

## บทที่ 1

### ลักษณะและสาระสำคัญของอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ

เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศได้ขยายตัวสูงขึ้นมาก การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศเป็นวิธีการหนึ่งที่จะทำให้การค้าระหว่างประเทศเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด จึงจำเป็นที่จะต้องได้รับการพัฒนาการให้มีประสิทธิภาพเพียงพอกับความต้องการของการค้าที่เกี่ยวข้อง และความเสมอภาคภายใต้ผลประโยชน์และความจำเป็นเฉพาะด้านของประเทศผู้ขนส่งทุก ๆ ประเทศ ทั้งประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา โดยการกำหนดกฎเกณฑ์ที่แน่นอนเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ทั้งนี้จะต้องไม่กระทบกระเทือนการนำไปบังคับใช้ของอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง กฎเกณฑ์และการควบคุมการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ และสิทธิของแต่ละรัฐที่จะบังคับและควบคุมการประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ จึงได้ถูกกำหนดขึ้นภายใต้หลักการพื้นฐานของผลประโยชน์และกระจายกิจกรรมที่เท่าเทียมกันระหว่างประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศที่กำลังพัฒนา ผลประโยชน์ที่สมมูลระหว่างผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ สิทธิของผู้ส่งของที่จะเลือกระหว่างการบริการขนส่งหลายรูปแบบ หรือการบริการขนส่งแบบแยกส่วน ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบอยู่บนหลักของข้อสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ และการตกลงร่วมกันเกี่ยวกับเงื่อนไขการดำเนินการระหว่างผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ส่งและเจ้าหน้าที่ของรัฐ

อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบดังกล่าว ประกอบด้วย วัตถุประสงค์ หลักการ และสาระสำคัญ ในการกำหนดลักษณะของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ (Mode of transport) ขอบเขตของการบังคับใช้และการมีผลใช้บังคับของอนุสัญญา การนำอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบมาใช้ในลักษณะบังคับ ทั้งกับประเทศที่เป็นภาคี และไม่ได้เป็นภาคี กฎเกณฑ์การควบคุมการขนส่งหลายรูปแบบ การเอกสารในการขนส่งหลายรูปแบบ ตลอดจนสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

## 1.1 วัตถุประสงค์และหลักการ

### 1.1.1 วัตถุประสงค์ อนุสัญญานี้ร่างขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะ

- 1) การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ เป็นวิธีการหนึ่งที่จะอำนวยความสะดวกในการขยายตัวทางการค้าของโลก
- 2) เพื่อกระตุ้นการพัฒนากิจการของการบริการขนส่งหลายรูปแบบที่ราบรื่น ประหยัด และมีประสิทธิภาพเพียงพอกับความต้องการของการค้าที่เกี่ยวข้อง
- 3) เพื่อพัฒนาการที่เป็นระเบียบของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศในผลประโยชน์ของทุก ๆ ประเทศและความจำเป็นที่จะพิจารณาปัญหาเฉพาะของประเทศผู้ขนส่ง
- 4) เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ที่แน่นอนในเรื่องการขนส่งสินค้าโดยสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ รวมทั้ง บทบัญญัติที่เท่าเทียมกันเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ
- 5) ความจำเป็นที่ว่า อนุสัญญานี้จะไม่กระทบกระเทือนการนำไปบังคับใช้ของอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง กฎเกณฑ์และการควบคุมการประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ
- 6) สิทธิของแต่ละรัฐที่จะบังคับและควบคุมผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบและการประกอบการขนส่งหลายรูปแบบในระดับชาติ
- 7) เพื่อให้มีการพิจารณาถึงผลประโยชน์โดยเฉพาะ และปัญหาของประเทศกำลังพัฒนา ตัวอย่างเช่น ในเรื่องการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ในส่วนหนึ่งของการบริการขนส่งหลายรูปแบบของผู้ขนส่งภายในประเทศและผู้ประกอบการ, การประหยัดต้นทุน และการใช้แรงงานท้องถิ่นสูงสุด และการประกันภัย
- 8) เพื่อให้เกิดผลประโยชน์ที่สมดุลระหว่างผู้ประกอบการและผู้ให้บริการการขนส่งหลายรูปแบบ
- 9) เพื่อให้วิธีการทางศุลกากรง่ายขึ้นโดยคำนึงถึงปัญหาของ transit country

### 1.1.2 หลักการพื้นฐาน

- 1) เพื่อกระตุ้นพัฒนาการที่ราบรื่น ประหยัด และมีประสิทธิภาพของการขนส่งหลายรูปแบบในการให้บริการที่เพียงพอแก่ความต้องการของการค้าที่เกี่ยวข้อง
- 2) การปรึกษาหารือเกี่ยวกับระยะเวลา และเงื่อนไขของการบริการจะมีขึ้นทั้งก่อนและหลังการนำเอาเทคโนโลยีใหม่ ๆ มาใช้ในการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ, ผู้ส่ง, องค์กรของผู้ส่งและเจ้าหน้าที่ของรัฐ
- 3) สิทธิของผู้ส่งที่จะเลือกระหว่างการบริการขนส่งหลายรูปแบบ หรือการขนส่งแยกส่วน
- 4) ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบภายใต้อนุสัญญานี้ จะวางอยู่บนหลักข้อสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ

## 1.2 สาระสำคัญ

### 1.2.1 บทบัญญัติทั่วไป

ประกอบด้วยบทนิยาม และขอบเขตการใช้บังคับ คือ

บทนิยาม (มาตรา 1) : เป็นการกำหนดความหมายของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ และบุคคล, สิ่งของ, เอกสาร และนามธรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ เพื่อให้ผู้อ่านเข้าใจอนุสัญญาง่ายขึ้น คำจำกัดความเหล่านี้จะสะท้อนให้เห็นหลักมูลฐานของอนุสัญญา

#### 1.2.1.1 ลักษณะของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ<sup>1</sup>

การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ หมายถึง การขนส่งของโดยมีรูปแบบการขนส่ง (Mode of transport) ที่แตกต่างกันอย่างน้อยสองแบบในสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบฉบับเดียว จากสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับของ ไว้ใน

<sup>1</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 1(1).

ความดูแลในประเทศหนึ่ง ไปยังสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบ ในอีกประเทศหนึ่ง การดำเนินการรับของและส่งมอบของที่กระทำไปตามสัญญาการขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง ดังที่กำหนดไว้ในสัญญานั้น มิให้ถือว่าเป็นการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ดังนั้น การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ จึงมีลักษณะดังนี้

1) การขนส่งของโดยมีรูปแบบการขนส่ง (Mode of transport)

ที่แตกต่างกันอย่างน้อยสองแบบ เช่น การขนส่งของจากต้นทางไปยังจุดหมายปลายทาง โดยรูปแบบการขนส่งทางบก ซึ่งอาจเป็นรถ หรือรถไฟ แล้วไปต่อโดยการขนส่งทางน้ำโดยไปลงเรือที่ท่าเรือ หรือจากการขนส่งทางเรือต่อเครื่องบินแล้วมาทางรถไฟ เพื่อให้ถึงจุดหมายปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง เป็นต้น

2) การขนส่งจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งหมายความว่า เพียงหลักที่ว่ารวมการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบนั้นไม่เพียงพอ แต่จะต้องมีสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบหนึ่งฉบับ(ฉบับเดียว) ที่จะครอบคลุมรูปแบบการขนส่งอย่างน้อยสองรูปแบบ (การขนส่งหลายรูปแบบนั้น จะต้องมีการขนส่งอย่างน้อยสองแบบในสัญญาเดียวกัน) ซึ่งในความเป็นจริงแล้วเป็นไปได้ที่จะครอบคลุมการขนส่งทั้งหมด หากเป็นสัญญาต่างฉบับกัน เช่น มีการทำสัญญาขนส่งทางบกสัญญาหนึ่ง และสัญญารับขนส่งทางทะเลอีกสัญญาหนึ่งแล้ว ก็ไม่อยู่ในความหมายของอนุสัญญานี้ แต่จะเป็นการขนส่งเป็นตอน ๆ (segmented transport)

3) การขนส่งจากสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้รับของไว้ในความดูแลในประเทศหนึ่ง ไปยังสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบ ในอีกประเทศหนึ่ง กล่าวคือต้องเป็นการขนส่งระหว่างประเทศหนึ่งกับอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งอาจเป็นเพียง 2 ประเทศหรือหลาย ๆ ประเทศก็ได้ แต่ไม่ใช่การขนส่งหลายรูปแบบที่เกิดขึ้นภายในประเทศใดประเทศหนึ่งเพียงประเทศเดียว

4) การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ จะไม่รวมถึงการดำเนินการเพื่อรับและส่งมอบของที่ได้กระทำไปตามสัญญาขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง ("pick-up and delivery service"<sup>2</sup>) เช่น ในเรื่องบริการรับและส่งมอบของในการขนส่งทางอากาศจะใช้รถบรรทุก ทั้งในการรับและส่งมอบสิ่งของไปยังสนามบินและจากสนามบิน และขนถ่ายสิ่งของระหว่างสนามบิน ดังนั้น การบริการรับและส่งมอบสิ่งของดังกล่าว ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่จำเป็นของการขนส่งทางอากาศ และถ้าหากพิจารณาตามตัวอักษรแล้ว การบริการขนส่งทางอากาศ ที่ได้ดำเนินการไปในทุกกรณี อาจถือว่าอยู่ภายในขอบเขต ของคำจำกัดความของการขนส่งหลายรูปแบบก็ได้ และก็อาจจะไม่มีการขนส่งรูปแบบเดียวอีกต่อไป เพราะฉะนั้นเพื่อไม่ให้เกิดปัญหานี้ขึ้น ตอนท้ายของมาตรา 1(1) จึงกำหนดว่า "การปฏิบัติ การรับและส่งมอบสิ่งของในการปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งรูปแบบเดียวตามที่กำหนดไว้ตามสัญญานั้นจะ ไม่เป็นการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ"

#### 1.2.1.2 ลักษณะของสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ

สัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ หมายความว่า สัญญาที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับที่จะกระทำหรือจัดให้มีการกระทำการขนส่งหลายรูปแบบ โดยคิดค่าธรรมเนียม

#### 1.2.1.3 ขอบเขตการบังคับใช้และการมีผลบังคับใช้ของอนุสัญญา<sup>3</sup>

1) บทบัญญัติต่าง ๆ ของอนุสัญญานี้จะนำไปปรับใช้กับสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบทุกฉบับที่ทำขึ้นระหว่างประเทศ (รัฐ) 2 ประเทศ โดยประเทศสองประเทศเป็นรัฐ (ประเทศ) ที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบนั้น ได้รับสินค้าไว้ในอารักขา (ความดูแล) หรือเป็นรัฐที่ต้องส่งมอบสินค้าตามสัญญา โดยที่แม้จะมีเพียงประเทศใดประเทศหนึ่งใน 2 ประเทศนั้น เป็นภาคีอนุสัญญา และเป็นเพียงสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง ระหว่างสถานที่ที่รับสินค้า

<sup>2</sup>Wei Jia Ju, " UN Multimodal Transport Convention, " Journal of World Trade Law 15 No. 4 (July : August 1981) : p 286 - 287.

<sup>3</sup>อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 2 , มาตรา 36.

ไว้ในอารักขาตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ หรือสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ  
 ส่งมอบสินค้าตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบก็ตาม (มาตรา 2) ตัวอย่างเช่น ถ้าหากปรากฏว่า  
 สินค้า(สิ่งของ)สูญหาย หรือบุบสลายในระหว่างการขนส่งและการเรียกร้องเกิดขึ้นในรัฐ ซึ่ง  
 เป็นสถานที่ที่รับมอบสินค้าและรัฐนั้น ไม่ได้ร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ ศาล  
 ในรัฐนั้นซึ่งมีการฟ้องร้องจะต้องตัดสินเลือกเอากฎหมายที่บังคับใช้ ถ้าหากว่าศาลตัดสินว่า  
 กฎหมายที่บังคับใช้ก็คือ กฎหมายของรัฐภาคีซึ่งเป็นรัฐที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ได้รับ  
 สินค้าไว้ในอารักขา กรณีดังนั้นก็ จะใช้อนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ( MT  
 Convention)

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติของอนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศก็  
 อาจนำมาปรับใช้ในรัฐที่ไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาก็ได้ ถ้าหากว่าเอกสารการขนส่งหลาย  
 รูปแบบ (MT document) ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8(1)(ก) ได้กล่าวอ้างถึงอนุสัญญา  
 การขนส่งหลายรูปแบบไว้ (กรณีเช่นนี้จำเป็นต้องมีเมื่อที่ถูกบังคับให้ใช้อนุสัญญาการขนส่งหลาย  
 รูปแบบระหว่างประเทศ ตามมาตรา 28(3)<sup>4</sup>) จึงเป็นไปได้ว่า MTO (ผู้ประกอบการขนส่ง  
 หลายรูปแบบระหว่างประเทศ) จะใช้เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบฉบับเดียวกัน โดย  
 ไม่คำนึงถึงรายละเอียดของเส้นทางการขนส่ง ในแต่ละกรณี ๆ ไป เพราะว่าการอ้างถึงจะ  
 ยุ่งยากซับซ้อนที่จะปฏิบัติด้วยเอกสารที่ต่างกัน และข้อจำกัดในการอ้างอิงอนุสัญญาการขนส่ง  
 หลายรูปแบบถึงตำแหน่ง(ตำแหน่งที่รับของไว้ในอารักขาหรือส่งมอบของ) ที่ซึ่งจะปรับใช้ตามที่  
 บัญญัติไว้ในมาตรา 2 ของอนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ เพราะเหตุผลนี้จึงเป็นการสมควร  
 ที่จะคาดหวังว่าจะปรับใช้อนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบในหลาย ๆ กรณี เพราะว่าการ  
 กำหนดเงื่อนไขตามสัญญาโดยสมัครใจ แม้ว่าจะไม่มีการปรับใช้ตามที่บัญญัติในมาตรา 2 เมื่อ  
 ไม่มีการกำหนดเงื่อนไขเช่นนั้น

---

<sup>4</sup>มาตรา 28 (3) " เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบจะบรรจุข้อความว่า การขนส่ง  
 หลายรูปแบบระหว่างประเทศนั้น ให้อยู่ในบังคับของข้อบัญญัติต่าง ๆ ของอนุสัญญานี้ ซึ่งเป็น  
 ข้อบัญญัติที่ทำลายผลของข้อกำหนดใด ๆ ที่บ่งชี้ไปยังบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ ในลักษณะที่ทำให้  
 เสื่อมเสียแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง."

2) อนุสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้น 12 เดือน ภายหลังจากมีรัฐภาคีครบ 30 รัฐที่ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญานี้ (มาตรา 36) ซึ่งในปัจจุบันนี้ (นับถึง 10 เมษายน 2535) (1992) มีรัฐภาคีแล้ว 6 ประเทศ<sup>5</sup> ได้แก่ ซิลี (1982), มาลาวี (1984), เม็กซิโก (1982), ราวันดา (1987), เซเนกัล (1984) และแซมเบีย (1991) และอีก 3 ประเทศที่ลงนามแต่ยังไม่ให้สัตยาบัน คือ โมร็อกโค, นอร์เวย์, เวเนซุเอล่า

เมื่อพิจารณามาตรา 36 นี้ประกอบกับ มาตรา 2 แล้ว จะเห็นได้ว่ากรณีเมืองท่าที่พลุกพล่าน เช่น Latakia, Lagos, Beirut เบรุต, บอมเบย์, สิงคโปร์ ฯลฯ ซึ่งติดต่อกับส่วนใหญ่ของส่วนที่เหลือของโลก เมื่อประเทศที่ตั้งเมืองท่าเหล่านั้น เป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ ประเทศอื่นที่เหลืออยู่ที่ไม่ใช้รัฐภาคีจะถูกรวมอยู่ในขอบข่ายของอนุสัญญานี้ด้วย และตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 36 ว่า อนุสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับ ภายหลังจากที่รัฐบาลของประเทศ 30 ประเทศ ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญานี้ ดังนั้นแม้ว่าจะต้องการเพียง 30 รัฐที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาก็ตาม แต่ขอบข่ายการนำไปบังคับใช้ก็จะกว้างไปกว่า 30 รัฐที่กล่าว

ในส่วนของการนำไปบังคับใช้ของอนุสัญญา ตาม 1) มีข้อสังเกตประการหนึ่งที่น่าจะเป็นผลกระทบที่สำคัญของอนุสัญญานี้ ก็คือ การที่อนุสัญญากำหนดขอบข่ายให้มีผลใช้กับประเทศที่ไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีด้วย หากเอกสารการขนส่งได้กล่าวอ้างถึงบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ตามปกติการกำหนดให้อนุสัญญามีผลใช้บังคับกับประเทศที่ไม่ได้ให้สัตยาบันด้วยนั้นย่อมเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ แต่อนุสัญญาระหว่างประเทศไทยทั่วไปก็จะกำหนดขอบเขตไว้เช่นนี้เสมอ ดังนั้น การปฏิบัติตาม MT Convention ในส่วนนี้จึงจำเป็นต้องกำหนดเป็นกรณี ๆ ไป ว่า จะนำมาใช้บังคับได้หรือไม่ และรวมทั้งจะนำมาใช้บังคับได้เพียงใด

<sup>5</sup>UNCTAD, Multimodal Transport HANDBOOK 4th ed. (Geneva : United Nations, 1992), PP.A-X 1of7 - 3of7.



1.2.1.4 การนำอนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบมาใช้ในลักษณะบังคับ  
(Mandatory Application) (มาตรา 3)

มาตรา 3 วรรค 1 บัญญัติว่า เมื่อได้มีการทำสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบตามมาตรา 2 สัญญานั้นจะอยู่ภายใต้บังคับของ MT Convention บทบัญญัติในอนุสัญญานี้จะนำมาใช้บังคับกับสัญญานั้น และมาตรา 3 วรรค 2 ให้สิทธิผู้ตราส่งที่จะเลือกระหว่างการขนส่งหลายรูปแบบหรือการขนส่งแยกส่วน (segmented transport) กล่าวคือ โดยใช้ผู้รับจัดการขนส่งหรือตัวแทนให้ส่งสินค้าในลักษณะขนส่งหลายรูปแบบ แต่กรณีนี้ผู้รับจัดการขนส่งหรือตัวแทนจะไม่ได้กระทำในฐานะตัวการ ดังเช่นผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ด้วยเหตุนี้ความรับผิดชอบสินค้าของผู้ส่งของของแต่ละช่วงการขนส่ง จึงเป็นของผู้ขนส่งแต่ละช่วงแยกเป็นกรณีไป<sup>6</sup>

เงื่อนไขตามวรรค 1 นั้น เมื่อเราได้เลือกเอาการขนส่งหลายรูปแบบแล้ว และได้มีการทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบเช่นนั้น บทบัญญัติของอนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบจะนำมาใช้บังคับกับสัญญานั้น และมาตรา 28 ได้บัญญัติต่อว่า ข้อกำหนดใด ๆ ให้เป็นโมฆะ และไร้ผลเท่าที่บทบัญญัตินั้น ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยอ้อมก็ตาม, ไม่ถือตามบทบัญญัติต่าง ๆ ของอนุสัญญานี้ ดังนั้น ในกรณีที่มีการโต้เถียงกันก็มีการเสนอว่าอนุสัญญาควรมีลักษณะที่ให้เลือกได้ โดยบทบัญญัติของอนุสัญญาจะถูกปรับใช้ ถ้าเพียงแต่ว่าคุณาคีได้ทำสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ และยังคงตกลงด้วยว่าบทบัญญัติของอนุสัญญาจะนำไปปรับใช้กับสัญญาของตน หรือตามที่ได้แก้ไขในการประชุมครั้งใหม่ว่าจะไม่นำอนุสัญญามาปรับใช้ถ้าหากว่าคุณาคีของสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ ได้ตกลงอย่างชัดเจนว่าจะไม่นำมาปรับใช้ ซึ่งคณะผู้แทนในการประชุมร่างอนุสัญญานี้ก็ได้ชี้ว่าถ้ายอมรับตามข้อเสนอนี้ก็หมายความว่า ความพยายามในทศวรรษที่ผ่านมาได้ไร้ประโยชน์ ถ้าหากว่าคุณสัญญาสามารถทำสัญญาอย่างไรก็ได้ตามเจตนา แล้วจะมีความจำเป็นอะไรที่จะต้องมิอนุสัญญาเช่นนั้น ดังนั้น สุดท้ายข้อเสนอนี้ก็ไม่ได้ตรงกับ (ไม่ลงรอยกับ)

<sup>6</sup>United Nations, Guide - Lines for Maritime Legislation  
2<sup>nd</sup> Edition (Bangkok : ESCAP, 1987), p.210.



ธรรมเนียมประเพณีของอนุสัญญาการขนส่งระหว่างประเทศ เพราะว่าอนุสัญญาการขนส่งเกือบทั้งหมดจะต้องนำมาใช้ในลักษณะบังคับ ไม่ว่าจะเป็น อนุสัญญาออร์ซอ ในการขนส่งทางอากาศ, CIM, CMR ในการขนส่งโดยทางรถไฟ และทางถนน, Hague Rules, Visby Rules หรือ Hamburg Rules ในการขนส่งทางทะเล หรือ ICC Rules ดังนั้น อนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศก็ไม่อยู่ในข้อยกเว้น

#### 1.2.1.5 กฎเกณฑ์และการควบคุมของการขนส่งหลายรูปแบบ<sup>7</sup>

1) อนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ จะไม่กระทบหรือไม่ขัดแย้งกับการนำไปบังคับใช้ของอนุสัญญาระหว่างประเทศอื่นใด หรือกฎหมายภายในประเทศใด ๆ ที่เกี่ยวกับ กฎเกณฑ์หรือการควบคุมการประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ

2) อนุสัญญานี้ จะไม่กระทบถึงสิทธิของแต่ละรัฐที่จะบังคับหรือควบคุมในการประกอบการขนส่งหลายรูปแบบในระดับชาติ หรือผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรวมตลอดถึงสิทธิที่จะใช้มาตรการเกี่ยวกับการปรึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งก่อนการนำเทคโนโลยี และการบริการใหม่ ๆ มาใช้, ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบด้วยกัน, ระหว่างผู้ส่ง องค์กรของผู้ส่งและเจ้าหน้าที่ของรัฐ ตามเงื่อนไขของการบริการ ; ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจการค้าแห่งชาติ การให้อนุญาตประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ; การเข้ามีส่วนร่วมในการขนส่ง ; และมาตรการอื่น ๆ อันเป็นประโยชน์ในทางเศรษฐกิจการค้าแห่งชาติ

3) ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศตนประกอบการอยู่ และตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้

<sup>7</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ มาตรา 4.

## 1.2.2 การเอกสาร (Documentation)

1.2.2.1 ความหมายของเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ตามมาตรา 1(4) (MT document)

เมื่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้าไว้ในความดูแล (อารักขา) ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบมีหน้าที่ต้องออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบให้แก่ผู้ตราส่ง ซึ่งอาจออกเอกสารในลักษณะเปลี่ยนมือได้ หรือห้ามเปลี่ยนมือแล้วแต่ความประสงค์ของผู้ตราส่ง เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ หมายถึง

- 1) เอกสารที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ
- 2) เอกสารที่เป็นหลักฐานของการที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับของไว้ในความดูแลกล่าวคือ เมื่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้าไว้ในความดูแล ก็มีหน้าที่ต้องออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ว่า ตนได้รับของดังที่ระบุในเอกสารนั้นไว้ในความดูแล โดยสินค้านั้น คืออะไร มีจำนวนเท่าไร น้ำหนักรวมเท่าไร ฯลฯ (กำหนดสภาพรายละเอียดของสินค้าตามที่กฎหมายได้บัญญัติไว้) รายละเอียดดังกล่าวจะระบุไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ เพื่อยืนยันให้กับผู้ตราส่ง เมื่อสินค้าถึงปลายทางผู้ประกอบการขนส่งจะได้อ้างต่อผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่งได้ว่า ของมีสภาพเช่นนั้นอยู่แล้ว โดยผู้ประกอบการได้รับสินค้ามาไม่ได้ทำให้เกิดสูญหายหรือบุบสลาย จากการขนส่งแต่ประการใด และ

3) เอกสารที่เป็นหลักฐานการที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับที่จะส่งมอบของตามสัญญานั้น ดังนั้นหากผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบไม่แน่ใจในสภาพของซึ่งบรรจุอยู่ในหีบห่อ เช่น ลักษณะของหีบห่อที่บรรจุของนั้นมีร่องรอยการแตกหัก ซึ่งอาจกระทบกระเทือนของที่บรรจุอยู่ภายในนั้น ก็ต้องจัดแจ้งเป็นข้อสงวนไว้ มิเช่นนั้นก็จะถือว่าของนั้นมีสภาพดี ซึ่งเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่า ผู้ประกอบการขนส่งรับที่จะส่งมอบของในสภาพดี เช่นเดียวกับที่ได้รับมอบมา จนถึงจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้ในเอกสารการขนส่ง

การขนส่งแต่ละระบบก็มีเอกสารต่าง ๆ ไม่เหมือนกันในการรับขนของทางทะเลมีใบตราส่งที่เรียกว่า through bill of lading ซึ่งครอบคลุมการขนส่งที่กระทำโดยผู้ขนส่งหลายราย โดยผู้ขนส่งรายแรกเป็นผู้ออกใบตราส่งให้ผู้ส่ง ส่วนในการขนส่งทางอากาศมีใบตราส่งที่เรียกว่า Air Way Bill ดังนั้น หากการขนส่งหลายรูปแบบมีเอกสารแยกตามระบบการขนส่งแต่ละรูปแบบก็จะไม่สะดวกแก่ผู้ส่งเป็นอย่างมาก ผู้ส่งจึงประสงค์ที่จะมีเอกสารฉบับเดียวที่ทำหน้าที่แบบเดียวกับใบตราส่ง คือ เป็นทั้งใบรับของและเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ครอบคลุมตลอดการขนส่งทุกรูปแบบ เพื่อจัดปัญหาดังกล่าว อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศได้บัญญัติเกี่ยวกับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบขึ้นมา จากบทบัญญัติดังกล่าวแสดงให้เห็นลักษณะของสัญญาและเอกสาร ซึ่งใช้ในการขนส่งหลายรูปแบบ และการที่อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ใช้คำว่า "ใบตราส่ง" ก็คงเนื่องมาจากคำว่า ใบตราส่งนั้น ได้ใช้ในความหมายของการขนส่งเฉพาะแต่ละชนิดแล้ว

### 1.2.3 สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา

อนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศให้สิทธิผู้ตราส่ง ในอันที่จะเลือกระหว่างการขนส่งหลายรูปแบบหรือการขนส่งแยกส่วน<sup>๘</sup> และกำหนดหน้าที่ของผู้ตราส่งที่จะต้องแจ้งรายละเอียดต่าง ๆ ของสินค้า ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ โดยเฉพาะกรณีที่มีการส่งสินค้าอันตรายถือว่าเป็นหน้าที่ที่สำคัญของผู้ตราส่งที่จะต้องแจ้งให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบทราบล่วงหน้าถึงสภาพอันตรายของสินค้านั้น มิฉะนั้นหากผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้ทิ้ง ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ซึ่งสินค้าอันตรายดังกล่าวนี้ เพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้น ผู้ตราส่งจะเรียกร้องค่าเสียหายได้หรือไม่ และขณะเดียวกันหากเกิดความเสียหายใด ๆ จากสินค้าอันตรายที่ผู้ตราส่งได้ปกปิดข้อเท็จจริงไว้แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบย่อมเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ตราส่งได้ กล่าวคือผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบต่อการขนส่งหลายรูปแบบในความเสียหาย ที่เป็นผลจากการขนส่งของเช่นนั้น<sup>๙</sup> และสำหรับ

<sup>๘</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 3(2).

<sup>๙</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 23.

ผู้ส่งของนั้น อนุสัญญาฯ ใช้ถ้อยคำว่า "ผู้ตราส่ง" (Consignor) หมายความว่า บุคคลซึ่งทำสัญญากับผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ โดยทำด้วยตนเองในนามของผู้ตราส่ง หรือแทนผู้ตราส่ง หรือบุคคล ซึ่งมอบของให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ โดยตนเองในนามของผู้ตราส่ง หรือแทนผู้ตราส่ง ในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งต่างจากอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งของทางทะเลที่ใช้คำว่า "ผู้ส่งของ" (Shipper)

ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งจะรับผิดชอบผู้ตราส่งสำหรับความสูญหาย หรือบุบสลายต่อสินค้า ที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้รับของ ไว้ในความดูแลจนกระทั่งได้ส่งมอบของ โดยไม่คำนึงถึงว่า ความสูญหาย จะเกิดขึ้นในรูปแบบการขนส่งรูปแบบไหน และยังรับผิดชอบการล่าช้าในการส่งมอบของด้วยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบเป็นแก่น (หัวใจ) ของอนุสัญญาฯ นี้ ความรับผิดของ MTO เริ่มขึ้นนับแต่เมื่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้รับของ ไว้ในความดูแลของตน และสิ้นสุดเมื่อได้ส่งมอบของนั้น<sup>10</sup> และ เมื่อของอยู่ในความดูแลของลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ หรือตัวแทน หรือบุคคลอื่นใด ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้ใช้บริการของผู้นั้น เพื่อปฏิบัติ (หน้าที่) ตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ก็ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบด้วย<sup>11</sup> ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบนั้น ให้อ้างถึงความรับผิดเพื่อการกระทำ หรือละเว้นการทำการของลูกจ้างหรือตัวแทนของตนที่ได้กระทำไป ในทางการที่จ้างหรือในขอบเขตของการเป็นตัวแทน และเพื่อการกระทำของบุคคลอื่นใดที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้ใช้บริการของผู้นั้น เพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ<sup>12</sup> เช่น กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ประกอบการเรือ (NVO-MTO) ได้ทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับบริษัทเรือ การกระทำทุกอย่างของ

<sup>10</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 14(1).

<sup>11</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 15.

<sup>12</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 15.

บริษัทเดินเรือจะถือเสมือนดังการกระทำของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบเอง เมื่อบริษัทเดินเรือได้กระทำประมาทเลินเล่อ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้า จะส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบผู้ตราส่ง จะปิดความรับผิดชอบดังกล่าวโดยอ้างว่า หากใช้เกิดจากการกระทำของตนหาได้ไม่ เพราะอนุสัญญานี้กำหนดอย่างชัดเจนว่า ให้ถือเสมือนว่าการกระทำของบุคคลดังกล่าว (ลูกจ้าง ตัวแทน ผู้รับจ้าง) เป็นการกระทำของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบเอง

หลักความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบเกิดขึ้น เมื่อปรากฏความเสียหาย ความเสียหายของสินค้า และความล่าช้าในการส่งมอบสินค้า ในกรณีที่ข้ออยู่ในช่วงการขนส่งหรือถือว่าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดไว้ก่อน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า ตน ตัวแทน หรือลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการในการปฏิบัติการให้เป็นไปตามสัญญา ได้ใช้มาตรการอันสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุการณ์และผลของเหตุการณ์นั้น<sup>13</sup> (ได้กระทำการทุกอย่างที่ควรจะทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้น)

มูลฐานความรับผิดตามอนุสัญญานี้เป็นไปตามหลักข้อสันนิษฐานความผิด หรือประมาทเลินเล่อ (presumption of fault or neglect) เป็นข้อสันนิษฐานว่าลูกหนี้ได้กระทำผิด กล่าวคือ ความรับผิดของลูกหนี้ (ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบในที่นี้) เกิดขึ้นโดยกฎหมายได้กำหนดข้อสันนิษฐานไว้ว่ากรณีนั้น ๆ เป็นความผิดของลูกหนี้ซึ่งลูกหนี้จะต้องรับผิด

กรณีการบอกกล่าวแจ้งความเสียหาย บอบสลาย สูญหายของของนี้เป็นเรื่องที่สำคัญยิ่ง เพราะว่า หากความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับผิดชอบ ผู้ตราส่งจะต้องบอกกล่าวเป็นหนังสือถึงความเสียหายที่ปรากฏให้เห็น ต่อผู้ประกอบการขนส่งภายใน 1 วัน ทำการหลังจากที่ส่งมอบ หรือ ควรส่งมอบ และสำหรับความเสียหาย ที่

<sup>13</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 16.

ไม่อาจมองเห็นได้จากภายนอก (ไม่ปรากฏให้เห็น หรือ ซ่อนอยู่) ก็ต้องทำเป็นหนังสือบอกกล่าว ภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ย่อมถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่า ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับสินค้าครบถ้วนแล้ว ผู้รับตราส่งได้รับสินค้าเรียบร้อยทุกประการ<sup>14</sup> ในเรื่องหลักฐานเบื้องต้นนี้ ผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง ก็ตามจะต้องทำหนังสือบอกกล่าวผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ถึงการเรียกร้องความเสียหายภายใน 6 เดือน มิฉะนั้นจะฟ้องร้องไม่ได้ แม้จะอยู่ภายในอายุความ 2 ปีก็ตาม

อายุความในการฟ้องคดีต่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบมีกำหนด 2 ปี (ทั้งการดำเนินคดีต่อศาล และอนุญาโตตุลาการ) นับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้ส่งมอบหรือควรส่งมอบของไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วน<sup>15</sup>

การบอกกล่าวแจ้งความเสียหาย บุกสลาย สูญหายของสินค้านี้ นอกจากจะมีผลเป็นการตัดอำนาจฟ้องว่า ชาดอายุความแล้ว ก็ยังเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่า ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งครบถ้วนแล้ว หรือย่อมถือว่าได้รับสินค้าเรียบร้อยทุกประการ

ข้อจำกัดความรับผิด อนุสัญญานี้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับผิดต่อผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง ในจำนวนไม่เกิน 920 หน่วยทางบัญชี (920 SDR) ต่อหีบห่อ หรือต่อหน่วยการบรรจุทุกอย่างอื่น หรือ 2.75 หน่วยทางบัญชี ต่อกิโลกรัม ของน้ำหนักรวมของสินค้าที่สูญหาย บุกสลาย แล้วแต่จำนวนไหนจะสูงกว่ากัน<sup>16</sup> และ ความรับผิดต่อความเสียหายจากการส่งมอบสินค้าล่าช้า ให้จำกัดความรับผิดได้เท่ากับสองเท่าครึ่งของค่าระวางที่ต้องชำระของของที่ขนส่ง แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนค่าระวางทั้งหมดที่ต้องชำระตามบังคับของสัญญาขนส่ง

<sup>14</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 24.

<sup>15</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 25.

<sup>16</sup> อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ มาตรา 18(1), (4).

หลายรูปแบบ ทั้งนี้หากความสูญหาย หรือบอบสลายของสินค้า ได้เกิดขึ้นในช่วงใดของการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งมีอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในบังคับอยู่ และได้มีข้อจำกัดความรับผิดชอบที่สูงกว่าข้อจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้ ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ต้องเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในที่บังคับในช่วงนั้น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ที่ได้มีการยอมรับให้มีขึ้นในการประชุมสหประชาชาติในเรื่อง การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ณ เมืองเจนีวา สวิสเซอร์แลนด์ เมื่อเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1980 โดยผู้เข้าร่วมประชุม 84 ประเทศ เป็นประเทศกำลังพัฒนา 51 ประเทศ อนุสัญญานี้มีเจตนาที่จะสร้างมาตรการที่เป็นเอกภาพในการขนส่งหลายรูปแบบ โดยมีรากฐานจากร่างอนุสัญญา TCM (transport combined Transport), เอ็ก-วิสบีรูลส์ ภายใต้หลักการพื้นฐานของผลประโยชน์และการกระจายกิจกรรมที่เท่าเทียมกันระหว่างประเทศที่พัฒนาแล้ว และประเทศที่กำลังพัฒนา ผลประโยชน์ที่สมดุลระหว่างผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ อนุสัญญานี้ จึงประกอบด้วยสาระสำคัญในการกำหนดลักษณะของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศว่า ต้องมีรูปแบบการขนส่ง (Mode of transport) ที่แตกต่างกันอย่างน้อยสองแบบในสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบฉบับเดียว จากสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบรับของไว้ในความดูแลในประเทศหนึ่ง ไปยังสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบในอีกประเทศหนึ่ง และการดำเนินการเพื่อรับของและส่งมอบของที่ได้กระทำไปตามสัญญาขนส่งรูปแบบหนึ่งดังที่กำหนดไว้ในสัญญานั้น มิให้ถือว่าเป็นการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ คือ จะไม่นับการขนส่งสินค้าทางอากาศแท้ ๆ ที่มีการเคลื่อนทางภาคพื้นดิน ไปยังสนามบินและออกจากสนามบินร่วมอยู่ด้วย และมีขอบเขตการบังคับใช้ อนุสัญญานี้ว่าจะนำอนุสัญญานี้ไปปรับใช้กับสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบทุกฉบับ ที่ทำขึ้นระหว่างรัฐ 2 รัฐ โดยเป็นรัฐผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบนั้น ได้รับสินค้าไว้ในความดูแล หรือเป็นรัฐที่ต้องส่งมอบสินค้าตามสัญญา โดยที่แม้จะมีเพียงรัฐใดรัฐหนึ่งใน 2 รัฐนั้น เป็นภาคี อนุสัญญานี้ก็ตาม เป็นการนำอนุสัญญามาใช้บังคับกับสัญญาทั้งกับประเทศที่เป็นภาคีและไม่ได้เป็นภาคี การที่อนุสัญญานี้บัญญัติไว้เช่นนี้ อาจก่อให้เกิดปัญหาพิจารณาคดีของศาลไทยได้ว่า เมื่อคดีที่เกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบมาสู่ศาล และคู่กรณีได้อ้างเอาบทบัญญัติของ MT

Convention ขึ้นมาบังคับใช้ กรณีเช่นนี้ ศาลไทยจะพิจารณาคดี และบังคับกับคู่สัญญาตาม MT Convention ได้หรือไม่ และจะใช้บังคับได้แค่ไหนเพียงไร ซึ่งตามปกติศาลจะไม่บังคับตามอนุสัญญาที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบัน และหากเป็นกรณีที่กฎหมายภายในของไทยขัดกับ MT Convention ก็จะทำให้เกิดปัญหา Conflict of Law ดังนั้น หาก MT Convention จะเกิดประโยชน์มากกว่าผลกระทบทั้งในทางเศรษฐกิจ สังคม และกฎหมาย และจะเข้าร่วมเป็นภาคีต่อไปแล้ว ไทยก็จำเป็นที่จะต้องมีการออกกฎหมายเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตาม MT Convention

นอกจากนี้ MT Convention ยังให้สิทธิผู้ตราส่งที่จะเลือกระหว่างการขนส่งหลายรูปแบบ หรือการขนส่งแยกส่วน (Segmented transport) ซึ่งในการขนส่งแยกส่วนนี้ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อสินค้าแต่ละช่วงการขนส่ง จะเป็นของผู้ขนส่งแต่ละช่วงแยกเป็นกรณีไป ส่วนการขนส่งหลายรูปแบบนั้น ผู้ประกอบการขนส่งจะมีความรับผิดชอบเต็มสำหรับสินค้า ทำให้กระบวนการเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับผู้ส่งง่ายขึ้น เพราะผู้ส่งสามารถเรียกให้ผู้ประกอบการขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะความเสียหายจะเกิดในช่วงการขนส่งรูปแบบใด ผู้ประกอบการขนส่งก็ต้องเป็นผู้รับผิดชอบตลอดเส้นทางการขนส่ง เมื่อของอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ กฎเกณฑ์การควบคุมการขนส่งหลายรูปแบบตามอนุสัญญานี้ จะไม่กระทบหรือขัดแย้งกับการนำไปบังคับใช้ของอนุสัญญาระหว่างประเทศอื่นใด หรือกฎหมายภายในประเทศใด ๆ ที่เกี่ยวกับกฎเกณฑ์ หรือการควบคุมการประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ และไม่กระทบถึงสิทธิของแต่ละรัฐที่จะบังคับหรือควบคุมในการประกอบการขนส่งหลายรูปแบบในระดับชาติ กล่าวคือ กฎหมายภายในของประเทศวางหลักเกณฑ์ เรื่องการประกอบการขนส่ง หรือผู้ประกอบการขนส่ง ไว้อย่างไรก็ให้เป็นไปตามนั้นด้วย โดยผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศที่ตนประกอบการอยู่ และตามทบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ด้วย และเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบนั้น จะเป็นหลักฐานแห่งสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ เป็นหลักฐานที่ผู้ประกอบการขนส่งรับของ ไว้ในความดูแล และรับที่จะส่งมอบของตามสัญญานั้น จะครอบคลุมการขนส่งทุกรูปแบบ ทุกช่วงอยู่ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเพียงฉบับเดียว เป็นการลดภาระในเรื่องเอกสารที่ไม่ต้องมีมากมายหลายฉบับ



ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า ผลทางกฎหมายที่เกิดขึ้นภายหลังจากการมีผลใช้บังคับของ MT Convention จะปรับปรุงระบบความรับผิดที่หลากหลาย เพื่อบังคับใช้กับการรวมการขนส่งให้กระชับยิ่งขึ้น

ผลในทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นภายหลังจากการที่มีผลใช้บังคับของ MT Convention จะถูกจำกัดผลในทางพาณิชย์(การค้า) ที่เกิดขึ้นภายหลังจากการเข้ามีผลการใช้บังคับของ MT Convention จะได้รับการรับรองโดยทางปฏิบัติทางการค้าในปัจจุบันหลายประการ

การเข้ามีผลใช้บังคับของอนุสัญญานี้ จะก่อให้เกิดผลในการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งดีกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับระบบในปัจจุบันและอุตสาหกรรมการขนส่งจะได้รับการปรับปรุงสู่ระบบใหม่ด้วยความยุ่งยากเพียงเล็กน้อยเท่านั้น

อนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบนี้ ยังประกอบด้วยสาระสำคัญในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของคู่สัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ โดยเฉพาะในส่วนของ 3 ของอนุสัญญา ซึ่งเป็นเรื่องความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นหัวใจของอนุสัญญานี้ การวิเคราะห์ถึงผลกระทบของอนุสัญญาที่มีต่อประเทศไทยในการที่จะเข้าเป็นภาคี จึงจำเป็นที่จะต้องศึกษาถึงผลในทางเศรษฐกิจการค้า และทางกฎหมายของการมีผลใช้บังคับของอนุสัญญากับเศรษฐกิจการพาณิชย์และกฎหมายของไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง, ผู้ตราส่ง, ผู้รับตราส่ง, เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ, อายุความและเขตอำนาจศาลด้วยว่า บทบัญญัติต่าง ๆ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีรายละเอียดอย่างไร ซึ่งจะได้กล่าวถึงรายละเอียดในบทต่อไป