

ผลกระทบของอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบที่มีต่อประเทศไทย :
ผลกระทบเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง

เนื่องจากอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ ได้ถูกกำหนดขึ้นด้วยหลักการพื้นฐานที่สำคัญประการหนึ่ง คือ ผลประโยชน์ที่สมดุลระหว่างผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการ ทำให้พันธูญติที่เกี่ยวกับ "ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ" เป็นหลักการที่สำคัญของอนุสัญญานี้ และโดยที่กฎหมายไทยก็มีพันธูญติที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ไว้แล้วเช่นเดียวกัน ซึ่งมีหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบในบางประการแตกต่างกัน ดังนั้น เมื่อประเทศไทยเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญา ย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่ง อันเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดของระบบการขนส่ง การพิจารณาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการขนส่งจึงสมควรนำมาพิจารณาเป็นอันดับแรก อันได้แก่ ผลกระทบของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ผลกระทบของหลักเกณฑ์การยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง และผลกระทบของหลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ผลกระทบของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ ของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 สิทธิและหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ

2.1.1.1 สิทธิและหน้าที่ตามลักษณะของการประกอบการขนส่ง

ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ¹ ตาม MT Convention

¹ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 1(2).

หมายถึง บุคคลซึ่งทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบด้วยตนเอง หรือโดยผ่านบุคคลอื่นซึ่งกระทำการแทนตน และกระทำการในฐานะเป็นตัวการมิใช่ในฐานะเป็นตัวแทน หรือแทนตัวผู้ตราส่งหรือแทนผู้ขนส่งซึ่งมีส่วนในการประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ และเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามสัญญา ดังนั้น การประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ จึงมีลักษณะสำคัญ 2 ประการ คือ

1) ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบในฐานะตัวการ กล่าวคือ ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ จะเป็นบุคคลซึ่งเข้าทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบด้วยตนเอง หรือโดยผู้อื่นซึ่งทำการแทนตนเอง โดยผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบอาจจะปฏิบัติตามช่วงต่าง ๆ ของการขนส่งหลายรูปแบบด้วยตนเอง (เป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริง) หรืออาจจะไปทำสัญญาย่อยกับผู้ขนส่งแต่ละรูปแบบสำหรับเส้นทางที่มีหลายช่วงการขนส่ง กล่าวคือ เป็นผู้ทำสัญญาขนส่งกับเจ้าของสินค้า แต่มิได้ดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง (ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามสัญญา) ก็ได้ โดยทำการในฐานะตัวการที่จะต้องรับผิดชอบในฐานะเป็นผู้ประกอบการขนส่ง มิใช่ในฐานะเป็นตัวแทนอันจะหลุดพ้นความรับผิดชอบเมื่อได้ทำตามวัตถุประสงค์ของตัวการแล้ว

2) ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบในฐานะผู้ปฏิบัติการตามสัญญา กล่าวคือ เป็นบุคคลซึ่งผูกพันตนที่จะปฏิบัติการตามสัญญารับขน เป็นผู้รับผิดชอบสำหรับการขนส่งตลอดทุกช่วงเท่าที่มีอยู่ในสัญญาการขนส่ง ผู้ส่งของต้องเรียกร้องค่าเสียหายโดยตรงต่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบเท่านั้น ดังนั้น สายการเดินเรือ (A shipping line) ซึ่งออกไปตราส่งตลอดเส้นทาง (Through bill of lading) หรือใบตราส่งขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี (CT document) ปฏิเสธความรับผิดชอบในการขนส่งจะมิใช่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ แต่ กระนั้นถ้าแม้ว่า Shippingline เช่นนั้นเรียกตัวเองว่า เป็นผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบในเอกสารการขนส่งแล้ว ก็ต้องตกอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของอนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ โดยไม่คำนึงถึงส่วนของสัญญาที่ปฏิเสธความรับผิดชอบ²

²The UNCTAD secretariat, "The Economic and Commercial Implications of the Entry into force of the HAMBURG RULES and the MULTIMODAL TRANSPORT CONVENTION", TD/B/C4/315 (PART II) p.28.

2.1.1.2 สิทธิและหน้าที่ตามลักษณะของการดำเนินการ

การขนส่งหลายรูปแบบนี้ ผู้ประกอบการขนส่งอาจเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับเรือ หรืออาจไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับเรือก็ได้ ซึ่งตามความหมายอย่างกว้างของ MTO แล้ว อาจกล่าวได้ว่าเป็นบุคคลซึ่งยอมรับให้มีการจัดการขนส่งจากประตูโรงงานถึงประตูร้าน ผู้รับสินค้า (door-to-door) โดยใช้รูปแบบการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบขึ้นไป และเป็นผู้ที่ออกเอกสารการขนส่งฉบับเดียวเพื่อครอบคลุมการขนส่งทั้งหมด³ ด้วยเหตุนี้จึงอาจแบ่งการประกอบการขนส่งตามลักษณะของการดำเนินการออกเป็น 2 ประเภท

1) ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ดำเนินการเรือ (Vessel Operating Multimodal Transport Operators หรือ VO-MTO)⁴

VO-MTO คือ การที่เจ้าของเรือที่ประกอบการขนส่งทางทะเลขยายการบริการของตนเพิ่มขึ้น โดยให้รวมถึงการขนส่งทางบกและทางอากาศด้วย ทั้งนี้เพราะในทางปฏิบัติของระบบการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (ระบบการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์) นั้น จะต้องมีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ทางบก และทางอากาศด้วยเสมอ โดยปกติ VO-MTO จะไม่เป็นเจ้าของกิจการหรือดำเนินกิจการการขนส่งโดยรถยนต์ รถไฟ หรือเครื่องบิน แต่เขาจะเป็นผู้จัดเตรียมให้มีการขนส่งเหล่านั้นโดยเป็นผู้ทำสัญญาช่วงกับผู้ขนส่งอื่น ๆ เหล่านั้น อย่างไรก็ตาม VO-MTO จะต้องเป็นเจ้าของเรือ หรือผู้ดำเนินการเรือเอง

2) ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรือ (Non-Vessel Operating Multimodal Transport Operators หรือ NVO-MTO)⁵

³ UNCTAD, Multimodal transport - Workshop Handbook, 1st rev. ed. (May 1992), p.I 3 of 8.

⁴ เรืองเดี๋ยวกัน, p.I 1 of 8.

⁵ เรืองเดี๋ยวกัน, p.I 2 of 8.



NVO-MTO หรือที่เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า "ผู้ขนส่งที่ไม่ดำเนินการเรือ"

(Non-Vessel Operating Common Carriers หรือ NVOCC) นี้ เป็นบุคคลที่มีผู้ใช้ประกอบการกิจการขนส่งทางทะเล แต่ได้เสนอบริการขนส่งสินค้าโดยใช้วิธีการขนส่งมากกว่าหนึ่งวิธี (รูปแบบ) โดยลักษณะการให้บริการจะเป็นแบบ door-to-door กล่าวคือ

(1) ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ จะเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้ประกอบการกิจการขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง แต่ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือหรือไม่ได้เป็นผู้ประกอบการขนส่งทางเรือเลย เช่นอาจเป็นเจ้าของหรือผู้ดำเนินการขนส่งด้วยรถบรรทุก หรือเครื่องบินหรือรถไฟ แต่มิได้เป็นเจ้าของหรือผู้ดำเนินการกิจการการขนส่งด้วยเรือแต่อย่างใดก็ได้

(2) ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบไม่ได้เป็นเจ้าของ หรือไม่ได้ประกอบการกิจการการขนส่งโดยวิธีใด ๆ เลย ในกรณีนี้ผู้ประกอบการขนส่งจะเป็นผู้ทำสัญญารับขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ส่งด้วยตนเอง โดยอาจเป็นได้ทั้งบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคล ซึ่งก่อตั้งขึ้นโดยมีจุดมุ่งหมายเฉพาะที่จะจัดเตรียมการบริการการขนส่งหลายรูปแบบ เรียกว่า NVO-MTO เช่นกัน และในอนาคต MTO ชนิดนี้จะชนิดเดียวที่สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ดำเนินการเรือ (VO-MTO) ได้ และเป็นประเภทที่จะเปิดโอกาสให้ประเทศกำลังพัฒนาเข้ามามีส่วนร่วมในการขนส่งหลายรูปแบบได้เป็นอย่างดีที่สุด โดยผู้ประกอบการขนส่งไม่ต้องลงทุนประกอบการขนส่งหลายชนิด เว้นแต่การขนส่งช่วงสั้น ๆ เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งสามารถเลือกที่จะขนส่งแต่ละชนิดแยกกัน หรือขนส่งทุกชนิดรวมกันก็ได้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ทั้งในทางเศรษฐกิจ และประสิทธิภาพตามความต้องการของผู้ใช้บริการ

ในทางปฏิบัติอาจเกิดความเข้าใจสับสนระหว่างบทบาทของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder หรือ Forwarding Agent) กับบทบาทของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรือ (NVO-MTO) ได้ เพราะเหตุว่าโดยปกติผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นมักจะขยายกิจการของตนออกไปจนถึงขนาดที่เข้าเสนอบริการในการขนส่งสินค้าด้วยตัวเอง ซึ่งในจุดนี้จะมีลักษณะที่คล้ายคลึงกันกับบทบาทของผู้ประกอบการขนส่งที่ไม่ดำเนินการเรือเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตามในทางทฤษฎีแล้ว บทบาทของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและ

บทบาทของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรื่อนั้น ยังมีลักษณะที่ค่อนข้างจะแตกต่างกันและแยกจากกันได้ กล่าวคือ บุคคลที่เป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นเป็นบุคคลที่ผูกพันตนเอง โดยรับรองว่าตนจะดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าตามคำสั่งหรือคำแนะนำของลูกค้า โดยใช้วิธีการต่าง ๆ ในการดำเนินกิจการของตนให้ดีที่สุด ผู้รับจัดการขนส่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบเป็นตัวแทนที่จะต้อง ใช้ความระมัดระวัง และใช้ฝีมือในการดำเนินการเหมือนเช่นวิญญูชนจะพึงประพฤติในการปกป้องคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้า จะเป็นคนกลางติดต่อผู้ขนส่งต่าง ๆ ให้ตามที่ต้องการของผู้ส่ง โดยทำสัญญาในนามของผู้ส่งของ อาจรับจัดการในเรื่องศุลกากร คอยเป็นตัวเชื่อมรับมอบของจากผู้ขนส่งคนหนึ่ง เพื่อส่งต่อไปให้ผู้ขนส่งอีกคนหนึ่ง แต่ผู้รับจัดการขนส่งเป็นเพียงตัวแทนผู้ส่งของ ทำตามคำสั่งของผู้ส่งของ คู่สัญญาของผู้ขนส่งคือผู้ส่งของ ไม่ใช่ผู้รับจัดการขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งถือเป็นตัวแทนซึ่งกระทำการแทนตัวการ ดังนั้น ตัวแทนไม่ต้องรับผิดชอบส่วนตัวต่อบุคคลที่สาม ตัวการหรือผู้ส่งสินค้าต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ถ้าตัวแทนได้กระทำไปภายในขอบอำนาจของสัญญาตัวแทน แต่ถ้าผู้รับจัดการขนส่งซึ่งเป็นตัวแทนกระทำการไปนอกขอบอำนาจของสัญญาตัวแทนแล้ว ผู้รับจัดการขนส่งเองจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม

หน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ก็คือ อำนวยความสะดวกในการขนส่งและจัดเตรียมการต่าง ๆ ในขั้นแรกเท่านั้น และไม่มีความผูกพันที่จะรับรองว่าสินค้าได้ไปถึงปลายทาง แต่บุคคลที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรื่อนั้น ผูกพันที่จะจัดการให้สินค้าไปถึงที่หมายปลายทางในปริมาณและสภาพที่เขาได้รับมา โดยผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรื่อ จะเข้าทำสัญญาการขนส่งกับเจ้าของสินค้า และเป็นผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรื่อ จะเข้าทำสัญญารับขนกับเจ้าของสินค้า และเป็นผู้ออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ (Combined Transport Document or MT Document) ก่อนแล้วผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรื่อ จึงจะเข้าทำสัญญาการขนส่งกับผู้ขนส่งรายอื่น ๆ อีกต่อหนึ่งในนามของตนเอง เพื่อที่จะขนส่งสินค้าไปให้ถึงปลายทางผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรื่อ จึงมีความรับผิดชอบในสินค้าไม่เพียงแต่ขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลของตนเท่านั้น แม้สินค้านั้นจะอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งรายอื่น ๆ ที่ตนเป็นผู้จัดการให้มีการขนส่งสินค้าต่อไป ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรื่อ

ก็ยังคงรับผิดชอบ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรือ จึงมีตั้งแต่เริ่มต้นจนต้องทำให้สำเร็จถึงที่สุด ซึ่งต่างจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เพียงแค่ใช้วิธีการขนส่งที่ดีที่สุดเท่านั้น⁶

2.1.1.3 สิทธิและหน้าที่ตามขอบข่ายของการบริการ⁷

การบริการขนส่งสินค้า : ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบมีหน้าที่
ความรับผิดชอบ ดังนี้

1) เมื่อมีการขนส่งสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ และเป็นการขนส่งประเภทสินค้าเต็มตู้ (Full Container Load หรือเรียกชื่อย่อว่า "FCL") การบรรจุหีบห่อจะกระทำโดยผู้ตราส่ง หรือผู้รับจัดการขนส่งหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว และผู้ตราส่งจะส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุแล้วให้ MTO ณ ลานตู้สินค้า (Container yard หรือ เรียกย่อว่า CY) ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบบางรายจะเป็นผู้จัดการบริการขนส่งระหว่างสถานีบรรจุหรือเปิดตู้สินค้า (Container Freight Station หรือ "CFS") กับสถานที่จัดเก็บบรรจุสินค้าของผู้ตราส่ง ซึ่งการบริการเช่นนี้จะจัดให้มี ณ สถานที่ของผู้รับตราส่งในกรณีนำเข้าสินค้า การขนส่งสินค้าแบบเต็มตู้ (FCL) นี้ MTO จะไม่ได้กำกับดูแลการบรรจุหีบห่อ แต่ MTO บางรายจะให้บริการคำปรึกษาการบรรจุหีบห่อ ซึ่งมีจัดไว้ให้ตามที่คุณตราส่งร้องขอ

⁶ คินนิงแฮม ศรีบัวเอี่ยม, "ปัญหาข้อกฎหมายในสัญญารับขนของทางทะเล และแนวทางแก้ปัญหาตามร่าง พ.ร.บ. การรับขนทางทะเล พ.ศ." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532), หน้า 96. อ้างถึง อ.ชยันติ ไกรกาญจน์ 2531 : 44 - 46.

⁷ UNCTAD, Multimodal transport - Workshop Handbook, p.3.

สำหรับการขนส่งสินค้าแบบไม่เต็มตู้ (Less than container load หรือ "LCL") นั้น การบรรจุหีบห่อในตู้คอนเทนเนอร์ จะอยู่ภายใต้การดูแลของ MTO หรือ ตัวแทน ณ โกดังสินค้าหรือสถานีตู้สินค้า (CFS) จนกระทั่งสินค้าถูกขนออกจากคอนเทนเนอร์ (การถ่ายสินค้าจากตู้คอนเทนเนอร์) ณ สถานีตู้สินค้าในประเทศจุดหมายปลายทาง สถานีตู้สินค้าเช่นนั้น จะตั้งอยู่ติดกับ marshalling yard (MY) สำหรับรวบรวมตู้สินค้าให้ใกล้กับท่าเรือเพื่อเรือจะได้ขนถ่ายสะดวก

หรือการบรรจุหีบห่ออาจกระทำโดยผู้บริหารจัดการขนส่ง โดยไม่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ MTO ในกรณีนี้ MTO จะปฏิบัติต่อตู้คอนเทนเนอร์ เช่นเดียวกับ FCL

2) การวัดขนาดและชั่งน้ำหนักสินค้า จะกระทำโดยผู้ตราส่ง หรือตัวแทนภายใต้การกำกับดูแลของ MTO หรือตัวแทน

3) สถานีตู้สินค้าอาจทำหน้าที่เช่นเดียวกับท่าเรือบก (Inland clearance depots หรือ "ICD") ทำหน้าที่เป็นสถานีตรวจปล่อยสินค้านอกท่าเรือ เก็บตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อการขนถ่ายสินค้าและทำพิธีการศุลกากร (ที่มีการตั้งด่านศุลกากรตรวจปล่อยสินค้า) ในกรณีนี้ผู้ตราส่งจะเป็นผู้ดำเนินการตามพิธีการศุลกากร สำหรับการนำเข้าและส่งออกการซื้อขายแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ แต่ MTO อาจเป็นผู้ดำเนินการให้ก็ได้ หากมีข้อตกลงกันไว้ก่อนกับผู้ตราส่ง

4) MTO หรือ ตัวแทนจะออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อเป็นหลักฐานของสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบให้กับผู้ตราส่ง ในรูปเอกสารเปลี่ยนมือได้ หรือ ห้ามเปลี่ยนมือ แล้วแต่ความต้องการของผู้ตราส่ง

5) กรณีการขนส่งไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ (LCL) ผู้บริหารจัดการขนส่ง ซึ่งทำในนามตัวแทนของกลุ่มผู้ส่งสินค้าจะออก house bills of lading ให้กับผู้ตราส่งแต่ ละรายและส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุเต็มให้กับ MTO ก็จะออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

ให้กับผู้รับจัดการขนส่ง ในกรณีเช่นนั้นเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นหลักฐาน ที่แสดงว่าผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ส่ง และของที่ถูกลำส่งมาแต่ละอย่างจะได้รับการปลดปล่อยโดยตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่ง ณ จุดหมายปลายทางตามเอกสารที่ผู้รับตราส่งนำมาแสดง

6) MTO จะต้องจองระวางที่สำหรับการขนส่งแต่ละรูปแบบ จนกว่าจะถึงปลายทาง หน้าที่และความรับผิดชอบของ MTO ตาม 1) - 6) จะนำมาใช้กับการขนส่งสินค้าแบบรายหน่วยหรือแยกชิ้น (unitized forms หรือ in break-bulk form) ด้วย

2.1.1.4 ผลกระทบของสิทธิและหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง สามารถแสดงตารางเปรียบเทียบได้ดังนี้

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบสิทธิและหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ
ตาม MT Convention กับกฎหมายไทย

สิทธิและหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่ง ตามกฎหมายไทย	สิทธิและหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่ง ตาม MT Convention
<p>1. ผู้ขนส่ง คือ บุคคลผู้รับขนส่งของ หรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน (ป.พ.พ.มาตรา 608)</p> <p>ถ้าของ ได้ส่ง ไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคน หลายทอด ผู้ขนส่งทั้งหลายนั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บุกสลาย หรือส่งชกซ้ำ (ป.พ.พ.มาตรา 618)</p> <p>2. ออกใบตราส่งเมื่อผู้ส่งร้องขอ</p> <p>3. บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของถึงปลายทาง</p> <p>4. มีสิทธิยึดหน่วงของที่ขนส่งเพื่อประกันการ เงินค่าระวางพาหนะ, เอาของมอบไว้ ณ สำนักงานฝากทรัพย์สินและเอาของขายทอดตลาด</p> <p>5. ปฏิบัติตามกฎหมายไทยเท่านั้น เนื่องจาก ประเทศไทยยังมีได้เป็นภาคีสัญญาที่เกี่ยวกับการขนส่งฉบับหนึ่งฉบับใดทั้งสิ้น</p>	<p>1. ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ หมายถึง บุคคลซึ่งกระทำการในนามของตนเองหรือผ่านบุคคลอื่นที่กระทำการในนามของตนทำการตกลงทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ และได้กระทำในฐานะตัวการไม่ใช่ฐานะตัวแทนหรือในนามของผู้รับขนอื่นที่เข้าร่วมในการดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และผู้ซึ่งรับผิดชอบในการปฏิบัติการให้เป็นไปตามสัญญานั้น</p> <p>2. ต้องออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ เมื่อได้รับสินค้าไว้ในความดูแลของตนแล้ว</p> <p>3. ไม่ได้บัญญัติให้ต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของถึงปลายทาง</p> <p>4. ไม่ได้บัญญัติให้มีสิทธิยึดหน่วงของที่ขนส่งเพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะ</p> <p>5. MTO จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศที่ตนประกอบการอยู่ และตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้นด้วย</p>

จากตาราง เปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ประกอบการขนส่ง ตาม MT Convention กับกฎหมายไทยแสดงถึงผลกระทบของ MT Convention กับกฎหมายไทยดังนี้

1. ตามกฎหมายไทย ผู้ขนส่งต้องเป็นบุคคลผู้มีอาชีพในการประกอบกิจการขนส่ง และรับขนส่งของเพื่อบำเหน็จในทางค้าปกติของตน (ป.พ.พ. มาตรา 608) และในการขนส่งหลายคนหลายทอด ผู้ขนส่งคนต่อ ๆ มาถัดจากผู้ขนส่งที่ทำสัญญากับผู้ส่งจะต้องเป็นบุคคลที่มีอาชีพรับขนส่งโดยตรง ผู้ขนส่งทุกคนจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในความสูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งมอบล่าช้า และถ้าการขนส่งหลายคนหลายทอดนั้น มีผู้รับจัดการขนส่ง จะถือว่าผู้ที่มีส่วนร่วมในกระบวนการขนส่งทางทะเลไม่ว่าตอนใด และไม่ว่าจะมีหน้าที่ทำการขนส่งหรือเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของหรือไม่ก็ตาม จะถูกถือว่าเป็นผู้ขนส่งร่วม ตาม ป.พ.พ. มาตรา 618 ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่ง^๕ ฉะนั้น ผู้ส่งจึงมีสิทธิฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนในความสูญหาย หรือบุบสลายหรือส่งล่าช้า จากผู้ขนส่งคนอื่น ๆ ที่มีได้ทำสัญญาขนส่งโดยตรงกับตนก็ได้ แต่ MT Convention ที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบการขนส่งที่ดำเนินการเรือ (VO-MTO) หรือไม่ดำเนินการเรือ (NVO-MTO หรือ NVOCC) หรืออาจเป็นผู้ปฏิบัติตามช่วงต่าง ๆ ของการขนส่งหลายรูปแบบด้วยตนเอง โดยเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หรืออาจจะไปทำสัญญาย่อยกับผู้ขนส่งแต่ละรูปแบบ สำหรับเส้นทางที่ประกอบด้วยการขนส่งหลากหลายรูปแบบ คือ ทำสัญญาขนส่งกับผู้ตราส่ง แต่มิได้ดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง ถือเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาก็ตาม ต้องรับผิดชอบสำหรับการขนส่งตลอดทุกช่วงเท่าที่มีอยู่ในสัญญาการขนส่ง ในฐานะตัวการผู้ต้องปฏิบัติตามสัญญา ผู้ส่งของต้องเรียกร้องค่าเสียหายโดยตรงต่อ MTO เท่านั้น จะไปเรียกร้องจากผู้ขนส่งช่วงอื่น ๆ ที่ตนไม่ได้รู้จัก ไม่รู้ตัว หรือไม่ได้เข้าทำสัญญาด้วยไม่ได้ MTO จะทำการในฐานะตัวการในฐานะที่ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ใช่ในฐานะเป็นตัวแทนอันจะหลุดพ้นความรับผิดชอบ เมื่อได้ทำตามวัตถุประสงค์ของตัวการ

^๕ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2259/2527 "จำเลยซึ่งเป็นตัวแทนเจ้าของเรือต่างชาติในประเทศไทยทำหน้าที่เพียงติดต่อการทำเรือ เพื่อทราบชื่อเรือ กำหนดเรือเข้าท่า จองท่าเรือ ติด

2. ผู้ขนส่งตามกฎหมายไทย อาจเป็นผู้ทำการรับขนของเพื่อมาหนึ่ง โดยทำใน ฐานะตัวการ หรือในฐานะตัวแทนหรือในนามของผู้ส่งสินค้าหรือในนามผู้รับขนที่เข้าร่วมในการ ประกอบการขนส่งนั้นก็ได้ เพราะทุกคนจะถูกถือว่าเป็นผู้ขนส่งร่วม ซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกัน ซึ่งผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งสามารถฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งล่าช้าจากผู้ขน ส่งคนใดก็ได้ ซึ่งเป็นผลเสียแก่ผู้ขนส่งที่ไม่ได้ทำให้เกิดความเสียหายนั้น อาจถูกเรียกให้รับผิดชอบ ก่อน และถูกเฉลี่ยความรับผิดชอบเท่าเทียมกันทั้ง ๆ ที่ไม่ได้มีส่วนที่ก่อให้เกิดความเสียหาย แต่ตาม MT Convention ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบจะต้องเป็นตัวการผูกพันให้ต้องปฏิบัติตาม สัญญา กรณีนี้จะเป็นประโยชน์กับผู้ส่งของ เพราะสามารถเรียกให้ MTO รับผิดชอบในความสูญหาย เสียหายได้ โดยไม่ต้องไปพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงผู้ขนส่งช่วงคนไหน โดยเรียก จาก MTO ไปก่อน แล้ว MTO จะไปไล่เบี้ยกับผู้ขนส่งช่วงที่ทำให้เกิดความเสียหายขั้นต่อไป ไม่ใช่หน้าที่ของผู้ส่งที่จะต้องวิ่งตามหาตัวผู้รับผิดชอบ แต่ก็เป็นการเพิ่มภาระให้กับ MTO เช่นกัน ที่เขาจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว

3. กฎหมายไทยได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้หลายประการ ได้แก่ กำหนด หน้าที่ของผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งเมื่อผู้ส่งร้องขอ ใบตราส่งเป็นเอกสารที่แสดงรายการตั้ง ระบุไว้ในใบกำกับของและต้องมีลายมือชื่อผู้ขนส่งเป็นสำคัญ ใบตราส่งมีลักษณะพิเศษ คือ กฎหมายอนุญาตให้โอนกันได้โดยการสลักหลัง เว้นแต่จะมีการห้ามโอนโดยคู่สัญญา และใบตราส่ง จะใช้เป็นหลักฐานในการรับของ โดยผู้ขนส่งจะมอบของให้เมื่อมีการเวนคืนใบตราส่งและเมื่อของ

^๑ คำพิพากษาฎีกาที่ 2259/2527 (ต่อ)

ต่อกรมตุลาการ เพื่อตรวจสินค้าและทราบราคาสินค้า ติดต่อกองตรวจคนเข้าเมืองเกี่ยวกับลูกเรือ แจ็งกรมเจ้าท่าเพื่อส่งเรือนาร์่อง แจ็งให้เจ้าของสินค้านำใบตราส่งมามอบแก่จำเลย และรับใบ ปล่อยสินค้าที่จำเลยลงลายมือชื่อ เพื่อไปรับสินค้าจากการท่าเรือฯ รวมทั้งการรับจองระวาง สินค้าที่จะออกจากท่าเรือฯ ไปยังประเทศอื่น ซึ่งจำเลยจะลงชื่อในใบตราส่งแทนเจ้าของเรือ ศาลฎีกาตัดสินให้จำเลยรับผิดชอบ ในฐานะร่วมขนส่ง โดยเป็นการขนส่งหลายทอด มีจำเลยเป็นผู้ ขนส่งทอดสุดท้าย ทั้ง ๆ ที่จำเลยไม่ได้เข้าไปมีส่วนในการขนส่งทางทะเล หรือขนส่งสินค้าจาก ตัวเรือไปยังคลังสินค้าของการท่าเรือฯเลย"

ไปถึงที่หมาย ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบ เพื่อผู้รับตราส่งได้ใช้สิทธิในฐานะผู้รับของเรียกให้ส่งมอบของที่ชน หากผู้ขนส่งหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ หรือผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของ ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันที และถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง, ถ้าหากผู้ขนส่งไม่อาจแจ้งไปยังผู้ส่งได้ทันทีว่าหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ หรือผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของ ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าว หรือแจ้งไปแล้ว ผู้ส่งจะเลยเสียไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควรก็ดี หรือผู้ส่งสั่งให้ทำการอันไม่อาจจะปฏิบัติได้ก็ดี กฎหมายให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะนำของที่ชนไปวางไว้ ณ สำนักฝากทรัพย์ ถ้าหากของที่ชนนั้น เป็นของสดเสีงง่าย การหน่วงช้าไว้เป็นการเสีงความเสีงหาย หรือถ้าราคาของนั้น ไม่น่าจะคุ้มกับค่าระวางพาหนะและ อุปกรณ์ ผู้ขนส่งมีสิทธินำออกขายทอดตลาดได้ ในกรณีที่ผู้ขนส่งเอาของไปฝากหรือเอาออกขายทอดตลาด กฎหมายกำหนดว่าผู้ขนส่งบอกกล่าวแก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งมิให้ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถทำได้ ถ้าผู้ขนส่งละเลยไม่บอกกล่าว ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสีงหาย เมื่อขายทอดตลาดแล้วได้เงินสุทธิเท่าใด ผู้ขนส่งหักเอาไว้เป็นค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ถ้ามีเงินเหลือให้ส่งมอบแก่ผู้ควรได้โดยพลัน อันเป็นการกำหนดสิทธิและหน้าที่ไว้อย่างชัดเจน แต่ตาม MT Convention นอกจากจะกำหนดว่าเมื่อตนได้รับสินค้าไว้ในความดูแลแล้ว ต้องออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นเอกสารที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ ที่แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับของไว้ในความดูแล และผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับที่จะส่งมอบของตามสัญญานั้นแล้ว อนุสัญญาก็กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศซึ่งตนประกอบการอยู่ และตามบทบัญญัติแห่ง อนุสัญญานี้⁹ เป็นการกำหนดสิทธิหน้าที่ไว้อย่างกว้าง ๆ โดยหลักให้ออกเอกสารการขนส่งเมื่อได้รับของไว้ในความดูแล ส่วนสิทธิหน้าที่อื่นก็ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่ตนประกอบการขนส่งอยู่

จากผลกระทบที่ได้กล่าวแล้ว ผู้เขียนจึงเห็นว่า ถ้าหากไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ โดยที่ไทยมีนโยบายที่จะส่งเสริมพาณิชย์นาวี และการขนส่งทางอากาศ (ส่ง เสริมผู้ขนส่ง) ประเทศไทยไม่ควรจะกำหนดหน้าที่ละเอียดมากมาย เพราะจะเป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้ขนส่งที่ต้องมีหน้าที่ให้ปฏิบัติตามขึ้น ถ้าไม่ทำตามหน้าที่ที่กฎหมายบัญญัติไว้ก็จะต้องรับผิดชอบในความเสีงหายที่เกิดขึ้น

⁹ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 4 วรรค 3.

2.2 ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ตาม MT Convention กับกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

2.2.1 มูลฐานแห่งความรับผิด (Basis of Liability)

ความรับผิดของผู้ขนส่ง (the MTO/ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ) ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบนี้ วางอยู่บนหลักข้อสันนิษฐานความผิด หรือ ประมาทเลินเล่อ (presumption of fault or neglect) ซึ่งหมายถึงความรับผิดของลูกหนี้เกิดขึ้นโดยกฎหมายได้กำหนดข้อสันนิษฐานไว้ว่า กรณีนั้น ๆ เป็นความผิดของลูกหนี้ ซึ่งลูกหนี้จะต้องรับผิดภายใต้ระบบนี้ ภาระการพิสูจน์จะอยู่กับผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่จะพิสูจน์ว่า ไม่ใช่ความผิดของตน นั้นหมายถึงว่า ถ้าผลความเสียหายหรือสูญหายหรือส่งมอบล่าช้าเกิดขึ้น กฎหมายจะสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ผิดหรือประมาทเลินเล่อ และเขาก็ต้องรับผิดสำหรับความสูญหายที่เป็นผลมาจากการนั้น กล่าวคือ ถ้าความเสียหาย (หรือการสูญหาย) ของสินค้าได้เกิดขึ้นระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในอารักขาของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ แล้วละก็ ให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับผิดไว้ก่อน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าทั้งตัวผู้ประกอบการขนส่งเอง และตัวแทนรวมทั้งลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่ง ได้ใช้มาตรการทุกอย่างที่ควรจะทำเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ หรือหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้น¹⁰

ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ตาม MT Convention ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 16 โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

2.2.1.1 มูลฐานแห่งความรับผิด ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดต่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการสูญหาย หรือบุบสลายของสินค้า ตลอดจนความ

¹⁰WEI JIA JU, " UN Multimodal Transport Convention", Journal of World trade law, 15 No. 4 (July : August 1981), p.291.

ล่าช้าในการ ส่งมอบสินค้า หากเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการสูญหาย, บอบสลาย หรือล่าช้า ในการส่งมอบเกิดขึ้น ในขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการขนส่งตามที่นิยามไว้ใน มาตรา 14 เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบนั้นจะพิสูจน์ได้ว่าตน, ลูกจ้างของตน หรือ ตัวแทน หรือบุคคลอื่นใดที่ผู้ประกอบการขนส่งใช้บริการของผู้นั้น เพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่ง หลายรูปแบบ ได้กระทำการทุกอย่างที่ควรจะทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ และผล ของเหตุการณ์นั้น¹¹

หลักมูลฐานแห่งความรับผิดของ MTO นี้ เกือบจะเหมือนกับมูลฐานแห่งความรับผิด ของผู้ขนส่งทางทะเลตามมาตรา 5 ของแฮมเบอร์เกอร์รูลส์ MT Convention จะไม่รวมกับ แฮมเบอร์เกอร์รูลส์ ในการปรับปรุงภาระการพิสูจน์ในเรื่อง ไฟไหม้ใหม่ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 5(4) ของอนุสัญญานั้น ซึ่งก็หมายความว่า จะมีเพียงภาระการพิสูจน์ชนิดเดียวภายในขอบเขต แห่งอนุสัญญา ซึ่งจะต้องถือว่าเป็นข้อได้เปรียบ จะเห็นได้ว่าชนิดของความสูญหาย หรือเสียหาย ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 16(1) จะจำกัดว่า คือ¹²

1) ความสูญหาย หรือเสียหายต่อสินค้า โดยตัวของสินค้าเอง (กล่าวคือ เป็น ความสูญเสียบุบสลายหรือเสียหายโดยรูปร่าง/ความเสียหายทางกายภาพ) ("Physical" loss or damage)

2) ความเสียหายทางการเงิน (Financial loss) อันเนื่องมาจากการที่ของ สูญหายหรือบอบสลาย แต่ไม่ใช่ความเสียหายทางการเงินที่เป็นผลมาจากความเสียหายของสินค้า ที่ไม่ปรากฏให้เห็น

3) ความเสียหายอันเนื่องมาจากการล่าช้าในการส่งมอบ

¹¹ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 16(1)

¹² The UNCTAD secretariat, The Economic and Commercial Implications of the Entry into force of the HAMBURG RULES and the MULTIMODAL TRANSPORT CONVENTION, TD/B/C4/315 (Part II) (United Nations, 1989), p. 39.

มาตรา 16(1) จะไม่ครอบคลุมชนิดของความสูญหายและเสียหาย และ MT Convention จะอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของกฎหมายแห่งชาติ ซึ่งอาจจะจำกัดหรืออาจจะไม่จำกัดเสรีภาพของผู้ขนส่งที่จะทำสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดเช่นนั้น โดยปกติแล้วมาตรฐานของสัญญาการขนส่งต่าง ๆ จะบรรจุคำปฏิเสธความรับผิดใด ๆ สำหรับความเสียหายในทางการเงิน ("consequential loss", "indirect damage" หรือถ้อยคำทำนองเดียวกัน) ถ้าไม่มีการทำคำปฏิเสธความรับผิดเช่นนั้นไว้แล้ว ความรับผิดของ MTO ก็จะไม่จำกัด เพราะว่าภายใต้บทบัญญัติของ MT Convention เรื่องข้อจำกัดความรับผิดไม่ได้กำหนดไว้

หลักมูลฐานความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบนี้ ตั้งอยู่บนความประมาทเลินเล่อและความรับผิดในการกระทำของลูกจ้าง, ตัวแทนของ MTO และบุคคลซึ่ง MTO ใช้บริการของผู้ขนส่ง เพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 15 และความรับผิดเกี่ยวกับระยะเวลาของความรับผิดชอบตามที่กำหนดในมาตรา 14

อย่างไรก็ตาม ภาระการพิสูจน์เรื่องความประมาทเลินเล่อนี้ ขึ้นอยู่กับ MTO MTO จะต้องพิสูจน์ว่า ตน, ลูกจ้างของตน หรือตัวแทน หรือบุคคลอื่นใดตามที่อ้างในมาตรา 15 ได้กระทำการทุกอย่างที่ควรจะทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุการณ์นั้น หรือผลของเหตุการณ์นั้น คำว่า "reasonably" (พอสมควร) ซึ่งให้เห็นว่า ควรจะประเมินเช่นเดียวกันนี้ เมื่อใช้หลักทั่วไปเรื่องประมาทเลินเล่อ อีกกรณีหนึ่งถ้า MTO ไม่ได้กระทำพอสมควรแก่กรณีที่ MTO ควรจะกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหาย หรือผลของเหตุการณ์นั้น MTO ก็จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย

2.2.1.2 ความรับผิดเนื่องจากการส่งมอบล่าช้า¹³

ความล่าช้าในการส่งมอบสินค้า เกิดขึ้นเมื่อ

¹³ อนุสัญญาว่าด้วยกาขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 16 (2)(3).

- 1) กรณีที่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้กับผู้ตราส่ง ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบไม่ได้ส่งมอบสินค้าภายในกำหนดเวลานั้น หรือ
- 2) กรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ประกอบการขนส่ง จะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

และถ้าขงมิได้ถูกส่งมอบภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ถึงกำหนดส่งมอบ หรือกำหนดเวลาอันควรส่งมอบตามวรรค 2 ของมาตรา 16 การเรียกร้องค่าเสียหายอาจกระทำได้โดยถือว่าขงนั้นสูญหายโดยสิ้นเชิง

ขีดจำกัดความรับผิดในเรื่องความล่าช้าในการส่งมอบ จะเกี่ยวเนื่องกันจำนวนค่าระวาง โดยในอนุสัญญานี้ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งเนื่องจากความล่าช้าในการส่งมอบเท่ากับสองเท่าครึ่งของค่าระวางที่ต้องจ่าย สำหรับความล่าช้าของขง แต่ก็ไม่เกินกว่าค่าระวางทั้งหมดที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาการขนส่งหลายรูปแบบนั้น¹⁴

สิ่งสำคัญที่สังเกตได้จากเอ็มเบอร์กรูลส์ และ MT Convention และเช่นเดียวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศอื่น ๆ ที่วางหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น จะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องเฉพาะแต่ความรับผิดสำหรับความสูญหายหรือเสียหายต่อสินค้า และความล่าช้าในการส่งมอบเท่านั้น การนำกฎหมายแห่งชาติมาใช้บังคับอาจเป็นการยอมรับให้มีการเรียกค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายชนิดอื่น ๆ อย่าง เช่น ความล่าช้าอื่น ซึ่งไม่ใช่ความล่าช้าในการส่งมอบ เช่น ล่าช้าในการจัดหายานพาหนะในการขนส่ง หรือในการรับสินค้าไว้ในความดูแล, การไม่ปฏิบัติตามสัญญา (non-performance) หรือค่าเสียหายซึ่งเกิดขึ้นเนื่องมาจากเหตุดังกล่าวแล้ว ซึ่งอาจตามมาจาก physical loss of or damage to the goods themselves เพราะว่าชนิดของความเสียหายเช่นนั้น จะอยู่นอกอนุสัญญาทั้งสอง

¹⁴ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 6 (1)(ข) และมาตรา 18 (4).

(แอมเบอร์กรูลส์ และ MT Conventrion) บทบัญญัติเกี่ยวกับ ข้อจำกัดความรับผิดชอบไม่สามารถนำมาใช้ได้ ดังนั้นโดยปกติแล้วผู้ขนส่งจะระมัดระวัง ในเรื่องนี้โดยจัดเตรียมข้อยกเว้นจากความรับผิดเช่นนั้น หรือการจำกัดความรับผิดเช่นนั้น ไว้ในเงื่อนไขการขนส่งของตน และในเอกสารการขนส่ง ดังนั้น ความล่าช้าใด ๆ ที่เกิดขึ้นก่อนที่ MTO จะรับสินค้าไว้ในความดูแล จะอยู่นอกบทบัญญัติความรับผิดนี้ ความรับผิดใด ๆ ของ MTO สำหรับความเสียหายทางการเงิน (financial loss) ซึ่งคู่สัญญาในกรณีดังกล่าวเสียหายจะขึ้นอยู่กับกฎหมายแห่งชาติที่นำมาใช้ การตัดสินเลือกเอากฎหมายแห่งชาติมาใช้ภายในขอบเขตถ้าความรับผิดในความล่าช้าเช่นนั้น หรือการไม่ปฏิบัติตามสัญญาจะสามารถจำกัดได้โดยข้อกำหนดของสัญญา

2.2.2 ขอบเขตแห่งความรับผิดชอบ

ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ต่อการขนส่งสินค้าภายใต้อนุสัญญานี้ครอบคลุมระยะเวลาตั้งแต่ MTO ได้รับของไว้ในความดูแลจนถึงเวลาส่งมอบของนั้น โดย MTO จะรับผิดชอบในความสูญหายและเสียหาย อันเป็นผลมาจากการกระทำและงดเว้นกระทำการของลูกจ้าง, ตัวแทน หรือบุคคลอื่นใดซึ่ง MTO ใช้บริการของผู้นั้นเพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ โดยแยกพิจารณาได้ดังนี้

2.2.2.1 ผู้รับผิด

1) ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบสำหรับการกระทำของลูกจ้าง, ตัวแทน และบุคคลอื่น¹⁵

MT Convention มาตรา 15 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดในการกระทำและงดเว้นกระทำการของลูกจ้าง หรือตัวแทนของตนที่ได้กระทำไปภายในขอบเขตการจ้าง และรับผิดในการกระทำและงดเว้นกระทำการของบุคคลซึ่งผู้ประกอบการขนส่งใช้บริการของผู้นั้น เพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบเสมือนกับเป็นการกระทำและงดเว้นกระทำการของ MTO เอง

¹⁵ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 15.

บทบัญญัติดังกล่าว แสดงหลักการสำคัญที่ว่า MTO จะต้องถูกบังคับให้รับผิดชอบไม่เพียงแต่ในการกระทำและงดเว้นกระทำการของลูกจ้างหรือตัวแทนเท่านั้น แต่ยังต้องรับผิดชอบสำหรับ "บุคคลซึ่งผู้ประกอบการขนส่ง ใช้บริการของผู้นั้น เพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ" ด้วย

ความรับผิดชอบในการกระทำของผู้อื่น ตามที่แสดงความหมายไว้ในมาตรา 15 นี้ แสดงว่า ลูกจ้างหรือตัวแทน จะ "กระทำภายในขอบเขตการจ้าง" และแสดงว่า บุคคลอื่นใด ซึ่งไม่ใช่ลูกจ้างหรือตัวแทนของ MTO นั้น มักจะเป็นคู่สัญญารายย่อย ซึ่งกระทำ "เพื่อปฏิบัติตามสัญญา" การกระทำหรืองดเว้นกระทำ การของบุคคลดังกล่าว นั้น จะถือเสมือนว่าเป็นการกระทำหรืองดเว้นกระทำการของตัว MTO เอง ความรับผิดชอบของ MTO สำหรับลูกจ้างหรือตัวแทนนี้ ค่อนข้างกว้างกว่าความรับผิดชอบสำหรับการกระทำของบุคคลอื่น สำหรับความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นนั้น จำเป็นที่บุคคลอื่นดังกล่าวนั้น จะต้องกระทำ "เพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ" ในขณะที่ความรับผิดชอบของ MTO สำหรับลูกจ้าง หรือตัวแทนนั้นจะเกิดขึ้นเมื่อมีความเกี่ยวข้อง (สัมพันธ์) ที่พอเพียงระหว่างการกระทำของตน และการงดเว้นกระทำและการจ้าง ซึ่งในทางปฏิบัติเป็นการยากที่จะตัดสินไปทีเดียวว่า อะไรเป็นความสัมพันธ์ที่พอเพียง ในประเทศส่วนใหญ่ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบสำหรับการกระทำที่มุ่งร้าย (malicious acts) หรือ การงดเว้นกระทำ หรือความเสียหายโดยเจตนา ซึ่งเกิดจากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง เมื่อการจ้างนั้น ได้วางบุคคลเหล่านั้นในตำแหน่งที่การประพฤตินั้นในทางไม่สมควร จะเกิดขึ้นได้บ่อยกว่าเมื่อเป็น "บุคคลภายนอก" ตัวอย่างเช่นการจ้าง (งาน) นั้น โดยปกติจะทำให้เป็นง่ายสำหรับลูกจ้างที่จะเข้าไปขโมยสินค้า, นอกชั่วโมงทำงานปกติ, ด้วยเหตุนี้ศาลจึงตัดสินว่า ผู้ขนส่งควรจะรับผิดชอบสำหรับการลักทรัพย์เช่นนั้น แม้ว่าบุคคลผู้ที่เกี่ยวข้องจะไม่ได้ถูกว่าจ้างมาเพื่อขโมยสินค้าก็ตาม

นอกจากนี้อาจกล่าวได้ว่า มาตรา 15 นี้ สะท้อนให้เห็นความแตกต่างประการสำคัญระหว่างสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ และ Traditional through transport ซึ่งสัญญาของผู้ขนส่งจะครอบคลุมการขนส่งทั้งหมด แต่โดยปกติเขาจะปฏิเสธความรับผิดชอบในส่วนของการขนส่งที่ปฏิบัติโดยบุคคลอื่น และเพียงแต่รับรองที่จะเตรียมการในช่วงก่อนการขนส่งหรือช่วงการขนส่งนั้น ตามที่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งจะพึงมอบหมาย

2) ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ กรณีมีสาเหตุอื่นร่วมก่อให้เกิดความเสียหายด้วย¹⁶

นอกจากนี้ MT Convention ยังได้กำหนดไว้ในมาตรา 17 กรณีที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ กรณีมีสาเหตุอื่นร่วมก่อให้เกิดความเสียหายด้วย ในกรณีที่ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ, ลูกจ้างหรือตัวแทน หรือบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ประกอบการให้บริการของผู้นั้น เพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ ไปมีส่วนร่วมอยู่กับสาเหตุอื่นทำให้เกิดการสูญหาย, เสียหายหรือล่าช้าในการส่งมอบ ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดเฉพาะภายในขอบเขตที่การสูญหาย, การเสียหายหรือล่าช้าในการส่งมอบนั้น เป็นผลมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อเช่นว่านั้น แต่ว่าผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบต้องพิสูจน์ถึงส่วนของการสูญหาย, การเสียหายหรือการล่าช้าอันว่ามิได้เป็นผลมาจากความผิด หรือประมาทเลินเล่อของเขานั้น

เนื่องจากความจริงที่ว่าหลักความแตกต่างของกฎหมายแห่งชาติ จะไม่เหมือนกันในเรื่องขอบเขตของความรับผิด เมื่อความสูญหายหรือเสียหายเป็นผลมาจากสาเหตุแตกต่างกัน แต่กรณีที่ความรับผิดนั้นเพียงแต่เกี่ยวพันกับสาเหตุหนึ่ง ไม่ใช่ทั้งหมดของสาเหตุเหล่านั้น MT Convention จะเตรียมคำตอบให้กับสถานการณ์เช่นนั้น

ในบางกรณีจะปรากฏว่า MTO อาจหลุดพ้นความรับผิด เมื่อเกิดมีสาเหตุอื่นร่วมก่อให้เกิดความสูญหาย หรือเสียหาย แต่กรณีนี้จะเป็นไปได้ก็ต่อเมื่อ MTO สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย, เสียหาย หรือล่าช้าในการส่งมอบนั้น เป็นเพียงบางส่วนที่เกิดขึ้นจาก "ความผิด หรือประมาทเลินเล่อ" ของตัวเขาเอง แม้ว่าในทางทฤษฎี บทบัญญัตินี้ อาจจะเข้าใจได้ง่ายแต่การนำมาใช้ในทางปฏิบัติอาจทำให้เกิดความยุ่งยากมาก สมมติว่าสินค้าบรรจุก้นห่ออย่างไม่ดี และซึ่งผู้ตราส่งจะต้องรับผิดชอบสำหรับกรณีนี้ตามมาตรา 22 หรือ 23 ของ MT

¹⁶ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 17.

Convention แต่เพิ่มเข้าไปว่า MTO ไม่ได้ใช้มาตรการอันสมควรที่จำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงการเปิดโอกาสให้สินค้าอย่างเดียวกันนั้น พบกับเหตุการณ์ที่ทำให้ได้รับความเสียหาย หรือทำให้เสียหายร้ายแรงยิ่งขึ้นแล้ว ในกรณีเช่นนั้นถ้ารายงานสำรวจแสดงว่า ส่วนหนึ่งของสินค้าเสียหายเพราะว่า การบรรจุหีบห่อไม่ดีพอ ในขณะที่อีกส่วนหนึ่งของสินค้าเสียหาย เพราะว่าขาดการดูแลในส่วนของ MTO ที่จะดูแลและป้องกันสินค้าแล้วก็เป็นไปได้ว่า MTO จะหลุดพ้นความรับผิดชอบในส่วนแรก

2.2.2.2 ระยะเวลาความรับผิดชอบ (Period of Responsibility)¹⁷

ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ต้องรับผิดชอบต่อสินค้า นับแต่เวลาที่ตนรับของไว้ในความดูแล (takes the goods in his charge) จนถึงเวลาที่ส่งมอบของนั้น ซึ่งในกรณีดังต่อไปนี้ อนุสัญญาถือว่า MTO รับของไว้ในความดูแล คือ ตั้งแต่เวลาที่ MTO หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของ MTO หรือ บุคคลซึ่ง MTO ใช้บริการของผู้นั้น เพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ (คู่สัญญารายย่อย) มอบของนั้นแก่ผู้รับตราส่ง หรือในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่รับของจาก MTO โดยวางของไว้ ณ ที่ที่ผู้รับตราส่งจะรับไปได้ตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ หรือตามกฎหมายตามประเพณีการค้าอัน ๆ ที่ใช้อยู่ ณ สถานที่ที่ส่งมอบ หรือ โดยการมอบของให้แก่เจ้าหน้าที่หรือบุคคลภายนอกอื่น ซึ่งตามกฎหมายหรือข้อบังคับ ใช้อยู่ ณ สถานที่ที่ส่งมอบต้องมอบของให้ กรณีที่กล่าวนี้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ให้ความหมายรวมถึงลูกจ้าง, ตัวแทน หรือบุคคลอื่นใดซึ่ง MTO ใช้บริการของผู้นั้น เพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ และเมื่ออ้างถึงผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งให้รวมถึงลูกจ้างหรือตัวแทนด้วยเช่นกัน

นั่นคือ เมื่อสินค้าอยู่ในความดูแลของลูกจ้างของ MTO, ตัวแทน หรือบุคคลอื่นใด ซึ่ง MTO ใช้บริการของผู้นั้น เพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบแล้ว จะถือว่าสินค้านั้นอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งอาจกล่าวได้อีกอย่างหนึ่งว่า MTO จะ

¹⁷ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 14.

รับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งอาจกล่าวได้อีกอย่างหนึ่งว่า MTO จะรับผิดชอบ
สำหรับความสูญเสียอันเนื่องมาจากความสูญหาย หรือเสียหายต่อสินค้า เมื่อสินค้าได้ถูกมอบให้
กับลูกจ้างของเขา, ตัวแทน หรือผู้รับเหมาช่วง (คู่สัญญาย่อย, Subcontractor)¹⁸ แล้วด้วย

แม้ว่าหลักการสำคัญที่กำหนดไว้ในมาตรา 14 วรรคแรกจะชัดเจน แต่ในการปฏิบัติ
อาจก่อให้เกิดความยุ่งยาก เพราะว่า MTO มักจะรับสินค้าไว้ในความดูแลจากบุคคลอื่น ซึ่ง
ไม่ใช่ผู้ตราส่ง และส่งมอบ ณ จุดหมายปลายทางให้กับบุคคลอื่น ซึ่งไม่ใช่ผู้รับตราส่ง ซึ่งกรณีนี้
อาจจะเป็นผลมาจากข้อตกลงระหว่างผู้ตราส่ง/ผู้รับตราส่งและบุคคลผู้กระทำการแทน ดังนั้นถ้า
ความสูญหายหรือเสียหายต่อสินค้าเกิดขึ้นระหว่างเวลาที่สินค้าอยู่ในความอารักขาของบุคคลซึ่งถูก
แต่งตั้งให้กระทำการแทนผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่งแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะไม่รวมอยู่ใน
ระยะเวลาความรับผิดชอบของ MTO (มาตรา 14 วรรค 2 (ก)(1) และ (ข)(2) เมื่อเกิด
การส่งมอบ ณ จุดหมายปลายทางให้กับบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้รับตราส่ง โดยสัญญาการขนส่งหลาย
รูปแบบด้วย จะกำหนดว่า สินค้าจะถูกวางไว้ ณ ที่ที่ผู้รับตราส่งจะรับไปได้ในแบบใดแบบหนึ่ง
โดยเฉพาะ (in a certain manner) ไม่ว่าจะโดยส่งมอบให้กับบุคคลซึ่งผู้รับตราส่งแต่งตั้ง
หรือโดยวางไว้ ณ สถานที่ที่จะรับไปได้ในทางภูมิศาสตร์ ถ้าเป็นเช่นนั้นแล้ว และมีการยินยอมให้
ใช้ข้อกำหนดของสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ แล้วระยะเวลาความรับผิดชอบของ MTO ก็จะสิ้นสุดลง

2.2.3 ผลกระทบของความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบตาม MT
Convention ต่อกฎหมายไทย สามารถแสดงการเปรียบเทียบได้ดังนี้

¹⁸ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา (14)(3), 15.

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ตามกฎหมายไทย กับ MT Convention

ประเด็นที่แตกต่างกัน เกี่ยวกับความรับผิด	กฎหมายไทย	MT Convention
1. มูลฐานแห่งความรับผิด	<p>- Presumption of Responsibility หลักข้อสันนิษฐานความรับผิด คือ กฎหมายกำหนดไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความสูญหาย เสียหาย หรือ การส่งมอบล่าช้า เว้นแต่ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดที่ตนสามารถพิสูจน์ถึง เหตุยกเว้นความรับผิดที่ตนสามารถกล่าวอ้างได้ตามกฎหมาย ผู้ขนส่งจึงจะพ้นความรับผิด</p> <p>ภาระการพิสูจน์ความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ถึงข้อยกเว้นที่กฎหมายกำหนด (เป็นหลักใน ป.พ.พ. ม.616 และตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล มาตรา 51,52,55)</p> <p>- Fault Liability (ความรับผิดต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าลูกหนี้มีความผิด) ภาระการพิสูจน์ความผิดของผู้ขนส่งนั้น ผู้เรียกร้องต่อผู้ขน</p>	<p>Presumption of fault and neglect หลักข้อสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ คือ กฎหมายตั้งข้อสันนิษฐานว่า ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ (MTO) ได้กระทำความผิดหรือประมาทเลินเล่อ เป็นเหตุให้ความสูญหายเสียหายเกิดขึ้น MTO จะหลุดพ้นความรับผิดได้ต่อเมื่อ MTO สามารถพิสูจน์ได้ว่าเหตุแห่งความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบล่าช้าไม่ได้เกิดขึ้นจากความผิดและความประมาทเลินเล่อของตนแต่อย่างใด</p>

ตารางที่ 2 (ต่อ) เปรียบเทียบความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ตามกฎหมายไทย กับ

MT Convention

ประเด็นที่แตกต่างกัน เกี่ยวกับความรับผิด	กฎหมายไทย	MT Convention
<p>2. ขอบเขตความรับผิด ชอบ</p>	<p>ส่งมีหน้าที่พิสูจน์ (เป็นหลักใน พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล มาตรา 53, 54 และ 56)</p> <p>ขอบเขตความรับผิดของผู้ประกอบการ การขนส่งหลายรูปแบบภายใต้ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล จะเริ่มต้นนับแต่ได้รับสินค้ามาอยู่ใน ความดูแล ณ ท่าเรือต้นทางเพื่อ ดำเนินการบรรทุกสินค้าลงเรือ และสิ้นสุดความรับผิดภายใต้ พรบ. เมื่อมีการส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือ ปลายทาง</p> <p>ขอบเขตความรับผิดที่มีต่อ สินค้ามีเฉพาะช่วงการขนส่งแต่ละ รูปแบบที่ตนทำการขนส่งเท่านั้น</p>	<p>ขอบเขตความรับผิดของ MTO เริ่มนับแต่ MTO ได้รับสินค้าจาก ผู้ตราส่งไว้ในความดูแลและสิ้นสุด ความรับผิด เมื่อได้ส่งมอบสินค้า ให้แก่ผู้รับสินค้า ณ ที่ปลายทาง</p>
<p>3. ฐานะความรับผิด</p>	<p>ผู้ขนส่งร่วมกันรับผิดชอบอย่าง ลูกหนี้ร่วม</p>	<p>MTO รับผิดในฐานะตัวการ</p>

จากรายละเอียดที่กล่าวมาข้างต้นในเรื่อง สิทธิ, หน้าที่ และความรับผิดชอบ ของผู้ประกอบการขนส่งตามอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบนั้น ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็น ผู้ประกอบการขนส่งที่ดำเนินการเรือ (VO-MTO) หรือไม่ดำเนินการเรือ (NVO-MTO หรือ NVOCC) ก็ตาม ต้องรับผิดชอบสำหรับการขนส่งตลอดทุกช่วงเท่าที่มีอยู่ในสัญญาการขนส่ง ในฐานะตัวการผู้ต้องปฏิบัติตามสัญญา ถือเป็นสิ่งสำคัญที่สุดที่ตามอนุสัญญานี้ ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของสำหรับความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ว่าเวลาใดในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแล โดยไม่คำนึงถึงว่าจะได้เกิดความสูญหายขึ้นในการขนส่งรูปแบบใด และการเรียกร้องค่าเสียหายนั้นต้องกระทำโดยตรงต่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบเท่านั้น จะไปเรียกร้องจากผู้ขนส่งช่วงไม่ได้ (หลังจากนั้นผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบดังกล่าวจะเป็นผู้ไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งช่วงเองตามอนุสัญญาของรูปแบบการขนส่งที่ความสูญหาย หรือเสียหายนั้นได้เกิดขึ้น) และมีมูลฐานแห่งความรับผิดวางอยู่บนหลักข้อสันนิษฐานความผิด หรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งการพิจารณาพิพากษาจะตกอยู่กับผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบว่า ได้ใช้มาตรการทุกอย่างที่ควรจะทำเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ หรือหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้น ผู้ประกอบการขนส่งจึงจะพ้นความรับผิด

ดังนั้นประเด็นสำคัญของอนุสัญญานี้ที่กระทบกับกฎหมายของไทยในส่วนของสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง จึงอาจสรุปได้ 3 ประการดังนี้

1. มูลฐานแห่งความรับผิด MT Convention ใช้หลักข้อสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ (Presumption of fault and neglect) เป็นข้อสันนิษฐานว่าลูกหนี้ได้กระทำผิด โดย MT Convention ตั้งข้อสันนิษฐานว่า ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ได้กระทำความผิดหรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้ความสูญหายเสียหายเกิดขึ้นหรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง MTO จะหลุดพ้นความรับผิดได้ต่อเมื่อ MTO สามารถพิสูจน์ได้ว่า เหตุแห่งความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้าขึ้นไม่ได้เกิดขึ้นจากความผิดและ ความประมาทเลินเล่อของตนแต่อย่างใด ภาระในการพิสูจน์จะตกอยู่กับผู้ประกอบการขนส่ง MTO ถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่า มีความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของตนที่ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวขึ้น แต่ MTO สามารถพิสูจน์ได้ว่า MTO เอง ลูกจ้าง หรือ ตัวแทนของ MTO ได้ใช้

มาตรการทุกอย่างที่สมควร เพื่อหลีกเลี่ยงหรือป้องกันเหตุที่เกิดขึ้นนั้นแล้ว เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบ

สำหรับกฎหมายไทยนั้น ถ้ากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งแต่ละรูปแบบ เช่นการขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งทางทะเล ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ก็ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์¹⁹ ซึ่งมีฐานะเป็นกฎหมายทั่วไป ส่วนการขนส่งทางอากาศนั้น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนโดยอากาศยานไว้ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศจึงมิได้มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะ หากมีกรณีเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศภายในประเทศเกิดขึ้น กฎหมายที่จะใช้บังคับก็คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขน และการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ไทยก็มีได้มีกฎหมายพิเศษใช้บังคับสำหรับกรณีนั้นโดยเฉพาะเช่นเดียวกัน และทั้งมิได้เป็นภาคีในอนุสัญญากรุงวอร์ซอ ซึ่งแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยพิธีสารกรุงเฮก ที่ผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศทั้งหลาย ถือเอาหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาดังกล่าวเป็นหลักปฏิบัติระหว่างกันอีกด้วย

จึงเป็นปัญหาว่า เมื่อมีคดีการขนส่งทางอากาศชั้นสู่ศาลไทย กฎหมายที่จะนำมาปรับใช้แก้คดี ควรจะเป็นไปในรูปใด ปัจจุบันเราจะพบจากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาว่า ศาลมีแนวโน้มที่จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ว่าด้วยการรับขน มาใช้ในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศด้วย ดังคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 927/2524²⁰ ได้วางหลัก

¹⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยมาตรา 609.

²⁰ คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 927/2524 "การบรรจุสินค้าลงในหีบห่อ เป็นเรื่องระหว่างโจทก์ผู้ส่งออกกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร บริษัทจำเลยผู้ขนส่งคงรับมอบไปเฉพาะหีบห่อที่เรียบร้อย สินค้าที่ระบุไว้ในใบกำกับสินค้าเป็นเรื่องพิธีการทางศุลกากร เมื่อจำเลยได้รับส่งมอบหีบห่อที่ขนส่งให้แก่ผู้รับตราส่งในสภาพที่หีบห่อภายนอกเรียบร้อยเช่นเดิมแล้ว จำเลยก็ไม่ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616."

ไว้ว่า หากผู้ขนส่งรับมอบสินค้าที่จะขนส่งทางอากาศไปเฉพาะหีบห่อที่เรียบร้อย โดยไม่ได้ เกี่ยวข้องหรือรู้เห็นกับการ บรรจุสินค้าลงในหีบห่อ และ ในขณะที่ผู้ขนส่ง ได้มอบหีบห่อให้กับผู้ รับตราส่งนั้น หีบห่อดังกล่าวอยู่ในสถานที่หีบห่อภายนอกเรียบร้อย คือรับมาอย่างไรก็ส่งไป อย่างนั้น เรียบร้อยเช่นเดิมเช่นนี้ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์มาตรา 616 เรื่องนี้ ยังมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3876/2528 และ 2393/2529 อันทำให้เห็นว่า ในคดีขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศศาลไทยก็ได้นำประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์มาใช้เช่นเดียวกัน²¹

ดังนั้น การขนส่งทางบกและทางอากาศของไทย จึงเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งและ พหุณิธิย์ และหลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ว่าด้วย การรับขน วางอยู่บนหลักข้อสันนิษฐานความรับผิด (Presumption of Responsibility) เป็นข้อสันนิษฐานว่า ลูกหนี้ต้องรับผิด กล่าวคือ การที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดใน ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้าของสินค้าที่เกิดขึ้น ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความรับ ผิดชอบของตน โดยผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความรับผิดได้ ต่อเมื่อพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิด ที่กฎหมายกำหนด²² ซึ่งตาม ป.พ.พ. ของไทยกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดให้แก่ผู้ขนส่ง ไว้เพียง 3 เหตุเท่านั้น คือ เหตุสุดวิสัย, ความผิดของผู้ส่งของ หรือของผู้รับตราส่ง หรือความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดจากสภาพของของนั่นเอง

ส่วนการขนส่งทางทะเลนั้น ไทยมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับพื้นฐานของความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจาก มีที่มาจากทั้งเฮกรูลส์ และ แฮมเบอร์กรูลส์ จึงแบ่งได้เป็นว่า ตามมาตรา 53, 54 และ

²¹ เกริก วนิกกุล, คำอธิบายในรายงานสัมมนาทางวิชาการเรื่องกฎหมาย เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล : ความจำเป็นและผลกระทบ, วันที่ 23 มีนาคม 2528, หน้า 53.

²² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะรับขน มาตรา 616.

56 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในเรื่องความสูญหาย เสียหาย ที่เกิดจากอัคคีภัย หรือการใช้มาตรการในการดับไฟ และการขนส่งสัตว์มีชีวิตนั้น มีที่มาจาก แอ็มเบอร์กรุลล์ ข้อ 5 วรรค 4 และวรรค 5 ซึ่งใช้หลัก Fault Liability (ความรับผิดชอบเมื่อพิสูจน์ได้ว่าลูกหน้มีความผิด) ซึ่งกรณีนี้ภาระการพิสูจน์ความผิดของผู้ขนส่งตกแก่ เจ้าหน้ผู้ใช้สิทธิ เรียกร้อง ให้ลูกหน้ (ผู้ขนส่ง) ต้องรับผิดชอบ เนื่องจากฝ่ายเจ้าหน้เป็นผู้กล่าวอ้าง ว่า ลูกหน้เป็นฝ่ายผิด ตามหลักทั่วไปของการสืบพยาน ผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นก็ต้องพิสูจน์ ดังนั้น ในกรณีความสูญหาย เสียหาย เกิดจากอัคคีภัย หรือการใช้มาตรการในการดับไฟ และการขนส่งสัตว์มีชีวิตนั้น ผู้ที่ ใช้สิทธิ เรียกร้อง ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่า สาเหตุแห่งความเสียหายเกิดจากความผิด หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง และตามมาตรา 51, 52, 55 และ 58 มีที่มาจากเฮกรุลล์ ซึ่งตามหลักความรับผิดในเฮกรุลล์ ผู้ขนส่ง ต้องรับผิดชอบโดยข้อสันนิษฐานความรับผิด (Presumption of Responsibility) ซึ่งกำหนด ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหาย เสียหายของสินค้าที่ตนได้รับมอบมา เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า มีเหตุยกเว้นความรับผิดที่ตนสามารถกล่าวอ้างได้ตามกฎหมายผู้ขนส่งจึงจะพ้นความรับผิดได้ แม้ว่า พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะเกิดจากการนำเอาบทบัญญัติทั้งของ Hague Rules และ Hamburg Rules มาผสมผสานกัน แต่ในท้ายที่สุดได้ยึดหลักความรับผิด โดยข้อสันนิษฐานความรับผิด (Presumption of Responsibility) ดังจะเห็นได้จาก มาตรา 39 ซึ่งบัญญัติว่า "ภายใต้บังคับมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 และมาตรา 58 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผล มาจากที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชก้า ถ้าเหตุแห่ง การสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชก้า นั้น ได้เกิดขึ้นในระหว่างของดังกล่าวอยู่ในความ ตูแลของตน" ซึ่งหมายความว่า หากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าเกิดขึ้นใน ระหว่างที่ของอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า มีเหตุยกเว้นความรับผิดตามที่กำหนดในมาตรา 51 ถึงมาตรา 56 หลักความรับผิดนี้ก็เป็นหลัก ทำนองเดียวกับ Hague Rules และ ป.พ.พ. มาตรา 616

ส่วนการขนส่งทางรถไฟนั้น จะมีหลักเกณฑ์ตามที่พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟ และทางหลวง พ.ศ. 2464 กำหนด คือ โดยหลักแล้วการรถไฟแห่งประเทศไทยจะไม่รับ

ผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายต่อสินค้า ถ้ามิได้ส่งในวิธีประกันตามที่พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟ และทางหลวง พ.ศ. 2464 กำหนด²³ ส่วนสินค้าที่ส่ง โดยมีประกันนั้น การรถไฟฯ ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายในการที่สินค้า ห่อวัตถุ หรือสัมภาระซึ่งลงบัญชีประกันนั้น ได้สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า นั้น เกิดเพราะเหตุสุดวิสัย หรือสภาพแห่งของนั้นเองหรือเพราะมัดห่อวัตถุนั้น ๆ ชำรุด²⁴ ซึ่งกล่าวได้ว่า มูลฐานแห่งความรับผิดชอบของมีประกันก็เป็นไปตามหลักข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบเช่นกัน

กล่าวโดยสรุป หลักความรับผิดชอบตาม MT Convention ใช้หลัก Presumption of fault and neglect (หลักข้อสันนิษฐานความผิด หรือประมาทเลินเล่อ) ส่วนหลักความรับผิดชอบตามกฎหมายไทยนั้น ใช้หลัก Presumption of Responsibility (หลักข้อสันนิษฐานความรับผิด) ซึ่งแตกต่างกัน

2. ความรับผิดชอบในฐานะตัวการ/ลูกหนี้ร่วม

ตาม MT Convention นั้น ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ (MTO) ซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบการขนส่งที่ดำเนินการเรือ (VO-MTO) หรือไม่ดำเนินการเรือ (NVO-MTO หรือ NVOCC) หรืออาจเป็นผู้ปฏิบัติตามช่วงต่าง ๆ ของการขนส่งหลายรูปแบบด้วยตนเอง โดยเป็นผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หรืออาจจะไปทำสัญญาย่อยกับผู้ขนส่งแต่ละรูปแบบ สำหรับเส้นทางที่ประกอบด้วยการขนส่งหลากหลายรูปแบบ คือ ทำสัญญาขนส่งกับผู้ตราส่งแต่มิได้ดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง ถือเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาก็ตาม ต้องรับผิดชอบสำหรับการขนส่งตลอดทุกช่วงเท่าที่มีอยู่ในสัญญาการขนส่งในฐานะตัวการ ผู้ต้องปฏิบัติตามสัญญา ผู้ส่งของต้องเรียกร้องค่าเสียหายโดยตรงต่อ MTO เท่านั้น จะไปเรียกร้องจากผู้ขนส่ง ช่วงอื่น ๆ ที่ตนไม่ได้รู้จัก

²³ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ส่วนที่ 4 ว่าด้วยการบรรทุกส่ง มาตรา 51.

²⁴ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 มาตรา 53.

ไม่รู้ตัว หรือไม่ได้เข้าทำสัญญาด้วยไม่ได้ MTO จะทำการในฐานะตัวการในฐานะที่ต้องรับผิดชอบ ในฐานะผู้ประกอบการขนส่ง ไม่ใช่ในฐานะเป็นตัวแทนอันจะหลุดพ้นความรับผิดชอบ เมื่อได้ทำตามวัตถุประสงค์ของตัวการ

กรณีดังกล่าว จะเป็นประโยชน์กับผู้ส่งของ เพราะสามารถเรียกให้ MTO รับผิดชอบในความสูญหาย เสียหายได้ โดยไม่ต้อง ไปพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงผู้ขนส่งช่วงคนไหน โดยเรียกจาก MTO ไปก่อน แล้ว MTO จะไปไล่เบี้ยกับผู้ขนส่งช่วงที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้นไป ไม่ใช่หน้าที่ของผู้ส่งที่จะต้องวิ่งตามหาตัวผู้รับผิดชอบ แต่ก็เป็นการเพิ่มภาระให้กับ MTO เช่นกันที่เขาจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียว

หลักการดังกล่าวนี้ ต่างจากกฎหมายไทย เพราะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ว่าด้วยรับขน วางหลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคน หรือหลายทอดว่า ผู้ขนส่งหลายคนหรือหลายทอดนั้น จะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บุกสลาย หรือส่งชกซ้ำ²⁵ เป็นการรับผิดชอบอย่าง "ลูกหนึ่งร่วม" ซึ่งผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งสามารถจะฟ้องเรียกชดเชยค่าเสียหายจากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งชกซ้ำ จากผู้ขนส่งคนใดก็ได้ จากนั้นเป็นเรื่องที่ผู้ขนส่งส่งที่ถูกเรียกจะ ไปฟ้องร้องกันเอง

และกรณี "ผู้รับจัดการขนส่ง"²⁶ (freight forwarders) ซึ่งเป็นตัวแทนหมวด 1-5 เรื่องตัวแทน และหมวด 6 เรื่องตัวแทนค้าต่าง และในการขนส่งหลายคนของผู้ส่งของในการดำเนินหน้าที่ต่าง ๆ ในการเป็นตัวเชื่อมระหว่างผู้ส่งของ และผู้ขนส่งในอันที่จะติดต่อจัดการส่งสินค้าของผู้ส่งของ ไปยังจุดหมายปลายทาง ในฐานะตัวแทนของผู้ส่งของ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของกับผู้รับจัดการขนส่ง และความรับผิดชอบของผู้ส่งของ และผู้รับจัดการ

²⁵ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618.

²⁶ไพบุลย์ สุตันตีวรคุณ, Freight Forwarders : สถานภาพและความรับผิดชอบ ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล, วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 (กันยายน - ธันวาคม) 2530.

ขนส่งสินค้าต่อผู้ขนส่งย่อมเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 15 การขนส่ง
 หลายคนหลายทอด โดยมี Freight Forwarders จะถือว่า ผู้ที่มีส่วนร่วมในกระบวนการขนส่ง
 ทางทะเลไม่ว่าตอนใด และไม่ว่าจะมีหน้าที่ทำการขนส่งหรือทำการขนส่งหรือเป็นคู่สัญญา
 กับผู้ส่งของหรือไม่ก็ตาม จะถูกถือว่าเป็นผู้ขนส่งร่วมตาม ป.พ.พ. มาตรา 618 ต้องร่วมรับผิดชอบ
 กับผู้ขนส่ง²⁷ และตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ยังมีการวางหลักเกณฑ์
 การบริหารจัดการขนส่ง ด้วยว่า ต้องมีการขออนุญาตประกอบการบริหารจัดการขนส่ง โดยต้องมีการ
 วางหลักทรัพย์ต่อนายทะเบียน เพื่อเป็นประกันการปฏิบัติตามสัญญาบริหารจัดการขนส่งด้วย²⁸

และตาม พ.ร.บ. รับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดว่าเมื่อมีกรณีผู้ขนส่ง
 ต้องรับผิดชอบและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นเป็นลูกหนี้
 ร่วมกัน²⁹

3. ขอบเขตความรับผิดชอบ

ตาม MT Convention นั้น ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบจะต้องรับ
 รับผิดชอบต่อผู้ส่งของ สำหรับความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ว่า เวลาใดในระหว่างที่ของอยู่ใน
 ความดูแลจนถึงเวลาส่งมอบ โดยไม่คำนึงถึงว่าจะได้เกิดความสูญหายขึ้นใน การขนส่งรูป

²⁶ (ต่อ) อ้างถึง D.J. Hill, Freight Forwarders, Steven London 1972 หน้า 16 ว่าหมายถึง "บุคคลใด ๆ ซึ่งแสดงตนต่อสาธารณชน โดยทั่วไปในการบริการ
 และจัดแจงการขนส่งสินค้าโดยหวังค่าตอบแทน โดยอาจทำการรวบรวมและจัดรวมสินค้าต่าง ๆ
 นั้น รวมถึงการจัดการ การแยกสินค้าสำหรับสินค้าซึ่งถูกจัดรวม ๆ กันนั้น และรับผิดชอบต่อ
 การขนส่งสินค้าดังกล่าวจากจุดรับของไปถึงจุดปลายทาง โดยใช้บริการของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะ
 ทางบก ทางทะเล หรือทางอากาศ หรืออย่างใดอย่างหนึ่งรวมกันสำหรับการส่งสินค้านั้น"

²⁷ คำพิพากษาฎีกาที่ 2259/2527 อ้างแล้ว⁸.

²⁸ พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 67.

²⁹ พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 45.

แบบใด MTO จะรับผิดชอบต่อสินค้านับแต่เวลาที่ต้นรับของไว้ในความดูแล จนถึงเวลาที่ส่งมอบของนั้น เป็นการขยายขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งออกไปจากกราบเรือหรือตัวรถ หรือบนอากาศยาน โดยจะมีความรับผิดชอบตั้งแต่ต้นรับมอบสินค้ามา ซึ่งอาจเริ่มจากประตูโรงงาน ไปจนถึงตลอดเส้นทางที่มีการขนส่งไม่ว่าจะโดยรถ รถไฟ ต่อเรือ มาต่อเครื่องบิน จนกว่าของจะถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งอาจเป็นประตูร้านของผู้รับตราส่ง (door-to-door)

แต่ตามกฎหมายไทยนั้น ก็จะมีความรับผิดชอบอยู่ในช่วงรูปแบบที่ต้นขนส่งตามกฎหมายที่ใช้บังคับแต่รูปแบบการขนนั้น ๆ เช่น ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลก็จะมี ความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะไม่ไปรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงการขนส่งทางอากาศ หรือในระหว่างการดำเนินการในการขึ้น หรือลงทางอากาศยาน

2.3 ผลกระทบของหลักเกณฑ์การยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทย

ในที่นี้เปรียบเทียบหลักการตาม MT Convention กับหลักการตามกฎหมายไทย ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะรับขน และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เกี่ยวกับเหตุยกเว้นความรับผิดชอบโดยบทบัญญัติของกฎหมาย (Statutory Causes) และข้อสัญญายกเว้นความรับผิด (Contractual Clauses)

2.3.1 เหตุยกเว้นความรับผิดโดยบทบัญญัติของกฎหมาย (Statutory Causes)

หมายถึง เหตุต่าง ๆ ที่กฎหมายบัญญัติไว้ชัดแจ้งว่า ผู้ขนส่ง ไม่ต้องรับผิดชอบหากความสูญหายเสียหายที่เกิดแก่สินค้าที่ต้นรับขน เป็นผลจากเหตุที่กำหนดไว้

ตาม MT Convention กำหนดไว้เพียงประการเดียว ตามมาตรา 16 วรรค 1 ซึ่งกำหนดว่า ถ้าผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบนั้น สามารถพิสูจน์ได้ว่า ตน, ลูกจ้างของตน หรือ ตัวแทนหรือบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ประกอบการขนส่งใช้บริการของผู้นั้น เพื่อปฏิบัติตามสัญญา

การขนส่งหลายรูปแบบ ได้ใช้มาตรการทุกอย่างที่ควรจะทำเพื่อป้องกัน มิให้เกิดเหตุการณ์ หรือหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้น เขาก็จะได้รับยกเว้นความรับผิดชอบตาม อนุสัญญานี้ บทบัญญัติดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ตราส่งเป็นอย่างมาก แต่ก็จะเป็นการเพิ่ม ภาระให้กับผู้ประกอบการขนส่งที่จะอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบได้ในกรณีเดียว

ในส่วนของกฎหมายไทยนั้น บทบัญญัติที่เกี่ยวกับการรับขนของทางบก และทางน้ำ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (มาตรา 616) ได้บัญญัติเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ 3 กรณี คือ

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) ความผิดของผู้ส่ง หรือของผู้รับตราส่ง
- (3) ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากสภาพของของนั่นเอง

ส่วนพระราชบัญญัติรับขนของทะเลกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ถึง 20 เหตุด้วยกัน โดยอาจแบ่งกลุ่มย่อยยกเว้นเป็นประเภทได้ 4 ประการ คือ

- (1) เหตุยกเว้นที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ
- (2) เหตุยกเว้นเกี่ยวกับเหตุภายนอกตัวของผู้ขนส่ง
- (3) เหตุยกเว้นที่เกี่ยวข้องกับผู้ส่ง ผู้รับตราส่งและสินค้า
- (4) เหตุยกเว้นพิเศษซึ่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง กรณีสินค้าอันตราย (Dangerous goods) และกรณีสินค้ามีค่า หรือมีราคาแพง

การกำหนดเหตุเฉพาะไว้อย่างละเอียด ทำให้เกิดความยุ่งยาก ในการอ้างเอา ประโยชน์ เพราะอาจสับสนแล้วอ้างผิดเหตุ ซึ่งจะทำให้หมดสิทธิได้รับยกเว้นความรับผิดชอบ ดังนั้น การที่ผู้ขนส่งพิสูจน์ว่าความสูญหาย เสียหายนั้นเกิดจากเหตุที่ไม่ใช่ความผิด หรือความ ประมาทเลินเล่อของตน หรือของตัวแทน หรือลูกจ้างของตนแล้ว ก็จะทำให้เหตุยกเว้นความรับ รับผิดชอบเฉพาะกรณีหมดความหมายไปได้

2.3.2 เหตุยกเว้นความรับผิดตามข้อสัญญา

ขอบเขตของการทำสัญญายกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ทั้งใน MT Convention มาตรา 28 วรรคแรก³⁰ และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 17³¹ ห้ามทำสัญญาปลดเปลื้องความรับผิดของ MTO หรือผู้ขนส่งให้ลดน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด เกณฑ์ตามที่อนุสัญญากำหนดถือเป็นมาตรฐานขั้นต่ำแล้วคู่สัญญาจะทำความตกลงกันต่ำกว่าที่มาตรฐานขั้นต่ำกำหนดไว้ไม่ได้

การห้ามทำสัญญาปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งให้ลดน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดนี้ ต่างกับหลักตามมาตรา 625 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ที่เปิดกว้างให้มีการทำสัญญายกเว้นความรับผิดเพียงใดก็ได้แต่ผู้ส่งต้องตกลงด้วยชัดแจ้งในข้อสัญญายกเว้นความรับผิดนั้น ซึ่งหากปรากฏว่า มีการตกลงด้วยชัดแจ้งแล้ว (ศาลไทยยึดถือว่า ต้องมีการรู้รายละเอียดของข้อสัญญา และมีการลงลายมือชื่อแสดงถึงการรับรู้ข้อสัญญาเหล่านั้น) แม้สัญญานั้นจะปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่ง ไข่มากก็ตาม ถ้าไม่มากถึงขนาดขัดต่อความสงบ

³⁰"Any stipulation in a multimodal transport contract or multimodal transport document shall be null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation shall not affect the validity of other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the multimodal transport operator or any similar clause shall be null and void."

³¹"มาตรา 17 ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งมีวัตถุประสงค์ หรือ มีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

(1) ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดใด ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

เรียบริ้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้ว ข้อสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดชอบ มีผลบังคับได้ ซึ่งเป็นความแตกต่างระหว่าง MT Convention กับกฎหมายไทย

การที่อนุญาตว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เช่นนี้ จะมีผลดีในแง่คุ้มครองผลประโยชน์ของเจ้าของสินค้ามากกว่ากฎหมายไทย เพราะการห้ามทำสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งนี้ จะเป็นหลักประกันว่า เจ้าของสินค้าจะได้รับชดเชยค่าเสียหาย เต็มเม็ดเต็มหน่วยเท่าที่ตนเสียหายจริง แต่ทั้งนี้ก็ต้องไม่เกินอัตราที่กำหนด (920 SDR)

2.3.3 ผลกระทบของหลักเกณฑ์การยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

³¹มาตรา 17 (ต่อ)

พระราชบัญญัตินี้

(2) กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 หรือ มาตรา 60

(3) ปิดการพิจารณาคดีซึ่งพระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง ไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิจารณาคดี

(4) ให้ผู้ขนส่ง เป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญาประกันของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย

ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่น ในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้น แยกออกจากหากจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง

บทบัญญัติในมาตรานี้ ไม่ตัดสิทธิคู่กรณีที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้".

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์การยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ตาม MT Convention กับกฎหมายไทย

การยกเว้นความรับผิดของของผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายไทย	การยกเว้นความรับผิดของของผู้ประกอบการขนส่ง ตาม MT Convention
<p>1. ในการรับขนทั่วไป ผู้ขนส่งจะได้รับยกเว้นความรับผิด ก็ต่อเมื่อความเสียหายได้เกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย, ความผิดของผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง และสภาพของของนั่นเอง (ตาม ป.พ.พ. มาตรา 616) และในส่วนของการรับขนของทางทะเล กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิด แบ่งได้เป็น 4 กลุ่ม คือ เหตุที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เหตุภายนอกตัวผู้ขนส่ง เหตุเกี่ยวกับผู้ส่ง ผู้รับตราส่งและสินค้า และเหตุยกเว้นพิเศษ (กรณีสินค้าอันตราย และสินค้ามีค่า หรือมีราคาแพง)</p> <p>2. ทำสัญญายกเว้นความรับผิดเพียงใดก็ได้ แต่ผู้ส่งจะต้องตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง (ป.พ.พ. มาตรา 625)</p>	<p>1. ผู้ขนส่งจะได้รับยกเว้นความรับผิด ก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่า ตน ลูกจ้างของตนหรือตัวแทน หรือบุคคลซึ่งตนใช้บริการเพื่อปฏิบัติตามสัญญา ได้ใช้มาตรการทุกอย่างที่ควรจะทำ เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์หรือหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหาย</p> <p>2. ห้ามทำสัญญาปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง (MTO) ให้ลดน้อยกว่าเกณฑ์ตาม MT Convention</p>

หลักเกณฑ์การยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ตาม MT Convention นั้น เป็นการกำหนดภาระการพิสูจน์ไว้อย่างกว้าง ๆ เมื่อผู้ประกอบการขนส่งสามารถพิสูจน์ได้เพียงว่า ตน ลูกจ้างของตน หรือตัวแทน หรือบุคคลซึ่งตนใช้บริการเพื่อปฏิบัติตามสัญญา

ได้ใช้มาตรการทุกอย่างที่ควรจะทำ เพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ หรือหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าที่ตนรับชมแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งก็จะได้รับยกเว้นความรับผิด ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ตราส่ง เพราะผู้ประกอบการขนส่งสามารถพิสูจน์เหตุยกเว้นได้เพียงเหตุเดียว คือ การใช้มาตรการป้องกันหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายที่ควรกระทำแล้ว ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องดูแลรักษาสินค้าที่รับชมด้วยความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น ส่วนกฎหมายไทยได้บัญญัติเหตุยกเว้นความรับผิดไว้หลายประการ และเป็นการบัญญัติไว้อย่างชัดเจน ดังนั้น การที่ผู้ประกอบการขนส่งจะอ้างเหตุความรับผิดเป็นข้อต่อสู้ จะต้องอ้างเหตุให้ถูกต้องตามบทบัญญัติของกฎหมาย การหาเหตุเพื่อเป็นข้ออ้างในการต่อสู้จึงต้องใช้ความรอบคอบเป็นอย่างมาก มิฉะนั้นก็จะทำให้เกิดความสับสน และอ้างเหตุผิดจนทำให้ไม่ได้รับยกเว้นความรับผิดได้ และนอกจากนี้ การยกเว้นความรับผิดด้วยเหตุที่ว่าความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้น ไม่ใช่ความรับผิดของตนตาม MT Convention ก็ยังจะทำให้เหตุยกเว้นเฉพาะกรณีที่บัญญัติไว้มากมายตามกำหนดไทยต้องหมดความหมายไปด้วย เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าเหตุยกเว้นตามความรับผิด MT Convention นั้น ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องพิสูจน์เพียงว่าตนหรือผู้แทนของตน ได้ใช้มาตรการที่ควรจะทำทุกอย่าง เพื่อป้องกันหรือหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้นแล้ว อันเป็นการพิสูจน์ที่เบากว่าเหตุยกเว้นความรับผิดของไทยต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้น มีเหตุตามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น จึงจะได้รับยกเว้นความรับผิด ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าบทบัญญัติในส่วนนี้ ผู้ประกอบการขนส่งจะได้รับประโยชน์มากกว่ากฎหมายไทย

สำหรับในส่วนการทำสัญญาของการรับผิดนั้น MT Convention ห้ามมิให้ทำสัญญาปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งให้ลดน้อยกว่าเกณฑ์ที่กำหนด ดังนั้น ไม่ว่ากรณีใด ๆ หากไม่เข้าเหตุยกเว้นความรับผิดตามที่กล่าวแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งก็ต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าทุกกรณี อันเป็นหลักประกันว่า ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องดูแลรักษาสินค้าที่รับชมให้ปลอดภัย ทั้งไม่มีเหตุที่จะอ้างเพื่อปฏิเสธการทำสัญญารับชม ด้วยเหตุที่ผู้ส่งไม่ยอมทำสัญญายกเว้นความรับผิดให้กับผู้ขนส่งอีกด้วย ซึ่งหลักการดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ส่งมากกว่ากฎหมายไทยที่ยอมให้ทำสัญญา ที่ยกเว้นความรับผิดได้หากว่าผู้ส่งตกลงด้วย

2.4 ผลกระทบของหลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง

2.4.1 การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตาม MT Convention

2.4.1.1 สิทธิการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

แม้ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างการยกเว้นความรับผิดได้ โดยขอบด้วยกฎหมาย อันทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดในความสูญหาย เสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ผู้ประกอบการขนส่งก็ยังมีสิทธิที่จะอ้างการจำกัดความรับผิด ตามหลักเกณฑ์ของ MT Convention ได้ โดยที่อนุสัญญานี้ใช้ปริมาณสินค้า หรือน้ำหนักสินค้า (Quantity or Weight) และค่าระวาง (Freight) เป็นเกณฑ์กำหนดจำนวนความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง

2.4.1.2 ขอบเขตของการจำกัดความรับผิด อนุสัญญานี้แบ่งเป็น 2 กรณีตามประเภทของความเสียหายที่เกิดขึ้น

1) "localized damage" กรณีที่สามารถกำหนดได้ว่า ความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงใดช่วงหนึ่งของการขนส่งหลายรูปแบบ³² การจำกัดความรับผิดในความสูญหายเสียหายอันเกิดแก่สินค้า หรือการจำกัดความรับผิดในความสูญเสียชีวิต หรือ

³²มาตรา 19 When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which and applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined.

เสียหายอันเกิดขึ้นเนื่องจากการส่งมอบสินค้าล่าช้า ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญา หรือกฎหมายภายในที่จะใช้บังคับกับการขนส่งแต่ละรูปแบบ ซึ่งได้กำหนดขอบเขตแห่งความรับผิดชอบไว้สูงกว่าข้อจำกัดตาม MT Convention

2) "Concealed damage" กรณีที่ไม่สามารถ

กำหนดว่า ความเสียหายเกิดขึ้นเมื่อใดระหว่างการขนส่ง

(1) การจำกัดความรับผิดในความสูญหาย เสียหายอันเกิดแก่สินค้า ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ

(2) การจำกัดความรับผิดในความสูญเสียชีวิต หรือเสียหายอันเกิดขึ้นเนื่องจากการส่งมอบสินค้าล่าช้า ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ

2.4.1.3 ข้อยกเว้นแห่งสิทธิในการจำกัดความรับผิด

สิทธิของผู้ประกอบการขนส่งในการจำกัดความรับผิดดังกล่าวจะหมดไป เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงประการใดประการหนึ่ง ได้แก่

1) ความเสียหายเกิดจากเจตนา หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ความไม่รอบคอบ ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายเช่นนั้นอาจเกิดขึ้นได้ กล่าวคือ ความเสียหายที่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นกระทำการของผู้ประกอบการขนส่ง โดยมีเจตนาที่จะก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตเสียหายหรือความล่าช้า นั้น หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้น ปรากฏตาม MT Convention มาตรา 21 วรรคแรก³³ ซึ่งตามกฎหมายไทยนั้น บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 60(1)³⁴ และรวมถึงการกระทำ หรือละเว้นกระทำการของลูกจ้าง, ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่ง

³²"มาตรา 19 (ต่อ)

by reference to the provisions of such convention or mandatory national law".

หรือบุคคล ซึ่ง MTO ใช้บริการของเขาเพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ โดยมีเจตนาก่อให้เกิดความเสียหาย หรือขาดความรอบคอบ ไม่เอาใจใส่ โดยรู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้³⁵

ทั้ง 2 กรณีดังกล่าวนี้ ภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับผู้ใช้สิทธิเรียกร้องในอันที่จะต้องพิสูจน์ว่าผู้ประกอบการขนส่ง หรือลูกจ้าง, ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งหรือบุคคลซึ่ง MTO ใช้บริการของเขาเพื่อปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบนั้น มีเจตนาก่อให้เกิดความเสียหาย หรือสูญหาย หรือขาดความรอบคอบ ไม่เอาใจใส่ โดยรู้ยู่ที่ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้น

³³"มาตรา 21 The multimodal transport operator is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the multimodal transport operator done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result"

³⁴"มาตรา 60 การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้ (1) การสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบล่าช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง กระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า หรือโดยละเลย หรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า นั้น อาจเกิดขึ้นได้"

³⁵"มาตรา 21 วรรค 2 a servant or agent of the multimodal transport operator or other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided

เงื่อนไขแห่งประสิทธิผลการนี้ มีแนวความคิดพื้นฐานที่จะให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถใช้สิทธิในการจำกัดความรับผิดของตนได้ต่อเมื่อไม่มีสิ่งใดที่แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสมควรถูกตำหนิสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งในกฎหมายอังกฤษเดิมใช้ถ้อยคำว่า ผู้ขนส่งจะต้องไม่มี "actual fault or privity" ซึ่งเป็นหลักในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเฉพาะในส่วนของความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยการกระทำของบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามกฎหมาย (Respondeat Superior) ไม่ใช่จำกัดความรับผิดในความเสียหายที่ผู้ขนส่งได้ก่อให้เกิดขึ้นด้วยตัวของผู้ขนส่งเอง เช่น คดี Paterson Steamships Ltd. V. Robin Hood Mills (1937) อุบัติเหตุเกิดขึ้นเนื่องจากการตั้งเข็มทิศผิดพลาด ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความบกพร่องของผู้ปรับเข็มทิศ ซึ่งเป็นผู้รับจ้างอิสระที่ไม่ได้ใช้ความอดุสาหะอย่างเพียงพอ (due diligence) เพราะถือว่าผู้ขนส่งไม่ได้ใช้ความอดุสาหะอย่างเพียงพอด้วย แต่ศาลตัดสินว่าบริษัทผู้ขนส่งมีสิทธิจำกัดความรับผิดของตนได้³⁶

2) เจตนาฉ้อฉลของผู้ประกอบการขนส่ง ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งจงใจข้อความไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเกี่ยวกับของ หรือไม่จงใจข้อความใดอันเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของของ หรือสภาพภายนอกของสินค้า โดยมีเจตนาฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยเชื่อตามรายการในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งกรณีนี้ MTO

(ต่อ) for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant, agent or other person, done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

³⁶Carver Thomas Gilbert, Carriage by Sea 12 th ed. (Stevens, 1982) p.185 - 187, อ้างถึงใน สุณีัย ปิงสุทริวงค์, "การยกเว้นและจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล : การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2532), หน้า 110.

ก็ต้องรับผิดชอบความเสียหาย โดยไม่อาจถือเอาประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ได้³⁷ ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกและผู้รับตราส่ง เมื่อปกติสภาพของสินค้า แต่ผู้ประกอบการขนส่งนั้นจะต้องมีเจตนาฉ้อฉล หากไม่มีเจตนาฉ้อฉลแต่เป็นเพราะความหลงลืมพลั้งเผลอก็ไม่อยู่ในข่ายความรับผิดนี้

2.4.1.4 จำนวนความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งไม่อาจอ้างการจำกัดความรับผิดได้ ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบก็ต้องรับผิดชอบเต็มจำนวนความเสียหายที่เรียกร้องนั้น แต่ถ้าผู้ประกอบการขนส่งมีสิทธิอ้างการจำกัดความรับผิดของตนได้แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งก็จะรับผิดเพียงไม่เกิดจำนวนที่กฎหมายกำหนดไว้ เว้นแต่จะได้สละสิทธิ หรือทำสัญญาไว้เป็นประการอื่น โดยตามอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ จะมีเกณฑ์ในการกำหนดจำนวนความรับผิด 2 ประการ คือ

1) ปริมาณสินค้าหรือน้ำหนักสินค้า (Quantity or Weight)

ปริมาณสินค้าหรือน้ำหนักสินค้า เป็นเกณฑ์ที่ใช้กำหนดจำนวนรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทั้งหลาย

³⁷ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 11.

MT Convention กำหนดจำนวนความรับผิดเป็น 2 กรณี³⁸ คือ

(1) กรณีการขนส่งหลายรูปแบบนั้น มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย MTO ต้องรับผิดไม่เกิน (not exceeding) 920 SDR* ต่อสินค้าหนึ่งหีบห่อ หรือหนึ่งหน่วย หรือ 2.75 SDR ต่อน้ำหนักรวมของสินค้าหนึ่งกิโลกรัม แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

(2) กรณีไม่มีการขนส่งทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศรวมอยู่ในเที่ยวการขนส่งด้วย ข้อจำกัดความรับผิดตาม MT Convention สำหรับความเสียหายที่ไม่สามารถกำหนดได้ (non-localized damage) MTO ต้องรับผิดไม่เกิน 8.33 SDR ต่อน้ำหนักรวมของสินค้าที่หายไปหรือที่ได้รับ ความเสียหายหนึ่งกิโลกรัม ในกรณีนี้จะไม่มีการจำกัดต่อหีบห่อ

เมื่อเกิดความเสียหายที่สามารถกำหนดได้ (Localized damage) เช่น เมื่อสามารถกำหนดได้ว่า ความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งรูปแบบใด ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งจะขึ้นอยู่กับขีดข้อจำกัดความรับผิดที่ใช้กับรูปแบบนั้น โดยเฉพาะ ถ้าการนำอนุสัญญา ระหว่างประเทศหรือกฎหมายแห่งชาติมาใช้บังคับจะทำให้ข้อจำกัดความรับผิดสูงกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ

ข้อจำกัดความรับผิดตาม MT Convention เปรียบเทียบกับอนุสัญญาการขนส่งแต่ละรูปแบบได้ดังนี้ :

³⁸ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 18.

*SDR หรือ Special Drawing Right เป็นหน่วยกำหนดค่าเงินที่ IMF (International Monetary Fund) นำ SDR ไปอิงกับเงินสกุลแข็งแกร่ง 5 สกุล เรียกว่า เป็น Basket of Currencies โดยการถ่วงน้ำหนักเงินแต่ละสกุลให้สอดคล้องกับปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่มีการใช้เงินสกุลนั้น ๆ ค่าของ SDR จะได้รับการกำหนดเป็นรายวันโดยการถ่วงน้ำหนักดังนี้ USA \$ 42 % Mark เยอรมัน 19 % Franc ฝรั่งเศส 13 % Yen ญี่ปุ่น 13 % Pound Sterling 13 %

Multimodal Convention จำกัดความรับผิด 920 SDR ต่อหนึ่งหีบห่อ (หรือ 1,150.80 ดอลลาร์สหรัฐ ประมาณ 29920 บาท) หรือ 2.75 SDR ต่อน้ำหนักสินค้าหนึ่ง กิโลกรัม (หรือ 3.44 ดอลลาร์สหรัฐ ประมาณ 90 บาท ต่อหนึ่งกิโลกรัม) แล้วแต่จำนวนใด มากกว่า

Hamburg Rules มาตรา 6 วรรค 1(a)* กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดเท่ากับ (equivalent to) 835 SDR ต่อสินค้าหนึ่งหีบห่อหรือหนึ่งหน่วย (หรือ 1,043.75 ดอลลาร์สหรัฐ ประมาณ 27,130 บาท) หรือ 2.55 SDR ต่อน้ำหนักรวมของสินค้าหนึ่งกิโลกรัม (หรือ 3.13 ดอลลาร์ ประมาณ 82 บาท) แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

Hague Visby Rules จำกัดความรับผิดผู้ขนส่งไม่เกิน 666.67 SDR ต่อหนึ่งหีบห่อ (หรือ 833.34 ดอลลาร์สหรัฐ ประมาณ 21,670 บาท) หรือ 2 SDR ต่อน้ำหนักรวมของสินค้า (หรือประมาณ 2.50 ดอลลาร์สหรัฐ ประมาณ 65 บาท)

Hague Rules กำหนดไว้ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดไม่เกิน 500 ดอลลาร์สหรัฐต่อหีบห่อ

Warsaw Convention กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดไม่เกิน 20 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อน้ำหนักรวมของสินค้าหนึ่งกิโลกรัม

CMR Convention กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกิน 7.40 ดอลลาร์ต่อน้ำหนักรวมของสินค้าหนึ่งกิโลกรัม

*"The Liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher"

Hague Visby Rules จำกัดความรับผิดผู้ขนส่งไม่เกิน 666.67 SDR ต่อหนึ่ง
หีบห่อ (หรือ 833.34 ดอลลาร์สหรัฐ ประมาณ 21,670 บาท) หรือ 2 SDR ต่อน้ำหนักรวม
ของสินค้า (หรือประมาณ 2.50 ดอลลาร์สหรัฐ ประมาณ 65 บาท)

Hague Rules กำหนดไว้ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดไม่เกิน 500 ดอลลาร์สหรัฐต่อหีบห่อ

Warsaw Convention กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดไม่เกิน 20 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อ
น้ำหนักรวมของสินค้าหนึ่งกิโลกรัม

CMR Convention กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดไม่เกิน 7.40 ดอลลาร์ ต่อน้ำหนักรวม
ของสินค้าหนึ่งกิโลกรัม

ข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ จะสูงกว่าใน
แอมเบอร์กรูลส์ 10 % ตาม MT Convention นี้ จะรับประกันว่าผู้ส่งของจะไม่ได้รับการชดใช้
ต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดไว้ ถ้าหากว่าไม่ใช่ความผิดของผู้ส่งเอง ความรับผิดตามอนุสัญญานี้จะ
เป็นพื้นฐานขั้นต่ำ (กล่าวคือจะต่ำกว่านี้ไม่ได้) ไม่ใช่เพดาน³⁹ ในขณะที่อนุสัญญาระหว่าง
ประเทศหลายฉบับมีข้อจำกัดความรับผิดต่อกิโลสูงกว่าที่กำหนดใน MT Convention การจำกัด
ต่อหีบห่อของ MT Convention จะมีผลอย่างมากที่จะก่อให้เกิดการจำกัดจำนวนเงินที่สูง
กว่าอนุสัญญาอื่น ๆ เหล่านี้ ด้วยเหตุ 3 ประการ คือ การเริ่มเข้ามาของตู้สินค้า
(Containers) ซึ่งมีผลในการลดน้ำหนักเฉลี่ยต่อหีบห่อให้ไม่เกิน 50 กิโลกรัม, การเข้ามา

³⁹Kurosh Nasser, "The Multimodal Convention," Journal of
Maritime Law and Commerce, 19 (April 1988): 240.

ของข้อจำกัดต่อหนึ่งกิโลกรัม⁴⁰ และการเข้ามาของการรวมการขนส่งหรือการขนส่งหลายรูปแบบ ผลอันนี้ก็คือว่า ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบจะมีมากกว่าความรับผิดชอบของคู่สัญญาช่วง ดังนั้น จึงสันนิษฐานได้ว่า ผู้ประกอบการ (MTO) จะต้องใช้ความระมัดระวังมากขึ้นเพื่อลดหรือหลีกเลี่ยงความสูญหายหรือเสียหาย

2) ค่าระวาง (Freight)

เดิมค่าระวางเป็นเกณฑ์ที่ใช้ประกอบกับมูลค่า (Value) ของเรือในการกำหนดจำนวนความรับผิดของเจ้าของเรือสำหรับสิทธิเรียกร้องทั้งหมดที่เกิดขึ้นในการเดินเรือ ภายหลังจากมีการนำมาใช้เป็นเกณฑ์กำหนด จำนวนความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญาฉบับของทางทะเล ซึ่งไม่มีกำหนดในแฮกส์รูลส์ และเอกวิสรูลส์ แต่เป็นเกณฑ์ที่ใช้ในอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ, แอมเบอร์กรูลส์ และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็นำมาใช้ด้วย

⁴⁰M. Graham, "The economic and commercial implication of the multimodal convention," Southampton seminar, 12 September 1980, p.F7. อ้างถึงใน The UNCTAD Secretariat, "The Economic and Commercial Implication of The entry into force of the Hamburg rules and the multimodal transport convention," 10 November 1989, p.15 สำหรับหีบห่อที่หนัก 49 กิโลกรัม ข้อจำกัด 2.75 SDR ต่อกิโลกรัมจะคิดเป็นจำนวนเพียง 134.75 SDR ซึ่งจะทำให้ผู้เรียกร้องค่าเสียหายไปใช้การจำกัดต่อหีบห่อ ซึ่งคิดเป็นจำนวน 920 SDR ถ้าความเสียหายสามารถกำหนดได้ว่าเป็นความเสียหายทางบก ความรับผิดก็จะจำกัดอยู่เพียง 49 x 8.33 SDR จำกัด 2.75 SDR ต่อกิโลกรัมจะคิดเป็นจำนวนเพียง 134.75 SDR ซึ่งจะทำให้ผู้เรียกร้องค่าเสียหายไปใช้การจำกัดต่อหีบห่อ ซึ่งคิดเป็นจำนวน 920 SDR ถ้าความเสียหายสามารถกำหนดได้ว่าเป็นความเสียหายทางบก ความรับผิดก็จะจำกัดอยู่เพียง 49 x 8.33 SDR = SDR 408.17 กล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่า เฉพาะแต่หีบห่อที่น้ำหนักเกินกว่า 110 กิโลกรัมเท่านั้น ที่ข้อจำกัดความรับผิดต่อกิโลกรัมจึงจะได้ประโยชน์กว่า.

MT Convention มาตรา 18 วรรค 4 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย เนื่องจากความล่าช้าในการส่งมอบสินค้า เป็นจำนวนจำกัดเพียง 2.5 เท่าของค่าระวางของสินค้าเฉพาะส่วนที่ส่งมอบล่าช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินกว่าค่าระวาง ทั้งหมดที่จะต้องจ่ายตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ

พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 58 วรรค 3 ก็กำหนด จำนวนความรับผิดสำหรับความล่าช้าในการส่งมอบไว้เช่นเดียวกับ MT Convention

2.4.2 หลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายไทย

ระบบการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ในอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ นับได้ว่าเป็นระบบที่ใหม่สำหรับกฎหมายไทย เพราะในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยยังไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง เมื่อเกิดความเสียหายต่อสินค้านั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเต็มจำนวน ซึ่ง ป.พ.พ. บรรพ 3 ว่าด้วยรับขนนั้น จะใช้กับการขนส่งทางถนนและทางอากาศ

ส่วนการขนส่งทางทะเลนั้น ก็เป็นไปตามบทบัญญัติของ พ.ร.บ. การรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ดังนี้ คือ

ก) ในกรณีที่สินค้าสูญหาย หรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยในการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่ากัน ก็ให้ใช้จำนวนนั้นเป็นจำนวนเงินจำกัดความรับผิด

ข) ในกรณีที่มีการส่งมอบสินค้าชกช้า และผู้ขนส่งต้องรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 2 1/2 ของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบช้า แต่รวมกันแล้วไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนส่งของทางทะเล

ค) ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย และการส่งมอบชั่งช้ำ โดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความผิด ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทต่อหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้นแล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

แม้ว่าพระราชบัญญัติจะได้ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในอันที่จะจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ แต่ก็มีอยู่ 4 กรณีดังต่อไปนี้ ซึ่งการจำกัดความรับผิดชอบตามที่พระราชบัญญัติกำหนดไว้จะไม่นำมาใช้บังคับกล่าวคือ

ก. หากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ หรือโดยละเลย หรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชั่งช้ำนั้น อาจเกิดขึ้นได้

ข. ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้ง หรือจัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก ซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น

ค. ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง

ง. ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบ และผู้ขนส่งยอมรับโดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง

ให้สังเกตว่าตามกรณี ข้อ ก. และ ข. นั้น พระราชบัญญัติตัดสิทธิของผู้ขนส่งที่จะจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอันเนื่องมาจากการที่ผู้ขนส่งมีพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้อง แต่ตามข้อ ค. นั้น เป็นเรื่องของการที่ผู้ขนส่ง ไปตกลงกำหนดจำนวนเงิน ที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบให้สูงไปกว่าจำนวน

เงินจำกัดความรับผิดที่พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเลกำหนดไว้ ซึ่งก็ยิ่งแสดงว่าผู้ขนส่งยังมีสิทธิจำกัดความรับผิดอยู่ แต่จำนวนเงินที่จะต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งจะสูงขึ้น ส่วนกรณีตามข้อ ง. นั้น ก็คล้ายคลึงกับข้อ ค. คือ แทนที่จะมีการตกลงกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้สูงกว่าที่พระราชบัญญัติกำหนดไว้โดยชัดแจ้ง แต่เป็นเรื่องที่ดูเหมือนว่ามีการตกลงกันโดยปริยายในระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่ง ว่าผู้ขนส่งจะยอมรับผิดเท่ากับราคาของของที่ขนส่งนั้น

ส่วนการขนส่งทางรถไฟนั้น พ.ร.บ. จัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ว่า การรถไฟจะรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย ต่อสินค้าสัมภาระ ห่อ วัสดุ เฉพาะที่จัดส่งโดยวิธีประกัน โดยมีข้อจำกัดความรับผิดอยู่ว่า หีบห่อหนึ่งเป็นเงินไม่เกิน 100 บาท ถ้าเหมาบรรทุกครั้งคันรถไม่เกิน 400 บาท และถ้าเหมาบรรทุกทั้งคันรถไม่เกิน 1,000 บาท เว้นแต่ ผู้ส่งจะได้แจ้งราคาและสภาพของของและได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มขึ้นแล้ว

ถ้าเป็นการขนส่งสัตว์มีชีวิต แล้วสัตว์ที่บรรทุกส่งไปเป็นอันตรายสูญหายก็มีข้อจำกัดว่า
 ค่าข้างเชือกหนึ่งไม่เกินกว่า 500 บาท
 ไม้ตัวหนึ่งไม่เกินกว่า 100 บาท เป็นต้น

ถ้าเป็นการขนส่งรถหรือล้อเลื่อน ก็จะจำกัดไม่เกินกว่า 500 บาท สำหรับรถยนต์, 250 บาทสำหรับเกวียน, 50 บาทสำหรับรถจักรยานยนต์ การรถไฟจะรับผิดสูงกว่านี้ถ้าผู้ส่งได้แจ้งเป็นหนังสือขณะนำมาส่งมอบว่ามีราคาสูงกว่าอัตราที่กำหนดไว้นี้ พร้อมทั้งเสียค่าประกันพิเศษเพิ่มขึ้นแล้ว

แต่ในทางปฏิบัตินั้น การรถไฟได้วางหลักเกณฑ์พิจารณาชดใช้ค่าเสียหาย และสูญหาย* ไว้ดังนี้

* แผนกลินค่าเสียหายและสูญหาย กองสินค้า การรถไฟแห่งประเทศไทย

1. สินค้าท่วัตถุหรือสินค้าเหมือนกัน เกิดการสูญหายขึ้นในย่านหรือสถานที่ที่มีผู้รับผิดชอบดูแลรักษาเป็นสัดส่วน และจับคนร้ายไม่ได้ แต่ทางสืบสวนของตำรวจและเจ้าหน้าที่ รฟ. สืบได้ความตรงกันว่า พนักงานรถไฟผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องเป็นผู้โจรกรรมเสียเอง หรือสมคบ หรือรู้เห็นเป็นใจกับคนร้าย ถึงแม้จะขาดหลักฐานที่จะดำเนินคดีอาญาได้ กรณีนี้ รฟ. จะชดใช้ให้ 1 ใน 2 ของราคาเรียกร้อง
2. สินค้าท่วัตถุหรือสินค้าเหมือนกันสูญหาย เป็นการกระทำของคนร้ายและจับคนร้ายไม่ได้ แต่ทางสอบสวนเป็นเพราะเจ้าหน้าที่ รฟ. รับผิดชอบ หรือคนยามผู้มีหน้าที่ดูแลรักษาประมาทเลินเล่อขาดความเอาใจใส่ในหน้าที่รับผิดชอบ กรณีนี้ชดใช้ 1 ใน 2 ของราคาเรียกร้อง
3. สินค้าถูกโจรกรรมระหว่างทาง ขณะรถบรรทุกอยู่ในขบวนรถ ชดใช้ 1 ใน 3
4. สินค้าท่วัตถุหรือสินค้าเหมือนกันสูญหาย เกิดจากคนร้ายโจรกรรม และตำรวจจับตัวคนร้ายได้ ต้องรอฟังผลคดี ถ้าศาลพิพากษาว่า จำเลยผิด ให้ศาลบังคับคดีสั่งจำเลยคืนทรัพย์สิน หากไม่มีคืน ให้ชดใช้ราคาแก่เจ้าของสินค้า ถ้าศาลยกฟ้อง รฟ. ชดใช้ 1 ใน 2 หรือ 1 ใน 3 สุดแต่กรณี
5. สิ่งของหน่วยราชการรัฐวิสาหกิจ เสียหายสูญหายชดใช้เต็มราคาแท้จริง
6. สินค้าเกิดการเสียหายสูญหาย เนื่องจากรถบรรทุกตกวาง หากเป็นสินค้าของลูกค้าประจำ รฟ. ชดใช้เต็มราคาเสียหายไปจริง หากเป็นสินค้าของพ่อค้าจร ชดใช้ 1 ใน 2
7. สินค้าสิ่งของแตกเสียหาย เช่น น้ำอัดลม สุรา เบียร์ ฯลฯ ชดใช้ 3 ใน 4 ของราคาต้นทุนที่เรียกร้อง

8. สินค้าเสียหาย เนื่องจากรถบรรทุกชำรุด น้ำฝนรั่วไหลถูกสินค้าเสียหาย ชดใช้ 1 ใน 3 หากเป็นยางพารา (สินค้านโยบาย) ชดใช้เต็มราคาเสียหายแท้จริง

9. สินค้ายางพารา (สินค้านโยบาย) สูญหาย ชดใช้เต็มราคา

10. ในปีงบประมาณ 2531 มีการเรียกร้องค่าเสียหายสูญหาย 140 ราย เป็นเงิน 562,702.30 บาท ชดใช้ 107 ราย เป็นเงิน 310,724.67 บาท

ส่วนสินค้าหรือของโรงงานยาสูบ ซึ่งเดิม รสพ. เป็นผู้ขอรถบรรทุกจาก รฟ. รับผิดชอบจากโรงงานยาสูบทำการตนเอง ปัจจุบันไม่มีรถบรรทุกแล้ว

2.4.3 ผลกระทบของหลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิด ของผู้ประกอบการ
ขนส่งตาม MT Convention ต่อกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง สามารถแสดงตารางเปรียบเทียบได้
ดังนี้

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบหลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ตาม MT Convention กับกฎหมายไทย

หลักเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายไทย	หลักเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ตาม MT Convention
<p>1. การขนส่งทางถนน และทางอากาศ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเต็มจำนวน</p> <p>ส่วนการขนส่งทางทะเล จะจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ สามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากันในกรณีที่สินค้าสูญหาย หรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ส่วนกรณีส่งมอบสินค้าล่าช้า ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพียง 2.5 ของค่าระวางของของที่ส่งมอบล่าช้า แต่รวมกันแล้วไม่เกินค่าระวางทั้งหมด</p> <p>ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย และการส่งมอบล่าช้า โดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความผิด จะจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทต่อหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่ากัน ทั้งนี้ผู้ขนส่งจะ ไม่ได้รับการจำกัดความรับผิด หากปรากฏว่า ความเสียหาย</p>	<p>1. กรณีสามารถกำหนดได้ว่า ความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่ง หลายรูปแบบผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดตามอนุสัญญาหรือกฎหมายภายใน ซึ่งกำหนดขอบเขตความรับผิดไว้สูงกว่า MT Convention หากไม่สามารถกำหนดได้ ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดตาม MT Convention</p> <p>2. สิทธิในการจำกัดความรับผิดจะหมดไป หากปรากฏว่า ความเสียหายเกิดจากเจตนา ความไม่รอบคอบ หรือความไม่เอาใจใส่ของ MTO หรือเกิดจากเจตนาฉ้อฉลในการจัดแจ้งข้อความในเอกสารหรือไม่จัดแจ้งข้อความใดอันเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของของ หรือสภาพภายนอกของสินค้า เพื่อให้ผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกกระทำการโดยเชื่อตามรายการในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ</p> <p>3. กรณีมีข้ออ้างจำกัดความรับผิด ได้มีเกณฑ์กำหนดจำนวนความรับผิด 2 ประการ</p>

ตารางที่ 4 (ต่อ) เปรียบเทียบหลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ตาม MT Convention กับกฎหมายไทย

หลักเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งตามกฎหมายไทย	หลักเกณฑ์จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ตาม MT Convention
<p>เกิดขึ้นจากผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาให้เกิดการเสียหายหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการเสียนั้น อาจเกิดขึ้นได้ หรือผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้ง หรือจัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก ซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น หรือผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดโดยระบุไว้ในใบตราส่ง หรือผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบ และผู้ขนส่งยอมรับโดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง</p>	<p>3.1 กำหนดตามปริมาณสินค้า หรือน้ำหนักสินค้า ที่มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย MTO จะรับผิดไม่เกิน 920 SDR ต่อสินค้าหนึ่งหน่วย หรือหนึ่งหีบห่อ หรือ 2.75 SDR ต่อน้ำหนักรวมสินค้าหนึ่งกิโลกรัม ส่วนกรณีไม่มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย MTO จะรับผิดไม่เกิน 8.33 SDR ต่อน้ำหนักรวมของสินค้าที่ได้รับความเสียหายหนึ่งกิโลกรัม</p> <p>3.2 ค่าระวาง กรณีความเสียหายเกิดขึ้นจากความล่าช้าในการขนส่ง MTO ต้องรับผิด 2.5 เท่าของค่าระวางสินค้า เฉพาะส่วนที่ส่งมอบล่าช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินกว่าค่าระวางทั้งหมด</p>

จากหลักเกณฑ์ของกฎหมายไทยในการจำกัดความรับผิด จะพบว่ามีความหลากหลายมาก ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบไม่สามารถกำหนดจำนวนความรับผิดที่แน่นอนได้ และถ้ามีการเข้าเป็นภาคีสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบแล้ว ประเด็นนี้จะมีผลกระทบต่อไทยมาก ว่าผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบเมื่อชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งแล้ว กรณีที่รู้ว่าความเสียหายเกิดในช่วงการขนส่งรูปแบบใด มาไล่เบี่ยงกับผู้ขนส่งช่วง อาจเรียกได้แค่เพียง 100 บาท, 400 บาท กรณีเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งทางรถไฟ หรือ 10,000 บาทต่อหีบห่อ หรือ 30 บาทต่อกิโลกรัม ถ้าเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งทางทะเล กรณีเช่นนี้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบก็จะขาดทุน แต่ถ้าความเสียหายเกิดในช่วงการขนส่งทางถนน หรือทางอากาศ MTO ก็อาจเรียกคืนได้เต็มจำนวนความเสียหาย

เมื่อพิจารณาหลักการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ เราจะเห็นได้ว่า ผู้ขนส่ง ไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดสำหรับความรับผิดในความสูญหาย เสียหายอันเกิดจากเจตนา ความไม่รอบคอบหรือไม่เอาใจใส่ หรือเจตนาฉ้อฉล ของผู้ขนส่งเอง ซึ่งไม่รวมถึงเจตนา ความไม่รอบคอบ หรือเจตนาฉ้อฉลของลูกจ้างตัวแทนของผู้ขนส่ง ย่อมหมายความว่าผู้ขนส่งมีสิทธิจำกัดความรับผิดของตนสำหรับความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดจากการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่งได้ แต่ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเลของไทยไม่ยอมรับการจำกัดความรับผิดสำหรับความสูญหาย เสียหายอันเกิดจากเจตนา ความไม่รอบคอบ หรือไม่เอาใจใส่ของลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่ง

เมื่อรัฐบาลไทยมีนโยบายที่จะส่งเสริมธุรกิจพาณิชย์นาวี จึงได้พยายามผลักดันให้มีบทบัญญัติกฎหมายเฉพาะรับรองสิทธิของผู้ขนส่ง ในการจำกัดความรับผิดของตน ซึ่งเป็นแนวทางที่ประเทศต่าง ๆ ในยุโรปใช้ในการพัฒนากองพาณิชย์นาวี โดยการช่วยลดภาระความรับผิดของผู้ขนส่งให้น้อยลง แม้จะมีระบบการจำกัดความรับผิดแบบบริษัทแล้วก็ตาม ดังที่ Lord Denning ได้กล่าวไว้ในคดี The Bramley Noore (1964) ว่า การจำกัดความรับผิดนี้ สำคัญไม่ใช่เรื่องความยุติธรรม แต่เป็นเรื่องการกำหนดหลักเกณฑ์ในทางนโยบายสาธารณะ ซึ่งมีความเป็นมาในประวัติศาสตร์ และมีเหตุผลสนับสนุนความชอบธรรมก็คือ

ความเหมาะสมกับสถานการณ์⁴¹

กรณีของไทย การกำหนดค่าความรับผิดเป็นเงินบาทแน่นอนตายตัว ก็จะมีปัญหาได้ เมื่อดำเนินการลดลงตามกาลเวลา ดังนั้น เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาทำนองนี้ ควรหาระบบกลางที่จะ ทำให้ค่าของความรับผิดเปลี่ยนแปลงไปได้อย่างสอดคล้องกับความเป็นจริงมากที่สุด เช่น กำหนดให้มีคณะกรรมการทำหน้าที่กำหนดเป็นระยะ ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับภาวะเงินเฟ้อแต่ละ ช่วงเวลา

สำหรับจำนวนเงินต่อหีบห่อที่ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนด ไว้ 10,000 บาท นั้นเป็นจำนวนที่ต่างกับ จำนวนเงินที่กำหนดในกฎหมายของสหรัฐอเมริกา ซึ่งกำหนดไว้ 500 เหรียญสหรัฐอเมริกา และกฎหมายของญี่ปุ่นซึ่งกำหนดไว้ 100,000 เยน ค่อนข้างมากในขณะนี้ อีกทั้งกฎหมายดังกล่าวของสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่นก็กำหนดขึ้นมานับสิบปี ดังนั้นค่าของเงินย่อมลดลง แม้ผู้ร่างกฎหมายจะเห็นว่าเหมาะสมกับฐานะของผู้ขนส่งไทย แต่ ผู้เขียนไม่เห็นด้วยเพราะระบบการกำหนดค่าระวางก็ดี วิธีการปฏิบัติในการขนส่งก็ดีการซื้อขาย กิติ ล้วนเป็นไปตามหลักการค้าระหว่างประเทศที่ถือปฏิบัติกันเป็นสากล การกำหนดจำนวน ความรับผิดจึงควรจะกำหนดโดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับต่างประเทศในชั้นนี้ด้วย

⁴¹ สันธิ์ ปิงสุทธีวงศ์, "การยกเว้นและจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเล : การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง" (วิทยานิพนธ์ ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2532), หน้า 125.