเสร็จ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบ และโดยเฉพาะในกรณีที่มีการบรรทุกของบางส่วน ระยะเวลาที่ต้องใช้เพื่อการรวบรวมการบรรทุกทั้งหมดและเวลาที่ผู้ขนส่งปกติควรจะใช้

นอกจากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแล้ว ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง และบุคคลอื่นที่ตนได้ใช้บริการในการปฏิบัติการรับขนนั้นเสมือนกับเป็นการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตนเอง เมื่อตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นได้กระทำไปในทางการที่จ้าง ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 3³⁴ นอกจากนี้แล้ว มาตรา 17 วรรคห้า³⁵ ยังได้บัญญัติไว้เพิ่มเติมอีกว่า หากมีเหตุ

³³ อนุสัญญา CMR มาตรา 19 บัญญัติว่า “Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.”

³⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 3 บัญญัติว่า “For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.”

หลายประการซึ่งก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเฉพาะในเหตุที่ตนมีส่วนก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม นอกจากความรับผิดชอบดังกล่าวไว้แล้วนั้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีอื่น ตามสัญญาฉบับนี้จะไปตามกฎหมายภายในของประเทศนั้น ๆ

(2) ข้อยกเว้นความรับผิด

ถึงแม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีของที่รับขนส่งนั้นเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าก็ตาม แต่อนุสัญญาฉบับนี้ก็ยังได้มีบทบัญญัติที่เป็นการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ ซึ่งจะได้พิจารณา ดังนี้

(2.1) ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป

จากบทบัญญัติมาตรา 17 วรรคสอง³⁵ ได้กล่าวถึงข้อยกเว้นความรับผิดไว้ว่า ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความรับผิดได้ หากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นเกิดจากการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือจากคำสั่งของผู้มีสิทธิเรียกร้องอันไม่ใช่ผลจากการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือจากสภาพแห่งของนั้นเอง หรือจากสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงและไม่สามารถป้องกันผลที่เกิดขึ้นได้ แต่ทั้งนี้ ผู้ขนส่งจะต้องมีภาระการพิสูจน์ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นเป็นผลมาจากเหตุดังที่ได้กล่าวมา ตามบทบัญญัติมาตรา 18 วรรคหนึ่ง³⁷

ทั้งนี้ จากที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น ข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไปนั้น สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

- การกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้มีสิทธิเรียกร้อง

³⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 17 วรรคห้า บัญญัติว่า “Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.”

³⁶ อนุสัญญา CMR มาตรา 17 วรรคสอง บัญญัติว่า “The carrier shall, however, be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.”

³⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 18 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.”

หากมีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเกิดขึ้นนั้นย่อมถือว่าผู้เรียกร้องนั้นเป็นผู้มีส่วนผิดด้วย เช่น การแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับของไม่ถูกต้อง หรือการไม่แจ้งรายละเอียดดังกล่าว เป็นต้น

- จากคำสั่งของผู้มีสิทธิเรียกร้องอันไม่ใช่ผลจากการกระทำโดยมิชอบ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง

คำสั่งในกรณีนี้อาจจะเป็นคำสั่งที่เกี่ยวกับการดูแลรักษาของในระหว่าง การรับขน เช่น คำสั่งในการควบคุมอุณหภูมิของผลไม้ เป็นต้น การกำหนดสถานที่จอดรถในการบรรทุกของขึ้นรถหรือขนถ่ายของลงจากรถ รวมถึงคำสั่งอันเกี่ยวกับการจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งกับของนั้นตามมาตรา 12 ด้วย³⁸

- โดยสภาพแห่งของนั้นเอง

ในกรณีนี้ตามอนุสัญญาไม่ได้ให้ความหมายไว้ แต่มีผู้ให้ความเห็นว่า สภาพแห่งของนั้นเอง หมายถึง ความบกพร่องหรือความไม่เหมาะสมบางอย่างที่แฝงอยู่ภายในของนั้นเองซึ่งจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ของนั้นได้³⁹

ตัวอย่างเช่นในคดี Ulster-Swift Ltd. v. Taunton Meat Haulage Ltd. โดยในคดีเป็นกรณีที่มีการรับขนเนื้อสัตว์แช่แข็ง (Refrigerated Meat) และเนื้อสัตว์นั้นเกิดความเสียหายเนื่องมาจากอุณหภูมิที่สูงเกินไป (Overheating) ซึ่งศาลอุทธรณ์ของประเทศอังกฤษได้ปฏิเสธข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่อ้างเหตุยกเว้นความรับผิดว่า ความเสียหายของเนื้อสัตว์แช่แข็งนั้นเป็นผลมาจากสภาพตามธรรมชาติแห่งของนั้นซึ่งเป็นการยกเว้นความรับผิดในกรณีมีความเสี่ยงภัยพิเศษด้วย โดยที่ผู้พิพากษา DONALDSON ได้ให้ความเห็นว่า ผู้ขนส่งมิได้พิสูจน์ให้เห็นถึงการเสื่อมสภาพลงตามธรรมชาติของเนื้อสัตว์นั้นเอง⁴⁰

- สถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ไม่สามารถป้องกันผลที่เกิดขึ้นได้

กรณีนี้จะต้องพิจารณาถึงระดับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นสำคัญ ซึ่งมีใช้ความผิดของผู้ขนส่งแต่อย่างใด ดังนั้นผู้ขนส่งจึงไม่สมควรที่จะต้องรับผิด

(2.2) ข้อยกเว้นความรับผิดกรณีมีความเสี่ยงภัยพิเศษ

³⁸ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 201.

³⁹ Donald J. Hill and Andrew D. Messent with David A. Glass, *CMR: Contract for the International Carriage of Goods by Road*, 111.

⁴⁰ Ibid., 112.

ในเรื่องของความเสียหายพิเศษ อนุสัญญานี้ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคสี่⁴¹ ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดได้ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากความเสี่ยงภัยพิเศษดังต่อไปนี้

-การใช้ยานพาหนะที่ไม่มีผ้าคลุม หรือเปิดประทุนนั่นเอง (OPEN UNSHEETED VEHICLES) หรือไม่มีการคลุมโดยผ้าใบ หากว่าการใช้ดังกล่าวนี้ได้มีการตกลงกันไว้โดยชัดแจ้ง อีกทั้งยังมีการระบุไว้ในใบตราส่ง เนื่องจากว่าผู้ส่งอาจจะต้องการจ่ายค่าขนส่งที่ต่ำ จึงเลือกใช้วิธีนี้ซึ่งของก็จะเสี่ยงต่อความเสียหายมากขึ้นกว่าการที่ผู้ส่งจะยอมรับชำระในการจ่ายค่าระวางการขนส่งสำหรับยานพาหนะที่มีความปลอดภัยและเหมาะสมมากกว่า

- ไม่มีการบรรจุหีบห่อหรือสภาพหีบห่อบกพร่อง หากของนั้นจะเสื่อมสภาพหรือเสียได้ง่ายถ้าไม่ได้บรรจุหีบห่อหรือบรรจุไม่เหมาะสม แต่ในกรณีนี้ผู้ขนส่งจะหลุดจากความรับผิดได้ก็ต่อเมื่อเป็นกรณีที่ความเสียหายเกิดจากเหตุนี้และอยู่ในขณะที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้ การไม่มีหีบห่อหรือการที่หีบห่อบกพร่องนั้นจะต้องไม่เป็นที่เห็นได้ชัด หากเห็นได้ชัดเจนผู้ขนส่งจะต้องมีการจดบันทึกไว้ในช่องสงวน เนื่องจากผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการตรวจสอบสินค้า

- การยกขน การบรรจุหีบห่อ การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลที่กระทำการในนามของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเป็นผู้กระทำ

- สภาพตามธรรมชาติแห่งของบางชนิดซึ่งง่ายต่อการสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วน หรือต่อการเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เป็นผลมาจากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อย การทำให้แห้ง การระเหย เสียเปล่าตามธรรมชาติ หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์ทำลายพืช

⁴¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 17 วรรคสี่ บัญญัติว่า "Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one more of the following circumstances:

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

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

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

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

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

(f) the carriage of livestock."

ในกรณีนี้ ตามมาตรา 18 วรรคสี่⁴² กล่าวว่า หากการรับขนนั้นได้กระทำโดยใช้รถซึ่งมีอุปกรณ์พิเศษเพื่อป้องกันของจากความร้อน ความเย็น ความเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิ หรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิอ้างเหตุในการยกเว้นความรับผิดชอบดังกล่าวนี้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าได้ดำเนินการตามขั้นตอนทุกประการตามที่ตนจะต้องกระทำการในการเลือก การบำรุงรักษา และการใช้อุปกรณ์ และพิสูจน์ได้ว่าได้ปฏิบัติตามคำสั่งพิเศษที่ได้รับมาแล้ว

- การทำเครื่องหมาย หรือหมายเลขบนหีบห่อไม่เพียงพอหรือไม่เหมาะสม ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของแก่บุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้รับตราส่ง

- การรับขนสัตว์มีชีวิต

ตามมาตรา 18 วรรคห้า⁴³ นั้น ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิอ้างเหตุข้อนี้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าได้ดำเนินการตามขั้นตอนทุกประการ ซึ่งตามปกติเป็นหน้าที่ของตนที่จะต้องกระทำในพฤติการณ์นั้นและได้ปฏิบัติตามคำสั่งพิเศษที่ได้รับมาแล้ว ดังนั้นจึงไม่ต้องรับผิดชอบหากสัตว์เจ็บป่วย ตาย หรือได้รับบาดเจ็บอย่างหนัก

เหตุยกเว้นดังกล่าวนี้เป็นเพียงข้อสันนิษฐานความผิดไว้ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า กรณีได้เป็นไปตามมาตรา 18 วรรคสองถึงวรรคห้าจึงจะสามารถอ้างเหตุยกเว้นความผิดของตนได้ ทั้งนี้ มาตรา 18 วรรคสอง⁴⁴ ได้กำหนดไว้ว่า หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ตามพฤติการณ์แห่งกรณี ความสูญหาย หรือเสียหายมีสาเหตุมาจากความเสี่ยงภัยพิเศษข้อหนึ่งข้อใดที่บัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคสี่ ให้สันนิษฐานว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากความเสี่ยงภัยพิเศษดังกล่าว ในที่นี้ คำว่า “ตามพฤติการณ์แห่งกรณี” นี้ถือ

⁴² อนุสัญญา CMR มาตรา 18 วรรคสี่ บัญญัติว่า “If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.”

⁴³ อนุสัญญา CMR มาตรา 18 วรรคห้า บัญญัติว่า “The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.”

⁴⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 18 วรรคสอง บัญญัติว่า “When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.”

เป็นการให้ผู้พิพากษาใช้ดุลยพินิจตามความเหมาะสมโดยพิจารณาจากพยานหลักฐานของผู้ขนส่ง แต่ทั้งนี้ โจทก์ก็ยังสามารถพิสูจน์หักล้างเป็นอย่างอื่นได้ด้วย

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะไม่หลุดพ้นจากความรับผิดโดยอาศัยเหตุแห่งสภาพบกพร่องของยานพาหนะที่ใช้ในการรับขนส่งหรือเหตุการณ์กระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของบุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ว่าจ้างยานพาหนะมาใช้หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของบุคคลนั้น ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคสาม⁴⁵

(3) การจำกัดความรับผิด

แม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกชำนั้น แต่อนุสัญญาฉบับนี้ก็ยังได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ดังต่อไปนี้

(3.1) การจำกัดความรับผิดกรณีของสูญหาย

ตามมาตรา 23 วรรคสาม⁴⁶ ได้กำหนดให้กรณีที่ของสูญหายไม่ว่าสิ้นเชิงหรือบางส่วน ค่าสินไหมทดแทนจะไม่เกิน 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อน้ำหนักรวมหนึ่งกิโลกรัม

หน่วยในการจำกัดความรับผิดนี้มาจากการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาในปี ค.ศ.1978 โดย PROTOCOL TO THE CONVENTION ON THE CARRIAGE FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD ซึ่งได้มีการกำหนดหน่วยในการจำกัดความรับผิดจากเดิมที่ใช้ “ฟรังก์ทองคำ” มาเป็น “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หรือ SDR (SPECIAL DRAWING RIGHT) ซึ่งถือว่าเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ มาตรา 23 วรรคสี่⁴⁷ ยังได้ระบุเพิ่มอีกว่า นอกจากที่ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินจำนวนที่จำกัดความรับผิดแล้ว ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิงนั้น ผู้

⁴⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 17 วรรคสาม บัญญัติว่า “The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.”

⁴⁶ อนุสัญญา CMR มาตรา 23 วรรคสาม บัญญัติว่า “Compensation shall not, however, exceed 8.33 units of account per kilogram of gross weight short”

⁴⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 23 วรรคสี่ บัญญัติว่า “In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damage shall be payable.”

ขนส่งจะต้องคืนเงินค่าธรรมเนียมในการรับขน ค่าภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งเต็มตามจำนวนด้วย แต่ในกรณีที่ของสูญหายเพียงบางส่วน ผู้ขนส่งจะต้องคืนเงินดังกล่าวตามส่วนแห่งของที่สูญหาย แต่อย่างไรก็ตามจำนวนเงินดังกล่าวจะต้องไม่มากกว่าค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี

(3.2) การจำกัดความรับผิดชอบกรณีที่ของเสียหาย

ในกรณีที่เกิดความเสียหาย ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในราคาของที่ลดลงไป ซึ่งในการคำนวณราคานั้นก็จะมีการคำนวณเช่นเดียวกับกรณีที่ของสูญหาย อย่างไรก็ตาม หากของที่รับขนได้เสียหายทั้งหมด ค่าสินไหมทดแทนจะไม่เกินไปกว่าจำนวนที่จะต้องชำระในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง และหากของที่รับขนนั้นเสียหายบางส่วน ค่าสินไหมทดแทนจะไม่เกินไปกว่าจำนวนที่จะต้องชำระในกรณีที่ของสูญหายบางส่วน ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 25⁴⁸

(3.3) การจำกัดความรับผิดชอบที่ส่งมอบพัสดุ

ในกรณีที่เป็นการส่งมอบพัสดุ ผู้ขนส่งจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายดังกล่าวไม่เกินค่าธรรมเนียมในการขนส่ง ตามบทบัญญัติมาตรา 23 วรรคห้า⁴⁹ แต่ทั้งนี้ผู้ขนส่งอาจจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่สูงกว่าจำนวนที่จำกัดความรับผิดชอบก็ได้ หากผู้ส่งได้แจ้งราคาของหรือส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่ง ดังที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 23 วรรคหก⁵⁰

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจจะสูญเสียสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หรือผลจากการพิสูจน์ได้ อันเนื่องมาจากการกระทำของตนเองหรือของบุคคลที่ตน

⁴⁸ อนุสัญญา CMR มาตรา 25 บัญญัติว่า “1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.

2. The compensation may not, however, exceed:

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

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

⁴⁹ อนุสัญญา CMR มาตรา 23 วรรคห้า บัญญัติว่า “In the case of delay if the claimant proves that damage has resulted there from the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.”

⁵⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 23 วรรคหก บัญญัติว่า “Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.”

จะต้องรับผิดชอบดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 29⁵¹ โดยได้กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาประโยชน์จากการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตนหรือผลจากการพิสูจน์ หากความเสียหายนั้นเกิดจากการที่ผู้ขนส่งจงใจกระทำโดยมิชอบหรือเป็นการกระทำผิดซึ่งกฎหมายของศาลหรืออนุญาโตตุลาการซึ่งให้ถือเสมือนว่าเป็นการจงใจกระทำโดยมิชอบ นอกจากนี้ยังรวมถึงการจงใจกระทำโดยมิชอบที่เกิดจากการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งใช้บริการในการรับขน หากตัวแทน ลูกจ้างหรือบุคคลอื่นนั้นได้กระทำไปในทางการที่จ้าง และตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลดังกล่าวไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาประโยชน์จากกรณีนี้เพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตน

(4) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้รับการจำกัดความรับผิดชอบแต่ถึงอย่างไรผู้ขนส่งก็ยังคงต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการกระทำของตนอยู่ดี ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนไว้ดังต่อไปนี้

(4.1) ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเท่าไร และตามมูลค่าของสินค้า ณ สถานที่ และเวลาใดนั้น ตามบทบัญญัติมาตรา 23 วรรคสอง⁵² ก็ได้กำหนดว่า ในกรณีที่ของได้สูญหายหรือเสียหายไปนั้น ถ้าเป็นความสูญหายทั้งหมดหรือบางส่วน มูลค่าของของที่ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้นั้นจะมีการคำนวณโดยอ้างอิงเอาจากมูลค่าของของนั้น ณ สถานที่ และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้เพื่อนำไปขนส่ง ซึ่งในการคำนวณนี้จะใช้มูลค่าตามอัตราซื้อขายแลกเปลี่ยนโภคภัณฑ์ (COMMODITY EXCHANGE PRICE) ถ้าไม่มีอัตราดังกล่าวก็ให้คำนวณตาม

⁵¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 29 บัญญัติว่า “ 1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his willful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to willful misconduct.

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

⁵² อนุสัญญา CMR มาตรา 23 วรรคสอง บัญญัติว่า “The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to normal value of goods of the same kind and quality.”

ราคาตลาดในปัจจุบัน แต่ถ้าวราคาดังกล่าวข้างต้นไม่มี ก็ให้อ้างอิงตามราคาปกติแห่งของที่เป็นชนิดเดียวกันและมีคุณภาพเหมือนกัน (แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิด)

(4.2) ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว ซึ่งดอกเบี้ยนั้นจะคำนวณเท่ากับร้อยละ 5 ต่อปีโดยนับจากวันที่ผู้รับตราส่งได้มีการเรียกร้องเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังผู้ขนส่ง หรือหากไม่มีการเรียกร้องก็ให้นับตั้งแต่วันที่มีการฟ้องคดี ตามบทบัญญัติมาตรา 27 วรรคหนึ่ง⁵³

ทั้งนี้ ตามอนุสัญญาฉบับนี้ กำหนดว่า กรณีที่ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้มีการเรียกร้องเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่งตามที่ได้กำหนดไว้ในมาตรา 32 วรรคสอง ซึ่งการเรียกร้องในกรณีนี้จะมีผลทำให้อายุความสะดุดหยุดลงด้วย แต่ทั้งนี้ดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนก็จะนับตั้งแต่วันที่ได้มีการส่งหนังสือเรียกร้องไปยังผู้ขนส่ง หรือกรณีที่เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนโดยการใช้สิทธิฟ้องคดี ดอกเบี้ยก็จะเริ่มนับตั้งแต่วันที่มีการยื่นฟ้องคดีนั้น

(4.3) ในกรณีที่ค่าสินไหมทดแทนยังไม่ได้แสดงชัดถึงสกุลเงินในประเทศที่ได้มีการเรียกร้องให้ชำระเงิน มาตรา 27 วรรคสอง⁵⁴ ให้เทียบค่าเงินตามอัตราแลกเปลี่ยนที่ได้ใช้ในวันและสถานที่ชำระค่าสินไหมทดแทนนั้น

(4.4) ผู้ส่งอาจแสดงราคาแห่งของเกินกว่าจำนวนเงินที่มีการจำกัดความรับผิดได้โดยได้มีการแสดงราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่ง โดยชำระเงินส่วนเกินตามแต่จะตกลงกันได้ ในกรณีเช่นนี้ มาตรา 24⁵⁵ กำหนดว่า ให้จำนวนราคาที่ได้แสดงไว้แทนที่จำนวนราคาที่ได้มีการจำกัดความรับผิดไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้

⁵³ อนุสัญญา CMR มาตรา 27 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.”

⁵⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 27 วรรคสอง บัญญัติว่า “When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.”

⁵⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 24 บัญญัติว่า “The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.”

(4.5) หากผู้ส่งได้แจ้งส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบไว้ในใบตราส่งสำหรับกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบชักช้า มาตรา 26⁵⁶ ได้กำหนดว่า ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่ได้เพิ่มขึ้นในจำนวนที่ได้แจ้งในส่วนได้เสียพิเศษไว้

2.2.1.6 การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา

อนุสัญญานับนี้ได้บัญญัติเรื่องของการเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญาไว้ในมาตรา 28 วรรคหนึ่ง⁵⁷ ซึ่งบัญญัติว่า “ภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับ ในกรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าได้เกิดขึ้นจากการรับขนตามอนุสัญญานับนี้ได้ก่อให้เกิดสิทธิในการเรียกร้องที่นอกเหนือจากมูลสัญญา ผู้ขนส่งอาจใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้เพื่อยกเว้นความรับผิด หรือใช้กำหนด หรือจำกัดค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชำระได้ และในมาตรา 28 วรรคสอง⁵⁸ ได้บัญญัติว่า “ความรับผิดนอกเหนือจากมูลสัญญาเพื่อความรับผิดในกรณีที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเป็นของบุคคลซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบภายใต้บทบัญญัติมาตรา 3 บุคคลนั้นอาจใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ได้”

บทบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็น การบัญญัติขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้อนุสัญญาเป็นเอกภาพเท่านั้น แม้ว่าจะมิได้มีวัตถุประสงค์ที่จะเยียวยาความเสียหายดังเช่นกฎหมายละเมิดและไม่ได้ต้องการส่งเสริมให้มีการกระทำที่อยู่นอกเหนือสัญญา⁵⁹

ในกรณีนี้แสดงให้เห็นว่าหากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดตามอนุสัญญานี้ได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา ไม่ว่าความรับผิดนั้นผู้

⁵⁶ อนุสัญญา CMR มาตรา 26 บัญญัติว่า “ 1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.”

⁵⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 28 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.”

⁵⁸ อนุสัญญา CMR มาตรา 28 วรรคสอง บัญญัติว่า “In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.”

⁵⁹ Malcolm A. Clarke, *International Carriage of Goods by Road: CMR*, 192.

ขนส่งจะเป็นผู้ที่ก่อให้เกิดขึ้นเอง หรือเป็นความรับผิดที่ตัวแทน หรือลูกจ้าง หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งได้ใช้บริการในการขนส่งเป็นผู้ก่อให้เกิดขึ้นในระหว่างทางการที่จ้าง ผู้ขนส่งอาจจะนำบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ไปใช้ในความรับผิดชอบนั้นได้เพื่อยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดค่าสินไหมทดแทนที่ตนจะต้องรับผิดในทางกรณนั้นได้

2.2.1.7 การขนส่งโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

การขนส่งโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด คือการที่ผู้ขนส่งไม่ได้ดำเนินการขนส่งด้วยตนเองไปตลอดระยะเวลาการเดินทาง แต่ได้มีการส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งอื่นเพื่อดำเนินการขนส่งของไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งอนุสัญญานี้ก็ได้มีการกำหนดถึงความรับผิดในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดไว้หลายประการซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

1) บทบัญญัติมาตรา 34⁶⁰ ได้กำหนดว่า การขนส่งหลายคนหลายทอดที่จะตกอยู่ภายใต้อนุสัญญานี้จะต้องเป็นการขนส่งที่อยู่ในสัญญาฉบับเดียวกัน โดยผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการขนส่งตลอดเส้นทางแม้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าจะไม่ได้เกิดในระหว่างช่วงการขนส่งของตนก็ตาม และผู้ขนส่งคนที่สองและคนถัดไปจะมีฐานะเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งภายใต้ข้อกำหนดในใบตราส่งด้วยการรับมอบของและใบตราส่ง

จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวมีข้อที่น่าสังเกต คือ แม้ผู้ขนส่งคนที่สองและคนถัดไปจะมีได้เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนกับผู้ส่ง แต่อนุสัญญานี้กลับมีการกำหนดให้ผู้ขนส่งเหล่านั้นถือเป็นคู่สัญญาในการรับขนด้วย โดยการเข้าเป็นคู่สัญญานั้นก็เพียงแค่รับมอบของและใบตราส่ง แต่ทั้งนี้ ผู้ขนส่งเหล่านี้ก็จะต้องลงลายมือชื่อของตนลงในใบตราส่งฉบับที่สองซึ่งติดไปกับของด้วย ดังนั้น เมื่อผู้ขนส่งเหล่านี้ได้เป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งตามอนุสัญญานี้แล้ว ผู้ขนส่งเหล่านี้ก็อาจจะสูญเสียสิทธิในการเรียกร้องเอาประโยชน์จากการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หากได้กระทำการตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 29

2) ในการส่งมอบของในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเอง ผู้ขนส่งคนที่รับมอบของจะต้องออกใบรับของโดยลงวันที่และลายมือชื่อให้แก่ผู้ขนส่งคนก่อนตน และจะต้องลงชื่อและที่อยู่ของตนในใบตราส่งฉบับที่สองด้วย นอกจากนี้ ให้นำบทบัญญัติที่ถือว่าใบตราส่งเป็น

⁶⁰ อนุสัญญา CMR มาตรา 34 บัญญัติว่า “If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note.”

พยานหลักฐานเบื้องต้นของสัญญารับขน เงื่อนไขของสัญญาและใบรับของ รวมทั้งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ไม่ได้มีการตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่งด้วย ตามบทบัญญัติมาตรา 35⁶¹

3) กรณีการดำเนินคดีในเรื่องความรับผิดชอบของความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า จะดำเนินคดีได้เฉพาะกับผู้ขนส่งคนแรก และคนสุดท้าย หรือผู้ขนส่งซึ่งได้ดำเนินการรับขนขณะที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น โดยอาจฟ้องผู้ขนส่งเหล่านี้เป็นคดีเดียวกันได้ เว้นแต่ในกรณีที่มีการฟ้องแย้งหรือหักกลบลบหนี้ซึ่งเป็นประเด็นในคดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องภายใต้สัญญาเดียวกัน ทั้งนี้การดำเนินคดีตามกฎหมายอาจกระทำกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดดังกล่าวในเวลาเดียวกัน ตามบทบัญญัติมาตรา 36⁶² ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนแรกก็คือ ผู้ที่รับมอบของมาจากผู้ส่ง แต่ผู้ที่ทำสัญญารับขนกับผู้ส่งอาจจะเป็นผู้ขนส่งคนแรกซึ่งเป็นผู้ที่รับมอบของจากผู้ส่งหรือไม่ก็ได้⁶³

การเรียกร้องดังกล่าวจะต้องเป็นการเรียกร้องกรณีที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น โดยในการดำเนินคดีสามารถเรียกร้องเต็มตามความรับผิดชอบที่สามารถเรียกร้องได้ภายใต้สัญญานี้ โดยที่ไม่ต้องไปคำนึงว่าการแบ่งส่วนความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจะเป็นอย่างไร

4) ระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเองนั้นสามารถตกลงที่จะกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบซึ่งกันและกันได้นอกเหนือจากที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ ตามบทบัญญัติมาตรา 40⁶⁴ ซึ่งกำหนดว่า ผู้ขนส่งทั้งหลายย่อมมีอิสระที่จะทำความตกลงระหว่างกันนอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 37 และ 38 ก็ได้ แต่ความตกลงดังกล่าวจะมีผลระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเท่านั้น

⁶¹ อนุสัญญา CMR มาตรา 35 บัญญัติว่า “ 1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.

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

⁶² อนุสัญญา CMR มาตรา 36 บัญญัติว่า “Except in the case of a counterclaim or a setoff raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.”

⁶³ Malcolm A. Clarke, **International Carriage of Goods by Road: CMR**, 151-152.

⁶⁴ อนุสัญญา CMR มาตรา 40 บัญญัติว่า “Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.”

5) กรณีที่ผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เรียกร้องไปแล้ว ผู้ขนส่งคนนั้นก็ย่อมมีสิทธิในการไล่เบี้ยจากผู้ขนส่งคนอื่นๆ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรา 37⁶⁵ ว่า หากผู้ขนส่งรายใดได้ชำระค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ย่อมมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวคืนพร้อมดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายพร้อมทั้งค่าธรรมเนียมทั้งหมดที่ตนต้องเสียไปเพราะเหตุแห่งการเรียกร้องจากผู้ขนส่งรายอื่นๆ ได้ แต่จะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือเสียหายเพียงคนเดียว ผู้ขนส่งคนนั้นจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่งที่ได้ชำระแทนไปทั้งหมดหรือหากตนเป็นผู้ชำระค่าสินไหมให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องไปก็ไม่สามารถมาเรียกให้ผู้ขนส่งอื่นชดใช้ได้ อีก ผู้ขนส่งในที่นี้คือ ผู้ขนส่งที่รับขนของในช่วงที่ความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าได้เกิดขึ้นหรือรับขนของในช่วงที่อนุสัญญาให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าได้เกิดขึ้นแล้ว⁶⁶

- ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งตั้งแต่สองคนขึ้นไป ผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องใช้เงินตามส่วนแห่งความรับผิดชอบของตนให้แก่ผู้ขนส่งที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไป แต่ถ้าไม่สามารถที่จะแบ่งส่วนความรับผิดชอบได้ ผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องใช้เงินตามส่วนของค่าขนส่งที่ตนมีสิทธิได้รับจากการขนส่งนั้น

- ในกรณีที่ไม่รู้แน่ชัดว่าผู้ขนส่งคนใดจะต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหาย จำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้นจะต้องแบ่งส่วนระหว่างผู้ขนส่งทั้งหมดทุกคน

⁶⁵ อนุสัญญา CMR มาตรา 37 บัญญัติว่า “A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

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

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

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

”

⁶⁶ Malcolm A. Clarke, **International Carriage of Goods by Road: CMR**, 159.

6) ตามบทบัญญัติมาตรา 38⁶⁷ ผู้ขนส่งคนใดเป็นผู้ที่มีหนี้สินล้นพ้นตัว การชดเชยค่าสินไหมทดแทนในส่วนผู้ขนส่งรายนั้นที่ยังไม่ได้ชำระจะต้องนำมาแบ่งระหว่างผู้ขนส่งคนอื่นตามสัดส่วนของค่าขนส่งที่แต่ละคนมีสิทธิได้รับด้วย

7) กระบวนการพิจารณาข้อเรียกร้องในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นได้บัญญัติไว้ในมาตรา 39 ว่า ผู้ขนส่งคนใดได้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่ศาลพิพากษาไปแล้ว ผู้ขนส่งคนอื่นที่ถูกเรียกร้องให้คืนค่าสินไหมทดแทนไม่มีสิทธิโต้แย้งถึงความสมบูรณ์ของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวในภายหลังจากที่ตนได้รับหนังสือบอกกล่าวถึงการฟ้องคดีและได้มีโอกาสที่จะเข้าเป็นคู่ความในศาลแล้ว

ทั้งนี้ผู้ขนส่งที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งคนอื่น ๆ นั้น จะเรียกร้องโดยฟ้องเป็นคดีต่อศาลหรือมอบข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการก็ได้ โดยศาลหรืออนุญาโตตุลาการนั้นจะต้องอยู่ในประเทศซึ่งผู้ขนส่งคนหนึ่งคนใดมีถิ่นที่อยู่ หรืออยู่ในประเทศที่มีสถานที่ประกอบการแห่งใหญ่ หรือสำนักงานสาขาหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตั้งอยู่ อย่างไรก็ตาม คำพิพากษาของศาลในกรณีนี้ให้มีผลบังคับในประเทศอื่นที่เป็นภาคีสัญญาด้วย อีกทั้ง ในการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวให้นับจากวันที่ศาลมีคำพิพากษาถึงที่สุดในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องตามสัญญาฉบับรับ หรือหากไม่มีคำพิพากษาดังกล่าวก็ให้นับจากวันที่ได้ชำระค่าสินไหมทดแทน

จากที่ได้กล่าวมาทั้งหมดในข้างต้นนั้น เป็นหลักในเรื่องของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศตามอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956: CMR) ส่วนหลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศตามกฎหมายอื่นๆ นั้นจะได้กล่าวในบทต่อไป

⁶⁷ อนุสัญญา CMR มาตรา 38 บัญญัติว่า “If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.”

บทที่ 3

กฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามกฎหมายของประเทศอินเดีย สาธารณรัฐประชาชนจีน และกฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศของ ประเทศไทย

จากการศึกษาในบทที่ 2 นั้นจะเป็นการศึกษาถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไปแล้วนั้น ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดรูปแบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของประเทศแถบยุโรป ดังนั้นในบทนี้จะเป็นการศึกษากฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศของประเทศในแถบเอเชีย นั่นก็คือ ประเทศอินเดีย และสาธารณรัฐประชาชนจีน เนื่องจากว่าทั้งสองประเทศดังกล่าวนี้ถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในโลกตามลำดับจากสาธารณรัฐประชาชนจีน และตามด้วยประเทศอินเดีย ดังนั้น การค้า การขนส่ง จึงมีมากขึ้นด้วยเช่นกัน เมื่อมีการขนส่งที่ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญสำหรับประเทศ อีกทั้งประเทศไทยก็ยังได้มีการเจรจาเกี่ยวกับการวางแผนเพื่อพัฒนาระบบการขนส่ง ระหว่าง ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาชนจีน และประเทศอินเดีย ทั้งนี้จึงควรที่จะศึกษากฎหมายของทั้งสองประเทศดังกล่าวเพื่อจะได้ทราบว่ากฎหมายของประเทศอื่น ๆ เป็นอย่างไร หากต้องมีการร่วมมือกันทางการขนส่งจะต้องมีการเตรียมความพร้อมอย่างไรบ้าง

3.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 ของประเทศอินเดีย (The Carriage by Road Act 2007)

เนื่องจากประเทศอินเดียเป็นประเทศที่มีประชากรมากเป็นอันดับที่ 2 ของโลก จึงน่าจะมีการค้าขายกันเป็นอย่างมาก อีกทั้งประเทศอินเดียในอดีตก็ยังเคยเป็นทางผ่านสำหรับการค้าขายของโรมัน เช่น เส้นทางสายเครื่องเทศ แต่จากการศึกษาพบว่าประเทศอินเดียไม่มีกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศมีเพียงแต่พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 จึงอาจเปรียบเทียบกับประเทศไทย ขณะที่ยังไม่มีร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ประเทศไทยก็นำกฎหมายภายในมาปรับใช้ นั่นก็คือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่นเดียวกันหากประเทศอินเดียไม่มีกฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศก็อาจจะใช้กฎหมายภายในมาเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 นั้นเป็นกฎหมายที่ประกาศใช้โดยรัฐสภาในปีที่ 58 ของสาธารณรัฐอินเดีย ให้มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2007 และให้ใช้บังคับกับประเทศอินเดียทั้งประเทศยกเว้นรัฐ Jammu และ Kashmir ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 ได้กำหนดถึงขอบเขตการบังคับใช้ คือ เป็นการบัญญัติขึ้นเพื่อกำหนดถึงหลักเกณฑ์ในการขนส่งสินค้าของผู้ขนส่งทั่วไป กำหนดความรับผิด การจำกัดความรับผิดในกรณี

ที่ของสูญหาย หรือเสียหายซึ่งเป็นซึ่งเป็นเหตุมาจากการประมาทเลินเล่อ หรือจากการกระทำ ความผิดที่เป็นความผิดทางอาญาของผู้ขนส่งรวมไปถึงการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ ขนส่งในสิ่งที่เกิดขึ้นจากการขนส่งนั้น

3.1.1 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 ได้ระบุถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้ ขนส่งไว้ดังนี้

3.1.1.1 สิทธิของผู้ขนส่ง

1) สิทธิในการได้รับค่าชดเชย

ตามบทบัญญัติมาตรา 8 (3)¹ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าชดเชย ในกรณีที่ของเสียหายเนื่องมาจากความผิดของผู้ตราส่งเองโดยการไม่แก้ไขในใบบันทึกการส่งของ หรือดำเนินการแล้วแต่ใบบันทึกการส่งของนั้นไม่สมบูรณ์ กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้ตราส่งบันทึกข้อมูล เกี่ยวกับของที่รับขนไม่ถูกต้องหรือบันทึกแล้วแต่ข้อมูลไม่ครบถ้วน จนเป็นเหตุให้สินค้าเสียหายใน ขณะที่มีการขนส่ง แล้วผู้ขนส่งได้กระทำการใดไปเกี่ยวกับของนั้นหากมีค่าใช้จ่ายใดเกิดขึ้น เช่นนี้ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าชดเชยจากผู้ขนส่ง

2) สิทธิในการจัดการของ

ตามบทบัญญัติในมาตรา 15² ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการกับของที่ รับขน กล่าวคือ หากของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบแล้ว ไม่มีผู้ใดแสดงสิทธิในการรับของ

¹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 มาตรา 8 (3) บัญญัติว่า “(1)

(2)

(3) The Consignor shall indemnify the common carrier against any damage suffered by him by reason of incorrectness of the particular on the goods forwarding note”

² พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 มาตรา 15 บัญญัติว่า “(1) If the consignee fails to take delivery of any consignment of goods within a period of thirty days from the date of notice given by the common carrier, such consignment may be deemed as unclaimed:

Provided that in case of perishable consignment, the period of thirty days shall not apply and the consignment shall be deemed unclaimed after a period of twenty- four hours of service of notice or any lesser period as may be mutually agreed to by and between the common carrier and the consignor.

(2) In the case of an unclaimed consignment under sub-section (1), the common carrier may,-

(a) if such consignment is perishable in nature, have the right to sell the consignment; or

(b) if such consignment is not perishable in nature, cause a notice to be served upon the consignee or upon the consignor if the consignee is not available, requiring him to remove the goods within a period of fifteen days from the date of receipt of the notice and in case of failure to comply with the notice, the common carrier shall have the right to sell such consignment without any further notice to the consignee or the consignor, as the case may be.

ภายในระยะเวลาสามสิบวัน หรือหากเป็นกรณีที่ของนั้นอาจเน่าเสียได้ จะไม่มีการกำหนดระยะเวลาในการรอคอยถึงสามสิบวัน จะกำหนดเพียงแค่วันที่สิบห้าวันหรืออาจจะน้อยกว่านั้นตามแต่สภาพของหลังจากที่ผู้ขนส่งได้บอกกล่าวถึงการที่ของได้มาถึงสถานที่ในการส่งมอบแล้ว และผู้ขนส่งได้แจ้งไปยังผู้ส่งและผู้รับตราส่งแล้ว จากการแจ้งภายในสิบห้าวันหากไม่มีผู้ใดติดต่อขอรับของหรือไม่ได้รับการติดต่อกลับจากผู้ส่ง เช่นนี้ ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการกับของ โดยผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะนำของนั้นออกขายทอดตลาดโดยที่ไม่ต้องแจ้งผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งอีกแต่อย่างใด

เมื่อนำของออกขายแล้วได้เงินมาเท่าใดให้หักค่าขนส่ง ค่าจัดเก็บและค่าใช้จ่ายอื่นๆ รวมไปถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการนำของออกขายทอดตลาด เมื่อหักแล้วเหลือเท่าใด ให้นำส่วนที่เหลือไปคืนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี

3) สิทธิในการยึดหน่วงสินค้า

ในกรณีนี้หากผู้รับตราส่งไม่จ่ายค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายอื่นๆที่ต้องจ่ายให้แก่ผู้ขนส่งทั่วไปในขณะที่ส่งมอบของ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยึดหน่วงของไว้จนกว่าผู้รับตราส่งจะหาประกันมาให้ตามควรหรือจำหน่าย จ่าย โอนของออกทั้งหมดหรือบางส่วนเพื่อชดเชยภาระของผู้ขนส่ง เว้นจากว่าจะได้มีการตกลงกันเป็นอย่างอื่นระหว่างผู้ขนส่งและผู้รับตราส่ง ตามบทบัญญัติในมาตรา 15 วรรคท้าย

3.1.1.2 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

1) หน้าที่ในการออกใบรับของ

ในกรณีนี้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องออกใบรับของที่ได้รับจากผู้ส่ง ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ของถูกบรรทุกขึ้นโดยผู้ส่งของ เมื่อการบรรทุกเสร็จสิ้นลง หรือในกรณีอื่นๆ โดยที่ใบรับสินค้านั้นจะออกเป็นรูปแบบใดก็ได้ตามที่ผู้ขนส่งจะดำเนินการ ทั้งนี้ผู้ขนส่งจะต้องออกใบรับของนี้เป็นสำเนาไว้ 3 ฉบับ ส่วนต้นฉบับให้เก็บไว้ที่ผู้ส่งของ เนื่องจากว่าใบเสร็จรับของนี้ถือว่าเป็นหลักฐานสำคัญในการขนส่ง เป็นหลักฐานที่ระบุถึงน้ำหนัก การชั่ง รายละเอียดอื่นๆของสินค้าตลอดไปถึงจำนวนหีบห่อของของที่รับขนนั้นด้วย นอกจากนั้นแล้วใบใบเสร็จรับของนั้นผู้ขนส่งจะต้องกำหนดถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้มาตรา 10 และ 11 ตามบทบัญญัติ

(3) The common carrier shall, out of the sale proceeds received under subsection (2), retain a sum equal to the freight, storage and other charges due including expenses incurred for the sale, and the surplus, if any, from such sale proceeds shall be returned to the consignee or the consignor, as the case may be.

(4) Unless otherwise agreed upon between the common carrier and consignor, the common carrier shall be entitled to detain or dispose off the consignment in part or full to recover his dues in the event of the consignee failing to make payment of the freight and other charges payable to the common carrier at the time of taking delivery."

มาตรา 9³ กล่าวคือ ผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องตรวจดูของที่ถูกรับบรรทุกขึ้น หรือรายละเอียดเกี่ยวกับของ หากได้ตรวจเช็คเรียบร้อยแล้วออกใบเสร็จรับของให้แก่ผู้ส่งของไปจะถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้นมาไว้โดยสภาพที่สมบูรณ์ไม่มีความเสียหายใดเกิดขึ้น แต่หากของที่รับขนส่งเสียหายผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งเห็นความบกพร่องของของที่รับขนส่งแล้วจดแจ้งไว้ในใบเสร็จรับของ เช่นนี้หากของเสียหายผู้ขนส่งก็จะพ้นจากความรับผิด

3.1.2 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

บทบัญญัติในเรื่องความรับผิดนั้น ถือว่าเป็นเรื่องสำคัญสำหรับการรับขนของไม่ว่าจะเป็นกฎหมายของประเทศใดก็ตาม เนื่องจากผู้ขนส่งถือเป็นบุคคลที่สำคัญ เป็นผู้ที่อยู่ใกล้ชิดกับของที่ขนส่งมากที่สุด หากของเสียหาย สูญหายก็ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ส่งและผู้รับตราส่งได้ทั้งคู่ ดังนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งไว้หลายประการ ซึ่งอาจพิจารณาได้ดังนี้

3.1.2.1 ประเภทและขอบเขตแห่งความรับผิด

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหากความสูญหาย หรือการที่ของนั้นเสียหายได้เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่ได้รับมอบของมาจนถึงเวลาที่ได้นำส่งมอบของนั้น รวมทั้งต้องรับผิดชอบในกรณีที่มีการส่งมอบชำรุดด้วย ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 10⁴ บทบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นบทบัญญัติที่มีผลต่อภาระการพิสูจน์ของผู้ขนส่ง ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

³ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 มาตรา 9 บัญญัติว่า “(1) A common carrier shall,—

(a) in case where the goods are to be loaded by the consignor, on the completion of such loading; or

(b) in any other case, on the acceptance of the goods by him, issue a goods receipt in such form and manner as maybe prescribed.

(2) The goods receipt shall be issued in triplicate and the original shall be given to the consignor.

(3) The goods receipt shall be *prima facie* evident of the weight or measure and other particulars of the goods and the number of packages stated therein.

(4) The goods receipt shall include an undertaking by the common carrier about the liability under section 10 or section 11 ”

⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 มาตรา 10 บัญญัติว่า “(1) The liability of the common carrier for loss of, or damage to any consignment, shall be limited to such amount as may be prescribed having regard to the value, freight and nature of goods, documents or articles of the consignment, unless the consignor or any person duly authorized in that behalf have expressly undertaken to pay higher risk rate fixed by the common carrier under section 11.

1) ในกรณีที่ของสูญหาย หรือเสียหายตามแต่กรณี ตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางถนน ค.ศ. 2007 ได้กำหนดไว้ว่า การที่ของนั้นสูญหาย เสียหายไม่ว่าสิ้นเชิงหรือบางส่วน ความรับผิดชอบจะถูกจำกัดอยู่ที่จำนวนเงินที่เป็นมูลค่าของของที่รับขนส่งหรือราคาที่แท้จริง ค่าขนส่ง และสภาพตามธรรมชาติของของที่รับขนส่ง ตามที่ได้กำหนดกันไว้ในเอกสารการส่งของ เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น หรือเว้นแต่ว่าผู้ส่งหรือบุคคลที่มีหน้าที่เช่นเดียวกับผู้ส่งได้รับผิดชอบจ่ายค่าการขนส่งในอัตราที่มีความเสี่ยงสูงกว่านั้นให้กับผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ภายใต้มาตรา 11

2) ในกรณีที่ส่งมอบชักช้า ในกรณีนี้เป็นกรณีผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ส่งมอบชักช้ากว่าที่ได้ตกลงกันระหว่างผู้ส่งและผู้ขนส่งซึ่งกำหนดเวลาดังกล่าวจะได้รับไว้ใบบันทึกการส่งของ (Goods Forwarding Note) ผู้ขนส่งจะต้องจ่ายค่าชดเชยตามราคาที่แท้จริงของสินค้ารวมกับค่าขนส่ง หรือจะเป็นค่าขนส่งในอัตราที่มีความเสี่ยงสูงกว่าการขนส่งอื่นๆ ตามที่ได้ตกลงกันไว้ ซึ่งเป็นบทบัญญัติมาตรา 10 (2) หรือ มาตรา 11 ในการนี้ให้รวมถึงกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหายที่มีการส่งเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งของได้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบโดยจำกัดอยู่ที่จำนวนเงินในการเรียกเก็บค่าขนส่ง (Freight Charge)

อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นไม่ได้เกิดจากความผิดหรือการประมาทเลินเล่อของตัวผู้ขนส่งเองหรือของตัวแทนหรือลูกจ้างแล้วแต่กรณี ผู้ขนส่งก็จะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบดังกล่าว

3.1.2.2 ข้อยกเว้นความรับผิด

ข้อยกเว้นตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางถนน ค.ศ. 2007 สามารถพิจารณาได้ดังนี้

แม้ว่าผู้เสียหายจะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แต่กฎหมายก็ยังคงกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ ตามบทบัญญัติในมาตรา 17⁵ ได้บัญญัติถึงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ด้วยกันหลายกรณี ดังนี้

(2) The liability of the common carrier in case of any delay up to such period as may be mutually agreed upon by and between the consignor and the common carrier and specifically provided in the goods forwarding note including the consequential loss or damage to such consignment shall be limited to the amount of freight charges where such loss, damage or delay took place while the consignment was under the charge of such carrier:

Provided that beyond the period so agreed upon in the goods forwarding note, compensation shall be payable in accordance with sub-section (1) or section 11:

Provided further that the common carrier shall not be liable if such carrier proves that such loss of, or damage to, the consignment or delay in delivery thereof, had not taken place due to his fault or neglect or that of his servants or agents thereof.”

⁵ พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางถนน ค.ศ. 2007 มาตรา 17 บัญญัติว่า “Save as otherwise provided in this Act. a common carrier shall be responsible for the loss, destruction, damage or

- 1) เหตุสุดวิสัย
- 2) สงครามหรือศัตรูของมหาชน (Public Enemy)
- 3) การจลาจลและสงครามกลางเมือง
- 4) การจับกุม, กักขัง หรือยึดครองภายใต้กระบวนการทางกฎหมาย
- 5) คำสั่งหรือการเข้าควบคุมหรือการห้ามที่กระทำโดยรัฐบาลกลางหรือรัฐบาลแห่งรัฐ (State Government) หรือโดยเจ้าพนักงานหรือเจ้าหน้าที่ภายใต้การควบคุมของรัฐบาลกลางหรือรัฐบาลแห่งรัฐที่ได้รับมอบหมายในฐานนั้น

แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้รับการยกเว้นความรับผิด แต่หากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นเป็นผลมาจากการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ กล่าวคือ ละเลย ไม่ใส่ใจ ไม่ดูแล ของที่ตนบรรทุกในการขนส่งนั้น เช่นนี้ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบ

จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ตามกฎหมายของประเทศอินเดียนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นการกำหนดไว้ในลักษณะที่เกี่ยวกับเหตุทางการเมือง เช่น การก่อจลาจล สงครามกลางเมือง ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้ล้วนแต่เป็นข้อยกเว้นที่มีลักษณะเฉพาะเนื่องจากในหลายๆ ประเทศ มักจะกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ ตัวสินค้า หรือ การปฏิบัติหน้าที่บกพร่องของผู้ส่ง ดังนั้น หากของที่ทำการขนส่งเกิดการสูญหาย เสียหายซึ่งเป็นผลมาจากสภาพแห่งของนั่นเอง หรือเป็นการกระทำของผู้ส่ง เช่นนี้ ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบ หรือเรียกได้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบแบบเด็ดขาด เนื่องจากกฎหมายไม่ได้บัญญัติการยกเว้นความผิดในลักษณะทั่วไปเอาไว้

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 ของประเทศอินเดียนั้น ไม่ได้บัญญัติไว้ในเรื่องของการจำกัดความรับผิด การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และการรับขนหลายคนหลายทอด

ในการพิจารณาจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง พระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวไม่ได้มีการระบุไว้ เช่นนี้ หากของที่รับขนเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเต็มจำนวน หรือตามจำนวนที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญารับขนของ หรือเรียกได้ว่า หากได้มีการกำหนดให้ผู้

deterioration in transit or non-delivery of any consignment entrusted to him for carriage, arising from any cause except the following, namely:—

- (a) act of God;
- (b) act of war or public enemy;
- (c) riots and civil commotion;
- (d) arrest, restraint or seizure under legal process;
- (e) order or restriction or prohibition imposed by the Central Government or a State Government or by an officer or authority subordinate to the Central Government or a State Government authorized by it in this behalf.

Provided that the common carrier shall not be relieved of its responsibility for the loss, destruction, damage, deterioration or non-delivery of the consignment if the common carrier could have avoided such loss, destruction, damage or deterioration or non-delivery had the common carrier exercised due diligence and care in the carriage of the consignment.”

ขนส่งต้องรับผิดชอบมากกว่าราคาของของที่รับขนไปมาก ในกรณีนี้อาจทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบมากขึ้นไปด้วย ซึ่งจะเป็นการไม่ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควร เนื่องจากผู้ขนส่งเป็นเพียงแค่บุคคลธรรมดาทั่วไป หากต้องมารับผิดเป็นจำนวนที่มากเกินไป หรือต้องถูกฟ้องจากผู้มีสิทธิเรียกร้อง เพียงเพราะบทกฎหมายไม่ได้มีการกำหนดการจำกัดความรับผิดเอาไว้ ดังนั้นจึงควรมีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อให้ผู้ขนส่งได้รับความคุ้มครองมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวเป็นการศึกษาเปรียบเทียบบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง จึงมีเพียงบางมาตราเท่านั้นที่สามารถนำมาปรับใช้กับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ส่วนในเรื่องอื่นๆที่ไม่ได้บัญญัติไว้ก็คงจะต้องปรับใช้ไปตามกฎหมายภายในฉบับอื่น

จากการศึกษาพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 20097 ของประเทศอินเดีย พบว่า พระราชบัญญัตินี้มีความแตกต่างจากกฎหมายของประเทศอื่นในหลักการเรื่องข้อยกเว้นความรับผิด กล่าวคือ มีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ทางการเมือง เป็นต้น ส่วนหลักความรับผิดของผู้ขนส่งก็มีลักษณะใกล้เคียง กล่าวคือเป็นบทบัญญัติความรับผิดพื้นฐานของผู้ขนส่ง นอกจากนั้นพระราชบัญญัตินี้ ดังกล่าวไม่ได้มีการบัญญัติหลักการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง เช่นนี้ จะทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดแบบเด็ดขาด ซึ่งจะทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบมากกว่าที่ควร

3.2 กฎหมายว่าด้วยสัญญาของสาธารณรัฐประชาชนจีน ค.ศ. 1999 (CONTRACT LAW OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 1999)

กฎหมายดังกล่าวเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับสัญญาทั้งหมดของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งเป็นการบัญญัติขึ้นจากการประชุมสมัชชาสมัยที่ 2 ของสภานิติบัญญัติแห่งชาติที่ 9 เมื่อวันที่ 15 มีนาคม ค.ศ.1999 ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ.1999 เป็นต้นมา โดยกฎหมายว่าด้วยสัญญานี้ได้กำหนดถึงหลักเกณฑ์ทั่วไปของสัญญา สัญญามีผลบังคับใช้เมื่อใด รวมไปถึงสัญญาในการรับขนของด้วย เนื่องจากการศึกษาไม่ปรากฏว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนมีกฎหมายที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไว้โดยเฉพาะ อย่างไรก็ตามกฎหมายว่าด้วยสัญญาการรับขนของ ในบทที่ 17 ว่าด้วยเรื่องสัญญาการขนส่ง จึงน่าจะมีการนำมาปรับใช้ในการนี้ที่มีการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เช่นเดียวกับประเทศอินเดียที่ได้กล่าวไว้แล้วในตอนต้น ทั้งนี้ สาธารณรัฐประชาชนจีนยังถือว่าเป็นประเทศมหาอำนาจทางการค้า มีประชากรมากที่สุดอันดับ 1 ของโลก จึงต้องมีการค้าขาย และการขนส่งอยู่ตลอดเวลา อีกทั้ง สาธารณรัฐประชาชนจีนยังอยู่ไม่ไกลจากประเทศไทย ซึ่งประเทศไทยก็ได้มีการพัฒนาเส้นทางในการขนส่ง ไทย-จีน เพื่อเพิ่มความสะดวกในการขนส่งอีกหลายเส้นทาง หากประเทศไทยสามารถค้าขายและมีการขนส่งกับสาธารณรัฐประชาชนจีนอยู่ตลอดก็จะเป็นการดีที่ประเทศไทยจะได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งต่อไป ดังนั้นในหัวข้อนี้จึงเป็นการศึกษาถึงกฎหมายสัญญาว่าด้วยสัญญาการขนส่ง ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ปี ค.ศ.1999

กฎหมายว่าด้วยสัญญาการขนส่ง ตามบทที่ 17 นั้นได้ให้ความหมายของสัญญาการขนส่งไว้ในมาตรา 288⁶ ว่า สัญญาการขนส่งหมายถึงสัญญาที่ผู้ขนส่ง (carrier) ขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าจากจุดเริ่มต้นของการขนส่งไปยังจุดหมายที่ตกลงกันไว้ และผู้โดยสารหรือผู้จัดส่งสินค้า (shipper) หรือผู้รับสินค้า (consignee) เป็นผู้จ่ายค่าตั๋วเดินทาง (ticket-fare) หรือค่าขนส่ง (freight) ให้แก่ผู้ขนส่ง กล่าวคือ สัญญาการขนส่งนั้นเป็นสัญญาในการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการขนส่งคนโดยสาร หรือการขนส่งสินค้า หากเป็นการขนส่งคนโดยสาร ผู้โดยสารจะเป็นผู้จ่ายค่าตั๋วเดินทางสำหรับการนั้น แต่หากเป็นการขนส่งสินค้า ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีจะเป็นผู้จ่ายค่าขนส่งให้แก่ผู้ขนส่ง ซึ่งในการศึกษานี้จะศึกษาแต่กรณีการขนส่งสินค้าเท่านั้น

3.2.1 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยสัญญาการขนส่งอาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

3.2.1.1 สิทธิของผู้ขนส่ง

1) สิทธิในการปฏิเสธไม่รับขนของนั้น ตามบทบัญญัติมาตรา 306 วรรคท้าย⁷ ได้กำหนดไว้ว่า ผู้ส่งมีหน้าที่ในการบรรจุหีบห่อให้เป็นไปตามที่ได้ตกลงกันไว้ระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่ง แต่หากผู้ส่งละเลยไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อตกลง เช่นนี้ผู้ขนส่งจะปฏิเสธไม่รับขนของนั้นก็ได้ แต่หากของนั้นเป็นของที่อันตรายสามารถเกิดประกายไฟ, ระเบิด, กัดกร่อนหรือแผ่รังสี หากผู้ส่งละเลยไม่ระวังในการบรรจุหีบห่อสิ่งของนั้นอย่างเหมาะสมโดยสอดคล้องกับกฎระเบียบของรัฐที่ควบคุมถึงการขนส่งสิ่งของอันตราย และติดเครื่องหมายและติดป้ายสำหรับสิ่งของอันตรายและยื่นเป็นเอกสารลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับธรรมชาติของสิ่งของและมาตรการวัดการระงับภัยแก่ผู้ขนส่ง เช่นนี้ผู้ขนส่งก็สามารถปฏิเสธไม่รับขนได้เช่นเดียวกัน หรือหากรับที่จะขนของให้ก็จะต้องมีมาตรการวัดที่เหมือนกันเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ และหากผู้ขนส่งได้กระทำ

⁶ CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION Article 288 “A transportation contract refers to a contract whereby the carrier carries passengers or goods from the starting place of carriage to the agreed destination, and the passenger or the shipper or the consignee pays for the ticket-fare or freight.”

⁷ CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION Article 306 “A shipper shall pack the goods in the agreed manner. Where there is no agreement in the contract as to the manner of packing or such agreement is unclear, the provisions of Article 156 of this Law shall be applied.

Where a shipper violates the provisions of the preceding paragraph, the carrier may refuse to undertake the carriage.”

การใดไปสำหรับมาตรานั้น แล้วมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นผู้ขนส่งก็ยังมีสิทธิได้รับ ค่าชดเชยดังกล่าวจากผู้ส่งด้วย

2) สิทธิในการรับค่าชดเชยจากการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้ส่ง ตามบทบัญญัติมาตรา 308⁸ ก่อนที่จะมีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งหากผู้ส่งเรียกร้องให้ผู้ขนส่งเลื่อนการส่งมอบของนั้นออกไป ให้คืนของที่รับขน หรือเปลี่ยนสถานที่ในการส่งมอบ หรือเปลี่ยนผู้รับตราส่ง หากเกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งเนื่องจากการปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าว ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าชดเชยจากผู้ส่งที่ก่อให้เกิดเหตุขึ้น

3) สิทธิในการยึดหน่วงของ เมื่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีไม่จ่ายค่าขนส่ง, ค่าใช้จ่ายในการเก็บของนั้น, ค่าใช้จ่ายในการขนส่งอื่นๆ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยึดหน่วงของนั้นไว้เพื่อเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ นอกจากจะได้มีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ตามบทบัญญัติในมาตรา 315⁹

3.2.1.2 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

1) หน้าที่ในการขนส่งของไปยังสถานที่ที่ระบุให้มีการส่งมอบตามที่ได้ตกลงกันภายในระยะเวลาที่ตกลงหรือภายในระยะเวลาที่สมเหตุสมผลอย่างปลอดภัย ตามมาตรา 290¹⁰ และผู้ขนส่งยังต้องส่งของไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบตามที่ตกลงกันไว้ผ่านการตกลงหรือตามเส้นทางขนส่งปกติทั่วไป ตามมาตรา 291¹¹ กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องขนส่งให้ถึงสถานที่ส่งมอบภายในกำหนดเวลาและตามเส้นทางในการขนส่งโดยปกติทั่วไป

2) หน้าที่ในการบอกกล่าวให้แก่ผู้รับตราส่งทราบเมื่อของมาถึง ตามบทบัญญัติมาตรา 309¹² กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งให้ผู้รับตราส่งเตรียมพร้อมในการรับของและ

⁸ CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION Article 308 "Prior to the delivery of goods to the consignee by the carrier, the shipper may request the carrier to suspend the carriage, to return the goods, to alter the destination or to deliver the goods to another consignee. The shipper shall compensate the carrier for losses thus caused."

⁹ CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION Article 315 "Where the shipper or the consignee fails to pay the freight, storage expense and other carriage expenses, the carrier is entitled to lien on the relevant carried goods except as otherwise agreed upon in the contract."

¹⁰ CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION Article 290 "A carrier shall carry the passenger or goods safely to the agreed destination within the agreed time period or within a reasonable time period."

¹¹ CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION Article 291 "A carrier shall carry the passenger or goods to the agreed destination via the agreed or customary carriage route."

¹² CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION Article 309 "After the goods carriage is completed, if the carrier has the knowledge of the consignee, it shall notify the consignee promptly and

ผู้รับตราส่งควรจะอ้างสิทธิในของนั้นทันที ซึ่งหากผู้รับตราส่งอ้างสิทธิในของนั้นล่าช้าเกินเวลาที่กำหนดไว้ ผู้รับตราส่งจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าและอื่นๆ แก่ผู้ขนส่งสินค้า

3.2.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

กฎหมายว่าด้วยสัญญาการขนส่ง ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งโดยมีสาระสำคัญดังนี้

3.2.2.1 ประเภทแห่งความรับผิด

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 311¹³ กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในค่าเสียหายอันเกิดจากการที่ของเสียหายหรือถูกทำลายในระหว่างช่วงเวลาแห่งการขนส่ง ทั้งนี้ตามกฎหมายดังกล่าวไม่ได้กำหนดถึงเรื่องความรับผิดว่าต้องรับผิดแทนตัวแทนหรือลูกจ้างหรือไม่ ซึ่งหากพิจารณาแล้วอาจจะต้องมีการรับผิดร่วมกันเสมือนผู้ขนส่งเป็นผู้กระทำด้วยตัวเอง

3.2.2.2 ข้อยกเว้นความรับผิด

ถึงแม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือของนั้นสูญหาย แต่กฎหมายก็ยังได้กำหนดถึงข้อยกเว้นความรับผิดไว้ ตามบทบัญญัติมาตรา 311¹⁴ กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหาย หรือเสียหายในขณะที่มีการขนส่ง หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่า การสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวนี้เป็นผลมาจาก

- เหตุสุดวิสัย คือ เหตุใดๆที่เกิดขึ้น และไม่สามารถป้องกันได้แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้ว

- คุณลักษณะโดยธรรมชาติที่ติดตัวมากับของนั้น เช่น โดยสภาพของของนั้นสามารถที่จะระเหย หรือบอบสลายได้โดยตัวของมันเอง

- การสูญหายนั้นมีเหตุสมควร

- เกิดจากความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี

the consignee shall claim the goods promptly. Where the consignee claims the goods exceeding the time limit, it shall pay to the carrier for such expenses as storage of the goods, etc.”

¹³ CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION Article 311 “A carrier shall be liable for damages for the damage to or destruction of goods during the period of carriage unless the carrier proves that the damage to or destruction of goods is caused by *force majeure*, by inherent natural characters of the goods, by reasonable loss, or by the fault on the part of the shipper or consignee.”

¹⁴ Ibid.

หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าการที่ของสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ดังกล่าวประการใดประการหนึ่ง ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบจากการที่ของสูญหายหรือเสียหาย

3.2.2.3 การจำกัดความรับผิด

ตามกฎหมายว่าด้วยสัญญาการขนส่งฉบับนี้ ไม่ได้มีการกำหนดในเรื่องของการจำกัดความรับผิดเอาไว้ เช่นนี้จะทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเด็ดขาด และเต็มจำนวนตามราคาของที่เกิดขึ้นจริง หรือตามที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญารับขน

3.2.2.4 การชดเชยค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีที่ของที่รับขนนั้นเกิดการสูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบโดยการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ใน มาตรา 312¹⁵ กล่าวคือ ในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนกรณีของสูญหายหรือเสียหายนั้น ให้เป็นไปตามที่คู่สัญญาในสัญญารับขนของได้ตกลงกันไว้ แต่หากไม่ได้ตกลงกันไว้หรือทำความตกลงกันไว้แล้วแต่ข้อตกลงดังกล่าวมีความเคลือบคลุมไม่ชัดเจน ก็ให้คำนวณค่าเสียหายตามราคาตลาดในเวลาและสถานที่ที่ของได้ถูกส่งมอบหรือในเวลาของที่ควรจะถูกส่ง

นอกจากนี้ยังได้มีการระบุเพิ่มเติมว่าหากมีกฎหมายหรือกฎระเบียบการบริหารได้ระบุถึงวิธีการในการคำนวณค่าความเสียหายไว้เป็นอย่างอื่น หรือได้มีการกำหนดค่าสูงสุดของความเสียหายไว้ การเรียกร้องค่าสินไหมก็ให้เป็นไปตามข้อกำหนดนั้น

3.2.3 การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

ในการรับขนของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งไม่จำเป็นจะต้องเป็นผู้ขนส่งรายเดียวที่ดำเนินการขนส่งไปตลอดเส้นทางโดยอาจมอบหมายให้บุคคลอื่นเป็นผู้ดำเนินการแทน ซึ่งตามกฎหมายฉบับนี้ก็ได้มีการบัญญัติถึงความรับผิดกรณีที่มีผู้รับขนของหลายทอด ตามมาตรา

¹⁵ CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION Article 312 “The amount of damages for the damage to or destruction of the goods shall be the amount as agreed on in the contract by the parties where there is such an agreement. Where there is no such an agreement or such agreement is unclear, nor can it be determined according to the provisions of Article 61 of this Law, the market price at the place where the goods are delivered at the time of delivery or at the time when the goods should be delivered shall be applied. Where the laws or administrative regulations stipulate otherwise on the method of calculation of damages and on the ceiling of the amount of damages, those provisions shall be followed.”

313¹⁶ กำหนดว่าหากมีผู้ขนส่งมากกว่าหนึ่งรายได้รับช่วงต่อสำหรับการขนส่งนั้น โดยเป็นการขนส่งในลักษณะเดียวกัน หากมีความเสียหายใดเกิดขึ้นระหว่างที่ดำเนินการขนส่งอยู่นั้น ให้ผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญารับขนกับผู้ส่งเป็นผู้รับผิดชอบในการขนส่งนั้นทั้งหมด แต่หากการที่ของสูญหายนั้นเกิดขึ้นเฉพาะส่วน บุคคลที่ต้องรับผิดชอบคือ ผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่งรับผิดชอบร่วมกับผู้ขนส่งที่รับผิดชอบเฉพาะส่วนของหน้าที่ของสูญหายนั้น ตามกฎหมายไม่ได้ระบุถึงสิทธิในการไล่เบี้ย แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่า การที่ผู้ขนส่งเข้าทำสัญญาต้องรับผิดชอบในความสูญหายทั้งหมดโดยที่ตนไม่ได้มีส่วนในการกระทำผิด จึงน่าจะได้รับสิทธิในการไล่เบี้ยผู้ขนส่งอื่นๆที่ตนได้จ่ายค่าความเสียหายไปก่อนแล้ว ตามหลักของตัวแทนและลูกจ้างที่กระทำไปในทางการที่จ้าง

3.3 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.¹⁷ ฉบับที่ผ่านการพิจารณาแล้วจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา โดยร่างพระราชบัญญัติฯได้ระบุถึงความรับผิดชอบของผู้รับขนของทางถนนระหว่างประเทศไว้โดยเฉพาะ อันจะทำให้ทราบว่าผู้ขนส่ง ตามกฎหมายของประเทศไทยนั้นจะต้องรับผิดชอบอย่างไรบ้าง หรือหากมีความรับผิดชอบแล้วจะสามารถยกเว้นความผิดนั้นได้หรือไม่ ทั้งนี้ จะอธิบายควบคู่ไปกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในบรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน ประกอบกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งจะได้อธิบายดังต่อไปนี้

3.3.1 ความเป็นมาและขอบเขตการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติฯ

ในปัจจุบันนี้ ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไว้โดยเฉพาะ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งภายในประเทศหรือระหว่างประเทศนั้น กฎหมายที่ใช้บังคับกับเรื่องดังกล่าวตลอดมาก็คือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน แต่เนื่องจากลักษณะของการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับการรับขนของภายในประเทศนั้นมีลักษณะที่แตกต่างกันไม่ว่าจะเป็นนิติสัมพันธ์ของคู่สัญญา สถานที่ในการส่งมอบและรับมอบของ ระยะทางในการขนส่งตลอดจนกฎหมายที่ใช้บังคับ ดังนั้น การมีกฎหมายเฉพาะจะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการ

¹⁶ CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION Article 313 “Where more than one carriers take a connect carriage in the same manner of transportation, the carrier who concludes the contract with the shipper shall bear the liability for the entire transport. Where loss of goods occurred in a specific section, the carrier who concludes the contract with the shipper and the carrier who is responsible for the specific section shall bear joint and several liability.”

¹⁷ ซึ่งต่อไปผู้เขียนจะใช้คำว่า “ร่างพระราชบัญญัติฯ” แทนคำว่า “ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.”

ขนส่งระหว่างประเทศของประเทศไทย และทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น

ดังนั้น จึงได้มีการทำการศึกษาวิจัยเพื่อจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ขึ้น ทั้งนี้ได้นำอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956: CMR) หรือที่เรียกว่า CMR Convention มาเป็นต้นแบบในการร่างกฎหมายดังกล่าว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขนส่งทางถนนซึ่งขณะนี้ประเทศไทยได้ทำกับประเทศเพื่อนบ้านก็ได้มีการทำความตกลงและความร่วมมือทางเศรษฐกิจในกรอบต่างๆ ซึ่งมีทั้งความตกลงสองฝ่ายและความตกลงหลายฝ่ายอันจะทำให้สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องมีความชัดเจนและก่อให้เกิดความสะดวกในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังจะทำให้มีการค้าขายที่ต้องใช้บริการทางถนนมากยิ่งขึ้นอีกด้วย

ทั้งนี้ได้มีขอบเขตของการบังคับใช้ทั้งในกรณีทั่วไปและกรณีการขนส่งทางถนนร่วมกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

ขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไป ขอบเขตการบังคับใช้ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 4 วรรคหนึ่งว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ” ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) เป็นสัญญาการรับขนของทางถนนด้วยรถ ทั้งนี้จะต้องเป็นการรับขนด้วยการใช้รถเป็นพาหนะในการขนส่ง โดยรถที่จะสามารถใช้รับขนของทางถนนตามร่างพระราชบัญญัติฯ ได้นั้นจะต้องเป็นรถยนต์ รถยนต์ที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วงเท่านั้น ตามบทนิยามในมาตรา 3¹⁸ ทั้งนี้ในสัญญาการรับขนของดังกล่าวนั้นตามร่างพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้กำหนดไว้ว่าจะต้องทำในรูปแบบใด หากไม่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรจะมีผลใช้บังคับหรือไม่ ซึ่งในเรื่องนี้อาจจะนำสัญญาการรับขนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งได้ใช้บังคับกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศมาพิจารณาปรับใช้ซึ่งสัญญาการรับขนได้มีนักวิชาการให้ความเห็นไว้ดังนี้

¹⁸ ร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา 3 บัญญัติว่า “รถ หมายความว่า รถยนต์ รถยนต์ที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง”

“สัญญารับขน คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่ง หรือผู้โดยสารที่จะขนของหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยได้รับค่าระวางหรือค่าโดยสารเป็นการตอบแทน”¹⁹

“สัญญารับขน คือ สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการขนส่งของ หรือคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร แล้วแต่กรณี จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่า ผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางคำปกติของผู้ขนส่ง”²⁰

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า สัญญารับขนเป็นสัญญาที่ผู้ขนส่งกับผู้ส่งได้แสดงเจตนาตกลงกันให้ผู้ขนส่งทำการขนของให้ผู้ส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยผู้ขนส่งจะได้รับค่าตอบแทนซึ่งถือเป็นบำเหน็จหรือสินจ้างจากผู้ส่ง ดังนั้นสัญญารับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงไม่จำเป็นที่จะต้องทำเป็นหนังสือหรือมีแบบ เพียงแต่มีการแสดงเจตนาที่เพียงพอที่จะทำให้สัญญารับขนนั้นสมบูรณ์แล้ว

แม้ว่าในร่างพระราชบัญญัติจะไม่ได้กำหนดถึงสัญญารับขนโดยทั่วไปไว้ แต่ก็ได้มีการบัญญัติเรื่องสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศไว้ นั่นคือ “สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนนจากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง” ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 7 จากบทบัญญัติดังกล่าวได้แสดงให้เห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ให้ต้องทำสัญญารับขนเป็นลายลักษณ์อักษรเพียงแต่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนนและผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง เพียงเท่านี้สัญญารับขนก็สมบูรณ์แล้ว ดังนั้น สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศจึงไม่จำเป็นต้องมีแบบหรือทำเป็นลายลักษณ์อักษร เพียงแค่ผู้ส่งแสดงเจตนาให้ผู้ขนส่งขนของให้แก่ตนโดยมีการให้ค่าตอบแทนแก่ผู้ขนส่งก็ถือว่าสัญญารับขนของทางถนนตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้เกิดขึ้นแล้ว

คู่สัญญาในสัญญารับขน จะต้องประกอบด้วยคู่สัญญา 2 ฝ่าย ซึ่งได้แก่ ผู้ส่ง และผู้ขนส่ง โดยผู้ส่งนั้นจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ แต่จะต้องเป็นผู้ทำสัญญากับผู้ขนส่ง อีกทั้งของนั้นจะเป็นของผู้ส่งหรือไม่ก็ได้ ส่วนผู้ขนส่งนั้นจะต้องเป็นผู้ที่ประกอบธุรกิจการรับขน

¹⁹ ไพฑูริย์ เอกจริยากร, คำอธิบายจางแรงงาน จ้างทำของ รับขน, ครั้งที่ 9 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552), 224.

²⁰ กมล สนธิเกษตริณ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจางแรงงาน จ้างทำของ และรับขน, ครั้งที่ 9 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2537), 54.

ของทางถนนไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตามและเป็นผู้ที่ทำสัญญารับขนกับผู้ส่งโดยจะได้รับค่าระวางเป็นการตอบแทน ตามบทบัญญัติมาตรา 3²¹ แห่งร่างพระราชบัญญัติฯ

นอกจากนี้ ของที่รับขนให้หมายความรวมถึงสิ่งมีชีวิตและสิ่งที่ไม่มีชีวิตที่เป็นสังหาริมทรัพย์ ตามบทบัญญัติในมาตรา 3²² อย่างไรก็ตาม อาจมีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่า คำว่า “ภาชนะส่งของ” นั้นให้หมายความถึงเพียงใด ซึ่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้ให้ความหมายไว้จึงอาจพิจารณาเทียบเคียงจากกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งได้แก่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ให้คำนิยามภาชนะขนส่งไว้ว่า “ภาชนะขนส่ง หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุ หรือรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกันเพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล” ดังนั้น ภาชนะขนส่งจึงถือว่าเป็นของในการขนส่งด้วย ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องดูแลเช่นเดียวกับของที่รับขนให้ปลอดภัยไปตลอดเส้นทางของการขนส่ง

2) เป็นการรับขนจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร กล่าวคือ การรับขนของที่อยู่ภายใต้ร่างพระบัญญัติฯนั้นจะต้องมีประเทศไทยเป็นจุดเกาะเกี่ยว แม้ว่าสถานที่ที่ส่งมอบของและสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของจะไม่ใช่ประเทศไทย แต่การรับขนได้ผ่านเข้ามาในประเทศไทย การรับขนของนั้นจะต้องอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติฯทั้งสิ้น แต่หากสถานที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งนั้นไม่มีความเกี่ยวข้องกับประเทศแต่อย่างใด ร่างพระราชบัญญัติฯก็จะมีผลบังคับใช้กับการขนส่งนั้น

3) ไม่ใช้การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ การบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติฯในลักษณะนี้ เป็นการที่คล้าย อนุสัญญา CMR เพียงแต่ในอนุสัญญา ได้มีการกำหนดเพิ่มเติมในเรื่องของการขนส่งศพและการขนย้ายเครื่องเรือนด้วย ซึ่งการที่ร่างพระราชบัญญัติฯไม่ได้ระบุไว้เหมือนอนุสัญญา CMR เนื่องจากจะเป็นการบัญญัติกฎหมายภายในประเทศที่ขัดแย้งต่อบทบัญญัติในภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีอยู่ในขณะนี้

ขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งทางถนนรวมกับการขนส่งรูปแบบอื่น ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้มีการบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่มีการรับขนของทางอื่น

²¹ ร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา 3 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนเพื่อค่าระวาง โดยทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง”

“ผู้ส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งมอบของกับผู้ขนส่งในสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ”

²² ร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา 3 บัญญัติว่า “ของ หมายความว่า สังหาริมทรัพย์ สัตว์ รวมทั้งภาชนะขนส่ง”

รวมอยู่ด้วย ตามมาตรา 4 วรรคสองได้บัญญัติว่า “ในกรณีที่การรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนตามวรรคหนึ่ง” จะเห็นได้ว่า หากในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้มีการขนส่งทางอื่นร่วมด้วยกับการรับขนด้วยรถโดยที่ไม่มีการถ่ายของลงจากรถ ก็ถือว่าการรับขนของดังกล่าวเป็นการรับขนของทางถนนซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ทั้งนี้มีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่า การขนถ่ายของลงจากรถมีความหมายอย่างไร ในอนุสัญญา CMR ได้มีผู้เชี่ยวชาญให้ความหมายไว้ว่า เมื่อของถูกขนถ่ายจากรถและมีการบรรทุกลงยานพาหนะซึ่งใช้ในการขนส่งรูปแบบอื่นอีกครั้งหนึ่ง เช่น เรือเดินทะเลรถไฟ เป็นต้น อนุสัญญานี้ก็จะไม่นำมาบังคับใช้กับการขนส่งในรูปแบบอื่น แต่หากเป็นกรณีที่ของยังอยู่บนรถและมีการนำรถนั้นแล่นลงเรือ หรือบนรถไฟ ไม่ถือว่าการขนถ่ายของลงจากรถ กรณีเช่นนี้จะนำอนุสัญญา CMR มาบังคับใช้ ซึ่งการรับขนของทางถนนที่มีการรับขนของทางอื่นรวมอยู่ด้วยโดยที่ไม่ได้ขนถ่ายของลงจากรถตามร่างพระราชบัญญัติน่าจะเป็นไปตามอนุสัญญา CMR กล่าวคือ ในช่วงการขนส่งใดที่มีการนำของลงจากรถเพื่อบรรทุกลงในพาหนะอื่นที่ไม่ใช่รถ แม้เพียงช่วงระยะเวลาสั้นๆ ก็ถือได้ว่าเป็นการขนถ่ายของลงจากรถแล้ว ร่างพระราชบัญญัติก็จะไม่ใช้บังคับกับการขนส่งในช่วงนั้น แต่หากในช่วงการขนส่งใดได้มีการนำรถลงบนพาหนะอื่นโดยที่ของยังคงอยู่บนรถ หากเป็นกรณีเช่นนี้ไม่ถือว่าการขนถ่ายของลงจากรถ ซึ่งร่างพระราชบัญญัติก็ยังใช้บังคับกับการขนส่งในช่วงนั้นอยู่

3.3.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีการบัญญัติในเรื่องของสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ด้วยกันหลายประการ ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

3.3.2.1 สิทธิของผู้ขนส่ง

1) สิทธิในการยึดหน่วงของ

ในสัญญารับขนของทางถนนนั้นเป็นความตกลงกันระหว่างผู้ส่งกับผู้รับตราส่งว่าใครจะเป็นผู้มีหน้าที่ในการชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง แต่ในสัญญารับขน ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งจึงมีฐานะเป็นผู้ส่งได้มีการตกลงกับผู้ขนส่งว่าให้เก็บค่าระวางพาหนะที่ปลายทาง ซึ่งในกรณีนี้ผู้ซื้อต้องเป็นผู้รับตราส่งและมีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่งด้วย ดังนั้น หากผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ควรใช้สิทธิตามที่กฎหมายกำหนดคือ ใช้สิทธิยึดหน่วงของนั้นไว้จนกว่าผู้รับตราส่งจะชำระค่าระวางพาหนะ เว้นเสียแต่ว่าผู้รับตราส่งนั้นจะได้หาประกันมาให้ตามสมควร อย่างไรก็ตาม สิทธิในการยึดหน่วง

ของดังกล่าวนั้นได้มีกำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในมาตรา 630²³ ซึ่งได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิในการยึดหน่วงของไว้ก่อนได้เพื่อเป็นประกันค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ซึ่งค่าระวางพาหนะในที่นี้หมายถึง ค่าพาหนะที่จะต้องจ่ายให้แก่ผู้ขนส่ง ตามที่ได้บัญญัติไว้ใน มาตรา 610 วรรคสาม²⁴ ดังนั้น หากผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็สามารถใช้สิทธิยึดหน่วงของได้โดยไม่ต้องใช้สิทธิทางศาลฟ้องให้ผู้ส่งชำระค่าระวางพาหนะแทน ผู้รับตราส่ง

แต่หากพิจารณาถึงร่างพระราชบัญญัติแล้ว ไม่ได้มีการระบุถึงสิทธิยึดหน่วงของผู้ขนส่งไว้ หากผู้รับตราส่งไม่ยอมชำระค่าธรรมเนียมการรับขน ผู้ขนส่งสินค้าทางถนนจะมีสิทธิอย่างไรบ้างหากเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ ในกรณีนี้ผู้ขนส่งสามารถเลือกใช้สิทธิได้ 2 กรณีซึ่งได้แก่

กรณีที่หนึ่ง เนื่องจากสัญญารับขนของทางถนนเป็นสัญญาระหว่างผู้ส่งและผู้รับตราส่ง เมื่อมีการผิดสัญญาเกิดขึ้นคือผู้ขนส่งไม่ได้รับค่าระวางพาหนะตามสัญญา ดังนั้นผู้ขนส่งจะต้องไปเรียกเอาจากผู้ส่งโดยอาจใช้สิทธิทางศาลฟ้องเรียกค่าระวางพาหนะ ซึ่งในกรณีนี้จะก่อให้เกิดความยุ่งยากแก่ผู้ขนส่งและยังก่อให้เกิดความยุ่งยากแก่ผู้ส่งในการใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้รับตราส่งตามสัญญาซื้อขายในภายหลังด้วย

กรณีที่สอง นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในมาตรา 241²⁵ มาปรับใช้กับกรณีนี้ กล่าวคือ สามารถยึดหน่วงของนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับค่าธรรมเนียมการรับขน²⁶

2) สิทธิในการได้รับค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการถามเอาคำสั่งและปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ

ในกรณีนี้แบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ของยังไปไม่ถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ ซึ่งหากการรับขนของตามสัญญานั้นไม่สามารถที่จะกระทำได้ กล่าวคือ กลายเป็นพันวิสัยหรือโดยพฤติการณ์แล้วยังไม่สามารถดำเนินต่อไปได้แต่การรับขนของนั้นจะต้องแตกต่างไปจาก

²³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 630 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงเอาของไว้ก่อนได้ตามที่จำเป็น เพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์”

²⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 610 วรรคสาม บัญญัติว่า “พาหนะอันจะต้องจ่ายให้แก่การขนส่งของนั้น เรียกว่าค่าระวางพาหนะ”

²⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 241 บัญญัติว่า “ผู้ใดเป็นผู้ครองทรัพย์สินของผู้อื่น และมีหนี้อันเป็นคุณประโยชน์แก่ ตนเกี่ยวกับทรัพย์สินซึ่งครองนั้นไซ้ร ทำนองว่าผู้นั้นจะยึดหน่วงทรัพย์สินนั้นไว้จนกว่าจะได้ชำระหนี้ก็ได้ แต่ความที่กล่าวนี้นั้นมิให้ใช้บังคับ เมื่อหนี้นั้นยังไม่ถึงกำหนด

อันหนึ่งซึ่งไม่ชอบด้วยกฎหมาย”

²⁶ นวลจินดา กุลเจริญ, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ., (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2553), 160.

สัญญา เช่น ระหว่างเส้นทางการขนส่งนั้นฝนตกหนักถนนขาดไม่สามารถที่จะไปตามทางที่ระบุไว้ได้ อาจจะต้องมีการเปลี่ยนเส้นทางที่นอกเหนือไปจากที่ได้ระบุไว้ในสัญญาฉบับของ เช่นนี้ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ ส่วนอีกกรณีหนึ่งก็คือ กรณีที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบแล้ว แต่มีเหตุการณ์ที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ เช่น สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบนั้นเกิดการจลาจลไม่สามารถที่จะส่งมอบได้ อาจจะต้องเปลี่ยนสถานที่ในการส่งมอบ ดังนั้นผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของเช่นกัน เมื่อผู้ขนส่งได้รับคำสั่งและได้ปฏิบัติตามคำสั่งนั้นแล้ว ผู้ขนส่งก็ย่อมมีสิทธิที่จะได้รับในส่วนของการค่าจ้างที่ตนต้องเสียไปขณะที่ทำตามคำสั่งดังกล่าว ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 17 ว่า “ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าจ้างตามสมควรอันเกิดจากการถามเอา คำสั่งและการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของตามมาตรา ๑๕ หรือผู้ส่งตามมาตรา ๑๖ แล้วแต่กรณี”

3) สิทธิในการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์

กรณีที่อยู่ระหว่างที่ของนั้นยังอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แม้ผู้ส่งจะได้แจ้งถึงสภาพแห่งของนั้นแล้วว่าของนั้นอาจจะก่อให้เกิดอันตรายและแจ้งถึงข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบแล้ว แต่ถ้าปรากฏได้ว่าของนั้นจะเกิดอันตรายหรือจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของผู้อื่น หากเกิดกรณีเช่นนี้ ร่างพระราชบัญญัติ มาตรา 22²⁷ ได้กำหนดไว้ว่า ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลายของนั้น หรือทำให้หมดฤทธิ์ โดยที่ผู้ขนส่งไม่ต้องชดเชยค่าเสียหายใดๆที่เกิดแก่ของนั้นให้กับผู้ส่ง นอกจากนี้ หากผู้ขนส่งได้กระทำการดังกล่าวข้างต้นไปแล้วโดยที่ตนไม่ทราบถึงอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง ดังนั้นผู้ขนส่งยังสามารถเรียกร้องค่าจ้างจากการที่ได้ดำเนินการกับของไปแล้วอีกด้วย

4) สิทธิในการจัดการของที่รับขน

สิทธิดังกล่าวจะเกิดขึ้นในกรณีที่ของที่รับขนไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ แต่อาจจะมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของนั้นให้แก่ผู้รับตราส่งได้ โดยที่ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของหรือหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ เช่นนี้ร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา 16 วรรคหนึ่ง²⁸

²⁷ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 22 บัญญัติว่า “ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แม้ผู้ส่งได้ปฏิบัติตามมาตรา 21 และผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายหรือเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง นอกจากผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้มีสิทธิเรียกร้องค่าจ้างในการดำเนินการนั้นจากผู้ส่งด้วย”

²⁸ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 16 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถ ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากผู้รับตราส่งปฏิเสธ ไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น”

กำหนดให้ถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่รับของนั้น ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น แต่ทั้งนี้ ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้กำหนดไว้ว่าการจัดการของของผู้ขนส่งนั้นจะต้องดำเนินการอย่างไร เช่น หากเป็นของที่เน่าเสียง่ายหรือหากเก็บของนั้นไว้ผู้ขนส่งอาจได้รับความเสียหาย ในกรณีเช่นนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 631²⁹ ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของนั้นได้หากหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ หรือผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของ โดยผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งให้ทราบทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งก่อนว่าจะให้ปฏิบัติอย่างไร และหากมีเหตุการณ์ขัดขวางให้ผู้ขนส่งไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ เช่น เส้นทางคมนาคมถูกน้ำตัดขาด เกิดความขัดข้องในระบบสื่อสาร เป็นต้น หรือผู้ส่งจะเลยไม่ส่งคำสั่งมาภายในเวลาอันสมควรหรือคำสั่งนั้นไม่สามารถปฏิบัติได้ เช่น ให้เก็บของไว้จนกว่าจะหาตัวผู้รับตราส่งพบซึ่งจะเป็นผลเสียหายแก่ผู้ขนส่งมากเกินควร ดังนี้ ผู้ขนส่งมีสิทธินำของนั้นไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ หรือหากของนั้นเน่าเสียง่ายและการยืดหยุ่นช้าไว้จะเสี่ยงต่อความเสียหาย หรือหากราคาของนั้นไม่คุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ผู้ขนส่งก็มีสิทธินำของนั้นออกขายทอดตลาดได้ แต่ทั้งนี้ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เว้นแต่จะไม่สามารถบอกกล่าวได้ โดยในการจัดการของนี้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เว้นแต่ผู้ขนส่งจะละเลยไม่ส่งคำบอกกล่าวในการจัดการของนั้นให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบ³⁰ และเมื่อนำของออกขายทอดตลาดแล้วได้เงินจำนวนเท่าใดให้หักไว้เป็นเงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ หากหักแล้วยังมีเงินเหลืออยู่ก็ให้ส่งคืนให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี

3.3.2.2 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

1) หน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องของรายการต่าง ๆ ในใบตราส่ง และตรวจสอบของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก

²⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 631 บัญญัติว่า “ถ้าหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบก็ดี หรือถ้าผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของก็ดี ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันที และถามเอาคำสั่งของผู้ส่ง

ถ้าหากว่าเหตุการณ์ขัดขวางไม่สามารถจะทำได้ดังนี้ก็ดี หรือถ้าผู้ส่งจะเลยเสียไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควรก็ดี หรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติให้เป็นไปได้ก็ดี ท่านว่าผู้ขนส่งมีอำนาจที่จะเอาของไปฝากไว้ ณ สำนักงานฝากทรัพย์ได้

ถ้าของนั้นเป็นลหุภัณฑ์ของสดเสียได้ และการหน่วงช้าไว้ย่อมเป็นการเสี่ยงความเสียหายก็ดี หรือถ้าราคาของนั้นดูไม่น่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ก็ดี ผู้ขนส่งจะเอาของนั้นออกขายทอดตลาดเสียก็ได้

อนึ่ง การเอาของไปฝากหรือเอาออกขายทอดตลาดเช่นนั้นผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิให้ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าและผู้ขนส่งจะเลยเสียไม่บอกกล่าวไซ้ ท่านว่าจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่าย”

³⁰ นวลจินดา กุลเจริญ, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ., 164.

เมื่อผู้ขนส่งรับมอบของจากผู้ส่งแล้ว ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องของรายการต่าง ๆ ตามที่ได้รับไว้ในใบตราส่งรวมถึงการตรวจสอบสภาพของเท่าที่เห็นจากภายนอกด้วย ตามบทบัญญัติมาตรา 14³¹ ได้กำหนดว่าหากมีการตรวจสอบแล้วพบว่ามี ความแตกต่างจากรายการในใบตราส่ง ผู้ขนส่งมีหน้าที่บันทึกข้อแตกต่างนั้นไว้ในใบตราส่ง หากไม่ระบุไว้จะถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของมาโดยครบถ้วนและของนั้นก็อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ดีแล้ว

2) หน้าที่ในการถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ

กรณีนี้ได้กำหนดหน้าที่ในการถามเอาคำสั่งออกเป็นสองกรณี ดังนี้

(ก) กรณีก่อนที่จะจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 15³² ว่า หากการรับขนของนั้นไม่สามารถที่จะดำเนินการต่อไปได้หรือจะต้องดำเนินการที่แตกต่างไปจากสัญญาฉบับรับขนของ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของซึ่งก็คือ ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี แต่ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถที่จะถามเอาคำสั่งจากบุคคลดังกล่าวนี้ได้ ก็ให้ผู้ขนส่งดำเนินการใด ๆ ก็ได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีสิทธิจัดการของ

(ข) กรณีที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบแล้ว ตามมาตรา 16 บรรคหนึ่ง ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่ง ให้ต้องถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ หากมีเหตุทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้

³¹ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 14 บัญญัติว่า “เมื่อได้รับมอบของจากผู้ส่ง ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบความถูกต้องของ รายการในใบตราส่ง ปริมาณ จำนวนและน้ำหนัก สภาพแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้นเท่าที่เห็นได้จากภายนอก หากพบว่าของที่รับมามีความแตกต่างจากรายการในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างดังกล่าว ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการตามวรรคหนึ่ง ผู้ขนส่ง ต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง รวมทั้งเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องไว้ในใบตราส่งด้วย หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อสงวนให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดี จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง”

³² ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 15 บัญญัติว่า “ก่อนที่จะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของ ตามสัญญากลายเป็นพ้นวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้น ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ แล้วแต่กรณี

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของตามวรรคหนึ่ง หรือมิได้รับคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของภายในเวลาอันควร ให้ผู้ขนส่งดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้น”

3.3.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ดังนี้

3.3.3.1 ประเภทและขอบเขตแห่งความรับผิดชอบ

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี ในการที่ของนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 26³³ ซึ่งสามารถแยกประเภทของความรับผิดชอบไว้ดังนี้

1) กรณีที่ของสูญหายไม่ว่าสิ้นเชิงหรือบางส่วน หรือกรณีที่ของเสียหายในกรณีนี้ ตามร่างพระราชบัญญัติฯไม่ได้ระบุไว้ชัดเจนว่าครอบคลุมเท่าใด แต่หากพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616³⁴ แล้วจะเห็นได้ว่าในการที่ของนั้นสูญหาย หรือเสียหาย ผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าการสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง ไม่ได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นกระทำของผู้ขนส่ง หรือเกิดจากความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดชอบได้ตามที่ร่างพระราชบัญญัติฯกำหนดไว้ ซึ่งจะได้อธิบายในเรื่องต่อไป

2) กรณีส่งมอบชักช้า ตามร่างพระราชบัญญัติฯได้กำหนดไว้เป็น 2 กรณี คือ

(ก) กรณีที่มีการกำหนดเวลาในการส่งมอบเอาไว้ และผู้ขนส่งไม่สามารถที่จะส่งมอบของได้ทันตามเวลาที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งเวลานี้ คือเวลาที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่ง

(ข) กรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาในการส่งมอบไว้และผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในเวลาอันสมควร ซึ่งกรณีนี้จะต้องคำนึงถึงพฤติการณ์ในแต่ละกรณีประกอบด้วย เช่น ในใบตราส่งไม่ได้กำหนดเวลาไว้ แต่อาจจะดูจากการขนส่งอื่นๆ ที่มีระยะเวลาขนส่งเท่ากันว่าโดยทั่วไปแล้วใช้ระยะเวลาในการขนส่งเท่าใด หากเกินกว่าที่ควรจะเป็นก็ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าอาจจะมีการส่งมอบชักช้า

³³ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 26 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ จนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น

การส่งมอบชักช้า คือ

(๑) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด

(๒) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร ในกรณีที่มิได้ กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ทั้งนี้ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย”

³⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชักช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักช้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

ตามบทบัญญัติมาตรา 27 วรรคสอง ได้กำหนดว่าหากเวลาที่ได้กำหนดให้ส่งมอบของนั้นได้ล่วงพ้นไปแล้วกว่าไม่น้อยสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาในการส่งมอบของ หรือล่วงพ้นไปกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้นหากเป็นกรณีที่ไม่ได้กำหนดระยะเวลาไว้ ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายไปแล้วโดยสิ้นเชิง ผลคือว่า ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งจ่ายค่าสินไหมทดแทนเสมือนกับว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง ในกรณีเช่นนี้ผู้ขนส่งสามารถนำหลักฐานมาแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังไม่ได้สูญหายเพื่อเป็นการหักล้างข้อสันนิษฐานที่ได้กล่าวไว้แล้วตอนต้น

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบว่าได้รับของมาแล้ว ในกรณีนี้ผู้รับตราส่งจะรับของนั้นหรือไม่ก็ได้ หากผู้รับตราส่งมีความประสงค์ที่จะรับของนั้นไว้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี จะต้องคืนสินไหมทดแทนที่ได้จากผู้ขนส่งให้แก่ผู้ขนส่ง ตามบทบัญญัติมาตรา 27 วรรคสาม³⁵ แต่หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ใช้สิทธิของตนตามที่ได้อำนาจไว้ในวรรคสามภายในระยะเวลาสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งการได้ของนั้นมา ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของตามกฎหมายที่ใช้บังคับ ณ สถานที่ที่ของนั้นอยู่ ตามบทบัญญัติมาตรา 27 วรรคสี่

นอกจากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของตนแล้ว ผู้ขนส่งยังจะต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของตัวแทนและลูกจ้างของตนซึ่งถือเป็นความรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่น ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 28 ว่า “ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้น การปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง” ซึ่งคำว่าความเสียหายในที่นี้ อาจตีความได้ว่าความเสียหายนั้น หมายถึงความเสียหายที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี ได้รับเนื่องมาจากการกระทำหรือการงดเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของบุคคลดังกล่าว

3.3.3.2 ข้อยกเว้นความรับผิด

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติฯ แบ่งออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

1) ข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไป

³⁵ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 27 วรรคสาม บัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งได้ของนั้นมาภายหลังเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งประสงค์จะรับของนั้น ให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ให้บุคคลดังกล่าว แล้วแต่กรณี คืนค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ไม่เป็นการดัดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนใน ความสูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือการส่งมอบซ้ำ”

จากบทบัญญัติมาตรา 30³⁶ ได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดไว้โดยผู้ชนส่งอาจจะไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หากผู้ชนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำดังกล่าวนั้นได้เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากเหตุดังต่อไปนี้

(ก) เหตุสุดวิสัย

ในกรณีนี้ร่างพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้ให้ความหมายของคำว่า “เหตุสุดวิสัย” ไว้ว่าหมายถึงอะไร แต่เมื่อพิจารณาถึงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นได้มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 8 ว่า “คำว่า “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น” สำหรับผลพิบัติที่ไม่อาจป้องกันได้ที่นับว่าเป็นเหตุสุดวิสัย เช่น อุทกภัย อัคคีภัย พายุ ไข้ ไข้ เป็นต้น น้ำแห้งก็เป็นเหตุสุดวิสัยได้ ภัยอันเกิดจากราษฎร หรือจากขบถจลาจลภายในประเทศหรือการปล้นสะดม แย่งชิงหรือแม้การถูกขโมยไปโดยผู้ชนส่งได้ใช้ความระมัดระวังป้องกันอย่างสุดความสามารถของตนแล้ว แต่ก็ไม่สามารถป้องกันได้กรณีเหล่านี้ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัย ทั้งนี้ผู้ชนส่งไม่สามารถที่จะนำเหตุสภาพบกพร่องของรถมาเป็นข้ออ้างในการหลุดพ้นจากความรับผิดได้ ตามบทบัญญัติมาตรา 29 เนื่องจากผู้ชนส่งมีหน้าที่ในการตรวจสอบสภาพรถก่อนการใช้งานอยู่แล้วตามปกติประเพณี อีกทั้งไม่สามารถนำมาอ้างเป็นเหตุสุดวิสัยได้เช่นเดียวกัน

(ข) สภาพแห่งของนั่นเอง

กล่าวคือ การที่ของนั้นเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเกิดจากตัวของสินค้านั้นเองโดยที่ไม่ได้เกิดจากเหตุภายนอกหรือเกิดจากปัจจัยอื่นๆแต่อย่างใด เช่น การเน่าเสีย บูด การระเหยกกลายเป็นไอ การบวมสลายโดยตัวของสินค้าเอง หรือลดปริมาณลงตามธรรมชาติ เป็นต้น อย่างเช่นกรณีที่ได้รับจ้างขนน้ำแข็ง แต่ปรากฏว่าวันนั้นอากาศร้อนมากกว่าผิดปกติ ทำให้น้ำแข็งมีการละลายมากกว่าปกติ เป็นต้น แต่หากเป็นกรณีที่มีการตกลงให้ชน

³⁶ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 30 บัญญัติว่า “ผู้ชนส่งไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุดังต่อไปนี้

(๑) เหตุสุดวิสัย

(๒) สภาพแห่งของนั่นเอง

(๓) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือ

(๔) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็น ผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการประมาทเลินเล่อของผู้ชนส่ง หรือบุคคลที่ผู้ชนส่งต้องร่วมรับผิดชอบตาม มาตรา ๒๘”

อาหารโดยใช้รถที่มีการควบคุมความเย็น แต่ปรากฏว่าเครื่องควบคุมความเย็นเกิดชำรุดเป็นเหตุให้สินค้าที่ขนส่งเสียหาย เช่นนี้ ถือเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบจะอ้างเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดไม่ได้

(ค) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด หากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นเป็นผลมาจากการกระทำของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ว่าบุคคลดังกล่าวจะได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม เช่น ผู้รับตราส่งเมื่อได้รับแจ้งแล้วว่าของถึงที่หมายปลายทางแล้ว แต่ไปรับของช้าของจึงเน่าเสียหรือเสื่อมคุณภาพ เป็นต้น

(ง) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทน ลูกจ้าง หรือผู้ขนส่งช่วง

หากการกระทำนั้นเป็นการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ไม่ว่าจะเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งเอง หรือตัวแทน ลูกจ้าง หรือแม้แต่ผู้ขนส่งช่วง เช่นนี้ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด แต่หากการกระทำดังกล่าวนั้นเป็นการกระทำโดยมิชอบหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ตัวแทน ลูกจ้าง หรือผู้ขนส่งช่วง เช่นนี้ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบอยู่

2) ข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีมีความเสี่ยงภัยพิเศษ

นอกจากผู้ขนส่งจะได้รับยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วไปแล้วนั้น ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีที่มีความเสี่ยงภัยพิเศษเกิดขึ้นอีกด้วย ตามบทบัญญัติในมาตรา 31 กล่าวไว้ว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากสภาพ ความเสี่ยงภัยพิเศษ ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสม อันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย

(2) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจนหรือให้ครบถ้วน

(3) การใช้รถที่ไม่มีวัสดุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จัดแจ้งในใบตราส่ง เว้นแต่ ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย

(4) การยกขน การบรรทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(5) การขนส่งของที่ง่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้อง

พิสูจน์ ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษ ที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว หรือ

(6) การรับขนปศุสัตว์โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ ที่พึงกระทำ รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว

จากบทบัญญัติดังกล่าวนี้ ผู้ขนส่งยังคงต้องมีการในการพิสูจน์เพื่อหลุดพ้นจากความรับผิดได้ เมื่อได้พิจารณาประกอบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดนั้นได้บัญญัติไว้เพียงมาตราเดียวเท่านั้น คือมาตรา 616 ซึ่งเป็นข้อยกเว้นโดยทั่วไป ดังนั้น ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ผู้ขนส่งจึงได้รับความคุ้มครองสำหรับข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีพิเศษที่อาจจะเกิดขึ้นได้ระหว่างการขนส่งมากกว่าที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งก็ยังคงต้องพิสูจน์เพื่อให้ได้ประโยชน์จากข้อยกเว้นดังกล่าวนี้

3.3.3.3 การจำกัดความรับผิด

ถึงแม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แต่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็ยังได้กำหนดถึงการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ด้วย ทั้งนี้เพื่อที่จะคุ้มครองผู้ขนส่งให้ไม่ต้องรับผิดเต็มจำนวน ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 34 ว่า “ในกรณีของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน”

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติข้างต้นนี้มีความแตกต่างกันอยู่ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย กับกรณีที่มีการส่งมอบชักช้า กล่าวคือ ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน³⁷ ต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย ส่วนอีกกรณีหนึ่งก็คือ กรณีที่มีการส่งมอบชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน

การที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดให้มีการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายในกรณีที่ของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหายนั้น เนื่องจากหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Right หรือ SDR) เป็นหน่วยเงินตราต่างประเทศไม่ได้เป็นสกุลเงิน

³⁷ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 3 บัญญัติว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงิน ในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ”

ต่างประเทศใดประเทศหนึ่งและไม่ได้ปรากฏเป็นธนบัตรที่หมุนเวียนซื้อขายในตลาดการเงินทั่วไป ดังนั้นการที่ร่างพระราชบัญญัติกำหนดไว้เช่นนี้ก็เพื่อต้องการให้จำนวนในการจำกัดความรับผิดชอบ มีความเสถียรภาพเนื่องจากหน่วยสิทธิพิเศษนี้มักไม่มีความผันผวนของค่าเงินจึงมีความเสถียรภาพกว่าการกำหนดเป็นเงินบาท³⁸

อย่างไรก็ตามการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้นยังมีข้อจำกัดอยู่บางกรณี กล่าวคือ การจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา 34 ที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้นนั้นไม่สามารถใช้ได้กับทุกกรณี ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 35 ว่า “บทบัญญัติในมาตรา 34 มิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่งโดยได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเท่าราคาที่ได้แสดงไว้ในใบตราส่ง หรือตามส่วนที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่กรณี

(2) เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษอันเนื่องจากของนั้นอาจสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่งโดยได้แสดงจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อความเสี่ยงอื่นซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ไม่เกินจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

(3) เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง”

อย่างไรก็ตามหากพิจารณาเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 ว่าถ้าใบตราส่งที่ผู้ขนส่งได้ออกให้แก่ผู้ส่งนั้นได้ระบุถึงการจำกัดความรับผิดชอบไว้ เช่นนี้การระบุดังกล่าวของผู้ขนส่งนั้นเป็นโมฆะไม่สามารถที่จะกระทำได้ ยกเว้นแต่ว่าผู้ส่งจะได้มีการแสดงเจตนาไว้โดยชัดแจ้ง ย่อมถือได้ว่าผู้ส่งได้ยินยอมให้มีการจำกัดความรับผิดชอบหรือสามารถที่จะยกเว้นความรับผิดชอบนั้นได้ตามแต่จะตกลง แต่หากพิจารณาตามร่างพระราชบัญญัติฯ ในบทบัญญัติมาตรา 8 ว่าหากผู้ขนส่งได้กำหนดในใบตราส่งเกี่ยวกับความรับผิดชอบที่มากกว่าที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดไว้ ข้อกำหนดนั้นให้ถือเป็นโมฆะ ถึงแม้ว่าผู้ส่งจะได้ให้ความยินยอมก็ตาม

³⁸ นวลจินดา กุลเจริญ, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ., 186.

3.3.3.4 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

เมื่อผู้ขนส่งเป็นผู้ที่ทำให้สินค้าที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบโดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากเหตุดังกล่าว ซึ่งร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไว้ในมาตรา 32 ว่า “ในกรณีของที่รับขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าวให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาดให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขนและค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนเพิ่มด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วน ให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย”

จากบทบัญญัติดังกล่าว ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไว้สองกรณีคือ

1) กรณีที่ของเสียหาย ในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า ทั้งนี้คำว่า “ราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า” เป็นราคาที่ได้มีการตกลงกันไว้ในตลาดซื้อขาย ซึ่งเป็นการกำหนดรูปแบบของสัญญาให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยที่ราคาในการซื้อขายนั้นจะมีการตกลงกันโดยกระทำการซื้อขายในตลาดที่ถูกจัดตั้งขึ้นเท่านั้น ผู้ซื้อและผู้ขายจะทำการตกลงราคาซื้อขายกันนอกตลาดไม่ได้ และราคาที่ทำการตกลงกันนั้นจะต้องประกาศให้สาธารณชนทราบด้วย³⁹ แต่ถ้าหากว่าไม่มีราคาดังกล่าวก็ให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น กล่าวคือ หากของที่รับขนนั้นเป็นของประเภทเดียวกับที่มีการซื้อขายกันในตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าก็ให้คำนวณตามราคาของตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า แต่หากไม่มีสินค้าประเภทเดียวกันก็ให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าหากว่าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาดในขณะนั้น ก็ให้คำนวณตามราคาแห่งของ ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

³⁹ ฤทัยรัตน์ ดิยะวิชานนท์, ปัญหาการโอนความเสี่ยงภัยตามร่างพระราชบัญญัติสัญญาซื้อขายล่วงหน้า พ.ศ.2546, (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2550), 10-11, อ้างถึงใน นวลจินดา กุลเจริญ, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ., 189.

2) กรณีที่ของสูญหายบางส่วนหรือสิ้นเชิง

ในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขนและค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนให้แก่ผู้ที่มีสิทธิจัดการของ ซึ่งก็คือ ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี ส่วนในกรณีที่ของสูญหายบางส่วน ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขนและค่าภาษีอากรตามส่วนแห่งของที่สูญหายเท่านั้น ทั้งนี้ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดวิธีการคำนวณค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวไว้ในมาตรา 33⁴⁰ โดยได้มีการกำหนดให้มีการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาทตามอัตราแลกเปลี่ยนของประกาศธนาคารแห่งประเทศไทย ซึ่งสามารถคำนวณ ณ เวลาดังต่อไปนี้

(ก) กรณีที่ของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าให้คำนวณ ณ วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(ข) กรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ให้คำนวณ ณ วันที่พ้นกำหนดสามสิบวันนับจากวันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของก็ให้คำนวณ ณ วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับจากวันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

เมื่อพิจารณาถึงร่างพระราชบัญญัติฯ แล้วนั้นไม่ได้บัญญัติในเรื่องดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนไว้แต่อย่างใด การที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องภายใต้ร่างพระราชบัญญัติฯ จะมีสิทธิเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนได้หรือไม่นั้นก็จะเป็นไปตามหลักทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ การที่ผู้ขนส่งทำการตกลงกับผู้ส่งเพื่อรับที่จะขนของจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยผู้ส่งตกลงจะให้ค่าบำเหน็จเป็นการตอบแทนซึ่งจะทำให้สัญญาเกิดขึ้น และผู้ส่งและผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ที่จะต้องตอบแทนซึ่งกันและกันเนื่องจากสัญญารับขนเป็นสัญญาต่างตอบแทน เมื่อของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าถือว่าผู้ขนส่งผิดนัดชำระหนี้และถือว่าผิดสัญญาอีกด้วย ซึ่งในการผิดนัดชำระหนี้ดังกล่าวอาจส่งผลให้ผู้มีสิทธิเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนได้ทั้งกรณีที่เป็นหนี้อื่นเกิดแต่มูลสัญญา และกรณีที่หนี้อื่นเกิดแต่มูลละเมิด

ดังนั้น แม้ร่างพระราชบัญญัติฯ จะไม่ได้บัญญัติถึงเรื่องการเรียกเอาดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นการเฉพาะ หากผู้ใช้สิทธิเรียกร้องประสงค์จะเรียกดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากการที่ของที่รับขนนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ผู้ใช้

⁴⁰ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มาตรา 33 บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาทให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของ การคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๔๐ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย”

สิทธิเรียกร้องดังกล่าวนั้นก็สามารที่จะได้รับดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนตามหลักทั่วไป เช่นเดียวกับผู้มีสิทธิเรียกร้องภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์⁴¹

3.3.4 การรับชดเชยโดยผู้ชนสงหลายคนหลายทอด

หากพิจารณาถึงคำว่าผู้ชนสงหลายคนหลายทอด ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ให้ความหมายไว้ในกรณีที่เป็นผู้ชนสงช่วง ตามคำนิยามในมาตรา 3 โดยให้ความหมายรวมถึงลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ชนสงช่วงและบุคคลอื่นซึ่งผู้ชนสงช่วงได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการรับชดเชยของนั้นด้วย ไม่ว่าจะเป็นการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดก็ตาม

ในการรับชดเชยโดยผู้ชนสงหลายคนหลายทอดนั้น ร่างพระราชบัญญัติได้มีการบัญญัติถึงความรับผิดชอบของผู้ชนสงอื่นหรือผู้ชนสงหลายคนหลายทอดไว้เพียงกรณีเดียวในมาตรา 28 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “ผู้ชนสงต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ชนสงช่วง” ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

จากบทบัญญัติมาตรา 30 (4) ตอนท้ายซึ่งมีถ้อยคำว่า “...บุคคลที่ร่วมรับผิดชอบตามมาตรา 28” เมื่อนำมาพิจารณาประกอบกับบทบัญญัติในมาตรา 28 จึงอาจตีความได้ว่า การที่ผู้ชนสงจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตนรวมทั้งผู้ชนสงช่วง ในกรณีนี้ผู้ชนสงจะต้องรับผิดชอบร่วมกับบุคคลเหล่านั้นซึ่งจะแสดงให้เห็นว่า ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ชนสงรวมทั้งผู้ชนสงช่วงก็ต้องรับผิดชอบด้วยเช่นกัน

นอกจากนั้นแล้ว ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ยังได้มีการบัญญัติความรับผิดชอบของผู้ชนสงในกรณีที่ได้มีการมอบหมายให้บุคคลอื่นทำการชดเชยของนั้นต่อไปในมาตรา 617 และ 618 โดยแยกออกเป็น 2 กรณีดังนี้

- ตามมาตรา 617 บัญญัติว่า “ผู้ชนสงจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชักช้า อันเกิดแต่ความผิดของผู้ชนสงคนอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง” ซึ่งเป็นกรณีการมอบหมายให้บุคคลอื่นทำการชดเชยของต่อไปเพียงทอดเดียว หากพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าใช้ คำว่า “ผู้ชนสงอื่น” และ “บุคคลอื่น” จึงอาจกล่าวได้ว่าบุคคลอื่นนั้นหมายถึงบุคคลที่ไม่ใช่ผู้ชนสงที่ประกอบอาชีพรับชดเชยโดยเรียกค่าระวางพาหนะเป็นปกติธุระก็ได้

⁴¹ นวลจินดา กุลเจริญ, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับชดเชยของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ., 192-195.

- ตามมาตรา 618 บัญญัติว่า “ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันการสูญหาย บุปสลาย หรือส่งชกซ้ำ” กล่าวคือเป็นการขนส่งหลายคนหลายทอดนั่นเอง ในการรับขนหลายคนหลายทอดนั้นจะต้องเป็นรับขนภายใต้สัญญารับขนเพียงฉบับเดียว นั่นคือ ผู้ขนส่งได้ทำสัญญารับขนกับผู้ส่งจากนั้นผู้ขนส่งได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งช่วงเป็นผู้ขนส่งของต่อไปโดยจะเป็นการขนส่งช่วงก็ทอดก็ตาม แต่ผู้ขนส่งช่วงนั้นจะต้องเป็นผู้ขนส่งที่ประกอบอาชีพรับขนโดยเรียกค่าระวางพาหนะเป็นปกติธุระด้วย ดังนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบกับผู้ขนส่งอื่นด้วย โดยการร่วมรับผิดชอบนั้นอาจจะต้องรับผิดชอบกันไปตลอดเส้นทางของการขนส่งอีกทั้งยังเป็นความรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วมตามมาตรา 291 กล่าวคือ ผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชกซ้ำจากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นคนหนึ่งโดยสิ้นเชิงหรือส่วนใดส่วนหนึ่งก็ได้ แต่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นจะต้องผูกพันในการรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนนั้นจนกว่าที่มีสิทธิเรียกร้องจะได้รับชำระค่าสินไหมทดแทนโดยสิ้นเชิง

เมื่อผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องไปแล้ว ผู้ขนส่งรายนั้นสามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยผู้ขนส่งรายอื่นๆ ได้อีก แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าผู้ขนส่งในแต่ละทอดนั้นมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายด้วยหรือไม่ หากมีก็สามารถที่จะเรียกร้องได้ แต่หากไม่มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายก็ไม่สามารถที่จะเรียกร้องเอาได้⁴²

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นทั้งหมดนั้นเป็นหลักในความรับผิด ข้อยกเว้นความรับผิด การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางถนน รวมไปถึงการขนส่งโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งได้พิจารณาประกอบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

⁴² สุธีร์ ศุภนิตย์ วิจิตรา วิเชียรชม และไพฑิต เอกจริยกร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรืองมาตรา เจ้าทรัพย์ เจ้าซื้อ เจ้าจ้างแรงงาน เจ้าจ้างของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ บรรพ 3 มาตรา 537-679, (กรุงเทพฯ: กองทุนศาสตราจารย์ตติ ดิงศกัทธิย์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), 187., อ้างถึงใน นวลจินดา กุลเจริญ, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ., 199.

บทที่ 4

วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.... และกฎหมาย การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศอื่น ๆ

จากที่ได้ทำการศึกษากฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศของอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ หรือ CMR Convention ในบทที่ 2 และศึกษากฎหมายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศของประเทศอินเดีย สาธารณรัฐประชาชนจีน ตลอดจนร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศของไทย ในบทที่ 3 ดังนั้นในบทนี้ผู้เขียนจะได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ถึงกฎหมายดังกล่าว โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ของประเทศไทยเพื่อให้เห็นภาพความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและปัญหาในการปรับใช้กฎหมาย โดยแบ่งหัวข้อการศึกษาออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่ หลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิด การจำกัดความรับผิด และการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด จากหัวข้อดังกล่าวสามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

4.1 หลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

จากการศึกษาค้นคว้าเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้วางหลักเกณฑ์สำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ ตามมาตรา 27 วรรคสองว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของที่รับขนนั้นเกิดสูญหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ของเสียหาย หรือแม้แต่การส่งมอบของชักช้า เนื่องจากการส่งมอบของชักช้านั้นอาจกลายเป็นข้อสันนิษฐานได้ว่าของที่รับขนนั้นสูญหายไปอย่างสิ้นเชิงโดยผลของกฎหมาย

อย่างไรก็ตามข้อสันนิษฐานดังกล่าวนั้นไม่ใช่ข้อสันนิษฐานที่เด็ดขาด หากผู้ขนส่งสามารถนำหลักฐานมาพิสูจน์หักล้างได้ว่าของนั้นยังไม่ได้สูญหายผู้ขนส่งก็อาจจะไม่ต้องรับผิดชอบจากเหตุนี้ก็ได้

นอกจากนั้นแล้ว ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากการกระทำหรือดเว้นกระทำของตัวแทนและลูกจ้างของตน ซึ่งความเสียหายนี้น่าจะเป็นความเสียหายที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีได้รับจากการกระทำหรือดเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของบุคคลดังกล่าว

เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญา CMR จะเห็นว่า ในเรื่องของความรับผิดชอบนั้นได้บัญญัติไว้เป็นหลักเกณฑ์เดียวกับร่างพระราชบัญญัติฯ ซึ่งได้มีการกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือดเว้นการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง และบุคคลอื่นที่ตนได้ใช้บริการในการปฏิบัติกรรับขนนั้นเสมือนกับว่าเป็นการกระทำหรือดเว้นการกระทำของตนเองเมื่อตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นนั้นได้กระทำไปในทางที่จ้าง ซึ่งหากวิเคราะห์ถึงคำว่า “กระทำไปในทางที่จ้าง” นั้น มีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า “การปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา” หรือไม่ ในส่วนนี้ผู้เขียนมีความเห็น

ว่า “กระทำไปในทางที่จ้าง” ก็คือ กรณีที่ลูกจ้างได้กระทำการอันเกี่ยวกับการงานที่จ้างโดย อาจจะมีได้รับคำสั่งให้กระทำโดยตรง แต่ลูกจ้างได้กระทำไปเพื่อรักษาผลประโยชน์ของนายจ้าง ซึ่งก็ย่อมหมายความว่า “การปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา” ตามที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดไว้ในมาตรา 28 นั้นเอง

แต่ทั้งนี้อนุสัญญา CMR ยังได้ระบุเพิ่มเติมอีกว่า หากมีเหตุหลายประการที่ก่อให้เกิด ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเฉพาะในเหตุที่ตนมีส่วนก่อให้เกิด ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าเท่านั้น แต่ร่างพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้กำหนดไว้ จาก หลักการนี้ผู้เขียนเห็นว่าการกำหนดหลักนี้ก็จะเป็นการที่คุ้มครองผู้ขนส่งมากขึ้น เนื่องจากใน บางครั้งผู้ขนส่งก็มิได้มีเจตนาที่จะให้ของที่รับขนนั้นสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า ดังนั้นการที่อนุสัญญา CMR กำหนดไว้เช่นนี้ถือว่าเป็นการบัญญัติไว้ครอบคลุม ซึ่งในบางกรณีผู้ ขนส่งก็ไม่ได้เป็นผู้ที่ขนของนั้นไปตลอดเส้นทางของการขนส่ง การที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ของประเทศ ไทยไม่ได้กำหนดบทบัญญัติในเรื่องนี้ไว้นั้น อาจจะไม่เป็นธรรมกับผู้ขนส่งเท่าที่ควร ซึ่งในการนี้ อาจมองได้หลายความเห็น กล่าวคือ

- ความเห็นที่หนึ่ง อาจมองว่า การที่ผู้ขนส่งเข้าทำสัญญาและตกลงที่จะขนส่ง ของนั้นให้ถึงที่หมาย โดยไม่ว่าผู้ขนส่งนั้นจะมอบหมายต่อให้ผู้ขนส่งช่วง ตัวแทน หรือลูกจ้าง ตาม กฎหมายไทยนั้นกำหนดไว้ว่า ตัวการจะต้องรับผิดชอบในการกระทำที่ตัวแทนได้กระทำไปเสมือนกับ ตัวการเป็นผู้กระทำเอง หรือนายจ้างต้องรับผิดชอบร่วมกับลูกจ้างที่ได้กระทำไปในทางที่จ้าง ดังนั้น หากมองตามความคิดเห็นนี้ ผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดชอบกับตัวแทนหรือลูกจ้างที่ได้กระทำให้ ของสูญหาย หรือเสียหายนั้นไปตลอดเส้นทางของการขนส่ง

- ความเห็นที่สอง อาจมองว่า ถึงแม้ว่าผู้ขนส่งจะเป็นผู้ที่เข้าทำสัญญารับขนกับ ผู้ส่งก็ตาม แต่เมื่อมีการเปลี่ยนผู้รับขนไปก็เหมือนกับเป็นการเปลี่ยนความรับผิดชอบ ผู้ขนส่งที่รับ มอบการรับขนไปก็ต้องดูแลความปลอดภัยในของที่ทำการขนส่ง หากของเกิดความสูญหาย หรือเสียหายขณะที่ตนรับขนก็ต้องรับผิดชอบในส่วนนั้น เช่นเดียวกับผู้ที่ขนส่งที่เข้าทำสัญญาในตอน แรกรับผิดชอบแค่เหตุที่ตนมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเท่านั้น ตาม CMR Convention

จากความคิดเห็นดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นด้วยกับความคิดเห็นที่สอง นอกจากผู้ขนส่งจะต้อง เป็นผู้รับผิดชอบแล้ว แต่ก็ควรที่จะมีกฎหมายรองรับ และถึงแม้ว่าร่างพระราชบัญญัติการรับผิด ของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ จะสามารถนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใน เรื่องของการไล่เบี้ยมาปรับใช้ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ชำระค่าสินไหมทดแทนไปก่อนผู้ขนส่งรายอื่นๆ แต่ก็อาจจะเป็นการยากที่จะต้องมาไล่เบี้ยกันอีกครั้ง แต่ถ้าหากว่ากฎหมายได้บัญญัติไว้เลยผู้ ขนส่งก็จะไม่ต้องรับผิดชอบในส่วนนี้ ซึ่งจะเป็นการลดระยะเวลา ค่าใช้จ่าย ตลอดจนกระบวนการ ทางศาล (หากมี)

นอกจากที่ได้ศึกษาถึงหลักความรับผิดชอบของ CMR Convention แล้วผู้เขียนยังได้ศึกษา เพิ่มเติมเกี่ยวกับหลักความรับผิดชอบของประเทศอินเดีย และสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งหลักความ

รับผิดชอบของผู้ขนส่งของทั้งสองประเทศนั้นก็ไม่มีความแตกต่างกันมากนัก เนื่องจากส่วนใหญ่แล้วหลักความรับผิดชอบก็จะกำหนดไว้เป็นรูปแบบพื้นฐานว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหายหรือเสียหาย ซึ่งกฎหมายของประเทศอินเดียนั้นก็ได้อ้างอิงหลักไว้คล้ายคลึงกับร่างพระราชบัญญัติฯ ของไทย กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าด้วยตลอดไปจนถึงภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ นั่นคือ กฎหมายให้สิทธิผู้ขนส่งในการพิสูจน์ของของที่สูญหายหรือเสียหายว่าเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งหรือไม่ หากไม่ใช้การกระทำของบุคคลดังกล่าวก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

เช่นเดียวกับสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ แต่มีข้อแตกต่างคือ ไม่ได้ระบุไว้ชัดเจนในกรณีที่มีการส่งมอบของช้าช้าว่าจะต้องรับผิดชอบเท่าใด มีเพียงแต่การกำหนดถึงหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องส่งมอบของให้ทันภายในเวลาที่กำหนด หรือภายในระยะเวลาที่สมเหตุสมผลเท่านั้น เช่นนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่า หากไม่ได้มีการกำหนดระยะเวลาไว้แต่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของโดยมีระยะเวลาที่พอสมเหตุสมผลได้ว่า ถึงแม้จะส่งช้านิดหน่อยแต่หากของที่รับขนไม่เสียหายหรือผู้รับตราส่งไม่ได้รับความกระทบกระเทือนจากการที่ผู้ขนส่งส่งมอบของช้าช้าก็ไม่น่าจะมีปัญหาอะไร แต่หากว่าผู้รับตราส่งได้รับผลกระทบจากการกระทำดังกล่าว ผู้ขนส่งอาจต้องมีการชดเชยค่าเสียหายให้กับผู้รับตราส่ง ทั้งนี้เป็นไปตามที่ได้ตกลงกันไว้ระหว่างผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งกับผู้ขนส่ง ดังนั้นจึงไม่ได้กำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการส่งมอบของช้าช้าไว้เป็นการเฉพาะ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า กฎหมายกำหนดว่าผู้ขนส่งมีหน้าที่ส่งมอบของภายในระยะเวลาที่กำหนด หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของภายในระยะเวลาได้จนเป็นเหตุให้ของนั้นเสียหาย จะถือได้ว่าผู้ขนส่งกระทำการผิดสัญญาที่ได้ทำไว้ ดังนั้นผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายตามสัญญา

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาในเรื่องหลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของทางถนน ทุกกฎหมายที่ได้ทำการศึกษาได้กำหนดหลักความรับผิดชอบไว้ในลักษณะเดียวกัน จะมีความแตกต่างกันอยู่บ้างในบางกรณี หากพิจารณาถึงร่างพระราชบัญญัติฯ ของไทยแล้ว ก็ถือได้ว่ามีความสมบูรณ์แล้ว

4.2 ข้อยกเว้นความรับผิด

ถึงแม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้า แต่ผู้ขนส่งอาจจะไม่ต้องรับผิดชอบก็ได้ในบางกรณี จากการศึกษาเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. จะเห็นได้ว่า ได้มีการกำหนดข้อยกเว้นของผู้ขนส่งไว้หลายประการทั้งที่เป็นข้อยกเว้นกรณีโดยทั่วไปและข้อยกเว้นกรณีพิเศษ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติไว้ในลักษณะเดียวกับ CMR Convention กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่ของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบช้าช้า อันเป็นผลมาจากเหตุสุดวิสัยสภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดจากการกระทำโดยผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี นอกจากนี้แล้ว

ยังได้กำหนดถึงข้อยกเว้นกรณีพิเศษ เช่น ผู้ส่งได้ส่งมอบของในสภาพที่หีบห่อบกพร่อง ไม่ทำเครื่องหมายให้ชัดเจน หรือการขนส่งที่ไม่มีผ้าคลุมสินค้า เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งก็ยังคงมีหน้าที่ในการพิสูจน์ความรับผิดชอบของตนเพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิดได้ และ

เมื่อพิจารณาถึงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว พบว่าได้บัญญัติถึงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เช่นกัน แต่เป็นเพียงข้อยกเว้นในลักษณะทั่วไปเท่านั้น ไม่ได้กำหนดถึงข้อยกเว้นในกรณีพิเศษ ดังนั้น ตามร่างพระราชบัญญัติผู้ขนส่งจึงได้รับความคุ้มครองในการได้รับข้อยกเว้นบางประการที่อาจเกิดขึ้นได้ในระหว่างการขนส่งโดยที่ไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งมากกว่าที่ได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งก็ยังคงมีภาระการพิสูจน์ในบางกรณีเพื่อให้ได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นนั้น

นอกจากนั้นแล้ว กฎหมายของประเทศอินเดียและสาธารณรัฐประชาชนจีนก็ยังได้กำหนดถึงข้อยกเว้นของผู้ขนส่งไว้ หากแต่บัญญัติไว้เพียงแค่ข้อยกเว้นในลักษณะทั่วไปเท่านั้น แต่ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายของประเทศอินเดีย ส่วนใหญ่จะเน้นไปในทางเรื่องของการเมือง การเกิดจลาจล สงครามกลางเมือง หรือคำสั่งห้ามกระทำของรัฐบาล เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบกับร่างพระราชบัญญัติฯ ของไทยแล้ว พบว่ากฎหมายของประเทศอินเดียมีการระบุถึงข้อยกเว้นลักษณะทางการเมืองไว้อย่างชัดเจน แต่ร่างพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ หากของที่รับขนเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า โดยเป็นเหตุมาจากเหตุการณ์ทางการเมือง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดหรือไม่ เมื่อพิจารณาถึงข้อยกเว้นตามร่างพระราชบัญญัติฯ ได้ระบุไว้เพียงแต่เหตุสุดวิสัยเท่านั้น ซึ่งจะต้องนำมาตีความว่า การที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าจากเหตุทางการเมืองนั้นเข้าข้อยกเว้นเป็นเหตุสุดวิสัยหรือไม่ เช่นนี้ จะทำให้เกิดความยุ่งยากในการตีความ หากตีความได้เป็นคุณ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด แต่หากตีความออกมาแล้วเป็นโทษ ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบอยู่ดี ดังนั้น หากร่างพระราชบัญญัติฯ ได้มีการกำหนดข้อยกเว้นที่เกี่ยวกับเหตุการณ์ทางการเมืองไว้เป็นการเฉพาะเช่นเดียวกับประเทศอินเดีย ก็จะทำให้ผู้ขนส่งได้รับความคุ้มครองมากขึ้น อีกทั้งร่างพระราชบัญญัติฯ ก็จะมีคุณสมบัติมากขึ้นด้วยเช่นกัน

ในส่วนของสาธารณรัฐประชาชนจีนก็ได้บัญญัติไว้ลักษณะเดียวกับร่างพระราชบัญญัติฯ ของไทย อย่างไรก็ตามไม่ว่าจะเป็นกฎหมายของประเทศใด ผู้ขนส่งก็ต้องมีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์เพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความผิดนั้นๆ ดังนั้นจากการศึกษาพบว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. นั้นได้มีการบัญญัติถึงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ครอบคลุมแล้ว

จากการศึกษายังมีประเด็นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติมอีกว่า หากสินค้านั้นเป็นสินค้าที่มีค่าสินค้าเน่าเสียง่าย และสินค้าอันตราย เช่นนี้ จะพบว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ไม่ได้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งแยกตามประเภทของสินค้าไว้ จึงอาจวิเคราะห์ข้อยกเว้นความรับผิดไว้ดังนี้

- กรณีของที่รับขนนั้นเป็นของที่มีค่า

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่ผู้ส่งไม่ได้แจ้งราคาของหรือสภาพแห่งของให้ทราบ หากของนั้นเป็นของที่มีค่า เช่น เงิน ตัวเงิน อัญมณี ฯลฯ แต่หากมีการแจ้งราคานั้นแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพียงราคาที่แจ้งไว้เท่านั้น แม้ว่าราคาของนั้นจะมากกว่าราคาที่แจ้งไว้ก็ตาม ซึ่งข้อยกเว้นนี้เป็นการพิจารณาจากสภาพแห่งของที่ขนส่งและพฤติกรรมของผู้ขนส่ง หากของที่รับขนนั้นโดยสภาพเป็นของที่มีราคาแพง ผู้ส่งก็มีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งราคาหรือสภาพแห่งของนั้นให้ผู้ขนส่งทราบเพื่อประโยชน์ในการที่ผู้ขนส่งจะได้ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ และผู้ขนส่งอาจคิดค่าระวางพาหนะเพิ่มขึ้นด้วย และหากผู้ส่งแจ้งราคาแก่ผู้ขนส่งต่ำกว่าความเป็นจริง ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบไม่เกินราคาที่แจ้งไว้ แต่หากผู้ส่งได้แจ้งราคาสูงกว่าความเป็นจริง ผู้ขนส่งก็จะรับผิดชอบไม่เกินราคาจริงนั้น ทั้งนี้ หากผู้ส่งไม่ได้แจ้งราคาหรือสภาพแห่งของที่มีค่านั้นไว้แก่ผู้ขนส่ง ต่อมาเกิดการสูญหายหรือเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

แต่หากพิจารณาถึงร่างพระราชบัญญัติฯ ได้มีการกำหนดไว้โดยให้ผู้ส่งสามารถที่จะแสดงราคาแห่งของไว้ในใบตราส่งได้ ซึ่งราคาของที่แสดงไว้นี้จะทำให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพียงเท่าราคาที่ได้แสดงไว้ในใบตราส่งหรือตามส่วนแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายเท่านั้น ทั้งนี้ราคาของที่แสดงนี้อาจจะมีราคาที่สูงกว่าจำนวนเงินที่ร่างพระราชบัญญัติฯ กำหนดให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดชอบก็ได้ แสดงว่าหากผู้ขนส่งไม่ได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบในการที่ของนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แต่จะรับผิดชอบเพียงจำนวนที่ร่างพระราชบัญญัติฯ จำกัดความรับผิดชอบไว้เท่านั้น ซึ่งก็จะรับผิดชอบในลักษณะเดียวกับการขนส่งของที่มีราคาปกติทั่วไป ซึ่งแตกต่างจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่กำหนดให้การที่ผู้ขนส่งไม่ได้แจ้งราคาของมีค่าไว้ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้ ผู้เขียนมีเห็นด้วยกับการที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดไว้เช่นนั้น เนื่องจากอาจจะต้องการให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในการที่ของนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าในทุกกรณี เว้นแต่กรณีที่กำหนดไว้อย่างชัดเจนให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ

- กรณีของที่รับขนนั้นเป็นของที่เน่าเสียง่าย

ตามร่างพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้กำหนดไว้เป็นการเฉพาะว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหรือไม่หากของที่รับขนนั้นเป็นของที่เน่าเสียง่าย แต่อย่างไรก็ตามถ้าเป็นของที่เน่าเสียง่าย ก็ย่อมที่จะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการขนส่ง ดังนั้น ผู้ส่งจะต้องแจ้งลักษณะแห่งของไว้ในใบตราส่ง ซึ่งหากได้แจ้งไว้แล้วแต่ของเกิดการเสียหายจากการขนส่ง เช่นนี้ ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบ แต่หากไม่ได้แจ้งไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ไม่ควรต้องรับผิดชอบ แต่หากพิจารณาถึงข้อยกเว้นความรับผิดชอบในลักษณะทั่วไปของผู้ขนส่งว่าไม่ต้องรับผิดชอบ หากของที่ขนส่งเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเกิดขึ้นจากตัวของของนั่นเอง กล่าวคือ เกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองไม่ได้เกิดจากเหตุภายนอก อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าการที่ของเสียหายเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเอง หรือเสื่อมสภาพลงตามธรรมชาติ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวมีลักษณะเดียวกับ CMR

Convention แต่ทั้งนี้ก็ไม่ได้บัญญัติถึงความรับผิดชอบไว้ชัดเจน แต่หากจะนำบทบัญญัติดังกล่าวมาปรับใช้ในลักษณะเช่นนี้ จะเป็นการยุ่งยากเนื่องจากต้องตีความและต้องพิสูจน์ว่าการเสียหายของสินค้าเกิดขึ้นเองตามสภาพธรรมชาติหรือไม่ ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติฯ ควรจะบัญญัติถึงเรื่องความรับผิดชอบและข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่รับขนนั้น เป็นของที่เน่าเสียง่ายไว้เป็นการเฉพาะ

- กรณีของที่รับขนนั้นเป็นของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย

ตามร่างพระราชบัญญัติฯ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่ผู้ส่งไม่ได้แจ้งถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังแก่ผู้ขนส่งทราบ แต่ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็น ทั้งนี้ข้อที่ต้องพิจารณาคือ บทบัญญัติในมาตรา 22 วรรคสองและมาตรา 21 วรรคสองนั้นได้มีการบัญญัติไว้คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ มาตรา 21 วรรคสองได้กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี หากผู้ส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ ส่วนในมาตรา 22 วรรคสองได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์จากผู้ส่ง หากผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง ซึ่งอาจตีความได้ว่าการที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพแห่งของดังกล่าวก็เนื่องมาจากผู้ส่งมิได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ขนส่งจึงมีสิทธิที่จะได้รับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์จากผู้ส่งซึ่งก็คือกรณีตามมาตรา 21 วรรคสองนั่นเอง ดังนั้น บทบัญญัติในส่วนนี้จึงอาจมีความซ้ำซ้อนกันและอาจทำให้เกิดความสับสนได้

4.3 การจำกัดความรับผิด

ในเรื่องของการจำกัดความรับผิดนั้นร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดไว้ก็เพื่อที่จะคุ้มครองผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเต็มจำนวน โดยกำหนดไว้ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดไม่เกิน 8.33 SDR ต่อน้ำหนักของทั้งหมดที่สูญหายหรือเสียหาย ในกรณีที่ของได้เกิดการสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือหากเป็นกรณีที่มีการส่งมอบชักช้า ก็ให้จำกัดความรับผิดไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมในการรับขน จากการศึกษาพบว่าบทบัญญัติดังกล่าวนี้ได้บัญญัติไว้เหมือนกับ CMR Convention

ทั้งนี้ CMR Convention ได้มีการบัญญัติเพิ่มกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิงนั้น ให้ผู้ขนส่งจะต้องคืนค่าธรรมเนียมในการรับขน ค่าภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆที่เกี่ยวกับการขนส่งเต็มตามจำนวนด้วย หากเป็นการสูญหายบางส่วนก็ให้คืนตามส่วนของที่สูญหาย แต่อย่างไรก็ตามเงินคืนดังกล่าวจะต้องไม่มากไปกว่าค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี บทบัญญัติดังกล่าวร่างพระราชบัญญัติฯ ของไทยไม่ได้มีการกำหนดไว้ว่าผู้ขนส่งจะต้องคืนค่าธรรมเนียมต่าง ๆ หากพิจารณาแล้วจะพบว่า ถึงแม้ร่างพระราชบัญญัติฯ จะไม่ได้

กำหนดไว้ก็ไม่น่าจะเป็นปัญหา เพราะอย่างไรผู้ขนส่งก็ต้องถูกจำกัดความรับผิดเท่าที่ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน หรือ จากการคำนวณความเสียหายต่อกิลกรัมอยู่ดี อีกทั้ง ถึงแม้ว่า CMR Convention จะได้บัญญัติให้คืนค่าธรรมเนียมต่างๆ แต่ก็ยังมีการจำกัดว่าต้องไม่มากไปกว่าค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งจะต้องจ่าย ดังนั้น แม้ร่างพระราชบัญญัติจะไม่ได้กำหนดไว้ก็ไม่มีผลกระทบต่อการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

นอกจากนี้แล้ว ยังมีข้อยกเว้นที่ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างสิทธิในการจำกัดความรับผิด กล่าวคือ หากเป็นกรณีที่ผู้ส่งได้แจ้งราคาของหรือแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่ง ก่อนที่ผู้ขนส่งจะรับมอบของ หรือเป็นการกระทำโดยเจตนาของผู้ขนส่ง ตัวแทนหรือลูกจ้าง ซึ่งเป็นการบัญญัติไว้เช่นเดียวกับ CMR Convention เนื่องจากการควบคุมการกระทำของผู้ขนส่งที่มีเจตนาทุจริตต่อการส่งมอบของนั้น และได้ไม่อ้างถึงสิทธิที่ตนจะได้รับในการจำกัดความรับผิดมากจนเกินไป ซึ่งเป็นการบัญญัติไว้ครอบคลุมแล้ว อย่างไรก็ตามหากพิจารณาถึงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถที่จะตกลงการจำกัดความรับผิดเป็นอย่างอื่นได้หากผู้ส่งได้มีการแสดงเจตนาไว้โดยชัดแจ้งตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง แต่เมื่อพิจารณาถึงร่างพระราชบัญญัติฯ การใดที่กำหนดความรับผิดไว้ในใบตราส่งมากกว่าที่ร่างพระราชบัญญัติกำหนด การนั้นเป็นโมฆะ ถึงแม้ว่าผู้ส่งจะได้ยินยอมก็ตาม ซึ่งการที่ได้บัญญัติไว้เช่นนี้ก็เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมากกว่าในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพราะการที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติไว้เช่นนั้นอาจจะทำให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเสียเปรียบ เนื่องจากผู้ขนส่งอาจจะใช้ช่องว่างในส่วนนี้ กำหนดความรับผิดของตนให้น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด หรืออาจจะจำกัดความรับผิดของตนให้มากกว่าที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ซึ่งจะทำให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเสียเปรียบจากการกระทำดังกล่าวของผู้ขนส่งได้

ทั้งนี้ จากการที่ได้ศึกษาเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น กฎหมายของประเทศอินเดีย และสาธารณรัฐประชาชนจีนไม่ได้บัญญัติไว้

4.4 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

จากการศึกษาในเรื่องของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ตามร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดให้คำนวณค่าสินไหมทดแทนกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหาย โดยคำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาซื้อขายสินค้าล่วงหน้าก็ให้คำนวณตามราคาตลาด แต่ถ้าหากว่าไม่มีราคาทั้งสองก็ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งรับมอบของ โดยหลักการคำนวณค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวนี้ใช้หลักในการคำนวณเดียวกับที่ CMR Convention ได้บัญญัติไว้ แต่ CMR Convention ได้บัญญัติเพิ่มว่าการชดใช้ค่าสินไหมดังกล่าวหลังจากคำนวณจำนวนเงินออกมาได้แล้วจะต้องไม่เกินจำนวนเงินที่ได้จำกัดความรับผิดไว้ การบัญญัติไว้เช่นนี้ก็เพื่อคุ้มครองผู้ขนส่งกรณีทีราคานั้นมีราคาเพิ่มขึ้นจากเดิมไปมากจะทำให้ผู้ขนส่งรับผิดมากกว่าที่ควร

นอกจากนั้นแล้ว CMR Convention ยังได้มีการกำหนดถึงการที่ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกดอกเบียจากค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวด้วย เนื่องจาก การที่ผู้รับตราส่งได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้ขนส่งนั้นก็ถือว่าได้รับความเสียหายมากพอแล้ว นอกจากค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวที่ผู้ขนส่งจะต้องชำระแก่ผู้รับตราส่งแล้ว หากผู้ขนส่งผิดเงื่อนไขไม่ยอมชำระค่าสินไหมทดแทนนั้น ก็จะเป็นการทำให้ผู้รับตราส่งได้รับความเสียหายมากขึ้นกว่าเดิม ดังนั้น CMR Convention จึงได้บัญญัติให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกดอกเบียจากผู้ขนส่งได้ ซึ่งจะเป็นการคุ้มครองผู้รับตราส่งมากขึ้น

เมื่อพิจารณาถึงร่างพระราชบัญญัติฯ แล้ว ไม่ได้มีการบัญญัติในเรื่องดอกเบียสำหรับผู้รับตราส่งค่าสินไหมทดแทนไว้อย่างใด การที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องภายใต้ร่างพระราชบัญญัติฯ จะมีสิทธิเรียกเอาดอกเบียจากค่าสินไหมทดแทนได้หรือไม่นั้นก็จะเป็นไปตามหลักทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกับการรับขนภายใต้กฎหมายฉบับอื่น เช่นนี้ การขนส่งทางถนนภายใต้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นการขนส่งระหว่างประเทศ หากการที่ประเทศไทยได้มีการร่างพระราชบัญญัติขึ้นมา ก็เพื่อสนับสนุนการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ดังนั้นกฎหมายที่รองรับควรจะต้องเป็นกฎหมายที่สามารถบังคับใช้กับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศได้เลย ไม่จำเป็นต้องนำกฎหมายในบทบัญญัติทั่วไปมาปรับใช้

นอกจากนั้นแล้ว กฎหมายว่าด้วยสัญญาของสาธารณรัฐประชาชนจีน ก็ได้บัญญัติถึงการชดเชยค่าสินไหมค่าสินไหมทดแทนของผู้ขนส่งเอาไว้ในลักษณะเช่นเดียวกับร่างพระราชบัญญัติฯ ของไทย แต่จะเป็นการกำหนดข้อตกลงโดยให้เป็นไปตามที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญา แต่หากไม่ได้ตกลงกันไว้ก็ให้เป็นไปตามราคาตลาดในเวลาและสถานที่ที่ของได้ถูกส่งมอบหรือในเวลาหรือสถานที่ของควรจะถูกส่ง อีกทั้งระบุเพิ่มเติมด้วยว่าหากรัฐบาลได้กำหนดค่าสูงสุดไว้ก็ให้เป็นไปตามนั้น หากพิจารณาประกอบกับร่างพระราชบัญญัติฯ ของไทย จะพบว่าการที่ให้ผู้ขนส่งตกลงกันเองกับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง อาจจะเป็นการเอาเปรียบกันไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง เช่น ตกลงให้ผู้ขนส่งชดเชยค่าสินไหมทดแทนเป็นแบบเหมาจ่าย แต่หากความเสียหายไม่ถึงราคาตามที่ตกลงกันไว้ เช่นนี้ ผู้ขนส่งก็ต้องชำระค่าสินไหมในราคาที่มากกว่าที่จะต้องรับผิดชอบ ดังนั้นแล้วการที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดให้การคำนวณค่าสินไหมทดแทนเป็นไปตามราคาตลาดนั้นถือเป็นการคุ้มครองผู้ขนส่งอีกทางหนึ่งด้วย

4.5 การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

เมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฯ ได้มีการบัญญัติถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นหรือผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดไว้เพียงแค่ว่ามาตราเดียว คือมาตรา 28 กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบร่วมกับลูกจ้าง ตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง เมื่อพิจารณาถึง CMR Convention ปรากฏว่ามีหลักเกณฑ์ที่ต้องพิจารณา คือ ตามอนุสัญญาผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงจะต้องรับผิดชอบกันตลอดเส้นทางไม่ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกชำนั้นจะเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใดก็ตาม ซึ่งเป็นความผิดในลักษณะเดียวกับที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618

เนื่องจากจะเป็นการคุ้มครองผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมากกว่า เพราะการที่จะพิสูจน์ว่าของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้านั้นเกิดขึ้นในช่วงใดเป็นสิ่งที่ยาก เพิ่มภาระการพิสูจน์ให้กับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ดังนั้นร่างพระราชบัญญัติควรกำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบร่วมกับผู้ขนส่งช่วงไป ตลอดเส้นทางการขนส่ง

ในเรื่องการดำเนินคดีกับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด อนุสัญญาได้กำหนดให้ดำเนินคดีกับผู้ขนส่งคนแรกและคนสุดท้าย หรือผู้ขนส่งที่อยู่ในช่วงการเกิดความสูญหายหรือเสียหาย แต่หากร่างพระราชบัญญัติได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ขนส่งช่วงตลอดเส้นทางการขนส่ง ก็ควรจะมีการบัญญัติเพิ่มเติมโดยให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องสามารถที่จะดำเนินคดีได้กับผู้ขนส่งคนใดก็ได้โดยที่ไม่ได้จำกัดอยู่ที่ผู้ขนส่งหรือคนสุดท้าย หรือผู้ขนส่งที่อยู่ในช่วงการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า

เมื่อผู้ขนส่งได้มีการชำระค่าสินไหมทดแทน ไปก่อนผู้ขนส่งคนอื่น ๆ แล้วก็ควรที่จะมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งเหล่านั้น ดังนั้น CMR Convention จึงได้กำหนดให้ในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเองสามารถที่จะตกลงถึงสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบเป็นอย่างอื่นนอกจากที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ ซึ่งหลักในอนุสัญญามีลักษณะเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องนี้ กล่าวคือ แม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องร่วมกันรับผิดชอบตลอดเส้นทาง แต่ระหว่างกันนั้นผู้ขนส่งที่ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องไปก็มีสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งที่ก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า และหากผู้ขนส่งที่ได้ใช้ค่าสินไหมไปนั้นมีส่วนก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้าด้วย ผู้ขนส่งคนดังกล่าวก็ต้องรับผิดชอบตามส่วนแห่งค่าสินไหมนั้นได้ เฉพาะส่วนที่บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเท่านั้น

นอกจากเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้กำหนดไว้แล้ว เมื่อพิจารณาแล้ว มีข้อสงสัยว่าร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวนี้ให้ใช้บังคับแต่เฉพาะการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศอย่างเดียวหรือไม่ หากเป็นการรับขนของทางถนนภายในประเทศ จะสามารถนำร่างพระราชบัญญัติฯ มาปรับใช้ได้หรือไม่ หรือต้องเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในหลักของสัญญารับขน

จากที่ได้กล่าวไปแล้วว่า การรับขนของในปัจจุบันนี้มีความสลับซับซ้อนมากขึ้นหากนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาบังคับใช้อาจจะไม่เหมาะสม อีกทั้ง ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ข้อยกเว้นความรับผิดไว้มากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนั้น หากนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาบังคับใช้กับการรับขนภายในประเทศ จะทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบมากกว่า เช่นนี้ เพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้ขนส่งภายในประเทศ ร่างพระราชบัญญัติควรเปิดช่องให้ผู้สัญญาสามารถที่จะตกลงกันเองได้ ว่าให้ใช้ร่างพระราชบัญญัตินี้บังคับ เช่นเดียวกับที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 4 วรรคสอง ว่า “การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม”

จากการวิเคราะห์ทำให้ทราบได้เบื้องต้นว่าผู้ขนส่งนั้นจะต้องรับผิดชอบในกรณีใดบ้าง สิ่งที่ผู้ขนส่งจะต้องกระทำและดำเนินการให้ถูกต้อง ตลอดจนสิทธิหน้าที่ของตนที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งนั้นไปตลอดเส้นทาง ซึ่งจะทำให้ผู้ขนส่งใช้ความระมัดระวังในการขนส่ง เนื่องจากจะไม่ได้ต้องรับผิดชอบจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าจากการกระทำของตน ลูกจ้าง หรือตัวแทนของตนด้วย อีกทั้ง ทำให้ทราบถึงความไม่ชัดเจนของร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ... ทั้งนี้ เพื่อหาแนวทางในการแก้ไข เพิ่มเติม ให้ร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น



บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในรายละเอียดในแต่ละบทก่อนๆ เกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ จะเห็นได้ว่า การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นถือได้ว่ามีความสำคัญและมีบทบาทต่อการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่ค่อนข้างจะสะดวก อีกทั้งยังเป็นการขนส่งที่ใช้ต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ในปัจจุบันการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นได้มีการพัฒนามากยิ่งขึ้นดังจะเห็นได้ว่า มีการให้ความสำคัญกับเสรีภาพในการผ่านแดน หรือหลักอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งหลักกฎหมายต่างๆ เหล่านี้จะนำไปสู่ความตกลงระหว่างประเทศทางด้านการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่สำคัญ คือ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road 1956 หรือ CMR Convention) ซึ่งเป็นอนุสัญญานับแรกที่กำหนดถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่เป็นภาคีตามอนุสัญญานับนี้และเพื่อให้มีหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

จากการศึกษาจะเห็นได้ว่า การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในประเทศไทยนั้นกฎหมายที่กำหนดถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบผู้ขนส่งในสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ นั้นคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับขนของ ซึ่งเป็นหลักทั่วไปในการรับขนของทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ยกเว้นการรับขนของทางทะเลและทางรถไฟซึ่งมีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแล้ว แต่ทั้งนี้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เมื่อนำมาปรับใช้กับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศจะพบว่าไม่เหมาะสมเท่าใดนัก เนื่องจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศจะต้องมีนิติสัมพันธ์กับประเทศอื่นๆ ด้วย จึงทำให้มีความซับซ้อนมากกว่าการรับขนของภายในประเทศ

ดังนั้น ประเทศไทยจึงได้มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ขึ้น เพื่อนำมาบังคับใช้กับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เมื่อร่างพระราชบัญญัติฯ มีผลบังคับใช้ก็ย่อมจะส่งผลกระทบต่อผู้ขนส่งในกรณีที่มีภาระหน้าที่มากขึ้น อีกทั้งก็จะได้รับความคุ้มครองจากร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มากขึ้นตามไปด้วย อย่างไรก็ตามจากการศึกษาร่างพระราชบัญญัติฯ ซึ่งได้มีการนำ CMR Convention พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ค.ศ. 2007 ของประเทศอินเดีย กฎหมายว่าด้วยสัญญาของสาธารณรัฐประชาชนจีน

ค.ศ. 1999 รวมทั้งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 รับชนของ มาประกอบพิจารณาเห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติฯ ยังมีบางประเด็นที่ยังไม่ชัดเจน หรือเป็นประเด็นสำคัญแต่ไม่ได้บัญญัติไว้ ดังนี้

1) ในกรณีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งช่วง ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้บัญญัติไว้ว่าให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่งช่วง แต่ไม่ได้บัญญัติว่าผู้ขนส่งช่วงจะต้องร่วมรับผิดชอบหรือไม่ ดังนี้ จะต้องมีการพิจารณาประกอบกับคำว่า “บุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบตามมาตรา 28” ซึ่งเป็น ถ้อยคำในมาตรา 30 (4) จึงจะเกิดความเข้าใจว่าผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งช่วง แสดงว่าผู้ขนส่งช่วงก็ต้องรับผิดชอบด้วยนั่นเอง บทบัญญัติลักษณะเช่นนี้ต้องอาศัยการตีความทั้งสองมาตราจึงจะสามารถเข้าใจได้

2) ดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทน ร่างพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ แต่ CMR Convention ได้มีการบัญญัติให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนได้ในอัตราร้อยละ 5 ต่อปี แต่ตามหลักในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายก็เปรียบได้กับการชำระเงินจำนวนหนึ่งซึ่งก็ถือว่าเป็นหนี้เงิน โดยอาจเรียกดอกเบี้ยระหว่างผิดนัดได้ในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี ดังนั้นหากผู้มีสิทธิเรียกร้องตามร่างพระราชบัญญัติฯ สามารถได้รับดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนตามหลักทั่วไปได้

3) ความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ร่างพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้บัญญัติถึงความรับผิดชอบในระหว่างกันของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดเอาไว้ว่าการรับผิดชอบร่วมกันของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงจะมีลักษณะอย่างไร ใน CMR Convention และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้บัญญัติไว้ในลักษณะเดียวกันว่าผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงจะต้องร่วมกันรับผิดชอบไปตลอดเส้นทาง การขนส่ง ส่วนตัวผู้เขียนเห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติฯ ควรจะมีการบัญญัติให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบกับผู้ขนส่งช่วงไปตลอดเส้นทางเพื่อจะได้เป็นการคุ้มครองผู้ส่งและผู้รับตราส่ง ถ้าหากบัญญัติให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเฉพาะช่วงที่ตนก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าจะเป็นการเพิ่มภาระการพิสูจน์ให้กับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เนื่องจากการพิสูจน์นั้นเป็นการยากเพราะไม่ทราบแน่ชัดว่าของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าขึ้นอยู่ในช่วงใด

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งก็ยังคงได้รับความคุ้มครองมีสิทธิอ้างข้อยกเว้นความรับผิดชอบของตน อีกทั้งยังสามารถที่จะจำกัดความรับผิดชอบของตนได้อีกด้วย แต่อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งก็ยังคงจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีอยู่ดี ดังนั้น ผู้ขนส่งจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในกระบวนการรับขนของให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งนี้เพื่อลดคดีความ หรือการเรียกร้องต่างๆจากผู้มีสิทธิเรียกร้อง และเพื่อเป็นการเพิ่มศักยภาพในธุรกิจการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทย

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากประเด็นปัญหาในกรณีที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้บัญญัติถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่ชัดเจน ซึ่งอาจเกิดปัญหาขึ้นได้ จึงจำเป็นที่จะต้องมีการปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติฯ มีความชัดเจนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ดังข้อเสนอแนะต่อไปนี้

1) เพื่อความเป็นธรรมกับผู้ขนส่งที่รับขนของภายในประเทศ ร่างพระราชบัญญัติฯ ควรบัญญัติเปิดช่องให้ผู้สัญญาสามารถที่จะตกลงกันเองได้ว่าให้ใช้ร่างพระราชบัญญัติฯ นี้บังคับโดยอนุโลม กับการรับขนของทางถนนภายในประเทศ

2) เพื่อความชัดเจนในการที่ผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งช่วง ร่างพระราชบัญญัติฯ ควรจะมีการบัญญัติให้ชัดเจนว่าผู้ขนส่งจะต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบ ชักช้าอันเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งช่วงเพื่อให้สามารถเข้าใจได้ว่าผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วงจะต้องรับผิดชอบกันโดยไม่ต้องอาศัยบทบัญญัติในมาตราอื่น ๆ มาใช้ในการตีความอีก

3) กรณีที่ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้บัญญัติในมาตรา 22 วรรคสอง และมาตรา 21 วรรคสองในลักษณะเดียวกัน แม้จะใช้ถ้อยคำไม่เหมือนกันแต่ก็สามารถตีความได้เช่นเดียวกัน ดังนั้นบทบัญญัติในส่วนนี้จึงมีความซับซ้อนและจะทำให้เกิดความสับสนได้ จึงควรตัดบทบัญญัติในมาตรา 22 วรรคสองออก เนื่องจากได้มีการบัญญัติถึงสิทธิของผู้ขนส่งในการได้รับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนถ่ายของลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ไว้ชัดเจนแล้ว ตามบทบัญญัติในมาตรา 21 วรรคสอง

4) เพื่อความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นในหลักข้อยกเว้นความรับผิด ร่างพระราชบัญญัติฯ ควรบัญญัติเพิ่มเติมให้ผู้ขนส่งได้รับยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีของที่รับขนเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบ ชักช้า อันเกิดจากเหตุการณ์ทางการเมืองไว้เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้เพื่อจะได้ไม่ต้องตีความข้อยกเว้นว่าเหตุการณ์ทางการเมืองดังกล่าวนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือไม่

5) ในเรื่องความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้น ร่างพระราชบัญญัติฯ ควรบัญญัติให้ผู้ขนส่งช่วงจะต้องรับผิดชอบกับผู้ขนส่งไปตลอดเส้นทางไม่ใช่ว่ารับผิดชอบเฉพาะช่วงที่ตนได้รับมอบหมายเท่านั้น เพื่อจะได้ให้ความคุ้มครองกับผู้ส่งและผู้รับตราส่งมากขึ้นอีกด้วย

6) ควรจะนำกฎหมายภายใน นั่นก็คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้บ้างในบางกรณี หากบทบัญญัติใดที่ไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้ และร่างพระราชบัญญัติฯ ไม่ได้กำหนดไว้ ก็ควรจะมีการบัญญัติเพิ่มเติม เนื่องจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บางมาตรา อาจไม่เหมาะสมกับการนำมาปรับใช้สำหรับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

7) จัดให้มีการอบรมทางด้านวิชาการเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และข้อกำหนดต่างๆ ที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้รับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งได้ทราบและมีความเข้าใจมากขึ้นในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. โดยชัดเจน

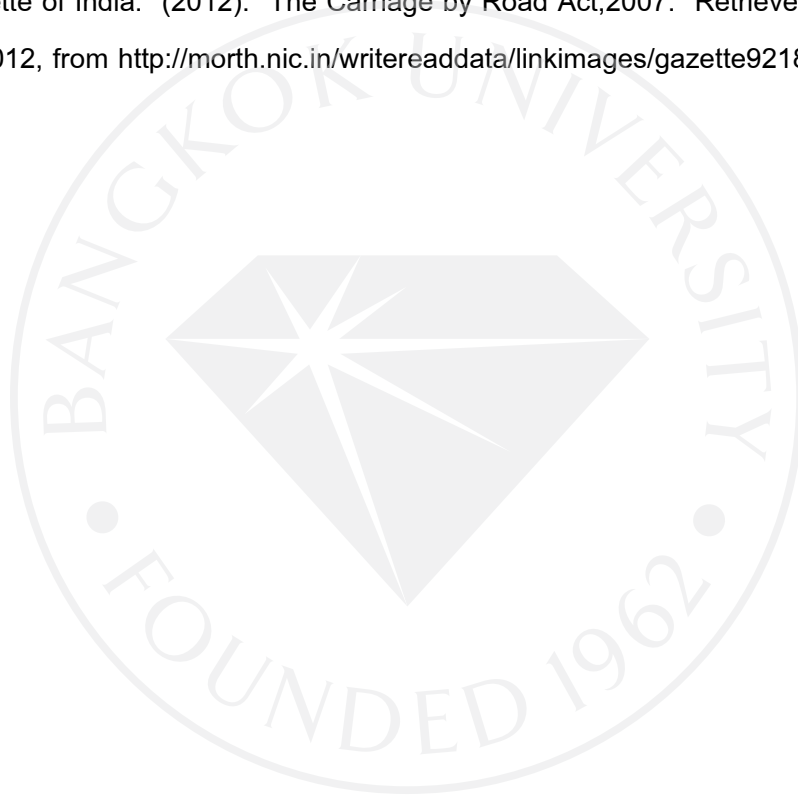
8) ควรให้ความสำคัญกับธุรกิจการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมากขึ้น เช่น ควบคุมจุดผ่อนปรนให้มีความเป็นมาตรฐานเดียวกัน เป็นต้น เนื่องจากประเทศไทยมีอาณาเขตติดกับประเทศเพื่อนบ้านอยู่หลายประเทศ การขนส่งทางถนนถือว่าเป็นวิธีในการสร้างไมตรีจิตทางหนึ่ง อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มศักยภาพทางด้านการขนส่งที่ง่ายและสะดวกกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ยิ่งไปกว่านั้นเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งของไทยให้มีความเป็นสากลมากขึ้น



บรรณานุกรม

- กมล สนธิเกษตริน. (2537). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้าง ทำของ และรับขน. (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ.
- กรมการขนส่งทางบกคลังปัญญาไทย. (2555). วิวัฒนาการของการขนส่งทางบก. ค้นเมื่อ 4 เมษายน 2555, จาก <http://www.panyathai.or.th/wiki/index.php/%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%82%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9A%E0%B8%81>.
- คำนาย อภิปรัชญาสกุล. (2551). การจัดการขนส่ง. กรุงเทพฯ: โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับ ลิซซิ่ง
- ธนสรรค์ แขวงโสภา. (2537). การขนส่งทั่วไป. (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: เอดิชั่น
- เพรส โปรดัคส์.
- นวลจินดา กุลเจริญ. (2553). วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร และ นิรัตน์ พุกกาญจนานนท์. (2543). กฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ: วิทยุชน.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. (2552). คำอธิบายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ: วิทยุชน.
- วุฒิสภา เอกสารประกอบการพิจารณาเบื้องต้น. (2555). ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ค้นเมื่อ 19 เมษายน 2555, จาก <http://www.senate.go.th/document/one/90.pdf>.
- ศูนย์การเรียนรู้เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา. (2555). วิวัฒนาการการขนส่งทางบก. ค้นเมื่อ 4 เมษายน 2555, จาก <http://dltkoratlarning.com/information/evolution.aspx>.
- อุดม งามเมืองสกุล. (2555). เอกสารประกอบการสอนวิชาเอกเทศสัญญา 2 (สัญญารับขน). ค้นเมื่อ 28 เมษายน 2555, จาก http://law.payap.ac.th/old_web/dome/LA222/Carriage.pdf.
- Clarke, M.A. (2003). **International Carriage of Goods by Road : CMR**. (4th ed.). London: Lloyd's of London Press.
- Contract Law of the People's Republic of China. Retrieved May, 22, 2012, from <http://repub.eur.nl/res/pub/6943/15.pdf>.

- Hill, D.J., Messent, A.D. and Glass D.A. (1995). **CMR: Contracts for the International Carriage of Goods by Road**. (2nd ed.). London: Lloyd's of London Press.
- International Road Transport Union: IRU. (2012). Road Transport in the People's Republic of China. Retrieved May, 22, 2012, from <http://www.iru.org/cms-filessystem-action?file=mix-publications/RTinChina.pdf>.
- Kashif, M., Bilal Humayun, M. and Kurd, Z. (2012). Carriage of Goods by Land. Retrieved April, 19, 2012, from <http://www.scribd.com/doc/30268886/Final-Carriage-of-Goods-by-Land>.
- The Gazette of India. (2012). The Carriage by Road Act, 2007. Retrieved May, 17, 2012, from <http://morth.nic.in/writereaddata/linkimages/gazette92182554.pdf>.





CONVENTION
ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE
OF GOODS BY ROAD
(C M R)

And

PROTOCOL OF SIGNATURE

done at Geneva on 19 May 1956

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

CONVENTION
RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES PAR ROUTE
(C M R)

et

PROTOCOLE DE SIGNATURE

en date, à Genève, du 19 mai 1956

**CONVENTION
ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL
CARRIAGE OF GOODS BY ROAD
(CMR)**

Preamble

THE CONTRACTING PARTIES,

HAVING RECOGNIZED the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability,

HAVE AGREED as follows:

Chapter I

SCOPE OF APPLICATION

Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a Contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.
2. For the purpose of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.
3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations.
4. This Convention shall not apply:
 - (a) To carriage performed under the terms of any international postal convention;
 - (b) To funeral consignments;
 - (c) To furniture removal.
5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

Article 2

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

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

Chapter II

PERSONS FOR WHOM THE CARRIER IS RESPONSIBLE

Article 3

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

Chapter III

CONCLUSION AND PERFORMANCE OF THE CONTRACT OF CARRIAGE

Article 4

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 5

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

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

Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:

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

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

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

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

Article 7

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of:

- (a) The particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j);
- (b) The particulars specified in article 6, paragraph 2;
- (c) Any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.

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

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1 (k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

Article 8

1. On taking over the goods, the carrier shall check:

- (a) The accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and
- (b) The apparent condition of the goods and their packaging.

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

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

Article 9

1. The consignment note shall be prima facie evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.

2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages, their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

Article 10

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

Article 11

1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.

2. The carrier shall not be under any duty to inquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier.

3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed payable in the event of loss of the goods.

Article 12

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note.

2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.

3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.

4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.

5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:

- (a) That the sender or, in the case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;
- (b) That the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carriers' undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;
- (c) That the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

7. A carrier who has not carried out the instructions given under the conditions provided for in this article or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

Article 13

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

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

Article 14

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

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods

Article 15

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

2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.

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

Article 16

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.

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

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

4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal

of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.

5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

Chapter IV

LIABILITY OF THE CARRIER

Article 17

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.

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

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

4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one more of the following circumstances:

- (a) use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;
- (b) the lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;
- (c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or person acting on behalf of the sender or the consignee;
- (d) the nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;
- (e) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;
- (f) the carriage of livestock.

5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be

liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

Article 18

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.
2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.
3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4 (a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.
4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.
5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4 (f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

Article 19

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

Article 20

1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.
2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.

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

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

Article 21

Should the goods have been delivered to the consignee without collection of the "cash on delivery" charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

Article 22

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

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

Article 23

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage.

2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to normal value of goods of the same kind and quality.

3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" means the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damage shall be payable.

5. In the case of delay if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.

6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

Article 24

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

Article 25

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

2. The compensation may not, however, exceed:

- (a) If the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss;
- (b) If part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

Article 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

Article 27

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.
2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 28

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.
2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

Article 29

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his willful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to willful misconduct.
2. The same provision shall apply if the willful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

Chapter V

CLAIMS AND ACTIONS

Article 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of this taking delivery shall be prima facie evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.
2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.
3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.
4. In calculating the time-limits provided for in this article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.
5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

Article 31

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory:
 - (a) The defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or
 - (b) The place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.
2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim a judgement has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the

judgement of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.

3. When a judgement entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be reopened.

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgements or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

Article 32

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:

- (a) In the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery;
- (b) In the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;
- (c) In all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seized of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counterclaim or set-off.

Article 33

The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.

Chapter VI

PROVISIONS RELATING TO CARRIAGE PERFORMED BY SUCCESSIVE CARRIERS

Article 34

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

Article 35

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

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

Article 36

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

Article 37

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest

thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

- (a) The carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;
- (b) When the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;
- (c) If it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

Article 38

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

Article 39

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.

2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.

3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgements entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.

4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

Article 40

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

Chapter VII

NULLITY OF STIPULATIONS CONTRARY TO THE CONVENTION

Article 41

1. Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.
2. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.

Chapter VIII

FINAL PROVISIONS

Article 42

1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.
2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.
3. The Convention shall be open for signature until 31 August 1956 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.
4. This Convention shall be ratified.
5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 43

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 42, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.
2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force on the

ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 44

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.
2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 45

If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, the Convention shall cease to be in force from the date in which the last of such denunciations takes effect.

Article 46

1. Any country may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Convention shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, at the time of its entry into force.
2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 44.

Article 47

Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention, which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice

Article 48

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Convention, declare that it does not consider itself as bound by article 47 of the Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by article 47 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Convention shall be permitted.

Article 49

1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 42, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2.

Article 50

In addition to the notifications provided for in article 49, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 42, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2, of:

- (a) Ratification and accessions under article 42;
- (b) The dates of entry into force of this Convention in accordance with article 43;
- (c) Denunciations under article 44;
- (d) The termination of this Convention in accordance with article 45;
- (e) Notifications received in accordance with article 46;
- (f) Declarations and notifications received in accordance with article 48, paragraphs 1 and 2.

Article 51

After 31 August 1956, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in article 42, paragraphs 1 and 2.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

DONE at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.



PROTOCOL OF SIGNATURE

On proceeding to sign the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, the undersigned, being duly authorized, have agreed on the following statement and explanation:

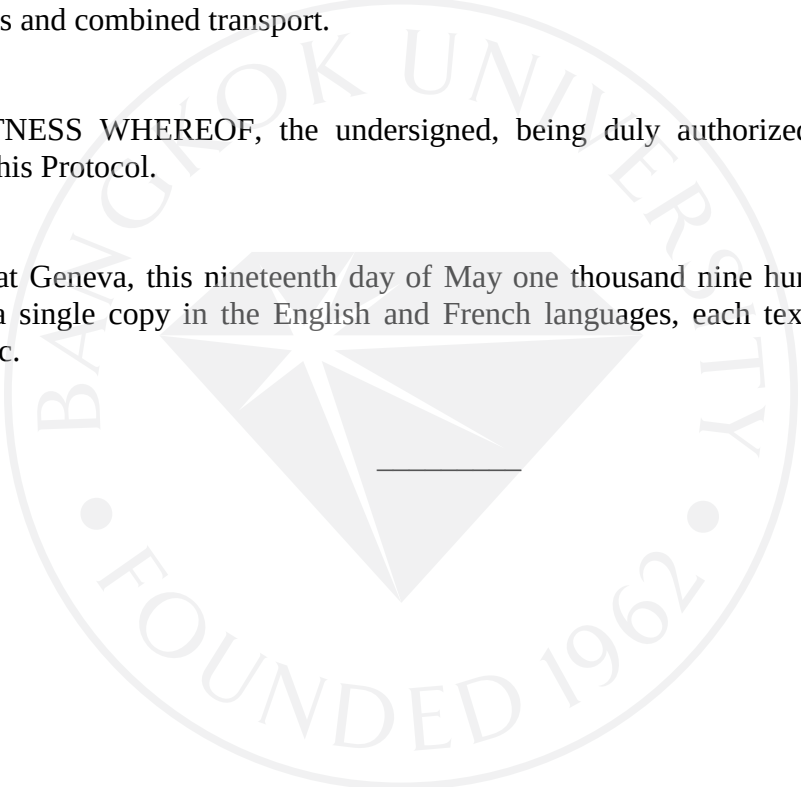
1. This Convention shall not apply to traffic between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Ireland.

2. Ad article 1, paragraph 4

The undersigned undertake to negotiate conventions governing contracts for furniture removals and combined transport.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

DONE at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.



रजिस्ट्री सं० डी० एल—(एन)04/0007/2003—07

REGISTERED NO. DL—(N)04/0007/2003—07



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II — खण्ड 1

PART II — Section 1

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं० 49]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 1, 2007 / आश्विन 9, 1929

No. 49]

NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 1, 2007 / ASVINA 9, 1929

इस भाग में भिन्न पृष्ठ संख्या दी जाती है जिससे कि यह अलग संकलन के रूप में रखा जा सके।
Separate paging is given to this Part in order that it may be filed as a separate compilation.

MINISTRY OF LAW AND JUSTICE

(Legislative Department)

New Delhi, the 1st October, 2007/9 Asvina, 1929 (Saka)

The following Act of Parliament received the assent of the President on the 29th September, 2007, and is hereby published for general information:—

THE CARRIAGE BY ROAD ACT, 2007

No. 41 OF 2007

[29th September, 2007.]

An Act to provide for the regulation of common carriers, limiting their liability and declaration of value of goods delivered to them to determine their liability for loss of, or damage to, such goods occasioned by the negligence or criminal acts of themselves, their servants or agents and for matters connected therewith or incidental thereto.

Be it enacted by Parliament in the Fifty-eighth Year of the Republic of India as follows:—

1. (1) This Act may be called the Carriage by Road Act, 2007.
- (2) It extends to the whole of India, except the State of Jammu and Kashmir.
- (3) It shall come into force on such date as the Central Government may, by notification in the Official Gazette, appoint.

Short title,
extent and
commencement.

Definitions.

2. In this Act, unless the context otherwise requires,—

(a) “common carrier” means a person engaged in the business of collecting, storing, forwarding or distributing goods to be carried by goods carriages under a goods receipt or transporting for hire of goods from place to place by motorised transport on road, for all persons indiscriminately and includes a goods booking company, contractor, agent, broker and courier agency engaged in the door-to-door transportation of documents, goods or articles utilising the services of a person, either directly or indirectly, to carry or accompany such documents, goods or articles, but does not include the Government;

(b) “consignee” means the person named as consignee in the goods forwarding note;

(c) “consignment” means documents, goods or articles entrusted by the consignor to the common carrier for carriage, the description or details of which are given in the goods forwarding note;

(d) “consignor” means a person, named as consignor in the goods forwarding note, by whom or on whose behalf the documents, goods or articles covered by such forwarding note are entrusted to the common carrier for carriage thereof;

(e) “goods” includes—

(i) containers, pallets or similar articles of transport used to consolidate goods; and

(ii) animals or livestock;

(f) “goods forwarding note” means the document executed under section 8;

(g) “goods receipt” means the receipt issued under section 9;

(h) “person” includes any association or body of persons, whether incorporated or not, a road transport booking company, contractor and an agent or a broker carrying on the business of a common carrier;

(i) “prescribed” means prescribed by rules made under this Act;

(j) “registering authority” means a State Transport Authority or a Regional Transport Authority constituted under section 68 of the Motor Vehicles Act, 1988;

59 of 1988.

(k) “registration” means the registration granted or renewed under subsection (5) of section 4.

Persons not to engage in business of common carrier without registration.

3. (1) No person shall engage in the business of a common carrier, after the commencement of this Act, unless he has been granted a certificate of registration.

(2) Any person who is engaged, whether wholly or partly, in the business of a common carrier, immediately before the commencement of this Act, shall,—

(a) apply for a registration within ninety days from the date of such commencement;

(b) cease to engage in such business on the expiry of one hundred and eighty days from the date of such commencement unless he has applied for registration and the certificate of registration has been granted by the registering authority.

4. (1) Any person, who is engaged or intends to engage in the business of a common carrier, shall apply for the grant or renewal of a certificate of registration for carrying on the business of common carrier to the registering authority.

Application for grant or renewal of registration.

(2) An application under sub-section (1) shall be made, to the registering authority having jurisdiction in the area in which the applicant resides or has his principal place of business stating that the application is for the main office, in such form and manner and accompanied by such fees payable to the registering authority as may be prescribed.

(3) An application for grant or renewal of certificate of registration for the main office shall contain the details of branch office, if any, to be operated outside the jurisdiction of the State or Union territory in which the main office is to be registered in such form and manner as may be prescribed:

Provided that an application for the purpose to open or close a branch office shall be made to the registering authority having jurisdiction over the main office.

(4) A registering authority shall, before granting or renewing a certificate of registration, satisfy itself that the applicant fulfills such conditions as may be prescribed.

(5) The registering authority may, on receipt of an application under sub-section (2) or sub-section (3) and after satisfying itself that the applicant fulfills the requirements of sub-section (4), grant the certificate of registration or renew it, as the case may be, for carrying on the business of a common carrier, in such form and subject to such conditions as may be prescribed:

Provided that no application for the grant or renewal of a certificate of registration shall be refused by the registering authority unless the applicant has been given an opportunity of being heard and the reasons for such refusal are given in writing by the registering authority within sixty days from the date of receipt of such application:

Provided further that if such refusal has not been communicated within sixty days of the date of application, the registering authority shall grant or renew certificate of registration within a further period of thirty days.

(6) A certificate of registration granted or renewed under sub-section (5) shall contain the details of branch offices to be operated in various States and Union territories, and shall be valid for a period of ten years from the date of such grant or renewal, as the case may be:

Provided that in the case of registration in respect of branch offices referred to in sub-section (3), the validity of such registration shall be restricted to the validity of the registration granted in respect of the main office.

(7) The holder of a certificate of registration shall—

(a) maintain a register in such form and manner as may be prescribed;

(b) for shifting the main office mentioned in the certificate of registration submit an application to the registering authority which granted the certificate of registration:

Provided that such registering authority shall grant or refuse permission for shifting the main office within thirty days from the date of receipt of such application and that no application for shifting the main office shall be refused unless the applicant has been given an opportunity of being heard and reasons for such refusal are given in writing by the registering authority:

Provided further that in case the registering authority has not either granted or refused the permission within thirty days it shall be deemed that the permission for shifting has been granted.

(c) submit to the registering authority under whose jurisdiction the main office is located and the Transport Research Wing of the Ministry or Department of the Central Government dealing with road transport and highways such information and return as may be prescribed within one hundred and twenty days after the thirty-first day of March every year;

(d) display at a prominent place in its or its main office and each branch office, if any, a certificate of registration in original or certified copy thereof attested by the concerned registering authority, a notary or a Gazetted Officer of the Central or State Government.

(8) A common carrier shall not load the motor vehicle beyond the gross vehicle weight mentioned in the registration certificate whose registration number is mentioned in the goods forwarding note or goods receipt, and the common carrier shall not allow such vehicle to be loaded beyond the gross vehicle weight.

Suspension or
cancellation of
registration.

5. (1) If the registering authority is satisfied that the holder of certificate of registration has failed to comply with any of the provisions of sub-section (7) of section 4, it may give a notice by registered post or through electronic media or by any verifiable means to the holder of certificate of registration to rectify within a period of thirty days and in case such a holder fails to do so, it may revoke the certificate of registration on completion of enquiry.

(2) If a complaint is received by the registering authority against a common carrier from a consignor in respect of,—

- (i) non-issuance of receipt of goods;
- (ii) non-disclosure of the whereabouts of the goods in transit when asked by the consignor or consignee; or
- (iii) detention of goods for delivery without valid reasons; or
- (iv) demand for unreasonable additional charges at the time of delivery, which were neither disclosed nor agreed upon between the consignor and the consignee earlier; or
- (v) non-payment of charges agreed and payable to truck-owners,

it may give a notice by registered post or through electronic media or by any other verifiable means to the holder of certificate of registration to rectify the same within a period of thirty days and in case such holder fails to do so, it may revoke certificate of registration for a period as may be prescribed under the rules on completion of that enquiry.

(3) If the registering authority or any other authority so authorised under the Motor Vehicles Act, 1988 has received proof of violation of provision of sub-section (8) of section 4, it shall be competent to impose the penalty prescribed under section 194 of the Motor Vehicles Act, 1988 on the common carrier, notwithstanding the fact that such penalty have been already imposed on and realised from the driver or the owner of the goods vehicle or the consignor, as the case may be. 59 of 1988.

(4) Any action for revocation of certificate of registration shall not be taken under sub-sections (1) and (2) unless the holder of the certificate of registration is given an opportunity of being heard in the enquiry and reasons for such action are given in writing by the registering authority.

(5) The registering authority in whose jurisdiction the main office of the common carrier is located shall be competent to take action under sub-sections (1) and (2) and any other registering authority who has noticed the violations or has received complaints under the said sub-sections, shall report such matter to the registering authority having jurisdiction over the main office.

(6) When the certificate of registration is revoked, the holder of the certificate of registration shall surrender the certificate of registration to the registering authority within a

period of thirty days and it would be incumbent on the holder of the certificate of registration to complete the delivery and transactions in respect of the consignments already accepted by the common carrier from any consignor prior to the revocation of the certificate of registration.

(7) The holder of a certificate of registration may, at any time, surrender the certificate to the registering authority which granted the registration and on such surrender the registering authority shall, after obtaining declaration from the holder of the certificate of registration that no liability is outstanding against him and that he shall discharge such liability, if held liable, revoke the certificate of registration:

Provided that if the surrender is in respect of a branch office, the endorsement in respect of the branch office shall be deleted from the certificate of registration and such deletion shall be notified by the registering authority having jurisdiction over the main office to such other authorities as may be prescribed.

59 of 1988. 6. (1) Any person aggrieved by an order of the registering authority refusing to grant or renew a certificate of registration or suspending or revoking a registration under this Act, may, within sixty days from the date of such order, appeal to the State Transport Appellate Tribunal constituted under sub-section (2) of section 89 of the Motor Vehicles Act, 1988. Appeal.

(2) An appeal under sub-section (1) shall be preferred in duplicate in the form of a memorandum setting forth the grounds of objection to the order of the registering authority and shall be accompanied by such fee as may be prescribed.

59 of 1988. (3) Without prejudice to the provisions of sub-sections (1) and (2), the provisions of sub-sections (1) and (2) of section 89 of the Motor Vehicles Act, 1988, as in force immediately before the commencement of this Act, with regard to appeal, shall, as far as may, apply to every appeal as if the provisions aforesaid were enacted by this Act subject to the modification that any reference therein to the "permit" shall be construed as a reference to the "registration".

7. The State Transport Authority in respect of each State or Union territory shall submit annually to the Ministry or Department of the Central Government dealing with road transport and highways a consolidated annual return giving the details of the goods carried by the common carriers in that State or the Union territory, as the case may be, on the basis of the returns received from the holders of the registration as specified under clause (c) of sub-section (7) of section 4. Submission of annual return.

8. (1) Every consignor shall execute a goods forwarding note, in such form and manner as may be prescribed, which shall include a declaration about the value of the consignment and goods of dangerous or hazardous nature. Goods forwarding note.

(2) The consignor shall be responsible for the correctness of the particulars furnished by him in the goods forwarding note.

(3) The consignor shall indemnify the common carrier against any damage suffered by him by reason of incorrectness or incompleteness of the particulars on the goods forwarding note.

9. (1) A common carrier shall,— Goods receipt.

(a) in case where the goods are to be loaded by the consignor, on the completion of such loading; or

(b) in any other case, on the acceptance of the goods by him, issue a goods receipt in such form and manner as may be prescribed.

(2) The goods receipt shall be issued in triplicate and the original shall be given to the consignor.

(3) The goods receipt shall be *prima facie* evidence of the weight or measure and other particulars of the goods and the number of packages stated therein.

(4) The goods receipt shall include an undertaking by the common carrier about the liability under section 10 or section 11.

Liability of
common
carrier.

10. (1) The liability of the common carrier for loss of, or damage to any consignment, shall be limited to such amount as may be prescribed having regard to the value, freight and nature of goods, documents or articles of the consignment, unless the consignor or any person duly authorised in that behalf have expressly undertaken to pay higher risk rate fixed by the common carrier under section 11.

(2) The liability of the common carrier in case of any delay up to such period as may be mutually agreed upon by and between the consignor and the common carrier and specifically provided in the goods forwarding note including the consequential loss or damage to such consignment shall be limited to the amount of freight charges where such loss, damage or delay took place while the consignment was under the charge of such carrier:

Provided that beyond the period so agreed upon in the goods forwarding note, compensation shall be payable in accordance with sub-section (1) or section 11:

Provided further that the common carrier shall not be liable if such carrier proves that such loss of, or damage to, the consignment or delay in delivery thereof, had not taken place due to his fault or neglect or that of his servants or agents thereof.

Rates of charge
to be fixed by
common carrier
for carriage of
consignment at
a higher risk
rate.

11. Every common carrier may require payment for the higher risk undertaken by him in carrying a particular consignment at such rate of charge as he may fix and correspondingly, his liability would be in accordance with the terms as may be agreed upon with the consignor:

Provided that to entitle such carrier to claim payment at a rate higher than his ordinary rate of charge, he should have exhibited a printed or written notice, in English and the vernacular language of the State, of the higher rate of charge in the place or premises where he carries on the business of common carrier.

Conditions
limiting
exonerating
the liability of
the common
carrier.

12. (1) Every common carrier shall be liable to the consignor for the loss or damage to any consignment in accordance with the goods forwarding note, where such loss or damage has arisen on account of any criminal act of the common carrier, or any of his servants or agents.

(2) In any suit brought against the common carrier for the loss, damage or non-delivery of consignment, it shall not be necessary for the plaintiff to prove that such loss, damage or non-delivery was owing to the negligence or criminal act of the common carrier, or any of his servants or agents.

(3) Where any consignment has been detained for examination or scrutiny by a competent authority and upon such examination or scrutiny it is found that certain prohibited goods or goods on which due tax was not paid or insufficiently paid have been entrusted to the common carrier by the consignor which have not been described in the goods forwarding note, the cost of such examination or scrutiny shall be borne by the consignor and the common carrier shall not be liable for any loss, damage or deterioration caused by such detention of the consignment for examination or scrutiny:

Provided that the onus of proving that such incorrect description of goods in the goods forwarding note was received from the consignor shall be on the common carrier.

Explanation.—For the purposes of this section, “competent authority” means any person or authority who is empowered to examine or scrutinise goods by or under any law for the time being in force to secure compliance of provisions of that law.

13. (1) No goods of dangerous or hazardous nature to human life shall be carried by a common carrier except in accordance with such procedure and after complying with such safeguards as may be prescribed.

Provision for carriage of goods of dangerous or hazardous nature to human life.

(2) The Central Government may, by rules made in this behalf, specify the goods of dangerous or hazardous nature to human life and the label or class of labels to be carried in, or displayed on, the motor vehicle or such goods in the course of transportation.

(3) Notwithstanding anything contained in any other law for the time being in force, every common carrier shall scrutinise and ensure before starting transportation of any consignment containing goods of dangerous or hazardous nature to human life that the consignment is covered by, one or more insurance policies under a contract of insurance in respect of such goods providing relief in case of death or injury to a person or damage to any property or the consignment, if an accident takes place.

14. The Central Government may, by notification in the Official Gazette, specify, in public interest, the goods or class or classes of goods which shall not be carried by a common carrier.

Power of Central Government to prohibit carriage of certain class of goods.

15. (1) If the consignee fails to take delivery of any consignment of goods within a period of thirty days from the date of notice given by the common carrier, such consignment may be deemed as unclaimed:

Right of common carrier in case of consignee's default.

Provided that in case of perishable consignment, the period of thirty days shall not apply and the consignment shall be deemed unclaimed after a period of twenty-four hours of service of notice or any lesser period as may be mutually agreed to by and between the common carrier and the consignor.

(2) In the case of an unclaimed consignment under sub-section (1), the common carrier may,—

(a) if such consignment is perishable in nature, have the right to sell the consignment; or

(b) if such consignment is not perishable in nature, cause a notice to be served upon the consignee or upon the consignor if the consignee is not available, requiring him to remove the goods within a period of fifteen days from the date of receipt of the notice and in case of failure to comply with the notice, the common carrier shall have the right to sell such consignment without any further notice to the consignee or the consignor, as the case may be.

(3) The common carrier shall, out of the sale proceeds received under sub-section (2), retain a sum equal to the freight, storage and other charges due including expenses incurred for the sale, and the surplus, if any, from such sale proceeds shall be returned to the consignee or the consignor, as the case may be.

(4) Unless otherwise agreed upon between the common carrier and consignor, the common carrier shall be entitled to detain or dispose off the consignment in part or full to recover his dues in the event of the consignee failing to make payment of the freight and other charges payable to the common carrier at the time of taking delivery.

16. No suit or other legal proceeding shall be instituted against a common carrier for any loss of, or damage to, the consignment, unless notice in writing of the loss or damage to the consignment has been served on the common carrier before the institution of the suit or other legal proceeding and within one hundred and eighty days from the date of booking of the consignment by the consignor.

Notice for institution of a suit.

General responsibility of common carrier. 17. Save as otherwise provided in this Act, a common carrier shall be responsible for the loss, destruction, damage or deterioration in transit or non-delivery of any consignment entrusted to him for carriage, arising from any cause except the following, namely:—

- (a) act of God;
- (b) act of war or public enemy;
- (c) riots and civil commotion;
- (d) arrest, restraint or seizure under legal process;
- (e) order or restriction or prohibition imposed by the Central Government or a State Government or by an officer or authority subordinate to the Central Government or a State Government authorised by it in this behalf.

Provided that the common carrier shall not be relieved of its responsibility for the loss, destruction, damage, deterioration or non-delivery of the consignment if the common carrier could have avoided such loss, destruction, damage or deterioration or non-delivery had the common carrier exercised due diligence and care in the carriage of the consignment.

Punishment for contravention in relation to non-registration, carrying goods of dangerous or hazardous nature, or prohibited goods. 18. (1) Whoever contravenes the provisions of section 3, section 13 or a notification issued under section 14 shall be punishable for the first offence with fine which may extend to five thousand rupees, and for the second or subsequent offence with fine which may extend to ten thousand rupees.

(2) If the person committing an offence under this Act is a company, every person who, at the time the offence was committed, was in charge of, and was responsible to, the company for the conduct of the business of the company, as well as the company, shall be deemed to be guilty of the offence and shall be liable to be proceeded against and punished accordingly:

Provided that nothing contained in this sub-section shall render any such person liable to any punishment, if he proves that the offence was committed without his knowledge or that he had exercised all due diligence to prevent the commission of such offence.

(3) Notwithstanding anything contained in sub-section (1), where any offence under this Act has been committed by a company and it is proved that the offence has been committed with the consent or connivance of, or is attributable to any neglect on the part of, any director, manager, secretary or other officer of the company, such director, manager, secretary or other officer shall be proceeded against and punished accordingly.

Explanation.—For the purpose of this section,—

(a) “company” means any body corporate and includes a firm or other association of individuals; and

(b) “director”, in relation to a firm, means a partner in the firm.

Composition of offences. 19. (1) Any offence committed under section 18, may either before or after the institution of the prosecution, be compounded by such officers or authorities and for such amount as the State Government may, by notification in the Official Gazette, specify.

(2) Where an offence has been compounded under sub-section (1), the offender shall be discharged and no further proceedings shall be taken against him in respect of such offence.

Power to make rules. 20. (1) The Central Government may, by notification in the Official Gazette, make rules for carrying out the provisions of this Act.

(2) In particular, and without prejudice to the generality of the foregoing power, such rules may provide for all or any of the following matters, namely:—

(a) the form and manner of making an application for grant or renewal of a certificate of registration for main office or branch office and the fee thereof under sub-sections (2) and (3) of section 4;

(b) the other conditions of eligibility which are required to be fulfilled by an applicant under clause (d) of sub-section (4) of section 4;

(c) the form in which and the conditions subject to which certificate of registration or renewal may be granted under sub-section (5) of section 4;

(d) the form and manner of maintaining a register under clause (a) of sub-section (7) of section 4;

(e) the information and return which may be furnished to the registering authority and the transport research wing under clause (c) of sub-section (7) of section 4;

(f) fee for submitting the memorandum of appeal under sub-section (2) of section 6;

(g) the form and manner in which a goods forwarding note shall be executed by the consignor under sub-section (1) of section 8;

(h) the form and manner in which a common carrier shall issue goods receipt under sub-section (1) of section 9;

(i) liability of the common carrier for loss of, or damage to any consignment under sub-section (1) of section 10;

(j) the procedure and safeguards to be complied with for carrying goods of dangerous or hazardous nature under sub-section (1) of section 13;

(k) the specification of the goods of dangerous or hazardous nature to human life and the label or class of labels to be carried or displayed in or on the motor vehicle or on such goods in the course of their transportation under sub-section (2) of section 13; and

(l) any other matter which is required to be, or may be, prescribed.

(3) Every rule made under this section and every notification issued under section 14 shall be laid, as soon as may be after it is made or issued, before each House of Parliament, while it is in session, for a total period of thirty days which may be comprised in one session or in two or more successive sessions, and if, before the expiry of the session immediately following the session or the successive sessions aforesaid, both Houses agree in making any modification in the rule or the notification, or both Houses agree that the rule or the notification should not be made or issued, the rule or the notification shall thereafter have effect only in such modified form or be of no effect, as the case may be; so, however, that any such modification or annulment shall be without prejudice to the validity of anything previously done under that rule or notification.

21. (1) If any difficulty arises in giving effect to the provisions of this Act, the Central Government may, by general or special order published in the Official Gazette, make such provisions, not inconsistent with the provisions of this Act as appear to it to be necessary or expedient for removing the difficulty:

Power to
remove
difficulties.

Provided that no such order shall be made under this section after the expiry of two years from the date of commencement of this Act.

(2) Every order made under sub-section (1) shall be laid, as soon as may be, after it is made, before each House of Parliament.

Repeal and
saving.

22. (1) The Carriers Act, 1865, is hereby repealed.

3 of 1865.

(2) Notwithstanding the repeal of the Carriers Act, 1865, anything done or any action taken under the said Act shall, in so far as such thing or action is not inconsistent with the provisions of this Act, be deemed to have been done or taken under the provisions of this Act and shall continue in force accordingly until superseded by anything done or any action taken under this Act.

3 of 1865.

(3) The mention of particular matters in this section shall not be held to prejudice or affect the general application of section 6 of the General Clauses Act, 1897 with regard to the effect of repeals.

10 of 1897.

K. N. CHATURVEDI,
Secy. to the Govt. of India.

กฎหมายว่าด้วยสัญญาของสาธารณรัฐประชาชนจีน ค.ศ. 1999 (CONTRACT LAW OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, 1999).....

CHAPTER 17 CONTRACTS FOR TRANSPORTATION

Section 1 General Rules

Article 288

A transportation contract refers to a contract whereby the carrier carries passengers or goods from the starting place of carriage to the agreed destination, and the passenger or the shipper or the consignee pays for the ticket-fare or freight.

Article 289

A carrier engaged in public transportation may not refuse the normal and reasonable carriage request of a passenger or shipper.

Article 290

A carrier shall carry the passenger or goods safely to the agreed destination within the agreed time period or within a reasonable time period.

Article 291

A carrier shall carry the passenger or goods to the agreed destination via the agreed or customary carriage route.

Article 292

A passenger or a shipper or a consignee shall pay for the ticket-fare or for the freight. Where a carrier has not taken the agreed route or a customary carriage route, and consequently increased the ticket-fare or the freight, the passenger or the shipper or the consignee may refuse to pay for the increased part of the ticket-fare or the freight.

Section 2 Contracts For Passenger Transportation

.....

Section 3 Contracts For Goods Transportation

Article 304

A shipper, when handling the formalities for goods carriage, shall precisely indicate to the carrier, the title or name of the consignee or consignee by order, the name, nature, weight, amount and the place for taking delivery of the goods, and other information

necessary for goods carriage. Where a carrier suffers from damage due to untrue declaration or omission of important information by the shipper, the shipper shall be liable for damages.

Article 305

Where such formalities as examination and approval or inspection are required for goods carriage, the shipper shall submit the documents of fulfillment of the relevant formalities to the carrier.

Article 306

A shipper shall pack the goods in the agreed manner. Where there is no agreement in the contract as to the manner of packing or such agreement is unclear, the provisions of Article 156 of this Law shall be applied. Where a shipper violates the provisions of the preceding paragraph, the carrier may refuse to undertake the carriage.

Article 307

When shipping such dangerous articles as are inflammable, explosive, corrosive or radioactive, a shipper shall appropriately pack the articles in conformity with the rules of the State governing the carriage of dangerous articles, and put on the marks and labels for dangerous articles and submit the written papers relating to the nature and measures of precaution to the carrier. Where a shipper violates the provisions of the preceding paragraph, the carrier may refuse to undertake the carriage, or take corresponding measures to avoid damage. Expenses thus caused shall be borne by the shipper.

Article 308

Prior to the delivery of goods to the consignee by the carrier, the shipper may request the carrier to suspend the carriage, to return the goods, to alter the destination or to deliver the goods to another consignee. The shipper shall compensate the carrier for losses thus caused.

Article 309

After the goods carriage is completed, if the carrier has the knowledge of the consignee, it shall notify the consignee promptly and the consignee shall claim the goods promptly. Where the consignee claims the goods exceeding the time limit, it shall pay to the carrier for such expenses as storage of the goods, etc.

Article 310

When claiming the goods, a consignee shall inspect the goods within the agreed time limit in the contract. Where there is no agreement in the contract on the time limit or such agreement is unclear, nor can it be determined according to Article 61 of this Law, the consignee shall inspect the goods within a reasonable time limit. The failure of the consignee to make any claims on the amount, damage or losses of the goods within the agreed time limit or within a reasonable time limit, shall be deemed as the preliminary evidence that the carrier has delivered the goods in conformity with the statements indicated on the carriage documents.

Article 311

A carrier shall be liable for damages for the damage to or destruction of goods during the period of carriage unless the carrier proves that the damage to or destruction of goods is caused by *force majeure*, by inherent natural characters of the goods, by reasonable loss, or by the fault on the part of the shipper or consignee.

Article 312

The amount of damages for the damage to or destruction of the goods shall be the amount as agreed on in the contract by the parties where there is such an agreement. Where there is no such an agreement or such agreement is unclear, nor can it be determined according to the provisions of Article 61 of this Law, the market price at the place where the goods are delivered at the time of delivery or at the time when the goods should be delivered shall be applied. Where the laws or administrative regulations stipulate otherwise on the method of calculation of damages and on the ceiling of the amount of damages, those provisions shall be followed.

Article 313

Where more than one carriers take a connect carriage in the same manner of transportation, the carrier who concludes the contract with the shipper shall bear the liability for the entire transport. Where loss of goods occurred in a specific section, the carrier who concludes the contract with the shipper and the carrier who is responsible for the specific section shall bear joint and several liability.

Article 314

Where the goods are destroyed due to *force majeure* during the period of carriage and the freight has not been collected, the carrier may not request the payment of the

freight. Where the freight has been collected, the shipper may request the refund of the freight.

Article 315

Where the shipper or the consignee fails to pay the freight, storage expense and other carriage expenses, the carrier is entitled to lien on the relevant carried goods except as otherwise agreed upon in the contract.

Article 316

Where the consignee is unclear or the consignee refuses to claim the goods without justified reasons, the carrier may have the goods deposited according to the provisions of Article 101 of this law.

Section 4 Contracts For Multi-Modal Transportation

Article 317

A multi-modal transportation business operator shall be responsible for the performance or the organizing of performance of the multi-modal transportation contract, enjoy the rights and assume the obligations of the carrier for the entire transport.

Article 318

A multi-modal transportation business operator may enter into agreements with the carriers participating in the multi-modal transportation in different sections of the transport on their respective responsibilities for different sections under the multi-modal transportation contract.

Article 319

A multi-modal transportation business operator shall issue multi-modal transportation documents upon receiving the goods from the shipper. The multi-modal transportation documents may be negotiable or non-negotiable, as requested by the shipper.

Article 320

Where a multi-modal transportation business operator suffers losses due to the fault of the shipper when shipping the goods, the shipper shall bear the liability for damages even if the shipper has transferred the multi-modal transportation documents to other parties.

Article 321

Where the damage to, destruction or loss of goods occurs in a specific section of the multi-modal transportation, the liability of the multi-modal transportation business operator for damages and the limit thereof shall be governed by the relevant laws on the specific model of transportation used in the specific section. Where the section of transportation in which the damage or destruction or loss occurred can't be identified, the liability for damages shall be governed by the provisions of this Chapter.

.....



ร่าง

พระราชบัญญัติ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพ ของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๐ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญ แห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการรับขนของทาง ถนน ระหว่างประเทศ พ.ศ."

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่ วัน ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

"ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนน เพื่อค่าระวาง โดยทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง

"ผู้ขนส่งช่วง" หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขน ของ ตามสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้ หมายความว่ารวมถึงลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง และบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งช่วงได้ มอบหมายช่วง ต่อไปให้ทำการรับขนของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอด ก็ตาม

"ผู้ส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งสัญญาณกับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางถนน

ระหว่างประเทศ

"ผู้รับตราส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งให้เป็นผู้รับตราส่งหรือเป็นผู้มีสิทธิในการรับของจากผู้ขนส่ง

"รถ" หมายความว่า รถยนต์ รถยนต์ที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง "ของ" หมายความว่า สัตว์ ทรัพย์สิน สัตว์ รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งเป็นผู้จัดหา มาเพื่อใช้ในการขนส่ง

"หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน" หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงิน ในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

"ค่าระวาง" หมายความว่า ค่าที่ผู้ขนส่งต้องจ่ายเพื่อการรับขนของ "ค่าธรรมเนียมการรับขน" หมายความว่า ค่าระวาง และบรรดาค่าธรรมเนียม ที่เกิดขึ้นจากการรับขนของ

"ใบตราส่ง" หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศและเป็นหลักฐานในการรับมอบของ "รัฐมนตรี" หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถ จากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ นอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่ใช้บังคับแก่การรับขน ไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

ในกรณีที่มีการรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอื่นตามมาตรา ๔ วรรคสอง หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า การ

สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักชวนนั้นมิได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติ หน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑

สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

มาตรา ๗ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่ง ตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนน จากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง

มาตรา ๘ ข้อกำหนดใดในสัญญา ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรง หรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือกำหนดให้มีการทำการประกันภัย เพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

ความในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบ ของผู้ขนส่งไว้ไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๙ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกไปตราส่งให้แก่ผู้ส่ง

การที่ผู้ขนส่งมิได้ออกไปตราส่ง หรือไปตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๐ ไปตราส่งให้จัดทำเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับ โดยฉบับที่หนึ่ง ให้มอบแก่ผู้ส่ง ฉบับที่สองให้ติดไปกับของ และฉบับที่สามให้เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง

ผู้ส่ง ผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งหรือผู้ขนส่ง ต้องลงลายมือชื่อ

ในใบตราส่ง

การลงลายมือชื่อตามวรรคสอง ให้หมายความรวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏ ในเอกสารทางโทรสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๑๑ กรณีที่มีการบรรทุกของไว้ในรถต่างคัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือแบ่งของที่ขนส่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งสำหรับรถแต่ละคัน ของแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่งได้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๒ ใบตราส่งต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง
- (๒) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง
- (๓) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง
- (๔) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง
- (๕) สถานที่และวันที่รับมอบของ
- (๖) สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ
- (๗) รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของ วิธีการในการบรรจุหีบห่อ และรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของในกรณีที่ยกของนั้นมีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้
- (๘) จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ
- (๙) 'น้ำหนักรวม หรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น
- (๑๐) ค่าธรรมเนียมการรับขน
- (๑๑) มูลค่าแห่งของ เพื่อประโยชน์ทางด้านศุลกากร
- (๑๒) คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น
- (๑๓) ข้อความที่กำหนดให้การรับขนของอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

มาตรา ๑๓ ใบตราส่งอาจแสดงรายการดังต่อไปนี้ด้วยก็ได้

(๑) ข้อความที่กำหนดไม่ให้มีการเปลี่ยนถ่ายรถ

(๒) ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งตกลงชำระนอกจากค่าธรรมเนียมการรับขน ตามมาตรา

๑๒ (๑๐)

(๓) จำนวนเงินที่ต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของ

(๔) การแสดงราคาของ และจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษ

ในการส่งมอบ

(๕) คำสั่งเกี่ยวกับการประกันภัยที่ผู้ส่งให้ไว้แก่ผู้ขนส่ง

(๖) กำหนดระยะเวลาดำเนินการขนส่งให้แล้วเสร็จ

(๗) รายการของเอกสารที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง

คู่สัญญาอาจแสดงรายการอื่นที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ไว้, ใบตราส่งก็ได้

หมวด ๒ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

มาตรา ๑๔ เมื่อได้รับมอบของจากผู้ส่ง ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่ง ปริมาณ จำนวนและน้ำหนัก สภาพแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้นเท่าที่เห็นได้จากภายนอก หากพบว่าของที่รับมามีความแตกต่างจากรายการในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างดังกล่าว ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการตามวรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง รวมทั้งเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องไว้ในใบตราส่งด้วย หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดี จำนวนหีบห่อเครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

มาตรา ๑๕ ก่อนที่ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของ ตามสัญญากลายเป็นพ้นวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้น ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ แล้วแต่กรณี

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของตามวรรคหนึ่ง หรือมิได้รับคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของภายในเวลาอันควร ให้ผู้ขนส่งดำเนินการได้ เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้น

มาตรา ๑๖ เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถ ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากผู้รับตราส่งปฏิเสธ ไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น

ในระหว่างที่ผู้ขนส่งยังมีได้รับคำสั่งจากผู้ส่งตามวรรคหนึ่ง ผู้รับตราส่งอาจเรียก ให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตนได้ แม้ผู้รับตราส่งจะได้ปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของตามวรรคหนึ่ง ก็ตาม

ถ้าเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นหลังจากสิทธิ ในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลงตามมาตรา ๒๔ (๑) ให้ผู้รับตราส่งใช้สิทธิของตนสั่งให้ผู้ขนส่ง ส่งมอบของแก่บุคคลอื่น โดยนำบทบัญญัติในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าว และให้ถือว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นเป็นผู้รับตราส่ง

มาตรา ๑๗ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการถามเอา คำสั่ง และการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของตามมาตรา ๑๕ หรือผู้ส่งตามมาตรา ๑๖ แล้วแต่กรณี

หมวด ๓

หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง

มาตรา ๑๘ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง ดังต่อไปนี้

(๑) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง (๑) (๓) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) และ (๑๒)

(๒) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๓

(๓) รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นที่ผู้ส่งให้ไว้เพื่อการออกใบตราส่ง หรือเพื่อจดแจ้งไว้ใบตราส่ง

ถ้าผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายละเอียดในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งร้องขอตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำการดังกล่าวในนามของผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งจัดแจ้งรายละเอียดไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอตามที่ผู้ส่งร้องขอ

มาตรา ๑๙ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่อง ในการบรรจุหีบห่อ ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ เว้นแต่ความบกพร่องนั้นจะเห็นประจักษ์ หรือในกรณีที่ความบกพร่องนั้นไม่เห็นประจักษ์ แต่ผู้ขนส่งได้รู้ถึงความบกพร่องนั้นในขณะที่รับมอบของ และมีได้บันทึกข้อสงวนตามมาตรา ๑๔ ไว้

มาตรา ๒๐ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ซึ่งต้องดำเนินการก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสาร และข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง หรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งเข้าถึงข้อมูลนั้นได้

ผู้ส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๑ ก่อนที่จะมอบของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทราบถึง สภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแห่งของนั้นแล้วในขณะที่รับมอบของ

ถ้าผู้ส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ส่งต้อง รับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการขนถ่ายของนั้น ลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี

มาตรา ๒๒ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แม้ผู้ส่งได้ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๑ และผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายหรือเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง นอกจากผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากผู้ส่งด้วย

มาตรา ๒๓ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีที่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ผู้ขนส่งต้องแจ้งผู้ส่งทราบโดยทันทีเพื่อทำความตกลงใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ให้ส่งของกลับคืน สถานที่รับมอบของ

เมื่อผู้ขนส่งได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองแล้ว ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับค่าธรรมเนียมการรับขนตามส่วนที่ได้ดำเนินการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเหตุ หยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของ แก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ความในมาตรานี้ไม่ใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ส่งได้กำหนดไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่ง

มาตรา ๒๔ สิทธิของผู้ส่งในการจัดการของตามมาตรา ๒๓ ย่อมสิ้นสุดลง เมื่อ

(๑) ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่ง ส่งมอบของนั้น หรือเรียกให้ผู้ขนส่งมอบใบตราส่งฉบับที่สองและได้รับมอบใบตราส่งนั้นแล้ว หรือ

(๒) มีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

เมื่อสิทธิของผู้ส่งสิ้นสุดลงแล้ว ให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง

มาตรา ๒๕ เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของ หากเห็นประจักษ์ว่าของนั้น ได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหาย หรือสภาพแห่งของที่เสียหายในขณะที่ได้รับมอบของ หากการสูญหายบางส่วนหรือเสียหายนั้น ไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในเจ็ดวันทำการนับแต่วันที่ ได้รับมอบของ

ในกรณีที่ผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือตามวรรคหนึ่ง ให้สันนิษฐานว่า ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

หมวด ๔

ความรับผิดและชดเชยเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๖ ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้นำส่งมอบของ

การส่งมอบชักช้า คือ

- (๑) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด
- (๒) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร ในกรณีที่มีได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

มาตรา ๒๗ ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของ แล้วแต่กรณี ให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

- (๑) รับของ
- (๒) รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้า หรือ
- (๓) ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้า

ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่ วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้ว ไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของนั้น ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่ จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมิได้สูญหาย

ถ้าผู้ขนส่งได้ของนั้นมาภายหลังเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งประสงค์จะรับของนั้น ให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ให้บุคคลดังกล่าว แล้วแต่กรณี คืนค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ไม่เป็นการดัดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความสูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า

หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ใช่สิทธิของตนตามวรรคสามภายในสามสิบวันนับแต่ วันที่ได้รับแจ้งการได้ของนั้นมา ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของตามกฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่ของนั้นอยู่

มาตรา ๒๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้น การปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง

มาตรา ๒๙ ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้

มาตรา ๓๐ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุดังต่อไปนี้

- (๑) เหตุสุดวิสัย
- (๒) สภาพแห่งของนั่นเอง
- (๓) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือ
- (๔) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบตามมาตรา ๒๘

มาตรา ๓๑ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษ ในกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือ ไม่เหมาะสมอันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย
- (๒) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจนหรือให้ครบถ้วน
- (๓) การใช้รถที่ไม่มีวัสดุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จัดแจ้งในใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย
- (๔) การยกขน การบรรทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (๕) การขนส่งของที่ง่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้

ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว หรือ

(๖) การรับขนปศุสัตว์โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำรวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว

หมวด ๕

การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๓๒ ในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ให้ผู้ขนส่ง ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาตลาด ในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติ แห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขน และค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนเพิ่มด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วน ให้ผู้ขนส่งชดใช้ ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย

มาตรา ๓๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของ การคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๔๐ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคาร แห่งประเทศไทย

มาตรา ๓๔ ในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน

มาตรา ๓๕ บทบัญญัติในมาตรา ๓๔ มิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่งโดยได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง หรือตามส่วนที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่กรณี

(๒) เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษอันเนื่องจากของนั้นอาจสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอื่นซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ไม่เกินจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

(๓) เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ ผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง

หมวด ๖

การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

มาตรา ๓๖ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนน ระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

มาตรา ๓๗ ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็น ศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๘ ในกรณีที่คู่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ฟ้องคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องตามมูลสัญญาและมูลละเมิด หรือเฉพาะมูลละเมิด ต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว หากบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการ

รับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน ได้ฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ และศาลนั้นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีรวมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอ ไม่ว่าในเวลาใด ๆ ก่อนที่ศาลมีคำพิพากษา และถ้าศาลเห็นว่าคดีเหล่านั้นเกี่ยวเนื่องกันก็ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้โอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณากับคดีระหว่างคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ได้ แต่ศาลจะมีคำสั่งก่อนที่จะได้รับความยินยอมจากศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ได้

มาตรา ๓๙ คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

มาตรา ๔๐ บรรดาสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมีส่วนจากสัญญาหรือมูลละเมิด ให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปี

การนับอายุความกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ให้เริ่มนับดังต่อไปนี้

(๑) กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(๒) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้เริ่มนับตั้งแต่เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวัน นับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่ เมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

การนับอายุความในกรณีอื่นนอกจากความในวรรคสอง ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๔๑ สิทธิเรียกร้องตามมาตรา ๔๐ อันเกิดจากการกระทำหรือละเว้น การปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ให้มีกำหนดอายุความ สามปี นับตั้งแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่ม นับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๒ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญา रखนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

นายกรัฐมนตรี



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – สกุล: นางสาวสุภาพร สุขรีน
วัน เดือน ปี: 28 มีนาคม พ.ศ. 2530
วุฒิการศึกษา: ปี 2554 ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยนเรศวร
จ.พิษณุโลก
ปี 2548 มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนหล่มสักวิทยาคม อ.หล่มสัก
จ.เพชรบูรณ์
ประสบการณ์การทำงาน: ปี 2554 – ปัจจุบัน
- เจ้าหน้าที่พิจารณาสิทธิใหม่ ส่วนงานไทยประกันชีวิตเมดิแคร์ บริษัท
ไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน)



มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ข้อตกลงว่าด้วยการอนุญาตให้ใช้สิทธิในวิทยานิพนธ์/สารนิพนธ์

วันที่ 1 เดือน กันยายน พ.ศ. 2555

ข้าพเจ้า (นาย/นาง/นางสาว) สุภาพร สุจริณ อยู่บ้านเลขที่ 29/4
ซอย ถนน สาคูศิษย์ ตำบล/แขวง หล่มสัก
อำเภอ/เขต หล่มสัก จังหวัด เพชรบูรณ์ รหัสไปรษณีย์ 67110
เป็นนักศึกษาของมหาวิทยาลัยกรุงเทพ รหัสประจำตัว 7530400055

ระดับปริญญา ☐ ครี ☒ โท ☐ เอก

หลักสูตร นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา กฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศและธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
คณะ บัณฑิตวิทยาลัย ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ” ฝ่ายหนึ่ง และ

มหาวิทยาลัยกรุงเทพ ตั้งอยู่เลขที่ 119 ถนนพระราม 4 แขวงพระโขนง เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 ซึ่ง
ต่อไปนี้จะเรียกว่า “ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ” อีกฝ่ายหนึ่ง

ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ และ ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ ตกลงทำสัญญากันโดยมีข้อความดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิขอรับรองว่าเป็นผู้สร้างสรรค์และผู้มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในงานสารนิพนธ์/วิทยานิพนธ์
หัวข้อ ความรับผิดชอบของผู้นำสงฆ์ในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาค้นคว้าตามหลักสูตร นิติศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยกรุงเทพ
(ต่อไปนี้จะเรียกว่า “สารนิพนธ์/วิทยานิพนธ์”)

ข้อ 2. ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิตกลงยินยอมให้ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิโดยปราศจากค่าตอบแทนและไม่มีกำหนด
ระยะเวลาในการนำสารนิพนธ์/วิทยานิพนธ์ ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงการทำซ้ำ คัดแปลง เผยแพร่ต่อสาธารณชน ให้เช่า
ต้นฉบับหรือสำเนา งาน ให้ประโยชน์อันเกิดจากลิขสิทธิ์แก่ผู้อื่น อนุญาตให้ผู้อื่นใช้สิทธิโดยจะกำหนดเงื่อนไขอย่างหนึ่ง
อย่างใดด้วยหรือไม่ก็ได้ ไม่ว่าทั้งหมดหรือเพียงบางส่วน หรือการกระทำอื่นใดในลักษณะทำนองเดียวกัน

สัญญาทำขึ้นสองฉบับ มีข้อความอย่างเดียวกัน คู่สัญญาได้อ่านและเข้าใจข้อความในสัญญานี้โดย
ละเอียดแล้ว จึงได้ลงลายมือชื่อไว้เป็นสำคัญต่อหน้าพยาน และเก็บรักษาไว้ฝ่ายละฉบับ

ลงชื่อ.....ผู้อนุญาตให้ใช้สิทธิ
(นางสาว สุภาพ สุวดี)

ลงชื่อ.....ผู้ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิ
(ดร.ชนันดา รอดสุชาติ)
ผู้อำนวยการสำนักหอสมุด

ลงชื่อ.....พยาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ศิวพร หวังพัฒน์วงศ์)
คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

ลงชื่อ.....พยาน
(จันทนา เก่งงามทอง)