

บทที่ 2  
ระบบการขนส่งหลายรูปแบบ



2.1 ความเป็นมาของระบบการขนส่งหลายรูปแบบ

2.1.1 การขนส่งสินค้าก่อนที่จะมีการขนส่งหลายรูปแบบ

2.1.1.1 ประเภทของสินค้า

สินค้าที่ขนส่งทั่วโลกสามารถจำแนกได้ประเภทใหญ่ ๆ ได้ 2 ประเภท คือ สินค้าเทกองและสินค้าทั่วไป สินค้าเทกองหรือทางธุรกิจการขนส่งเรียกว่า bulk cargo หมายถึง สินค้าที่สามารถขนส่งได้โดยไม่ต้องมีการทำหีบห่อ แต่ละหน่วยสินค้าจึงมีลักษณะเหมือนกัน สามารถนำมากองหรือรวมกันได้ ตัวอย่างสินค้าประเภทนี้ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร เช่น น้ำตาล ข้าว อาหารสัตว์ แร่ประเภทต่าง ๆ เช่น ทองแดง แมงกานีส หรือน้ำมัน เป็นต้น ส่วนสินค้าทั่วไป หรือทางธุรกิจการขนส่งเรียกว่า general cargo สามารถจำแนกย่อยได้ 2 ประเภท คือ สินค้าประเภทบรรจุลงหีบห่อลักษณะต่าง ๆ และสินค้าที่บรรจุรวมในหน่วยรวมสินค้า เช่น ตู้สินค้า (container) หรือไม้รองสินค้า (pallet) เป็นต้น<sup>1</sup>

ก่อนที่จะเข้าสู่ยุคการขนส่งด้วยตู้สินค้า การขนส่งสินค้าทั่วไปเป็นการขนส่งสินค้าซึ่งบรรจุลงหีบห่อ สินค้าจะนำมารวมใน ถุง หีบ กล่อง หรือม้วน และบรรจุทุกสินค้าลงบนเรือ รถบรรทุก หรือเครื่องบินแล้วแต่กรณี รูปลักษณะของหีบห่อสินค้านี้จะมีขนาดแตกต่างกันทำให้เกิดปัญหาการจัดเรียงสินค้าที่ต้องใช้เนื้อที่มากและผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังสูงมากในการดูแลรักษาสินค้าระหว่างการขนส่ง ดังนั้นความรับผิดชอบต่อสินค้าของผู้ขนส่งจึงมีมาก เพราะ

---

<sup>1</sup> วีระ ภูริปัญญาวงค์ และ ไชยยศ ไชยมันคง "ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล" ใน การจัดการงานขนส่งสินค้า (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัย-ธรรมมาธิราช, 2532), หน้า 130.

สินค้าที่บรรจุหีบห่อซึ่งการจัดกระจายจะก่อให้เกิดความสูญหายหรือบอบสลายได้ง่าย นอกจากนั้นการขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงเรือยังต้องใช้เวลาาน เพราะหีบห่อสินค้าการจัดกระจาย กรณีนี้จึงอาจก่อให้เกิดความล่าช้าในการส่งมอบสินค้าได้

### 2.1.1.2 การทำสัญญาขนส่งสินค้าลักษณะ Unimodal Transportation

ก่อนที่จะมีการขนส่งหลายรูปแบบ ในกรณีที่ผู้ส่งของมีความจำเป็นที่ต้องขนส่งสินค้าไปยังผู้รับตราส่ง โดยส่งมอบ ณ โรงงาน หรือสถานที่ของผู้รับสินค้าที่อยู่นอกท่าเรือ ซึ่งจำต้องขนส่งสินค้าโดยใช้การขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบเพื่อให้สินค้าไปถึงสถานที่รับมอบสินค้า ผู้ส่งของอาจใช้บริการของผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarders)<sup>2</sup> ให้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนผู้ส่งของเพื่อติดต่อกับผู้ขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และรวมถึงให้ทำการบรรจุหีบห่อสินค้า และนำสินค้าไปส่งมอบให้ผู้ขนส่ง รับเอกสารการขนส่ง เหล่านี้เป็นต้น<sup>3</sup> อีกกรณีหนึ่ง คือ ผู้ส่งของจะติดต่อกับผู้ขนส่งด้วยตนเอง เป็นการทำสัญญาขนส่งโดยตรงระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่ง ทั้งสองกรณีนี้จะเห็นว่าทุกช่วงการขนส่งผู้ส่งของจะเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งโดยตรง กรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องการหาผู้ขนส่งและทำสัญญาขนส่งในนามของผู้ส่งของ ถือว่าเป็นการกระทำที่ตัวแทนกระทำการแทนตัวการ เมื่อสมควมประสงค์ของตัวการ ตัวแทนย่อมหลุดพ้นความรับผิดชอบ ผู้ส่งของเท่านั้นที่ต้องผูกพันโดยตรงกับผู้ขนส่ง ขณะเดียวกันแต่ละช่วงการขนส่ง ผู้ขนส่งจะออกเอกสารการขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งทางทะเลออกใบตราส่ง (Bill of Lading) ผู้ขนส่งทางบกออก Consignment Note และผู้ขนส่งทางอากาศออกใบตราส่งทางอากาศ (Air Way Bill)

<sup>2</sup> ESCAP, Use of Maritime Transport : Vol. 1 (Geneva : United Nations, 1988) p. 83.

<sup>3</sup> William Tetley, Marine Cargo Claims, 2<sup>nd</sup> ed. (Toronto : Butterworths, 1983) p. 467.



ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในกรณีนี้ คือ ปัญหาของความหลากหลายของ เอกสารการขนส่ง และปัญหาในการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่งแต่ละราย กล่าวคือ ผู้ส่งของ ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า สินค้าได้เสียหายในช่วงการขนส่งของผู้ขนส่งรายนั้น เนื่องจากขอบเขตความ รับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ละคนเริ่มต้นและสิ้นสุดเมื่อรับและส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งคนอื่น นอกจากนี้ ยังปรากฏในคำวินิจฉัยของศาลว่าผู้ขนส่งคนแรกต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นในช่วง การขนส่งของตน จึงจะทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายได้ \*

ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก ไม่ได้กล่าวถึงกรณีที่มีผู้ขนส่งหลายทอด (successive carriers) ในขณะที่ตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ได้กำหนดไว้ชัดเจนในมาตรา 30 ว่า ผู้ส่งของมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งทอดสุดท้ายได้ และยิ่งกว่านั้นยังมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งที่ทำหน้าที่ขนส่งใน ช่วงที่สินค้าสูญหายเสียหาย และตามกฎหมายเกณฑ์ของการขนส่งทางบกระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ว่า ผู้ขนส่งคนแรกต้องมีความรับผิดชอบต่อสินค้าตลอดเส้นทาง แต่มีข้อสังเกตว่าอนุสัญญาทั้ง 2 นี้ได้กล่าว เฉพาะการขนส่งที่มีผู้ขนส่งหลายทอดและรูปแบบการขนส่งประเภทเดียวกันเท่านั้น

ในการทำสัญญาขนส่งตามที่กล่าวมาจึงก่อให้เกิดภาระแก่ผู้ส่งของ เป็นอย่างยิ่ง นับแต่เริ่มทำสัญญาขนส่ง ผู้ส่งของจะต้องพบกับความหลากหลายของ เอกสารการขนส่ง ความหลากหลายของกฎเกณฑ์ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง และผู้ขนส่งแต่ละช่วงต่างมีความรับผิดชอบ เฉพาะ ช่วงการขนส่งของตน ดังนั้นวิวัฒนาการทางการขนส่งจึงเข้ามาสู่ยุคการขนส่งหลายรูปแบบที่ถือรูปแบบ เดียวของเอกสาร ผู้รับผิดชอบและผู้ดำเนินการ และระบบความรับผิดชอบเดียวกันของการขนส่ง เพื่อจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ส่งของหรือผู้ใช้บริการมากที่สุด

\* นอกจากนี้ศาลได้ตัดสินอีกว่า ผู้ส่งของมีหน้าที่พิสูจน์ว่าผู้ขนส่งที่เป็นจำเลยได้ครอบครอง สินค้าในช่วงที่เกิดความสูญหายหรือเสียหาย คดีระหว่าง Emery & Co.Inc. V. Boston & M.R.R. 230 Mass. 463, 120 N.E. 106, 1918.

### 2.1.2 การขนส่งด้วยตู้สินค้า

การขนส่งสินค้าในอดีตเป็นการขนส่งสินค้าที่อยู่ในหีบห่อที่กระจัดกระจาย ผู้ขนส่งมีความเสี่ยงสูง จึงทำให้เกิดแนวความคิดในการจัดรวมหน่วยสินค้า<sup>4</sup> หมายถึงการนำสินค้าแต่ละหน่วยการผลิตหลาย ๆ หน่วยมารวมกันเป็นหน่วยเดียวที่มีขนาดมาตรฐานและสามารถเคลื่อนย้ายได้โดยใช้เครื่องมือทุ่นแรง<sup>5</sup> การจัดรวมหน่วยสินค้าจะช่วยลดเวลาในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นและลงเรือ และลดการจ้างแรงงานเนื่องจากสินค้าสามารถเคลื่อนย้ายได้โดยใช้เครื่องมือทุ่นแรงซึ่งมีความรวดเร็วเคลื่อนย้ายได้คราวละมาก ๆ รวมทั้งใช้แรงงานคนน้อยลงด้วย นอกจากนี้ยังช่วยให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ของเรือให้มากที่สุดด้วย

การจัดรวมหน่วยสินค้าอาจทำหลายแบบคือ ระบบแพเลตหรือการใช้ไม้รองสินค้า (the pallet system) ระบบนี้จะนำสิน้ามารวมเป็นหน่วยเดียวบนแผ่นไม้รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าเพื่อความสะดวกในการขนย้ายโดยใช้เครื่องมือทุ่นแรง คือรถยกฟอร์คลิฟท์ (fork lift) ระบบแพเลตเป็นที่นิยมมากในการขนย้ายสินค้าในโรงพักสินค้า

รูปแบบต่อมาของการจัดรวมหน่วยสินค้าคือระบบตู้สินค้า (Containerization) การขนส่งด้วยตู้สินค้าเป็นแนวคิดของการขนส่งที่นำสินค้าหลากหลายประเภท หลากหลายเจ้าของมารวมกันในกล่องขนาดใหญ่ คือ ตู้สินค้า ต่อมาได้มีการกำหนดขนาดมาตรฐานของตู้สินค้าโดยสำนักงานมาตรฐานของตู้สินค้านานาชาติ (Bureau International des Containers) เพื่อให้ขนาดของตู้สินค้านี้มีขนาดเท่ากันอันจะทำให้การขนส่งด้วยตู้สินค้าเกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เช่น ตู้สินค้าขนาด 20 ฟุต หรือขนาด 40 ฟุต

<sup>4</sup> ESCAP, Handbook of International Containerization (Bangkok : ESCAP, 1983), p.55.

<sup>5</sup> วรวิมล มาลา "การขนส่งหลายรูปแบบ," ใน การจัดการงานขนส่งสินค้า, หน้า 726.



### 2.1.2.1 ความเป็นมาของการขนส่งด้วยตู้สินค้า

ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 1 การรถไฟของอังกฤษได้นำการขนส่งด้วยตู้สินค้ามาใช้ ต่อมาเมื่อเดือนมีนาคม 1921 บริษัท New York Central Railway ได้นำการขนส่งด้วยตู้สินค้ามาใช้ในการขนส่งทางบกโดยรถไฟ หลังจากนั้นได้มีการประยุกต์ใช้ตู้สินค้ากับการขนส่งทางบกโดยรถยนต์อันนำไปสู่ระบบการขนส่งแบบ door to door service ในเวลาต่อมา ความนิยมของการขนส่งด้วยตู้สินค้าหาได้จำกัดเพียงการขนส่งทางบกไม่ ประเทศอังกฤษได้พยายามริเริ่มนำการขนส่งด้วยตู้สินค้ามาใช้ในการขนส่งทางทะเลเป็นชาติแรกเมื่อประมาณปี 1929 โดยบริษัทรถไฟของอังกฤษได้ใช้การขนส่ง สินค้าระหว่างอังกฤษกับประเทศต่าง ๆ ในภาคพื้นยุโรป ด้วยการประสมรูปแบบการขนส่งทางบกและทางทะเลซึ่งใช้วิธีข้ามช่องแคบอังกฤษไปยุโรป และขึ้นรถไฟไปจุดหมายปลายทาง

ต่อมาในปี 1960 Mr. M. Mclean ผู้ก่อตั้งบริษัท Sea Land ในสหรัฐอเมริกาซึ่งเริ่มด้วยการทำธุรกิจการขนส่งทางบกระหว่างรัฐและเมืองต่าง ๆ ในสหรัฐฯ และต่อมาได้ขยายกิจการมายังธุรกิจการขนส่งทางทะเล จากประสบการณ์การขนส่งทางบกโดยรถยนต์และรถไฟมากกว่า 20 ปี จึงมีแนวคิดที่จะพัฒนาการขนส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแบบ door to door service โดยใช้ตู้สินค้าเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญเพราะตู้สินค้านั้นสามารถที่จะเคลื่อนย้ายโดยทางบกและทางทะเลได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ในแนวความคิดของ Mr. Mclean นั้นต้องการให้บริการการขนส่งที่เริ่มจากสถานที่ของผู้ส่งออกไปจนกระทั่งถึงสถานที่ของผู้รับสินค้า โดยใช้ตู้สินค้าเป็นเสมือนภาชนะบรรจุตั้งแต่เริ่มจนกระทั่งถึงปลายทาง โดยที่สินค้าภายในตู้สินค้าไม่มีการเอาออกจากตู้สินค้าอีกเลย การขนส่งตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าแล้วโดยทางบกไปยังท่าเรือ เพื่อขนถ่ายจากรถไปบรรทุกลงบนเรือ เรือก็นำสินค้าไปยังท่าเรือปลายทางขนถ่ายจากเรือขึ้นบรรทุกต่อไปโดยทางบกไปยังสถานที่ของผู้รับสินค้า แนวคิดนี้เป็นที่ยอมรับและแพร่หลายอย่างรวดเร็ว พลิกโฉมหน้าใหม่ของการขนส่งทางทะเลจากการขนส่งสินค้าในอดีตมาเป็นระบบการขนส่งด้วยตู้สินค้าอันเป็นรากฐานของการขนส่งหลายรูปแบบที่นิยมใช้อยู่ในปัจจุบัน<sup>6</sup>

<sup>6</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 727-728.

### 2.1.2.2 ผลทางกฎหมายของการขนส่งด้วยตู้สินค้า

ก. ขยายความรับผิดของผู้ขนส่งให้กว้างขึ้น เดิมเน้นความรับผิดของผู้ขนส่งจะเริ่มต้นเมื่อสินค้าได้บรรทุกลงเรือและสิ้นสุดเมื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ คือ เป็นไปตามหลัก tackle to tackle แต่เมื่อมีการขนส่งด้วยตู้สินค้า ความรับผิดตามสัญญาขนส่งของผู้ขนส่งจะเริ่มต้นและสิ้นสุดเมื่อรับและมอบสินค้าก่อนที่จะบรรทุกลงเรือ หรือเป็นไปตามหลัก port to port กล่าวคือ ความรับผิดของผู้ขนส่งได้ขยายขอบเขตออกไปนอกกราบเรือ โดยขยายไปยังสถานที่ที่มีการส่งมอบและรับมอบตู้สินค้า คือ ลานตู้สินค้า (Container yard) สถานีตู้สินค้า (Container Freight Station) หรือสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่า (Inland Container Depot) แล้วแต่กรณี

ข. ปัญหาเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง เนื่องจากสภาพของการขนส่งด้วยตู้สินค้า สินค้าจะอยู่ในตู้สินค้าตลอดช่วงการขนส่ง กรณีที่เปิดตู้สินค้าเท่านั้นจึงจะทราบถึงสภาพและจำนวนของสินค้า แต่การเปิดตู้สินค้านี้มักจะทำได้ยากหรือเปลืองค่าใช้จ่าย หรือ ณ ที่ทำการของผู้รับสินค้า ดังนั้นจึงไม่อาจทราบแน่ชัดว่าสินค้าสูญหายหรือเสียหายในช่วงของการขนส่งแบบใดทำให้เกิดปัญหาว่า ความรับผิดของผู้ขนส่งจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์การขนส่งรูปแบบใด

ค. ปัญหาเรื่องหีบห่อ ตามหลักเกณฑ์ของกฎแห่งกรุงเฮก ได้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้โดยคิดจากจำนวนต่อหีบห่อ หรือต่อหน่วยของสินค้าที่สูญหายหรือบุบสลาย \* เว้นแต่ผู้ส่งของ ได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและมูลค่าของสินค้า และได้จัดแจ้งไว้ในใบตราส่งเมื่อสินค้าได้บรรจุในตู้สินค้า ปัญหาในกรณีนี้คือ จะถือว่าตู้สินค้าเป็นหีบห่อ หรือแต่ละหีบห่อของสินค้าที่อยู่ภายในตู้สินค้าเป็นหีบห่อ

\* ดูมาตรา 4 ข้อ 5 กฎแห่งกรุงเฮก และบทที่ 3 : หัวข้อ 3.1.1.5



ในประเด็นดังกล่าวได้มีแนววินิจฉัยของศาลสหรัฐอเมริกา<sup>7</sup>

วินิจฉัยว่า นัยของหีบห่อ (package) หาใช้นัยเดียวกับ "ตู้สินค้า" ดังนั้น จะใช้คำว่า หีบห่อแทนตู้สินค้าไม่ได้ ข้อเท็จจริงในคดีนี้ปรากฏว่า สินค้าในตู้สินค้าบางส่วนได้สูญหายไป และตามใบตราส่งได้กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกิน 500 \$ ต่อหีบห่อ (package) และมีข้อกำหนดเป็นตัวพิมพ์ไว้และระบุในใบตราส่งด้วยว่า ตู้สินค้าให้ถือเสมือนว่าเป็นหีบห่อ แม้ผู้ขนส่งจะจัดแจ้งประการใดลงบนใบตราส่งก็ตาม ศาลถือว่า เงื่อนไขตามใบตราส่งดังกล่าวขัดต่อ COGSA (The Carriage of Goods by Sea Act, 1936) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับต่อการขนส่งทางทะเล เพราะข้อตกลงนี้มีผลทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่ำกว่าระดับความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ และมีหลายคดีที่เกิดขึ้นแล้วได้ตัดสินว่า ตู้สินค้าไม่ใช่หีบห่อ การตกลงให้ตู้สินค้าเป็นหีบห่อถือว่าการขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมาย ข้อตกลงนี้จึงไม่อาจบังคับได้

### 2.1.3 การขนส่งสินค้าโดยใช้วิธีการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ

#### 2.1.3.1 การขนส่งทางทะเล

การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่ใช้มานานนับแต่สมัยดึกดำบรรพ์ นับแต่มนุษยชาติได้รู้จักใช้เรือพายและเรือใบในการขนส่งตั้งแต่สมัยก่อนประวัติศาสตร์ ทั้งนี้เพราะทางน้ำเป็นทางธรรมชาติซึ่งมนุษย์ไม่ต้องสร้างขึ้น เพียงรู้จักวิธีใช้ให้เป็นประโยชน์เท่านั้น<sup>8</sup> และตามหลักฐานปรากฏว่าอียิปต์เป็นประเทศที่ใช้เรือในการขนส่งอยู่อย่างแพร่หลาย

<sup>7</sup> คดีระหว่าง St. Paul Fire & Marine Insurance Co. V. Sea-land Service Inc., เมษายน 1990., Lloyd's Rep.

<sup>8</sup> วีระ ภูริปัญญาวงศ์, ไชยยศ ไชยมั่นคง, "ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล," ใน การจัดการขนส่งสินค้า, หน้า 134.

เมื่อประมาณ 3,000 ปีก่อนคริสตกาล โดยรู้จักใช้ไม้กระดานแผ่นมาต่อเรือและรู้จักใช้ใบช่วยในการแล่นเรือทวนกระแสน้ำในแม่น้ำไนล์ มีการใช้พายเป็นกำลังขับเคลื่อนเรือที่สำคัญ และเมื่อสิ้นสุดคริสต์ศตวรรษที่ 18 หลังจากมีการคิดค้นเครื่องจักรไอน้ำใช้ใน ค.ศ. 1781 มาร์ควิสเดอซูฟเฟรียชาวฝรั่งเศสได้ใช้กำลังไอน้ำขับเคลื่อนเรือโดยต่อเรือกลไฟลำแรกขึ้น ต่อมาในปี ค.ศ. 1844 ประเทศอังกฤษได้ต่อเรือเกรท บริเทน (Great Britain) โดยใช้เหล็กทำตัวเรือ และใช้เครื่องจักรไอน้ำขับเคลื่อนใบจักรเป็นลำแรก เป็นการเปิดศักราชการเปลี่ยนแปลงโฉมหน้าการขนส่งทางทะเลอย่างยิ่งใหญ่ จนปัจจุบันเทคโนโลยีทางวิศวกรรมเรือและสถาปัตยกรรมเรือได้ก้าวหน้ามากขึ้นมีการนำเทคโนโลยีระดับสูงและพลังงานรูปแบบใหม่ เช่น พลังงานนิวเคลียร์มาขับเคลื่อนเรือ มีการใช้เครื่องมืออุปกรณ์การเดินเรือใหม่ ๆ มาช่วยในการเดินเรือ<sup>๑</sup>

จุดเด่นของการขนส่งทางทะเลคือมีขีดความสามารถในการบรรทุกและขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมาก และต้นทุนการขนส่งต่ำกว่ารูปแบบการขนส่งประเภทอื่น แต่เมื่อพิจารณาความรวดเร็วในการขนส่ง การขนส่งทางทะเลต้องใช้ระยะเวลาและยังต้องเผชิญกับภัยอันตรายต่าง ๆ ในทะเล ทำให้เกิดความล่าช้าในการเข้าเทียบท่าเรือได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการให้บริการ และความถี่ในการให้บริการน้อยกว่าการขนส่งทางอากาศ และทางบก อย่างไรก็ตามในการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งทางทะเลยังคงมีบทบาทสูงนั้นคือมีการใช้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อการค้าระหว่างประเทศเป็นการขนส่งหลักมากกว่าใช้บริการขนส่งรูปแบบอื่นใด จนอาจกล่าวได้ว่าการขนส่งสินค้าทางทะเลมีความสัมพันธ์กับการค้าระหว่างประเทศอย่างใกล้ชิด

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>๑</sup> เรืองเตยวกัน, หน้า 135.



### 2.1.3.2 การขนส่งทางบก

การขนส่งทางบกประกอบด้วย การขนส่งด้วยรถยนต์ และรถไฟ และทางท่อ การขนส่งด้วยรถยนต์มีจุดเด่นที่สุด คือ สามารถให้บริการแก่ผู้ใช้บริการได้จากการขนส่ง นับแต่ประตูโรงงานของผู้ส่งของ ไปยังประตูโรงงานของผู้รับสินค้า (door to door service) ในทางกลับกันหากเป็นการขนส่งที่มีระยะทางยาวมาก ประสิทธิภาพของการขนส่งด้วยรถยนต์จะลดลง เนื่องจากการขนส่งด้วยรถยนต์ระยะไกล (ประมาณ 200 กิโลเมตร) จะมีต้นทุนต่ำเพราะมีต้นทุนคงที่น้อยและรัฐจะเป็นผู้ลงทุนสร้างถนนและบำรุงรักษาให้<sup>10</sup> นอกจากนี้การขนส่งด้วยรถยนต์สามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางได้ง่าย สามารถโยกย้ายเครื่องมือและอุปกรณ์ในการให้บริการไปให้บริการในเส้นทางที่ทำกำไรได้มากกว่าและโยกย้ายได้ทันทีไม่เสียเวลา การขนส่งด้วยรถยนต์สามารถเลือกใช้รถยนต์ที่มีลักษณะเหมาะสมกับสิ่งที่จะบรรทุกได้ เช่น บรรทุกน้ำมัน บรรทุกผลไม้บรรทุกผู้โดยสาร เป็นต้น แต่การขนส่งในแต่ละครั้งสามารถขนส่งได้ในปริมาณน้อยทำให้ไม่สะดวกต้องขนมากเที่ยว เสียเวลา และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย บางครั้งการขนส่งด้วยรถยนต์อาจต้องประสบปัญหาการจราจรติดขัดอาจทำให้การขนส่งล่าช้าได้

การขนส่งด้วยรถไฟเป็นการขนส่งทางบกที่สามารถขนส่งสินค้าได้ครั้งละปริมาณมาก ๆ ในระยะทางไกลด้วยต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ และสามารถเพิ่มบริการได้โดยการเพิ่มตู้รถไฟในกรณีที่มีผู้ต้องการใช้บริการมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบความปลอดภัยในการขนส่งด้วยรูปแบบต่าง ๆ การขนส่งด้วยรถไฟถือว่ามีความปลอดภัยมากที่สุด อย่างไรก็ตามเนื่องจากการขนส่งด้วยรถไฟนั้นมียอดประกอบที่สำคัญคือ ราง ดังนั้นความคล่องตัวในการขนส่งจึงมีน้อยกว่าการขนส่งด้วยรถยนต์ แม้ว่าการขนส่งด้วยรถไฟสามารถให้บริการจากประตูโรงงานของผู้ส่งของ ไปยังประตูโรงงานของผู้รับสินค้า (door to door service) ได้โดยการสร้างรางรถไฟเข้าไปยัง

<sup>10</sup> จิระภรณ์ ตันติชัยรัตนกุล, "รูปแบบการขนส่ง," ใน การจัดการขนส่งสินค้า,

โรงงานอุตสาหกรรมก็ตาม แต่ในแง่การโยกย้ายเหมือนกับการเปลี่ยนเส้นทางของการขนส่งรูปแบบอื่น คือ รถยนต์ เรือ เครื่องบินทำได้ยาก เนื่องจากต้องมีการลงทุนสร้างสถานี รางรถ ฯลฯ ซึ่งเป็นต้นทุนคงที่ จึงไม่สามารถโยกย้ายได้ตามต้องการ

การขนส่งทางท่อเป็นรูปแบบการขนส่งพิเศษมีขีดความสามารถจำกัด จึงเหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าประเภทของเหลว เช่น น้ำ น้ำมัน จุดเด่นของการขนส่งทางท่อ คือ สามารถขนส่งสินค้าโดยสินค้าจะไม่เกิดเสียหายระหว่างการขนส่ง และสามารถขนส่งได้ในปริมาณมาก ๆ แต่การขนส่งทางท่อมียกข้อด้อยคือ จำกัดประเภทสินค้าที่ขนส่ง กล่าวคือขนส่งสินค้าเฉพาะที่เป็นของเหลวหรือก๊าซ และท่อที่ใช้ในการขนส่งอาจผุกร่อนทำให้เกิดการรั่วไหล ซึ่งการสำรวจการรั่วไหลทำได้ยากเนื่องจากท่อบางส่วนอยู่ใต้ดินหรือใต้ทะเล ประกอบกับระยะทางที่ใช้ในการวางท่อเป็นระยะทางไกลด้วย นอกจากนี้ในแง่ความคล่องตัวในการขนส่งมีน้อยมาก เนื่องจากไม่สามารถเปลี่ยนเส้นทางของการขนส่งได้ในทันที และมีเส้นทางของการขนส่งที่จำกัด และเนื่องจากการขนส่งประเภทนี้ต้องใช้เงินลงทุนสูงมากในขั้นเริ่มดำเนินการ เช่น ค่าใช้จ่าย ค่ากรรมสิทธิ์ที่ดินตามแนวทางที่จะวางท่อ ค่าท่อ ดังนั้นเพื่อให้คุ้มค่าแก่การลงทุนจึงต้องมีการขนส่งสินค้าปริมาณมากและต้องขนส่งอย่างสม่ำเสมอ อย่างไรก็ตามการขนส่งทางท่อนี้มีความแน่นอนในเรื่องระยะเวลาของการขนส่ง ซึ่งการขนส่งแบบนี้อาจจะเกิดความล่าช้าในระหว่างการขนส่ง นอกจากนั้นการขนส่งทางท่อยังไม่ได้รับผลกระทบจากฤดูกาลอีกด้วยทำให้สามารถปฏิบัติงานติดต่อกันตลอดเวลา

## ศูนย์วิทยุทรัพยากร

### 2.1.3.3 การขนส่งทางอากาศ

## จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

การขนส่งทางอากาศเป็นรูปแบบการขนส่งที่สามารถขนส่งสินค้าได้รวดเร็วมากที่สุดเมื่อเทียบกับรูปแบบของการขนส่งอื่น ดังนั้นรูปแบบการขนส่งประเภทนี้จึงเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าที่เสื่อมสภาพง่ายเก็บรักษาไว้นาน เช่น ผัก ผลไม้ อาหารทะเล หรือสินค้าที่มีความต้องการเร่งด่วน นอกจากนั้นการขนส่งทางอากาศยังทำให้สามารถขยายตลาดสินค้าให้กว้างขวางออกไปได้อีก กล่าวคือการติดต่อค้าขายกับลูกค้าในต่างประเทศสามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็วทั้งตลาดที่อยู่ใกล้และไกลช่วยให้สินค้าแบบใหม่ ๆ ส่งถึงตลาดต่าง ๆ ทั่วโลกได้ในเวลาเดียวกัน อย่างไรก็ตามเนื่องจากธุรกิจการขนส่งด้วยรูปแบบนี้เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนมหาศาล ต้องใช้



บุคลากรที่มีความรู้เฉพาะด้านในการดำเนินงานเพราะเทคนิคในด้านการบินเป็นเรื่องยุ่งยากและซับซ้อนมาก เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้มีราคาสูงมาก และต้องการการบำรุงรักษาที่ละเอียดระเอียด จึงทำให้อัตราค่าขนส่งสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ซึ่งเป็นจุดด้อยของรูปแบบการขนส่งประเภทนี้

ด้วยเหตุที่การขนส่งแต่ละรูปแบบมีลักษณะที่แตกต่างกัน ลักษณะเด่นและลักษณะด้อยจะอยู่ในทุกรูปแบบการขนส่งในระดับที่มากน้อยต่างกัน ดังนั้นเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายที่สำคัญของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพคือ เสียค่าใช้จ่ายน้อยที่สุด ใช้เวลาน้อยที่สุด และก่อให้เกิดความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า โดยให้ผู้ควบคุมดูแลและรับผิดชอบเพียงคนเดียว จึงเกิดการประสมรูปแบบของการขนส่งแต่ละรูปแบบเข้าด้วยกัน และสร้างระบบผู้รับผิดชอบต่อการขนส่งตลอดเส้นทางเพียงคนเดียว

#### 2.1.4 การขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ

##### 2.1.4.1 ความหมาย

การขนส่งหลายรูปแบบ หรือ Multimodal Transport เป็นคำที่ใช้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 ซึ่งได้ให้ความหมายของคำนี้ในมาตรา 1 ข้อ 1 ไว้ดังนี้ "The carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country" หรืออาจเรียกการขนส่งหลายรูปแบบว่า Combined Transport ซึ่งเป็นคำที่ใช้ในกฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบของทอการค้าระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298 โดยได้ให้ความหมายของคำนี้ในกฎข้อ 2 ข้อ a ไว้ดังนี้ "The carriage of goods by at least two different modes of transport from a place at which the goods are taken in charge situated in one country to a place designated for delivery situated in a different country" ทั้งสองคำนี้ต่างเป็นคำที่มีความหมาย

อย่างเดียวกันนั้นคือหมายถึงการขนส่งสินค้าจากผู้ส่งของ ไปถึงผู้รับสินค้า โดยใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันสองรูปแบบขึ้นไปและมีผู้ดำเนินการขนส่งซึ่งเรียกว่าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal transport operator) เป็นผู้รับผิดชอบดูแลการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทาง

#### 2.1.4.2 การขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal transport หรือ Combined transport) กับการขนส่งที่มีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำ (Through Transport)

การขนส่งที่มีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำ (Through transport) เป็นการขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง โดยมีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำ (transhipment) ระหว่างทาง<sup>11</sup> การขนส่งประเภทนี้เป็นการขนส่งที่ใช้รูปแบบการขนส่งเพียงรูปแบบเดียว คือ การขนส่งทางทะเล แต่เนื่องจากมีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำระหว่างการขนส่งจึงต้องใช้เรือในการขนส่งมากกว่าหนึ่งลำ<sup>12</sup> ตัวอย่างของการขนส่งประเภทนี้ คือ การขนส่งสินค้าทางทะเลมายังประเทศไทย เนื่องจากท่าเรือของประเทศไทยคือท่าเรือคลองเตยเป็นท่าเรือแม่น้ำ ซึ่งเรือที่จะเข้าเทียบท่าได้ต้องเป็นเรือขนาดเล็ก แต่เรือที่บรรทุกสินค้าเข้ามานั้นเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าเทียบท่าเรือคลองเตย จึงต้องมีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำโดยเรือเหล่านี้จะจอดที่เกาะสีชังหรือที่ท่าเรือสิงคโปร์ เพื่อทำการบรรทุกสินค้าขึ้นจากเรือ (discharge) และบรรทุกสินค้าลงเรือ (loading) อีกลำหนึ่ง

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>11</sup> ESCAP, Use of Maritime Transport : Vol.1 p. 127.

<sup>12</sup> ชัยนติ ไกรกาญจน์และคณะ, เอกสารการอบรมเรื่องกฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี (กรุงเทพ : สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี, 2531) หน้า 152.



จากลักษณะของการขนส่งที่มีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำเทียบกับการขนส่งหลายรูปแบบจะเห็นได้ว่าการขนส่งที่มีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำไม่ใช่การขนส่งหลายรูปแบบ ทั้งนี้เพราะการขนส่งที่มีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำเป็นการขนส่งที่ใช้รูปแบบการขนส่งเพียงรูปแบบเดียว คือ เรือ

ในการขนส่งประเภทนี้ซึ่งมีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำจะต้องมีข้อตกลงอนุญาตให้ผู้ขนส่งทำการดังกล่าวได้ โดยปกติจะระบุเงื่อนไขในการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำไว้ที่ด้านหลังของใบตราส่ง (Bill of Lading) ซึ่งในการขนส่งประเภทนี้จะเป็น ใบตราส่งตลอดเส้นทาง (Through Bill of Lading) จะมีลักษณะที่แตกต่างจากใบตราส่งทั่วไป 2 ประการ<sup>13</sup> คือ มีข้อความระบุให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะถ่ายลำสินค้าได้ และมีข้อความระบุให้ทำการถ่ายลำที่ทำเรือที่ระบุได้

แต่สิ่งที่เหมือนกัน คือ ใบตราส่งตลอดเส้นทางเป็นเอกสารการขนส่งที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเล<sup>14</sup> ซึ่งมีการขนส่งสินค้าโดยผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลมากกว่าหนึ่งคน โดยผู้ขนส่งแต่ละทอดเพียงแค่อรับผิดชอบต่อสินค้าในช่วงที่ตนครอบครองสินค้าและช่วงที่ใบตราส่งของตนปรับใช้เท่านั้น กรณีนี้จะเห็นว่าใบตราส่งตลอดเส้นทางจะแตกต่างจากใบตราส่งการขนส่งหลายรูปแบบ (Combined Transport Bill of Lading) ซึ่งผู้ออกใบตราส่งชนิดนี้ จะรับผิดชอบต่อสินค้าในความเสี่ยงภัย เสียหายตลอดเส้นทางการขนส่งนับแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยไม่คำนึงว่าสินค้าได้สูญหาย หรือเสียหายในช่วงใด

<sup>13</sup> เรือเดียวกัน, หน้า 153.

<sup>14</sup> William Tetley, Marine Cargo Claims, p. 466-467.

หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ออกใบตราส่งตลอดเส้นทางมีส่วนที่แตกต่างจากหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ออกใบตราส่งการขนส่งหลายรูปแบบ คือ ชอบเขตความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้านั้นมีเฉพาะช่วงที่ตนขนส่งเท่านั้น เหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะว่าตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก ปรับใช้ต่อการขนส่งเริ่มจากกราบเรือไปยังกราบเรือ (tackle to tackle) และตามมาตรา 7 ของกฎหมายกรุงเฮก \* ได้ยอมให้ผู้ขนส่งทอดแรกกำหนดชอบเขตความรับผิดชอบต่อสินค้าในช่วง tackle to tackle คือ เฉพาะช่วงการขนส่งของเรือตนได้

#### 2.1.4.3 ลักษณะของการขนส่งหลายรูปแบบ

เมื่อการขนส่งด้วยตู้สินค้าได้รับความนิยมนำมาใช้หลายในการขนส่งสินค้าทางทะเลเนื่องจากก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งฝ่ายผู้ให้บริการและผู้รับบริการ แต่ด้วยเหตุที่การขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นมีจุดด้อยคือใช้เวลาในการขนส่งที่ยาวนาน ดังนั้นจึงมีการนำรูปแบบการขนส่งประเภทอื่นเข้ามาใช้เพื่อจะทำให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งสูงสุดนั้นคือค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ต่ำที่สุด ใช้เวลาในการขนส่งน้อยที่สุด และมีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งน้อยที่สุด

การขนส่งด้วยตู้สินค้าซึ่งเดิมจำกัดเฉพาะการขนส่งทางทะเลและทางบก ซึ่งถือว่าเป็นการขนส่งหลายรูปแบบเช่นกันก็ได้ขยายบริการโดยนำรูปแบบอื่นมาใช้ อย่างไรก็ตามแม้ว่ารูปแบบการขนส่งจะมีถึง 5 รูปแบบและหากมีการประสมรูปแบบต่าง ๆ ย่อมต้องมีการ

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

\* มาตรา 7 เฮก รุสส์ 1924 กำหนดว่า "ไม่มีบทบัญญัติใดในอนุสัญญานี้ ห้ามผู้ขนส่งหรือผู้ส่งของที่จะทำความตกลงเป็นอย่างใด วางกำหนดเงื่อนไขข้อสงวนหรือข้อยกเว้นถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหรือเรือสำหรับความสูญหาย หรือบุบสลายที่เกิดหรือเกี่ยวเนื่องกับการอยู่ในความดูแลและการดูแลรักษา และการจัดการซึ่งของก่อนการบรรทุกของลงเรือ และหลังจากขนถ่ายของขึ้นจากเรือซึ่งขนของนั้นทางทะเล"



ขนส่งหลายรูปแบบที่มีหลายลักษณะ แต่ตามที่ได้รวบรวมข้อมูลพบว่าลักษณะของการขนส่งหลายรูปแบบที่นิยมใช้ในปัจจุบันมี 5 ลักษณะ<sup>15</sup> ดังนี้คือ

#### 2.1.4.3.1 ทางทะเลและทางอากาศ (Sea/Air)

การขนส่งหลายรูปแบบลักษณะนี้จะเป็นการใช้ประโยชน์ของการขนส่งทางทะเลที่มีอัตราค่าระวางต่ำ และการขนส่งทางอากาศที่มีความรวดเร็วในการขนส่งสูงร่วมกัน โดยจะมีการขนส่งทางบกเป็นตัวเชื่อมในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง กล่าวคือ ที่ต้นทางสินค้าจะถูกขนมาขึ้นท่าเรือด้วยการใช้การขนส่งทางบก จากนั้นก็นำสินค้านั้นมาขึ้นท่าเรือบรรทุกสินค้าที่ท่าเรือแล้วจึงใช้การขนส่งทางทะเลนำสินค้านั้นมาขึ้นท่าเรืออีกท่าหนึ่ง จากท่าเรือที่เรือบรรทุกสินค้ามาถึงนี้ สินค้าจะถูกขนย้ายจากตู้สินค้าโดยการขนส่งทางบก และนำมาบรรทุกสินค้านั้นขึ้นรถบรรทุกที่สนามบินในบริเวณใกล้เคียง เพื่อทำการส่งสินค้าไปยังสนามบินปลายทาง เมื่อสินค้านั้นถึงสนามบินปลายทางแล้ว จึงใช้การขนส่งทางบกนำสินค้านั้นไปยังปลายทาง ผลที่ได้ก็คือการขนส่งที่มีค่าใช้จ่ายรวม เมื่อเปรียบเทียบแล้วต่ำกว่าการขนส่งทางอากาศทั้งหมด และสินค้าถึงที่หมายเมื่อเปรียบเทียบแล้วเร็วกว่าการขนส่งทางทะเลทั้งหมด

#### 2.1.4.3.2 ทางทะเลและทางบก (Sea/Land)

การขนส่งหลายรูปแบบประเภทนี้จะใช้ประโยชน์ของการขนส่งทางทะเลและรวมถึงการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (Inland waterway) ประสมกับการขนส่งทางบกโดยรถไฟหรือรถยนต์แล้วแต่กรณี กล่าวคือผู้ขนส่งทางทะเลจะรับผิดชอบ

<sup>15</sup> ESCAP, Manual on Freight Forwarding, (United Nations, 1990), p. 10.2. (Mimeographed).

ในการขนส่งระยะไกลซึ่งเมื่อเปรียบเทียบอัตราค่าระวางกับการขนส่งทางบกด้วยรถยนต์และรถไฟ แล้วการขนส่งทางทะเลจะมีอัตราค่าระวางต่ำที่สุด ส่วนผู้ประกอบการขนส่งทางบกด้วยรถยนต์หรือรถไฟสามารถให้บริการแบบประตูผู้ส่งของถึงประตูผู้รับสินค้าได้จะรับผิดชอบในการขนส่งจากผู้ส่งของไปยังท่าเรือต้นทางและจากท่าเรือปลายทางไปยังผู้รับสินค้า ผลประโยชน์ที่ได้รับในรูปแบบนี้คือ ค่าใช้จ่ายรวมในการขนส่งทางทะเลประสมกับทางบกจะต่ำกว่าการขนส่งทางบกแต่อย่างเดียว แต่สามารถให้บริการแบบประตูถึงประตูได้และยังใช้เวลารวมในการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งทางทะเลทั้งหมด

การขนส่งประเภทนี้จะให้ประโยชน์ต่อการขนส่งระหว่างประเทศมากที่สุด โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักและปริมาณในการขนส่งจำนวนมาก ไม่เสียดาย และไม่ต้องการความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งมาก กล่าวคือ ที่ต้นทางผู้ประกอบการขนส่งทางบกจะทำการขนส่งตู้สินค้ามายังท่าเรือต้นทาง จากนั้นตู้สินค้าก็จะถูกบรรทุกลงเรือ เมื่อเรือบรรทุกตู้สินค้าเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือปลายทาง ตู้สินค้าจะถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือและใช้การขนส่งทางบกเพื่อขนส่งตู้สินค้าไปยังผู้รับสินค้า

#### 2.1.4.3.3 ทางบกและทางอากาศ (Land (truck)/Air)

การขนส่งหลายรูปแบบลักษณะนี้เป็นการขนส่งที่นำประโยชน์ในเรื่องความเร็วของรูปแบบการขนส่งทางอากาศมาใช้ร่วมกับการขนส่งทางบกที่สามารถเสนอบริการการขนส่งแบบประตูถึงประตู (door to door service) โดยที่ต้นทางจะใช้การขนส่งทางบกโดยรถยนต์นำตู้สินค้าที่มีสินค้าบรรจุอยู่แล้วไปส่งที่สนามบินต้นทาง จากนั้นจะทำการบรรทุกตู้สินค้าขึ้นเครื่องบินเพื่อขนส่งตู้สินค้าไปยังสนามบินปลายทาง เมื่อตู้สินค้าถึงสนามบินปลายทางแล้ว ผู้รับสินค้าก็จะดำเนินการพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าขาเข้าก่อนที่จะใช้บริการของการขนส่งทางบกโดยรถยนต์ในการนำสินค้าในตู้ดังกล่าวไปส่งยังจุดหมายปลายทางต่อไป ผลที่ได้คือการบริการที่เป็นแบบประตูถึงประตูที่การขนส่งทางอากาศรูปแบบเดียวไม่สามารถเสนอบริการได้ และสินค้าจะถึงที่หมายได้เร็วกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ทั้งหมด อนึ่งสินค้าที่เหมาะสมที่จะขนส่งลักษณะนี้คือสินค้าที่ราคาแพง น้ำหนักเบา และต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายเป็นพิเศษ เช่น ดอกไม้สด อัญมณี เป็นต้น





#### 2.1.4.3.4 การประสมรูปแบบการขนส่งทางบก

การขนส่งหลายรูปแบบลักษณะนี้เป็นการใช้ประโยชน์ของการขนส่งทางบกคือ รถไฟร่วมกับรถยนต์ โดยผู้ประกอบการขนส่งทางรถไฟจะรับผิดชอบการขนส่งระยะไกล ซึ่งมีอัตราส่วนค่าระวางเปรียบเทียบแล้วต่ำกว่าการขนส่งทางรถยนต์ทั้งหมด ส่วนผู้ประกอบการขนส่งทางรถยนต์จะรับผิดชอบเฉพาะการขนส่งจากผู้ส่งของไปยังสถานีรถไฟต้นทาง และจากสถานีรถไฟปลายทางไปยังผู้รับสินค้าซึ่งสามารถให้การบริการแบบประตูถึงประตูได้ ดังนั้นผลที่ได้ก็คือการบริการแบบประตูถึงประตูที่มีค่าใช้จ่ายรวมในการขนส่งทางรถยนต์และทางรถไฟต่ำกว่าการขนส่งทางรถยนต์ทั้งหมด

#### 2.1.4.3.5 การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดิน (Land Bridge)

การขนส่งหลายรูปแบบประเภทนี้เป็นการประสมระหว่างการขนส่งทางทะเลและทางบกด้วยรถไฟ แต่ในลักษณะของการขนส่งหลายรูปแบบประเภทนี้มักจะเป็นการขนส่งทางบกในช่วงระยะไกล ๆ การขนส่งทางรถไฟจึงค่อนข้างจะเป็นการขนส่งที่ประหยัดและมีประสิทธิภาพมากที่สุดเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น

การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดินสามารถแบ่งได้

3 ลักษณะ<sup>16</sup> คือ

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

<sup>16</sup> วรวิติ มาลา, "การขนส่งหลายรูปแบบ," ใน การจัดการงานขนส่งสินค้า, หน้า 742-743.

ก) การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดินเพื่อส่งต่อ (full land-bridge) เป็นบริการขนส่งตู้สินค้าจากเมืองท่าประเทศหนึ่งไปยังเมืองท่าอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านแผ่นดินของอีกประเทศหนึ่ง เช่น การขนส่งสินค้าจากประเทศญี่ปุ่นไปยังทวีปยุโรป แทนที่จะทำการขนส่งทางทะเลผ่านมหาสมุทรแปซิฟิก คลองปานามา และมหาสมุทรแอตแลนติก ก็เปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางทะเลผ่านมหาสมุทรแปซิฟิกมาขึ้นท่าเรือซีแอตเทิล (Seattle) ซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของประเทศสหรัฐอเมริกา จากนั้นขนส่งโดยตรงไปยังท่าเรือบัลติมอร์ (Baltimore) ซึ่งอยู่ฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาแล้วส่งต่อโดยทางทะเลอีกครั้งผ่านมหาสมุทรแอตแลนติกไปยังยุโรป ด้วยวิธีการนี้จะใช้ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นเส้นทางเชื่อมสำหรับการขนส่งจากญี่ปุ่นผ่านยุโรป<sup>17</sup> ซึ่งสามารถช่วยประหยัดเวลาในการขนส่งและเรือไม่ต้องแล่นไกลเกินไปและไม่ต้องเสียเวลาจอดคอยที่คลองปานามาอีกด้วย

ข) การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดินโดยไม่มีการส่งต่อ (mini land-bridge) หลักการในการขนส่งหลายรูปแบบชนิดนี้คล้ายกับการขนส่งผ่านแผ่นดินเพื่อส่งต่อ แต่จะแตกต่างกันตรงที่ว่าจุดรับของตู้สินค้านั้นเป็นท่าเรือซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดอยู่ที่อีกฝั่งหนึ่งของแผ่นดินที่ใช้ทำการขนส่งผ่านแทนที่จะเป็นจุดรับที่เมืองท่าอีกประเทศหนึ่ง เช่น ตู้สินค้าจากญี่ปุ่นจะส่งไปยังเมืองท่านิวออลีนส์ (New Orleans) ของประเทศสหรัฐอเมริกา แทนที่จะต้องเดินเรือผ่านมหาสมุทรแปซิฟิกและผ่านคลองปานามาซึ่งต้องเสียเวลามาก เรือนั้นก็มาเทียบท่าที่ลองบีช (Long Beach) ซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของประเทศสหรัฐอเมริกาแล้วขนส่งตู้สินค้าต่อไปด้วยรถไฟไปยังนิวออลีนส์<sup>18</sup>

<sup>17</sup> เรืองเดียวกัน, หน้า 742.

<sup>18</sup> เรืองเดียวกัน.



ค) การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดินที่มีจุดรับอยู่ในแผ่นดิน (micro land-bridge) การขนส่งประเภทนี้คล้ายกับ 2 ประเภทแรกทีกล่าวมาแล้วข้างต้น จุดที่แตกต่างกันก็คือ จุดรับของการบริการแบบนี้อยู่ในแผ่นดินแทนที่จะอยู่ที่เมืองท่าของอีกประเทศหนึ่งหรืออยู่ที่เมืองท่าอีกฝั่งหนึ่งของแผ่นดิน เช่น การส่งตู้สินค้าจากทวีปยุโรปไปยังจุดรับในแผ่นดินในประเทศสหรัฐอเมริกา เรือนั้นจะเทียบท่าที่ชาร์ลส์ตัน (Charleston) แล้วจะขนส่งตู้สินค้าต่อด้วยรถไฟไปยังจุดรับที่อยู่ในแผ่นดิน<sup>19</sup>

การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดินทั้ง 3 ลักษณะที่กล่าวมานั้นจะช่วยให้การขนส่งตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางใช้เวลาน้อยกว่าการขนส่งทางทะเลทั้งหมด นอกจากนี้ยังสามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้มากขึ้นด้วย เนื่องจากว่าไม่ต้องเสียเวลาในการเดินเรืออ้อมคลองปานามา เมื่อเรือจอดที่เมืองซีแอตเติลหรือลองบีชก็สามารถทำการขนตู้สินค้าขึ้นจากเรือและจัดการขนส่งต่อไปได้ทันที

## 2.2 บุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ

บุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาขนส่งหลายรูปแบบสามารถจำแนกเป็นประเภทใหญ่ ๆ ได้ 2 ประเภท คือ ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ ผู้ให้บริการได้แก่ ผู้ขนส่งที่ทำสัญญากับผู้ส่งของผู้ขนส่งช่วง ผู้ใช้บริการได้แก่ ผู้ส่งของซึ่งอาจเป็นเจ้าของสินค้าเองหรือบุคคลอื่นก็ได้ รวมถึงผู้รับสินค้า หรือผู้รับตราส่ง

<sup>19</sup> เรือองเดียวกัน.

### 2.2.1 ผู้ขนส่งที่ทำสัญญากับผู้ส่งของ

ด้วยการขนส่งหลายรูปแบบเป็นการประสมรูปแบบการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบทำให้มีผู้ขนส่งที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับ การขนส่งมากกว่าหนึ่งราย อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณา กฎเกณฑ์ของการขนส่งทางทะเลคือกฎแห่งกรุงเฮก หากกล่าวถึงผู้ขนส่งจะหมายถึง บริษัทเรือ หรือเจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเรือก็ได้ แต่ในแง่ของการขนส่งหลายรูปแบบนั้นหากกล่าวถึง "ผู้ขนส่ง" จะหมายถึงผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operators) หรือผู้ขนส่งช่วงก็ได้

ผู้ขนส่งที่ทำสัญญากับผู้ส่งของซึ่งถือว่าเป็นผู้ให้บริการขนส่งหลายรูปแบบในที่นี้ จึงหมายถึงบุคคลที่ได้เสนอบริการขนส่งหลายรูปแบบต่อสาธารณะ และเป็นบุคคลที่ผู้ส่งของได้ติดต่อ โดยตรงในการทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศได้เรียก ผู้ขนส่งที่ทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ส่งของ ว่า "ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ" \* หมายถึง บุคคลที่ทำหน้าที่หรือมอบหมายให้ผู้อื่นทำหน้าที่แทนตนเอง เกี่ยวกับการจัดการขนส่งให้กับ ผู้ส่งของจากต้นทางถึงปลายทางโดยเสนอบริการแบบประตูสู่ประตู (door to door service) และใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ผู้ดำเนินการขนส่ง

---

\* อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 มาตรา 1 ข้อ 2 ได้ให้คำนิยามของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal transport operator) ว่าหมายถึง " Any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract"



หลายรูปแบบอาจเป็นผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยตนเองบางช่วงหรืออาจมอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นดำเนินการในนามของตน ด้วยเหตุนี้ในแง่ของการขนส่งทางทะเลจึงอาจแบ่งผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้เป็น 2 ประเภทคือ

2.2.1.1 ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ดำเนินการเรือ (Vessel Operating Multimodal Transport Operators หรือเรียกย่อ ๆ ว่า VO-MTO)

2.2.1.2 ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ได้ดำเนินการเรือ (Non Vessel Operating Multimodal Transport Operators หรือเรียกย่อ ๆ ว่า NVO-MTO)

2.2.1.1 ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ดำเนินการเรือ (VO-MTO) เป็นผู้ขนส่งที่มีเรือเป็นของตนเอง ซึ่งอาจเป็นเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือผู้เช่าเรือ (Charterer) ก็ได้ และได้ขยายบริการขนส่งเพิ่มขึ้นให้ครอบคลุมทั้งทางบกและ/หรือทางอากาศด้วย ปกติแล้วผู้ขนส่งทางทะเลจะมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง แต่เนื่องจากการปฏิบัติงานในการขนส่งด้วยตู้สินค้าได้รวมถึงการขนส่งทางบกและทางอากาศไว้ด้วย ผู้ขนส่งทางทะเลจึงอาจติดต่อจัดเตรียมให้มีการขนส่งโดยทางอากาศ หรือทางบกแล้วแต่กรณีโดยทำสัญญาขนส่งช่วงกับผู้ขนส่งช่วงอื่น ดังนั้นบริษัทเรือที่เป็นเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือผู้เช่าเรือ (Charterer) ซึ่งทำสัญญาเช่าเรือที่มีกำหนดระยะเวลา (Time Charter Party) หรือเช่าเรือเปลือยเปล่า (Demise Charter Party) จึงอาจเป็น VO-MTO ได้เมื่อได้เสนอบริการขนส่งตู้สินค้าแบบประตูโรงงานของผู้ส่งจนถึงประตูโรงงานของผู้รับสินค้า (door to door service)

2.2.1.2 ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ได้ดำเนินการเรือ (NVO-MTO) ตามกฎแห่งกรุงเฮกถือว่ามีบุคคลที่ไม่ใช่ผู้ขนส่งทางทะเล นั่นคือผู้ที่ไม่ใช่เจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ แต่ได้เสนอการขนส่งสินค้าโดยใช้วิธีการขนส่งมากกว่าหนึ่งวิธี ตามกฎแห่งกรุงเฮก มาตรา 1 ได้นิยามคำว่า "ผู้ขนส่ง" หมายถึง เจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือที่ทำสัญญาขนส่งกับผู้ส่งของ ดังนั้น ตามนัยของกฎแห่งกรุงเฮกจึงถึงว่า NVO-MTO มิใช่ผู้ขนส่ง นอกจากนี้ NVO-MTO อาจเป็นเจ้าของหรือผู้ดำเนินการกิจการการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น รถบรรทุกหรือเครื่องบิน หรือ NVO-MTO อาจไม่เป็นเจ้าของหรือไม่ได้ดำเนินการกิจการการขนส่ง โดยวิธีใด ๆ เลขก็ได้

NVO-MTO ได้เสนอบริการขนส่งแบบ door to door service ให้แก่ผู้ส่งของ NVO-MTO จะเป็นผู้ดำเนินการตั้งแต่จัดเตรียมตู้สินค้า บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า นำตู้สินค้าไปยังสถานที่ที่ผู้ขนส่งทางทะเลกำหนด ติดต่อผู้ขนส่งทางทะเล หรือผู้ขนส่งทางบกหรือทางอากาศ ดูแลควบคุมการบรรทุกขนถ่ายสินค้าทุกช่วงการขนส่ง และดำเนินการจัดส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับสินค้า ในแง่นี้จะเห็นว่าบริการของ NVO-MTO เป็นบริการเดี่ยวหรือใกล้เคียงกับบริการของผู้รับจัดการขนส่ง

#### 2.2.1.2.1 ผู้รับจัดการขนส่ง

D.J. Hill ผู้แต่งตำราเรื่อง Freight Forwarders ได้ให้ความหมายของคำว่า ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarders) ไว้ว่า "บุคคลใด ๆ ซึ่งแสดงตนต่อสาธารณะโดยทั่วไปในการบริการและจัดแจงการขนส่งสินค้าโดยหวังค่าตอบแทนโดยอาจทำการรวบรวมและจัดรวมสินค้าต่าง ๆ นั้น รวมถึงการจัดการ การแยกสินค้าสำหรับสินค้าซึ่งถูกจัดรวม ๆ กันนั้น และรับผิดชอบต่อการขนส่งสินค้าดังกล่าวจากจุดรับสินค้าไปถึงจุดปลายทางโดยใช้บริการของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะทางบก ทางทะเล หรือทางอากาศ หรืออย่างใดอย่างหนึ่งรวมกันสำหรับการส่งสินค้านั้น"<sup>20</sup> และคำวินิจฉัยของศาลอังกฤษ<sup>21</sup> ได้กล่าวถึงหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarders) ซึ่งสรุปได้ว่า คือ บุคคลที่ทำหน้าที่ตรวจสอบกำหนดวันและสถานที่การเดินทาง เตรียมจัดหาระวางสินค้า เตรียมใบตราส่ง (Bill of Lading)

<sup>20</sup> D.J. Hill, Freight Forwarders (London : Stevens & Sons, 1972), p. 22.

<sup>21</sup> คดีระหว่าง Heskell VS. Continental Express Ltd. (1950) 83 Ll.L.Rep. 438.



เพื่อที่จะส่งให้ Loading brokers ซึ่งเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือให้จัดส่งสินค้าเพื่อบรรทุกสินค้าลงเรือ จัดการดำเนินพิธีการศุลกากรทั้งขาเข้าและออก พร้อมทั้งชำระค่าธรรมเนียมต่าง ๆ สำหรับสินค้าดังกล่าวนั้น และเมื่อสินค้านั้น ๆ บรรทุกลงเรือเรียบร้อยแล้วก็จัดการรับและส่งใบตราส่งที่มีการลงนามเรียบร้อยแล้วให้กับผู้ส่งของต่อไป

เมื่อพิจารณาในทางปฏิบัติเป็นที่เข้าใจกันว่า

ผู้รับจัดการขนส่ง หมายถึงผู้ที่รับจัดการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ส่งของ โดยตนเองมิใช่ผู้ขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนผู้ส่งของหรือจัดการส่งสินค้านั้น ๆ แทนผู้ส่งของ โดยใช้บริการของผู้ขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งมีบทบาทในการขนส่งสินค้ามาก เพราะจะเป็นผู้เชี่ยวชาญการใช้บริการขนส่งที่มีขอบข่ายครอบคลุมหลายประเทศ โดยอาศัยการติดต่อกับผู้รับจัดการขนส่งในประเทศต่าง ๆ ด้วยเหตุที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะมีความรู้เรื่องระเบียบข้อบังคับทางการค้าและพิธีการศุลกากร การประกันภัย การบรรจุและจัดทำหีบห่อสินค้า บริการของผู้รับจัดการขนส่งจึงสามารถแบ่งเบาภาระผู้ส่งของในเรื่องเหล่านี้ได้มาก

หน้าที่โดยทั่วไปของผู้รับจัดการขนส่งมีดังนี้

- 1) รวบรวมสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งจะทำการรวบรวมสินค้าของผู้ส่งของรายเล็กซึ่งมีเส้นทางขนส่งเดียวกันให้เป็นสินค้าจำนวนมาก แล้วจึงทำการจัดส่งไปพร้อมกัน หรือ รวบรวมสินค้าที่เป็นหีบห่อของผู้ส่งของแต่ละรายดำเนินการบรรจุใส่ตู้สินค้าเพื่อนำส่งให้ผู้ขนส่งต่อไป
- 2) วางแผนการขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งจะช่วยผู้ส่งของวางแผนการขนส่งในเส้นทาง (route) และรูปแบบ (mode) ของการขนส่งที่รวดเร็วและประหยัดที่สุด และมีการให้คำแนะนำแก่ผู้ส่งของในการเลือกผู้ขนส่ง
- 3) บริการเกี่ยวกับการค้า ผู้รับจัดการขนส่งสามารถให้คำปรึกษาเกี่ยวกับเอกสารทางการค้า ระเบียบข้อบังคับทางการค้าต่าง ๆ รับดำเนินการศุลกากรทั้งขาเข้าและขาออก จัดหาประกันภัยและช่วยจัดการเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับเอกสาร เป็นต้น

4) บริการอื่น ๆ เกี่ยวกับสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งยังสามารถให้คำปรึกษา หรือช่วยจัดการเรื่องการจัดหีบห่อ (packing) และการบรรจุ (stuffing) สินค้าเข้าตู้สินค้า การขนถ่ายสินค้าหน้าท่า การเก็บรักษาสินค้าในโรงพักสินค้าที่ท่าเรือ ตลอดจนการนำสินค้าออกจากท่าเรือหรือการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือด้วย

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าบทบาทหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งมีความซับซ้อนและได้ขยายการบริการออกไปครอบคลุมถึงการกระทำทุกอย่าง เริ่มแต่สินค้าได้พ้นจากโรงงานของผู้ส่งของจนกระทั่งส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งจึงอาจให้บริการทั้งผู้ส่งและผู้รับสินค้า อย่างไรก็ตามแม้ว่าตามความหมายที่แท้จริงของผู้รับจัดการขนส่งจะเป็นตัวแทนของผู้ส่งของในการดำเนินการจัดการให้สินค้าถึงที่หมาย แต่ทางปฏิบัติผู้รับจัดการขนส่งได้ขยายการปฏิบัติงานโดยเข้ารับดำเนินการในการดำเนินการขนส่งทั้งหมดด้วยตนเอง ทั้ง ๆ ที่ผู้รับจัดการขนส่งไม่ได้เป็นเจ้าของเรือหรือไม่ได้ดำเนินการขนส่งใด ๆ เลย แต่ได้เสนอบริการขนส่งแบบ door to door โดยเป็นผู้ติดต่อกับผู้ขนส่งช่วงคนอื่น ในกรณีเช่นนี้ผู้รับจัดการขนส่งได้กระทำในฐานะเป็นผู้ขนส่งอาชีพที่ไม่ได้ดำเนินการเรือ (Non Vessel Operating Common Carrier) <sup>22</sup> และย่อมถือว่าผู้รับจัดการขนส่งเป็น NVO-MTO ด้วย

### 2.2.2 ผู้ขนส่งช่วง

หลังจากผู้ส่งของได้ทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบแล้ว ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นผู้ดำเนินการทุกอย่างที่จะขนส่งสินค้าไปถึงมือผู้รับสินค้า ในการนี้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นผู้พิจารณารูปแบบการขนส่งที่เหมาะสม มีความรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่ายมากที่สุด ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นผู้ติดต่อกับ

<sup>22</sup> ชัยนติ ไกรกาญจน์และคณะ, เอกสารการอบรมเรื่องกฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี, หน้า 143.



ผู้ขนส่งไม่ว่าทางอากาศ ทางบก หรือทางทะเล (ในกรณีที่เป็น NVO-MTO) โดยมีการทำสัญญาขนส่งช่วงกับผู้ขนส่งช่วง ทางปฏิบัติของการทำสัญญาขนส่งช่วงนี้ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกระทำในฐานะคู่สัญญาโดยตรงกับผู้ขนส่งช่วง ทำให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีฐานะเป็นตัวแทนของผู้ส่งของไม่ และสัญญาขนส่งช่วงนี้แตกต่างหากจากสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ

ในอดีตการขนส่งสินค้าจะมีลักษณะเป็นการขนส่งแยกช่วงการขนส่ง (Segmented Transport หรือ Unimodal Transport) <sup>23</sup> กล่าวคือ ผู้ส่งของจะเป็นผู้ติดต่อกับผู้ขนส่งในแต่ละช่วงโดยตรง และแต่ละช่วงการขนส่ง (ไม่ว่าทางบก ทางทะเล หรือทางอากาศ) ต่างมีเอกสารประกอบการขนส่งแยกต่างหากจากกัน เช่น ทางทะเลมีใบตราส่ง (Bill of Lading) ทางอากาศมี Air way Bill ทางบกโดยรถไฟจะมี Railway Receipt ทางบกโดยรถยนต์จะมี Goods Consignment Note และการขนส่งแต่ละรูปแบบนี้จะก่อความยุ่งยากให้แก่ผู้ส่งของอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นการเรียกร้องค่าเสียหาย การรวบรวมเอกสารที่มีจำนวนมาก เมื่อการขนส่งได้เปลี่ยนมาเป็นการขนส่งด้วยสินค้าที่มีลักษณะเป็นการขนส่งแบบ door to door ซึ่งเป็นการขนส่งหลายรูปแบบ จึงเกิดการรวมเอกสารให้เหลือเพียงเอกสารเดียว คือ Multimodal Transport Document และสร้างผู้รับผิดชอบการขนส่งให้มีเพียงคนเดียวคือ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

ด้วยเหตุนี้ในการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจึงเป็นเพียงบุคคลเดียวที่ผู้ส่งของจะเป็นผู้ติดต่อ ส่วนผู้ขนส่งช่วงนั้น ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นผู้ติดต่อโดยตรง การเลือกผู้ขนส่งช่วงให้ดำเนินการขนส่งในแต่ละช่วง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะต้องพิจารณาใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่ง และในแต่ละช่วงของการขนส่งที่มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง หรือสินค้าถูกล้มมอบให้ผู้ขนส่งช่วงและมีการบรรทุกขนถ่ายสินค้าเพื่อ

<sup>23</sup> Westvlaams Economisch Studiebureau Development Co-operation Department, the Concept of Multimodal Transport, p. 33. (Mimeographed).

ขนส่งต่อไป ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะต้องควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิดเพื่อให้มั่นใจว่าสินค้าจะถึงปลายทางในสภาพที่เรียบร้อย

### 2.2.3 ผู้ส่งของ

การขนส่งสินค้าก่อนมีการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ส่งของมีบทบาทอย่างมากในการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการจัดเตรียมสินค้าโดยจัดการบรรจุหีบห่อ จัดทำเรือ และนำสินค้าไปที่ท่าเรือเพื่อบรรทุกสินค้าลงเรือ (loading) และเมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือปลายทางผู้รับสินค้าจะรับสินค้าที่ท่าเรือ และจัดรถบรรทุกสินค้าเพื่อขนส่งต่อไปยังสถานที่ของตน

แต่เมื่อการขนส่งได้เปลี่ยนมาเป็นการขนส่งด้วยตู้สินค้าทำให้บทบาทหน้าที่ของผู้ส่งของน้อยลงหรือแทบจะไม่มีเลย เพราะการขนส่งด้วยตู้สินค้าซึ่งเป็นการขนส่งแบบ door to door และมีการประสมรูปแบบการขนส่งตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป ผู้ขนส่งคนแรกหรือผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะให้บริการผู้ส่งของตั้งแต่บรรจุสินค้าที่โรงงานจนกระทั่งเมื่อสินค้าถึงท่าเรือปลายทาง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะทำหน้าที่ตัวแทนออกของ (clearing agent) ทำพิธีการทางศุลกากรจากนั้นจัดเตรียมรถบรรทุกนำสินค้าไปส่งถึงสถานที่ของผู้รับสินค้า

### 2.2.4 ผู้รับสินค้า

ผู้รับสินค้า หมายถึง บุคคลที่มีสิทธิได้รับมอบสินค้าตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ผู้รับสินค้าอาจเรียกได้ว่า ผู้รับตราส่ง (Consignee) ซึ่งเป็นคำที่ใช้เรียกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ \*

---

\* มาตรา 1 ข้อ 6 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศได้กำหนดนิยามของ "Consignee" ว่าหมายถึง "the person entitled to take delivery of the goods"



## 2.3 การดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

การดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมักจะเป็นการดำเนินงานขนส่งด้วยตู้สินค้า ในการขนส่งด้วยตู้สินค้านี้มีวิธีการดังนี้

### 2.3.1 การบรรทุกสินค้าขึ้นและลงเรือที่ลานตู้สินค้า

ลานตู้สินค้า (Container yard หรือเรียกย่อ ๆ ว่า CY) เป็นสถานที่นำตู้สินค้าชนิดที่บรรจุสินค้าเต็มตู้ (Full Container Load หรือเรียกย่อ ๆ ว่า FCL) มาจัดเรียงเพื่อรอการส่งตู้สินค้าต่อไป

ผู้ส่งของจะนำตู้สินค้าจากลานตู้สินค้า (CY) ของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบหรือจากบริษัทให้เข้าตู้สินค้าตามที่คุณดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบระบุและนำตู้สินค้าไปยังโรงงานหรือคลังสินค้าเพื่อบรรจุสินค้าและหลังจากนั้นจะปิดผนึกตู้สินค้าด้วยผนึกที่คุณดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบให้มาและส่งตู้สินค้านั้นกลับไปยังลานตู้สินค้าเพื่อบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ (loading) เพื่อขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป การดำเนินการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบบางรายอาจมีบริการดังกล่าวให้แก่ผู้ส่งของได้โดยผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นผู้ดำเนินการจัดหาตู้สินค้า นำตู้สินค้าเปล่าไปยังสถานที่ของผู้ส่งของเพื่อให้ผู้ส่งของดำเนินการบรรจุสินค้าลงในตู้สินค้าและปิดผนึกตู้สินค้า

เมื่อตู้สินค้ามาถึงท่าเรือปลายทาง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะดำเนินการขนส่งตู้สินค้าที่วาง ณ ลานตู้สินค้า ไปส่งให้ถึงมือผู้รับสินค้าโดยไม่มีการเปิดตู้สินค้าแต่อย่างใด บริการดังกล่าว ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบอาจเป็นผู้ดำเนินการขนส่งตลอดทุกช่วงด้วยตนเองหรืออาจจะจ้างให้ผู้ขนส่งช่วงดำเนินการบางช่วงการขนส่งก็ได้

### 2.3.2 การบรรทุกสินค้าขึ้นและลงเรือที่สถานีตู้สินค้า

สถานีตู้สินค้า (Container Freight Station หรือเรียกย่อ ๆ ว่า CFS) มักจะเป็นคลังสินค้าหรือพื้นที่วางตู้สินค้าที่กำหนดโดยผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อรับสินค้าที่เป็นหีบห่อจากผู้ส่งของ หลังจากรับสินค้าแล้วผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นผู้บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ดังนั้นตู้สินค้าประเภทนี้จึงมีสินค้าที่มีเจ้าของมากกว่าหนึ่งราย จึงอาจเรียกวิธีการบรรทุกสินค้าลงเรือที่สถานีตู้สินค้าได้อีกชื่อหนึ่งว่าการขนส่งประเภทสินค้าไม่เต็มตู้ (Less than a Container Load หรือเรียกย่อ ๆ ว่า LCL)

เมื่อตู้สินค้ามาถึงท่าเรือปลายทาง ผู้ขนส่งจะนำตู้สินค้าไปวางไว้ที่สถานีตู้สินค้า และผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นผู้เปิดตู้สินค้า และจัดการนำสินค้าที่เป็นหีบห่อบรรทุกยานพาหนะเพื่อส่งต่อไปถึงมือผู้รับสินค้าแต่ละราย

### 2.3.3 สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่ากับการขนส่งหลายรูปแบบ

สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่า หรือ Inland Container Depot หรือ Inland Clearance Depot หรือเรียกย่อ ๆ ว่า ICD หมายถึงสถานที่อำนวยความสะดวกภายนอกท่าเรือ เป็นสถานที่ที่ใช้สำหรับการเปิดตู้สินค้าขาเข้า รวบรวมสินค้าขาออกเข้าตู้ และเก็บรักษาตู้สินค้าทั้งตู้ที่เปิดแล้ว และตู้ที่รอการบรรจุหรือตู้เปล่า

ในปัจจุบันกรมศุลกากรได้ยอมให้บริษัทเอกชนเปิดสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่า โดยมีพนักงานเจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากรไปนั่งประจำในการทำพิธีการทางศุลกากร (ตามระเบียบของกรมศุลกากรในเรื่องนี้ได้เรียก ICD ว่า สถานีที่ตรวจและบรรจุสินค้าเข้าตู้เพื่อการส่งออก หรือ ส.ต.ส.)



สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าจึง เป็นสถานที่ที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการรวบรวมและกระจายตู้สินค้าอันอาจถือว่าเป็นศูนย์กลางของสถานที่ขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ เพราะสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าจะเป็นสถานที่สำหรับขนถ่ายย้ายตู้สินค้านี้ระหว่างท่าเรือ กับสถานที่ต่าง ๆ ภายในประเทศ<sup>24</sup> และเป็นสถานที่เก็บและบรรจุสินค้าสำหรับการส่งออก

ICD มีบทบาทอย่างมากต่อการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งเดิมเมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือปลายทาง จะเก็บสินค้าไว้ ณ โรงพักสินค้า หรือวางไว้บริเวณหน้าท่า และมีการเปิดตู้ที่หน้าท่าซึ่งก่อให้เกิดปัญหาความแออัดที่ท่าเรือ ICD ซึ่งเป็นสถานที่ที่ตั้งอยู่นอกบริเวณท่าเรือส่วนใหญ่ จะอยู่ ณ ชานเมืองที่จะสะดวกในการขนส่งสินค้าโดยทางบกต่อไป หลังจากสินค้ามาถึงท่าเรือ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะขนส่งสินค้าไปยัง ICD โดยการขนส่งทางบกทันที และทำการเปิดตู้สินค้าที่ ICD

#### 2.3.4 การทำสัญญาขนส่งช่วง

เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้าที่บรรจุสินค้าเต็มตู้ (FCL) หรือได้รับสินค้าที่เป็นหีบห่อและดำเนินการบรรจุสินค้าเข้าตู้แล้ว (LCL) ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะต้องดำเนินการบรรทุกตู้สินค้าลงเรือ (loading) ซึ่งถือว่าเป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ต้องกระทำเพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง นอกจากนี้เพื่อให้สินค้าได้ส่งถึงมือผู้รับสินค้า ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นผู้ติดต่อกับผู้ขนส่งทางบกหรือทางอากาศแล้วแต่กรณี

<sup>24</sup> พรชัย วิมลรัตน์ และ กมลชนก สุทธิวาทีกุล "สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่า" ใน รายงานสัมมนาทางวิชาการเรื่อง การพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศในทศวรรษหน้า ภาคผนวก (กรุงเทพมหานคร : สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี, 2533), หน้า 81.

ให้ดำเนินการขนส่งช่วงต่อไป การติดต่อเช่นนี้เราอาจเรียกว่าเป็นการทำสัญญารับขนส่งช่วง (Sub-contract of Carriage of Goods) และด้วยเหตุที่ผู้ส่งของเป็นผู้ติดต่อโดยตรงกับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเท่านั้น ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจึงเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงต่อผู้ส่งของ ดังนั้นในทุกช่วงการขนส่งที่มีการบรรทุกสินค้าขึ้นหรือลงเรือ (loading or discharge) ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบหรือตัวแทนของเขาจะต้องควบคุมดูแลให้การดังกล่าวเป็นไปโดยเรียบร้อยเพื่อให้แน่ใจว่าสินค้าที่จะขนส่งต่อไปนั้นจะถึงมือผู้รับสินค้าโดยสภาพที่เรียบร้อยสมบูรณ์

#### 2.4 เอกสารต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่งหลายรูปแบบ

เมื่อผู้ส่งของตกลงให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะมอบใบตราส่งสำหรับการขนส่งหลายรูปแบบ (Combined Transport Bill of Lading หรือ CT. B/L) ให้แก่ผู้ส่งของ CT. B/L เป็นเอกสารที่เป็นหลักฐานของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ เป็นหลักฐานในการรับสินค้าของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และเป็นเอกสารสิทธิ์ ผู้ส่งของจะส่ง CT. B/L ให้แก่ผู้รับสินค้าเพื่อติดต่อรับสินค้าจากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อไป

ในกรณีที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็นผู้รับจัดการขนส่งซึ่งทำหน้าที่เป็น NVO-MTO เอกสารที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะมอบให้แก่ผู้ส่งของ คือ Fiata Combined Transport Bill of Lading เป็นเอกสารที่ออกโดย Fiata ซึ่งย่อมาจาก The International Federation of Freight Forwarders' Association และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ใน ICC Rules' Combined Transport Document ฉบับที่ 298

หลังจากที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบรับสินค้าจากผู้ส่งของ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องดำเนินการขนส่งซึ่งอาจขนส่งด้วยตนเองหรือติดต่อให้ผู้ขนส่งช่วงอื่นขนส่ง ดังนั้นหากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบทำสัญญาขนส่งช่วงทางทะเล ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะได้รับใบตราส่งจากผู้ขนส่งทางทะเลที่กำหนดให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็นผู้รับสินค้าที่ท่าปลายทาง และหากมีการทำสัญญาขนส่งช่วงทางอากาศ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะได้รับใบตราส่ง



ทางอากาศ (Air Way Bill) จากผู้ขนส่ง ซึ่งจะระบุในเอกสารขนส่งให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็นผู้รับสินค้าที่สนามบินปลายทาง ดังนั้นโดยสรุป เอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในระบบการขนส่งหลายรูปแบบจะมีเอกสารหลัก คือ เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบหรือใบตราส่งสำหรับการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นเอกสารที่จัดทำโดยผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบและได้มอบให้แก่ผู้ส่งของ และแต่ละช่วงการขนส่ง เมื่อมีการทำสัญญาขนส่งช่วง ผู้ขนส่งช่วงแต่ละคนจะมอบเอกสารการขนส่งของช่วงการขนส่งนั้นให้แก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งเป็นคู่สัญญาในฐานะผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งช่วง



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย