การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานกฎหมายการรับขนของทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Analysis of the Significant Basic Fundamental Structures of the Laws on Carriage of Goods by Sea and Multimodal Transport

ประมวล จันทร์ชีวะ (Pramual Chancheewa)
นักศึกษาหลักสูตรหลักการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
Student of M.S. Program (Logistics and Supply Chain Management)
Faculty of Logistics, Burapha University
E-mail: info@pramuanchai.com

Received: 10 May 2019
Revised: 28 July 2019
Accepted: 21 October 2019

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ร่วมกันของกฎหมายการรับขนของทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ความตกลงระหว่างประเทศและกฎหมายไทยรวม 8 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญา Hague Rules, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, Rotterdam Rules, MT Convention 1980 และ ASEAN Framework Agreement พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยใช้ตารางการเปรียบเทียบข้อมูล (Comparison matrix) เป็นเครื่องมือเพื่อให้เห็นภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ร่วมกันของกฎหมายทั้ง 8 ฉบับ รวมทั้งความสำคัญ หลักเกณฑ์ที่สำคัญของโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว

ผลการวิจัยปรากฏว่า กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทั้ง 8 ฉบับข้างต้น มีโครงสร้างสำคัญร่วมกัน 14 ประการ คือ คำนิยาม (Definitions) ขอบเขตการใช้บังคับ (Scope of application) เอกสารการขนส่ง (Transport document) หน้าที่และสิทธิของผู้ส่ง (Shipper's obligations and rights) ความรับผิดของผู้ส่ง (Shipper's liability) ทรัพย์อันตราย (Dangerous goods) หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (Carrier's

obligations and rights) ความรับผิดของผู้ขนส่ง (Carrier's liability) ช่วงเวลาที่ผู้ขนส่งรับผิดชอบ (Period of responsibility) การจำกัดความรับผิด (Limitation of liability) การยกเว้นความรับผิด (Exclusion of liability) ความรับผิดร่วม (Vicarious liability) ข้อกำหนดหิมาลายา (Himalaya clause) อายุความ (Prescription) การศึกษาโครงสร้างเหล่านั้นโดยนำหลักการเรื่องผังมโนทัศน์และแผนงาน (Flowchart) มาใช้เป็นเครื่องมือประกอบการวิจัยด้วย จะทำให้เกิดประโยชน์ในการช่วยให้เข้าใจกฎหมายเหล่านั้นได้ง่ายขึ้นและยังช่วยลดเวลาในการพิจารณากฎหมายเมื่อมีประเด็นปัญหา

คำสำคัญ: โครงสร้างพื้นฐานสำคัญ, กฎหมายการรับขนของทางทะเล, การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

Abstracts

The main purpose of this research was to analyze the significant fundamental structures shared by the laws on carriage of goods by sea and multimodal transport under 8 international conventions, international agreement and Thai laws, namely the Hague Rules, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, Rotterdam Rules, MT Convention 1980, ASEAN Framework Agreement, Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534, and Multimodal Transport Act B.E. 2548. The analysis employs the comparison matrix method as a tool to present the overall picture of the significant fundamental structures shared by the 8 bodies of law, as well as the substance and the important principles of such fundamental structures.

The results indicated that the 8 bodies of law above share 14 significant structures, i.e. definitions, scope of application, transport document, shippers' obligations and rights, shippers' liability, dangerous goods, carrier's obligations and rights, carrier's liability, period of responsibility, limitation of liability, exclusion of liability, vicarious liability, Himalaya clause, and prescription. The study of these structures, using the flowchart as a tool in the analysis will help ease the understanding of these laws and require lesser time considering the laws whenever there is an issue in question.

Keywords: Significant fundamental structures, Law on carriage of goods by sea, Multimodal transport

CHAPTER 27

บทนำ

การขนส่งในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนของ (Carriage of goods) กับโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดในลักษณะที่โลจิสติกส์คือ “Physical Flow” (การไหลทางกายภาพของวัตถุ) ซึ่งต้องอาศัยการขนส่ง การเคลื่อนย้าย และการลำเลียง เป็นต้น จึงจะเกิดการไหล (Flow) ของวัตถุดิบและสินค้าขึ้นได้

ระบบการขนส่งมีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์อย่างยิ่ง การขนส่งมีความจำเป็นในกระบวนการการผลิตทั้งหมดนับตั้งแต่การผลิตไปจนถึงการส่งมอบให้กับลูกค้าและการรับคืน หากปราศจากการพัฒนาระบบการขนส่งที่ดี โลจิสติกส์ก็ไม่สามารถที่จะสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันได้อย่างเต็มที่ การขนส่งยังมีผลกระทบต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ การผลิตและการขาย โดยที่มูลค่าของการขนส่งย่อมผันแปรไปตามประเภทของอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน (Tseng, Yue and Taylor, 2015) การขนส่งมีบทบาทสำคัญในระบบโลจิสติกส์ หากปราศจากการเชื่อมโยงในการขนส่งกลยุทธ์โลจิสติกส์ที่ทรงพลังจะไม่สามารถทำงานได้อย่างเต็มที่ การขนส่งและระบบโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์ที่พึ่งพากันและกัน เพราะว่าการบริหารจัดการโลจิสติกส์ต้องอาศัยการขนส่งในการทำกิจกรรมโลจิสติกส์ (Daniela and Ovidiu, n.d.)

การขนส่งยังถือเป็นหนึ่งในบรรดากิจกรรมโลจิสติกส์ (Logistics activities) ที่มีความเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศดังจะเห็นได้จากการที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods) และกฎ Incoterms ซึ่งเป็นเงื่อนไขทางการค้าที่ใช้ได้กับการค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศต่างกำหนดหน้าที่ของคู่สัญญาเกี่ยวกับเรื่องของการส่งสินค้าให้กับผู้ขนส่ง และการทำสัญญาขนส่ง รวมทั้งการส่งมอบสินค้าอีกด้วย การขนส่งจึงถูกใช้เป็นเครื่องมือเพื่อทำให้หน้าที่ในการส่งมอบสินค้าที่ซื้อขายกันสำเร็จลงได้ด้วยการว่าจ้างผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งสินค้า เพื่อนำไปส่งมอบให้กับผู้รับสินค้า โดยที่คู่สัญญาในสัญญาซื้อขายไม่ต้องดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง

นอกจากนี้ ยังปรากฏสภาพข้อเท็จจริงอีกด้วยว่าการค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่พึ่งพาการขนส่งทางทะเลถึงร้อยละ 80 ของการขนส่ง (กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ, 2553) โดยมีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) สนับสนุนการขนส่งทางทะเล การทำความเข้าใจการขนส่งทั้งสองรูปแบบในเชิงเปรียบเทียบจึงมีความสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การค้ามิได้จำกัดอยู่เฉพาะภายในประเทศ แต่ได้ขยายวงกว้างออกไปนอกประเทศจนเป็นการค้าระหว่างประเทศ (International trade) ทำให้เกิดการขนส่งในรูปแบบใหม่ๆ และใช้เอกสารการขนส่งที่แตกต่างออกไป จากเดิมที่จำกัดอยู่เฉพาะรูปแบบการขนส่งเดียว (Unimodal transport) เช่น การขนส่งทางทะเลจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง (port-to-port) เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง (place-to-place หรือ door-to-door)

โดยมีรูปแบบการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบภายใต้สัญญาขนส่งฉบับเดียวซึ่งมีหลักเกณฑ์แตกต่างไปจากการขนส่งทางทะเลอันเป็นรูปแบบการขนส่งดั้งเดิมที่มีมาตั้งแต่ก่อนคริสตกาล ส่งผลให้เอกสารการขนส่งทางทะเลที่เรียกว่า “Bill of lading” ได้ถูกปรับปรุงเป็น “Bill of lading for port-to-port or combined transport shipment” เพื่อให้ใช้ได้กับการขนส่งทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

รัฐต่างๆ รวมทั้งประเทศไทยได้มีการทำความตกลงระหว่างกันไม่ว่าจะอยู่ในรูปของอนุสัญญา (Convention) หรือความตกลงระหว่างประเทศ (International agreement) ทำให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งจำเป็นที่จะต้องให้ความสนใจในเรื่องเหล่านี้อีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อนุสัญญาระหว่างประเทศที่ใช้กับการขนส่งสินค้าและระบบกฎหมายระหว่างประเทศเพิ่มเติมจากกฎหมายการรับขนของที่ประเทศไทยตราขึ้นเองเป็นกฎหมายภายในประเทศ ซึ่งในปัจจุบันมี อนุสัญญาระหว่างประเทศ ความตกลงระหว่างประเทศและกฎหมายไทยรวม 8 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญา Hague Rules, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, Rotterdam Rules, MT Convention 1980 และ ASEAN Framework Agreement พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ที่บัญญัติขึ้นเพื่อใช้กับการรับขนของทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กฎหมายเหล่านี้ฉบับที่มีผลใช้บังคับแล้วจึงมีบทบาทอย่างยิ่งต่อกิจกรรมโลจิสติกส์ในส่วนที่เป็นการเคลื่อนย้าย การขนส่ง การลำเลียงและการส่งมอบสินค้า รวมทั้งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการค้าระหว่างประเทศ

ดังนั้น การศึกษากฎหมายการรับขนของ (Law on carriage of goods) จะทำให้เกิดการเรียนรู้ที่ครอบคลุมมิติต่างๆ ในเรื่องการจัดการโลจิสติกส์ครบถ้วนมากขึ้น เนื่องจากความสัมพันธ์ระหว่างฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ที่รวมถึงการขนส่ง การเคลื่อนย้ายและการลำเลียงดังกล่าวนั้นจะเป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายแพ่งซึ่งเป็นกฎหมายที่รัฐบัญญัติขึ้นเพื่อวางระเบียบความเกี่ยวพันระหว่างบุคคลเกี่ยวกับสถานภาพ สิทธิ และหน้าที่ของบุคคลตามกฎหมาย (ราชบัณฑิตยสถาน, 2554)

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการศึกษากฎหมายการรับขนของจะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างยิ่งตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น แต่ปัญหาเบื้องต้นที่เกิดขึ้นในการศึกษากฎหมายเหล่านี้ คือ การที่บทบัญญัติต่างๆ ในกฎหมายขนส่งส่วนใหญ่จะใช้ถ้อยคำที่เป็นภาษากฎหมายและแต่ละฉบับมีบทบัญญัติหลายมาตราที่สัมพันธ์กันและบางมาตรามีมาตราอื่นที่อยู่เหนือกว่า เช่น ถ้อยคำของกฎหมายที่ว่า “ภายใต้บังคับมาตรา .....” ทำให้การทำความเข้าใจกฎหมายขนส่งมีความซับซ้อนและยุ่งยาก ดังนั้น จึงควรมีการนำเครื่องมือทางการศึกษา (Educational tools) มาใช้เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ง่ายขึ้นแทนการอ่านถ้อยคำของกฎหมายแต่เพียงอย่างเดียว

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความเป็นมาของกฎหมายการรับขนของทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) ที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับอนุสัญญา ความตกลงระหว่างประเทศและตามกฎหมายของประเทศไทย เหตุผลและความเป็นมาโดยสังเขปในการจัดทำกฎหมายเหล่านั้น

2. เพื่อวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ร่วมกันของกฎหมายการรับขนของทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เห็นภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานและหลักเกณฑ์ส่วนที่ร่วมกันรวมทั้งความสำคัญและประโยชน์ของโครงสร้างและหลักเกณฑ์สำคัญที่ร่วมกันเหล่านั้น

3. เพื่อเสนอแนะวิธีการและเครื่องมือในการนำเสนอสาระสำคัญของกฎหมายการรับขนของทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างเป็นระบบโดยการใช้ผังมโนทัศน์และการแผนภูมิหรือผังงาน (Flowchart) เพื่อช่วยในการทำความเข้าใจกฎหมายการรับขนของเหล่านั้น

กรอบแนวคิดการทำวิจัย

กฎหมายขนส่ง 8 ฉบับที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการวิจัยนี้ เป็นกฎหมายที่ใช้กับการรับขนของทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กลุ่มกฎหมายเหล่านี้จึงเป็นกลุ่มกฎหมายที่มีลักษณะเฉพาะการศึกษากฎหมายเหล่านี้ด้วยการทำความเข้าใจในรายละเอียดที่แต่ละฉบับแยกต่างหากจากกัน อาจทำความเข้าใจได้ยาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นที่ซับซ้อน แต่การศึกษากฎหมายเหล่านี้ในเชิงเปรียบเทียบเพื่อหาพื้นฐานโครงสร้างที่สำคัญร่วมกัน จะพบว่าแม้ว่ากฎหมายทั้ง 8 ฉบับเหล่านี้จะมีสถานะที่แตกต่างกัน เช่น บางฉบับเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ บางฉบับเป็นกฎหมายภายในประเทศของประเทศไทย แต่ทุกฉบับจะมีโครงสร้างที่ร่วมกันระดับหนึ่งเพียงแต่แตกต่างกันในรายละเอียดบางประการ ในลักษณะที่คล้ายกับโครงสร้างของบ้านในโครงการบ้านจัดสรรที่อาจมีจำนวนหลายสิบหรือเป็นร้อยหลังคาเรือน ที่แต่ละหลังอาจจะมีความแตกต่างกันในรายละเอียด เช่น ขนาด สี รูปทรง จำนวนชั้น จำนวนห้อง และประตูหน้าต่าง แต่ในความแตกต่างเหล่านั้นจะมีโครงสร้างที่ร่วมกันในระดับหนึ่ง เช่น ทุกหลังจะมีฐานราก เสา หลังคา ประตู และหน้าต่าง

กรอบแนวคิดข้างต้น เมื่อนำมาใช้กับกฎหมายการรับขนของโดยมีเครื่องมือที่ช่วยในการทำความเข้าใจ เช่น การทำตารางเปรียบเทียบความเหมือนของข้อมูล (Comparison matrix) จะทำให้เห็นภาพโครงสร้างที่ร่วมกันของกฎหมายเหล่านั้นซึ่งช่วยทำให้เข้าใจกฎหมายการรับขนของได้ง่ายขึ้น

วิธีการดำเนินการวิจัย

1. ค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลแบบใช้เอกสารเพื่อการค้นคว้า (Documentary research) เอกสารเพื่อการค้นคว้า รวมถึงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงได้ตามเว็บไซต์ต่างๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชน รวมทั้งสถาบันการศึกษา

2. ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาจะอาศัยการค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากอนุสัญญาระหว่างประเทศ (Convention) ความตกลงระหว่างประเทศ (International agreement) ทั้งระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาคและกฎหมายของประเทศไทยฉบับต่างๆ เฉพาะที่เป็นพระราชบัญญัติและเกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) และกฎหมายการรับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea) รวมทั้งหนังสือ ตำรา บทความ งานวิจัย วิทยานิพนธ์ สิ่งพิมพ์ และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

การค้นคว้าหาข้อมูลยังรวมถึงการเรียนรู้โดยใช้ผังมโนทัศน์และการเขียนผังงาน (Flowchart) และแผนภาพ (Graphic organisers) เพื่อนำมาใช้เป็นเครื่องมือช่วยให้เกิดความเข้าใจกฎหมายได้ง่ายขึ้น

3. เสนอการวิจัยเชิงพรรณาหรือเชิงบรรยาย (Descriptive research) โดยมุ่งศึกษาประวัติความเป็นมาโดยสังเขปของกฎหมายที่เกี่ยวข้องเหล่านั้นเพื่อให้ทราบถึงเหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศและความตกลงระหว่างประเทศรวม 6 ฉบับ คือ อนุสัญญา Hague Rules, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, Rotterdam Rules, MT Convention และกรอบความตกลง ASEAN Framework Agreement กฎหมายของประเทศไทยรวม 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และเพื่อให้ทราบว่ากฎหมายเหล่านั้นมีความสัมพันธ์กันอย่างไร มีส่วนใดที่ร่วมกัน จนสามารถนำมาวิเคราะห์และสรุปให้เห็นโครงสร้างส่วนสำคัญที่ร่วมกันได้ รวมถึงประโยชน์และความสำคัญของโครงสร้างแต่ละส่วนที่ร่วมกันนั้น

4. เมื่อได้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอจากการศึกษาวิจัยในส่วนของบทที่ 2 หลังจากได้ทบทวนเอกสารและงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว จะดำเนินการ

4.1 จัดกลุ่มกฎหมายการรับขนของที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยตามวิทยานิพนธ์ฉบับนี้อย่างเป็นระบบและจัดทำแผนภาพ (Graphic organisers) ในรูปของผังงาน (Flowchart) ที่จะช่วยให้เห็นถึงภาพรวมของกฎหมายการรับขนของทั้งในระดับระหว่างประเทศ (อนุสัญญาระหว่างประเทศและความตกลงระหว่างประเทศ) และกฎหมายของประเทศไทยที่ใช้กับการรับขนของทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในการจัดกลุ่มกฎหมายจะแสดงข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานะของกฎหมายเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในประเทศ มีผลใช้บังคับแล้วหรือไม่และใช้กับการขนส่งรูปแบบใด

4.2 จัดทำตารางเปรียบเทียบ (Comparison matrix) โครงสร้างพื้นฐานของกฎหมายการรับขนของที่เกี่ยวข้องในส่วนสำคัญที่ร่วมกัน (Common aspects) โดยตารางที่ 1 เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐาน

สำคัญที่ร่วมกันของกฎหมายการรับขนของทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในระดับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ ตารางที่ 2 เปรียบเทียบโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ร่วมกันของกฎหมายของประเทศไทยที่ใช้กับการรับขนของทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และตารางที่ 3 เป็นตารางสรุปโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ร่วมกันของกฎหมายทุกฉบับ โดยใช้เกณฑ์ว่า หากโครงสร้างส่วนใดมีปรากฏในกฎหมาย 6 ฉบับจาก 8 ฉบับที่อยู่ในขอบเขตของการวิจัยจะถือเป็นโครงสร้างสำคัญที่ร่วมกัน

5. เมื่อได้เห็นภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานส่วนสำคัญที่ร่วมกันของกฎหมาย การรับขนของตามตารางเปรียบเทียบดังกล่าวข้างต้นแล้ว จะอธิบายถึงความสำคัญและประโยชน์ของโครงสร้างส่วนนั้น

6. จัดทำแผนภาพ (Graphic organisers) ผังการจำแนกประเภทข้อมูลเพื่อการจัดกลุ่ม (Classify organizer) และผังงาน (Flowchart) แสดงความสัมพันธ์ในบางโครงสร้างที่อาจมีความซับซ้อนหรือสำคัญและชี้ให้เห็นถึงวิธีที่จะทำความเข้าใจโครงสร้างส่วนนั้นๆ ได้ง่ายขึ้นและชัดเจนขึ้นโดยอาศัยการเชื่อมโยงของข้อความสั้นๆ ที่ใช้เส้นโยงใยเกิดเป็นแผนภาพที่สามารถไล่สายความสัมพันธ์ได้แทนการมโนภาพจากตัวอักษรและข้อความของกฎหมาย

ผลการวิจัย

ผลจากการศึกษาค้นคว้ารวบรวมข้อมูลจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แสดงให้เห็นว่าโลจิสติกส์ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโซ่อุปทาน (Supply chain) มีความสำคัญกับระบบการขนส่งและมีความจำเป็นในกระบวนการผลิตขององค์กรตั้งแต่โลจิสติกส์ขาเข้า (Inbound logistics) ซึ่งมีกิจกรรมต่างๆ เช่น การจัดจ้าง (Procurement) โดยมีการขนส่งรวมอยู่ด้วยจนกระทั่ง โลจิสติกส์ขาออก (Outbound logistics) ที่มีกิจกรรมหลากหลายและมีการขนส่งรวมอยู่ด้วยเพื่อการส่งมอบให้กับลูกค้า (Delivery) ดังนั้น ในการทำสัญญาทางธุรกิจเพื่อการว่าจ้างให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งมีกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดการคลังสินค้า (Warehousing) และ การจัดจ้าง (Procurement) จึงถือว่าการขนส่ง (Transportation) เป็นหนึ่งในบรรดากิจกรรมโลจิสติกส์ (as one of logistics activities)

แม้ว่าในทางวิชาการโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กับการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมองโลจิสติกส์ในลักษณะที่เป็นกิจกรรมซึ่งมีการขนส่ง (Transportation) ที่ใช้เป็นเครื่องมือในการไหลของวัตถุดิบหรือสินค้า (Material Flow) และการส่งมอบสินค้า (Delivery) แต่เงื่อนไขทางการค้าระหว่างประเทศที่ได้รับการยอมรับระดับสากล คือ Incoterms 2010 ไม่ได้กล่าวถึงทุกประเด็นที่มีความสำคัญและอาจกระทบต่อสิทธิหน้าที่และความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง แต่ประเด็นดังกล่าวจะถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายขนส่งที่ใช้กับการรับขนของการศึกษากฎหมายการรับขนของจึงช่วยเติม

เต็มองค์ความรู้เกี่ยวกับเรื่องของกิจกรรมโลจิสติกส์ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งวัตถุดิบ ผลิตภัณฑ์และสินค้า (Physical flow หรือ Material flow)

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามกฎหมายของประเทศไทยและอนุสัญญารวมทั้งความตกลงระหว่างประเทศ สามารถจัดได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 กฎหมายของประเทศไทยและอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ใช้เฉพาะกับการรับขนทางทะเลเท่านั้นมี 4 ฉบับ ทุกฉบับมีผลใช้บังคับแล้ว ได้แก่

1) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 1924 หรือที่นิยมเรียกกันว่า “Hague Rules”)

2) พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1986 (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading in 1968 หรือที่นิยมเรียกกันว่า “Hague-Visby Rules”) และ

3) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 หรือที่นิยมเรียกกันว่า “Hamburg Rules”)

4) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

กลุ่มที่ 2 กฎหมายของประเทศไทยอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ใช้เฉพาะกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเท่านั้น มี 2 ฉบับ คือ

1) อนุสัญญาระหว่างประเทศของสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980) อนุสัญญาฉบับนี้ยังไม่มีผลใช้บังคับ

2) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005) กรอบความตกลงฉบับนี้มีลักษณะเป็นความตกลงระหว่างประเทศ มีผลใช้บังคับเฉพาะประเทศที่ตกลงกันให้มีผลใช้บังคับ

กลุ่มที่ 3 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่ใช้ได้ทั้งกับการขนส่งทางทะเลและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (โดยมีเงื่อนไข)

ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่ตราขึ้นโดยเฉพาะที่ใช้ได้ในลักษณะนี้ ในส่วนของอนุสัญญาระหว่างประเทศมีการจัดทำอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2009 หรือ “Rotterdam Rules”) อนุสัญญาฉบับนี้

สามารถใช้กับการรับขนของทางทะเลและยังใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ด้วยโดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องมีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย แต่อนุสัญญานี้ยังไม่มีผลใช้บังคับในปัจจุบัน

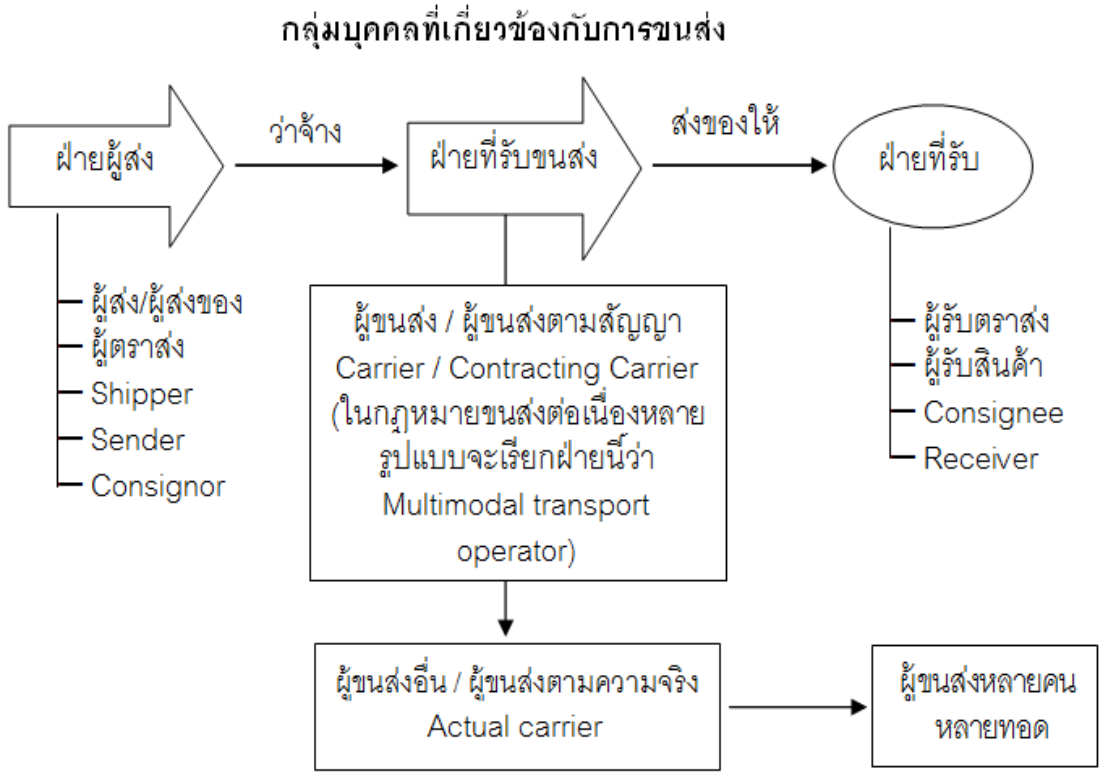
เมื่อนำตารางการเปรียบเทียบ (Comparison matrix) มาใช้เป็นเครื่องมือในการหาโครงสร้างที่สำคัญร่วมกันของกฎหมายทั้ง 8 ฉบับที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยนี้ พบว่ามีโครงสร้างพื้นฐานที่ร่วมกัน 14 ประการ

อนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศไทย	**โครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ร่วมกัน**
อนุสัญญา Hague Rules, อนุสัญญา Hague-Visby Rules, อนุสัญญา Hamburg Rules, อนุสัญญา Rotterdam Rules, อนุสัญญา MT Convention 1980 และ กรอบความตกลง ASEAN Framework Agreement พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548	1. คำนิยาม (Definitions) 2. ขอบเขตการใช้บังคับ (Scope of application) 3. เอกสารการขนส่ง (Transport document) 4. หน้าที่และสิทธิของผู้ส่ง (Shipper's obligations and rights) 5. ความรับผิดของผู้ส่ง (Shipper's liability) 6. ทรัพย์อันตราย (Dangerous goods) 7. หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (Carrier's obligations and rights) 8. ความรับผิดของผู้ขนส่ง (Carrier's liability) 9. ช่วงเวลาที่ผู้ขนส่งรับผิดชอบ (Period of responsibility) 10. การจำกัดความรับผิด (Limitation of liability)
	11. การยกเว้นความรับผิด (Exclusion of liability) 12. ความรับผิดร่วม (Vicarious liability) 13. ข้อกำหนดหิมาลายา (Himalaya Clause) 14. อายุความ (Prescription)

โครงสร้างสำคัญที่ร่วมกันของกฎหมายการรับขนของทั้ง 8 ฉบับและสาระสำคัญรวมทั้งประโยชน์ ชองแต่ละส่วน ได้แก่

1. คำนิยาม (Definitions) “นิยาม” หมายถึง การกำหนดหรือจำกัดความหมายที่แน่นอน (ราชบัณฑิตยสถาน, 2554) อนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศรวมทั้งกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยตามวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ทั้ง 8 ฉบับ มีคำนิยาม (Definition) ทุกฉบับ แต่ทว่า แต่ละฉบับอาจมีจำนวนของคำนิยามที่ไม่เท่ากัน คำนิยามมีประโยชน์หลายประการ เช่น ทำให้คำที่กำหนดนิยามไว้มีความหมายเดียวกันไม่ว่าปรากฏ ณ ที่ใดในกฎหมายฉบับนั้น ดังนั้น คำนิยามจึงทำให้เกิดความชัดเจนและมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในความหมายของคำนิยามนั้นๆ ซึ่งช่วยทำให้กฎหมายกระชับขึ้นโดยไม่ต้องลอกความหมายของคำที่มีนิยามซ้ำอีก

กฎหมายการรับขนของส่วนใหญ่จะนิยามบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของ คือ ผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง แต่อาจใช้คำที่แตกต่างกัน บุคคลเหล่านี้มีความสัมพันธ์โดยตรงกับการขนส่งซึ่งสามารถแสดงความสัมพันธ์ในรูป Flowchart ได้ ดังนี้



2. ขอบเขตการใช้บังคับ (Scope of application) ส่วนใหญ่จะบัญญัติว่ากฎหมายการรับขนของฉบับนั้นจะใช้หรือไม่ใช้กับอะไร เช่น ใช้กับการรับขนของในรูปแบบใด (mode of transport) ใช้กับสัญญารับขนของ (Contract of carriage) หรือใช้กับใบตราส่ง (Bill of lading) เท่านั้น หรือไม่ใช้กับเรื่องใดบ้าง เช่น ไม่ใช้กับสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุก กฎหมายบางฉบับจะบัญญัติไว้ด้วยว่าการใช้บังคับของกฎหมายจะเป็นการบังคับใช้ (Mandatory application) เช่น มาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล และอนุสัญญา MT Convention, มาตรา 3

ขอบเขตการใช้บังคับ (Scope of application) เป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของกฎหมายการรับขนของและมีประโยชน์ต่อผู้ใช้กฎหมายทำให้เกิดการประหยัดเวลาในการศึกษากฎหมายฉบับนั้นๆ เช่น ในกรณีที่ผู้อ่านกฎหมายมีปัญหาเกี่ยวกับของที่ขนส่งทางอากาศได้รับความเสียหาย เมื่ออ่านขอบเขตการใช้บังคับตามอนุสัญญา Hamburg Rules, มาตรา 2 ก็จะทราบในทันทีได้ว่าอนุสัญญาฉบับนี้ใช้กับสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น จึงไม่มีความจำเป็นที่ผู้อ่านจะต้องอ่านส่วนที่เหลือของอนุสัญญาฉบับนี้อีก

3. เอกสารการขนส่ง (Transport document) เอกสารที่ใช้ในการรับขนของตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยตามวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทั้ง 8 ฉบับ จะนิยมใช้คำที่เรียกเพียง 2 คำ คือ Bill of lading (ใบตราส่ง) และ Transport document (เอกสารการขนส่ง) ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ เอกสารที่โอนเปลี่ยนมือได้ (Negotiable) และโอนเปลี่ยนมือไม่ได้ (Non-Negotiable)

ในกรณีของเอกสารขนส่งโอนเปลี่ยนมือได้ (Negotiable) หลักกฎหมายไทยจะถือว่าเอกสารนั้นมีลักษณะเป็นเอกสารสิทธิ (Document of title) จึงมีข้อบังคับที่ตามมาในกฎหมายให้ผู้ทรงใบตราส่งต้องเวนคืนใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งให้แก่ผู้ขนส่งเมื่อเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน ส่วนเอกสารการขนส่งที่โอนเปลี่ยนมือไม่ได้ (Non-Negotiable) การเวนคืนต้นฉบับให้แก่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนจึงไม่มีความจำเป็น เพียงแต่ผู้มารับของต้องพิสูจน์ความถูกต้องของตัวบุคคลว่าตนคือผู้ที่ถูกระบุไว้ในเอกสารว่าเป็นผู้รับของ หรือผู้รับตราส่ง (Consignee)

4. หน้าที่และสิทธิของผู้ส่ง (Shipper's obligations and rights) หน้าที่ที่กำหนดไว้ในกฎหมายให้ผู้ส่งต้องกระทำ จะใช้คำว่า ต้อง (Shall) เช่น จะต้องเวนคืนใบตราส่งเมื่อจะรับของจาก ผู้ขนส่งและหน้าที่ในการทำเครื่องหมายทรัพย์อันตรายและแจ้งสภาพทรัพย์อันตราย (Dangerous goods) ให้ผู้ขนส่งทราบ แต่กฎหมายอาจบัญญัติไว้ไม่ครอบคลุมถึงหน้าที่ของผู้ส่งอีกหลายประการที่ต้องกระทำในทางปฏิบัติ เช่น การนำของมามอบให้ผู้ขนส่ง และการต้องแจ้งรายละเอียด (Particulars) ของของให้ผู้ขนส่งทราบ

ส่วนสิทธิของผู้ส่งมีบัญญัติไว้ในกฎหมายการรับขนของหลายประการมากบ้างน้อยบ้างตามแต่ที่กฎหมายการรับขนของจะบัญญัติไว้ในกฎหมายแต่ละฉบับ แต่อาจกล่าวได้ว่าสิทธิ ส่วนใหญ่ของผู้ส่งจะเป็นสิทธิที่มีต่อผู้ขนส่ง มีข้อสังเกตด้วยว่า ตามหลักกฎหมายเมื่อผู้ส่งมีสิทธิตามกฎหมายในเรื่องใด เรื่องนั้นมักจะกลายเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายโดยปริยาย

5. ความรับผิดของผู้ส่ง (Shipper's liability) ส่วนมากจะเป็นความรับผิดในกรณีที่ผู้ส่งไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดและเป็นความรับผิดร่วมจากการกระทำของบุคคลอื่นในฝ่ายของตน เช่น กรณีที่ผู้ส่งไม่ได้ปิดเครื่องหมายทรัพย์อันตรายที่ตัวของ และไม่ได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงทรัพย์อันตรายและสภาพแห่งทรัพย์ หรือในกรณีที่รายการรายละเอียดของสินค้าที่มอบให้ผู้ขนส่ง (Particulars) ไม่ถูกต้องและทำให้เกิดความเสียหายต่อผู้ขนส่ง กรณีที่ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ส่งเอง ส่วนความรับผิดร่วมของผู้ส่งจากการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious liability) ได้แยกไว้เป็นอีกหัวข้อหนึ่งต่างหากซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

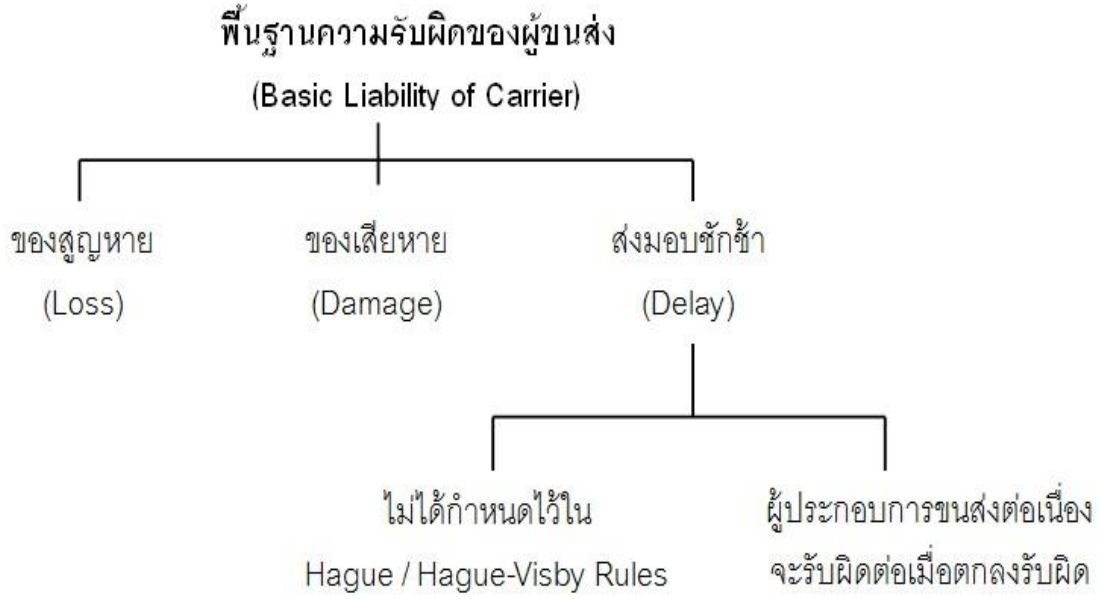
6. ทรัพย์อันตราย (Dangerous goods) มีอนุสัญญาบางฉบับที่ไม่ได้ใช้กับการรับขนของทางทะเลโดยตรงแต่กล่าวถึงสินค้าอันตราย (Dangerous goods) ไว้ด้วย เช่น อนุสัญญา SOLAS 1974 (The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) บางฉบับเรียกว่า วัตถุที่เป็นอันตราย (Harmful substances) เช่น อนุสัญญา MARPOL 1973 (The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973) แต่การกำหนดประเภทและชั้นของทรัพย์อันตรายในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ คือ ประมวลสินค้าอันตรายทางทะเลระหว่างประเทศ (IMDG Code ซึ่งเดิมนิยมเรียกว่า Blue Book) หน้าที่ของผู้ส่งเกี่ยวกับเรื่องทรัพย์อันตรายนี้ ยังก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้ขนส่งในการจัดการกับทรัพย์อันตรายเพื่อให้หมดฤทธิ์หรือสิ้นสภาพอันตรายรวมทั้งสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ส่งอันเกิดจากทรัพย์อันตรายอีกด้วย

7. หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (Carrier's obligations and rights) อาจจัดเป็น 4 กลุ่มใหญ่ๆ ได้แก่ กลุ่มที่ 1 หน้าที่ของผู้ขนส่งเกี่ยวกับเรือที่ขนส่ง เช่น การใช้ความพยายามอย่างยิ่งยวด (Due diligence) ในการทำให้เรือที่ขนส่งมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ก่อนออกเดินทาง กลุ่มที่ 2 หน้าที่ของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ส่ง เช่น หน้าที่ในการออกใบตราส่งชนิดต่างๆ เมื่อผู้ส่งร้องขอ กลุ่มที่ 3 หน้าที่ของผู้ขนส่งต่อเอกสาร หน้าที่ในส่วนนี้เป็นหน้าที่ที่กฎหมายการรับขนของกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องกระทำต่อเอกสารการขนส่งหรือใบตราส่ง เช่น การบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง (Reservation) ในกรณีที่ข้อความที่ผู้ส่งแจ้งเพื่อให้ระบุในใบตราส่งไม่ถูกต้องตามความเป็นจริงหรือมีเหตุอันควรสงสัยหรือมีพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องได้ กลุ่มที่ 4 หน้าที่ของผู้ขนส่งต่อของ เช่น การใช้ความระมัดระวังและกระทำอย่างเหมาะสมในการบรรทุก การจัดการ การขน การเก็บ การดูแลและขนถ่ายของที่รับขน

ในส่วนของสิทธิของผู้ขนส่ง อาจแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ ได้แก่ กลุ่มที่ 1 สิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ส่ง เช่น สิทธิได้รับค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง และสิทธิในการจัดการกับทรัพย์อันตราย และกลุ่มที่ 2 สิทธิของผู้ขนส่งต่อของ สิทธิของผู้ขนส่งในประเภทนี้มีหลายประการ เช่น การบรรทุกของบนปากระวางเมื่อมีประเพณีทางการค้า หรือความตกลงกับผู้ส่งให้กระทำได้

8. ความรับผิดของผู้ขนส่ง (Carrier's liability) โดยหลักพื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่งรับผิดต่อของแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ ความรับผิดต่อความสูญเสีย (Loss) ความเสียหาย (Damage) และ การส่งมอบชักช้า (Delay) อนุสัญญา Hague Rules และ Hague-Visby Rules กล่าวถึงความรับผิดสำหรับความสูญเสียและความเสียหายแต่ไม่ได้กล่าวถึงการส่งมอบชักช้า ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดในความสูญเสียและเสียหาย แต่จะมีความรับผิดในการส่งมอบชักช้าก็ต่อเมื่อผู้ส่งได้แจ้งส่วนได้เสียในกรณีส่งมอบชักช้าและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ตกลงที่จะยอมรับผิด

หลักการความรับผิดขั้นพื้นฐาน (Basic liability) ดังกล่าวข้างต้นสามารถสร้างเป็นผังงาน (Flowchart)เพื่อให้เห็นภาพได้ ดังนี้



9. ช่วงเวลาที่ผู้ขนส่งรับผิดชอบ (Period of responsibility) อาจกล่าวได้ว่า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มีต่อของที่ตนรับขนเป็นความรับผิดชอบในช่วงที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่ง ดังนั้น กฎหมายขนส่งจึงต้องกำหนดความชัดเจนว่าของอยู่ในระหว่างการขนส่งตั้งแต่เมื่อใดและสิ้นสุดเมื่อใด ส่วนใหญ่จะนิยมกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องเริ่มรับผิดชอบต่อของที่ตนรับขนตั้งแต่เมื่อได้รับมอบของไว้ในความดูแลหรือครอบครองด้วยตนเองหรือตัวแทน หรือลูกจ้างและสิ้นสุดลงเมื่อส่งมอบ (Delivery)

ช่วงเวลาที่ผู้ขนส่งรับผิดชอบ (Period of responsibility) มีประโยชน์อย่างยิ่งต่อการพิจารณาการเรียกร้อง (Claim) ในกรณีที่ของที่ขนส่งเกิดความสูญเสียหรือเสียหายขึ้น หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าความสูญหายหรือเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาที่ผู้ขนส่งรับผิดชอบ กรณีไม่จำเป็นที่ต้องพิจารณาเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

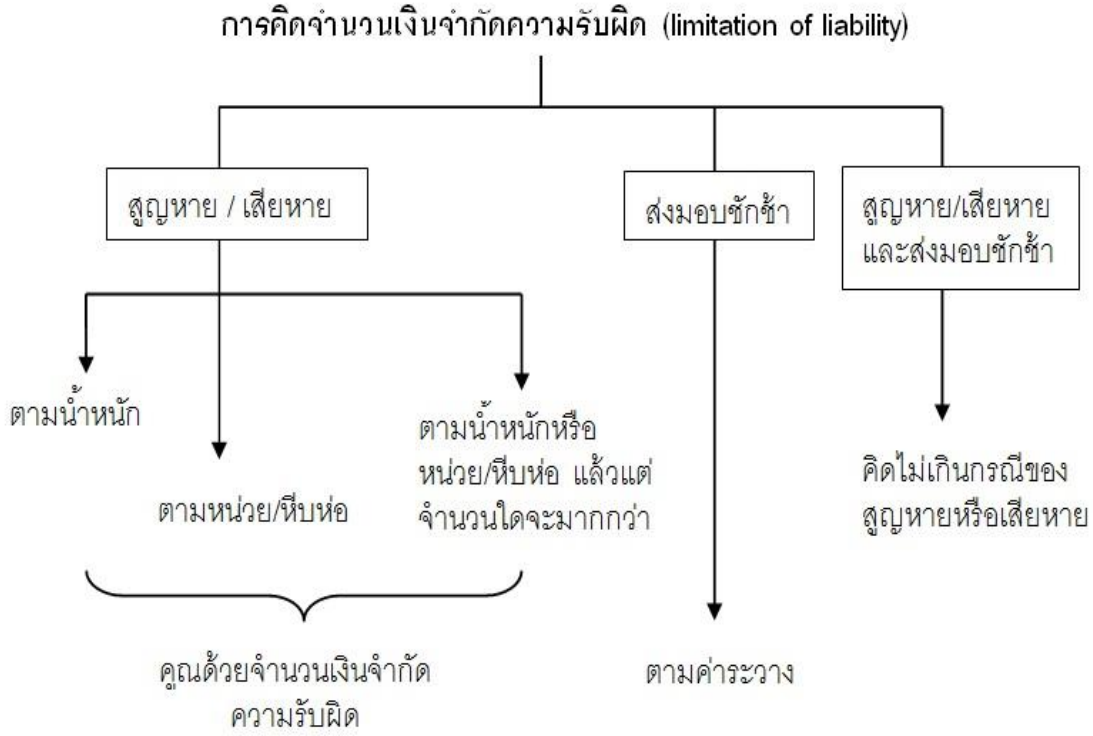
ช่วงเวลาที่ผู้ขนส่งรับผิดชอบ (Period of responsibility) สามารถจัดทำเป็นผังงานเพื่อให้เห็นเป็นภาพได้ดังนี้

10. การจำกัดความรับผิด (Limitation of liability) คือ “จำนวนเงินสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับเจ้าของยานพาหนะหรือผู้ขนส่งที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหาย (ราชบัณฑิตยสถาน, 2560) ความคิดพื้นฐานที่อยู่เบื้องหลังการให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิดจากการมองย้อนหลังไปในอดีตหลายศตวรรษที่ผ่านมา หายนะทางทะเลเพียงครั้งเดียวอาจมีผลทำให้เจ้าของเรือล้มละลาย หรืออาจจะต้องสละเรือและค่าระวางทิ้งไปโดยที่บุคคลที่สามกลับมีสิทธิที่จะเรียกร้องความเสียหายจากเจ้าของเรือ สิ่งนี้ทำให้เกิดข้อปฏิบัติในรูปของการจำกัดความรับผิด (Hill, C., 1995)

จำนวนเงินจำกัดความรับผิดอาจเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้ (Statutory limitation) หรือตามที่ตกลงกัน (Contractual limitation) โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้องอีก 4 ประการ ที่กฎหมายการรับขนของส่วนใหญ่จะบัญญัติไว้ด้วย คือ (1) วิธีการจำกัดความรับผิด สำหรับความเสียหายหรือสูญหายอันเป็นความสูญเสียทางกายภาพของของที่ขนส่ง (Physical loss) จะนิยมจำกัดความรับผิดตามจำนวนน้ำหนักเป็นกิโลหรือตามหีบห่อ (package) หรือหน่วยการขนส่ง (Unit หรือ Shipping unit) แล้วคูณด้วยจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่นิยมกำหนดเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special drawing right หรือ SDR) ส่วนการจำกัดความรับผิดจากการส่งมอบชักช้า (delay) จะจำกัดความรับผิดตามค่าระวาง (Freight) ของสินค้าที่เกิดการส่ง

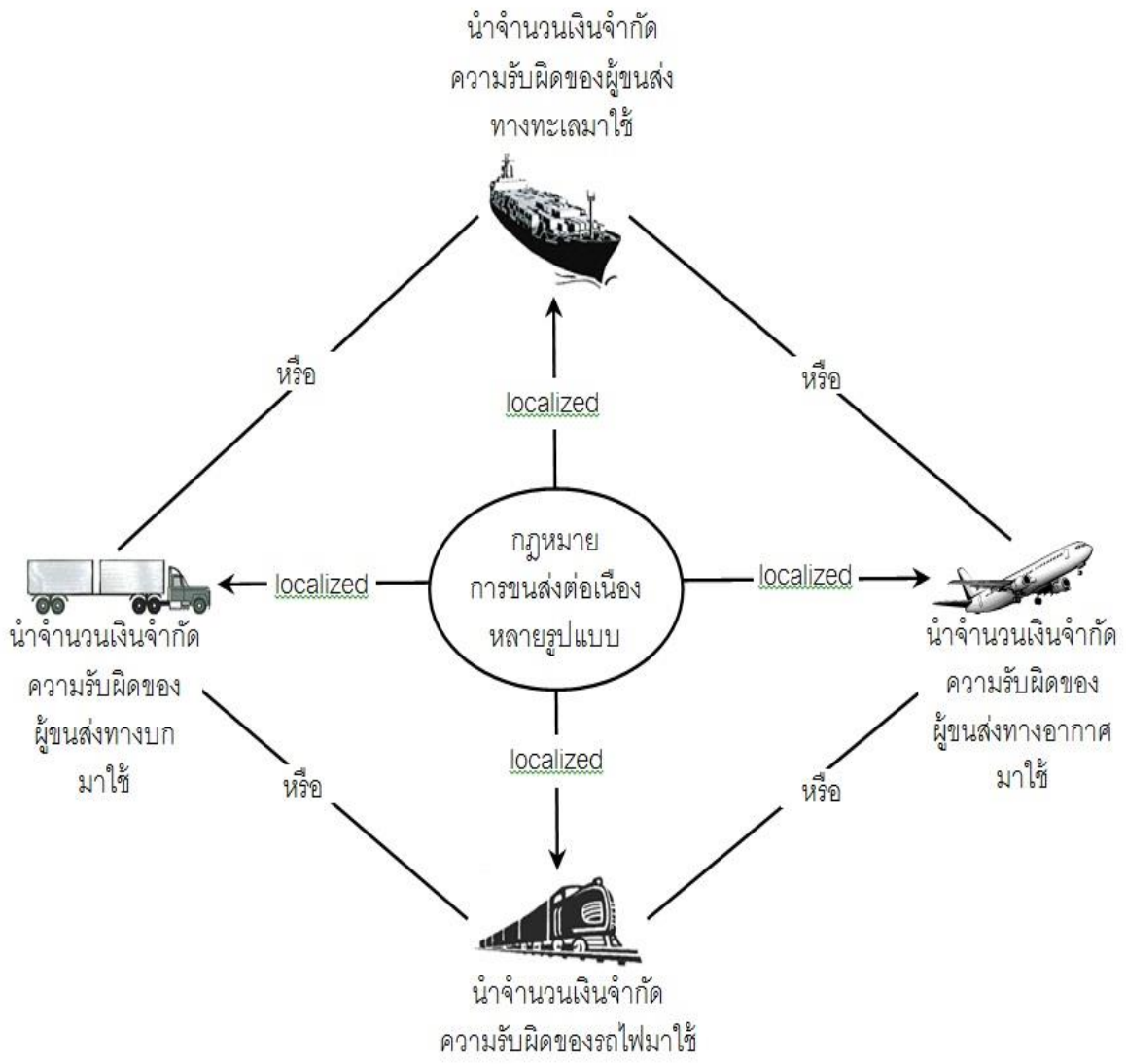
มอบชักช้า (2) การเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิด (3) กรณีที่ไม่อาจจำกัดความรับผิดได้และ (4) ข้อห้ามมิให้ตกลงการจำกัดความรับผิดต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนด

ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของความเสียหายกับการจำกัดความรับผิดจัดทำเป็นผังงานได้ ดังนี้



การจำกัดความรับผิดสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport) มีความซับซ้อนมากกว่าการจำกัดความรับผิดตามกฎหมายขนส่งที่ใช้กับการรับขนของเพียงรูปแบบเดียว (Unimodal transport) ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะมีรูปแบบการขนส่ง (Mode of transport) ที่แตกต่างกันอย่างน้อย 2 รูปแบบ จึงมีหลัก Localized damage คือ ความเสียหายที่สามารถกำหนดจุดที่เกิดได้ (Faber et al., 1997)

การจำกัดความรับผิดกรณี Localized damage จัดทำเป็นแผนภาพได้ ดังนี้



ที่มา: ปรับปรุงจาก ประมวล จันทร์ชีวะ, การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) หลักการและแนวทางการทำความเข้าใจ พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 (พิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม). ม.ป.ท., หน้า 25

นอกจากการจำกัดความรับผิดตามหลัก Localized damage แล้ว ยังมีหลักการจำกัด ความรับผิดแบบ Non-localized damage อีกด้วย ซึ่งเป็นกรณีที่ไม่ปรากฏชัดว่าความสูญหาย หรือเสียหายของของเกิดขึ้นในช่วงรูปแบบการขนส่งใด

11. การยกเว้นความรับผิด (Exclusion of liability) อาจแบ่งได้เป็น 2 จำพวก ได้แก่ ข้อยกเว้นความรับผิดกำหนดไว้เป็นข้อๆ โดยเป็นข้อย่อยของมาตราหรืออนุมาตราที่ว่าด้วยข้อยกเว้น และเหตุยกเว้นความรับผิดโดยผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนได้ใช้มาตการที่ควรที่จะต้องใช้พอสมควรเพื่อหลักเลี่ยงการเกิดความเสียหายและผลที่จะตามมาแล้ว

12. ความรับผิดร่วม (Vicarious liability) อาจแบ่งเป็น 2 กรณีใหญ่ๆ คือ ความรับผิดร่วมของผู้ส่งจากการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และความรับผิดร่วมของผู้ขนส่งจากการกระทำของผู้อื่นที่ไม่ใช่ลูกจ้างหรือตัวแทนของตน ซึ่งมีปรากฏในกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่บัญญัติให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญารวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นนั้นซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้น

13. ข้อกำหนดหิมาลายา (Himalaya Clause) มีที่มาจากชื่อเรือลำหนึ่งที่ถูกฟ้องโดยโจทก์ซึ่งเป็นผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บในระหว่างเดินทางไปกับเรือลำนี้เป็นคดี Adler v. Dickson [1954] แนวคิดของศาลอุทธรณ์ในคดีนี้ได้ให้แนวคิดในการนำไปประยุกต์ใช้กับใบตราส่งและประสบความสำเร็จในเวลาต่อมาในใบตราส่งที่ใช้กับการรับขนของเพื่อขยายสิทธิประโยชน์ในข้อต่อสู้เรื่องการจำกัดความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดที่ผู้ขนส่งสามารถจะใช้ได้ให้รวมถึงบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้ขนส่งด้วย เช่น คนขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือ (Stevedores) ลูกจ้างและตัวแทน (Baatz et al, 2009)

อย่างไรก็ตาม การใช้ข้อกำหนดหิมาลายา (Himalaya clause) ตามใบตราส่งมีข้อจำกัดในการใช้ในบางประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศที่ใช้หลัก Privity of contract จึงได้มีการนำหลักการของข้อกำหนด หิมาลายา (Himalaya clause) ไปบัญญัติไว้ในกฎหมายแทน

14. อายุความ (Prescription) หมายถึง ระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดให้ใช้บังคับสิทธิเรียกร้องบังคับคดี ฟ้องหรือร้องทุกข์ (ราชบัณฑิตยสถาน, 2554) ในอนุสัญญาและกฎหมายต่างประเทศ มีคำที่ใช้ในความหมายของอายุความแตกต่างกัน เช่น Limitation of actions, Period of time for lawsuit และ Time-bar

กำหนดอายุความในอนุสัญญาและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง กล่าวโดยเฉพาะสำหรับการฟ้องผู้ขนส่งจะมีระยะเวลาที่แตกต่างกันตั้งแต่ 9 เดือน จนถึง 2 ปี ส่วนใหญ่จะนิยมให้เริ่มนับอายุความสำหรับการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้รับผิดจากวันที่ส่งมอบของ (Delivery) หรือในกรณีที่ไม่มีการส่งมอบของ เช่น ของสูญหายทั้งหมดจะให้นับจากวันที่ที่ของควรจะถูกส่งมอบหากไม่เกิดการสูญหายขึ้น และบางฉบับบัญญัติเรื่องการขยายอายุความ การใช้อายุความที่กำหนดไว้นั้นกับการฟ้องร้องคดีไม่ว่าในมูลผิดสัญญาหรือ

มูลละเมิด และอายุความสำหรับการฟ้องไล่เบี้ยโดยผู้ขนส่งต่อบุคคลอื่นหรือผู้ที่อยู่ในฝ่ายของผู้ขนส่ง มีข้อสังเกตว่ากฎหมายการรับขนของบางฉบับจะไม่กำหนดอายุความสำหรับกรณีที่ผู้ขนส่งฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายหรือเพื่อให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งรับผิดต่อตน

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยโดยใช้ตารางเปรียบเทียบข้อมูลที่เหมือนกัน (Comparison matrix) ร่วมกับการใช้หลักผังมโนทัศน์และการทำผังงาน (Flowchart) ที่ใช้รูปภาพและข้อความโดยมีการใช้เส้นและลูกศรโยงใยความสัมพันธ์เป็นเครื่องมือ ทำให้ทราบโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ร่วมกันและสาระสำคัญ 14 ประการของกฎหมายการรับขนของที่เกี่ยวข้องทั้ง 8 ฉบับ คือ อนุสัญญา Hague Rules, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, Rotterdam Rules, MT Convention และกรอบความตกลง ASEAN Framework Agreement กฎหมายของประเทศไทยรวม 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ทุกฉบับเป็นกฎหมายที่ใช้กับการรับขนของเท่านั้นโดยไม่รวมผู้โดยสาร แต่มีอยู่ 2 ฉบับ ที่ยังไม่มีผลใช้บังคับ คือ อนุสัญญา Rotterdam Rules และ MT Convention แต่ยังมีกฎหมายฉบับอื่นทั้งในรูปของอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศไทยอีก 8 ฉบับที่ใช้กับการรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งอื่นที่มีผลใช้บังคับแล้วและไม่ได้อยู่ในขอบเขตของการวิจัยตามวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ส่วนที่เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ ได้แก่

การขนส่งทางรถไฟตามอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนทางรถไฟ (Convention Concerning International Carriage by Rail, 1999 as amended by the Vilnius Protocol หรือเรียกโดยย่อว่า อนุสัญญา COTIF) ส่วนที่สอง CIM ภาคผนวก ข (CIM – Appendix B to the Convention) ว่าด้วยการรับขนของ (Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail) ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้

การขนส่งทางอากาศตามอนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air signed at Montreal on 28 May 1999 หรือเรียกโดยย่อว่า อนุสัญญา The Montreal Convention, 1999) ใช้บังคับกับการรับขนคนโดยสารและของอยู่ในฉบับเดียวกันและบทบัญญัติบางมาตราใช้ร่วมกันระหว่างการรับขนคนโดยสารและของ ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้

การขนส่งทางถนนโดยรถบรรทุกระหว่างประเทศตามอนุสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road หรือเรียกโดยย่อว่า อนุสัญญา CMR) ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement) ภาคผนวกที่ 10 (ANNEX) ใช้กับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศและประเทศไทยได้ร่วมลงนามแล้วเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2548

กฎหมายไทยที่ใช้บังคับกับการรับขนของและอยู่นอกเหนือขอบเขตของการวิจัยตามวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขน พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และพระราชบัญญัติการจัดวางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ดังนั้น การทำวิจัยในส่วนของอนุสัญญาและกฎหมายทั้ง 8 ฉบับนี้เพิ่มเติมจากอนุสัญญา ความตกลงระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศไทย 8 ฉบับ ที่ได้วิจัยไว้แล้วในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะทำให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้นและเป็นการยืนยันโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ร่วมกันของกฎหมายการรับขนของตามงานวิจัยฉบับนี้และยังทำให้เห็นถึงหลักการที่เป็นลักษณะพิเศษที่มีอยู่ในเฉพาะกฎหมายการรับขนของบางฉบับ เช่น หลักการการจำกัดความรับผิดอย่างถาวร (Unbreakable limitation) สำหรับความสูญเสียและเสียหายที่เกิดขึ้นกับของที่ขนส่งทางอากาศที่ใช้อยู่ในอนุสัญญา Montreal Convention 1999 หลัก “Piggyback transport” ที่ใช้อยู่ในกฎหมายการรับขนของระหว่างประเทศ มาตรา 2 ของอนุสัญญา CMR และมาตรา 4 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 ในกรณีที่รถบรรทุกถูกขนส่งไปโดยรูปแบบการขนส่งอื่น (Other mode of transport) และหลัก”Successive carrier” ในมาตรา 34 อนุสัญญา CMR และ “Substitute carrier” ในอนุสัญญา COTIF, CIM มาตรา 26 และ 27 ที่ให้ถือว่าบุคคลเหล่านี้เป็นคู่สัญญารับขนของทั้งๆ ที่ตนไม่ได้เป็นผู้ทำสัญญากับผู้ส่ง (shall become a party to the contract of carriage)

ในงานวิจัยฉบับนี้ใช้หลักในการพิจารณาว่าหากโครงสร้างส่วนใดปรากฏอยู่ในกฎหมายอย่างน้อย 6 ฉบับ จาก 8 ฉบับที่เกี่ยวข้องถือว่าโครงสร้างส่วนนั้นเป็นโครงสร้างส่วนสำคัญที่ร่วมกัน จึงอาจลดสัดส่วนของเกณฑ์ลงเหลือ 5 จาก 8 ฉบับ ตามเกณฑ์ความร่วมกันส่วนใหญ่ที่เกินครึ่งของกฎหมายการรับขนของทั้งหมดที่นำมาพิจารณา และอาจทำให้มีโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ร่วมกันเพิ่มขึ้นอีก เช่น เรื่องเขตอำนาจศาล (Jurisdiction) และการให้สิทธิผู้เสียหายเลือกฟ้องคดีในศาลหนึ่งศาลใดในบรรดาศาลหลายแห่งที่กฎหมายฉบับนั้นกำหนดไว้ (Choice of jurisdiction) การระงับข้อพิพาทด้วยอนุญาโตตุลาการ (Arbitration) หรือสิทธิยึดหน่วงของไว้เป็นประกันค่าระวางค้างชำระ (Lien)

การวิจัยเพิ่มเติมต่อยอดจากงานวิจัยฉบับนี้ อาจใช้ตารางเปรียบเทียบข้อมูลที่ร่วมกัน (Comparison matrix) และหลักการเรื่องผังมโนทัศน์ การเขียนผังงาน (Flowchart) และแผนภาพ (Graphic organizers) มาเป็นเครื่องมือที่ใช้แสดงสาระสำคัญและความสัมพันธ์ในส่วนของโครงสร้างเพื่อทำให้เห็นออกมาได้เป็นภาพของขบวนการและความสัมพันธ์โดยอาจใช้แผนภาพและเส้นรวมทั้งลูกศรเพื่อใช้เชื่อมโยง

รายการอ้างอิง

กมลชนก สุทธิวาทนฤพุฒิ. (2553). *การขนส่งสินค้าทางทะเล* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: ท้อป.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2554). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 เฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวเนื่องในโอกาสพระราชพิธีมหามงคลเฉลิมพระชนมพรรษา 7 รอบ 5 ธันวาคม 2555.* กรุงเทพฯ: ราชบัณฑิตยสถาน.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2560). *พจนานุกรม ศัพท์ประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: ราชบัณฑิตยสถาน.

Baatz, Y. C., Debattista, C., Lorenzon, F., Serdy, A., Staniland, H., & Tsimplis, M. (2009). *The Rotterdam rules*. London: informa.

Daniela, L. N., & Ovidiu, R. (n.d.). *Why do logistics and transport matter fordevelopment.* Retrieved November 15, 2018, from http://steconomiceuoradea.ro/anale/volume/2014/n1/003

Faber, D., Diamond, A., Hardingham, A., Hilton, C., Hobbs, J., Ramberg, J., & Sansom, N., (1997). *Multimodal Transport*. London: LLP.

Hill, C. (1995). *Maritime Law* (4th ed.). London: LLP.

Tseng, Y. Y., Yue, L. W., & Taylor, M. (2015). *The role of transportation in logistics chain*. Retrieved November 15, 2018, from https://www.researchgate. net/publication/281230908_The_role_of_transportation_in_logistics_chain