



ผลกระทบของอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบที่มีต่อประเทศไทย :  
ผลกระทบเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ตราส่ง ; ผู้รับตราส่ง ; เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ;  
อายุความ ; เขตอำนาจศาล

ในบทนี้ จะได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบประการอื่น ๆ ที่จะมีส่วนกระทบกับประเทศไทย ในอันที่หากไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว โดยจะพิจารณาจาก สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ตราส่ง, ผู้รับตราส่ง และเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งจะเป็นเอกสารฉบับเดียวครอบคลุมการขนส่งตลอดทั้งหมด จาก door to door และจะพิจารณาเรื่องอายุความ และเขตอำนาจศาลเป็นลำดับต่อไป

3.1 ผลกระทบของหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ตราส่ง ตาม MT Convention ต่อหลักเกณฑ์ตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

### 3.1.1 สิทธิและหน้าที่ของผู้ตราส่ง ตาม MT Convention

" ผู้ตราส่ง " (Consignor) หมายความว่า บุคคลใด ๆ ซึ่งทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะด้วยตนเองหรือโดยบุคคลอื่นเป็นผู้กระทำการในนามของตนหรือกระทำแทนตน หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งเป็นผู้ส่งมอบของที่เกี่ยวข้องกับสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ว่าจะการส่งมอบของนั้นจะกระทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลอื่นเป็นผู้กระทำการแทนหรือกระทำการในนามของตน

หลักของผู้ตราส่งตาม MT Convention นี้

1) ผู้ตราส่งนั้นอาจเป็นบุคคลซึ่งเข้าทำสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบด้วยตัวเองหรืออาจกระทำโดยใครคนหนึ่งซึ่งกระทำแทนในฐานะตัวแทน หรือการเข้าทำสัญญาในนามของผู้ตราส่งซึ่งกรณีนั้น บุคคลซึ่งเข้าทำสัญญาในนามจะเป็นผู้ตราส่ง แม้ว่าจะเข้าทำสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น การทำสัญญาแบบนี้ (ทำในนามของบุคคลหนึ่งแต่เพื่อประโยชน์บุคคลอื่น) ในระบบ

Civil Law เรียกว่า กระทำในฐานะ "นายหน้า" ("commission agent") ในกรณีเช่นนั้น จะต้องสังเกตว่า "ผู้ตราส่ง" จะเป็นบุคคลเดียวกับผู้ทำสัญญา "ในนามตนเอง" ("in whose name") โดยไม่คำนึงว่า จะกระทำเพื่อประโยชน์ของใคร

- 2) คู่สัญญาของผู้ตราส่งจะต้องเป็นบุคคลเดียวกับ MTO
- 3) แม้ว่าผู้ตราส่งจะไม่ใช่คู่สัญญาของ MTO แต่ก็ถือถือว่าเป็นผู้ตราส่งตามอนุสัญญานี้ ถ้าเป็นบุคคลซึ่งส่งมอบของให้กับ MTO ภายใต้สัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะส่งมอบด้วยตนเอง, หรือบุคคลอื่นเป็นผู้ส่งมอบ หรือแทนตนในนามตนเอง

ดังนั้น คำจำกัดความของ "ผู้ตราส่ง" ในทางหนึ่งจะสะท้อนธรรมเนียมปฏิบัติในการทำสัญญา และในทางตรงกันข้ามทางปฏิบัติที่ว่าคู่สัญญาของ MTO ไม่จำเป็นต้องเป็นบุคคลคนเดียวกับผู้ที่ได้ส่งมอบของให้กับ MTO ตัวอย่างเช่น กรณีภายใต้การซื้อขายแบบ "free on board" (F.O.B.) ซึ่งผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่ง ในขณะที่ผู้ซื้อจะเป็นผู้ทำสัญญาการขนส่ง ทั้งผู้ขายและผู้ซื้อจะอยู่ภายใต้คำจำกัดความของผู้ตราส่งนี้

อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ ต้องการคุ้มครองผู้ส่งของ ซึ่งในสภาพความเป็นจริง ผู้ขนส่งเป็นฝ่ายที่มีอำนาจต่อรองสูงกว่าผู้ส่งของอยู่แล้ว อนุสัญญานี้จึงบัญญัติรับรองสิทธิของผู้ตราส่งในการที่จะเลือกที่จะใช้การขนส่งแบบหลายรูปแบบ (multimodal transport) หรือการขนส่งแบบแยกส่วน (segmented transport)<sup>1</sup> และให้สิทธิผู้ตราส่งที่จะเลือกที่จะให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบประเภทเปลี่ยนมือได้หรือห้ามเปลี่ยนมือ<sup>2</sup> แล้วแต่ความสะดวกของผู้ตราส่งที่จะเลือก

และกำหนดหน้าที่ของผู้ตราส่งกรณีส่งสินค้าอันตราย (Dangerous goods) ตามหลักเกณฑ์พิเศษว่าด้วยของอันตราย<sup>3</sup> ว่า ผู้ตราส่งต้องทำเครื่องหมายหรือป้ายติดของอันตรายในลักษณะที่เหมาะสมกับสภาพอันตราย และต้องแจ้งสภาพอันตรายของของแก่ผู้ประกอบการขนส่ง

<sup>1</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 3 วรรค 2.

<sup>2</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 5 วรรค 1.

<sup>3</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 23.

หรือผู้ทำการแทนด้วย รวมถึงวิธีการระมัดระวังด้วยซึ่งหน้าที่ในการแจ้งสภาพและราคาแห่งของ  
ที่ส่งนี้ตามกฎหมายของ ไทยกำหนดไว้ ทั้งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, พระราชบัญญัติ  
การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ.  
2464 เพื่อเป็นการรักษาประโยชน์ของทั้งผู้ตราส่ง และผู้ขนส่ง โดยให้ผู้ขนส่งทราบว่าของที่ตน  
จะรับขนส่ง ไปนั้นคืออะไร มีราคาเท่าไร กฎหมายไทยยังถือว่าผู้ส่งยอมอยู่ในฐานะที่จะป้องกัน  
อันตราย หรือความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นเนื่องจากทรัพย์สินนั้นดีกว่าผู้ขนส่งด้วย ฉะนั้นถ้าผู้ส่งไม่  
แจ้งสภาพของทรัพย์สินที่ตนส่ง ให้ผู้ขนส่งทราบ กฎหมายจึงกำหนดว่าผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหาย  
อันเกิดจากทรัพย์สินหรือของที่ส่ง ไปนั้น<sup>4</sup> ในทำนองเดียวกัน ถ้าผู้ส่งได้แจ้งราคาแห่งของที่ตนส่ง  
ไปได้ กฎหมายกำหนดว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีของสูญหาย ไม่เกินกว่าที่ได้รับแจ้งไว้<sup>5</sup>  
แต่ถ้าราคาแห่งแท้จริงของของต่ำกว่าราคาของผู้ส่งแจ้ง ก็ต้องถือว่าผู้ขนส่งรับผิดชอบตามมูลค่าที่แท้  
จริงของของนั้น

มีหน้าที่ประการหนึ่งที่กฎหมายไทยกำหนดไว้อย่างชัดเจน แต่ MT Convention  
ผู้ส่ง ไม่มีหน้าที่ประการนี้เลย คือ ให้ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องออกเอกสารที่เรียกว่า ใบกำกับของ  
ซึ่งเป็นหลักฐานแสดงสภาพของของที่ส่ง ตามที่กำหนดให้ส่ง ชื่อผู้รับของหรือผู้รับตราส่ง วันที่  
สถานที่ออกใบกำกับของซึ่งผู้ส่งต้องลงลายมือชื่อ<sup>6</sup> ใบกำกับของจึงจะถือว่าใช้ได้ ผู้ส่งสามารถ  
ใช้ใบกำกับของเป็นประโยชน์ในการใช้สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับของที่ส่ง เมื่อมีกรณีพิพาทเกิดขึ้นได้

และตามกฎหมายไทยให้สิทธิผู้ส่งว่า ในขณะที่ของยังอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง  
ผู้ส่งอาจสั่งงดการขนส่งได้ โดยให้ส่งกลับคืนมา หรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นก็ได้<sup>7</sup> ซึ่ง

<sup>4</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 619, พระราชบัญญัติการรับขนของทาง  
ทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 32, 33.

<sup>5</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620.

<sup>6</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 612.

<sup>7</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 626.

การใช้สิทธิตามมาตรา<sup>๕</sup>ของผู้ส่งย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งได้ ดังนั้น กฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ส่งจ่ายค่าระวางพาหนะตามส่วนแห่งระยะทางที่ผู้ขนส่งจัดการไปแล้ว รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ผู้ขนส่งต้องเสีย เพราะเหตุของการบองด หรือเพราะการต้องการส่งของกลับคืน หรือเพราะการจัดการของเป็นประการอื่น

### 3.1.2 ความรับผิดของผู้ตราส่งตาม MT Convention

MT Convention ได้วางหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ตราส่งไว้ 2 ประการ คือ

3.1.2.1 หลักทั่วไป ผู้ตราส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้รับ ถ้าความเสียหายนั้นมีสาเหตุจากความผิด(ความบกพร่อง)หรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทน ในเมื่อลูกจ้างหรือตัวแทนเช่นว่านั้น ได้กระทำการภายในขอบเขตการจ้าง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ตราส่ง ผู้ตราส่งจะต้องรับผิดในความเสียหาย ถ้าความเสียหายนั้น มีสาเหตุมาจากความรับผิดหรือประมาทเลินเล่อของตน<sup>๖</sup> ซึ่งเป็นหลักข้อสันนิษฐานความผิดและประมาทเลินเล่อ (presumption of fault and neglect) เช่นเดียวกับหลักความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง

3.1.2.2 หลักเกณฑ์พิเศษว่าด้วยของอันตราย MT Convention บัญญัติให้ผู้ตราส่งต้องทำเครื่องหมาย หรือฉลากปิดของอันตรายในลักษณะที่เหมาะสมกับสภาพอันตราย และต้องแจ้งผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ หรือบุคคลซึ่งกระทำการแทน ให้ทราบถึงสภาพอันตรายของของนั้น และถ้าจำเป็นต้องบอกวิธีการระมัดระวังด้วย ถ้าผู้ตราส่งละเลยไม่กระทำการดังกล่าวและผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบไม่รู้ถึงสภาพอันตรายของของนั้น โดยวิธีอื่นแล้วผู้ตราส่งต้องรับผิดต่อผลของความเสียหาย ดังนี้

1) ผู้ตราส่งต้องรับผิดต่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบในความเสียหายทั้งหมด ที่เป็นผลจากการส่งของเช่นนั้น

<sup>๖</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 22.



2) ผู้ประกอบการขนส่งอาจขนของนั้นลง หรือทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์เมื่อใดก็ได้แล้วแต่สถานการณ์ โดยไม่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทน แต่ถ้าในระหว่างการขนส่งหลายรูปแบบ บุคคลใด ๆ รับผิดชอบต่อไว้ในความดูแล โดยรู้ถึงสภาพอันตรายของของนั้น บุคคลนั้นก็ไม่อาจอ้างความข้างต้นได้

ในกรณีที่ไม่ใช้บทบัญญัติที่กล่าวนี้ บังคับหรือไม่อาจอ้างได้ ถ้าของอันตรายเป็นอันตรายอย่างแท้จริงต่อชีวิตหรือทรัพย์สิน ของนั้นอาจถูกขนลงทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์แล้วแต่สถานการณ์ โดยไม่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทน เว้นแต่ในกรณีมีหน้าที่ต้องจ่ายต่อการเจเสียหายเสียหาย ทั่วไป

### 3.1.3 ลิขสิทธิ์และหน้าที่ของผู้ตราส่งตามกฎหมายไทย

3.1.3.1 ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องออกใบกำกับของ (way-bill) ซึ่งเป็นหลักฐานแสดงสภาพของของที่ส่ง ตำบลที่กำหนดให้ส่ง ชื่อผู้รับของ หรือผู้รับตราส่ง วันที่สถานที่ ออกใบกำกับของซึ่งผู้ส่งต้องลงลายมือชื่อ ใบกำกับของจึงจะถือว่าใช้ได้ ผู้ส่งสามารถใช้ใบกำกับของเป็นประโยชน์ในการใช้สิทธิเรียกร้อง เกี่ยวกับของที่ส่ง ในเมื่อมีกรณีพิพาทขึ้น

3.1.3.2 กฎหมายกำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่แจ้งสภาพและราคาแห่งของที่ส่ง ทั้งนี้เพื่อเป็นการรักษาประโยชน์ของทั้งผู้ส่งและผู้ขนส่ง กล่าวคือเพื่อให้ผู้ขนส่งทราบว่าของที่ตนจะรับขนส่งไปนั้นคืออะไร มีราคาเท่าไร ซึ่งอาจเป็นเกณฑ์ในการคิดค่าบำเหน็จในการขนส่งได้ นอกจากนั้นกฎหมายยังถือว่าผู้ส่งย่อมอยู่ในฐานะที่จะป้องกันอันตรายหรือความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นเนื่องจากทรัพย์สินนั้นดีกว่าผู้ขนส่งด้วย ฉะนั้นถ้าผู้ส่งไม่แจ้งสภาพของทรัพย์สินที่ตนส่งให้ผู้ขนส่งทราบ กฎหมายจึงกำหนดว่าผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์สิน

<sup>9</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 23.

หรือของที่ส่งไปนั้น ในทำนองเดียวกัน ถ้าผู้ส่งได้แจ้งราคาแห่งของที่ตนส่งไปไว้ กฎหมายกำหนดว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีของสูญหายไม่เกินกว่าราคาที่ได้รับแจ้งไว้

3.1.3.3 ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องเสียค่าระวางพาหนะในการขนส่งแก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้เพราะสัญญารับขนเป็นสัญญาต่างตอบแทน แต่กฎหมายมิได้กำหนดเวลาการจ่ายค่าระวางพาหนะในสัญญารับขนไว้ ฉะนั้นจึงอาจเทียบเคียงกับสัญญาจ้างทำของตามในกรณีอื่น ๆ นอกจากนั้นหากคู่กรณีตกลงเป็นอย่างอื่นเกี่ยวกับการจ่ายค่าระวางพาหนะ ก็ให้บังคับตามนั้นได้ ในกรณีที่ของสูญหายไปในช่วงการขนส่งเพราะเหตุสุดวิสัย กฎหมายกำหนดว่าผู้ส่งไม่ต้องเสียค่าระวางพาหนะให้ผู้ขนส่ง และถ้าได้จ่ายค่าระวางพาหนะไปแล้วผู้ขนส่งต้องคืนค่าระวางพาหนะนั้น

3.1.3.4 ในขณะที่ของยังอยู่ในมือผู้ขนส่ง ผู้ส่งอาจสั่งงดการขนส่งได้ โดยให้ส่งกลับคืนมา หรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นก็ได้ และถ้าผู้ส่งบอกงดการขนส่ง กฎหมายกำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่จ่ายค่าระวางพาหนะ ตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ต้องเสียไปเพราะเหตุบอกงด หรือเพราะส่งของกลับคืน หรือเพราะจัดการเป็นประการอื่น

3.1.3.5 เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง ผู้รับตราส่งเรียกให้มีการส่งมอบแล้วกฎหมายกำหนดว่า ให้สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนโอนไปยังผู้รับตราส่ง ทั้งนี้เพราะผู้รับตราส่งซึ่งถือว่าเป็นผู้รับประโยชน์ จากสัญญารับขนได้แสดงเจตนาเข้ารับเอาประโยชน์แล้ว คือ ขอให้มีการส่งมอบของให้แก่ตน ฉะนั้นหากมีกรณีที่อาจเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบ यदिผู้รับตราส่งจึงมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งได้

3.1.4 ผลกระทบของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง ตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทย แสดงตารางเปรียบเทียบได้ดังนี้

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง ตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทย

สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง ตามกฎหมายไทย	สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง ตาม MT Convention
<p>1. เป็นผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่ง เพื่อให้ขนส่งของไปนั้น</p> <p>2. ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ตนไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด</p> <p>3. ต้องออกใบกำกับของ (way-bill) ซึ่งเป็นหลักฐานแสดงภาพของของที่ส่ง ตำบลที่ส่ง ชื่อผู้รับของ หรือผู้รับตราส่ง วันที่ และสถานที่ออกใบกำกับของซึ่งผู้ส่งต้องลงลายมือชื่อด้วย และต้องแจ้งสภาพและราคาแห่งของที่ส่งว่า ว่าของที่ส่งนั้นคืออะไร มีราคาเท่าไร มิฉะนั้นผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์สินหรือของที่ส่งไปนั้น</p>	<p>1. เป็นผู้เข้าทำสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบกับ MTO ด้วยตนเอง หรือโดยผู้แทนในนามของผู้ตราส่ง หรือผู้ส่งมอบของให้ MTO โดยตนเอง หรือโดยผู้แทนในนามของผู้ตราส่ง</p> <p>2. ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย ที่ MTO ได้รับหากความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตน หรือลูกจ้างหรือตัวแทน ตามหลักข้อสันนิษฐานความผิดและประมาทเลินเล่อ (presumption of fault and neglect)</p> <p>3. ต้องทำเครื่องหมาย หรือป้ายติดของอันตรายที่เหมาะสมกับสภาพอันตราย และต้องแจ้ง MTO หรือผู้กระทำการให้ทราบถึงสภาพอันตรายของของนั้น มิฉะนั้น ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบต่อผลของความเสียหายในความเสียหายทั้งหมดที่เป็นผลจากการส่งของเช่นนั้น หรือ MTO อาจขนของนั้นลง และจะทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์เมื่อใดก็ได้ แล้วแต่สถานการณ์ โดยไม่ต้องจ่ายค่าสินไหมฯ</p>

ผู้ตราส่งตาม MT Convention และตามกฎหมายไทย จะมีความหมายไม่แตกต่างกัน ซึ่งก็คือ ผู้ที่ตกลงให้ผู้ขนส่งของไปยังจุดหมายปลายทาง ในส่วนของความรับผิดชอบผู้ตราส่งต่อผู้ขนส่งนั้น MT Convention กำหนดให้ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ MTO ได้รับ หากความเสียหายเกิดจากความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของตนหรือตัวแทน ซึ่งเป็นหลักความรับผิดชอบที่กว้างกว่าบทบัญญัติของกฎหมายไทยที่บัญญัติให้ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบเมื่อความเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากการที่ตน ไม่ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนดไว้เท่านั้น MT Convention จึงมีผลให้ภาระหน้าที่ของผู้ส่งเพิ่มมากขึ้นในส่วนนี้ แต่สำหรับกรณีที่เกี่ยวข้อง เอกสารหรือเครื่องหมายกำกับของที่ส่งนั้น MT Convention กำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องทำเครื่องหมาย หรือปิดฉลาก เฉพาะกับของที่มีสภาพอันตรายและต้องแจ้งให้ MTO ได้ทราบถึงสภาพอันตรายของของนั้นด้วย แต่กฎหมายไทยบังคับให้ผู้ส่งต้องออกไปกำกับของที่แสดงสภาพของของที่ส่ง และรายละเอียดอื่น ๆ อีกหลายประการ รวมทั้งราคาของของที่ส่งนั้นด้วย ในส่วนนี้จึงนับว่า MT Convention จะช่วยลดภาระหน้าที่ของผู้ส่งให้น้อยลงกว่าบทบัญญัติของกฎหมายไทย

### 3.2 ผลกระทบของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับตราส่ง<sup>6</sup>

#### 3.2.1 สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับตราส่ง ตาม MT Convention:-

หน้าที่ในการบอกกล่าวถึงความสูญหาย, บอบสลาย หรือส่งมอบล่าช้า

3.2.1.1 ผู้รับตราส่งต้องแจ้งต่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ถึงความเสียหายที่ปรากฏภายใน 1 วัน และกรณีความเสียหายไม่ปรากฏให้เห็นต้องแจ้งภายใน 6 วัน หลังจากวันที่สิ่งของ ได้ส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งแล้วหากผู้รับตราส่ง ไม่ส่งคำบอกกล่าวต่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ก็ให้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ได้ส่งมอบของ ในสภาพที่ดี<sup>10</sup>

<sup>10</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 24.

3.2.1.2 หากว่าสภาพของสิ่งของในเวลาที่ถูกส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งได้รับการสำรวจหรือได้รับการตรวจร่วมกันโดยภาคีต่าง ๆ หรือตัวแทนผู้ได้รับมอบอำนาจ ณ สถานที่ส่งมอบ เช่นนี้ ก็ไม่จำเป็นต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือว่าด้วยการสูญหาย หรือบุบสลายที่ตรวจพบในระหว่างการสำรวจหรือการตรวจเช่นนั้น

3.2.1.3 ในกรณีที่เกิดการสูญหายหรือบุบสลาย โดยแท้จริงก็ดี หรือโดยเข้าใจว่าจะเป็นอย่างนั้นก็ดี ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ และผู้รับตราส่งจะต้องอำนวยความสะดวกตามสมควรทุกประการให้แก่กันและกัน เพื่อการตรวจและการนับสิ่งของ

3.2.1.4 ค่าเสียหายไม่จำเป็นต้องชำระให้สำหรับการสูญเสียนั้น อันเนื่องมาจากความล่าช้าในการส่งมอบ เว้นแต่ว่าจะได้มีการส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือไปยังผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบภายใน 60 วัน หลังจากวันที่สิ่งของนั้นได้ส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว หรือเมื่อผู้รับตราส่งได้รับแจ้งจากผู้ประกอบการว่าสิ่งของได้ถูกส่งมอบแล้ว สำหรับกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่รับของจากผู้ประกอบการหลายรูปแบบ โดยวางของไว้ ณ ที่ที่ผู้รับตราส่งจะรับไปได้ตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ หรือกฎหมายหรือตามประเพณีการค้าอื่น ๆ ที่ใช้อยู่ ณ สถานที่ที่ส่งมอบ หรือโดยการมอบของให้แก่เจ้าหน้าที่หรือบุคคลภายนอกอื่น ซึ่งตามกฎหมายหรือข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ สถานที่ที่ส่งมอบต้องมอบของให้

3.2.1.5 หากว่า วันที่ ระยะเวลาส่งคำบอกกล่าวใด ๆ ตามที่กล่าวใน 3.2.1.1, 3.2.1.4 จะสิ้นสุดลงเป็นวันหยุด ณ สถานที่ส่งมอบ, ระยะเวลาเช่นนั้นจะขยายไปถึงวันเปิดทำการถัดไป

3.2.1.6 การส่งคำบอกกล่าวให้แก่บุคคลที่ทำการการแทนผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ รวมตลอดถึงบุคคลใดที่ผู้ประกอบการขนส่งใช้บริการของผู้นั้น ณ สถานที่ส่งมอบ หรือส่งให้แก่บุคคลที่ทำการเพื่อผู้ตราส่ง ให้ถือว่าได้มีการส่งให้แล้วแก่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบหรือแก่ผู้ตราส่งแล้วแต่กรณี

3.2.1.7 ผู้รับตราส่งต้องส่งคำบอกกล่าวต่อ ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบถึงการเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ ภายใน 6 เดือน หากว่าไม่มีการส่งคำบอกกล่าวเช่นนั้น จะสิ้นอายุความในการเรียกร้องค่าเสียหาย

### 3.2.2 สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบ ของผู้รับตราส่งตามกฎหมายไทย

ตามกฎหมายไทยนั้น<sup>11</sup> เมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วจากผู้ขนส่ง โดยมีได้อัดเอื้อนและได้ใช้ค่าระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะสิ้นสุดลง ซึ่งในประเด็นนี้แสดงให้เห็นว่ากฎหมายไม่ได้กำหนดเวลา ให้ผู้รับตราส่งบอกกล่าวถึงความเสียหาย หรือชำรุดบกพร่อง หลังจากได้รับของไว้แล้ว โดยผู้รับตราส่งจะต้องตรวจสอบความครบถ้วนถูกต้องของสิ่งของ เฉพาะในขณะที่ทำการส่งมอบ-รับมอบของกันเท่านั้น จึงเป็นภาระของผู้รับตราส่งที่จะต้องตรวจตราของ ตั้งแต่เมื่อตนได้รับของจากผู้ประกอบการขนส่ง มิฉะนั้นสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่งจะสิ้นสุดลง ส่วนความเสียหายที่ไม่ปรากฏ (เห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น) ผู้รับตราส่งต้องบอกกล่าวถึงความสูญหายหรือบุบสลายภายใน 8 วัน นับแต่วันส่งมอบ แต่ตาม MT Convention มีกำหนดเวลาให้ผู้รับตราส่ง สามารถแจ้งถึงความเสียหายที่ปรากฏได้ภายใน 1 วัน และกรณีที่มีความเสียหายไม่ปรากฏจะต้องแจ้งภายใน 6 วัน จึงถือได้ว่า ผู้รับตราส่งจะได้รับประโยชน์จากบทบัญญัติของ MT Convention มากกว่าบทบัญญัติของไทย ในกรณีความเสียหายเห็นได้แต่สภาพภายนอก แต่ถ้าความเสียหายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกของของนั้น ป.พ.พ. ของไทยจะให้ประโยชน์มากกว่า

นอกจากนี้ในส่วนของความเสียหาย เนื่องจากความล่าช้าในการส่งมอบ MT Convention กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องส่งคำบอกกล่าวไปยังผู้ประกอบการขนส่งภายใน 60 วัน หลังจากวันที่ได้รับมอบสิ่งของหรือวันที่ถือว่าควรจะได้รับมอบของแล้ว มิฉะนั้นผู้ประกอบการขนส่งไม่ต้องชำระค่าเสียหาย แต่ตามกฎหมายไทย มิได้กำหนดระยะเวลาและวิธีการใน

<sup>11</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 623.

การบอกกล่าวเช่นเดียวกันนี้ไว้ บทบัญญัติตาม MT Convention จึงเป็นประโยชน์แก่ผู้รับ  
ตราส่งมากกว่าบทบัญญัติตามกฎหมายไทย เนื่องจากสามารถเรียกค่าเสียหายอันเนื่องมาจาก  
ความล่าช้า โดยไม่ต้องมีการบอกกล่าวถึงความเสียหาย ที่เกิดจากการส่งมอบสิ่งของล่าช้า  
ไปยังผู้ประกอบการขนส่งก่อน แต่ทั้งนี้การฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจะต้องอยู่ภายในกำหนด  
อายุความซึ่งจะ ได้กล่าวต่อไป

3.2.3 ผลกระทบของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้รับ  
ตราส่ง ตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที และความรับผิดชอบของผู้รับตราส่ง  
ตาม MT Convention กับกฎหมายไทย

สิทธิ หน้าที และความรับผิดชอบของผู้รับตราส่ง ตามกฎหมายไทย	สิทธิ หน้าที และความรับผิดชอบของผู้รับตราส่ง ตาม MT Convention
<p>1. กรณีความเสียหายเห็นได้แต่สภาพภายนอก แห่งของนั้น ผู้รับตราส่งต้องปฏิเสธที่จะรับของ ในขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งมอบของ</p> <p>กรณีความเสียหายไม่ปรากฏ ต้องบอกกล่าวความสูญหาย บุปสลาย แก่ผู้ขนส่งภายใน 8 วัน นับแต่วันส่งมอบ</p> <p>2. มิได้กำหนดระยะเวลา และวิธีการบอกกล่าว</p> <p>3. ไม่ต้องส่งคำบอกกล่าวการเรียกร้องค่าเสียหายเว้นแต่กรณีความเสียหายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของ โดยมีกำหนดอายุความฟ้องร้อง 1 ปี</p>	<p>1. ต้องบอกกล่าวถึงความสูญหาย บุปสลาย ต่อ MTO ภายใน 1 วัน หากความเสียหายไม่ปรากฏ ต้องแจ้งภายใน 6 วัน เว้นแต่ของนั้น จะได้รับการสำรวจ หรือได้รับการตรวจร่วมกัน โดยคู่สัญญา หรือ ตัวแทนผู้ได้รับมอบอำนาจ ณ สถานที่ส่งมอบแล้ว</p> <p>2. ต้องส่งคำบอกกล่าว กรณีเกิดการสูญเสียนั้นเนื่องมาจาก ความล่าช้าในการส่งมอบเป็นหนังสือไปยัง MTO ภายใน 60 วัน หลังจากที่ได้รับมอบของ หรือวันที่ถือว่าได้รับมอบของแล้ว มิฉะนั้น MTO จะไม่ต้องรับผิดชอบชำระค่าเสียหาย</p> <p>3. ต้องส่งคำบอกกล่าวต่อ MTO ถัดการเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ ภายใน 6 เดือน มิฉะนั้น จะสิ้นอายุความในการเรียกร้องค่าเสียหาย</p>



ความแตกต่างของบทบัญญัติแห่ง MT Convention กับกฎหมายไทยในส่วนของสิทธิ และหน้าที่ของผู้รับตราส่งจะเป็นในเรื่องของระยะเวลาที่ผู้รับตราส่ง จะต้องแจ้งให้ผู้ประกอบการขนส่ง ได้ทราบถึงความเสียหาย อันเกิดจากการที่สินค้าสูญหาย บอบสลาย หรือการส่งมอบล่าช้า อันเป็นหน้าที่ที่ผู้รับตราส่ง จะต้องปฏิบัติก่อนการเรียกร้องค่าเสียหาย ซึ่งกล่าวโดยสรุปแล้วผู้รับตราส่งจะได้รับประโยชน์จากกฎหมายไทยมากกว่า ทั้งในเรื่องของการแจ้งความเสียหายที่ไม่ปรากฏจากสภาพภายนอก ที่ต้องแจ้งให้ผู้ประกอบการขนส่งทราบในระยะเวลา มากกว่าที่ MT Convention กำหนด ในส่วนของระยะเวลาและวิธีบอกกล่าวเกี่ยวกับความเสียหายอันเนื่องมาจากส่งมอบล่าช้า กฎหมายไทยก็ได้กำหนดให้ต้องบอกกล่าวแต่อย่างใด และในส่วนของ การเรียกร้องค่าเสียหายกฎหมายไทยก็กำหนดอายุความไว้ 1 ปี โดยมีต้องบอกกล่าวถึงการเรียกร้องค่าเสียหายให้ผู้ประกอบการขนส่งทราบ แต่กรณีดังกล่าวก็นับว่าเป็นโทษกับผู้ประกอบการขนส่งที่อาจไม่ทราบถึงค่าเสียหายผู้รับตราส่งจะเรียกร้องด้วย

### 3.3 ผลกระทบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบกับใบตราส่งตามกฎหมายไทย

#### 3.3.1 การออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ<sup>12</sup>

เมื่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับของไว้ในความดูแล ให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งจะเป็นเอกสารเปลี่ยนมือได้หรือไม่ ขึ้นอยู่กับผู้ตราส่งที่จะเลือกให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบหรือผู้ได้รับอำนาจจากผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบลงนามในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ให้ทำได้โดยลายมือชื่อนิมฟ์ เจาะ ประทับตรา ทำเป็นสัญลักษณ์หรือทำโดยวิธีการทางเครื่องกลหรือทางอิเล็กทรอนิกส์ ใช้อื่น หากการกระทำนั้น ไม่ขัดต่อกฎหมายของประเทศที่มีการออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบนั้น ถ้าผู้ตราส่งยินยอมอาจออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่ห้ามเปลี่ยนมือให้แก่กัน โดยใช้วิธีการทางเครื่องกล หรือวิธีอื่นเพื่อบันทึกและเก็บรักษาข้อมูลที่จะบรรจุไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบหลังจากรับของไว้ในความดูแลแล้ว ให้ผู้ขนส่งหลายรูปแบบมอบเอกสารที่อ่านเข้าใจได้มีข้อความทั้งหมดตามที่บันทึกไว้ให้แก่ผู้ตราส่ง และให้ถือว่าเอกสารเช่นนั้น เป็นเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้

<sup>12</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 5.

### 3.3.1.1 ประเภทของเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

เป็นเอกสารประเภทเปลี่ยนมือได้<sup>13</sup> เมื่อเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่ออกให้ เป็นเอกสารเปลี่ยนมือได้จะออกให้ตามคำสั่ง หรือแก่ผู้ถือ ถ้าออกให้ตามคำสั่ง ให้โอนกันได้โดยการสลักหลัง ถ้าออกให้แก่ผู้ถือ ให้โอนกันได้โดยไม่ต้องสลักหลัง ถ้าออกให้เป็นสำหรับโดยมีต้นฉบับหลายฉบับ ให้ระบุจำนวนต้นฉบับในสำรับนั้น ถ้าออกสำเนาให้ ให้ทำเครื่องหมายที่แต่ละสำเนาว่า "ฉบับห้ามเปลี่ยนมือ" การส่งมอบเอกสารประเภทห้ามเปลี่ยนมือ<sup>14</sup> เมื่อออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบชนิดห้ามเปลี่ยนมือ ให้ระบุชื่อของผู้รับตราส่ง ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบจะพันการะในการส่งมอบของ เมื่อได้ส่งมอบให้แก่ผู้มีชื่อในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่ห้ามเปลี่ยนมือ หรือให้แก่บุคคลอื่นตามที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้รับคำสั่งมาโดยชอบ ซึ่งตามหลักต้องทำเป็นหนังสือมา

### 3.3.1.2 ข้อความในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ<sup>15</sup>

#### 1. เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ให้มีรายการดังต่อไปนี้

ก. สภาพทั่วไปของของ เครื่องหมายสำคัญที่จำเป็นในการกำหนดหมาย คำบอกกล่าวที่แจ้งชัดถึงสภาพอันตรายของของ ถ้าต้องมี จำนวนของหีบห่อหรือของชิ้นและน้ำหนักรวมของสิ่งของหรือปริมาณที่จะแสดงไว้โดยวิธีอื่น รายการต่าง ๆ ที่ผู้ส่งบอกให้

ข. สภาพเท่าที่ปรากฏของสิ่งของ (สภาพภายนอกของของ)

ค. ชื่อ และสถานที่ประกอบธุรกิจสำคัญของผู้ประกอบการ

ขนส่งหลายรูปแบบ

ง. ชื่อผู้ตราส่ง

จ. ผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ตราส่งแจ้งชื่อ

<sup>13</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 6.

<sup>14</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 7.

<sup>15</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 8.

- ในความดูแล
- ฉ. สถานที่และวันที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับของไว้
- ช. สถานที่ส่งมอบของ
- ซ. วันหรือระยะเวลาเวลาส่งมอบของ ฉ. สถานที่ส่งมอบ ถ้าคู่สัญญาตกลงกันไว้โดยชัดแจ้ง
- ฅ. คำบอกกล่าวว่า เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเป็นชนิดเปลี่ยนมือได้หรือไม่ได้
- ญ. สถานที่และวันที่ออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ
- ฎ. ลายมือชื่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ หรือบุคคลซึ่งได้รับอำนาจจากผู้ประกอบการ
- ฏ. ค่าระวางสำหรับการขนส่งแต่ละรูปแบบ ถ้าคู่กรณีตกลงกันไว้โดยชัดแจ้ง หรือค่าระวางรวมทั้งเงินตราที่ใช้เท่าที่ผู้รับตราส่งต้องจ่าย หรือข้อความอื่นที่ผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่ายค่าระวาง
- ฐ. เส้นทางที่ตั้งใจว่าจะใช้ในการขนส่ง รูปแบบในการขนส่ง และสถานที่ถ่ายของ ถ้ารู้ขณะออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ
- ฑ. คำบอกกล่าวระบุข้อความว่า การขนส่งหลายรูปแบบอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ และจะทำให้ข้อกำหนดใด ๆ ที่ผิดไปจากนั้น อันทำให้เสียหายแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งเป็นโมฆะ
- ฒ. รายละเอียดอื่นใดที่คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ใส่ไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ถ้าไม่แย้งกับกฎหมายของประเทศที่เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบนั้นออก
- 2) การที่เอกสารขนส่งหลายรูปแบบขาดรายการหนึ่งรายการใดหรือมากกว่าหนึ่งรายการก็ตามดังที่กล่าวไว้ในวรรค 1 ของมาตรานี้ จะไม่กระทบกระเทือนลักษณะทางกฎหมายของเอกสารนั้นในฐานะเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ แต่ทั้งนี้จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในวรรค 4 ของมาตรา 1 ด้วย (เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบใด ที่ไม่มีรายการตามที่กล่าวไว้ในข้อ 1 จะไม่กระทบกระเทือนลักษณะทางกฎหมายของเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบนั้น ถ้าเอกสารนั้นยังมีลักษณะครบตามที่นิยามไว้)

### 3.3.1.3 ข้อสงวนในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ<sup>16</sup>

ถ้าเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบมีรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพทั่วไป เครื่องหมายสำคัญจำนวนหีบห่อ หรือชิ้นน้ำหนักหรือปริมาณของของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ หรือบุคคลซึ่งกระทำการเรียนรู้หรือมีเหตุผลพอเพียงที่สงสัยว่ารายละเอียดเหล่านั้นไม่ถูกต้องตรงกับสภาพของที่รับไว้ในความดูแล หรือหากผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบไม่มีวิธีการอันสมควรที่จะให้ตรวจสอบรายละเอียดเหล่านั้นได้ ให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ หรือบุคคลซึ่งกระทำการแทนทำข้อสงวนไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ระบุถึงความไม่ถูกต้อง เหตุที่สงสัย หรือการไม่มีวิธีการตรวจสอบได้

ถ้าผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ หรือบุคคลซึ่งกระทำการแทนมิได้จัดแจ้งไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบถึงสภาพภายนอกของของ ถือว่าได้จัดแจ้งไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบแล้วว่าของนั้นมีสภาพภายนอกดี

การกำหนดข้อสงวนในเอกสารเกี่ยวกับสภาพของของ ก็เพื่อความเป็นธรรมของคู่สัญญา เพราะหากผู้ประกอบการขนส่งไม่แน่ใจในสภาพของของซึ่งบรรจุอยู่ในหีบห่อ ผู้ประกอบการขนส่งสามารถจะจัดแจ้งข้อสงวนนั้นลงในเอกสารการที่จะจัดแจ้งข้อสงวน ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีเหตุผลอันสมควร เช่น ลักษณะหีบห่อที่บรรจุของนั้นมีร่องรอยการแตกหัก ซึ่งอาจจะกระทบกระเทือนของซึ่งบรรจุอยู่ภายใน เป็นต้น

### 3.3.2 ผลในทางหลักฐานของเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ<sup>17</sup>

เว้นแต่จะ ได้ทำข้อสงวนไว้แล้ว

1) เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่า ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ได้รับของดังที่ระบุในเอกสารนั้นไว้ในความดูแล และ

<sup>16</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 9.

<sup>17</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 10.

2) ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นมิได้ ถ้าเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบนั้นออกเป็นเอกสารเปลี่ยนมือได้ และเอกสารได้โอนไปยังบุคคลภายนอก รวมทั้งผู้รับตราส่ง ซึ่งได้กระทำการด้วยความสุจริตโดยเชื่อตามลักษณะของของดังที่ระบุไว้ในเอกสารความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง เริ่มขึ้นตั้งแต่ได้รับของ และออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเป็นหลักฐาน

### 3.3.3 ความรับผิดชอบในการจงใจแจ้งเท็จหรือไม่แจ้ง<sup>18</sup>

ถ้าผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ใดแจ้งข้อความไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเกี่ยวกับของ หรือไม่แจ้งข้อความใดอันเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของของ หรือสภาพภายนอกของของ โดยมีเจตนาฉ้อฉล ผู้นั้นต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย บอบสลาย หรือค่าใช้จ่าายใด ๆ ที่เกิดแก่บุคคลภายนอกรวมทั้งผู้รับตราส่ง ซึ่งกระทำโดยเชื่อตามลักษณะของของในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่ออก ทั้งนี้ ไม่อาจถือประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดชอบบัญญัติไว้ในอนุสัญญา<sup>18</sup> ได้

ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อการสูญหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกและผู้รับตราส่งเมื่อปิดสภาพของของ แต่ผู้ประกอบการขนส่งนั้นจะต้องมีเจตนาฉ้อฉล หากไม่มีเจตนาฉ้อฉล แต่เป็นเพราะความหลงลืมพลั้งเผลอก็ไม่อยู่ในข่ายความรับผิดชอบ

### 3.3.4 การรับประกันโดยผู้ตราส่ง

3.3.4.1 ให้ถือว่าผู้ตราส่งได้รับประกันต่อผู้ประกอบการขนส่ง ถึงความถูกต้อง ณ เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้รับของ ไว้ในความดูแลของรายการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับสภาพทั่วไปของของ, เครื่องหมาย, จำนวน, น้ำหนักและปริมาตร และสภาพอันตรายของของ ดังที่ผู้ตราส่ง ได้แจ้งแก่ผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อใส่ไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

<sup>18</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 11.

3.3.4.2 ผู้ตราส่งต้อง (shall) ชดใช้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ สำหรับการสูญเสียอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้อง หรือไม่เพียงพอของรายการตาม ที่กล่าวไว้ในวรรค 1 ของมาตรานี้ ผู้ตราส่งยังคงรับผิดชอบอยู่ ถึงแม้ว่าเขาได้โอนเอกสาร การขนส่งหลายรูปแบบไปแล้วก็ตาม สิทธิของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่จะได้รับ การชดใช้นั้น มิได้จำกัดความรับผิดของเขาในทางใด ๆ ภายใต้สัญญาการขนส่งหลาย รูปแบบที่เขามีต่อบุคคลอื่นนอกไปจากผู้ตราส่ง

3.3.5 ผลกระทบของ เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบกับใบตราส่ง

ตารางที่ 7 การเปรียบเทียบเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ กับใบตราส่งของไทย

ใบตราส่ง ตามกฎหมายไทย	เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ตาม MT Convention
<p>1. ผู้ขนส่งไม่ต้องทำใบตราส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะเรียกเอา โดยใบตราส่งนั้นเปลี่ยนมือได้ โดยการสลักหลัง เว้นแต่จะมีข้อห้ามการสลักหลังไว้</p> <p>2. ผู้ขนส่งต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งด้วยตนเอง หรือการพิมพ์ลายนิ้วมือ แยกได้ตราประทับ หรือเครื่องหมายอื่นทำนองนั้น โดยมีพยานลงลายมือชื่อรับรอง 2 คน</p> <p>3. มีข้อห้ามโอนได้</p>	<p>1. MTO รับสินค้ามาไว้ในความดูแลของตน แล้วต้องออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นเอกสารเปลี่ยนมือได้ หรือ ห้ามเปลี่ยนมือแล้วแต่ผู้ตราส่งจะเลือก</p> <p>2. การลงนามของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ อาจทำได้โดย ลงลายมือชื่อ พิมพ์เจาะ ตราประทับ ทำเป็นสัญลักษณ์ หรือด้วยวิธีการทางเมคคานิค (เครื่องกล) หรืออิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ต้องไม่ขัดต่อกฎหมายของประเทศที่มีการออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบนั้น</p> <p>3. ผู้ตราส่งอาจยินยอมให้มีการออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่ห้ามเปลี่ยนมือ โดยใช้วิธีทางเมคคานิค หรือวิธีอื่นใด ซึ่งยังคงไว้ซึ่งข้อความตามรายการในมาตรา 8 วรรคในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ</p>

(ต่อ)

ตารางที่ 7 (ต่อ) การเปรียบเทียบเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ กับใบตราส่งของไทย

ใบตราส่ง ตามกฎหมายไทย	เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ตาม MT Convention
4. ผู้ส่งต้องออกใบกำกับของเพื่อเป็นหลัก ฐานแสดงสภาพของของที่ส่ง	4. ขณะที่สินค้าได้เข้ามาอยู่ในความดูแลของ MTO ให้ถือว่าผู้ตราส่งได้รับประกันต่อ MTO ถึงความถูกต้องของรายละเอียดเกี่ยวกับ ลักษณะทั่วไปของของ, เครื่องหมาย, จำนวน, น้ำหนัก และปริมาณของสินค้า และ ปริมาณของสินค้า และสภาพอันตรายของ สินค้าที่ได้แจ้งแก่ MTO เพื่อใส่ลงใน เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

จากตารางแสดงการเปรียบเทียบเอกสารการขนส่งตาม MT Convention กับใบตราส่งตามกฎหมายไทย จะเห็นได้ว่า มีความแตกต่างกันในส่วนของหน้าที่ในการออกเอกสารและการยอมรับสภาพของสินค้าตามเอกสารการขนส่งนั้น ๆ กล่าวคือ MT Convention บังคับให้ MTO ต้องออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบทันทีที่รับสินค้าที่ส่งไว้ในความดูแลของตน ส่วนกฎหมายไทยไม่บังคับให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องออกใบตราส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะร้องขอ ในกรณีนี้ MT Convention จะเพิ่มภาระให้กับผู้ประกอบการขนส่งแต่ก็ทำให้ผู้ส่งของได้รับความคุ้มครองมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ นิยามที่ได้จากการที่ MT Convention กำหนดให้ถือว่าผู้ตราส่งได้รับประกันถึงความถูกต้องของรายละเอียดเกี่ยวกับของที่ส่งนั้น ในขณะที่เมื่อสินค้าเข้ามาอยู่ในความดูแลของ MTO โดยผู้ตราส่งไม่ต้องออกเอกสารใด ๆ แต่ตามกฎหมายไทยผู้ส่งต้องออกใบกำกับของ เพื่อแสดงสภาพของของที่ส่งนั้น ดังนั้น การเอกสารตาม MT Convention จึงทำให้เกิดความเป็นธรรมกับผู้ส่งมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังง่ายต่อการปฏิบัติเกี่ยวกับการออกเอกสารการขนส่งอีกด้วย เพราะสามารถรวมการขนส่งทุกรูปแบบไว้ในเอกสารฉบับเดียว



อย่างไรก็ดี เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบนี้จะแสดงถึงการขนส่งสินค้าเข้าออกของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง และเป็นเอกสารที่แสดงถึงสิทธิการเป็นเจ้าของสินค้าที่ขนส่ง ดังนั้น จึงต้องเป็นเอกสารที่ได้รับการยอมรับจากระบบพิธีการศุลกากร การธนาคารและการประกันภัย การที่เอกสารดังกล่าวจะได้รับการยอมรับ จึงจำเป็นต้องทำให้มีการรับรองสถานะ โดยผลของกฎหมายด้วย

### 3.4 ผลกระทบของหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุความ

อายุความฟ้องร้องคดีเป็นเรื่องสำคัญเรื่องหนึ่ง เพราะแม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบหากว่าผู้รับตราส่งหรือผู้ส่งเพิกเฉยไม่ดำเนินการฟ้องร้องคดีผู้ขนส่ง ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ คดีก็เป็นอันขาดอายุความจะฟ้องร้องผู้ขนส่ง ไม่ได้

#### 3.4.1 อายุความตาม MT Convention

1. การดำเนินคดีใด ๆ อันเกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ภายในอนุสัญญานี้ให้ขาดอายุความ ถ้ามิได้ดำเนินการทางศาลหรืออนุญาโตตุลาการภายในระยะเวลา 2 ปี อย่างไรก็ตาม หากว่ามิได้ทำคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแจ้งถึงสภาพ และรายละเอียดที่สำคัญของสิทธิเรียกร้องภายใน 6 เดือน หลังจากวันที่ส่งมอบของ หรือหลังจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ ในกรณีที่ไม่ได้มีการส่งมอบของ ให้คดีนั้นขาดอายุความเมื่อสิ้นระยะเวลาอันนี้
2. อายุความเริ่มนับตั้งแต่วันหลังจากวันที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้ส่งมอบสิ่งของหรือบางส่วนสิ่งของ หรือในกรณีที่ไม่มี การส่งมอบสิ่งของ ให้นับตั้งแต่วันหลังจากวันสุดท้ายที่ควรจะได้มีการส่งมอบสิ่งของ
3. ไม่ว่าเวลาใด ๆ ในระหว่างอายุความยังไม่สิ้นสุด ผู้ซึ่งถูกเรียกร้องอาจขยายอายุความออกไปได้ด้วย การแจ้ง เป็นหนังสือ ไปยังผู้เรียกร้อง อายุความนั้นอาจขยายต่อไปอีก ได้โดยการแจ้ง เป็นหนังสือ ไปอีกครั้ง เดียวหรือหลายครั้งก็ได้ (ขยายต่อไปอีกได้ โดยการแจ้งครั้งต่อ ๆ ไป)
4. หาก ไม่มีบทบัญญัติของความตกลงระหว่างประเทศกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

บุคคลซึ่งอนุสัญญาที่กำหนดให้ต้องรับผิดชอบ อาจฟ้องคดีไต่เบี่ยงเอาค่าสินไหมคืนได้ แม้ว่าจะพ้นอายุความตามที่บัญญัติไว้ในข้อ 1 แล้ว ถ้าได้ฟ้องคดีนั้นภายในเวลาที่กฎหมายของรัฐที่ฟ้องคดีนั้น ย่อมให้กระทำได้ แต่เวลาที่ยอมให้ฟ้องได้นั้นต้องไม่น้อยกว่า 90 วัน นับตั้งแต่วันที่บุคคล ผู้ฟ้องคดีดังกล่าวได้ชดใช้ และทำการประนีประนอมเพื่อให้มีการชดใช้ค่าสินไหมแล้วในคดีนั้น หรือได้มีการดำเนินการชั้นพิจารณาแล้วในคดีที่ตนถูกฟ้อง

### 3.4.2 อายุความตามกฎหมายไทย (มาตรา 164, 624)

3.4.2.1 อายุความในคดีฟ้องร้องผู้รับชดใช้รับผิดชอบในการขนส่งของไทย และศาลฎีกาได้เคยเปลี่ยนแนววินิจฉัยตัดสินคดีมาถึง 2 ครั้ง

ก. อายุความในคดีรับชดใช้มีกำหนด 1 ปี ตาม ป.พ.พ.มาตรา 624 ฎีกาที่ 784/2502 กฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการรับชดใช้ของทางทะเลยังไม่บัญญัติไว้ในกฎหมายไทย ฉะนั้นในเรื่องอายุความฟ้องร้องผู้รับชดใช้รับผิดชอบในการขนส่ง จึงอาจใช้ มาตรา 624 ปรับแก้คดีได้

ข. อายุความในคดีรับชดใช้มีกำหนดเวลา 10 ปี ตาม ป.พ.พ. มาตรา 164 แนวคำพิพากษาฎีกาที่สองนี้ ถือว่าได้กลับคำพิพากษาแนวแรกและศาลฎีกาได้มี คำพิพากษาฎีกาอีกหลายเรื่องที่ยืนยันการปรับใช้มาตรา 164 ที่กำหนดถึงอายุความทั่วไปตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ค. อายุความในคดีรับชดใช้มีกำหนด 1 ปี ตาม ป.พ.พ. มาตรา 624 แนวคำพิพากษาฎีกาแนวหลังสุดนี้ถือได้ว่าได้กลับแนวคำพิพากษาก่อน ๆ และ ยังคงใช้ถึงปัจจุบันนี้

ฎีกาที่ 1066/2532 (ญ)

การที่บริษัทเดินเรือชนสินค้าจากประเทศอินเดียมายังท่าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นท่าเรือปลายทาง เป็นการรับชดใช้ของทางทะเล ซึ่ง ป.พ.พ. มาตรา 609 วรรคท้ายให้บังคับตามกฎหมาย และกฎข้อบังคับว่าด้วยกาะนั้น ปัจจุบันกฎหมายและกฎข้อบังคับ ว่าด้วยการรับชดใช้ของทางทะเลของประเทศไทย ยังไม่มีในเรื่องอายุความฟ้องร้องค่าสินไหม



ทดแทนเพื่อความสูญหาย หรือบุบสลายของสินค้า หรือสิ่งของที่ขนส่งทางทะเลต้องนำ ป.พ.พ. มาตรา 624 ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 ว่าด้วยการรับขนของ อันเป็น บทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับคดีตามที่บัญญัติไว้ใน ป.พ.พ.มาตรา 4 วรรคสาม เมื่อ ปรากฏว่าผู้ซื้อสินค้าหรือผู้รับตราส่งมาฟ้อง เรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหาย และบุบสลาย ของสินค้าเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2526 คดีของ โจทก์จึงขาดอายุความตามมาตรา 624 ฎีกาที่ 1287/2532

การที่บริษัท ป. ขนส่งสินค้าจากประเทศสวีตเซอร์แลนด์มายังท่าของการท่าเรือแห่ง ประเทศไทย ซึ่งเป็นท่าเรือปลายทาง เป็นการรับขนของทางทะเล ป.พ.พ.มาตรา 609 วรรคท้าย บัญญัติว่า รับขนทางทะเลให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น แต่ ปัจจุบันกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของประเทศไทยยังไม่มี ในเรื่อง อายุความฟ้องร้อง เรียกค่าสินไหมทดแทน เพื่อความสูญหายหรือบุบสลายของสินค้าหรือสิ่งของที่ ขนส่งทางทะเล จึงต้องนำ ป.พ.พ. มาตรา 624 ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 ว่าด้วย การรับขนของ อันเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับคดีตามที่บัญญัติ ไว้ใน ป.พ.พ. มาตรา 4 วรรคสาม ซึ่งในข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้น กำหนดปีหนึ่งนับแต่วันส่งมอบของ เมื่อปรากฏว่าผู้ซื้อสินค้าหรือผู้รับตราส่งรับสินค้าไปเมื่อ พ.ศ. 2524 โจทก์ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิเรียกร้องมาจากผู้ซื้อสินค้า หรือผู้รับตราส่งมาฟ้อง เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2526 คดีของ โจทก์จึงขาดอายุความ

ฎีกาที่ 1709/2532

การที่บริษัทเดินเรือขนสินค้าจากประเทศญี่ปุ่น มายังท่าเรือของการท่าเรือแห่ง ประเทศไทย ซึ่งเป็นท่าเรือปลายทาง เป็นการรับขนของทางทะเลซึ่ง ป.พ.พ. มาตรา 609 วรรคท้าย บัญญัติให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น ปัจจุบันกฎหมายและ กฎข้อบังคับว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของประเทศไทย ยังไม่มีในเรื่องอายุความฟ้องร้อง เรียกค่าสินไหมทดแทน เพื่อความสูญหายหรือบุบสลายของสินค้าหรือสิ่งของที่ขนส่งทางทะเล ต้องนำ ป.พ.พ.มาตรา 624 ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 ว่าด้วยรับ ขนของอันเป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับคดี ตามที่บัญญัติไว้ใน ป.พ.พ.มาตรา 4 วรรคสาม

### 3.4.2.2 อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล

อายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยเกี่ยวกับคดีรับขนของทางทะเล มีกำหนด 1 ปี ซึ่งก็ตรงกับแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1066/2532 (ญ), 1287/2532, 1709/2532 ซึ่งนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 624 มาปรับใช้แก่คดีรับขน และต่อไปนี้ก็ไม่ต้องรอคำวินิจฉัยของศาลฎีกาที่จะสร้างบรรทัดฐานในเรื่องดังกล่าว นอกจากนี้ ความไม่แน่นอนในการเปลี่ยนแนววินิจฉัยดังเช่นที่ผ่านมาในอดีตในเรื่องนี้ก็จะไม่มีอีกต่อไป

ดังนั้น กำหนดอายุความฟ้องร้องผู้รับขนให้รับผิดชอบในการขนส่งของไทย จึงถือกำหนดเวลา 1 ปี ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาหลังสุด

ในบรรดาประเทศต่าง ๆ ที่ดำเนินธุรกิจทางด้านกิจการรับขนของทางทะเลนั้น ยอมรับกันว่าอายุความในการฟ้องคดีนั้นควรจะสั้นด้วยเหตุผลต่าง ๆ เช่น

ก. อายุความสั้นนั้นจะช่วยให้เอกสารต่าง ๆ และพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทไม่สูญหายไป เพราะยิ่งปล่อยเวลาให้เนิ่นนานออกไปเอกสารและพยานหลักฐานก็หายากขึ้นหรือสูญหายไปหมด

ข. การกำหนดอายุความไว้สั้น จะเป็นการบังคับให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ประวิงเวลาในการฟ้องคดี

ค. การกำหนดอายุความไว้สั้น จะก่อให้เกิดความสงบสุขแก่ผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ประกอบการค้า ไม่ต้องคอยระวังว่าเมื่อไหร่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งจะมาฟ้อง และไม่ต้องเก็บเอกสาร และพยานหลักฐานไว้นาน ๆ อันจะเป็นการสิ้นเปลืองเนื้อที่ในการดูแลรักษา และสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย

อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ. 1924 (Hague Rules) ได้กำหนดอายุความไว้ 1 ปี อนุสัญญากรุงฮัมเบอร์ก ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules) และอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (Multimodal Convention) กำหนดไว้ 2 ปี แต่ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลไม่ได้นำอายุความ 2 ปี ตามอนุสัญญากรุงฮัมเบอร์ก ค.ศ. 1978

และอนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 มาใช้ กลับใช้อายุความ 1 ปี ดังเช่น อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ. 1924 โดยกำหนดว่า สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการ สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้อง คดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบ ของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบหรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลา อันควรถูกให้เป็นอันขาดอายุความ

อย่างไรก็ตามก่อนอายุความ 1 ปีจะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดย ทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาท ให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ ใช้บังคับได้ ซึ่งการที่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องจะไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้ขึ้นเท่ากับเป็นการสละสิทธิไม่ ใช้การขยายอายุความ เนื่องจากตามกฎหมายไทยและแนวคำพิพากษาของศาลมักจะตัดสินว่า อายุความฟ้องร้องคดีเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีงามของ ประชาชน คู่กรณีจะยื่นหรือขยายระยะเวลาไม่ได้ (มาตรา 191) แต่ถ้าเปรียบเทียบกับ อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ.1924 ที่แก้ไขโดยพิธีสารกรุงบรัสเซลส์ ค.ศ.1968 (Hague - Visby Rules) และอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ ค.ศ.1980 จะกำหนดว่าอายุ ความฟ้องร้องคดีตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับนี้ คู่กรณีสามารถตกลงกันขยายระยะเวลาออกไปได้

### 3.4.3 ผลกระทบของอายุความตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทยที่ เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุความ ตาม MT Convention กับกฎหมายไทย

อายุความตามกฎหมายไทย	อายุความตาม MT Convention
1. อายุความมีกำหนด 1 ปี	1. อายุความมีกำหนด 2 ปี ทั้งนี้ผู้รับตราส่งจะต้องบอกกล่าวเป็นหนังสือถึงการเรียกร้องค่าเสียหายต่อ MTO ภายใน 6 เดือนก่อนด้วย
2. อายุความเริ่มนับตั้งแต่ขณะที่อาจบังคับสิทธิเรียกร้องได้	2. อายุความเริ่มนับตั้งแต่วันที่ MTO ได้ส่งมอบสิ่งของ หรือบางส่วน of สิ่งของ หรือวันที่ถือว่าได้มีการส่งมอบของแล้ว
3. อายุความจะย่น หรือขยายมิได้	3. อายุความอาจขยายได้ด้วยการที่ผู้ถูกเรียกร้อง แจ้ง เป็นหนังสือไปยังผู้เรียกร้อง ครั้งเดียว หรือหลายครั้ง

โดยหลักแล้วอายุความในการฟ้องร้องคดีควรจะสั้น เพราะจะช่วยให้ เอกสารและพยานหลักฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทไม่สูญหาย และการกำหนดอายุความไว้สั้น จะเป็นการบังคับให้ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ไม่ประวิงเวลาในการฟ้องร้องคดี จะก่อให้เกิดความสงบสุขแก่ผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ประกอบการค้าให้ไม่ต้องกังวลว่า ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งจะมาฟ้องเมื่อใด ดังนั้น อายุความตาม ป.พ.พ. และ พ.ร.ย. รับขนของทางทะเลต่างก็มีกำหนด 1 ปี ซึ่งสั้นกว่าอายุความตาม MT Convention ที่กำหนดไว้ 2 ปี กรณีนี้กำหนดอายุความตามกฎหมายไทย จึงเป็นผลดีกับผู้ประกอบการขนส่งมากกว่าเป็นผลดีต่อผู้ใช้บริการ แต่เนื่องจากว่าอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ และอนุสัญญากรุงฮัมเบอร์ก ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อประสานผลประโยชน์ของผู้ประกอบการและผู้ให้บริการให้สมดุล จึงได้กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้ 2 ปี ซึ่งจะเป็นธรรมกับทั้งผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมากยิ่งขึ้น

### 3.5 ผลกระทบของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ตาม MT Convention กับ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทย

#### 3.5.1 เขตอำนาจศาลตาม MT Convention

3.5.1.1 ในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ภายใต้อนุสัญญานี้ โจทก์อาจจะเลือกฟ้องคดี ณ ศาล ซึ่งตามกฎหมายของประเทศที่ศาลนั้น ตั้งอยู่มีอำนาจพิจารณาคดี และเป็นศาลที่สถานที่แห่งหนึ่งแห่งใดตั้งต่อไปในที่ตั้งอยู่ในเขตศาล :

(ก) สำนักงานใหญ่ของธุรกิจ หรือถิ่นที่อยู่เป็นประจำของจำเลยในกรณีที่ไม่ได้มีสำนักงานใหญ่ หรือ

(ข) สถานที่ที่ทำการสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ โดยมีเงื่อนไขว่า จำเลยมีสถานประกอบธุรกิจอยู่ที่นั่นหรือสาขาหรือตัวแทนซึ่งทำสัญญานั้น หรือ

(ค) สถานที่ที่รับสิ่งของไว้ในความดูแล เพื่อจัดการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ หรือสถานที่ส่งมอบสิ่งของ หรือ

(ง) สถานที่อื่นใดที่กำหนดไว้ เพื่อการฟ้องคดีในสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ และมีหลักฐานอยู่ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

3.5.1.2 ห้ามมิให้ดำเนินคดีเกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ตามอนุสัญญานี้ ณ สถานที่ ที่มีได้กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งของมาตรานี้ บทบัญญัติของมาตรานี้ ไม่เป็นอุปสรรคต่อเขตอำนาจของรัฐภาคีในอันที่จะใช้มาตรการชั่วคราว หรือมาตรการป้องกันต่าง ๆ

3.5.1.3 ถึงแม้จะมีบทบัญญัติของมาตรานี้ดังกล่าวข้างต้นก็ตาม ความตกลงที่คู่กรณีทำกันหลังจากที่เกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นแล้ว โดยกำหนดสถานที่ที่โจทก์อาจฟ้องคดีได้ให้มีผลใช้ได้

3.5.1.4 (ก) เมื่อได้มีการฟ้องคดีตามบทบัญญัติของมาตรานี้ หรือเมื่อมีคำพิพากษาในคดีนั้นแล้ว ห้ามมิให้คู่ความเดียวกันนำคดีที่มีมูลคดีเดียวกันมาฟ้องกันอีก เว้นแต่คำพิพากษาในคดีแรกไม่สามารถบังคับได้ในประเทศที่มีการดำเนินคดีใหม่นั้น

(ข) เพื่อวัตถุประสงค์ของมาตรา<sup>๕</sup> การยื่นขอใช้วิธีการเพื่อบังคับตามคำพิพากษา หรือการถอนคดีไปยังศาลอื่นภายในประเทศเดียวกันมิให้ถือว่าเป็นการเริ่มต้นคดีใหม่

### 3.5.2 เขตอำนาจศาลตามกฎหมายไทย

ในการดำเนินคดีเกี่ยวกับการขนส่งของไทย โจทก์จะสามารถฟ้องคดีได้ต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งดังนี้

3.5.2.1 ศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล

3.5.2.2 ศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาล ไม่ว่าจำเลยจะมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่

3.5.2.3 ในกรณีที่มูลคดีเกิดขึ้นในเรือไทยหรือ อากาศยานไทยที่อยู่นอกราชอาณาจักร ศาลแพ่งเป็นศาลที่มีอำนาจ

3.5.2.4 กรณีจำเลยไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร แต่ให้ถือว่า มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรดังนี้ จำเลยเคยมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรภายในกำหนด 2 ปี ก่อนวันเสนอคำฟ้อง ให้ถือว่าที่นั้นเป็นภูมิลำเนาของจำเลย หรือ ถ้าจำเลยประกอบหรือเคยประกอบกิจการทั้งหมด หรือแต่บางส่วนในราชอาณาจักรไม่ว่า โดยตนเองหรือตัวแทน หรือโดยมีบุคคลหนึ่งบุคคลใดเป็นผู้ติดต่อในการประกอบกิจการนั้น ในราชอาณาจักร ให้ถือว่า สถานที่ที่ใช้หรือเคยใช้ประกอบกิจการหรือติดต่อดังกล่าว หรือสถานที่อื่นเป็นถิ่นที่อยู่ของตัวแทน หรือของผู้ติดต่อในวันที่มีการเสนอคำฟ้อง หรือภายในกำหนดสองปีก่อนนั้น เป็นภูมิลำเนาของจำเลย

### 3.5.3 ผลกระทบของเขตอำนาจศาล ตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทย



ตารางที่ 9 การเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเขตอำนาจศาล ตาม MT Convention กับกฎหมายไทย

เขตอำนาจศาล ตามกฎหมายไทย	เขตอำนาจศาล ตาม MT Convention
<p>โจทก์ อาจเลือกฟ้องคดี ณ ศาลที่จำเลย มีภูมิลำเนาอยู่ในเขต หรือ ศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขต ไม่ว่าจะจำเลยจะมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ได้</p>	<p>โจทก์ก็อาจเลือกฟ้องคดี ณ ศาลซึ่งตามกฎหมายของประเทศที่ศาลนั้นตั้งอยู่มีอำนาจพิจารณาคดี และเป็นศาลที่มีสถานที่แห่งหนึ่งแห่งใดตั้งอยู่ในเขตดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. สำนักงานใหญ่ของธุรกิจ หรือถิ่นที่อยู่ประจำของจำเลยในกรณีที่ไม่มีสำนักงานใหญ่</li> <li>2. สถานที่ทำสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบที่จำเลยมีสถานประกอบธุรกิจ หรือสาขาหรือตัวแทนอยู่ที่นั่น</li> <li>3. สถานที่รับสินค้าไว้ในความดูแลเพื่อจัดการขนส่งหลายรูปแบบ หรือสถานที่ส่งมอบสินค้า</li> <li>4. สถานที่อื่นใดที่กำหนดไว้เพื่อการฟ้องคดี</li> </ol>

จะเห็นได้ว่า การกำหนดเขตอำนาจศาล ตาม MT Convention จะทำให้คู่สัญญาสามารถเลือกศาลที่จะฟ้องคดีได้มากกว่าศาลตามที่กฎหมายไทยกำหนด ซึ่งการกำหนดเขตอำนาจศาลตาม MT Convention นี้ ก็ไม่ได้ตอบปัญหาที่ว่า ศาลของประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญานี้จะใช้กฎหมายใดมาบังคับแก้คดีที่ฟ้องร้องกันระหว่างคู่สัญญา ที่มีการกล่าวอ้างถึงบทบัญญัติตามอนุสัญญา สำหรับประเทศไทยกฎหมายที่ว่าด้วยการขัดกันของกฎหมาย จะให้พิจารณาจากเจตนาของคู่สัญญาเป็นประการแรก หากไม่สามารถพิสูจน์ถึงเจตนาได้ก็จะพิจารณาจากว่า ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติเดียวกันให้ใช้กฎหมายสัญชาติของคู่สัญญามาบังคับ แต่ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติเดียวกัน ให้ใช้กฎหมายของประเทศที่สัญญาได้ทำขึ้นมาบังคับเป็นลำดับไป