

## บทสรุป

วิวัฒนาการของการขนส่งด้วยตู้สินค้าทำให้เกิดการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าซึ่งเดิมมุ่งไปที่รูปแบบของการขนส่งใดรูปแบบหนึ่ง โดยเฉพาะ ไปสู่การใช้ประโยชน์รูปแบบการขนส่งที่มีอยู่ทั้งหมดไม่ว่าเป็นการขนส่งทางทะเล ทางบก หรือทางอากาศ เป็นการผสมผสานรูปแบบการขนส่ง เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งให้เกิดหลักการใช้ประสิทธิภาพสูงสุดของการขนส่งแต่ละรูปแบบคือ การขนส่งทางทะเลสามารถขนส่งสินค้าในปริมาณมากกว่ารูปแบบอื่นและอัตราค่าขนส่งที่ต่ำที่สุด ในขณะที่การขนส่งทางอากาศสามารถขนส่งสินค้าได้รวดเร็วที่สุด สำหรับการขนส่งทางบกสามารถให้บริการส่งและรับสินค้า ณ สถานที่ของผู้ส่งหรือผู้ที่กำหนดได้ไม่ว่าสถานที่นั้นจะตั้ง ณ ที่ใด ด้วยเหตุนี้ระบบการขนส่งในปัจจุบันจึงเข้ามาสู่ยุคการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่องนับจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทาง โดยใช้รูปแบบการขนส่งประสมมากกว่าหนึ่งรูปแบบและมีผู้รับผิดชอบต่อการขนส่งเพียงคนเดียวคือ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

การขนส่งหลายรูปแบบจึงเป็นการขนส่งที่มีผู้ขนส่งทางทะเล หรือทางอากาศ หรือทางบก เข้าทำการขนส่งสินค้านั้น ตามกฎหมายระหว่างประเทศที่วิเคราะห์ในบทที่ 3 พบว่าแต่ละรูปแบบของการขนส่งจะมีกฎหมายที่ใช้เฉพาะ กล่าวคือ การขนส่งทางทะเลยอมตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎแห่งกรุงเฮก การขนส่งทางอากาศยอมตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ และการขนส่งทางบกแยกพิจารณาเป็น 2 กรณี คือการขนส่งทางรถยนต์ยอมตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา CMR และหากเป็นการขนส่งทางรถไฟยอมตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา CIM

แต่ละกฎหมายดังกล่าวได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของไว้แตกต่างกันในเรื่องเกี่ยวกับภาระการพิสูจน์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด และอายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง ทำให้เกิดปัญหาว่าความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายของการขนส่งรูปแบบใด ดังนั้นจึงมีการเสนอระบบความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของ โดยมีแนวคิดแยกเป็น 3 ระบบ คือ ระบบเครือข่าย (Network system) ระบบเอกภาพ (Uniform system) และระบบยืดหยุ่น (Flexible system)

ด้วยเหตุที่ปราศจากกฎเกณฑ์ที่บังคับได้โดยตรงต่อระบบการขนส่งหลายรูปแบบ จึงเกิดความพยายามในการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อรองรับระบบการขนส่งหลายรูปแบบ คือ กฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบของหอการค้าระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298 และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 ของสหประชาชาติ ปัจจุบันกฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบของหอการค้าระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298 ได้มีการใช้บังคับต่อเมื่อคู่สัญญาได้ตกลงให้นำมาใช้บังคับ โดยกำหนดเงื่อนไขของกฎเกณฑ์ดังกล่าวไว้ด้านหลังของเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ หรือกำหนดให้นำกฎเกณฑ์ดังกล่าวนี้มาใช้บังคับ สำหรับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 ยังไม่มีผลใช้บังคับเพราะยังไม่มีประเทศภาคีลงนามให้สัตยาบันครบ 30 ประเทศ ดังนั้นปัจจุบันหากกล่าวถึงกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งหลายรูปแบบโดยตรงแล้วย่อมหมายถึงกฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบของหอการค้าระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298 ที่มีให้นำมาใช้บังคับได้ต่อเมื่อมีการตกลงของคู่สัญญา

ตามกฎหมายต่างประเทศจึงพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของเป็นไปตามกฎเกณฑ์ที่บังคับแต่ละช่วงการขนส่ง กล่าวคือ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นตลอดช่วงการขนส่งหลายรูปแบบ นับแต่ได้รับสินค้าจากผู้ส่งของและส่งมอบสินค้าแก่ผู้ส่งของหรือผู้รับสินค้า กฎเกณฑ์ที่นำมาบังคับต่อความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของเป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับในช่วงการขนส่งที่สินค้าได้รับความเสียหายในช่วงนั้น

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ส่งของ ตามกฎหมายต่างประเทศถือหลักความผูกพันตามสัญญา (Privity of Contract) โดยเคร่งครัด ดังนั้นเมื่อผู้ขนส่งช่วงไม่ใช่คู่สัญญาตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ส่งของ ผู้ขนส่งช่วงจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ อย่างไรก็ตามเมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ขนส่งสินค้าและส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งช่วงย่อมทำให้ผู้ขนส่งช่วงมีหน้าที่ดูแลรักษาสินค้าตามสมควรในฐานะของผู้รับฝากทรัพย์สิน หากผู้ขนส่งช่วงได้ทำให้สินค้าเสียหายโดยฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าวนี้ ผู้ขนส่งช่วงต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ นอกจากนี้หากปรากฏว่าผู้ขนส่งช่วงเป็นผู้ทำละเมิดต่อสินค้าของผู้ส่งของ ๆ ย่อมฟ้องผู้ขนส่งช่วงให้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนได้

ในประเด็นความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน ตามกฎหมายต่างประเทศถือว่าผู้ขนส่งช่วงต้องรับผิดชอบผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบตามสัญญาขนส่งช่วง เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ส่งของแล้ว และปรากฏว่าผู้ขนส่งช่วงคนใดเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ขนส่งช่วงคนนั้นย่อมเป็นผู้ทำผิดสัญญาขนส่งช่วง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบในฐานะเป็นผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งช่วงย่อมใช้สิทธิตามสัญญาขนส่งช่วง เรียกร้องต่อผู้ขนส่งช่วงชดใช้ค่าเสียหายตามจำนวนที่ตนได้จ่ายให้แก่ผู้ส่งของได้

สำหรับประเทศไทยก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (พรบ.) จะมีผลใช้บังคับ ศาลได้ปรับใช้ ปพพ. เรื่องรับขน ต่อการพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในการขนส่งทางทะเล การขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ และการขนส่งหลายรูปแบบ โดยถือว่าการขนส่งหลายรูปแบบเป็นการขนส่ง โดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามมาตรา 618 ปพพ. ดังนั้นผู้ขนส่งทุกคนในระบบการขนส่งหลายรูปแบบจึงต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ ในฐานะเป็นลูกหนี้ร่วมในกรณีที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า นอกจากนั้นศาลไม่ได้พิจารณาว่าผู้ขนส่งคนใดเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้ากล่าวคือผู้ขนส่งทุกคนต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบชักช้า ที่มีได้เกิดขึ้นในการขนส่งของตน ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเช่นนี้ทำให้ไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่งช่วงที่ไม่มีส่วนร่วมในการก่อให้เกิดความเสียหายของสินค้าแต่อย่างใด เมื่อผู้ขนส่งช่วงไม่มีความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งช่วง ผู้ขนส่งช่วงก็ไม่ควรรับผิดชอบต่อใครอีกต่อไป

เมื่อ พรบ. มีผลบังคับ ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบหาได้ยุติลงไม่ ทั้งนี้เพราะความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบตกอยู่ภายใต้ พรบ. เฉพาะช่วงการขนส่งทางทะเลเท่านั้น แต่ช่วงการขนส่งที่เกิดขึ้นก่อนและหลังการขนส่งทางทะเล พรบ. นี้จะไม่นำมาบังคับ ดังนั้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในช่วงนั้นจะนำกฎเกณฑ์ใดมาใช้บังคับ หากนำหลักเกณฑ์ของ ปพพ. เรื่องรับขน มาบังคับต่อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ ผลย่อมเป็นไปตามที่ได้วิเคราะห์ในตอนต้น คือ ผู้ขนส่งทุกคนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ ในฐานะลูกหนี้ร่วม และไม่มีประเด็นว่าความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบชักช้าเกิดขึ้นในช่วงของการขนส่งคนใด

ตามที่ ได้วิเคราะห์ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ จะเห็นว่าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ โดยความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของย่อมเป็นไปตาม พรบ. เริ่มนับแต่ได้รับสินค้ามาอยู่ในความดูแล ณ ท่าเรือต้นทางเพื่อดำเนินการบรรทุกสินค้าลงเรือ และสิ้นสุดความรับผิดชอบตาม พรบ. เมื่อมีการส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง แต่ช่วงเวลาก่อนและหลังการขนส่งทางทะเล ความรับผิดชอบผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของอาจต้องนำ ปพพ. เรื่องรับขนมาใช้บังคับ แต่ด้วยเหตุที่ระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของตาม พรบ. และ ปพพ. เรื่องรับขน มีความแตกต่างโดยสิ้นเชิง ทำให้เกิดประเด็นความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน ในกรณีที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่งของ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะมาไล่เบี้ยต่อผู้ขนส่งช่วงโดยยึดหลักเกณฑ์ของกฎหมายใด พรบ. หรือ ปพพ. เรื่องรับขน นอกจากนั้นตามที่ ได้วิเคราะห์แล้วเห็นว่าผู้ส่งของเป็นบุคคลภายนอกสัญญาขนส่งช่วง ผู้ส่งของย่อมไม่อาจฟ้องผู้ขนส่งช่วงให้รับผิดชอบ ผู้ส่งของฟ้องให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบรับผิดชอบได้ตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ แต่ด้วยผลของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของที่บังคับตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบตามหลักเกณฑ์ ปพพ. เรื่องรับขนทำให้ผู้ส่งของสามารถฟ้องผู้ขนส่งช่วงทุกคนได้โดยไม่คำนึงถึงประเด็นว่าผู้ขนส่งนั้นจะเป็นผู้ทำให้เกิดความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบชักช้า

#### ข้อเสนอแนะ

1. การปรับใช้กฎหมายนอกจากต้องคำนึงถึงการคุ้มครองผู้สุจริตแล้ว ยังต้องปรับใช้กฎหมายเพื่อให้ธุรกิจการค้าดำเนินไปได้ ด้วยเหตุนี้การพิจารณาประเด็นความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ จึงควรพิจารณาถึงลักษณะและวิธีการขนส่งที่เกิดขึ้นในระบบการขนส่งหลายรูปแบบ อันถือว่าเป็นวิถีทางการค้าอย่างหนึ่ง ตามผลการศึกษาเห็นว่าระบบการขนส่งหลายรูปแบบเป็นระบบการขนส่งที่ใช้รูปแบบการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ ดังนั้นจึงไม่ควรถือว่าสัญญาขนส่งหลายรูปแบบเป็นการขนส่งโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตาม ปพพ. เรื่องรับขน มิฉะนั้นจะดูเสมือนว่ากำลังนำหลัก ปพพ. เรื่องรับขน ที่มีเจตนารมณ์ใช้บังคับต่อการขนส่งเพียงรูปแบบเดียว และเป็นการขนส่งภายในประเทศปรับใช้กับระบบการขนส่งระหว่างประเทศที่มีการใช้รูปแบบการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ จึงเป็นการใช้กฎหมายที่ไม่ตรงตามเจตนารมณ์

ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าควรพิจารณาสัญญาขนส่งหลายรูปแบบเป็นสัญญาอนุกรม 3 ที่คู่สัญญาได้กำหนดสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบไว้ชัดเจนขณะเริ่มทำสัญญา โดยมีการกำหนดไว้ตามเงื่อนไขในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ การพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบจึงควรเคารพต่อความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนาของคู่สัญญา โดยถือว่าข้อตกลงของคู่สัญญา ย่อมเป็นเสมือนกฎหมายที่ระหว่างคู่สัญญานั้นหากว่าข้อตกลงดังกล่าวไม่ขัดต่อกฎหมายว่าด้วยความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ความรับผิดชอบของคู่สัญญาจึงย่อมเป็นไปตามข้อตกลงนั้น เมื่อผู้ขนส่งช่วงทางอื่น เป็นคู่สัญญากับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบตามสัญญาขนส่งช่วง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงจึงย่อมเป็นไปตามสัญญาขนส่งช่วง และเมื่อผู้ส่งของเป็นบุคคลภายนอกสัญญาขนส่งช่วง ผู้ส่งของย่อมไม่อาจฟ้องให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบโดยตรงได้ เพราะสัญญาขนส่งหลายรูปแบบมิใช่สัญญาที่ผู้ส่งของตั้งผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็นตัวแทนของตนเข้าทำสัญญาขนส่งช่วง และสัญญาขนส่งช่วงระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ขนส่งช่วง มิใช่สัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกที่ผู้ส่งของจะแสดงเจตนาเข้ารับประโยชน์ตามสัญญาและฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบโดยตรงต่อตน ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าผู้ส่งของจึงฟ้องผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเท่านั้นให้รับผิดชอบตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ชัดใช้ความเสียหายแก่ผู้ส่งของแล้ว ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมฟ้องให้ผู้ขนส่งช่วงที่เป็นผู้ทำให้เกิดความเสียหายรับผิดชอบโดยตรงต่อตนตามสัญญาขนส่งช่วง ได้ต่อไป

เมื่อปรากฏว่าเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบได้มีข้อกำหนดให้ใช้กฎหมายของประเทศใด หรือใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศใด ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับคู่สัญญา บังคับต่อผลของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ข้อตกลงเช่นนี้ควรจะได้รับพิจารณา แทนที่จะถือหลักว่า "เมื่อมูลคดีเกิดขึ้นที่ประเทศไทย ย่อมต้องนำกฎหมายไทยมาใช้บังคับ" ด้วยความเคารพอย่างยิ่ง ผู้เขียนเห็นว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้แท้จริงแล้วเป็นหลักเกณฑ์ของกฎหมายวิธีสบัญญัติที่กำหนดว่า มูลคดีเกิดขึ้นที่ใด ศาลซึ่งตั้งอยู่ในเขตนั้นมีอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าว ประเด็นการจะใช้กฎหมายใดบังคับต่อผลของสัญญาเป็นการพิจารณาของกฎหมายสารบัญญัตินั้นคือพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 โดยเฉพาะมาตรา 13 ได้ยอมรับหลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนาของคู่สัญญา หากกฎหมายของประเทศที่คู่สัญญาดตกลงให้นำมาบังคับต่อผลของสัญญา ไม่ขัดต่อกฎหมายว่าด้วยความสงบเรียบร้อย

หรือศีลธรรมอันดี การพิจารณาผลของสัญญาจึงต้องนำกฎหมายของประเทศที่คู่สัญญาดกลงมาใช้ บังคับ ด้วยเหตุที่สัญญาขนส่งหลายรูปแบบเป็นสัญญาที่มีองค์ประกอบต่างชาติ จึงถือว่ามีประเด็นการ ชัดกันแห่งกฎหมาย การพิจารณาว่าจะนำกฎหมายใดมาใช้บังคับจึงต้องพิจารณาพระราชบัญญัติว่าด้วย การชัดเจนแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 มาพิจารณาด้วย ยิ่งกว่านั้นหากอ้างว่ามูลคดีเกิดขึ้น ในประเทศไทยย่อมใช้กฎหมายไทย เมื่อพระราชบัญญัติว่าด้วยการชัดเจนแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 เป็นกฎหมายไทยฉบับหนึ่ง เหตุใดจึงไม่ได้หยิบยกหลักเกณฑ์ของกฎหมายนั้นมาพิจารณา

2. แม้ว่า พรบ. จะเป็นกฎหมายที่บังคับเฉพาะช่วงการขนส่งทางทะเลและระหว่างประเทศ เท่านั้น แต่ปัจจุบันระบบการขนส่งหลายรูปแบบได้มีการนำมาใช้มากขึ้น การขนส่งทางทะเลจึงจำ ต้องอาศัยรูปแบบการขนส่งทางอื่นสนับสนุนเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ในด้านบริการมากยิ่งขึ้น เมื่อ พรบ. นี้มุ่งหมายให้บังคับเฉพาะช่วงการขนส่งทางทะเล โดยไม่นำมาบังคับต่อการขนส่งทางอื่น (มาตรา 6 พรบ.) ทำให้เกิดปัญหาเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงอื่น และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทางทะเล ในกรณีที่ผู้ขนส่งทางทะเลได้ดำเนินการขนส่งสินค้าในช่วงที่มีเกี่ยวข้องกับขนส่งทาง ทะเลอยู่ด้วย กรณีดังกล่าวนี้ความรับผิดชอบจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ใด

พรบ. นี้เมื่อมุ่งหมายที่จะกำหนดความสัมพันธ์ของคู่กรณีในการขนส่งทางทะเลให้ ชัดเจนขึ้น เมื่อธุรกิจการขนส่งทางทะเลได้มีการขยายบริการให้แก่ผู้ใช้บริการโดยนำรูปแบบการ ขนส่งทางอื่นประสมกับการขนส่งทางทะเล พรบ. นี้จึงควรคำนึงถึงลักษณะของการขนส่งดังกล่าว ด้วย โดยอาจมีบทบัญญัติเพิ่มเติมใน พรบ. นี้ส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทาง ทะเลรวมอยู่ด้วย เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทุกช่วงให้แน่ชัดว่า หากเป็นการ ขนส่งทางทะเลตามขอบเขตที่วิเคราะห์แล้วนั้น ความรับผิดชอบย่อมเป็นไป พรบ. ตามที่ได้กำหนดไว้ แล้ว แต่หากเป็นการขนส่งช่วงอื่นที่อยู่ในการขนส่งหลายรูปแบบแต่มิใช่ช่วงของการขนส่งทางทะเล ผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้องกับสัญญาขนส่งหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบเป็นประการใด การเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ เช่นนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่คู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ คือทำให้ทราบ แน่ชัดว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะเป็นประการใด มิใช่บัญญัติหลักเกณฑ์ตามมาตรา 6 พรบ. แล้ว ทั้งปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงทางอื่นต่อผู้ส่งของ และปัญหาความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน เองที่ไม่ใช่การขนส่งทางทะเล อันอาจก่อให้เกิดความไม่แน่นอนแก่คู่กรณีทุกฝ่ายในการทำสัญญา

ขนส่งหลายรูปแบบและอาจทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่คู่สัญญาหรือคู่กรณีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหลายรูปแบบได้

3. ควรจะต้องมีบทบัญญัติกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทางอื่นไม่ว่าเป็นทางบกหรือทางอากาศ เพื่อกำหนดสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของคู่สัญญาในการขนส่งทางนั้นให้ชัดเจน และสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ประเพณีการขนส่งระหว่างประเทศของรูปแบบการขนส่งนั้น

นอกจากนี้บทบัญญัติของแต่ละรูปแบบการขนส่งไม่ว่าจะเป็นกฎเกณฑ์การขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล หรือทางอากาศ หรือทางบก ควรต้องมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบด้วยเพื่อแก้ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทุกคนในระบบการขนส่งหลายรูปแบบ และบทบัญญัติเรื่องการขนส่งหลายรูปแบบควรบัญญัติเรื่องความรับผิดชอบระหว่างคู่สัญญาทุก ๆ ฝ่ายให้มีความสอดคล้องกันทั้งครบ. และกฎเกณฑ์การขนส่งทางอื่น จึงจะทำให้ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของและความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งทางอื่นที่ไม่ใช่การขนส่งทางทะเลในระบบการขนส่งหลายรูปแบบยุติลงได้ในที่สุด

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย