

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

การพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีที่เพิ่มมากขึ้นๆ ความต้องการสินค้านั้นๆ ก็มีเพิ่มมากขึ้นตามมา ประเทศไทยเองก็มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าอันตราขายในปริมาณที่มากขึ้นทุกปี การขนส่งก็ต้องเข้าเพื่อขนย้ายสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปอีกสถานที่หนึ่ง สำหรับผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าอันตราขาย การที่จะรับขนส่งสินค้าอันตราขายได้นั้น ก็มีเงื่อนไขตามที่กฎหมายกำหนดให้แตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับประเภทของการขนส่ง โดยหลักที่สำคัญในการประกอบการขนส่งสินค้าอันตราขายได้นั้น คือ ต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐที่รับผิดชอบ และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อกำหนดของกฎหมายอย่างเคร่งครัดเพื่อความปลอดภัยทั้งของผู้ประกอบการเองและบุคคลที่อยู่ในสังคมด้วย แต่อย่างไรก็ตามปัญหาเรื่องความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตราขายในเมืองไทย ยังคงมีอยู่ให้เห็นโดยทั่วไป แม้ว่าภาครัฐจะมีมาตรการมากมายในการที่จะช่วยป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากสินค้าอันตราขาย แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นจากสินค้าอันตราขายดังกล่าวก็ยังไม่หมดไป จากตารางที่สองจะพบว่า จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการขนส่งมีจำนวนเป็นอันดับที่สอง แสดงให้เห็นว่า แม้จะมีมาตรการใดๆ ขึ้นมาใช้บังคับแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับตัวสินค้าอันตราขาย แต่อุบัติเหตุก็ยังคงเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ซึ่งปัญหาที่เกิดจากสินค้าอันตราขายเหล่านี้ มักจะส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตทุกชนิดรวมทั้งสภาพแวดล้อมด้วยเนื่องจากคุณสมบัติของสินค้าอันตราขายบางประการที่เป็นตัวก่อให้เกิดมลพิษทางสิ่งแวดล้อม เช่น น้ำมัน สารเคมีบางชนิด เป็นต้น

เมื่อความเสียหายเกิดขึ้น ประเด็นที่จะต้องพิจารณาคือ บุคคลใดบ้างที่จะต้องรับผิดชอบในกรณีของความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตราขายมีความสำคัญมาก การกำหนดบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าวให้ชัดเจนจึงเป็นเรื่องที่ต้องคำนึง เรื่องของกฎหมายที่จะนำมาใช้ก็ต้องเป็นกฎหมายที่ครอบคลุมทั้งเรื่องความรับผิด หลักเกณฑ์ในเรื่องค่าเสียหายว่าจะจำนวนเท่าไร เนื่องจากความเสียหายที่เกิดจากสินค้าอันตราขายนั้น มักก่อให้เกิดความรุนแรงอย่างมาก จำนวนค่าเสียหายที่คำนวณเพื่อชดเชยให้แก่บุคคลที่ได้รับความเสียหายอาจจะสูงเกินควร ทำให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบไม่สามารถที่จะชดเชยค่าเสียหายให้ได้

ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดตัวบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบให้ชัดเจนนั้น สาเหตุที่ต้องมีการกำหนดความรับผิดของบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน ก็เพื่อประโยชน์แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายที่จะได้รับการเยียวยาจากบุคคลที่รู้ตัวแน่นอน จะได้ไม่ต้องตีความว่าบุคคลใดบ้างที่

จะต้องรับผิดชอบ ซึ่งประเด็นนี้ เมื่อพิจารณาจากกฎหมายไทย พบว่า กฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น มักจะเป็นบุคคลที่จะต้องเป็นผู้ครอบครองสินค้าอันตราย ในขณะที่เกิดความเสียหาย ซึ่งก็เกิดปัญหาในการตีความว่า ผู้ที่ครอบครองสินค้าอันตรายนั้นหมายถึงความถึงใครบ้าง ตามแนวคำพิพากษา ตีความคำว่า ผู้ครอบครองสินค้าอันตราย จะต้องเป็นผู้ที่ครอบครองในขณะที่เกิดเหตุจริงๆ ส่วนกรณีของเจ้าของสินค้าหรือเจ้าของยานพาหนะที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าอันตราย หากไม่ได้ร่วมเดินทางไปกับยานพาหนะดังกล่าว ก็ไม่ต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้ ส่วนใหญ่แล้ว ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบก็คือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ แต่ในฐานะที่เขาเป็นลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งคนนั้นอาจจะต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างของตนได้ หากความเสียหายที่เกิดขึ้นกระทำไปในทางการที่จ้าง ซึ่งภาระการพิสูจน์นี้ ตกแก่ฝ่ายผู้เสียหาย ซึ่งไม่เป็นผลดีแก่ผู้เสียหายเลย แม้ว่าเขาจะสามารถเรียกร้องให้ลูกจ้างต้องรับผิดชอบ แต่สถานะทางการเงินของลูกจ้างเมื่อเปรียบเทียบกับนายจ้างแล้ว ก็เห็นได้ว่า หากให้ผู้ขนส่งที่เป็นนายจ้างเข้ามาร่วมรับผิดชอบด้วยนั้น ก็จะเป็นเรื่องที่ดีแก่ผู้เสียหาย แต่เนื่องจากติดขัดตรงกระบวนการพิจารณาคดี ในเรื่องของการสืบพยาน จึงทำให้เจตนารมณ์ของกฎหมายที่ต้องการจะเยียวยาผู้ที่เสียหายไม่ได้รับความคุ้มครองเท่าที่ควร ส่วนความรับผิดตามกฎหมายลักษณะนั้น ก็กำหนดสิทธิและหน้าที่ระหว่างคู่สัญญาเท่านั้น บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย ก็ไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องใดๆ ได้

ในการกำหนดจำนวนเงินที่จะให้ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบต้องชดใช้ให้แก่ผู้เสียหายนั้น หากพิจารณาหลักเกณฑ์ในการกำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนมูลละเมิด ส่วนใหญ่แล้ว ก็จะเป็นการชดใช้ให้เท่ากับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงๆ เว้นแต่ศาลจะเห็นว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นก่อให้เกิดผลกระทบต่อคนหลายด้าน ศาลอาจจะใช้ดุลพินิจที่จะกำหนดค่าเสียหายให้สูงกว่าค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงได้ ดังนั้น หากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างของตนแล้วนั้น เขาอาจจะต้องชดใช้ค่าเสียหายในจำนวนที่สูงกว่าความเป็นจริง ซึ่งจะเป็นภาระแก่ผู้ขนส่งที่จะต้องรับผิดชอบในสิ่งที่เขาก็ไม่ได้กระทำลงไป ผลกระทบที่ตามมาก็คือ ผู้ขนส่งจะต้องมีภาระในการที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกในกรณีที่มีความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของลูกจ้าง เมื่อต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ ผู้ขนส่งก็จะต้องเอาประกันในมูลค่าที่สูงขึ้นตามมา ทั้งนี้ก็จะส่งผลกระทบต่อราคาของสินค้าอันตรายที่จะต้องปรับขึ้นหากผู้ขนส่งนั้นคิดค่าระวางเพิ่ม และปัญหาอีกประการที่จะตามมาคือ ผู้ขนส่งอาจจะไม่สามารถแบกรับต้นทุนค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้ ผู้ขนส่งอาจจะต้องปิดกิจการ และจะไม่มีบุคคลใดที่จะดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายได้อีก

ส่วนปัญหาที่ตามมาอีกประการคือเรื่องของค่าสินไหมทดแทนที่จะเรียกร้องเอาจากผู้ที่จะต้องรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าอันตราย เนื่องจากการขนส่งสินค้าอันตรายทำให้เกิดความ

เสียหายต่อสภาพแวดล้อมเป็นสำคัญด้วย ดังนั้น ผู้ที่ใช้มาตรการในการป้องกันบรรเทาเพื่อให้ความเสียหายลดน้อยลงก็ควรได้รับการชดเชยเยียวยาด้วย เมื่อพิจารณาตามตัวบทของในเรื่องละเมิด จะพบว่า ค่าสินไหมทดแทนที่กฎหมายกำหนดให้ไม่ครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายในการใช้มาตรการในการป้องกันหรือบรรเทา แต่อย่างไรก็ดี ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมก็ได้กำหนดให้ผู้ใช้มาตรการในการป้องกันบรรเทาความเสียหายก็สามารถได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้

ในปัจจุบัน การขนส่งของประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางทะเล ทางอากาศ มักจะเป็นการขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ส่วนการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ และทางน้ำ ก็มีการศึกษาวางแผนขยายเส้นทาง ทั้งที่ดำเนินการไปแล้ว อย่างเช่น ทางถนนหมายเลข 9 จากเชียงรายไปสู่ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และได้มีการจัดทำความตกลงในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนทางบกระหว่างประเทศเพื่อนบ้านในแถบกลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประกอบไปด้วย ประเทศไทย ประเทศลาว ประเทศพม่า ประเทศจีน ประเทศกัมพูชา ประเทศเวียดนาม โดยทั้งนี้ ได้มีการจัดทำภาคผนวก 1 ว่าด้วยเรื่องการขนส่งสินค้าอันตราย ลงวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2547 ที่กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องของวิธีการดำเนินการขนส่งสินค้าอันตราย ไม่ว่าจะเป็นเรื่องหลักเกณฑ์ของคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งและในการอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายสามารถประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน หรือหลักเกณฑ์ในการออกใบอนุญาตให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะ รวมทั้งการยอมรับใบอนุญาต ขั้บขี่ภายในประเทศที่ออกโดยหน่วยงานของประเทศภาคีสัญญา<sup>1</sup> นอกจากนี้ประเทศไทยยังได้มีความพยายามที่จะขยายเส้นทางรถไฟให้ไปถึงประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ เริ่มต้นจากการที่ประเทศไทยได้ทำความตกลงร่วมมือกันทางด้านการเดินขบวนรถไฟร่วมกับประเทศมาเลเซียในการเดินขบวนรถไฟผ่านพรมแดนที่ติดต่อกันของทั้งสองประเทศ ส่วนของการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ประเทศไทยก็เป็นประเทศที่ริเริ่มการตกลงร่วมกันทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงระหว่างประเทศไทย ลาว พม่า จีน (มณฑลยูนนาน) เพื่อพิจารณาการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางน้ำระหว่างกัน โดยในการประชุมครั้งแรกเมื่อวันที่ 27-28 พฤษภาคม พ.ศ. 2536 ประเทศจีนได้เสนอให้มีการเปิดเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำโขงตอนบนซึ่งต่อมาก็ได้มีการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงระหว่างกันขึ้น<sup>2</sup> ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ต่อการส่งเสริมการลงทุน การค้า และความร่วมมือ

<sup>1</sup> Available from : <[www.tiffathai.org/member/news/file/news1\\_1page1-4.pdf](http://www.tiffathai.org/member/news/file/news1_1page1-4.pdf)>.

<sup>2</sup> ข่าวกรมเจ้าท่า, วารสารกรมเจ้าท่า, ปีที่ 3ฉบับที่ 2 (พฤษภาคม-สิงหาคม, 2543) :

ทางเศรษฐกิจ และเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในด้านการขนส่งของภูมิภาคนี้ ดังนั้น การขนส่งในอนาคตข้างหน้าไม่เป็นเพียงการขนส่งภายในประเทศแล้วเท่านั้น หากแต่จะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ มากขึ้น เมื่อนิติสัมพันธ์มีลักษณะระหว่างประเทศ กลไกของกฎหมายขัดกันจึงต้องนำมาพิจารณาเพื่อแก้ปัญหาในเรื่องของการไม่ยอมรับในคำพิพากษาของศาลในประเทศนั้น<sup>3</sup> แต่ปัญหาที่จะตามอีกคือ กฎหมายที่จะนำมาปรับใช้กับคดีที่เกิดขึ้นเนื่องจากการขนส่งสินค้า อันตรายจะถือว่าคดีนั้นเป็นมูลสัญญาหรือมูลละเมิด เนื่องจาก ในเหตุการณ์เดียวกัน กฎหมายของประเทศหนึ่งอาจวินิจฉัยว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดจากมูลละเมิด ในทางกลับกัน กฎหมายของอีกประเทศอาจวินิจฉัยว่าเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดจากมูลสัญญาก็ได้ และจะส่งผลต่อการพิจารณาหลักเกณฑ์ขัดกันของกฎหมาย เนื่องจาก หากพิจารณาว่าเกิดจากมูลละเมิด กฎหมายที่จะนำมาปรับใช้ คือ กฎหมายแห่งถิ่นที่ข้อเท็จจริงซึ่งทำให้เป็นละเมิดนั้นได้เกิดขึ้น<sup>4</sup> แต่หากพิจารณาว่าเกิดจากมูลสัญญา กฎหมายที่จะนำมาปรับใช้ คือ กฎหมายที่คู่สัญญาตกลงกัน หรือ ในกรณีที่คู่สัญญาไม่ได้ตกลง ให้ใช้กฎหมายสัญชาติร่วมกันของคู่สัญญา แต่ถ้าไม่ได้มีสัญชาติเหมือนกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่ทำสัญญาขึ้น<sup>5</sup> จะเห็นได้ว่าเกิดความไม่แน่นอนในการที่จะนำกฎหมายใดมาปรับใช้แก่คดีที่เกิดขึ้น ซึ่งกฎเกณฑ์ที่จะนำมาใช้ในเรื่องความรับผิดเนื่องจากความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายที่มีลักษณะระหว่างประเทศควรจะต้องเป็นกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนและเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเป็นไปในทิศทางเดียวกัน อนุสัญญา CRTD ก็ได้กำหนดเงื่อนไขในการที่จะใช้สิทธิเรียกร้องให้รับผิดไม่ว่าจะเกิดจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิดหรือโดยเหตุประการอื่น ให้ใช้สิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญา CRTD นี้เท่านั้น<sup>6</sup>

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

จากที่ผู้เขียนได้วิเคราะห์เปรียบเทียบความรับผิดในความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างอนุสัญญา CRTD กับกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการขนส่งสินค้าอันตรายแล้วนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่ากฎหมายไทยที่ใช้บังคับสำหรับความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตราย อันได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่ง

<sup>3</sup> พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร, คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543), หน้า 20.

<sup>4</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 15.

<sup>5</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13

<sup>6</sup> CRTD Convention Article 5.6 "No claim for compensation for damage shall be made against the carrier otherwise than in accordance with this Convention..."



และพาณิชย์ มาตรา 437 และพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ยังไม่มีความเหมาะสมที่จะปรับใช้กับกรณีของความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าอันตรายได้ ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะว่า ประเทศไทยควรมีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตราย โดยนำหลักการที่สำคัญของอนุสัญญา CRTD มาเป็นแบบอย่างในการออกกฎหมายฉบับดังกล่าว โดยที่มีหลักการที่สำคัญ ดังนี้

1. แม้กฎหมายไทยจะกำหนดความรับผิดของบุคคลให้ต้องรับผิดอย่างเคร่งครัดเช่นเดียวกับความรับผิดตามอนุสัญญา CRTD แต่เมื่อพิจารณาถึงตัวบุคคลที่จะต้องรับผิดตามกฎหมายไทยแล้วก็ยังมีข้อที่จะต้องตีความอยู่อีกว่าบุคคลที่เป็นผู้ครอบครองสินค้าอันตรายจะเป็นใครได้บ้าง ดังนั้น จึงควรกำหนดผู้ที่จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายว่าควรจะมีผู้ใดบ้าง เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญา CRTD แล้วจะพบว่า บุคคลหลักที่จะต้องรับผิดในความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตราย คือ ผู้ขนส่ง เนื่องจาก ผู้ขนส่งเป็นผู้ที่จะต้องรับผิดชอบโดยตรงในการเคลื่อนย้ายสินค้าอันตรายและเป็นผู้ครอบครองสินค้าอันตรายตั้งแต่เวลาที่ได้รับสินค้าจากผู้ส่งจนกระทั่งได้ส่งมอบสินค้านั้นให้แก่ผู้ที่มีสิทธิรับสินค้า อย่างไรก็ตาม ในการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น มีบุคคลหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น ผู้ส่ง ผู้รับสินค้า ลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว และบุคคลเหล่านี้ต่างก็มีหน้าที่ในการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายให้แก่บุคคลอื่นด้วยเช่นกัน ผู้เขียนจึงเห็นว่า บุคคลดังกล่าวก็ควรที่จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายด้วยเช่นกัน แต่ทั้งนี้ ก็อยู่ภายใต้เงื่อนไขที่ว่า บุคคลดังกล่าวจะเลเลยหรือจงใจไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามที่กฎหมายหรือประเพณีทางการค้าที่ปฏิบัติมาต่อๆ กันนั้น กำหนดให้ต้องทำ เช่น กรณีของผู้ส่ง จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้า หากผู้ส่งไม่ได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพของสินค้าอันตราย หรือไม่ได้ติดป้ายหรือทำเครื่องหมายในบุคคลภายนอกทราบว่าเป็นสินค้าเป็นสินค้าอันตราย เป็นต้น

2. ในเรื่องของการกำหนดค่าสินไหมทดแทนกรณีที่จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้า กฎหมายไทยจะวินิจฉัยให้ผู้ได้รับความเสียหายโดยพิจารณาจากพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด ซึ่งค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว ในบางครั้งอาจจะมีจำนวนสูงมากจนเกินไป ดังนั้น จึงควรมีหลักในเรื่องของการจำกัดความรับผิดของผู้ที่จะต้องรับผิดไว้จำนวนหนึ่ง และหาวิธีการอื่นๆ ที่จะใช้เป็นอีกทางเรื่องหนึ่งในการเยียวยาผู้ได้รับความเสียหาย วิธีการที่น่าจะเหมาะสมสำหรับกรณีนี้ ก็ได้แก่ การจัดหาประกัน และการตั้งกองทุนเพื่อทดแทนค่าเสียหายที่บุคคลที่จะต้องรับผิดไม่สามารถชดเชยให้ได้ ซึ่งอนุสัญญา CRTD ก็ได้กำหนดให้

ผู้ขนส่งจะต้องจัดหาประกันและต้องมีหนังสือรับรองจากหน่วยงานของรัฐเห็นชอบกับหลักประกันนั้นด้วย นอกจากนี้แล้วยังอนุญาตให้ผู้ขนส่งอาจจะจัดตั้งกองทุนเพื่อชดเชยค่าเสียหายในส่วนที่เขาไม่สามารถชดเชยได้หรือค่าเสียหายในส่วนที่ยังขาดอยู่ให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย

3. นอกจากนี้แล้ว การนำหลักการของอนุสัญญา CRTD ที่สำคัญมาปรับใช้โดยการออกเป็นกฎหมายเฉพาะอีกประการหนึ่ง การกำหนดให้บุคคลที่จะใช้สิทธิเรียกร้องใดๆ ก็ตาม ต่อบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตราย ให้ใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายนี้โดยเฉพาะ โดยไม่ต้องคำนึงว่ามูลคดีนั้นจะเป็นเรื่องละเมิดหรือเรื่องสัญญา ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความแน่นอน ชัดเจนในการปรับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องแก่คดี นอกจากนี้แล้ว การนำหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศมาใช้เป็นแนวทางในการออกกฎหมายที่จะมาใช้บังคับแก่กรณีที่มีความเสียหายเกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น จะสร้างความมั่นใจให้กับคู่สัญญาที่อยู่ต่างประเทศว่า กฎหมายของประเทศไทยนั้นมีความทันสมัยและทัดเทียมกับนานาประเทศ กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับมีลักษณะเช่นเดียวกับกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ และจะส่งผลให้มีการลงทุนทำธุรกิจในประเทศไทยมากยิ่งขึ้น ทำให้ประเทศมีเงินทุนเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้มีความต้องการด้านแรงงาน ทำให้เกิดการพัฒนาประเทศในทุกๆ ด้านต่อไป

แต่อย่างไรก็ดี อนุสัญญา CRTD นี้ กำหนดรูปแบบของการขนส่งที่อยู่ในขอบเขตของการบังคับใช้ไว้ 2 รูปแบบ และ 1 ประเภทของยานพาหนะ คือ การขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ทางรถไฟ และการขนส่งสินค้าอันตรายโดยยานพาหนะทางน้ำภายในประเทศ ซึ่งในประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า หากจะระบุขอบเขตของการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายโดยกำหนดประเภทของการขนส่งทางน้ำไว้ อาจจะทำให้เกิดการตีความในเรื่องของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางน้ำจะหมายถึงยานพาหนะประเภทใดบ้างที่อยู่ในขอบเขตของการบังคับใช้ตามอนุสัญญานี้ นอกจากนี้ อนุสัญญา CRTD กำหนดให้ใช้สำหรับการขนส่งภายในประเทศเท่านั้น แต่สภาพการขนส่งในประเทศไทยในปัจจุบันจะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศมากขึ้น ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า ในการออกกฎหมายเฉพาะว่าด้วยความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายน่าจะกำหนดขอบเขตของการบังคับใช้ให้เป็นการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ และทางน้ำ ดีกว่าที่จะระบุเป็นประเภทของยานพาหนะ และกำหนดให้เป็นการขนส่งภายในประเทศดังเช่นที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CRTD



ร่าง

พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าอันตราย  
ทางบก ทางรถไฟ และทางน้ำ

พ.ศ.....

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าอันตรายทางบก ทางรถไฟ และทางน้ำภายในประเทศ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดเสรีภาพของบุคคลซึ่งมาตรา 29 ประกอบมาตรา 43 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้ทำได้โดยอาศัยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าอันตรายทางบก ทางรถไฟ และทางน้ำภายในประเทศ พ.ศ.....”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่.....จากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

“การขนส่งทางถนน” หมายความว่า การขนส่งสินค้าอันตรายบนยานพาหนะทางถนน

“ยานพาหนะทางถนน” หมายความว่า ยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล ยานพาหนะที่ประดิษฐ์ขึ้นมา (Articulated Vehicle) รถพ่วง รถกึ่งพ่วง

“การขนส่งทางรถไฟ” หมายความว่า การขนส่งสินค้าอันตรายบนขบวนรถไฟ รวมถึงการขนส่งสินค้าอันตรายโดย rail motor coach unit และ railcar

“การขนส่งทางน้ำ” หมายความว่า การขนส่งสินค้าอันตรายโดยเรือ หรือ ยานพาหนะทางน้ำอื่นๆ

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำใดๆ ที่ไม่ใช่เรือเดินทะเลหรือเรือทางชายฝั่ง หรือเรือประเภทเดียวกันนี้

“ยานพาหนะ” หมายความว่า ยานพาหนะทางถนน รถไฟ หรือ เรือ ในกรณีที่มี ยานพาหนะมากกว่าหนึ่งอย่างประกอบกับเป็นตัวรถไฟ ให้ถือว่ารถไฟดังกล่าวเป็นหนึ่งในหน่วย ยานพาหนะ

“บุคคล” หมายความว่า บุคคลธรรมดา ห้างหุ้นส่วน บริษัท หรือหน่วยงานของรัฐ หรือเอกชน ไม่ว่าจะมีความเป็นนิติบุคคลหรือไม่ก็ตาม และให้หมายความรวมถึงรัฐหรือบรรดาเขต การปกครองของรัฐนั้นๆ

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า

(1) ในการขนส่งทางถนนและทางน้ำภายในประเทศ :

บุคคลที่ควบคุมใช้ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้าอันตรายในขณะที่เกิดเหตุการณ์

บุคคลที่มีชื่อเป็นผู้จดทะเบียนยานพาหนะ ในกรณีที่ไม่มีการจดทะเบียน ยานพาหนะ ให้ถือว่าบุคคลที่เป็นเจ้าของยานพาหนะเป็นผู้ที่ควบคุมและใช้ยานพาหนะนั้นใน ขณะที่เกิดเหตุ เว้นแต่ว่า เขาจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าบุคคลอื่นเป็นผู้ที่ควบคุมและใช้ยานพาหนะนั้น และการใช้นั้นปราศจากความยินยอมจากเจ้าของโดยที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงข้อขัดข้องอย่าง พอสสมควรแก่เหตุ

(2) ในการขนส่งทางรถไฟ :

การรถไฟแห่งประเทศไทย

“สินค้าอันตราย” หมายความว่า สารหรือวัตถุใดๆ ที่ระบุไว้พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ที่ได้ขนส่งทางบก ทางรถไฟ หรือ ทางน้ำภายในประเทศ



“ความเสียหาย” หมายความว่า

- (1) ความสูญเสียในชีวิตหรือการได้รับอันตรายทางกายจากสินค้าอันตรายของบุคคลที่อยู่ในหรือนอกยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าอันตรายนั้น
- (2) ความสูญเสียหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่อยู่ในยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าอันตราย
- (3) ความสูญเสียหรือความเสียหายสำหรับการทำให้สภาพแวดล้อมเสียหายไปนั้น จำกัดเพียงค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการที่สมควรเพื่อให้สภาพสิ่งแวดล้อมกลับคืนสู่สภาพเดิมซึ่งได้ดำเนินการไปแล้ว หรือจะดำเนินการต่อไป
- (4) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกันและการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดจากการใช้มาตรการดังกล่าว

ในกรณีความเสียหายที่เกิดจากสินค้าอันตรายยังมีสาเหตุอย่างอื่นประกอบด้วยนั้น หากไม่สามารถแยกแยะได้ว่าเกิดจากสาเหตุใดได้ ให้ถือว่าความเสียหายเช่นนี้เกิดจากสินค้าอันตรายเพียงอย่างเดียว

“มาตรการในการป้องกัน” หมายความว่า มาตรการที่สมเหตุสมผลซึ่งดำเนินการโดยบุคคลใดๆ ภายหลังที่เกิดเหตุการณ์เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น

“เหตุการณ์” หมายความว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นหรือเหตุการณ์ต่อเนื่องใดๆ ที่มีผลมาจากเหตุเดียวกันในการก่อให้เกิดความเสียหายหรือก่อให้เกิดภัยอันตรายร้ายแรงและใกล้จะถึงแห่งความเสียหายดังกล่าว

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนผู้ขนส่งตั้งขึ้นเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามความในพระราชบัญญัตินี้ โดยอาจเป็นเงินหรือหนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือหลักประกันอื่นใดตามที่กำหนดในกฎกระทรวงอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน ในกรณีของหลักประกันนั้นจะต้องเป็นหลักประกันที่สามารถเปลี่ยนเป็นเงินเพื่อจ่ายให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้โดยสะดวกและรวดเร็ว

“หน่วยบัญชี” หมายความว่า สิทธิพิเศษถอนเงินตามที่ระบุไว้โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับกับยานพาหนะทางทะเล ยานพาหนะทางชายฝั่งทะเล หรืออากาศยาน

มาตรา 5 ให้พนักงานอัยการมีอำนาจดำเนินการทั้งปวงเพื่อเรียกกรองคำสินไหมทดแทนความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ให้หมายความรวมถึงการเป็นโจทก์ในฐานะเป็นผู้เสียหายแทนรัฐหรือในฐานะผู้รับมอบอำนาจจากเอกชนซึ่งได้รับความเสียหาย

เอกชนซึ่งได้รับความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ จะมอบอำนาจให้พนักงานอัยการฟ้องคดีแทนตามความในวรรคหนึ่ง หรือฟ้องคดีโดยตนเองก็ได้

มาตรา 6 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 7 ภายใต้บังคับมาตรา 8 และมาตรา 10 ผู้ขนส่งในขณะเกิดเหตุการณ์หรือในขณะเกิดเหตุการณ์ครั้งแรกของเหตุต่อเนื่อง ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายดังกล่าว

ถ้ามีผู้ขนส่งมากกว่าสองรายขึ้นไปที่เกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุการณ์ซึ่งเป็นผลให้เกิดความเสียหาย ผู้ขนส่งทุกคนจะต้องร่วมรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน แต่ไม่ตัดสิทธิผู้ขนส่งที่จะใช้สิทธิไล่เบียดเอากับผู้ขนส่งรายอื่น

มาตรา 8 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหาย หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้น เกิดจาก

(1) ผลของสงคราม การเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การจลาจล หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงและป้องกันได้

(2) การกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อที่จะทำให้เกิดความเสียหายของบุคคลที่สามทั้งหมด

(3) กรณีที่ผู้ส่งหรือบุคคลอื่นที่มีหน้าที่ในการแจ้งสภาพของสินค้าอันตราย ละเลยไม่แจ้งข้อมูลดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของเขาไม่รู้ถึงสภาพของสินค้านั้น

มาตรา 9 ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบทั้งหมดหรือบางส่วนได้ หากสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนนั้นเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำไม่ว่าจะจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น

มาตรา 10 หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า สินค้าอันตรายที่ได้บรรทุกบนยานพาหนะอยู่ภายใต้การรับผิดชอบของบุคคลอื่น นอกเหนือจากตนเองหรือลูกจ้างหรือตัวแทน ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายในระหว่างการเดินทาง

มาตรา 11 ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8(3) ให้ผู้ส่งหรือบุคคลอื่นตามที่ระบุไว้ในบทบัญญัติดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบแก่บุคคลที่ได้รับความเสียหายเสมือนหนึ่งเป็นผู้ขนส่ง เพื่อประโยชน์ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 12 ห้ามมิให้เรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากผู้ขนส่ง นอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ภายใต้บังคับของวรรคสี่ ห้ามมิให้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่น จาก

- (1) ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือลูกเรือ
- (2) ผู้นำร่อง หรือบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ลูกเรือแต่ทำงานให้บริการแก่เรือ
- (3) เจ้าของ ผู้เช่า ผู้ใช้ ผู้จัดการ หรือ ผู้ดำเนินงานของยานพาหนะที่พิสูจน์ได้ว่าไม่ได้เป็นผู้ขนส่ง
- (4) บุคคลใดๆ ซึ่งดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยโดยได้รับความยินยอมของเจ้าของเรือหรือภายใต้คำสั่งของหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจ

(5) บุคคลใดๆ ซึ่งดำเนินมาตรการในการป้องกันความเสียหาย

(6) ลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลดังระบุไว้ใน (2) (3) (4) และ (5)

ทั้งนี้ เว้นแต่ว่า ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของบุคคลดังกล่าวเป็นส่วนตัวซึ่งได้กระทำลงโดยจงใจให้เกิดความเสียหายเช่นนั้น หรือโดยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงและเล็งเห็นได้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบี้ยใดๆ ของผู้ขนส่งที่มีต่อบุคคลที่สาม

มาตรา 13 ผู้ขนส่งทางบก หรือผู้ขนส่งทางรถไฟ มีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้สำหรับเหตุการณ์ครั้งหนึ่งๆ ได้ ไม่เกินจำนวนดังต่อไปนี้

- (1) สำหรับสิทธิเรียกร้องสำหรับความสูญเสียทางชีวิตหรือการบาดเจ็บทางกาย เป็นจำนวน 18 ล้านหน่วยบัญชี
- (2) สำหรับสิทธิเรียกร้องอื่นๆ เป็นจำนวน 12 ล้านหน่วยบัญชี

ผู้ขนส่งทางน้ำ มีสิทธิจะจำกัดความรับผิดของตนภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ สำหรับเหตุการณ์ครั้งหนึ่งๆ ได้ ไม่เกินจำนวนดังต่อไปนี้

(1) สำหรับสิทธิเรียกร้องสำหรับความสูญเสียทางชีวิตหรือการบาดเจ็บทางกาย เป็นจำนวน 8 ล้านหน่วยบัญชี

(2) สำหรับสิทธิเรียกร้องอื่นๆ เป็นจำนวน 7 ล้านหน่วยบัญชี  
จำนวนของความรับผิดนี้อาจเปลี่ยนแปลงได้โดยพระราชกฤษฎีกา เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การเปลี่ยนแปลงหน่วยบัญชีให้เป็นเงินสกุลบาท ให้คำนวณตามหลักเกณฑ์และอัตราแลกเปลี่ยนที่ธนาคารแห่งประเทศไทยกำหนด

มาตรา 14 ผู้ขนส่งไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ถ้าหากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของผู้ขนส่งเป็นส่วนตัว ซึ่งได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

มาตรา 15 ถ้าก่อนการจัดตั้งกองทุน ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นใดได้จัดให้มีประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใดสำหรับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายนั้นแล้ว บุคคลดังกล่าวย่อมเข้ารับช่วงสิทธิต่างๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ของบุคคลที่ได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้วเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไป

มาตรา 16 ผู้ขนส่งสามารถจัดตั้งกองทุนตามจำนวนความรับผิดที่จำกัดตามมาตรา 13 แล้วทั้งหมดต่อศาลหรือหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่

มาตรา 17 ภายหลังเหตุการณ์ เมื่อผู้ขนส่งได้ตั้งกองทุนและมีสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดตามความในพระราชบัญญัตินี้แล้ว

(1) ห้ามมิให้บุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากเหตุการณ์นั้นใช้สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดอันสืบเนื่องมาจากสิทธิเรียกร้องดังกล่าวจากทรัพย์สินอื่นๆ ของผู้ขนส่ง

(2) ให้ศาลหรือหน่วยงานที่มีอำนาจสั่งปล่อยทรัพย์สินของผู้ขนส่งที่ได้ถูกกักหรือยึดไว้ และในทำนองเดียวกัน ให้สั่งถอนการยึดหรืออายัดประกันหรือหลักประกันอื่นใดที่ให้ไว้เพื่อมิให้มีการกักหรือยึดเช่นนั้นด้วย

ทั้งนี้ ความตามวรรคหนึ่ง ให้ใช้บังคับเฉพาะเมื่อผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถเข้ามาในคดีในศาลที่มีการตั้งกองทุนไว้และกองทุนนั้นมีอยู่พร้อมที่จะดำเนินการให้ตามสิทธิเรียกร้องนั้นโดยพลัน



มาตรา 18 ผู้รับประกันหรือบุคคลอื่นใดที่ได้ให้หลักประกันทางการเงินอื่นๆ มีสิทธิที่จะตั้งกองทุนได้ โดยให้มีผลเช่นเดียวกับผู้ขนส่งเป็นผู้ตั้งกองทุนเอง ซึ่งกองทุนนั้นอาจตั้งขึ้นได้ แม้ว่าผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิด แต่การตั้งกองทุนนั้นจะต้องไม่เป็นผลเสียแก่ผู้ที่ใช้สิทธิเรียกร้องใดๆ ที่มีต่อผู้ขนส่ง

มาตรา 19 ให้ผู้ขนส่งจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เช่น หนังสือค้ำประกันของธนาคาร เพื่อให้เพียงพอต่อความรับผิดสำหรับความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 20 ให้กรมการขนส่งมีอำนาจในการตรวจพิจารณาหลักฐานเกี่ยวกับการประกันภัยหรือการมีหลักประกันตามมาตรา 19 และออกใบรับรองให้แก่ผู้ขนส่ง

การออกใบรับรองตามความในวรรคหนึ่งนี้ จะออกให้ได้ต่อเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ตรวจพิจารณาแล้ว เห็นว่า ข้อกำหนดตามความในมาตรา 19 ได้มีการปฏิบัติถูกต้องครบถ้วนแล้ว

มาตรา 21 หลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไขของการออกใบรับรอง ตลอดจนการสิ้นผลของใบรับรอง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง และอย่างน้อยให้มีระบุข้อความ ดังต่อไปนี้

- (1) หมายเลขของใบรับรอง
- (2) ประเภท ชนิดของยานพาหนะ
- (3) ชื่อและสถานที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง ในกรณีที่ไม่มีสถานที่ตั้งของสำนักงานใหญ่
- (4) ประเภทของหลักประกัน
- (5) ชื่อและสถานที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นๆ ที่ได้ให้หลักประกัน
- (6) อายุของใบรับรองซึ่งจะต้องไม่เกินระยะเวลาของการประกันภัยหรือหลักประกันอื่นๆ

มาตรา 22 ใบรับรองให้ทำขึ้นเป็นภาษาไทย และให้มีคำแปลภาษาอังกฤษกำกับไว้ด้วย

มาตรา 23 การประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินใดๆ ตามมาตรา 19 ไม่ให้ถือว่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัตินี้ หากการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงิน

ดังกล่าวสิ้นสุดลงด้วยเหตุอื่น นอกเหนือจากเหตุสิ้นอายุตามที่ระบุไว้ในใบรับรองก่อนระยะเวลาสามเดือนนับแต่วันที่ให้มีหนังสือแจ้งการสิ้นสุดของการประกันภัยหรือหลักประกันดังกล่าวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือกรณีมีการออกไปรับรองใหม่ภายในระยะเวลาดังกล่าว

มาตรา 24 การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ อาจเรียกร้องได้โดยตรงต่อผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดซึ่งได้ให้หลักประกันทางการเงิน

แม้ว่าผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดของตน แต่ผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นๆ ตามวรรคหนึ่ง ซึ่งต้องตกเป็นจำเลย อาจยกข้อต่อสู้ในเรื่อง

(1) การจำกัดความรับผิดตามที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่งของมาตรา 13 และข้อต่อสู้อื่นๆ ยกเว้นกรณีการล้มละลายหรือการเลิกกิจการของผู้ขนส่ง

(2) การจงใจประพฤติมิชอบของผู้ขนส่งอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายนั้น จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้ใดๆ ขึ้นอ้างได้ถ้าเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งเป็นผู้ฟ้องจำเลยเอง

มาตรา 25 จำเลยตามมาตรา 24 อาจยื่นคำขอโดยทำเป็นคำร้องเพื่อให้ศาลออกหมายเรียกผู้ขนส่งให้เข้ามาในคดีได้

มาตรา 26 ผู้ขนส่งทางบก ทางน้ำที่ดำเนินการโดยรัฐเอง ไม่จำเป็นต้องจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ แต่ผู้ขนส่งดังกล่าวจะต้องมีใบรับรองซึ่งออกโดยพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐนั้นซึ่งมีข้อความระบุว่าผู้ขนส่งนั้นดำเนินการโดยรัฐและความรับผิดของผู้ขนส่งครอบคลุมขอบเขตความรับผิดตามที่ระบุไว้ในมาตรา 13 ใบรับรองเช่นนั้น พึงมีรูปแบบและข้อความตามที่ระบุไว้ในมาตรา 21 ให้มากที่สุด

ผู้ขนส่งทางรถไฟที่ดำเนินกิจการโดยรัฐ หรือเป็นกิจการของรัฐ ไม่จำเป็นต้องจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ

มาตรา 26 สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นอันขาดอายุความ หากมิได้ฟ้องคดีภายใน 3 ปี นับแต่ผู้เสียหายรู้หรือควรจะรู้ถึงความเสียหายและรู้ตัวผู้ขนส่ง แต่ระยะเวลาดังกล่าวสามารถขยายออกไปได้หากคู่กรณีทั้งสองฝ่ายตกลงเห็นชอบภายหลังเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

แต่ทั้งนี้ ไม่ว่าจะ เป็นกรณีใดก็ตาม ห้ามฟ้องคดีเกินกว่า 10 ปี นับแต่วันที่เกิดเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

มาตรา 27 ผู้ขนส่งใดที่เข้ามาหรือออกไปจากราชอาณาจักรไทย มิได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใดเพื่อให้เพียงพอสำหรับความเสียหายตามพระราชบัญญัตินี้ ผู้ขนส่งต้องระวางโทษปรับ.....

ในกรณีที่ผู้ขนส่งประกอบกิจการในประเทศ หากมิได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใดตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้นายงานที่รับผิดชอบในการออกใบอนุญาตในการประกอบกิจการการขนส่ง ยกเลิกใบอนุญาตดังกล่าว

ในกรณีที่ผู้ขนส่งประกอบกิจการนอกประเทศ หากมิได้จัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นใดตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้นายงานที่รับผิดชอบสั่งห้ามไม่ให้ผู้ขนส่งดังกล่าวเข้ามาประกอบกิจการขนส่งภายในราชอาณาจักรจนกว่า ผู้ขนส่งนั้นจะได้มีการจัดหาประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 28 ผู้ขับขี่ยานพาหนะใดๆ ที่ไม่ได้ติดใบรับรองการมีประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ หรือไม่แสดงใบรับรองที่ยังไม่สิ้นอายุและมีลักษณะตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ ผู้ขับขี่ต้องระวางโทษปรับ..... และยกเลิกใบอนุญาตในการขับขี่ยานพาหนะสำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี