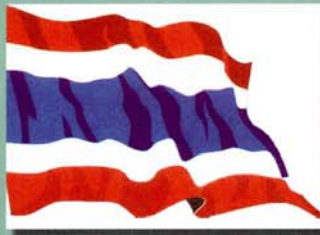




วุฒิสภา

เอกสารประกอบการพิจารณา



ร่าง
พระราชบัญญัติ
การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

บรรจुरะเบียบวาระการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๒๓ (สมัยสามัญทั่วไป)
วันจันทร์ที่ ๑๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๕

อ.พ. ๓๗/๒๕๕๕

จัดทำโดย
สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
www.senate.go.th



บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มีผู้เสนอต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณา รวมทั้งสิ้นจำนวน ๒ ฉบับ ดังนี้

๑. คณะรัฐมนตรี ชุดที่มีนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎรเป็นเรื่องด่วน ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรเสนอ และคณะรัฐมนตรีได้เสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวต่อสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ และได้รับการบรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

๒. เสนอโดยนายชวลิต วิชยสุทธิ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย กับคณะ เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ และได้รับการบรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๒ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๕

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๔ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๕ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. โดยมีมติให้รวมพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวทั้ง ๒ ฉบับ ซึ่งมีหลักการทำนองเดียวกันพร้อมกันไป และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ด้วยคะแนนเสียง ๓๗๓ เสียง ไม่รับหลักการ ไม่มี และงดออกเสียง ๑ เสียง และมีมติให้ส่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวให้คณะกรรมการวิสามัญชุดเดียวกับที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. เพื่อพิจารณาในวาระที่สอง ชั้นคณะกรรมการ โดยถือเอาร่างพระราชบัญญัติของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา กำหนดการแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน



ต่อมา ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๖ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาเสร็จแล้ว โดยพิจารณาในวาระที่สองเรียงตามลำดับมาตรา และได้ลงมติในวาระที่สามเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ด้วยคะแนนเสียง ๓๖๕ เสียง ไม่เห็นชอบ ๒ เสียง และงดออกเสียง ๒ เสียง

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มีหลักการและเหตุผล ดังนี้

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง สมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มีเนื้อหารวมจำนวน ๔๔ มาตรา สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑. บทนิยามศัพท์ (ร่างมาตรา ๓)

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนเพื่อค่าระวาง โดยทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง

“ผู้ขนส่งช่วง” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนของตามสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง และบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งช่วงได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการรับขนของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดกก็ตาม

“ผู้ส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ



“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งให้เป็นผู้รับตราส่ง หรือเป็นผู้มีสิทธิในการรับของจากผู้ขนส่ง

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถยนต์ที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง

“ของ” หมายความว่า สังกหัตถ์พัสดุ สัตว์ รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งเป็นผู้จัดหามา เพื่อใช้ในการขนส่ง

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ค่าระวาง” หมายความว่า บำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนของ

“ค่าธรรมเนียมการรับขน” หมายความว่า ค่าระวาง และบรรดาค่าธรรมเนียมที่เกิดขึ้นจากการรับขนของ

“ใบตราส่ง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญา รับขนของทางถนนระหว่างประเทศและเป็นหลักฐานในการรับมอบของ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

๒. ขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ

๒.๑ กำหนดให้ใช้บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้ แก่การรับขนของทางถนนด้วยรถ จากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ ในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุ ให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร และให้ใช้บังคับแก่การรับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศด้วยรถที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคล ที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย เว้นแต่กรณีที่คู่สัญญาระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมาย ระหว่างประเทศก็ให้บังคับเป็นไปตามนั้น (ร่างมาตรา ๔ วรรคหนึ่ง) นอกจากนี้ ยังกำหนดให้ในกรณีที่ การรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔ วรรคสาม)

๒.๒ กำหนดไม่ให้ใช้บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้ แก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ ระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๔ วรรคสอง) และแก่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำที่เกิดขึ้น ในระหว่างการขนส่งทางอื่น ตามร่างมาตรา ๔ วรรคสาม (กรณีที่การรับขนของทางถนนด้วยรถ มีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ) หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำนั้น มิได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้น



การปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ ให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น (ร่างมาตรา ๕)

๓. สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างหมวด ๑)

๓.๑ กำหนดลักษณะของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนน จากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๗)

๓.๒ กำหนดให้ข้อกำหนดในสัญญาซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือกำหนดให้มีการทำการประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง เป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๘)

๓.๓ กำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดการออกใบตราส่งและรายการในใบตราส่งให้มีความเหมาะสมและชัดเจน (ร่างมาตรา ๙ ถึงร่างมาตรา ๑๓)

๔. หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (ร่างหมวด ๒)

๔.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของรายการที่ปรากฏในใบตราส่งในการรับมอบของจากผู้ส่ง และบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หรือหากผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างหรือข้อสงวนดังกล่าวไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่า ผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์ หรือให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดี ถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๑๔)

๔.๒ กำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งในกรณีที่มีการรับขนของตามสัญญา กลายเป็นพันวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ให้ผู้ขนส่งแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้น (ร่างมาตรา ๑๕)

๔.๓ กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในกรณีที่มีเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง (ร่างมาตรา ๑๖)

๔.๔ กำหนดให้ในกรณีที่มีเหตุดังกล่าวในข้อ ๔.๒ หรือ ข้อ ๔.๓ ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของหรือผู้ส่งแล้วแต่กรณี หรือได้ถามเอาคำสั่งแล้ว แต่มิได้รับคำสั่งจากบุคคลดังกล่าวภายในเวลาอันสมควร ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์แก่ผู้มีสิทธิในการจัดการของหรือผู้ส่งแล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๑๕ วรรคสอง และร่างมาตรา ๑๖ วรรคหนึ่ง ประกอบกับร่างมาตรา ๑๕ วรรคสอง แล้วแต่กรณี)

๔.๕ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธินำของออกขายทอดตลาดได้ ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ หรือได้ถามเอาคำสั่งแล้ว แต่มิได้รับคำสั่งจากบุคคลดังกล่าว ประกอบกับของที่รับขนนั้น เป็นของสดเสียได้ หากหน่วงช้าไว้จะทำให้เกิด



ความเสียหายแก่ของ หรือราคาของนั้นไม่คุ้มค่าธรรมเนียมการรับขน และกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องบอกกล่าวการขายทอดตลาดให้ผู้มีสิทธิในการจัดการของทราบโดยมิชักช้า (ร่างมาตรา ๑๗)

๔.๖ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการแจ้งและถามเอาคำสั่ง และการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของดังกล่าวในข้อ ๔.๒ และข้อ ๔.๓ (ร่างมาตรา ๑๘)

๔.๗ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของไว้ก่อนได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าธรรมเนียมการรับขน หรือจนกว่าจะได้รับประกันตามสมควร (ร่างมาตรา ๑๙)

๕. หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง (ร่างหมวด ๓)

๕.๑ กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในกรณีที่มีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๒๐) หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ (ร่างมาตรา ๒๑)

๕.๒ กำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารและข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากร หรือพิธีการอื่น รวมทั้งกำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารหรือข้อมูลดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๒)

๕.๓ กำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ (ร่างมาตรา ๒๓) และให้อำนาจผู้ขนส่งในการจัดการของที่มีสภาพอันตรายได้ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง ทั้งนี้ แม้ว่าผู้ส่งจะได้แจ้งสภาพอันตรายและผู้ขนส่งจะได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นแล้วก็ตาม รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวจากผู้ส่งในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นด้วย (ร่างมาตรา ๒๔)

๕.๔ กำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยหยุดการขนส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง โดยหากเป็นกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงการขนส่งไม่อยู่ในวิสัยที่ผู้ขนส่งสามารถดำเนินการได้ ให้ผู้ขนส่งแจ้งผู้ส่งทราบโดยทันทีเพื่อทำความตกลงใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ให้ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าธรรมเนียมการขนส่งตามส่วนที่ได้ดำเนินการและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงการขนส่งนั้น (ร่างมาตรา ๒๕)

๕.๕ กำหนดเหตุที่ทำให้สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลง และกำหนดให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง (ร่างมาตรา ๒๖)



๕.๖ กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหาย หรือสภาพแห่งของที่เสียหาย ในกรณีที่ข้อนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย และหากผู้รับตราส่ง มิได้โต้แย้งเป็นหนังสือดังกล่าวให้สันนิษฐานว่า ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งแล้ว (ร่างมาตรา ๒๗)

๖. ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง (ร่างหมวด ๔)

๖.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ในการที่ ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกัซ้า และกรณีที่ถือว่าเป็นการส่งมอบชกัซ้า (ร่างมาตรา ๒๘)

๖.๒ กำหนดสิทธิและขั้นตอนที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิดำเนินการเมื่อได้ ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของ รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งเสมือนว่าข้อนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง (ร่างมาตรา ๒๙)

๖.๓ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำ หรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง (ร่างมาตรา ๓๐) และห้ามผู้ขนส่งอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิด (ร่างมาตรา ๓๑)

๖.๔ กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกัซ้านั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๓๒) หรือสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๓๓)

๗. การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง (ร่างหมวด ๕)

๗.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกัซ้า รวมทั้งหลักเกณฑ์การคำนวณค่าสินไหมทดแทน ในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๓๔) และกำหนดหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิ พิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท (ร่างมาตรา ๓๕)

๗.๒ กำหนดการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกัซ้า (ร่างมาตรา ๓๖) และกรณีที่ยกเว้นไม่ให้นำเรื่องการจำกัดความรับผิด ตามร่างมาตรา ๓๖ มาใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓๗)



๘. การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท (ร่างหมวด ๖)

๘.๑ กำหนดให้การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ รวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าจะสิทธิเรียกร้องนั้นจะมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิดก็ตาม รวมทั้งกำหนดให้ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัตินี้ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องนั้นได้ด้วย (ร่างมาตรา ๓๘)

๘.๒ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามร่างพระราชบัญญัตินี้ และกำหนดให้สิทธิโจทก์ในการเลือกฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิด โดยยื่นต่อศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นตามที่กำหนดได้ด้วย. (ร่างมาตรา ๓๙)

๘.๓ กำหนดให้ศาลที่บุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน และได้ฟ้องคู่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นคดีต่อศาลนั้นไว้แล้ว มีอำนาจสั่งโอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณากับคดีระหว่างคู่สัญญาในศาลที่คู่สัญญาได้ฟ้องคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อใช้สิทธิเรียกร้องตามมูลสัญญาและมูลละเมิดหรือเฉพาะมูลละเมิดไว้แล้ว แต่ทั้งนี้ ศาลจะมีคำสั่งโอนคดีดังกล่าวก่อนที่จะได้รับความยินยอมจากศาลที่จะรับโอนคดีมิได้ (ร่างมาตรา ๔๐)

๘.๔ กำหนดให้คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการได้ (ร่างมาตรา ๔๑)

๘.๕ กำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และการนับอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องในแต่ละกรณี (ร่างมาตรา ๔๒) รวมทั้งกำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่งลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง (ร่างมาตรา ๔๓)

๙. บทเฉพาะกาล

กำหนดไม่ให้ใช้บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้แก่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๔๔)



บทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

ข้อดี

๑. ประเทศไทยจะได้มีกฎหมายรองรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ ในการใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการ และบุคคลอื่นที่มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศให้มีมาตรฐานสากล อันเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้คู่สัญญาและผู้ประกอบการต่างประเทศมีความเชื่อมั่นในการประกอบการค้า การลงทุน และการขนส่งสินค้ากับประเทศไทย อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยต่อไป ซึ่งในปัจจุบัน กฎหมายที่สามารถนำมาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าวมีเพียงบทบัญญัติตามบรรพ ๓ ลักษณะ ๘ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในหมวดการรับขน ซึ่งใช้บังคับกับการรับขนทั่วไป แตกต่างจากการรับขนของทางทะเลที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายเฉพาะ คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ หรือกรณีการขนส่งที่มีหลายรูปแบบที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนของในรูปแบบดังกล่าวเป็นการเฉพาะ

๒. เป็นกฎหมายที่ทำให้ประเทศไทยได้ปฏิบัติตามหน้าที่ในการตรากฎหมายภายในประเทศเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็น

๑) อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๕๖ (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956) หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า “อนุสัญญา CMR”

๒) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) หรือ CBTA

๓. มีการกำหนดขอบเขตการใช้บังคับสัญญาการรับขนของทางถนน รวมถึงการขนส่งรูปแบบอื่นที่ไม่ได้มีการขนส่งลงจากรถ แต่ไม่รวมถึงการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศและการขนส่งศพด้วย รวมถึงการกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในกรณีความเสียหาย กรณีสินค้าสูญหายหรือที่อาจจะเกิดขึ้นในขั้นตอนกระบวนการการขนส่ง หรือในกรณีการสมทบของล่าช้าเกินกำหนดเวลาที่ได้กำหนดไว้

๔. การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว และเข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะการค้าขายระหว่างประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกัน อีกทั้งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนในการดำเนินการไม่สูงมากและมีความเสี่ยงต่ำ เมื่อเทียบกับการขนส่งทางอากาศหรือการขนส่งทางทะเล

๕. การมีกฎหมายเฉพาะสำหรับใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งเกี่ยวกับการขนของทางถนนระหว่างประเทศ จะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทยและทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากยิ่งขึ้น



๖. เป็นการกำหนดขอบเขต และวางหลักเกณฑ์ เงื่อนไข รวมถึงกำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้รับขนของและผู้ขนส่งที่ชัดเจน ทำให้การขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว เกิดข้อผิดพลาดในกระบวนการขนส่งน้อยลง

๗. ส่งเสริมให้เกิดความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศและแสดงถึงการให้ความร่วมมือในเรื่องต่าง ๆ ในฐานะเป็นประเทศสมาชิก เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่สมาชิกประชาคมอาเซียนที่จะเกิดขึ้นในปี ๒๕๕๘ นี้

ข้อสังเกต

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นการร่างกฎหมายเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งในการยกร่างกฎหมายในลักษณะนี้ก็จะนำเนื้อความในอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศมากร่างกฎหมายภายในซึ่งอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ จะเขียนในภาพกว้าง ๆ เพื่อให้ประเทศต่าง ๆ ถือปฏิบัติ ดังนั้นในการตรากฎหมาย ควรใช้ถ้อยคำที่สั้น กระชับ และรัดกุม เข้าใจง่ายต่อการปฏิบัติและการตีความตามหลักการยกร่างกฎหมายภายใน

สรุป การให้มีพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ จะทำให้ประเทศไทยจะได้มีกฎหมายรองรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ ในการใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการ และบุคคลที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ โดยกฎหมายการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว และเข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะการค้าขายระหว่างประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกัน อีกทั้งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนในการดำเนินการไม่สูงมาก และมีความเสี่ยงต่ำ เมื่อเทียบกับการขนส่งทางอากาศหรือการขนส่งทางทะเล จึงควรมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเพื่อใช้บังคับและปฏิบัติโดยทั่วกัน

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้ประมวลและรวบรวมข้อมูลด้านต่าง ๆ ในกระบวนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ซึ่งสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๖ (สมัยสามัญทั่วไป) เมื่อวันที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ โดยมีเนื้อหาแบ่งออกเป็น ๒ ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ภาคผนวก

: ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

: บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

: บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

: รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร (พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.)

: ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

เอกสารประกอบการพิจารณาฉบับนี้ จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการวงงานด้านนิติบัญญัติของวุฒิสภา โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้น สำหรับเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาโดยเฉพาะ

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
พฤศจิกายน ๒๕๕๕

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นายนัท ผาสุข ที่ปรึกษาด้านกฎหมาย รักษาการแทนผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย

นายสุชาติ พันทองคำ ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานกฎหมาย ๒

นายโสภณ ชาตบุษย์จารุ นิตกรชำนาญการ นางสาวสุวรรณา พรหมพิมพ์ วิทยากรชำนาญการ

นางสิริกัญย์ สองแสง เจ้าหน้าที่งานธุรการชำนาญงาน นางสาวกาญจนา พาลดีหลด เจ้าหน้าที่งานบันทึกข้อมูลปฏิบัติงาน

กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๕๖

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกวุฒิสภา และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมวุฒิสภา สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้จากเว็บไซต์วุฒิสภา www.senate.go.th

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ที่ศูนย์บริการข้อมูลกฎหมาย วุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑ หมายเลขโทรศัพท์ ๐๒ ๒๔๔ ๑๕๖๕

สารบัญ

หน้า

● บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา	ก
ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ที่สำคัญ ๆ และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	
● ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	๑
● สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน ระหว่างประเทศ พ.ศ.	๕
● ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	๒๐
๑. สรุปประเด็นและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ	
๑.๑ ประเด็นสำคัญที่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายอย่างกว้างขวาง...	๒๒
๑.๒ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง.....	๒๕
๒. สรุปประเด็นและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง	
๒.๑ ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ที่สำคัญ ๆ	๒๖
๒.๒ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา	๒๙
๓. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม	๓๖
ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่าง ประเทศ พ.ศ.	
● บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	-๑-
● ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	-๘-
● บันทึกข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	-๑๑-
● ข้อมูลสถิติการนำเข้า-ส่งออก ระหว่างประเทศ ที่ผ่านด่านศุลกากรต่าง ๆ ในปัจจุบัน ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๕	-๑๗-
● ความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	-๒๐-
● กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ	-๒๖-

ภาคผนวก :

- : ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) (๑)
- : บันทึกวิเคราะห์สรุปลักษณะสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ
ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. (๑๕)
- : บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. (๒๓)
- : รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ
การอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ.
สภาผู้แทนราษฎร (พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ
ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.) (๓๙)
- : ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว (๖๑)

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมา สาระสำคัญ ประเด็นที่มีการอภิปราย
ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ
และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับ
ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ.



ความเป็นมา

ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มีผู้เสนอต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณา รวมทั้งสิ้นจำนวน ๒ ฉบับ ดังนี้

๑. คณะรัฐมนตรี ชุดที่มีนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎรเป็นเรื่องด่วน ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรเสนอ และคณะรัฐมนตรีได้เสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวต่อสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ เพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตามบทบัญญัติรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ และได้รับการบรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

๒. เสนอโดยนายชวลิต วิชยสุทธิ์ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย กับคณะ เมื่อวันที่ ๒๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ และได้รับการบรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๒ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๕๕

การเสนอร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับ มีหลักการและเหตุผลทำนองเดียวกัน ดังนี้

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง สมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรีและสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเป็นผู้เสนอในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๔ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๕ โดยที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้มีมติให้รวมพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ดังกล่าวทั้ง ๒ ฉบับ ซึ่งมีหลักการทำนองเดียวกันพร้อมกันไป และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ด้วยคะแนนเสียง ๓๗๓ เสียง ไม่รับหลักการ ไม่มี และงดออกเสียง ๑ เสียง และมีมติให้ส่งร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวให้คณะกรรมการวิสามัญชุดเดียวกับที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. เพื่อพิจารณาในวาระที่สอง ชั้นคณะกรรมการ โดยถือเอาร่างพระราชบัญญัติของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา กำหนดการแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน^๑

คณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๓๑ คน ประกอบด้วย

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| * ๑. นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายอิทธิเดช แก้วหลวง | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายกษิต ภิรมย์ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. นายมานิต นพอมรบดี | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. พันโท สิ้นธพ แก้วพิจิตร | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. ร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์ | กรรมการที่ปรึกษา |
| ๗. นายประกอบ รัตนพันธ์ | กรรมการที่ปรึกษา |
| ๘. นายวิทยา แก้วภราดัย | กรรมการที่ปรึกษา |
| ๙. พลเอก สมชาย วิษณุวงศ์ | กรรมการที่ปรึกษา |
| ๑๐. นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน | เลขานุการคณะกรรมการ |
| ๑๑. นางสาวธีรรัตน์ สำเร็จวาณิชย์ | ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๑๒. นางเปล่งมณี เร่งสมบูรณ์สุข | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๑๓. นางอาณิก อัมระนันท์ | โฆษกคณะกรรมการ |
| * ๑๔. นางสาวจารุวรรณ เสงตระกูล | * ๑๕. นายจุฬา สุขมานพ |
| * ๑๖. นายชูกัน กุลวงษา | ๑๗. นายธีระ ไตรสรณกุล |

^๑ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๒๓ กำหนดว่า
“การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติชั้นคณะกรรมการที่สภาตั้ง สมาชิกผู้ใดเห็นควรแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติก็ให้เสนอคำแปรญัตติล่วงหน้าเป็นหนังสือต่อประธานคณะกรรมการภายในกำหนดเจ็ดวันนับแต่วันถัดจากวันที่สภารับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติ เว้นแต่สภาจะได้อำนาจเวลาแปรญัตติสำหรับร่างพระราชบัญญัตินั้นไว้เป็นอย่างอื่น
“ลา” “ลา”

* หมายถึง กรรมการในสัดส่วนของรัฐบาล



- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| ๑๘. นายธีรชัย สุวรรณเพ็ญ | ๑๙. นายรณเทพ อนุวัฒน์ |
| ๒๐. รองศาสตราจารย์ รุธีร์ พนมยงค์ | ๒๑. นายวิภูแถลง พัฒนภูมิไท |
| ๒๒. นายศรีเรศ โกฏคำลือ | ๒๓. นายศุภชัย ใจสมุทร |
| ๒๔. นายสมบัติ ศรีสุรินทร์ | ๒๕. นายสมบุรณ์ อุทัยเวียนกุล |
| ๒๖. นายสรวงค์ เทียนทอง | ๒๗. นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย |
| ๒๘. นางสาวสุนีย์ เหลืองวิจิตร | ๒๙. นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ |
| ๓๐. นายหนูแดง วรรณกางซ้าย | ๓๑. นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์ |

เมื่อคณะกรรมการวิสามัญฯ พิจารณาเสร็จแล้ว ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ พร้อมด้วยรายงานการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญฯ ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร^๖ และได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๑๘ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่ ๓ ตุลาคม ๒๕๕๕ ซึ่งที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๖ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ โดยพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราจนจบร่าง และได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำแต่อย่างใด

เมื่อจบการพิจารณาในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราแล้ว ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาต่อไปในวาระที่สาม โดยลงมติเห็นชอบกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ด้วยคะแนนเสียง ๓๖๕ เสียง ไม่เห็นชอบ ๒ เสียง และงดออกเสียง ๒ เสียง แล้วส่งให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไปตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย^๗ เมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๕

อนึ่ง เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ในวาระที่หนึ่งแล้ว ประธานวุฒิสภาได้พิจารณาและมีดำริให้คณะกรรมการวิสามัญกิจการวุฒิสภาพิจารณาว่าจะเห็นสมควรมอบหมายให้คณะกรรมการวิสามัญประจำวุฒิสภาคณะใด หรือจะเสนอให้วุฒิสภาตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นเพื่อพิจารณาศึกษา

* หมายถึง กรรมการในสัดส่วนของรัฐบาล

^๖ โปรดดูรายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร (พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.) ในภาคผนวกหน้า (๓๙)

^๗ โปรดดูร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว ในภาคผนวกหน้า (๖๑)



ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ตามนัยแห่งข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๖^๔ ซึ่งในคราวประชุมคณะกรรมการการวิสามัญกิจการวุฒิสภา (ชุดที่ ๒) ครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๕ คณะกรรมการการวิสามัญกิจการวุฒิสภาได้พิจารณา และเห็นสมควรมอบหมายให้คณะกรรมการการคมนาคม เป็นผู้พิจารณาศึกษา ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ และเมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบในวาระที่สามแล้ว ให้คณะกรรมการดังกล่าวรายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นการด่วน ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูล ประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ต่อไป

^๔ ข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๖ กำหนดว่า

“ข้อ ๑๓๖ ในกรณีที่มีความจำเป็นเกี่ยวกับประโยชน์สาธารณะ เมื่อสภาผู้แทนราษฎรมีมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติใดในวาระที่หนึ่งแล้ว ประธานวุฒิสภาอาจพิจารณาอนุญาตให้คณะกรรมการวิสามัญประจำวุฒิสภาคณะใดคณะหนึ่งที่เกี่ยวข้อง หรือวุฒิสภาอาจตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่ง มีจำนวนไม่เกินสิบห้าคน แล้วแต่กรณี เพื่อพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นการเฉพาะกรณีก็ได้ และเมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบในวาระที่สามแล้ว ให้คณะกรรมการดังกล่าวรายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นการด่วน ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิกในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินั้นต่อไป”



สาระสำคัญ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

๑.๒ เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวางสมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.”

๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ



๔. บทจำกัดสิทธิ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๐ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

๕. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๖. บทนิยามศัพท์ (ร่างมาตรา ๓)

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนเพื่อค่าระวาง โดยทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง

“ผู้ขนส่งช่วง” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนของตามสัญญา รับขนของทางถนนระหว่างประเทศ แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง และบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งช่วงได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการรับขนของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดกัก็ตาม

“ผู้ส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งให้เป็นผู้รับตราส่ง หรือเป็นผู้มีสิทธิในการรับของจากผู้ขนส่ง

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถยนต์ที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง

“ของ” หมายความว่า สัณนิษฐาน สัตว์ รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งเป็นผู้จัดหาเพื่อใช้ในการขนส่ง

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ค่าระวาง” หมายความว่า บำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนของ

“ค่าธรรมเนียมการรับขน” หมายความว่า ค่าระวาง และบรรดาค่าธรรมเนียมที่เกิดขึ้นจากการรับขนของ

“ใบตราส่ง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญา รับขนของทางถนนระหว่างประเทศและเป็นหลักฐานในการรับมอบของ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม



๗. บทรักษาการตามพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๖)

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๘. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

๘.๑ ขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๔ และมาตรา ๕)

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร และให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศด้วยรถที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย เว้นแต่กรณีที่คู่สัญญาระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศก็ให้บังคับเป็นไปตามนั้น

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

ในกรณีที่การรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเส้นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอื่นตามมาตรา ๔ วรรคสาม หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นมิได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ ให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

๘.๒ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (หมวด ๑)

๘.๒.๑ ลักษณะของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๗)

มาตรา ๗ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนน จากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง

๘.๒.๒ กำหนดให้ข้อกำหนดในสัญญาซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมเสียสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือกำหนดให้มีการทำประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่งเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๘)



มาตรา ๘ ข้อกำหนดใดในสัญญา ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกำหนดให้มีการทำการประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ ความในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

๘.๒.๓ กำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดการออกใบตราส่งและรายการในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๙ ร่างมาตรา ๑๐ ร่างมาตรา ๑๑ ร่างมาตรา ๑๒ และร่างมาตรา ๑๓)

มาตรา ๙ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง การที่ผู้ขนส่งมิได้ออกใบตราส่ง หรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๐ ใบตราส่งให้จัดทำเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับ โดยฉบับที่หนึ่งให้มอบแก่ผู้ส่ง ฉบับที่สองให้ติดไปกับของ และฉบับที่สามให้เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง

ผู้ส่งและผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งหรือผู้ขนส่ง ต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่ง การลงลายมือชื่อตามวรรคสอง ให้หมายความรวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๑๑ กรณีที่มีการบรรทุกของไว้ในรถต่างคัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือแบ่งของที่ขนส่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งสำหรับรถแต่ละคัน ของแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่งได้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๒ ใบตราส่งต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง
- (๒) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง
- (๓) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง
- (๔) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง
- (๕) สถานที่และวันที่รับมอบของ
- (๖) สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ
- (๗) รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของ วิธีการในการบรรจุหีบห่อ และรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของ ในกรณีที่ของนั้นมีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้
- (๘) จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ



มาตรา ๑๕ ก่อนที่ของจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของตามสัญญากลายเป็น
 พันวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา
 ให้ผู้ขนส่งแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้นตามมาตรา ๒๕ หรือมาตรา ๒๖ แล้วแต่กรณี
 ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ หรือได้ถามเอาคำสั่ง
 แล้วแต่มิได้รับคำสั่งจากบุคคลดังกล่าวภายในเวลาอันควร ให้ผู้ขนส่งดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์
 แก่ผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้น

**๘.๓.๓ กำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งในกรณีที่มีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถ
 ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ (ร่างมาตรา ๑๖)**

มาตรา ๑๖ เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของ
 ให้แก่ผู้รับตราส่งได้ หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง ทั้งนี้
 ให้นำความในมาตรา ๑๕ วรรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในระหว่างที่ผู้ขนส่งยังมีได้รับคำสั่งจากผู้ส่งตามวรรคหนึ่ง ผู้รับตราส่งอาจเรียกให้ผู้ขนส่ง
 ส่งมอบของนั้นแก่ตนได้ แม้ผู้รับตราส่งจะได้ปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของมาก่อนแล้วก็ตาม

หากเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้นั้นเกิดขึ้นภายหลังจากที่สิทธิในการจัดการของ
 ของผู้ส่งสิ้นสุดลงตามมาตรา ๒๖ (๑) ผู้รับตราส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่บุคคลอื่น และให้ถือว่าผู้รับตราส่ง
 เป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นนั้นเป็นผู้รับตราส่ง ทั้งนี้ ให้นำความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับโดยอนุโลม

**๘.๓.๔ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธินำของออกขายทอดตลาดได้ ในกรณีที่ผู้ขนส่ง
 ไม่สามารถแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ หรือได้ถามเอาคำสั่งแล้วแต่มิได้
 รับคำสั่ง และถ้าของที่รับขนนั้นเป็นของสูญหายได้ หรือถ้าราคาของนั้นไม่คุ้มค่าธรรมเนียม
 การรับขน (ร่างมาตรา ๑๗)**

มาตรา ๑๗ ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ
 หรือได้ถามเอาคำสั่งแล้วแต่มิได้รับคำสั่งจากบุคคลดังกล่าว และถ้าของที่รับขนนั้นเป็นของสูญหายได้ หากการหน่วง
 ช้าไว้จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ของ หรือถ้าราคาของนั้นไม่คุ้มค่าธรรมเนียมการรับขน ผู้ขนส่งอาจนำของนั้น
 ออกขายทอดตลาดได้

เมื่อเอาของออกขายทอดตลาดแล้ว ให้ผู้ขนส่งหักเงินไว้เป็นค่าธรรมเนียมการรับขน หากมีเงิน
 คงเหลือ ให้ส่งมอบให้แก่ผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้นโดยเร็ว

ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวการดำเนินการตามวรรคหนึ่งให้ผู้มีสิทธิในการจัดการของทราบโดยมิชักช้า



๘.๓.๕ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการแจ้งและถามเอาคำสั่ง และการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ (ร่างมาตรา ๑๘)

มาตรา ๑๘ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการแจ้งและถามเอาคำสั่งตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๕ หรือมาตรา ๑๖ และการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ

๘.๓.๖ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของไว้ก่อนได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าธรรมเนียมการรับขน หรือจนกว่าจะได้รับประกันตามสมควร (ร่างมาตรา ๑๙)

มาตรา ๑๙ ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงของไว้ก่อนได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าธรรมเนียมการรับขนหรือจนกว่าจะได้รับประกันตามสมควร

๘.๔ หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง (ร่างหมวด ๓)

๘.๔.๑ กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๒๐)

มาตรา ๒๐ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง ดังต่อไปนี้

(๑) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง (๑) (๓) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) และ (๑๒)

(๒) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๓

(๓) รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นที่ผู้ส่งให้ไว้เพื่อการออกใบตราส่ง หรือเพื่อจัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง

ถ้าผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายละเอียดในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งร้องขอตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำการดังกล่าวในนามของผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งจัดแจ้งรายละเอียดไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอตามที่ผู้ส่งร้องขอ

๘.๔.๒ กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ (ร่างมาตรา ๒๑)

มาตรา ๒๑ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ เว้นแต่ความบกพร่องนั้นจะเห็นประจักษ์หรือในกรณีที่ความบกพร่องนั้นไม่เห็นประจักษ์แต่ผู้ขนส่งได้รู้ถึงความบกพร่องนั้นในขณะที่รับมอบของ และมีได้บันทึกข้อสงวนตามมาตรา ๑๔ ไว้



๘.๔.๓ กำหนดให้ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารและข้อมูลให้ผู้ขนส่งต้องการ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น รวมทั้งกำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๒)

มาตรา ๒๒ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ซึ่งต้องดำเนินการก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารและข้อมูลให้ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง หรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งเข้าถึงข้อมูลนั้นได้

ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง

๘.๔.๔ กำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของ และข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ (ร่างมาตรา ๒๓)

มาตรา ๒๓ ก่อนที่จะมอบของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแห่งของนั้นแล้วในขณะที่ได้รับมอบของ

ถ้าผู้ส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ท่าอากาศยาน หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี

๘.๔.๕ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิในการจัดการของที่มีสภาพอันตรายได้ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง รวมทั้ง กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวจากผู้ส่งในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง (ร่างมาตรา ๒๔)

มาตรา ๒๔ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แม้ผู้ส่งได้ปฏิบัติตามมาตรา ๒๓ และผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายหรือเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ท่าอากาศยานหรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง นอกจากจากผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากผู้ส่งด้วย



๘.๔.๖ กำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง หยุดการขนส่ง ของกลับคืนไปยังสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของให้แก่ผู้รับ ตราส่งอื่น (ร่างมาตรา ๒๕)

มาตรา ๒๕ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลง การขนส่ง โดยหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ ผู้ขนส่งต้องแจ้งผู้ส่งทราบ โดยทันทีเพื่อทำความเข้าใจใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ให้ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ

เมื่อผู้ขนส่งได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองแล้ว ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับค่าธรรมเนียม การรับขนตามส่วนที่ได้ดำเนินการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเหตุหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่ รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ความในมาตรานี้ไม่ใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ส่งได้กำหนดไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิ ในการจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่ง

๘.๔.๗ กำหนดเหตุที่ทำให้สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลง (ร่างมาตรา ๒๖)

มาตรา ๒๖ สิทธิของผู้ส่งในการจัดการของตามมาตรา ๒๕ ย่อมสิ้นสุดลง เมื่อ

(๑) ของไปถึงสถานที่ระบุให้ส่งมอบ และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น หรือเรียกให้ผู้ขนส่งมอบใบตราส่งฉบับที่สองและได้รับมอบใบตราส่งนั้นแล้ว หรือ

(๒) มีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

เมื่อสิทธิของผู้ส่งสิ้นสุดลงแล้ว ให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง

๘.๔.๘ กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหาย หรือสภาพแห่งของที่เสียหาย ในกรณีที่ยกนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๒๗)

มาตรา ๒๗ เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของ หากเห็นประจักษ์ว่าของนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือ เสียหาย ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหายหรือสภาพแห่งของที่เสียหายในขณะที่รับ มอบของ หากการสูญหายบางส่วนหรือเสียหายนั้นไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่ง ภายในเจ็ดวันทำการนับแต่วันที่ได้รับมอบของ

ในกรณีที่ผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือตามวรรคหนึ่ง ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ ถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง



๘.๕ ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง (ร่างหมวด ๔)

๘.๕.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๒๘)

มาตรา ๒๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น

การส่งมอบชกช้า คือ

(๑) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด

(๒) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร ในกรณีที่มีได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ทั้งนี้

ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

๘.๕.๒ กำหนดขั้นตอนที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งต้องดำเนินการเมื่อได้ล่วงพ้น กำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของ รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง (ร่างมาตรา ๒๙)

มาตรา ๒๙ ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของ แล้วแต่กรณี ให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) รับของ

(๒) รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกช้า หรือ

(๓) ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกช้า

ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลา ส่งมอบของ หรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับ มอบของนั้น ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของ นั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมีได้สูญหาย

ถ้าผู้ขนส่งได้ของนั้นมาภายหลังเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ทราบ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งประสงค์จะรับของนั้น ให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับ ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ให้บุคคลดังกล่าว แล้วแต่กรณี คินค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิ เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความสูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือการส่งมอบชกช้า

หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ใช่สิทธิของตนตามวรรคสามภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง การได้ของนั้นมา ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของตามกฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่ของนั้นอยู่

๘.๕.๓ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำ หรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง (ร่างมาตรา ๓๐)

มาตรา ๓๐ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง



๘.๕.๔ กำหนดห้ามผู้ขนส่งอั่งเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขน เพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิด (ร่างมาตรา ๓๑)

มาตรา ๓๑ ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดมิได้

๘.๕.๕ กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้านั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๓๒)

มาตรา ๓๒ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้านั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุดังต่อไปนี้

- (๑) เหตุสุดวิสัย
- (๒) สภาพแห่งของนั่นเอง
- (๓) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือ
- (๔) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดตามมาตรา ๓๐

๘.๕.๖ กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้านั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๓๓)

มาตรา ๓๓ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้านั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษ ในกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสม อันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย
- (๒) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจนหรือให้ครบถ้วน
- (๓) การใช้รถที่ไม่มีวัสดุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จดแจ้งในใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย
- (๔) การยกขน การบรรทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (๕) การขนส่งของที่ถ่ายทอดความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหัก เป็นสนิม เนาเปื่อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว หรือ
- (๖) การรับขนปศุสัตว์ โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำ รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว



๘.๖ การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง (ร่างหมวด ๕)

๘.๖.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง
ในกรณีของที่รับขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า รวมทั้งหลักเกณฑ์การคำนวณ
ค่าสินไหมทดแทน (ร่างมาตรา ๓๔)

มาตรา ๓๔ ในกรณีของที่รับขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทน
แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณจากราคาตลาด
ซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขาย
สินค้าล่วงหน้าและราคาตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขน และค่าภาษีการ
เต็มตามจำนวนเพิ่มด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วน ให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย

๘.๖.๒ กำหนดหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงิน
บาท (ร่างมาตรา ๓๕)

มาตรา ๓๕ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิ
พิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๔๒
โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

๘.๖.๓ กำหนดการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของที่รับขนส่งสูญหาย
เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๓๖)

มาตรา ๓๖ ในกรณีของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัด
ความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของ
ที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบชกช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน

๘.๖.๔ กำหนดกรณียกเว้น ไม่นำเรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามร่าง
มาตรา ๓๖ มาใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓๗)

มาตรา ๓๗ บทบัญญัติในมาตรา ๓๖ มิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม
ตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดเท่าราคาที่แสดงไว้
ในใบตราส่ง หรือตามส่วนที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่กรณี



(๒) เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษอันเนื่องจากของนั้นอาจสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอื่นซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ ไม่เกินจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

(๓) เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง

๘.๗ การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท (ร่างหมวด ๖)

๘.๗.๑ กำหนดให้การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนน ระหว่างประเทศ หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย และกำหนดให้ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนด ในร่างพระราชบัญญัตินี้ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย (ร่างมาตรา ๓๘)

มาตรา ๓๘ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตาม พระราชบัญญัตินี้ ให้นำหมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้อง นั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย

๘.๗.๒ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ เป็นศาลที่มีเขตอำนาจ และกำหนดให้สิทธิโจทก์ในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลในประเทศ ที่มีความตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาล ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าว ตามกฎหมายของประเทศนั้นตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๓๙)

มาตรา ๓๙ ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจ ตามพระราชบัญญัตินี้

โจทก์อาจฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมิมูลจากสัญญาหรือ มูลละเมิด โดยยื่นต่อศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (๑) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการรับขนของ
- (๒) ศาลในประเทศที่ของสูญหายหรือเกิดความเสียหายขึ้น
- (๓) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง
- (๔) ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา



๘.๗.๓ กำหนดให้ศาลมีอำนาจสั่งรวมพิจารณาคดีที่บุคคลภายนอก ซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกันได้ยื่นฟ้องคู่สัญญา กับคดีระหว่างคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจ (ร่างมาตรา ๔๐)

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่คู่สัญญาที่รับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ฟ้องคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องตามมูลสัญญาและมูลละเมิด หรือเฉพาะมูลละเมิด ต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว หากบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกันได้ฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ และศาลนั้นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีรวมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอไม่ว่าในเวลาใด ๆ ก่อนที่ศาลมีคำพิพากษา และถ้าศาลเห็นว่าคดีเหล่านั้นเกี่ยวเนื่องกันก็ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้โอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณากับคดีระหว่างคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ได้ แต่ศาลจะมีคำสั่งก่อนที่จะได้รับความยินยอมจากศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้มิได้

๘.๗.๔ กำหนดให้คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการ (ร่างมาตรา ๔๑)

มาตรา ๔๑ คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการ ตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

๘.๗.๕ กำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และการนับอายุความดังกล่าวในแต่ละกรณี (ร่างมาตรา ๔๒)

มาตรา ๔๒ บรรดาสัทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมียุจากสัญญาหรือมูลละเมิด ให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปี

การนับอายุความกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกัซ้า ให้เริ่มนับดังต่อไปนี้

(๑) กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชกัซ้า ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(๒) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

การนับอายุความในกรณีอื่นนอกจากความในวรรคสอง ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

๘.๗.๖ กำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง (ร่างมาตรา ๔๓)



มาตรา ๔๓ สิทธิเรียกร้องตามมาตรา ๔๒ อันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ให้มีกำหนดอายุความสามปีนับตั้งแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

๘.๘ บทเฉพาะกาล (ร่างมาตรา ๔๔)

มาตรา ๔๔ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ



**ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ
และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับ
ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.**

๑. สรุปประเด็นและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ
ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เสนอโดย
คณะรัฐมนตรี ชุดที่มีนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี ต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร
และผู้เสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวอีกจำนวน ๑ ฉบับ คือ นายชวลิต วิชยสุทธิ์
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคเพื่อไทย กับคณะ เป็นผู้เสนอ

ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน
ระหว่างประเทศ พ.ศ. คณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ ในคราวประชุม
สภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๔ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๕
และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้เห็นชอบให้นำร่างพระราชบัญญัติทำนองเดียวกันอีก ๑ ฉบับ
ดังกล่าวขึ้นมาพิจารณารวมกันไป โดยผู้เสนอได้แถลงหลักการและเหตุผลตามลำดับ ดังนี้

๑. คณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการ
กระทรวงคมนาคม (ในขณะนั้น) แถลงหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ดังนี้

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบ
ของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่าง
ประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทย
ได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง สมควร
ให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
เป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็น
การช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่ง
ระหว่างประเทศได้มากขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



ต่อจากนั้น สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายแสดงความคิดเห็น และตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

๑.๑ ประเด็นสำคัญที่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายอย่างกว้างขวาง

(๑) ในการเสนอร่างพระราชบัญญัติต่อสภาผู้แทนราษฎรนั้น คณะรัฐมนตรีควรรวบรวมร่างพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่มีหลักการสอดคล้องกันหรือเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกัน และเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรในคราวเดียว เพื่อที่สภาผู้แทนราษฎรจะได้พิจารณา ร่างพระราชบัญญัติต่าง ๆ ดังกล่าวในภาพรวมอย่างบูรณาการให้มีความสอดคล้องเชื่อมโยงกัน อย่างเป็นระบบทุกฉบับ เช่น การเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ คณะรัฐมนตรีควรเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรพร้อมกันกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ซึ่งปัจจุบัน อยู่ระหว่างรอการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

(๒) ในการส่งเสริมและสนับสนุนการประกอบการค้าระหว่างประเทศ และการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทยนั้น มีความจำเป็นต้องมีกฎหมาย เฉพาะที่มีบทบัญญัติรองรับสิทธิและหน้าที่ต่าง ๆ ระหว่างคู่สัญญาให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อันเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ ทั้งนี้ เพื่อให้คู่สัญญาและผู้ประกอบการต่างประเทศมีความ เชื่อมั่นในการประกอบการค้า การลงทุน และการขนส่งสินค้ากับประเทศไทย อันจะก่อให้เกิด ประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยเป็นอย่างยิ่ง ประกอบกับ ปัจจุบัน แม้ว่าประเทศไทยจะมีบทบัญญัติว่าด้วยการรับขนของในบรรพ ๓ เอกเทศสัญญา แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใช้บังคับอยู่แล้วก็ตาม แต่บทบัญญัติดังกล่าวก็เป็นบทบัญญัติ ที่ไม่ทันสมัยและไม่สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศและมาตรฐานสากลที่เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

(๓) หลักกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศที่เป็นมาตรฐานสากล และมีการนำไปกำหนดไว้ในอนุสัญญาต่าง ๆ นั้น เป็นหลักกฎหมายที่ได้รับการพัฒนาโดยกลุ่ม ประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบคอมมอนลอว์ (Common Law) ดังนั้น ในการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงมีความจำเป็นต้องคำนึงถึงหลักกฎหมายของระบบคอมมอนลอว์ และหลักกฎหมายระหว่างประเทศต่าง ๆ รวมทั้งอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีความสอดคล้องและเป็นไปตาม มาตรฐานสากลในทางปฏิบัติอย่างแท้จริง

นอกจากนี้ ยังต้องคำนึงถึงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ และหลักกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับเรื่องใบตราส่ง การรับขนของทางทะเล และการรับขนของทางอากาศ ทั้งนี้ เพื่อให้ ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนที่สอดคล้องกับการรับขนของ ทางทะเลและทางอากาศตามมาตรฐานสากลอย่างบูรณาการทั้งระบบ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ก่อนหน้านี้แล้ว



(๔) ประเทศไทยกำลังจะเข้าสู่การเป็นสมาชิกสมาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในปี ค.ศ. ๒๐๑๕ ซึ่งจะมีการดำเนินนโยบายที่สำคัญประการหนึ่งคือการแข่งขันทางการค้าเสรีและการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศเสรี จึงจำเป็นต้องมีการตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพื่อเป็นการรองรับ สนับสนุนส่งเสริม และอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทย และเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุนต่างประเทศ

(๕) ประเทศไทยได้มีการลงนามในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศไทย ลาว และเวียดนาม เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ ต่อมาประเทศกัมพูชา พม่า และจีน ได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงฯ และมีการเปลี่ยนชื่อเป็นความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) หรือ CBTA ซึ่งครอบคลุมการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และล่าสุดได้มีการลงนามเมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๐ ณ กรุงปักกิ่ง ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน แต่ปัจจุบันการเป็นภาคีความตกลงฯ ดังกล่าวของประเทศไทยยังไม่อาจส่งผลในทางปฏิบัติได้อย่างแท้จริง ทั้งนี้ โดยมีสาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งคือประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายภายในประเทศว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

(๖) ประเทศไทยเคยมีนโยบายในการส่งเสริมและพัฒนาการประกอบการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ แต่มีอุปสรรคที่สำคัญประการหนึ่งคือประเทศไทยมีผู้ประกอบการดังกล่าวและมีเรือขนส่งสินค้าทางทะเลน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่น ๆ ส่งผลให้การดำเนินนโยบายในเรื่องดังกล่าวไม่ประสบความสำเร็จ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในด้านการประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศแล้วปัจจุบันประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ได้ เพราะประเทศไทยมีผู้ประกอบการรถบรรทุกและมีจำนวนรถบรรทุกเป็นจำนวนมาก ประกอบกับปัจจุบันประเทศไทยยังมีระบบการขนส่งทางถนนภายในประเทศและระบบการขนส่งทางถนนที่เชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอื่น ๆ ได้เป็นอย่างดี ดังนั้น ประเทศไทยจึงไม่ควรละทิ้งโอกาสอันดีนี้และต้องเร่งส่งเสริมให้มีการพัฒนาการประกอบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อให้ทันต่อการแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ประการสำคัญเพื่อเป็นการพัฒนาระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศของประเทศไทยให้มีความเจริญก้าวหน้าโดยเร็ว

(๗) หากคณะรัฐมนตรีมีนโยบายในการส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าเสรีกับต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับสมาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ที่ประเทศไทยกำลังจะเข้าเป็นสมาชิกในปี ค.ศ. ๒๐๑๕ แล้ว ลำพังการดำเนินการให้มีการตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ ไม่อาจส่งผลให้ประเทศไทยประสบความสำเร็จตามนโยบายดังกล่าวได้อย่างแท้จริง แต่ประเทศไทยจะต้องเร่งส่งเสริมให้มีการดำเนินนโยบายสำคัญต่าง ๆ ที่เป็นปัจจัยในการเตรียมความพร้อม ส่งเสริม และอำนวยความสะดวกในการแข่งขันทางการค้าเสรีกับประเทศ



อื่น ๆ ควบคู่กันไปด้วย ซึ่งปัจจุบันประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทย และประเทศอื่น ๆ ได้ริเริ่มดำเนินการอย่างจริงจังไปก่อนแล้ว ดังนี้

- การพัฒนาระบบคมนาคมทางถนนและด้านชายแดน
- การพัฒนาระบบการจราจรทางบก
- การส่งเสริมและจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน
- การพัฒนาระบบเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง
- การพัฒนาระบบการประกันภัยรถบรรทุกและสินค้าที่ขนส่ง และ
- การพัฒนาให้มีการจัดการศึกษาในสาขาวิชาการขนส่งระหว่างประเทศ

(Logistic Academy)

(๘) มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรชุกฉาบและตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ดังนี้

(๘.๑) ตามร่างมาตรา ๓๔ วรรคหนึ่ง ของร่างพระราชบัญญัติฉบับที่เสนอโดยคณะรัฐมนตรีที่กำหนดว่าในกรณีของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น มีความหมายว่าอย่างไร และเหตุใดจึงไม่กำหนดจำนวนความรับผิดดังกล่าวเป็นเงินไทย

(๘.๒) ตามบทเฉพาะกาล ร่างมาตรา ๔๒ ของร่างพระราชบัญญัติฉบับที่เสนอโดยคณะรัฐมนตรีที่กำหนดว่าพระราชบัญญัตินี้ ไม่ใช่บังคับแก่สัญญารับขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับนั้น มีข้อสังเกตว่าบทเฉพาะกาลดังกล่าว รวมถึงกรณีที่ผู้ขนส่งกำลังขนส่งสินค้าระหว่างทางในวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับด้วยหรือไม่

เมื่อสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้อภิปรายเสร็จแล้ว นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (ในขณะนั้น) ได้ตอบชี้แจง ดังนี้

(๑) ตามที่ได้มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรให้ข้อเสนอแนะว่า คณะรัฐมนตรีควรเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ต่อสภาผู้แทนราษฎร พร้อมกับร่างพระราชบัญญัติอื่น ๆ ที่มีหลักการสอดคล้องกันหรือเกี่ยวเนื่องเชื่อมโยงกันในคราวเดียว เพื่อที่สภาผู้แทนราษฎรจะได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติต่าง ๆ ดังกล่าวในภาพรวมอย่างบูรณาการให้มีความสอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบทุกฉบับนั้น เห็นว่า เป็นข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์และคณะรัฐมนตรีขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าว เพื่อประกอบการพิจารณาเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับอื่น ๆ ต่อสภาผู้แทนราษฎรต่อไป

(๒) ในชั้นการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีการปรับปรุงเนื้อหาให้มีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกับพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ อย่างบูรณาการและเป็นระบบทั้งหมดแล้ว



(ก) การเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการเตรียมการรองรับการเข้าเป็นสมาชิกสมาคมอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ของประเทศไทย ตามที่ได้มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรแล้ว

(ข) ตามที่ได้มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรให้ข้อเสนอแนะในประเด็นเรื่องการดำเนินนโยบายสำคัญต่าง ๆ ที่เป็นปัจจัยในการเตรียมความพร้อม ส่งเสริม และอำนวยความสะดวกในการแข่งขันทางการค้าเสรีกับประเทศอื่น ๆ ควบคู่ไปกับการเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้น เห็นว่า เป็นข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการพัฒนาให้มีการจัดการศึกษาในสาขาวิชาการขนส่งระหว่างประเทศ (Logistic Academy) และคณะรัฐมนตรีขอรับข้อเสนอแนะดังกล่าวเพื่อประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไป

(ค) กรณีร่างมาตรา ๓๔ ของร่างพระราชบัญญัติฉบับที่เสนอโดยคณะรัฐมนตรีที่เป็นบทจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น เป็นการกำหนดบทจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามอัตราการค้าความรับผิดที่เป็นมาตรฐานสากล ทั้งนี้ ตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund) หรือ IMF ได้กำหนดไว้

(ง) ตามที่ได้มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอภิปรายตั้งข้อสังเกตว่า การที่บทเฉพาะกาลร่างมาตรา ๔๒ ของร่างพระราชบัญญัติฉบับที่เสนอโดยคณะรัฐมนตรี กำหนดว่า พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งรับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับนั้น มีความหมายรวมถึงกรณีที่ผู้ขนส่งกำลังขนส่งสินค้าระหว่างทางในวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับด้วยหรือไม่อย่างไร ขอชี้แจงว่า บทเฉพาะกาลดังกล่าวมีเจตนารมณ์ให้ใช้บังคับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เฉพาะกับสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่คู่สัญญาได้ทำขึ้นใหม่ในวันที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายเป็นต้นไปแล้วเท่านั้น อย่างไรก็ตาม คณะรัฐมนตรีขอรับข้อสังเกตดังกล่าวไปประกอบการพิจารณาถ้อยคำให้มีความละเอียดรอบคอบต่อไปในวาระที่สอง ชั้นคณะกรรมการธิการ

๑.๒ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ด้วยคะแนนเสียง ๓๗๓ เสียง ไม่รับหลักการ ไม่มี และงดออกเสียง ๑ เสียง และมีมติให้ส่งร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวให้คณะกรรมการชุดเดียวกับที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. เพื่อพิจารณาในวาระที่สอง ชั้นคณะกรรมการธิการ โดยถือเอาร่างพระราชบัญญัติของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา มีกำหนดแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน



๒. สรุปประเด็นสำคัญและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง

๒.๑ ประเด็นที่มีการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรที่สำคัญ ๆ

๑) ร่างมาตรา ๔

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรตั้งข้อสังเกตว่า การที่คณะกรรมการวิสามัญได้เพิ่มความ เป็นร่างมาตรา ๔ วรรคสอง โดยกำหนดเป็นข้อยกเว้นไม่ให้ใช้บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้ แก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ จะทำให้เกิดปัญหาในอนาคตเพราะไม่มีกฎหมาย ใช้บังคับกับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศหรือไม่

คณะกรรมการวิสามัญตอบชี้แจง ดังนี้

หลักการดังกล่าวเป็นหลักการที่มีการกำหนดมาแต่เดิมในร่างมาตรา ๔ วรรคหนึ่ง คณะกรรมการวิสามัญเพียงแต่แก้ไขเพิ่มเติมโดยนำมากำหนดไว้เป็นความในวรรคสองใหม่ เพื่อให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นเท่านั้น สำหรับเหตุผลที่ต้องมีการกำหนดเป็นข้อยกเว้นไม่ให้ใช้บังคับ ร่างพระราชบัญญัตินี้แก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศนั้น ก็เพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับ ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี อันเป็นที่มาของการที่ประเทศไทยต้องดำเนินการ ให้มีการตรากฎหมายฉบับนี้ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศ โดยทางถนน ค.ศ. ๑๙๕๖ (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Roads, ๑๙๕๖) หรือ CMR ซึ่งได้มีการกำหนดขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญา ไว้อย่างชัดเจนว่า ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

๒) ร่างมาตรา ๑๐ วรรคสอง

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรตั้งข้อสังเกตว่า การที่คณะกรรมการวิสามัญมีการแก้ไข ดังนี้

“ผู้ส่งและผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งหรือผู้ขนส่ง ต้องลงลายมือชื่อ ในใบตราส่ง”

เหตุใดในตอนต้นจึงใช้คำว่า “และ” ส่วนตอนหลังใช้คำว่า “หรือ” การแก้ไขเช่นนี้จะทำให้ข้อความ ชัดแย้งกันเองหรือไม่

คณะกรรมการวิสามัญตอบชี้แจง ดังนี้

การลงลายมือชื่อในใบตราส่งนั้น กำหนดเป็นหลักการว่าต้องมีการลงลายมือชื่อ ทั้งฝ่ายผู้ส่งและฝ่ายผู้ขนส่ง จึงต้องใช้คำว่า “ผู้ส่งและผู้ขนส่ง” สำหรับข้อความในตอนต้น ส่วนข้อความในตอนหลังนั้น หมายถึง กรณีที่ฝ่ายผู้ส่งหรือฝ่ายผู้ขนส่งมีการมอบหมายให้บุคคลอื่น กระทำการแทนตน ซึ่งอาจมีการมอบหมายแต่เพียงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเท่านั้น ดังนั้น จึงต้องใช้คำว่า ผู้ที่ได้รับมอบหมายจาก “ผู้ส่งหรือผู้ขนส่ง” เพื่อให้มีความสอดคล้องในทางปฏิบัติ



๓) ร่างมาตรา ๓๖ (หรือร่างมาตรา ๓๘ ที่เสนอต่อวุฒิสภา)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรตั้งข้อสังเกตว่า การที่คณะกรรมการการวิสามัญมีการแก้ไข
ดังนี้

“มาตรา ๓๖ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนน
ระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน
หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนด
ในพระราชบัญญัตินี้ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย”

การแก้ไขความในวรรคหนึ่งจากเดิมคำว่า “ของ” เป็นคำว่า “ต่อ” จะทำให้มีความหมาย
เปลี่ยนแปลงไปในทางตรงกันข้าม จากเดิมที่มีความหมายว่า เป็นการที่ใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง
ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงที่มีต่อบุคคลอื่น เป็นการที่บุคคลอื่นใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน
หรือผู้ขนส่งช่วง จึงขอให้ทางคณะกรรมการการวิสามัญชี้แจงต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร
ให้มีความชัดเจน

คณะกรรมการการวิสามัญตอบชี้แจง ดังนี้

(๑) ในการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งโดยปกติแล้วจะต้องใช้สิทธิ
เรียกร้องต่อผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ที่มีนิติสัมพันธ์เป็นตัวการในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง
หรือผู้รับตราส่งโดยตรง และไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ซึ่งมีฐานะ
เป็นเพียงตัวแทนของผู้ขนส่งได้ อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีเจตนารมณ์ต้องการให้
การใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งดังกล่าวหมายถึงการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง
ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ดังนั้น การใช้คำว่า “ต่อ” ดังกล่าว จึงมีความหมายที่ถูกต้อง
ตรงตามเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว การที่ร่างเดิมใช้คำว่า “ของ” เกิดจากการพิมพ์
ข้อความผิดเท่านั้น

(๒) นอกจากนี้ หากพิจารณาจากชื่อหมวด ๖ การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับ
ข้อพิพาท ซึ่งย่อมมีความหมายว่าการใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนของ
ทางถนนระหว่างประเทศแล้ว ย่อมไม่มีกรณีใดที่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วง
จะใช้สิทธิเรียกร้องต่อบุคคลอื่นได้ และหากเป็นกรณีที่บุคคลต่าง ๆ ดังกล่าว จะใช้สิทธิเรียกร้อง
ต่อบุคคลอื่นแล้วก็จะต้องเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้นเป็นการเฉพาะ มิใช่การใช้สิทธิเรียกร้อง
ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ยกตัวอย่างเช่น หากเป็นกรณีที่ลูกจ้างจะใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ขนส่ง
ซึ่งเป็นนายจ้างของตนเองแล้ว ก็จะต้องพิจารณาตามกฎหมายแรงงาน เป็นต้น ดังนั้น การแก้ไข
ของคณะกรรมการการวิสามัญดังกล่าวจึงเป็นการแก้ไขที่ถูกต้องตรงตามเจตนารมณ์
ของร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว



๔) ร่างมาตรา ๓๗ (หรือร่างมาตรา ๓๙ ที่เสนอต่อวุฒิสภา)

สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรตั้งข้อสังเกตว่า การที่คณะกรรมการมีการแก้ไข ดังนี้
“มาตรา ๓๗ ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

โจทก์อาจฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไม่ว่าจะมีมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิด โดยยื่นต่อศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (๑) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการรับขนของ
- (๒) ศาลในประเทศที่ของสูญหายหรือเกิดความเสียหายขึ้น
- (๓) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง
- (๔) ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา”

เหตุใดจึงต้องมีการเพิ่มศาลที่มีเขตอำนาจในต่างประเทศดังกล่าว และหากคณะกรรมการวิสามัญมีความประสงค์ที่จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้เป็นโจทก์ในการฟ้องคดีต่อศาลในต่างประเทศแล้ว เหตุใดจึงต้องจำกัดศาลในต่างประเทศที่มีเขตอำนาจเฉพาะที่มีการกำหนดไว้ในวรรคสอง (๑) (๒) (๓) และ (๔) เท่านั้น

คณะกรรมการวิสามัญตอบชี้แจง ดังนี้

การเพิ่มความเป็นร่างมาตรา ๓๗ วรรคสองดังกล่าว คณะกรรมการวิสามัญมีความประสงค์ที่จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้เป็นโจทก์ในการฟ้องคดีต่อศาลในต่างประเทศ เพราะหากไม่มีการเพิ่มความดังกล่าวแล้ว อาจก่อให้เกิดความเข้าใจผิดว่า ผู้เป็นโจทก์ต้องฟ้องคดีในประเทศไทยเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม หากผู้เป็นโจทก์มีความประสงค์จะฟ้องคดีในต่างประเทศแล้ว ก็เป็นเรื่องที่ผู้เป็นโจทก์จะต้องพิจารณาถึงเขตอำนาจศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในประเทศนั้น ๆ อีกชั้นหนึ่ง ตามที่คณะกรรมการวิสามัญได้กำหนดไว้ดังกล่าว อันจะเป็นการสอดคล้องกับกฎหมายภายในของประเทศนั้น ๆ และความตกลงระหว่างประเทศ ยกตัวอย่างเช่น ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) หรือ CBTA ซึ่งได้มีการกำหนดเขตอำนาจศาลในต่างประเทศไว้ในลักษณะเดียวกัน นอกจากนี้ ยังจะเป็นการสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๖๕ ที่มีการบัญญัติไว้ในทำนองเดียวกันด้วย ดังนี้

“มาตรา ๖๕ คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีแห่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี โดยระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้



ในกรณีที่มีได้มีการระบุงานในการฟ้องคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (๑) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของจำเลย
- (๒) ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
- (๓) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ

อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ฟ้องคดีในศาลใดๆ ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว”

๒.๒ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา

ร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ.

ชื่อร่างพระราชบัญญัติ	ไม่มีการแก้ไข
คำปรารภ	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๑	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๔	มีการแก้ไข

คณะกรรมการพิจารณาแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยัง



สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่ใช่ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ด้วยรถที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย เว้นแต่กรณีที่คู่สัญญาระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศก็ให้บังคับเป็นไปตามนั้น

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

ในกรณีที่มีการรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็ นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนตามวรรคหนึ่ง”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

มาตรา ๕

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกั ซ้ำที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอื่นตามมาตรา ๔ วรรคสองสาม หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกั ซ้ำนั้นมิได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ ให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

มาตรา ๖

ไม่มีการแก้ไข

หมวด ๑ สัญญารับขนของทางถนน
ระหว่างประเทศ

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๗

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๘

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๙

ไม่มีการแก้ไข



มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ

มาตรา ๑๕

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๕ ก่อนที่ของจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของตามสัญญากลายเป็นพันวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ให้ผู้ขนส่งตั้งข้อแจ้งและถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้นตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ แล้วแต่กรณี

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถแจ้งและถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิในการจัดการของต่อฆรวรรตทพี่ม หรือได้ถามเอาคำสั่งแล้วแต่มีได้รับคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการต่อฆรวรรตทพี่มดังกล่าวภายในเวลาอันควร ให้ผู้ขนส่งดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่บุคคลผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้น”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ

มาตรา ๑๖

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๖ เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งตั้งข้อแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง ต่อฆรวรรตทพี่ม หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๑๕ วรรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในระหว่างที่ผู้ขนส่งยังมีได้รับคำสั่งจากผู้ส่งตามวรรคหนึ่ง ผู้รับตราส่งอาจเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตนได้ แม้ผู้รับตราส่งจะได้ปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของต่อฆรวรรตทพี่มมาก่อนแล้วก็ตาม

ถ้าหากเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของต่อฆรวรรตทพี่มได้นั้นเกิดขึ้นภายหลังจากที่สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลงตามมาตรา ๒๔ (๑) ให้ผู้รับตราส่งใช้สิทธิของตนสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่บุคคลอื่น โดฆนพทพี่ม หรือต่อฆรวรรตทพี่ม หรือใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้ และให้ถือว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นนั้นเป็นผู้รับตราส่ง ทั้งนี้ ให้นำความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับโดยอนุโลม”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการการ



มาตรา ๓๑	ไม่มีการแก้ไข
หมวด ๕ การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัด ความรับผิดของผู้ขนส่ง	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๒	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๓	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๔	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๕	ไม่มีการแก้ไข
หมวด ๖ การใช้สิทธิเรียกร้อง และการระงับข้อพิพาท	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๖ คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้ “มาตรา ๓๖ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนน ระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้อง <u>ของต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนด ในพระราชบัญญัตินี้ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย</u> ” มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยการแก้ไขของคณะกรรมการ	มีการแก้ไข
มาตรา ๓๗ คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้ “มาตรา ๓๗ ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มี เขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ โจทก์อาจฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไม่ว่าจะมีมูล จากสัญญาหรือมูลละเมิด โดยยื่นต่อศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับการรับขน ของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของ ประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้	มีการแก้ไข



- (๑) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการรับชนของ
 (๒) ศาลในประเทศที่ของสูญหายหรือเกิดความเสียหายขึ้น
 (๓) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง
 (๔) ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

มาตรา ๓๘ ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๓๙ ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๐ ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๑ ไม่มีการแก้ไข

บทเฉพาะกาล ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๔๒ ไม่มีการแก้ไข

เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับชนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เรียงตามลำดับมาตราเสร็จแล้ว ที่ประชุมได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๐^๔ โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำ จึงเป็นอันจบการพิจารณาในวาระที่สอง ต่อจากนั้นที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับชนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อไปในวาระที่สาม

๓. ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่สาม เห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติการรับชนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ด้วยคะแนนเสียง ๓๖๕ เสียงไม่เห็นด้วย ๒ เสียง และงดออกเสียง ๒ เสียง

^๔ ข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๓๐ กำหนดว่า

“ข้อ ๑๓๐ เมื่อได้พิจารณาตามข้อ ๑๒๙ จนจบร่างแล้ว ให้สภาพิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง และในการพิจารณาครั้งนี้สมาชิกอาจขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำได้ แต่จะขอแก้ไขเพิ่มเติมเนื้อความใดไม่ได้ นอกจากเนื้อความที่เห็นว่ายังขัดแย้งกันอยู่”

ส่วนที่ ๒
ข้อมูลประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎร และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตามมาตรา ๑๕๒ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง จึงสมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีเนื้อหาเป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ รวมทั้งการระงับข้อพิพาทอันเกิดขึ้นจากสัญญาดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

๒.๑ ขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ

กำหนดขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ โดยแยกกรณีที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ และกรณีที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔ และร่างมาตรา ๕)

๒.๒ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (หมวด ๑)

๒.๒.๑ กำหนดลักษณะของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
(ร่างมาตรา ๗)

๒.๒.๒ กำหนดให้ข้อกำหนดในสัญญาที่มีวัตถุประสงค์เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือกำหนดให้มีการทำประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่งเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๘)

๒.๒.๓ กำหนดหลักเกณฑ์การออกใบตราส่งและรายการใบตราส่ง ให้มีความเหมาะสมและชัดเจน (ร่างมาตรา ๔ ถึงร่างมาตรา ๑๓)

๒.๓ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (หมวด ๒)

๒.๓.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของรายการที่ปรากฏในใบตราส่งเมื่อได้รับมอบจากผู้ส่ง และบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หรือหากผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง โดยหากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างหรือข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์ หรือให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้น อยู่ในสภาพดีตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๔)

๒.๓.๒ กำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งกรณีที่มีการรับขนของตามสัญญา กลายเป็นพันวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ให้ผู้ขนส่งถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของ (ร่างมาตรา ๑๕)

๒.๓.๓ กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง ในกรณีที่มีเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ โดยหากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น และให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการถามเอาคำสั่งและการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ (ร่างมาตรา ๑๖ และร่างมาตรา ๑๗)

๒.๔ หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง (หมวด ๓)

๒.๔.๑ กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๘) หรือความเสียหายเกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ (ร่างมาตรา ๑๙)

๒.๔.๒ กำหนดให้ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้ง จัดเอกสารและข้อมูลให้ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากร หรือพิธีการอื่น รวมทั้งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารหรือข้อมูลดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๐)

๒.๔.๓ กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการแจ้งสภาพอันตรายแห่งของ และข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ (ร่างมาตรา ๒๑) และให้อำนาจผู้ขนส่งในการจัดการของ ที่มีสภาพอันตรายได้ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดเชยค่าเสียหาย รวมทั้งมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๒)

๒.๔.๔ กำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยให้หยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนไปยังสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งอื่นที่ไม่ใช่ผู้รับตราส่งที่ระบุไว้ในใบตราส่ง โดยหากเป็นกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงการขนส่งไม่อยู่ในวิสัยที่ผู้ขนส่งสามารถดำเนินการได้ ให้ผู้ขนส่งแจ้งผู้ส่งทราบโดยทันทีเพื่อทำความตกลงใหม่ และให้ได้รับค่าธรรมเนียมการขนส่งตามส่วนที่ได้ดำเนินการ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงการขนส่งนั้น (ร่างมาตรา ๒๓)

๒.๔.๕ กำหนดเหตุที่ทำให้สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลง (ร่างมาตรา ๒๔)

๒.๕.๖ กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหายหรือสภาพแห่งของที่เสียหาย ในกรณีที่ขอนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๒๕)

๒.๕ ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง (หมวด ๔)

๒.๕.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณีในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า และกรณีที่ถือว่าเป็นการส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๒๖)

๒.๕.๒ กำหนดชั้นตอนที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งต้องดำเนินการเมื่อได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือเวลาอันควร รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์การเรียกrogateค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าขอนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง (ร่างมาตรา ๒๗)

๒.๕.๓ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง และห้ามผู้ขนส่งอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิด (ร่างมาตรา ๒๘ และร่างมาตรา ๒๙)

๒.๕.๔ กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สามารพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากข้อยกเว้นหรือสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๓๐ และร่างมาตรา ๓๑)

๒.๖ การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง (หมวด ๕)

๒.๖.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า รวมทั้งหลักเกณฑ์การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๓๒) และกำหนดหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท (ร่างมาตรา ๓๓)

๒.๖.๒ กำหนดการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๓๔) และกรณีที่ยกเว้นไม่นำเรื่องการจำกัดความรับผิดตามมาตรา ๓๔ มาใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓๕)

๒.๗ การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท (หมวด ๖)

๒.๗.๑ กำหนดให้การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าจะมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด (ร่างมาตรา ๓๖)

๒.๗.๒ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๗)

๒.๗.๓ กำหนดให้บุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน หากได้ยื่นฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ และศาลอื่นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีรวมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอ ศาลย่อมมีอำนาจสั่งรวมพิจารณาคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจได้ (ร่างมาตรา ๓๘)

๒.๗.๔ กำหนดให้คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ (ร่างมาตรา ๓๙)

๒.๗.๕ กำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และการนับอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องในแต่ละกรณี (ร่างมาตรา ๔๐) และกำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง (ร่างมาตรา ๔๑)

๒.๘ บทเฉพาะกาล

กำหนดมิใช่บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้แก่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๔๒)

๓. ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา

ในการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้ศึกษาอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของระหว่างประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๓.๑ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางถนน ค.ศ. ๑๙๕๖ (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Roads, 1956) หรือ CMR

อนุสัญญา CMR ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขนส่ง ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ โดยเน้นในเรื่องที่เกี่ยวกับเอกสารที่ใช้ในการรับขนและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เพื่อให้หลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวมีมาตรฐานเดียวกัน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าว ทั้งในเรื่องการค้าสินค้า (trade in goods) และการค้าบริการ (trade in service) และกำหนดให้มีผลใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศโดยเฉพาะ สรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญา โดยให้ใช้บังคับกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศโดยรถเพื่อค่าตอบแทน (reward) และมิใช่บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ระหว่างประเทศ การรับขนศพ และการขนย้ายเครื่องเรือน และกำหนดให้การรับขนของที่มีการขนส่งอื่นโดยทางอื่นรวมอยู่ด้วย แต่ไม่มีการขนของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนภายใต้สัญญานี้

(๒) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการออกใบตราส่ง รายการที่ต้องแสดงหรืออาจแสดงในใบตราส่ง และผลทางกฎหมายของใบตราส่ง

(๓) กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งในการได้รับค่าใช้จ่ายในการถามเอาคำสั่งและการดำเนินการตามคำสั่งของผู้มีสิทธิจัดการของ ขายของที่รับขนโดยไม่ต้องรอคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของในกรณีที่เป็นของนำเสี่ยงหรือเมื่อค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสูงเกินราคาแห่งของนั้น

และสามารถขนถ่าย ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ในกรณีที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการขนส่ง

(๔) กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสอบความถูกต้องของสภาพของและข้อความในใบตราส่งและการบันทึกข้อสงวนในใบตราส่ง ตามเอาคำสั่งจากผู้ส่งในกรณีที่มีการดำเนินการกลายเป็นพันวิสัยหรือดำเนินการต่อไปได้แต่ด้วยเงื่อนไขที่ต่างจากสัญญาหรือมีพฤติการณ์ขัดขวางการส่งมอบ และใช้มาตรการที่เห็นว่าจะเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีสิทธิจัดการของในกรณีที่ไม่ได้รับคำสั่งภายในระยะเวลาอันสมควร

(๕) กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ และการไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่ต้องเรียกเก็บจากผู้รับตราส่ง รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งช่วง รวมทั้งลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง

(๖) กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำเกิดจากเหตุหรือสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่กำหนด แต่ไม่อาจอ้างความบกพร่องของรถหรือการกระทำของผู้ให้เช่ารถเพื่อเป็นเหตุให้ตนหลุดพ้นความรับผิดได้ และกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการพิสูจน์ข้อยกเว้นความรับผิด

(๗) กำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง สำหรับกรณีของความสูญหายหรือเสียหายให้รับผิดไม่เกิน ๘.๓๓ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อน้ำหนักรวมหนึ่งกิโลกรัม และกรณีส่งมอบชกซ้ำให้รับผิดไม่เกินค่าธรรมเนียมการขนส่ง (Carriage charges) และกำหนดให้ผู้สัญญาสามารถตกลงยกเว้นข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวได้ โดยแสดงจำนวนราคาของที่แท้จริงไว้ในใบตราส่ง

(๘) กำหนดสิทธิของผู้ส่งในการจัดการของและเงื่อนไขในการใช้สิทธิดังกล่าว

(๙) กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการแนบเอกสารหรือข้อมูลที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น แจ้งสภาพอันตรายแห่งของในกรณีที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย

(๑๐) กำหนดความรับผิดของผู้ส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของรายละเอียดในใบตราส่งหรือเอกสารและข้อมูลที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ และการไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของในกรณีที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย

(๑๑) กำหนดสิทธิของผู้รับตราส่งในการจัดการของ และเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของหรือใบตราส่งฉบับที่สองให้แก่ตน

(๑๒) กำหนดหน้าที่ของผู้รับตราส่งในการตรวจสอบความเรียบร้อยแห่งของ

(๑๓) กำหนดให้ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยได้ในอัตราร้อยละห้าต่อปีนับแต่วันที่มีการส่งหนังสือทวงถามหรือนับแต่วันฟ้องคดี แล้วแต่กรณี

(๑๔) กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี ได้แก่ ศาลของประเทศภาคีตามที่คู่สัญญากำหนด ศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาหรือสำนักงานแห่งใหญ่หรือสำนักงานที่ได้มีการ

ทำสัญญา หรือศาลในสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของหรือสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ และกำหนดให้คำพิพากษามีผลบังคับกับประเทศภาคีอื่นด้วย

(๑๕) กำหนดให้อายุความในการฟ้องคดีมีกำหนดระยะเวลาหนึ่งปี แต่ในกรณีที่เกิดจากการกระทำโดยมิชอบให้อายุความมีกำหนดระยะเวลาสามปี แต่อายุความดังกล่าวไม่ใช่บังคับกับการฟ้องแย้งหรือการหักกลบลบหนี้ และกำหนดเงื่อนไขในการขยายอายุความ

(๑๖) กำหนดให้คู่สัญญาตกลงให้มีการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการได้ แต่ต้องใช้หลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติในอนุสัญญานี้

(๑๗) กำหนดหลักเกณฑ์ หน้าที่ ความรับผิดชอบ การดำเนินคดี และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เป็นกรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

(๑๘) กำหนดให้ข้อกำหนดที่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติของอนุสัญญาเป็นโมฆะ และไม่มีผลกระทบต่อข้อกำหนดอื่นในสัญญา

๓.๒ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) หรือ CBTA

ความตกลงดังกล่าวมีสาระสำคัญในการกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นความตกลงที่ทำขึ้นระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศในแถบอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยมีวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศภาคี ลดความยุ่งยาก และประสานความร่วมมือในด้านกฎหมาย กฎระเบียบ พิธีการและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยภาคผนวก ๑๐ ของความตกลงดังกล่าว ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้ส่ง และผู้รับตราส่งที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR แต่ได้มีการปรับปรุงหลักเกณฑ์บางประการให้มีความเหมาะสมในการใช้บังคับกับกลุ่มประเทศในแถบอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงยิ่งขึ้น สรุปสาระสำคัญในส่วนที่แก้ไขแตกต่างจากอนุสัญญา CMR ได้ดังต่อไปนี้

(๑) ปรับปรุงขอบเขตการใช้บังคับ โดยตัดกรณีที่ยกเว้นไม่ให้ใช้บังคับกับการขนส่งศพและการย้ายเครื่องเรือนออก

(๒) กำหนดรูปแบบใบตราส่ง และกำหนดให้ประเทศภาคีใช้ใบตราส่งตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายภาคผนวก

(๓) ปรับปรุงสิทธิของผู้ขนส่ง โดยตัดสิทธิในการขายของที่รับขนในกรณีที่เป็นของเน่าเสียง่ายหรือค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสูงเกินส่วนเมื่อเทียบกับราคาของนั้นออก

(๔) เพิ่มเติมหน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสอบปริมาณ จำนวนและน้ำหนักแห่งของที่รับขน

(๕) ปรับปรุงความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง โดยตัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ไม่ได้เรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมที่ต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของออก

(๖) กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างช้อยกเว้นความรับผิดในกรณีที่มีสภาพ ความเสี่ยงภัยพิเศษอันเนื่องมาจากการใช้รถไม่มีที่คลุมได้ หากของที่ขนส่งได้ขาดจำนวนไป อย่างผิดปกติหรือเป็นการสูญหายแก่ของที่ เป็นหีบห่อ

(๗) กำหนดให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของที่ ได้ กลับคืนมาภายหลังได้ แล้วแต่กรณี แต่ต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้รับมาแล้ว และตัด เงื่อนไขในการเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของที่ ได้ของกลับคืนมาออก

(๘) เพิ่มเติมบทรับรองสิทธิในการดำเนินคดีของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง และการ ชดใช้ค่าสินไหมของผู้ขนส่ง โดยกำหนดให้ผู้ส่งและผู้รับตราส่งต่างมีสิทธิในการฟ้องร้องผู้ขนส่ง พร้อมกันหรือแยกกันก็ได้ แต่ผู้ขนส่งมีหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีดังกล่าวเพียงครั้งเดียว

(๙) กำหนดให้ผู้ส่งและผู้รับตราส่ง ต่างมีสิทธิในการเรียกร้องเพื่อความเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า โดยผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เพียงครั้งเดียวในแต่ละความเสียหาย

(๑๐) ตัดสิทธิในการเรียกดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนของผู้มีสิทธิเรียกร้องออก

(๑๑) ตัดบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดออก

(๑๒) ขยายขอบเขตในการใช้สิทธิเรียกร้อง โดยกำหนดให้รวมถึงความรับผิด ในมูลละเมิดด้วย และตัดเงื่อนไขในการให้ขยายอายุความในการฟ้องร้องคดีออก

(๑๓) ปรับปรุงเขตอำนาจศาล โดยกำหนดให้อาจยื่นฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศ ที่เป็นสถานที่เริ่มต้นหรือสถานที่ปลายทางของการขนส่ง สถานที่ที่เกิดความสูญหายหรือเสียหาย สถานที่ที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา หรือสถานที่ที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนา

ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.^{*}

การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. มีหลักการและเหตุผลสืบเนื่องมาจากการที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง จึงสมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น

ผู้เขียนจึงได้นำเสนอบทวิเคราะห์ข้อดีและข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติ ซึ่งเป็นการแสดงความคิดเห็นที่สะท้อนเฉพาะมุมมองของผู้เขียนต่อร่างพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ข้อดีของร่างพระราชบัญญัตินี้

๑. ประเทศไทยจะได้มีกฎหมายรองรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ ในการใช้บังคับแก่สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการ และบุคคลอื่นที่มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศให้มีมาตรฐานสากล อันเป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้คู่สัญญาและผู้ประกอบการต่างประเทศมีความเชื่อมั่นในการประกอบการค้า การลงทุน และการขนส่งสินค้ากับประเทศไทย อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยต่อไป ซึ่งในปัจจุบัน กฎหมายที่สามารถนำมาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าวมีเพียงบทบัญญัติตามบรรพ ๓ ลักษณะ ๘ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในหมวดการรับขน ซึ่งใช้บังคับกับการรับขนทั่วไป แตกต่างจากการรับขนของทางทะเลที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายเฉพาะ คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ หรือกรณีการขนส่งที่มีหลายรูปแบบที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนของในรูปแบบดังกล่าวเป็นการเฉพาะ

๒. เป็นกฎหมายที่ทำให้ประเทศไทยได้ปฏิบัติตามหน้าที่ในการตรากฎหมายภายในประเทศเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็น

^{*} โดย นางสาวสุวรรณา พรหมพิมพ์ วิทยากรชำนาญการ กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย.

๑) อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๕๖ (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956) หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า “อนุสัญญา CMR”

๒) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) หรือ CBTA

๓. มีการกำหนดขอบเขตการใช้บังคับสัญญาการรับขนของทางถนน รวมถึงการขนส่งรูปแบบอื่น ที่ไม่ได้มีการขนส่งจากรถ แต่ไม่รวมถึงการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศและการขนส่งศพด้วย รวมถึงการกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในกรณีความเสียหาย กรณีสินค้าสูญหาย หรือที่อาจจะเกิดขึ้นในขั้นตอนกระบวนการการขนส่ง หรือในกรณีการส่งมอบของล่าช้าเกินกำหนดเวลาที่ได้กำหนดไว้

๔. การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว และเข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะการค้าขายระหว่างประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกัน อีกทั้งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนในการดำเนินการไม่สูงมากและมีความเสี่ยงต่ำ เมื่อเทียบกับการขนส่งทางอากาศหรือการขนส่งทางทะเล

๕. การมีกฎหมายเฉพาะสำหรับใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งเกี่ยวกับการขนของทางถนนระหว่างประเทศ จะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทยและทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากยิ่งขึ้น

๖. เป็นการกำหนดขอบเขต และวางหลักเกณฑ์ เงื่อนไข รวมถึงกำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้รับขนและผู้ขนส่งที่ชัดเจน ทำให้การขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว เกิดข้อผิดพลาดในกระบวนการขนส่งน้อยลง

๗. ส่งเสริมให้เกิดความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศและแสดงถึงการให้ความร่วมมือในเรื่องต่าง ๆ ในฐานะเป็นประเทศสมาชิก เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อเข้าสู่สมาชิกประชาคมอาเซียนที่จะเกิดขึ้นในปี ๒๕๕๘ นี้

ข้อสังเกตของร่างพระราชบัญญัติฯ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นการร่างกฎหมายเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งในการยกร่างกฎหมายในลักษณะนี้ก็จะนำเนื้อความในอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศมายกร่างกฎหมายภายในซึ่งอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ จะเขียนในภาพกว้าง ๆ เพื่อให้ประเทศต่าง ๆ ถือปฏิบัติ ดังนั้นในการตรากฎหมาย ควรใช้ถ้อยคำที่สั้น กระชับ และรัดกุม เข้าใจง่ายต่อการปฏิบัติและการตีความตามหลักการยกร่างกฎหมายภายใน

สรุป การให้มีพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ จะทำให้ประเทศไทยจะได้มีกฎหมายรองรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ ในการใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ใช้บริการ และบุคคลที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศโดยกฎหมายการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว และ

เข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง โดยเฉพาะการค้าขายระหว่างประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกัน อีกทั้งเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนในการดำเนินการไม่สูงมากและมีความเสี่ยงต่ำ เมื่อเทียบกับการขนส่งทางอากาศหรือการขนส่งทางทะเล จึงควรมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเพื่อใช้บังคับและปฏิบัติโดยทั่วกัน

บันทึกข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

เจ้าของเรื่อง กระทรวงคมนาคม

วิเคราะห์สรุปในการเสนอร่างกฎหมาย

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอขอให้มิกกฎหมาย

๑.๑ ประเทศไทยได้เปิดความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น ทำให้มีการขนส่งสินค้าโดยทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้นในทุกทิศทาง และการขนส่งสินค้าจะเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็วในอนาคตอันใกล้เมื่อโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งใกล้และไกลแล้วเสร็จสมบูรณ์

๑.๒ ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ถ้าสินค้าสูญหายหรือเสียหายในระหว่างการขนส่งหรือมีการขนส่งล่าช้า ฝ่ายเจ้าของสินค้าที่ได้รับความเสียหายย่อมมีสิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากผู้ขนส่งตามกฎหมายที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของบุคคลฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอันได้แก่ ผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายและร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศอยู่ดังนี้

(๑) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศกับต่างประเทศ

(๒) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. (อยู่ในระหว่างการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร) ใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งโดยใช้รูปแบบการขนส่ง (mode of transport) มากกว่าหนึ่งรูปแบบไม่ว่าต้นทางหรือปลายทางของการขนส่งจะอยู่ในประเทศไทยหรือไม่

(๓) ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางอากาศ พ.ศ. (อยู่ระหว่างการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา) ใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งในประเทศและระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ

(๔) บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ป.พ.พ.) บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ (รับขน) ใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าโดยรูปแบบต่าง ๆ ทั้งที่เป็นการขนส่งในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ นอกจากการขนส่งที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายและร่างกฎหมายตาม (๑) (๒) และ (๓)

๑.๓ ในปี ค.ศ. ๑๙๕๖ กลุ่มประเทศในทวีปยุโรปตะวันตกได้ทำอนุสัญญาขึ้นฉบับหนึ่งเรียกว่า Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956 (อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางถนน ค.ศ. ๑๙๕๖) โดยเรียกชื่อย่อว่า CMR เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ส่ง (sender) ผู้ขนส่ง (carrier) และผู้รับตราส่ง ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งในปัจจุบันมีประเทศต่าง ๆ ในทวีปยุโรปและแอฟริกาเป็นภาคี CMR รวม ๔๑ ประเทศ ประเทศเหล่านี้จึงมีกฎหมายสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา CMR โดยแยกต่างหากจากกฎหมายแพ่งเรื่องรับขนที่ใช้บังคับแก่การขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทั่วไปภายในประเทศของตน ดังนั้น สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งในเรื่องการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของประเทศต่าง ๆ ที่เป็นภาคี CMR จึงเป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้เกิดความสะดวกในการค้าขายระหว่างประเทศเหล่านี้ทั้งในเรื่องการค้าสินค้า (trade in goods) และการค้าบริการ (trade in services) โดยไม่มีการได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้ให้บริการขนส่งของประเทศต่าง ๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว

๑.๔ คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and Pacific หรือ ESCAP) ได้พิจารณาปัญหาเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศในประเด็นต่าง ๆ รวมทั้งการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ และเห็นว่าประเทศในภูมิภาคนี้ควรมีกฎหมายสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศที่เป็นมาตรฐานเดียวกันเช่นเดียวกับกลุ่มประเทศในทวีปยุโรป จึงได้มีมติให้สมาชิก ESCAP พิจารณาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา CMR ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ใช้บังคับมาเป็นเวลานานกว่า ๔๐ ปีแล้ว โดยที่ไม่มีการแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ และมีประเทศต่าง ๆ เข้าเป็นภาคีเพิ่มมากขึ้นโดยรวมไปถึงบางประเทศในทวีปแอฟริกา อันเป็นการแสดงให้เห็นว่าหลักเกณฑ์ในอนุสัญญา CMR เป็นหลักเกณฑ์มาตรฐานที่เป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายและไม่มีปัญหาที่เป็นสาระสำคัญในทางปฏิบัติ

๑.๕ เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่เพิ่มมากขึ้นดังกล่าวในข้อ ๑ กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักว่า ประเทศไทยจำเป็นต้องมีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งในเรื่องการขนส่งสินค้าทางถนนโดยเฉพาะแยกต่างหากจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกจึงได้มอบหมายให้ สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ทำการศึกษาวิจัยว่าประเทศไทยควรมีกฎหมายแพ่งสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศแยกต่างหากจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่ อย่างไร ซึ่งผลการวิจัยได้ข้อสรุปว่าประเทศไทยควรมีกฎหมายดังกล่าวและควรใช้หลักเกณฑ์ตามอนุสัญญา CMR แต่ประเทศไทยไม่จำเป็นต้องเข้าเป็นภาคี CMR ทั้งนี้ สถาบันวิจัยฯ ได้จัดทำร่างพระราชบัญญัติ

การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เสนอกรมการขนส่งทางบกเพื่อประกอบการพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย

๒. ความเกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายโดยส่วนราชการต่าง ๆ ที่เป็นผู้รักษาการตามกฎหมายอื่น

- ไม่มี -

๓. การขอข้อมูลหรือความเห็นจากส่วนราชการหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง

๓.๑ ในการศึกษาวิจัยของสถาบันวิจัยฯ นอกจากศึกษาข้อมูลจากเอกสารแล้ว สถาบันวิจัยฯ ยังได้ทำการสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องทั้งผู้ให้บริการ ผู้ใช้บริการ ผู้รับประกันภัย เจ้าหน้าที่ของรัฐและนักวิชาการอิสระ รวมทั้งได้จัดสัมมนารับฟังข้อคิดเห็นในวงกว้าง ก่อนที่จะสรุปผลการวิจัยเพื่อจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์และจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

๓.๒ ในชั้นพิจารณาของกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณากลับกรอกร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. โดยมีผู้มีส่วนได้เสียภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายร่วมเป็นกรรมการด้วย คือ ผู้แทนสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้แทนสมาคมขนส่งสินค้า ผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัยและผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวมีความเห็นเป็นเอกฉันท์ตามรายงานผลการศึกษาวิจัยของสถาบันวิจัยฯ ว่าประเทศไทยควรมีกฎหมายสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศโดยมีสาระสำคัญตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ที่สถาบันวิจัยฯ เสนอ

๔. กฎหมายที่เสนอกำหนดให้มีการขออนุญาตเพื่อทำกิจกรรมอย่างหนึ่งอย่างใดหรือไม่

- ไม่มี -

๕. ประเด็นปัญหาและแนวทางในการแก้ไขปัญหา

๕.๑ ประเทศไทยได้ลงนามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยในความตกลงดังกล่าวมีข้อบทระบุงประเทศภาคีจะจัดทำภาคผนวกกำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเพื่อใช้บังคับในประเทศภาคีต่อไป ซึ่งในเบื้องต้นที่ปรึกษาของ Asian Development Bank (ADB) ได้เสนอว่าภาคผนวกดังกล่าวควรมีสาระสำคัญตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR

๕.๒ คณะทำงานอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง (Transport Facilitation Working Group) กำลังพิจารณาจัดทำร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยร่างกรอบความตกลงดังกล่าวมีข้อบทระบุว่าจะทำพิธีสารกำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งของ

ผู้ขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเพื่อใช้บังคับในประเทศสมาชิกต่อไป ซึ่งในขั้นนี้ยังไม่ได้มีการพิจารณาว่าพิธีสารดังกล่าวควรมีสาระสำคัญอย่างไร

๕.๓ ในปัจจุบัน การที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายแพ่งสำหรับใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศโดยเฉพาะยังไม่เป็นปัญหาสำคัญ แต่ในอนาคตอันใกล้เมื่อผู้ประกอบการขนส่งของไทยถูกเจ้าของสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านฟ้องเรียกค่าเสียหายในศาลไทย ก็จะทำให้เกิดปัญหาแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของสินค้าตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถจำกัดจำนวนค่าเสียหายได้ ไม่เหมือนหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญา CMR ที่ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายไม่เกิน ๘.๓๓ SDR ต่อน้ำหนักสินค้ารวมหีบห่อ ๑ กิโลกรัม ในกรณีเช่นนี้ผู้ประกอบการขนส่งของไทยจะมีภาระต้นทุนการให้บริการมากกว่าผู้ประกอบการขนส่งในประเทศที่ใช้หลักเกณฑ์ตามอนุสัญญา CMR ซึ่งจะทำให้เสียเปรียบในการแข่งขันการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งนี้ แม้ในปัจจุบันจะยังไม่มีประเทศเพื่อนบ้านที่ใกล้ชิดกับประเทศไทยใช้หลักเกณฑ์ตามอนุสัญญา CMR แต่อาจคาดหมายได้ว่า ภาคผนวกในความตกลงฯ ตามข้อ ๕.๑ ไทยคงใช้หลักเกณฑ์ตามอนุสัญญา CMR อันจะเป็นผลให้จีน ลาว พม่า กัมพูชา เวียดนามและไทย ต้องออกกฎหมายภายในที่มีหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญา CMR ในที่สุด ซึ่งหากประเทศไทยมีกฎหมายออกใช้บังคับก่อนหรือพร้อมกับประเทศอื่น ๆ ผู้ประกอบการขนส่งของไทยก็จะไม่เสียเปรียบในการแข่งขัน

๖. หลักการในประเด็นสำคัญ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เป็นกฎหมายว่าด้วยการรวบรวมกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศที่สอดคล้องกับแนวปฏิบัติที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยมีหลักการสำคัญสรุปได้ดังนี้

๑. กำหนดขอบเขตการใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนด้วยรถเพื่อค่าตอบแทนจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังที่ระบุกำหนดให้รับมอบของในอีกประเทศหนึ่งตามที่กำหนดไว้ในสัญญา รวมถึงกรณีการขนส่งรูปแบบอื่นซึ่งมิได้มีการขนถ่ายของลงจากรถด้วย อย่างไรก็ตาม พ.ร.บ. ฉบับนี้ จะไม่ใช้บังคับกับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ การขนส่งศพและการขนย้ายเครื่องเรือน (มาตรา ๕ และมาตรา ๖)

๒. วางหลักเกณฑ์ในเรื่องใบตราส่งอันจะเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญารับขนเงื่อนไขของสัญญา และการรับมอบของของผู้ขนส่ง โดยมีการกำหนดถึงรูปแบบและรายการในใบตราส่ง แต่การไม่ออกใบตราส่ง หรือการออกใบตราส่งที่ไม่สมบูรณ์ ไม่มีผลต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน (มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๓ และมาตรา ๑๖)

๓. กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งในการเรียกให้ผู้รับขนออกใบตราส่ง ให้ตรวจสอบของและให้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ (มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๕ และมาตรา ๒๑) และกำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่เสียค่าธรรมเนียมการขนส่ง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่าง ๆ ของผู้ขนส่ง จัดเตรียมเอกสารที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ทางพิธีการศุลกากรหรือพิธีการอื่น ๆ และต้องบอก

กล่าวให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพแห่งของที่ส่ง โดยเฉพาะในกรณีที่เป็นสินค้าอันตราย (มาตรา ๑๕ มาตรา ๑๙ และมาตรา ๒๐)

๔. กำหนดสิทธิของผู้รับตราส่ง ในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ และมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่ตน แม้ว่าผู้รับตราส่งได้ปฏิเสธไม่ยอมรับของไปแล้วก็ตาม ตราบที่ผู้ขนส่งยังมิได้รับคำสั่งจากผู้ส่งเป็นอย่างอื่น และมีหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียมการขนส่ง (หากมี) ตรวจสอบของที่ผู้ส่งส่งมอบและทักท้วงภายในเวลาที่กำหนด หากมีความผิดปกติเกิดขึ้นแก่ของ หรือมีการส่งมอบชกช้า (มาตรา ๙ มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ และมาตรา ๔๒)

๕. กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งให้มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนเพื่อการขนส่ง รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ได้เสียไปในการจัดการของ มีสิทธิจัดการกับของที่รับขน รวมถึงการขายหรือทำลายของดังกล่าวในกรณีจำเป็นตามที่กฎหมายระบุ และมีสิทธิยึดหน่วงของในกรณีไม่ได้รับชำระค่าตอบแทนหรือค่าใช้จ่าย (มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๒ มาตรา ๑๕ มาตรา ๒๐ และมาตรา ๒๒) และกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่รับมอบของจากผู้ส่ง โดยต้องตรวจสอบความถูกต้องและสภาพที่บ่มอบ ต้องปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง และในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ต้องแจ้งให้ทราบทันทีและมีหน้าที่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง (มาตรา ๘ มาตรา ๙ มาตรา ๑๕ และมาตรา ๒๑)

๖. วางหลักเกณฑ์ในเรื่องของความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้ต้องรับผิดในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชกช้า ไม่มีการส่งมอบ ส่งมอบผิดบุคคล หรือส่งมอบผิดสถานที่ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณีที่ความเสียหายข้างต้นเกิดจากการกระทำของตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ตนใช้บริการในการปฏิบัติการขนส่งเสมือนเป็นการกระทำของตนด้วย (มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๖ และมาตรา ๒๘)

๗. กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามหลักข้อสันนิษฐานความรับผิด กล่าวคือ ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงเวลาตั้งแต่ที่ผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแล จนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของ ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งต้องรับผิด เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ถึงข้อยกเว้นความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนด (มาตรา ๒๓)

๘. วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในกรณีของความสูญหายไม่เกิด ๘.๓๓ SDR (หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ) ต่อน้ำหนักรวม ๑ กิโลกรัม ไม่เกินค่าภาระการขนส่งในกรณีส่งมอบชกช้า และไม่เกินกรณีของความสูญหายในกรณีที่ของเสียหาย ทั้งนี้ เว้นแต่การระบุมูลค่าที่แท้จริงของของที่ขนส่งไว้ในใบตราส่ง และชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามที่ตกลงกับผู้ขนส่ง ซึ่งผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายจริง (มาตรา ๒๙ มาตรา ๓๐ และมาตรา ๓๒)

๙. วางหลักเกณฑ์ในเรื่องการรับขนหลายคนหลายทอด โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งแต่ละทอดจะต้องรับผิดเพื่อการขนส่งตลอดเส้นทาง โดยผู้ขนส่งทอดที่สองและทอดถัดไปถือว่าเป็นคู่สัญญาในสัญญาับขน และอยู่ภายใต้ข้อตกลงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งด้วยเมื่อยอมรับมอบของและใบตราส่งนั้น ทั้งยังมีการกำหนดหน้าที่ให้ผู้ขนส่งที่ได้รับมอบของจากผู้ส่งคนก่อนตน ให้ต้องออกใบรับรองโดยระบุวันที่และลงลายมือชื่อตน ระบุชื่อพร้อมที่อยู่ของตนลงในใบตราส่งฉบับที่สอง และบันทึกข้อสงวนลงในใบตราส่งฉบับที่สองและในใบรับของ (หากมี)

และกำหนดให้นำมาตรา ๑๖ มาใช้บังคับแก่ความสัมพันธ์ในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดด้วย (มาตรา ๓๕ และมาตรา ๓๖)

๑๐. วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิในการดำเนินคดีต่อผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดให้สามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ทำได้เฉพาะกับผู้ขนส่งรายแรก ผู้ขนส่งรายสุดท้าย หรือผู้ขนส่งที่ทำการรับขนในทอดที่เกิดเหตุดังกล่าว โดยอาจฟ้องเป็นคดีเดียวกันได้ เว้นแต่ในกรณีฟ้องแย้งหรือหักกลบลบหนี้ ซึ่งเป็นประเด็นในคดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้อยภายใต้สัญญารับขนเดียวกัน

สรุปสาระสำคัญ เหตุผล และความจำเป็น

เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ เรื่องรับขนที่ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนในปัจจุบัน ไม่เหมาะสมกับหลักเกณฑ์และรูปแบบที่ใช้อยู่ในทางปฏิบัติของนานาประเทศ จึงสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และคุ้มครองผู้ใช้บริการ การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ อันจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศ.

ข้อมูลสถิติการนำเข้า-ส่งออก ระหว่างประเทศที่ผ่านด่านศุลกากรต่าง ๆ ในปัจจุบัน

ปีงบประมาณ ๒๕๕๓ - ๒๕๕๕

หน่วย : ล้านบาท

ด้านศุลกากร	ปีงบประมาณ ๒๕๕๒		ปีงบประมาณ ๒๕๕๓		ปีงบประมาณ ๒๕๕๔		ปีงบประมาณ ๒๕๕๕	
	มูลค่านำเข้า	มูลค่าส่งออก	มูลค่านำเข้า	มูลค่าส่งออก	มูลค่านำเข้า	มูลค่าส่งออก	มูลค่านำเข้า	มูลค่าส่งออก
อัญญาประเทศ	๑,๕๑๘.๖๙๐	๒๑,๕๗๖.๑๒๒	๓,๔๗๕.๔๖๐	๒๗,๒๖๖.๙๙๗	๕,๐๘๙.๔๕๓	๓๒,๗๒๘.๕๕๖	๑๕,๗๓๒.๔๑๕ ^๑	๒,๘๑๓.๐๘๐ ^๑
หนองคาย	๒,๐๓๒.๓๙๐	๒๙,๒๘๒.๕๔๐	๑,๘๖๔.๙๓๐ ^๒	๒๓,๖๗๒.๕๖๐ ^๒	-	-	-	-
มุกดาหาร	๙,๐๑๕.๒๘๒	๘,๓๔๓.๔๓๔	๑๒,๗๗๗.๓๓๘	๒๐,๒๖๘.๔๓๕	๒๓,๖๙๕.๑๒๖	๔๔,๔๑๒.๘๕๖	๔,๙๘๔.๘๐๘ ^๓	๘,๘๙๑.๙๔๑ ^๓
นครพนม	-	-	๑,๕๖๒.๔๗๕	๔,๑๖๔.๐๒๒	๗๒๕.๙๖๘ ^๔	๑,๕๓๕.๖๑๘ ^๔	-	-
พินุลมิ่งสาร	๙๓๖.๕๗๒	๔,๔๙๑.๘๕๐	๑,๐๔๔.๗๗๕	๖,๓๕๐.๓๐๑	๑,๑๑๓.๖๐๘	๔,๕๙๘.๗๓๑	๔๘๗.๓๙๖ ^๕	๓,๘๘๖.๒๐๕ ^๕
แม่สาย	๓๕๙.๔๒๐	๔,๒๕๙.๔๗๐	๑๕๓.๓๗๐	๖,๗๒๔.๑๙๐	๑๙๘.๘๐๐	๑๐,๓๙๗.๙๒๐	-	-
เชียงใหม่	๑,๒๓๐.๓๗๗	๕,๐๘๒.๐๕๕	-	-	-	-	-	-
เชียงใหม่	๙๘๖.๓๓๑	๑,๙๓๑.๐๔๐	๑,๗๓๑.๒๘๓	๓,๒๐๖.๘๓๕	๒,๒๖๘.๓๑๑	๕,๙๓๑.๑๔๒	๑,๓๗๘.๘๘๖ ^๖	๕,๖๒๐.๖๔๕ ^๖
แม่สอด	๑,๗๑๔.๑๕๐	๒๒,๑๗๔.๖๔๙	๑,๑๐๙.๗๔๗	๒๘,๖๗๓.๐๖๕	๗๑๙.๔๖๙ ^๗	๑๒,๒๒๐.๙๘๘ ^๗	-	-
สะเตา	๑๒๖,๓๙๖.๕๕๕	๑๑๐,๐๓๘.๘๘๙	๑๓๔,๕๗๓.๙๖๖	๑๓๙,๑๔๙.๓๑๑	๑๔๔,๕๗๙.๑๖๗	๑๖๒,๒๗๓.๗๑๙	-	-

ที่มา : ด้านศุลกากรอรัญประเทศ, หนองคาย, มุกดาหาร, นครพนม, พินุลมิ่งสาร, แม่สาย, เชียงแสน, เชียงของ, แม่สอด และสะเตา

หมายเหตุ : ^๑ ข้อมูลตั้งแต่เดือน ต.ค. - ก.พ. , ^๒ ข้อมูลตั้งแต่เดือน ต.ค. - พ.ค. , ^๓ ข้อมูลตั้งแต่เดือน ต.ค. - ธ.ค. , ^๔ ข้อมูลตั้งแต่เดือน ต.ค. - ก.พ. , ^๕ ข้อมูลตั้งแต่เดือน ต.ค. - มิ.ย. , ^๖ ข้อมูลตั้งแต่เดือน ต.ค. - มิ.ค. , ^๗ ข้อมูลตั้งแต่เดือน ต.ค. - มิ.ย.

สถิตยานพาหนะเดินทางเข้า-ออก ทางด้านพรมแดนมุกดาหาร

ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๕

หน่วย : คัน

ปี	รถยนต์ส่วนบุคคล		รถโดยสารประจำทาง		รถบรรทุกสินค้า		รถบรรทุกเปล่า	
	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก
๒๕๕๔	๑๐๙,๗๗๗	๑๒๒,๑๖๒	๕,๓๙๘	๕,๔๓๗	๙,๗๒๓	๒๕,๖๘๕	๒๑,๒๙๗	๕,๘๕๓
๒๕๕๕	๒๗,๖๐๑	๓๓,๒๓๒	๑,๓๐๖	๑,๓๓๙	๒,๔๐๒	๙,๓๙๓	๗,๖๖๘	๑,๒๒๙

ที่มา : ด้านศุลกากรมุกดาหาร

หมายเหตุ : ข้อมูลปี ๒๕๕๕ (ม.ค. - มี.ค.)

สถิตยานพาหนะเดินทางเข้า - ออก ด้านพรมแดนต่าง ๆ

ปีงบประมาณ ๒๕๕๔

หน่วย : คัน

ด้าน	รถจักรยานยนต์				รถยนต์ส่วนบุคคล				รถบรรทุก			
	รถไทย		รถต่างประเทศ		รถไทย		รถต่างประเทศ		รถสินค้า		รถเปล่า	
	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก	เข้า	ออก
ด้านพินุลมิ่งสหาร	-	-	๑๐,๖๐๙	๑๒,๐๒๖	๑๐,๖๕๖	๑๐,๓๓๙	๑๖,๗๑๙	๑๘,๐๔๘	๑๗,๔๑๒	๑๘,๒๘๐	๑๖,๒๕๒	๑๘,๒๘๐
ด้านสะเตา	๑๘๒	๑๘๗	๖๓๓	๖๕๘	๒๐๑,๒๖๖	๒๐๑,๐๑๓	๘๒,๒๖๖	๑๖๒,๑๕๒	๗๖,๓๘๙	๓๗๒,๔๐๐	๓๗๒,๔๐๐	๓๗๒,๔๐๐

ที่มา : ด้านศุลกากรพินุลมิ่งสหาร และด้านศุลกากรสะเตา

ข้อมูลสถิติการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศกับประเทศต่าง ๆ ณ ปัจจุบัน

ประเภทการขนส่ง	ระหว่างไทย-ลาว		ระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม		ระหว่างไทย-มาเลเซีย		ระหว่างไทย - กัมพูชา	
	ราย	คัน	ราย	คัน	ราย	คัน	ราย	คัน
รถบรรทุกไม่ประจำทาง (๗๐)	๖๓๗	๑๖,๑๙๐	๔	๔๒	๑	๒๐	๑๑	๓๐
รถบรรทุกส่วนบุคคล (๘๐)	๑๕๔	๑,๑๓๙	-	-	-	-	-	-
รถโดยสารประจำทาง (๑๐)	๑	๒๙	-	-	-	-	-	-
รถโดยสารไม่ประจำทาง (๓๐)	๒๖๖	๖๕๐	-	-	-	-	๔	๑๐
รถโดยสารส่วนบุคคล (๔๐)	๔	๑๐	-	-	-	-	-	-

ที่มา : ส่วนประกอบรถขนส่งสินค้า สำนักการขนส่งสินค้า
กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน

ความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ^๑

• ความก้าวหน้า

๑. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA)

ตามที่ได้มีการลงนามในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศไทย-ลาว-เวียดนาม เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ ต่อมาประเทศกัมพูชา พม่า และจีนได้ร่วมเป็นภาคีความตกลงฯ และเปลี่ยนชื่อเป็นความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งครอบคลุมการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งนี้ ได้มีการลงนามในภาคผนวก/พิธีสาร ครบทั้ง ๒๐ ฉบับแล้ว โดยล่าสุดมีการลงนามเมื่อวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๐ ณ กรุงปักกิ่ง สป. จีน อย่างไรก็ตาม ความตกลงดังกล่าวจะมีผลในทางปฏิบัติต่อเมื่อประเทศสมาชิกทุกประเทศได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารดังกล่าว ดังนั้น เพื่อให้มีการเริ่มใช้ความตกลงในจุดผ่านแดนที่สำคัญก่อน ประเทศสมาชิกจึงเห็นชอบให้มีการดำเนินการจัดทำบันทึกความเข้าใจ ๒ ฝ่าย และ ๓ ฝ่าย ซึ่งเกี่ยวข้องกับประเทศไทย ดังนี้

๑.๑ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน IICBTA ณ จุดผ่านแดนต่างๆ ได้แก่

- มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว) ลงนามเมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๔๘
- อร์ญประเทศ-ปอยเปต (ไทย-กัมพูชา) ลงนามเมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๔๘
- แม่สอด-เมียวดี/แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก (ไทย-พม่า) ยังไม่มีการลงนาม
- ช่องเม็ก-วังเต่า (ไทย-ลาว) ยังไม่มีการลงนาม
- แดนสะหวัน-ลาวบาว (ลาว-เวียดนาม) และจุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว) โดยบันทึกความเข้าใจดังกล่าว ได้มีการลงนามแล้วเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๐ ณ สะหวันนะเขต สป.ลาว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากดำเนินการขนส่งตามบันทึกฯ เป็นการดำเนินการภายใต้ความตกลง GMS CBTA จึงทำให้ต้องมีการจำกัดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งของแต่ละประเทศไว้ที่ ๔๐๐ คันต่อประเทศ ทั้งนี้ เส้นทางดังกล่าว ได้มีการเปิดดำเนินการขนส่งจริง เมื่อวันที่ ๑๑ มิ.ย. ๒๕๕๒
- เชียงของ-ห้วยทราย (ไทย-ลาว) และจุดผ่านแดนบ่อหาน-บ่อเต็น (ลาว-จีน) โดยเมื่อระหว่างวันที่ ๓๐-๓๑ ส.ค. ๒๕๕๓ สาธารณรัฐประชาชนจีน ร่วมกับ ADB ได้เป็นเจ้าภาพในการประชุมสามฝ่าย เพื่อหารือเกี่ยวกับการจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรตามเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ณ จุดผ่านแดน เชียงของ-ห้วยทราย และบ่อเต็น-โมฮาน ซึ่งปัจจุบันกระทรวงคมนาคม อยู่ในระหว่างการนำกรอบการเจรจา ต่อรัฐสภาตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐

^๑ ที่มา : สืบค้นและเข้าถึงจาก <http://www.tradelogistics.go.th/uploads/GMS.dac>

๑.๒ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร ณ จุดผ่านแดนข้างต้น เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มี ความตกลงกับประเทศกัมพูชา และพม่า ดังนั้น จึงต้องมีการจัดทำ บันทึกความเข้าใจฯ ดังนี้

- มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ไม่ต้องดำเนินการ เพราะมีความตกลงว่าด้วยการขนส่งทาง ถนนไทย-ลาว อยู่แล้ว (ไม่จำกัดจำนวน)

- อนุรักษ์ประเทศ-ปอยเปต (มีโควตา ๔๐ คัน) ลงนามเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๕๑ ปัจจุบันได้มีการ แยก (delink) บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ฯ ณ จุดผ่านแดนอนุรักษ์ประเทศ-ปอยเปต และ บันทึกความเข้าใจฯ ว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรฯ ออกจากกัน จึงเป็นผลทำให้ประเทศไทย และกัมพูชาสามารถดำเนินการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรระหว่างกันได้โดยไม่ต้องรอให้บันทึกความ เข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ฯ ณ จุดผ่านแดนอนุรักษ์ประเทศ-ปอยเปต มีผลใช้บังคับก่อน ทั้งนี้ ได้มีการลงนาม ในเอกสารเพื่อการแยกและแก้ไข (delink) เมื่อวันที่ ๑๗ ก.ย. ๒๕๕๒ ในการประชุมหารือเพื่อขับเคลื่อน การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๒ (Economic Corridor Forum: ECF) ณ กรุงพนมเปญ ราชอาณาจักรกัมพูชา โดยเอกสารเพื่อการแยกและการแก้ไขดังกล่าว จะมีผล ๓๐ วัน นับแต่วันลงนาม อย่างไรก็ดี สืบเนื่องจากสถานการณ์ทางการเมืองระหว่างทั้ง ๒ ประเทศ จึงทำให้การดำเนินการตาม บันทึกความเข้าใจฯ หยุดชะงักลงชั่วคราว หากแต่ในปัจจุบัน สถานการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ทั้งสองมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น ดังนั้น จึงคาดว่าจะได้มีการจัดการประชุมเพื่อ หารือกันถึงรายละเอียดทางด้านเทคนิค ตลอดจนแนวทางการดำเนินการตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการ เริ่มใช้ฯ ในช่วงเดือน พ.ย. ๒๕๕๓ ต่อไป

- แม่สอด-เมียวดี/แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก ยังไม่มีการลงนาม (มีโควตา ๒๐๐ คัน)

- ชองเม็ก-วังเต่า ไม่ต้องดำเนินการ เพราะมีความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนไทย- ลาว อยู่แล้ว (ไม่จำกัดจำนวน)

๒. ข้อตกลง ๓ ฝ่ายระหว่างรัฐบาลแห่ง สปป. ลาว ราชอาณาจักรไทย และ สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ในการดำเนินการขนส่งทางถนนเพื่อการท่องเที่ยว

ได้มีการลงนามเมื่อวันที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๕๐ ณ ประเทศสิงคโปร์ ครอบคลุมเฉพาะ รถโดยสาร และรถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อการท่องเที่ยวและไม่จำกัดจำนวนรถ ขณะนี้ อยู่ระหว่างการจัดให้ มีการหารือ ในรายละเอียดระหว่างเจ้าหน้าที่ ๓ ฝ่ายก่อนการดำเนินการอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรม

๓. การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน ลาว

ไทยและ สปป. ลาว ได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนน เมื่อวันที่ ๕ มีนาคม ๒๕๔๒ และข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนน เมื่อวันที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๔๔ ซึ่งมี ผลให้มีการเปิดเสรีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไทย-ลาว การเดินรถโดยสารประจำทางระหว่าง ประเทศ และการอำนวยความสะดวกในการสัญจรของบุคคลและพาหนะระหว่างไทย-ลาว โดยมี รายละเอียด ดังนี้

๓.๑ การเปิดเสรีจำนวนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไทย-ลาว

ข้อมูล ณ เดือน มิถุนายน ๒๕๕๓ มีผู้ประกอบการขนส่งไทย-ลาว ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ทั้งสิ้น ๗๗๒ ราย ด้วยจำนวนรถ ๑๖,๑๗๘ คัน แบ่งเป็นผู้ประกอบการรถบรรทุก ๕๘๓ ราย จำนวนรถ ๑๕,๖๘๕ คัน และผู้ประกอบการรถส่งผู้โดยสาร ๑๘๙ ราย จำนวนรถ ๔๙๓ คัน ทั้งนี้ โดยเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน จำนวน ๑๔ ราย

๓.๒ การเดินทางโดยสาประจําทางระหว่างประเทศ

ณ ปัจจุบันได้มีการเปิดเดินทางโดยสาประจําทางระหว่างประเทศรวม ๕ เส้นทาง ดังนี้

๑. เส้นทางหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์ เริ่มเดินทางเมื่อวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๔๗ โดยบริษัท ขนส่ง จำกัด ของไทย และรัฐวิสาหกิจ รถเมล์นครหลวงเวียงจันทน์ ของ สปป.ลาวเป็นผู้ดำเนินการ

๒. เส้นทางอุดรธานี-นครหลวงเวียงจันทน์ เดินทางเมื่อวันที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๔๗ โดยบริษัท ขนส่ง จำกัด ของไทย และรัฐวิสาหกิจ รถเมล์นครหลวงเวียงจันทน์ ของ สปป.ลาวเป็นผู้ดำเนินการ

๓. เส้นทางอุบลราชธานี-ปากเซ เดินทางเมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ โดยบริษัท ขนส่ง จำกัด ของไทย และบริษัท ร่วมมือขนส่งโดยสาประจําปาสิกผ่านแดน จำกัด ของ สปป.ลาวเป็นผู้ดำเนินการ

๔. เส้นทางมุกดาหาร-สะหวันนะเขต เดินทางเมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๕๐ โดยมีบริษัท ขนส่ง จำกัด ของไทย และบริษัท ส้อมแบ่งขนส่งและโดยสารทางบก จำกัด (บ.สพด.) ของ สปป.ลาวเป็นผู้ดำเนินการ นอกจากนี้ ได้มีการเดินทางโดยสาร Shuttle Bus ประจําสะพานมิตรภาพ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) โดยเริ่มดำเนินการเมื่อวันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๕๐

๕. เส้นทางขอนแก่น-นครหลวงเวียงจันทน์ เดินทางเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑ โดยบริษัท ขนส่ง จำกัด ของไทย และรัฐวิสาหกิจ รถเมล์นครหลวงเวียงจันทน์ ของ สปป.ลาวเป็นผู้ดำเนินการ

๖. เส้นทางนครราชสีมา-นครหลวงเวียงจันทน์ เปิดเดินทางเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๒ โดยบริษัท ขนส่ง จำกัด ของไทย และรัฐวิสาหกิจ รถเมล์นครหลวงเวียงจันทน์ ของ สปป.ลาวเป็นผู้ดำเนินการ ในเส้นทางดังกล่าว

๓.๓ การอำนวยความสะดวกในการสัญจรของบุคคลและพาหนะระหว่างไทย-ลาว

รถยนต์ส่วนบุคคลของไทยสามารถเข้า-ออกระหว่างประเทศไทย และ สปป.ลาว ได้โดยสามารถขอรับหนังสืออนุญาตรถระหว่างประเทศ ณ สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ สำนักงานขนส่งเขตพื้นที่ สำนักงานขนส่งจังหวัด หรือสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขาไม่ว่ารถนั้นจะจดทะเบียนในเขตท้องที่ใด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการสัญจรของบุคคลและพาหนะระหว่างไทย-ลาว

๔. ความร่วมมือในกรอบอื่นๆ

๔.๑ กรอบความร่วมมืออาเซียน

ปัจจุบันมีความตกลงฯ ที่ได้ลงนามและมีผลในทางปฏิบัติแล้ว ได้แก่ ๑) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ และ ๒) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ นอกจากนี้ ยังมีความตกลงความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ที่ลงนามแล้ว และอยู่ระหว่างการจัดทำพิธีสาร/ภาคผนวก รวมทั้ง ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งอยู่ระหว่างการพิจารณาให้สัตยาบันของประเทศสมาชิก

๔.๒ กรอบความร่วมมือไทย-มาเลเซีย

ปัจจุบันไทยและมาเลเซียได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ เมื่อวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๒๒ นอกจากนี้ ไทยและมาเลเซีย ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนนและทางรถไฟ

๔.๓ กรอบความร่วมมือสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย

แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) ประกอบด้วย ๖ สาขาความร่วมมือ โดยมีสาขาที่เกี่ยวข้องกับ กรมการขนส่งทางบก คือ สาขาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมขนส่ง ซึ่งประเทศมาเลเซียเป็นประเทศผู้ประสานงานหลัก ในส่วนของไทยมีกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลัก และทำหน้าที่ฝ่ายเลขานุการ ในปัจจุบันมี ๑๔ จังหวัดภาคใต้เข้าร่วมในแผนงานดังกล่าว ได้แก่ จังหวัดสงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา นราธิวาส นครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง สุราษฎร์ธานี ระนอง ชุมพร ภูเก็ต พังงา และกระบี่ ทั้งนี้ การดำเนินการหลักภายใต้แผนงานดังกล่าว ได้แก่ การก่อสร้างถนนและสะพาน และการพัฒนาเส้นทาง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง

• อุปสรรคสำคัญ

๑. เนื่องจากการดำเนินการตามความตกลง GMS CBTA มีการกำหนดหลักการไว้หลายๆ หลักการซึ่งบางกรณี ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายรองรับการดำเนินการในลักษณะดังกล่าว เช่น การปฏิบัติงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่ ๒ ประเทศ ณ จุดผ่านแดน ในกรณีนี้ จึงต้องมีการดำเนินการด้านการออกกฎหมายระดับ พ.ร.บ. เพื่อรองรับการดำเนินการ นั้นๆ ต่อไป

กฎหมายระดับ พ.ร.บ. จำนวน ๓ ฉบับ เพื่อรองรับภาคผนวกภายใต้ความตกลง ได้แก่

ลำดับ	ชื่อ พ.ร.บ.	เนื้อหา	สถานะ
๑.	ร่าง พ.ร.บ. รับขนคนโดยสาร และสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	การกำหนดรายละเอียดของสัญญารับขนคนโดยสาร และสัมภาระระหว่างประเทศ และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง	อยู่ในระหว่างการนำเสนอต่อคณะรัฐมนตรี โดยคณะรัฐมนตรีจะได้ส่งต่อให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาต่อไป
๒.	ร่าง พ.ร.บ. รับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.	การกำหนดรายละเอียดของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง	อยู่ระหว่างรอการนำเสนอต่อรัฐสภา
๓.	ร่าง พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ.	ให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ไทยในการออกไปปฏิบัติหน้าที่นอกราชอาณาจักร และเพื่อรองรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ต่างชาติในราชอาณาจักรไทย	อยู่ระหว่างรอการนำเสนอต่อรัฐสภา

๒. การผลักดันในเรื่อง Single Window Inspection (SWI) และ Single Stop Inspection (SSI) ต้องมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานทั้งในเรื่องขบวนการและเอกสารต่าง ๆ รวมทั้งการจัดตั้ง Common Control Area (CCA) เพื่อให้มีการตรวจร่วมกันของเจ้าหน้าที่ไทย และประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการออกกฎหมาย (ร่าง พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. ...) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของไทยสามารถออกไปปฏิบัติงานนอกราชอาณาจักรได้ และอนุญาตให้เจ้าหน้าที่เพื่อนบ้านปฏิบัติงานในไทย เพื่อรองรับการดำเนินการในเรื่อง SSI

๓. สำหรับการขับเคลื่อนพวงมาลัยซ้าย-ขวา ซึ่งประเทศไทยต่างจากประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม GMS อย่างไรก็ดีตาม ประเด็นดังกล่าวไม่มีปัญหาในทางกฎหมาย เพราะความตกลงที่ลงนามแล้ว ยอมให้รถของไทยที่มีพวงมาลัยด้านขวาสามารถเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้านได้ แต่เรื่องที่น่าจะเป็นปัญหาคือเครื่องหมายจราจร และกฎหมายจราจร รวมทั้งภาษาที่ใช้ในการสื่อสารของประเทศใน GMS ที่แตกต่างกัน ในขณะที่ภาษาอังกฤษยังมีการใช้น้อย อย่างไรก็ดี เพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาดังกล่าว กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินการจัดการฝึกอบรมการขับรถระหว่างประเทศให้แก่ผู้ฝึกอบรมการขับรถ (Train-the-trainers Program) เป็นจำนวนทั้งสิ้น ๒ ครั้ง โดยครั้งแรกได้จัดให้มีขึ้น เมื่อวันที่ ๒๐-๒๑

เมษายน ๒๕๕๒ ณ จังหวัดมุกดาหาร และครั้งที่ ๒ ได้จัดขึ้นเมื่อวันที่ ๒๕ มิ.ย. ๒๕๕๓ ณ ศูนย์สอน
ขับรถขนาดใหญ่ กรมการขนส่งทางบก จ. ปทุมธานี ทั้งนี้ วัตถุประสงค์สำคัญของการจัดการฝึกอบรม
ดังกล่าว ได้แก่การเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรด้านการขับรถระหว่างประเทศเพื่อรองรับการ
ดำเนินการตามความตกลงระหว่างประเทศฉบับต่าง ๆ ต่อไป

กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

นางสมาพร นิลประพันธ์^๑
นายพีรพิชญ์ วงศ์วัฒนศานต์^๒

๑. ความนำ

ระบบการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งรูปแบบหนึ่งซึ่งเป็นที่นิยมใช้ในการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการค้าขายระหว่างประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกัน เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถเข้าถึงผู้บริโภคได้อย่างทั่วถึง อีกทั้งยังเป็นการขนส่งที่มีต้นทุนในการดำเนินการไม่สูงมากและมีความเสี่ยงต่ำ เมื่อเทียบกับการขนส่งในรูปแบบอื่น ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางอากาศหรือการขนส่งทางทะเล จึงทำให้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย นอกจากนี้ ในปัจจุบันประเทศต่าง ๆ ได้พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมทางถนนเชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบในลักษณะเครือข่าย เพื่อรองรับการพัฒนาด้านการค้าระหว่างประเทศ ส่งผลให้ระบบการคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่างประเทศพัฒนาไปอย่างรวดเร็ว สำหรับประเทศไทยได้มีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมโดยใช้งบประมาณในการลงทุนเป็นจำนวนมาก เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศเป็นไปด้วยความสะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น ตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในด้านกฎหมายแล้วจะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายรองรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ กฎเกณฑ์ที่สามารถนำมาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าวคงมีเพียงบทบัญญัติตามบรรพ ๓ ลักษณะ ๘ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในหมวดการรับขน ซึ่งใช้บังคับกับการรับขนทั่วไป ขณะที่ระบบการรับขนของทางทะเลที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายเฉพาะ ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ หรือกรณีการขนส่งที่มีหลายรูปแบบที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนของในรูปแบบดังกล่าวเป็นการเฉพาะ จึงมีแนวคิดในการแก้ไขกฎหมายเพื่อที่จะพัฒนาระบบการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศให้ดียิ่งขึ้นและเพื่อแก้ปัญหาทั้งในทางปฏิบัติและในทางเทคนิคที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก กระทรวงคมนาคมในฐานะ

^๑น.บ., น.ม. (ธรรมศาสตร์), นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการพิเศษ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^๒น.บ. (ธรรมศาสตร์), นักกฎหมายกฤษฎีกาปฏิบัติการ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เพื่อให้เป็นกฎหมายรองรับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ โดยกฎหมายดังกล่าวจะกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางถนนระหว่างประเทศ ทั้งในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่ง ผู้ส่ง และผู้รับตราส่ง รวมทั้งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการฟ้องคดีและการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้น เพื่อให้การควบคุมการรับขนทางถนนระหว่างประเทศเป็นไปอย่างเหมาะสม และมีประสิทธิภาพ

๒. แนวความคิดเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในต่างประเทศ

แนวความคิดทางกฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์เฉพาะที่เกี่ยวกับการรับขนทางถนนระหว่างประเทศได้เกิดขึ้นมานานแล้ว โดยมีที่มาจากแนวความคิดเรื่องการรวมยุโรปเป็นหนึ่งเดียว (European Community) เพื่อลดอุปสรรคที่เกิดขึ้นในด้านการค้าและการบริการ เนื่องจากการดำเนินการรับขนทางถนนระหว่างประเทศในช่วงแรกได้เกิดปัญหาและอุปสรรคในเรื่องความแตกต่างของหลักเกณฑ์ทางกฎหมายและแนวทางปฏิบัติของประเทศต่าง ๆ ที่มีความแตกต่างกัน จึงได้มีการจัดทำความตกลงร่วมกันของกลุ่มประเทศในสหภาพยุโรปในรูปของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๕๖ (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956) หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า “อนุสัญญา CMR”

๒.๑ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๕๖

๒.๑.๑ ความเป็นมา

เนื่องจากกลุ่มประเทศในทวีปยุโรปได้ประสบปัญหาที่เกิดขึ้นจากการที่สัญญา รับขนของทางถนนระหว่างประเทศมีปริมาณเพิ่มขึ้นและมีความแตกต่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกรณีที่มีการใช้ตู้สินค้า (Containers) ในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ นำมาซึ่งข้อพิพาทอันเนื่องมาจากหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สัญญา รับขนของทางถนนระหว่างประเทศอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่แตกต่างกัน จึงมีแนวความคิดที่จะกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อใช้บังคับกับสัญญา รับขนของทางถนนระหว่างประเทศให้มีมาตรฐานเดียวกัน โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับเอกสารการรับขนและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง กลุ่มประเทศในทวีปยุโรปจึงได้ดำเนินการยกร่างอนุสัญญาขึ้นในปี ค.ศ. ๑๙๔๘ โดยตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญเพื่อเตรียมการร่างอนุสัญญา และเมื่อได้ดำเนินการจนแล้วเสร็จ จึงได้จัดให้มีการลงนามครั้งแรก ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ค.ศ. ๑๙๕๖ โดยมีประเทศที่เข้าร่วมลงนามในการประชุมดังกล่าว จำนวน ๑๐ ประเทศ ได้แก่ ออสเตรีย เบลเยียม ฝรั่งเศส เยอรมนี ลักเซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ โปแลนด์ สวีเดน

สวิตเซอร์แลนด์ และยูโกสลาเวีย โดยอนุสัญญากำหนดว่า จะมีผลใช้บังคับเมื่อครบกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันที่ประเทศที่ร่วมลงนามจำนวน ๕ ประเทศ ได้ให้สัตยาบันสาร (instrument of ratification) หรือภาคยานุวัติสาร (instrument of accession) ซึ่งต่อมาได้มีประเทศที่ส่งสัตยาบันสารหรือภาคยานุวัติสารครบตามที่กำหนด เมื่อวันที่ ๓ เมษายน ค.ศ. ๑๙๖๑ ได้แก่ ยูโกสลาเวีย ฝรั่งเศส ออสเตรีย เนเธอร์แลนด์ และอิตาลี ตามลำดับ จึงมีผลให้อนุสัญญาดังกล่าวมีผลใช้บังคับในวันที่ ๒ กรกฎาคม ค.ศ. ๑๙๖๑ และต่อมาได้มีประเทศเข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าวอีกกว่า ๔๐ ประเทศ ทั้งในและนอกทวีปยุโรป^๖

อนึ่ง แม้อนุสัญญา CMR จะมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติได้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ขึ้นหลายประการ ในปี ค.ศ. ๑๙๗๘ จึงได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา เรียกว่า “Protocol to the Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Road (CMR)” โดยได้แก้ไขรายละเอียดเพิ่มเติมบางประการ เช่น การแก้ไขหน่วยในการจำกัดความรับผิดจากระบบสกุลเงินเป็นหน่วยในทางบัญชีที่เรียกว่า “Special Drawing Right” (SDR) ตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) กำหนด^๗ ซึ่งมีผลใช้บังคับต่อมาจนถึงปัจจุบัน

๒.๑.๒ สารสำคัญ

อนุสัญญา CMR ได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

(๑) ขอบเขตการใช้บังคับ (Scope of Application)

สามารถแยกขอบเขตการใช้บังคับเป็น ๒ กรณี ได้แก่

(ก) การใช้บังคับในกรณีทั่วไป

อนุสัญญา CMR ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ^๘ ที่มีค่าตอบแทน (reward) ซึ่งดำเนินการด้วยรถ (Vehicle)^๙ และต้องเป็นกรณีที่สถานที่รับมอบของและสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของตั้งอยู่ในสองประเทศที่แตกต่างกัน โดยมีประเทศหนึ่งเป็นภาคีในอนุสัญญา ทั้งนี้ อนุสัญญาดังกล่าวจะไม่ใช้บังคับกับการขนส่งไปรษณีย์ระหว่างประเทศ

^๖ประเทศนอกทวีปยุโรปที่ได้ร่วมลงนามเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว ได้แก่ โมร็อกโก และตูนิเซีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีอาณาเขตใกล้ชิดกับทวีปยุโรป

^๗การแก้ไขหน่วยในการจำกัดความรับผิดดังกล่าวเป็นการแก้ไขในลักษณะเดียวกันกับการแก้ไขเพิ่มเติมในอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการรับขนของระหว่างประเทศฉบับอื่น เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. ๑๙๗๘ หรืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. ๑๙๘๐ เพื่อให้มีความเป็นอิสระจากความผันผวนของอัตราค่าเงินแต่ละสกุล

^๘ในทวีปยุโรปมีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ได้แก่ The Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers by Road 1973 (CVR)

^๙“รถ” ตามที่กำหนดในอนุสัญญา ได้แก่ รถยนต์ รถที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง และสามารถดูรายละเอียดเกี่ยวกับการตีความคำว่า “รถ” ในกรณีอื่น เพิ่มเติมได้ใน Hill and Messent with Glass, CMR : Contract for the international carriage of goods by road, p.36

(International Postal Convention)^๗ การขนส่งศพ (Funeral consignments)^๘ และการขนย้ายเครื่องเรือน (Furniture removal)^๙

(ข) การใช้บังคับในกรณีที่มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศอาจมีการดำเนินการขนส่งรูปแบบอื่นปะปนด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางทะเล รถไฟ ทางน้ำภายใน (inland waterways) หรือทางอากาศ แต่หากมิได้มีการขนถ่ายของลงจากรถ (unloading from the vehicle) ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา CMR เช่น ในกรณีที่ผู้ขนส่งตามสัญญาฯ รับขนของทางถนนต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากการขนถ่ายของลงจากรถเป็นการกระทำไปโดยไม่มีเจตนาเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง แต่อาจเป็นไปเพื่ออำนวยความสะดวก (the operational convenience) เช่น การเปลี่ยนรถในกรณีข้ามแดน กรณีนี้ถือว่าการรับขนดังกล่าวอยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญาฉบับนี้ แต่อย่างไรก็ตาม หากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าเกิดจากเหตุการณ์ที่มีลักษณะเฉพาะอันเกิดจากการขนส่งในรูปแบบอื่น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมเป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การขนส่งในรูปแบบอื่น แม้จะมิได้มีการขนถ่ายของลงจากรถก็ตาม ซึ่งอาจแยกพิจารณาได้เป็น ๓ กรณี ดังต่อไปนี้

กรณีที่หนึ่ง ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า เกิดขึ้นระหว่างการรับขนโดยยานพาหนะอื่น เช่น ในระหว่างการขนส่งโดยยานพาหนะตามรูปแบบการขนส่งอื่น^{๑๐}

กรณีที่สอง ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ไม่ได้มีสาเหตุมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง

^๗กรณีดังกล่าวจะอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญาสากลไปรษณีย์ (Universal Postal Convention) หรือความตกลงระหว่างประเทศอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางไปรษณีย์ซึ่งอาจมีรายละเอียดที่แตกต่างกับการขนส่งในกรณีทั่วไป

^๘กรณีดังกล่าวหมายถึง การเคลื่อนย้ายศพของมนุษย์และสัตว์ รวมถึงสิ่งของอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายศพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำไปฝัง เช่น หีบศพ ซึ่งจะอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา The European Convention of 26.10.73 on the carriage of human remains

^๙กรณีดังกล่าวจะเป็นการขนย้ายเพื่อนำไปติดตั้งใหม่ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงสถานที่ตั้งแต่ไม่ใช้การโอนกรรมสิทธิ์ เพื่อรองรับหลักการเรื่องการเคลื่อนย้ายที่อยู่โดยเสรี (Free movement) ซึ่งกรณีนี้ยังไม่มีความชัดเจนว่าการขนย้ายเครื่องเรือนอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายใด

^{๑๐}เช่น ในคดี Thermo Engineer Ltd. v. Ferrymasters Ltd. ได้มีการบรรทุกเครื่องถ่ายพลังงานความร้อนในรถพ่วงเปิดประทุน ต่อมาได้มีการบรรทุกรถพ่วงลงในชั้นเก็บสินค้าของเรือ และทำให้เครื่องถ่ายพลังงานความร้อนได้รับความเสียหาย เนื่องจากชนกับเพดานของชั้นเก็บสินค้าของเรือ ซึ่งศาลเห็นว่า กรณีดังกล่าวเกิดขึ้นในระหว่างช่วงของการขนส่งทางทะเล, อ้างอิงจาก Hill and Messent with Glass, CMR Contract for the international carriage of goods by road, p.47

กรณีที่สาม ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า เกิดขึ้นในช่วงการรับขนรูปแบบอื่นและเป็นผลมาจากการขนส่งโดยรูปแบบอื่นเท่านั้น เช่น กรณีที่ของเสียหายเนื่องจากสภาพน้ำเค็มซึ่งจะเกิดได้เฉพาะในช่วงของการรับขนของทางทะเลเท่านั้น

(๒) ใบตราส่ง

(ก) สาระสำคัญของใบตราส่ง

ใบตราส่งถือเป็นเอกสารที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการรับขนของ^{๖๖} ไม่ว่าจะผ่านทางบก ทางทะเล หรือทางอากาศ เนื่องจากในใบตราส่งจะมีการระบุรายละเอียดเกี่ยวกับของและข้อกำหนดเกี่ยวกับการดำเนินการที่จำเป็นในการรับขน ซึ่งในอนุสัญญา CMR ได้กำหนดรับรองผลของใบตราส่งไว้ โดยกำหนดให้ใบตราส่งเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้น (Prima facie evidence) แห่งสัญญารับขนของ รวมทั้งเป็นบทสันนิษฐานเบื้องต้นเกี่ยวกับสภาพแห่งของและข้อตกลงต่าง ๆ ที่ระบุในใบตราส่ง แต่ไม่มีผลต่อความสมบูรณ์ของสัญญารับขนของ ดังนั้น ข้อความที่ปรากฏในใบตราส่งย่อมมีผลต่อสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้ขนส่งในฐานะที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญา อย่างไรก็ตาม การไม่ออกใบตราส่งย่อมไม่มีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญารับขน^{๖๗} ซึ่งในทางกลับกันผู้ขนส่งย่อมไม่อาจอ้างความไม่มีอยู่ของใบตราส่งเพื่อหลีกเลี่ยงความรับผิดที่เกิดขึ้น^{๖๘} อีกทั้งอนุสัญญา CMR ไม่ได้กำหนดให้สามารถโอนใบตราส่งได้ ดังนั้น ใบตราส่งตามอนุสัญญา CMR จึงไม่อาจถือเป็นเอกสารสิทธิ (Document of title) เช่นเดียวกับใบตราส่งในกรณีที่เป็นการรับขนของทางทะเลที่สามารถโอนสิทธิในสินค้าได้^{๖๙}

(ข) รูปแบบของใบตราส่งและหลักเกณฑ์ในการออกใบตราส่ง

เนื่องจากอนุสัญญา CMR ไม่ได้กำหนดรูปแบบของใบตราส่งไว้อย่างชัดเจน แต่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการออกใบตราส่งโดยให้ออกเป็นสามคู่ฉบับ และต้องลงลายมือชื่อของผู้ส่ง

^{๖๖}ใบตราส่งสำหรับกรณีการรับขนของทางถนน เรียกว่า “ใบตราส่ง” (Consignment note) ใบตราส่งสำหรับกรณีรับขนของทางอากาศ เรียกว่า “ใบตราส่งทางอากาศ” (Air Waybill) และใบตราส่งสำหรับกรณีรับขนของทางทะเล เรียกว่า “ใบตราส่ง” (Bill of Lading)

^{๖๗}เหตุผลในการไม่มีการกำหนดบังคับให้ต้องออกใบตราส่ง เนื่องจากในความเป็นจริงไม่สามารถบังคับให้มีการออกใบตราส่งได้ทุกกรณี ซึ่งหากกำหนดให้ต้องมีการออกใบตราส่งและไม่สามารถดำเนินการได้ จะกลายเป็นว่าไม่มีสัญญารับขนของทางถนนเกิดขึ้น และคู่สัญญาไม่สามารถบังคับตามสัญญาได้ อ้างอิงจาก Clarke, International carriage of goods by road : CMR, p.62

^{๖๘}อย่างไรก็ตาม ความไม่มีอยู่ของใบตราส่งอาจทำให้เกิดผลกระทบต่อภาระการพิสูจน์ของคู่สัญญาได้ เช่น ในอนุสัญญากำหนดว่า หากไม่มีการระบุไว้เป็นพิเศษก็ต้องถือว่าผู้ขนส่งได้รับของในสภาพดีและครบถ้วนสมบูรณ์ ดังนั้น หากไม่มีการออกใบตราส่งก็ต้องสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้รับของในสภาพปกติ

^{๖๙}Hill and Messent with Glass, CMR : Contract for the international carriage of goods by road, p.65

และผู้ขนส่งกำกับไว้^{๑๕} โดยกำหนดให้ส่งมอบคู่ฉบับที่หนึ่งให้แก่ผู้ส่ง คู่ฉบับที่สองให้ติดไปกับของ และให้ส่งมอบคู่ฉบับที่สามแก่ผู้ขนส่ง นอกจากนี้ ในกรณีที่มีการรับขนของโดยแยกบรรทุกในรถต่างคัน หรือของต่างชนิดกัน หรือมีการแบ่งการขนส่งของเป็นหลายเที่ยว ให้ผู้ส่งหรือผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขอให้ออกใบตราส่งเพิ่มเติมได้

(ค) รายการในใบตราส่ง

ข้อกำหนดเรื่องรายการในใบตราส่งถือเป็นสาระสำคัญอย่างหนึ่งของอนุสัญญา CMR เพื่อให้ใบตราส่งมีมาตรฐานเดียวกัน อนุสัญญา จึงกำหนดรายการในใบตราส่งเป็น ๓ กรณี^{๑๖} ได้แก่ รายการที่จำเป็นต้องระบุไว้ในใบตราส่ง รายการที่อาจระบุไว้ในใบตราส่ง และรายการอื่นที่คู่สัญญาเห็นว่ามิใช่ประโยชน์ในการระบุไว้ในใบตราส่ง^{๑๗} ซึ่งศาลยอมรับว่าข้อความดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญารับขน

(๓) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง

(ก) สิทธิของผู้ส่ง

สัญญารับขนของทางถนนมีแนวความคิดพื้นฐานว่า ผู้ขนส่งย่อมเป็นตัวแทนของผู้ส่งในการส่งของให้ถึงมือผู้รับตราส่ง^{๑๘} ซึ่งตามอนุสัญญา CMR ได้รับรองสิทธิของผู้ส่งอันเกี่ยวเนื่องกับการรับขนของ โดยปรากฏในรูปของสิทธิในการจัดการของ (The right of disposal) ซึ่งเป็นสิทธิของผู้ส่งในการสั่งให้ผู้ขนส่งจัดการของ และกำหนดหลักเกณฑ์และขอบเขตในการใช้สิทธิดังกล่าว^{๑๙}

(ข) หน้าที่ของผู้ส่ง

เนื่องจากผู้ส่งเป็นผู้ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับของ อนุสัญญา CMR จึงกำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่ในการดำเนินการที่จำเป็นแก่การรับขนของทางถนน เช่น หน้าที่ในการแจ้งสภาพอันตรายของให้ผู้ขนส่งทราบ หน้าที่ในการแนบเอกสารหรือจัดข้อมูลที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ในการดำเนินพิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่นที่จำเป็น นอกจากนี้ การที่ผู้ขนส่งได้จัดการของแทน

^{๑๕} การลงลายมือชื่อในใบตราส่งอาจกระทำโดยการพิมพ์ ประทับตรา ใช้เครื่องกล หรือใช้วิธีการลงลายมือชื่อแบบระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้

^{๑๖} รายละเอียดเกี่ยวกับรายการในใบตราส่ง โปรดดู Article 6 ของอนุสัญญา CMR

^{๑๗} ยูทพงษ์ ภูริเสถียร, กฎหมายการรับขนทางถนนระหว่างประเทศ ศึกษาความเหมาะสมในการมีกฎหมายเฉพาะสำหรับประเทศไทย, วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, น.๔๗

^{๑๘} Hill and Messent with Glass, CMR : Contract for the international carriage of goods by road, p.84

^{๑๙} หลักเกณฑ์ในการใช้สิทธิในการจัดการของ เช่น ผู้ขนส่งที่มีสิทธิจัดการของจะต้องเป็นผู้ส่งที่ครอบครองใบตราส่งคู่ฉบับที่หนึ่ง ส่วนขอบเขตในการใช้สิทธิหรือกรณีที่สิทธิดังกล่าวสิ้นสุดลงอาจเกิดขึ้นได้ในหลายกรณี เช่น เมื่อมีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง ผู้รับตราส่งเข้ารับมอบใบตราส่งฉบับที่สอง หรือมีการกำหนดเป็นอย่างอื่นโดยระบุไว้ในใบตราส่ง

ผู้ส่งแล้ว ทำให้เกิดความเสียหายหรือมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น ผู้ส่งย่อมมีหน้าที่ชดเชยความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งด้วย

(ค) ความรับผิดชอบของผู้ส่ง

หากผู้ส่งไม่ดำเนินการตามหน้าที่ของตนตามปกติ (irregularity) หรือดำเนินการไม่ครบถ้วน (absence) หรือไม่เพียงพอ (inadequacy) เช่น ไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของ หรือไม่จัดเอกสารหรือข้อมูลที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ในการดำเนินพิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น และเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ส่งย่อมมีต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้อนุสัญญา CMR ยังกำหนดความรับผิดชอบของผู้ส่งในกรณีอื่นด้วย เช่น กรณีที่ความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุของ

(๔) สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง

(ก) สิทธิของผู้รับตราส่ง

แม้ผู้รับตราส่งจะเป็นบุคคลภายนอกของสัญญารับขนของทางถนนก็ตาม แต่ผู้รับตราส่งถือเป็นผู้มีสิทธิในการรับของตามสัญญา อนุสัญญา CMR จึงกำหนดรับรองสิทธิของผู้รับตราส่งในกรณีต่างๆ ที่เกี่ยวกับสัญญารับขนของไว้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติตามสัญญารับขนของยิ่งขึ้น เช่น สิทธิในการจัดการของในกรณีที่มีการกำหนดไว้ในใบตราส่งหรือเมื่อของมาถึง สิทธิในการเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบตราส่งคู่ฉบับที่สอง และสิทธิในการขอให้ผู้ขนส่งออกใบรับของให้ สิทธิในการบังคับผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของในนามของตนเองในกรณีที่พบว่าของสูญหายหรือของยังมาไม่ถึงเมื่อครบระยะเวลาที่กำหนด หรือสิทธิในการเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน แม้ตนจะปฏิเสธไม่รับของไปแล้วก็ตาม^{๒๐}

(ข) หน้าที่ของผู้รับตราส่ง

เมื่อผู้รับตราส่งใช้สิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนแล้ว ผู้รับตราส่งย่อมมีหน้าที่ในการดำเนินการต่างๆ เช่น หน้าที่ในการชำระค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง หน้าที่ในการตรวจสอบสภาพของ รวมทั้งตั้งข้อสงวนในกรณีที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกัซ้า ซึ่งผู้รับตราส่งไม่ตั้งข้อสงวนไว้ ย่อมถือว่า ผู้รับตราส่งได้รับมอบของตามสภาพที่ปรากฏในใบตราส่ง สำหรับหลักเกณฑ์ในการตั้งข้อสงวนนั้น จะแตกต่างกันไปตามแต่ละกรณี^{๒๑}

^{๒๐}เงื่อนไขในการใช้สิทธิในกรณีดังกล่าวต้องเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งยังไม่ได้รับคำสั่งอื่นจากผู้ส่ง

^{๒๑}ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายได้เห็นเป็นที่ประจักษ์ผู้รับตราส่งต้องตั้งข้อสงวนทันที และสำหรับกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์ต้องตั้งข้อสงวนภายในระยะเวลา ๗ วัน นับแต่ของอยู่ในอำนาจจัดการของผู้รับตราส่ง หรือในกรณีส่งมอบชกัซ้าต้องตั้งข้อสงวนภายใน ๒๑ วัน นับแต่ของอยู่ในอำนาจจัดการของผู้รับตราส่ง

(๕) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

(ก) สิทธิของผู้ขนส่ง

อนุสัญญา CMR กำหนดสิทธิของผู้ขนส่ง เมื่อผู้ขนส่งได้จัดการของตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เช่น สิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบน้ำหนักหรือปริมาณแห่งของ หรือรายละเอียดของหีบห่อที่บรรจุของตามคำสั่งของผู้ส่ง สิทธิในการได้รับค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่ง หรือสิทธิในการไม่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าธรรมเนียมตามที่แสดงไว้ในใบตราส่ง นอกจากนี้ สิทธิของผู้ขนส่งอาจเกิดขึ้นในกรณีที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ดำเนินการตามหน้าที่ที่กำหนดไว้ เช่น สิทธิที่จะขนถ่ายของ (unloaded) ทำลาย (destroyed) หรือทำให้สิ้นสภาพอันตราย (rendered harmless) โดยไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่ผู้ส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของ หรือผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขายของที่รับขนเนื่องจากเป็นของเน่าเสียง่าย หรือเมื่อค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาเกินส่วนแห่งราคาของ หรือเมื่อไม่ได้รับคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของภายในระยะเวลาอันสมควร

(ข) หน้าที่ของผู้ขนส่ง

อนุสัญญา CMR ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการดำเนินการต่าง ๆ เช่น หน้าที่ในการตรวจสอบของก่อนรับมอบจากผู้ส่ง หน้าที่ในการตรวจสอบความในใบตราส่ง สภาพของและหีบห่อ ซึ่งหากมีข้อแตกต่างหรือบกพร่องต้องบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง^{๒๒} แต่อย่างไรก็ดี หากเป็นการระบุข้อสงวนเพิ่มเติมภายหลังจากส่งมอบใบตราส่งคู่ฉบับแรกให้แก่ผู้ส่งแล้ว ย่อมถือว่าไม่มีผลใดๆ^{๒๓} หน้าที่ในการบอกกล่าวแก่ผู้มีสิทธิจัดการของในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งที่ได้รับ หรือหน้าที่ในการถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของในกรณีที่เป็นการพันวิสัยหรือไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดที่ระบุไว้ในใบตราส่งได้ หรือเมื่อมีเหตุการณ์ขัดขวางมิให้มีการส่งมอบของ

(ค) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

๑) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิด

หลักเกณฑ์นี้ถือเป็นส่วนสำคัญของอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการรับขนของระหว่างประเทศทุกฉบับ เนื่องจากต้องการให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งอนุสัญญา CMR ก็เช่นเดียวกัน ได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการสูญหาย^{๒๔} เสียหาย^{๒๕} หรือส่งมอบชกช้า^{๒๖} เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถยกข้อต่อสู้ขึ้น

^{๒๒} การตั้งข้อสงวนจะต้องกระทำก่อนที่จะส่งมอบใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง ซึ่งจะมีผลในการใช้สิทธิเรียกร้อง หรือใช้ในการกล่าวอ้างเพื่อปฏิเสธความรับผิดของผู้ขนส่งต่อไป

^{๒๓} Hill and Messent with Glass, CMR : Contract for the international carriage of goods by road, p.76-77

^{๒๔} สูญหาย คือ กรณีที่ผู้ขนส่งไม่มีของมาส่งมอบหรือส่งมอบไม่ครบตามจำนวนที่กำหนด โดยสามารถแยกพิจารณาได้เป็น ๓ กรณี ได้แก่ (๑) การสูญหายโดยสิ้นเชิง (Total loss) (๒) การสูญหายบางส่วน

เพื่อปฏิเสธความรับผิด (ข้อยกเว้นความรับผิด) รวมทั้งกำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง^{๒๗} แต่ในกรณีที่อนุสัญญา CMR ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องใดไว้ ย่อมถือว่าให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายใน (National Law) ของแต่ละประเทศนั้น^{๒๘}

๒) ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่ง

ก) ขอบเขตในเรื่องบุคคล

นอกจากผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของตนเองแล้ว ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง และบุคคลอื่นที่ตนมอบหมายให้ไปดำเนินการรับขน โดยถือเสมือนเป็นการกระทำของผู้ขนส่ง^{๒๙} ตามหลักความรับผิดในการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious liability)

ข) ขอบเขตในเรื่องระยะเวลา

ความรับผิดของผู้ขนส่งไม่ได้เกิดขึ้นทันทีตั้งแต่เกิดสัญญารับขนของทางถนน แต่จะเริ่มขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้ในความดูแลของตนจนกระทั่งได้ส่งมอบของนั้น^{๓๐}

๓) เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

อนุสัญญา CMR ได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งโดยอาจแยกพิจารณาเป็น ๒ กรณี ดังต่อไปนี้

(Partial loss) และ (๓) กรณีที่ถือว่าสูญหายโดยผลของกฎหมาย ซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาและเงื่อนไขในการเรียกร้องค่าเสียหายที่แตกต่างกัน

^{๒๕}เสียหาย คือ ความเปลี่ยนแปลงของสภาพทางกายภาพซึ่งทำให้ราคาแห่งของลดน้อยลง

^{๒๖}ส่งมอบชั่วคราว คือ กรณีที่ไม่มีการส่งมอบของภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือภายในระยะเวลาอันสมควรตามพฤติการณ์แห่งกรณี ในกรณีที่ไม่มีกำหนดระยะเวลาส่งมอบของ

^{๒๗}การกำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง มีวัตถุประสงค์เพื่อมิให้ผู้ขนส่งมีภาระความรับผิดแบบไม่จำกัด เนื่องจากในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดอย่างไม่มีจำกัด จะมีการกำหนดเบี้ยประกันภัยที่ค่อนข้างสูง เนื่องจากทำให้ไม่สามารถกำหนดวงเงินที่ต้องรับผิดที่จะนำมาคำนวณเป็นเบี้ยประกันที่ชัดเจนได้ ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการขนส่งมีต้นทุนในการประกอบการค่อนข้างสูง

^{๒๘}Hill and Messent with Glass, CMR : Contract for the international carriage of goods by road, p.79

^{๒๙}กรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิด จะต้องเป็นกรณีที่ตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นที่ได้กระทำในการที่จ้าง หรือในการให้บริการเพื่อปฏิบัติการรับขนเท่านั้น

^{๓๐}ข้อพิจารณาเกี่ยวกับขอบเขตในเรื่องระยะเวลา ไม่ได้หมายความว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นก่อนรับมอบของจากผู้ส่ง หรือภายหลังจากส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว เนื่องจากแม้ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญา แต่ก็ตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายภายในนั้น, รายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดู Clarke, International carriage of goods by road : CMR, p.78 & p.116

ก) ในกรณีทั่วไป เพื่อให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ เช่น การที่ผู้ขนส่ง หลุดพ้นความรับผิดในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำโดยมิชอบหรือจากคำสั่งของผู้เรียกร้องเอง หรือความเสียหายอันเกิดจากสภาพแห่งของนั้น หรือสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่อาจ หลีกเลี่ยงและป้องกันผลที่เกิดขึ้นได้

ข) ในกรณีความเสี่ยงภัยพิเศษ ซึ่งเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งอาจยกขึ้น กล่าวอ้างเพื่อยกเว้นความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ เช่น การที่ของเสื่อมสภาพเนื่องจากการ หนีบหนีไม่เหมาะสม ฯลฯ

ทั้งนี้ เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นจากกรณีข้างต้น ผู้ขนส่งสามารถยกขึ้น กล่าวอ้างเพื่อปฏิเสธความรับผิดของตนได้ แต่การพิสูจน์ข้อเท็จจริงดังกล่าวเป็นภาระของผู้ขนส่ง

๔) การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง^{๓๓}

อนุสัญญา CMR กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ เพื่อมิให้ผู้ขนส่งมีภาระมากเกินไป โดยแยกพิจารณาได้ ดังต่อไปนี้

ก) การจำกัดความรับผิดในกรณีของสูญหาย

ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดของตนไว้ไม่เกิน ๘.๓๓ หน่วย บัญชี (SDR) ต่อน้ำหนักรวมหนึ่งกิโลกรัม

ข) การจำกัดความรับผิดในกรณีของเสียหาย

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในส่วนของการลดลง แต่ไม่ต้องรับผิดชอบ เกินไปกว่าราคาแห่งของที่เสียหาย

ค) การจำกัดความรับผิดกรณีส่งมอบชกซ์

ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการขนส่ง

๕) ข้อยกเว้นการจำกัดความรับผิด

ผู้ขนส่งไม่สามารถจำกัดความรับผิดตามข้อจำกัดความรับผิด ที่กำหนดไว้ ในกรณีที่มีการตกลงเรื่องส่วนได้เสียพิเศษไว้ หรือในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการ กระทำโดยจงใจของผู้ขนส่ง รวมทั้งลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

(๖) การคำนวณค่าสินไหมทดแทน

การคำนวณราคาของเพื่อกำหนดค่าสินไหมทดแทนนั้น ให้คำนวณโดยอ้างอิง จากราคาแห่งของ ณ สถานที่และเวลาที่ได้รับมอบของ (The commodity exchange price) หรือ ในกรณีที่ไม่มีราคาแห่งของให้ใช้ราคาตลาด (The current market price) หรือในกรณีที่ไม่มีราคา ทั้งสองกรณี ให้พิจารณาจากราคาปกติแห่งของในชนิดและคุณภาพเดียวกัน

^{๓๓} ข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าว ไม่รวมถึงค่าธรรมเนียมการขนส่ง ค่าศุลกากร หรือค่าธรรมเนียม อย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขน เช่น ค่าภาษีสรรพสามิต เบี้ยประกันภัย ค่าฝากของในคลังสินค้า ฯลฯ

(๗) การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

อนุสัญญา CMR กำหนดให้คู่สัญญาสามารถระงับข้อพิพาทโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการได้ แต่กำหนดให้อนุญาโตตุลาการต้องชี้ขาดข้อพิพาทโดยใช้บทบัญญัติตามอนุสัญญานี้^{๓๖}

(๘) เขตอำนาจศาล

อนุสัญญา CMR ได้กำหนดเขตอำนาจศาลที่จะใช้บังคับแก่การดำเนินคดีอันเกิดจากการรับขนของตามอนุสัญญา CMR รวมทั้งการเรียกร้องอื่นจากสัญญารับขนของโดยอาศัยประโยชน์จากบทบัญญัติของอนุสัญญานี้^{๓๗} โดยกำหนดให้โจทก์อาจฟ้องร้องต่อศาลซึ่งคู่สัญญาตกลงกัน หรือศาลที่มีเขตอำนาจ ในกรณีดังต่อไปนี้

ก) ถิ่นที่อยู่โดยปกติของจำเลย หรือจำเลยมีสำนักงานแห่งใหญ่ หรือสาขาซึ่งได้ทำสัญญารับขนของ หรือ

ข) สถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของ หรือสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ

(๙) ผลบังคับแห่งคำพิพากษา

นอกจากกำหนดให้คำพิพากษามีผลบังคับในประเทศที่มีคำพิพากษาแล้ว อนุสัญญา CMR ยังกำหนดให้คำพิพากษามีผลบังคับกับประเทศภาคีอื่นด้วย

(๑๐) อายุความ

อายุความในการฟ้องร้องคดีอันเกิดจากสัญญารับขนของภายใต้อนุสัญญา CMR ได้กำหนดอายุความ ๑ ปี แต่ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการจงใจกระทำโดยมิชอบจะมีอายุความ ๓ ปี โดยการนับอายุความอาจแบ่งพิจารณาได้เป็น ๓ กรณี ดังต่อไปนี้

ก) กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า - ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ส่งมอบของ

ข) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง - ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่สามสิบหลังจากพ้นระยะเวลาที่กำหนด หรือวันที่หกสิบนับแต่วันที่ผู้ขนส่งรับมอบของในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบหรือ

ค) กรณีความเสียหายอื่นนอกจาก (๑) และ (๒) - ให้เริ่มนับตั้งแต่วันครบกำหนดสามเดือนหลังจากทำสัญญารับขนของ

^{๓๖} หากไม่มีภาระระบุข้อความตามที่กำหนด จะทำให้ข้อตกลงดังกล่าวไม่มีผลใช้บังคับ

^{๓๗} กรณีดังกล่าวเป็นกรณีที่อนุสัญญาได้กำหนดเขตอำนาจศาลไว้เป็นการเฉพาะซึ่งมีผลผูกพันรัฐภาคี จึงไม่สามารถใช้บทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามที่กฎหมายภายในกำหนดได้

๒.๒. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง
(GMS Cross-Border Transport Agreement) (CBTA)

๒.๒.๑ ความเป็นมา

เนื่องจากประเทศในแถบอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง จำนวน ๖ ประเทศ ได้แก่ ไทย ราชอาณาจักรกัมพูชา สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ต้องการให้เกิดการเชื่อมโยงเครือข่ายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศถึงกัน เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งของข้ามพรมแดน จึงเกิดแนวคิดร่วมกันที่จะจัดทำความตกลงระหว่างประเทศขึ้น เพื่อให้หลักเกณฑ์ในการบังคับใช้การรับขนของทางถนนข้ามพรมแดนเป็นไปในแนวทางเดียวกัน โดยในระยะแรกประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ได้ร่วมกันจัดทำ “ความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย”^{๓๔} และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน และแก้ไขปัญหาด้านอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นโครงการนำร่องที่ได้รับการสนับสนุนจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB)^{๓๕}

ซึ่งต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมความตกลงดังกล่าว เพื่อให้ประเทศอื่นในอนุภูมิภาคได้เข้าร่วมเป็นภาคี^{๓๖} และเปลี่ยนชื่อเป็น “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง” (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement หรือความตกลง CBTA) โดยได้เพิ่มเติมวัตถุประสงค์ของความตกลงให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น^{๓๗}

๒.๒.๒ สาระสำคัญ

ความตกลง CBTA มีสาระสำคัญในการกำหนดหลักเกณฑ์ รายละเอียด และเงื่อนไขในการขนส่งสินค้าและบุคคล โดยกำหนดขอบเขตการใช้บังคับ (Scope of application) โดยจะต้องเป็นการขนส่งทางถนนข้ามพรมแดน ทั้งกรณีที่เป็นขนส่งสินค้าและบุคคลไม่ว่าจะเป็นเพื่อการ

^{๓๔}ผู้แทนรัฐบาลไทยซึ่งลงนามในความตกลงดังกล่าว ได้แก่ นายสุเทพ เทือกสุบรรณ ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

^{๓๕}ได้มีการลงนามความตกลงดังกล่าวทั้งสามฝ่าย เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ ณ กรุงเวียงจันทน์ ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

^{๓๖}ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน และสหภาพพม่า ได้ภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีในความตกลงดังกล่าวตามลำดับ

^{๓๗}ข้อ ๑ เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของความตกลง:

(๑) อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดนระหว่างภาคีสัญญา

(๒) ลดความยุ่งยาก และประสานกฎหมาย กฎระเบียบ ระเบียบพิธี และข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดน และ

(๓) ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

พาณิชย์หรือไม่ และจะมีค่าตอบแทนหรือไม่ก็ได้ ซึ่งรวมถึงการข้ามแม่น้ำโดยเรือเฟอร์รี่ (ferry) ในกรณีที่ไม่มีสะพาน และการผ่านแดนของประเทศภาคีไปยังประเทศที่สามด้วย แต่ความตกลงดังกล่าวจะไม่ใช่บังคับกับเรื่องการค้าและการเข้าเมือง และไม่กระทบกับสิทธิในการยอมรับสินค้าหรือบุคคลเข้าสู่ดินแดนของตนภายใต้กฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก หรือการผ่านแดนของสินค้าและบุคคล โดยความตกลง CBTA อาจสรุปสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

(๑) การอำนวยความสะดวกในพิธีการข้ามเขตแดน (Facilitation of Border Crossing Formalities) โดยกำหนดให้ประเทศภาคีปรับใช้มาตรการต่าง ๆ โดยลดความยุ่งยาก และเร่งระยะเวลาของในการดำเนินพิธีการข้ามพรมแดนให้รวดเร็วยิ่งขึ้น (expedite border formalities) ได้แก่ การตรวจสอบและการควบคุมร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจเกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ^{๓๘} (Single window inspection) การตรวจสอบพร้อมกันโดยการตั้งจุดควบคุมร่วม^{๓๙} (Single-stop Inspection) การประสานงานด้านเวลาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ที่ควบคุมการข้ามแดน (Coordination of hours of operation) และการแลกเปลี่ยนข้อมูลล่วงหน้าและการทำพิธีการเกี่ยวกับสินค้าล่วงหน้า (Advance exchange information and clearance)

(๒) การขนส่งบุคคลข้ามพรมแดน (Cross Border Transport of People) โดยกำหนดเงื่อนไขการออกวีซ่าให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งหรือบุคคลธรรมดา รวมทั้งหลักเกณฑ์และวิธีการในการขนส่งบุคคลข้ามพรมแดน^{๔๐}

(๓) การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน (Cross Border Transport of Goods) โดยกำหนดกฎเกณฑ์และข้อยกเว้นเกี่ยวกับการผ่านพิธีการศุลกากร^{๔๑} รวมถึงข้อกำหนดในเรื่องการจราจรผ่านแดน (Transit traffic) การตรวจโรคพืชและสัตว์ และกำหนดบทบัญญัติเฉพาะสำหรับการขนส่งสินค้ากรณีพิเศษ เช่น สินค้าอันตราย^{๔๒} หรือสินค้าเน่าเสียง่าย^{๔๓}

(๔) ข้อกำหนดในเรื่องการยอมรับรถ (Requirements for The Admittance of Road Vehicles) ความตกลง CBTA กำหนดให้ประเทศภาคีต้องยอมให้รถที่จดทะเบียนในประเทศภาคีอื่นเข้าสู่ดินแดนของตน รวมทั้งยอมรับใบอนุญาตขับขี่และหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ออกโดยประเทศภาคีอื่นด้วย การกำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดเกี่ยวกับรถในเรื่องการจดทะเบียน

^{๓๘}เช่น การตรวจสอบหนังสือเดินทาง วีซ่า ใบขับขี่ ทะเบียนรถและสภาพของรถ สินค้า (เช่น สุxonามัย การกักพืช การตรวจโรคสัตว์) ทั้งด้านศุลกากร ตำรวจ ตรวจคนเข้าเมือง เกษตรกรรม ฯลฯ)

^{๓๙}เป็นการร่วมมือกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีที่มีเขตแดนติดต่อกัน โดยอาจมีการอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีหนึ่งปฏิบัติหน้าที่ในดินแดนของประเทศภาคีอีกประเทศหนึ่งได้

^{๔๐}รายละเอียดเกี่ยวกับการขนส่งบุคคลข้ามพรมแดน กำหนดไว้ในภาคผนวก ๕ และพิธีสารฉบับที่ ๑

^{๔๑}รายละเอียดเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากร กำหนดไว้ในภาคผนวก ๖

^{๔๒}รายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าอันตราย กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑

^{๔๓}รายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าเน่าเสียง่าย กำหนดไว้ในภาคผนวก ๓

และการแสดงเครื่องหมายประจำรถ^{๔๔} ข้อกำหนดทางเทคนิคเกี่ยวกับรถและการประกันภัย ความเสียหาย รวมทั้งกำหนดลักษณะของเครื่องหมายและข้อบังคับการจราจรทางถนนที่ประเทศภาคี จะต้องกำหนดให้สอดคล้องกัน^{๔๕}

(๕) การแลกเปลี่ยนสิทธิในการจราจรเพื่อการพาณิชย์ (Exchange of Commercial Traffic Rights) โดยอาจแบ่งเป็น ๓ กรณี ได้แก่ การผ่านแดน การเข้าไปในดินแดน และการออกจากดินแดน โดยกำหนดเส้นทางและจุดเข้าออกสำหรับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน^{๔๖} การกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขในการออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง^{๔๗} การเข้าสู่ตลาดและการประกอบการขนส่ง^{๔๘} เงื่อนไขในการขนส่ง^{๔๙} และการกำหนดค่าขนส่ง^{๕๐}

(๖) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ความตกลง CBTA ได้กำหนดมาตรฐานในการออกแบบและก่อสร้างถนนและสะพาน^{๕๑} มาตรฐานของเครื่องหมายและสัญญาณจราจร^{๕๒} รวมทั้งกำหนดให้มีการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ณ จุดข้ามพรมแดน^{๕๓} เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพ

(๗) กรอบการดำเนินการเกี่ยวกับองค์กร (Constitutional Framework) กำหนดให้ประเทศภาคีจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติขึ้น ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามความตกลง CBTA โดยมีรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวง หรือผู้มีตำแหน่งเทียบเท่าเป็นประธาน รวมทั้งแต่งตั้งคณะกรรมการร่วม (Joint Committee) ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนจากคณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่ในการกำกับดูแลและประเมินผลการปฏิบัติตามความตกลงและระงับข้อพิพาทต่าง ๆ ตลอดจนให้คำแนะนำและจัดทำข้อเสนอแก้ไขความตกลง

^{๔๔}รายละเอียดเกี่ยวกับการแสดงเครื่องหมายประจำรถ กำหนดไว้ในภาคผนวก ๒

^{๔๕}รายละเอียดเกี่ยวกับข้อบังคับการจราจรทางถนน กำหนดไว้ในภาคผนวก ๗

^{๔๖}รายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางและจุดเข้าออก กำหนดไว้ในพิธีสารฉบับที่ ๑

^{๔๗}รายละเอียดเกี่ยวกับการอนุญาตประกอบการขนส่งข้ามแดน กำหนดไว้ในภาคผนวก ๔

^{๔๘}รายละเอียดเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง กำหนดไว้ในพิธีสารฉบับที่ ๓

^{๔๙}รายละเอียดเกี่ยวกับเงื่อนไขการขนส่ง กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๐

^{๕๐}การกำหนดค่าขนส่งให้เป็นไปตามกลไกตลาด แต่ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของข้อกำหนดของคณะกรรมการร่วม ทั้งนี้ เพื่อป้องกันการผูกขาดในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

^{๕๑}รายละเอียดเกี่ยวกับมาตรฐานในการออกแบบและก่อสร้างถนนและสะพาน กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๑ และพิธีสารฉบับที่ ๑

^{๕๒}รายละเอียดเกี่ยวกับมาตรฐานของเครื่องหมายจราจรและสัญญาณจราจร กำหนดไว้ในภาคผนวก ๗

^{๕๓}รายละเอียดเกี่ยวกับมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐานในบริเวณจุดข้ามพรมแดน กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๒

(๘) ข้อกำหนดอื่น (Miscellaneous Provision) ได้ถูกกำหนดขึ้น เพื่อให้การบังคับใช้ความตกลง CBTA เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็น

- กำหนดให้ผู้ประกอบการและบุคคลที่นำรถเข้าต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศที่ตนนำรถเข้า และให้อำนาจประเทศดังกล่าวมีสิทธิปฏิเสธผู้ประกอบการหรือบุคคลซึ่งไม่ปฏิบัติตามความตกลง กฎหมายหรือกฎระเบียบของประเทศนั้น

- กำหนดให้ประเทศภาคีต้องจัดทำเอกสารด้านกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนข้ามพรมแดนเป็นภาษาอังกฤษ เพื่อความสะดวกในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และลดขั้นตอนในการดำเนินการทางเอกสาร

- กำหนดให้ประเทศภาคีต้องให้ความช่วยเหลือในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ และแจ้งเจ้าหน้าที่ของประเทศผู้เสียหายทราบโดยเร็ว

- กำหนดหลักเกณฑ์การปฏิบัติและการดำเนินการตามระบบที่กำหนดไว้เพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ^{๔๔}

(๙) ข้อกำหนดสุดท้าย (Final Provision) กำหนดให้ประเทศภาคีดำเนินการปรับปรุงกฎหมายภายในประเทศให้สอดคล้องกับเนื้อหาของความตกลง CBTA โดยจะไม่กระทบต่อสิทธิและข้อผูกพันมีอยู่ภายใต้ความตกลงอื่นที่มีอยู่แล้ว รวมทั้งกำหนดกรณีที่สามารถระงับใช้หรือการเพิกถอนความตกลงดังกล่าวด้วย

๒.๒.๓ ภาคผนวกและพิธีสารที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากความตกลง CBTA ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกและการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน ซึ่งเป็นข้อกำหนดในทางเทคนิค โดยมีรายละเอียดเป็นจำนวนมาก จึงได้จัดทำภาคผนวกและพิธีสารที่เกี่ยวข้องกับความตกลงดังกล่าว โดยแบ่งเป็นภาคผนวก ๑๗ ฉบับ และพิธีสารที่เกี่ยวข้อง ๓ ฉบับ ดังต่อไปนี้

(๑) ภาคผนวก

ภาคผนวก ๑	การขนส่งสินค้าอันตราย
ภาคผนวก ๒	การจดทะเบียนพาหนะที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ
ภาคผนวก ๓	การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย
ภาคผนวก ๔	การอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามแดน
ภาคผนวก ๕	การข้ามแดนของบุคคล
ภาคผนวก ๖	กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดน
ภาคผนวก ๗	ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรและสัญญาณจราจร
ภาคผนวก ๘	การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว

^{๔๔} รายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินการตามระบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๓ และภาคผนวก ๑๔

ภาคผนวก ๙	หลักเกณฑ์การอนุญาตสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน
ภาคผนวก ๑๐	เงื่อนไขการขนส่ง
ภาคผนวก ๑๑	มาตรฐานและข้อกำหนดการออกแบบก่อสร้างถนนและสะพาน
ภาคผนวก ๑๒	การกำหนดจุดผ่านแดน การอำนวยความสะดวก และการให้บริการ
ภาคผนวก ๑๓ ก	หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ภาคผนวก ๑๓ ข	หลักเกณฑ์การอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน
ภาคผนวก ๑๔	หลักเกณฑ์เกี่ยวกับพิธีการศุลกากรคอนเทนเนอร์
ภาคผนวก ๑๕	การแบ่งประเภทพิกัดสินค้า
ภาคผนวก ๑๖	หลักเกณฑ์เรื่องใบอนุญาตขับขี่

(๒) พิธีสาร

พิธีสารฉบับที่ ๑	การกำหนดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ และจุดเข้าออกผ่านแดน
พิธีสารฉบับที่ ๒	ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน
พิธีสารฉบับที่ ๓	สัดส่วนการบริการขนส่งและการออกใบอนุญาต

๒.๒.๔ ภาคผนวกที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

ในภาคผนวก ๑๐^{๔๔} ของความตกลง CBTA ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเงื่อนไขในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไว้ ทั้งในเรื่องขอบเขตการใช้บังคับ รูปแบบมาตรฐานของเอกสารที่ใช้สำหรับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ รวมทั้งสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง โดยเน้นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นหลัก ซึ่งหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่เป็นไปในทำนองเดียวกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR แต่ได้ปรับปรุงแก้ไขหลักเกณฑ์บางประการให้มีความเหมาะสมในการใช้บังคับกับกลุ่มประเทศในแถบอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงยิ่งขึ้น โดยสรุปสาระสำคัญได้ ดังต่อไปนี้

(๑) ขอบเขตการใช้บังคับ (Scope of application)

ภาคผนวก ๑๐ ได้กำหนดให้ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนด้วยรถเพื่อสินค้า ในกรณีที่สถานที่ที่ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งและสถานที่ที่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งอยู่ในดินแดนคนละประเทศ และไม่ทำให้ใช้บังคับกับการขนส่งไปรษณีย์ระหว่างประเทศ ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญา CMR ซึ่งไม่ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งศพและการขนย้ายเครื่องเรือนด้วย

^{๔๔} Annex 10 : Conditions of Transport

(๒) ใบตราส่ง

(ก) สาระสำคัญของใบตราส่ง

ภาคผนวก ๑๐ กำหนดให้ใบตราส่งไม่มีผลต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนของ เช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR และไม่ได้กำหนดให้ใบตราส่งถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้น (Prima facie evidence) แห่งสัญญารับขนของ^{๕๖}

(ข) รูปแบบของใบตราส่งและหลักเกณฑ์ในการออกใบตราส่ง

ภาคผนวก ๑๐ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการออกใบตราส่ง โดยให้ออกใบตราส่งเป็นสามคู่ฉบับ และต้องลงลายมือชื่อของผู้ส่งและผู้ขนส่งในใบตราส่ง รวมทั้งกำหนดให้ส่งมอบคู่ฉบับที่หนึ่งให้แก่ผู้ส่ง คู่ฉบับที่สองให้ติดไปกับของ และให้ส่งมอบคู่ฉบับที่สามให้เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง และในกรณีที่มีการรับขนของโดยแยกบรรทุกในรถต่างคัน หรือของต่างชนิดกัน หรือมีการแบ่งการขนส่งของเป็นหลายเที่ยว ผู้ส่งหรือผู้ขนส่งมีสิทธิขอให้ออกใบตราส่งเพิ่มเติมได้ ซึ่งเหมือนกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR แต่อย่างไรก็ตาม ภาคผนวก ๑๐ ได้กำหนดรูปแบบของใบตราส่ง (The consignment note) ไว้ (รายละเอียดปรากฏตามแบบใบตราส่งท้ายเอกสาร)

(ค) รายการในใบตราส่ง

นอกจากแบบใบตราส่งแล้ว ภาคผนวก ๑๐ ยังกำหนดรายการในใบตราส่งไว้ โดยแบ่งเป็น ๓ กรณี เช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR ดังต่อไปนี้

๑) รายการที่ต้องมีในใบตราส่ง ได้แก่

- วันและสถานที่ที่ออกใบตราส่ง
- ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง
- ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง
- สถานที่และวันที่รับมอบของ และสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ
- รายละเอียดเกี่ยวกับสภาพแห่งของและวิธีการบรรจุหีบห่อ
- จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ
- น้ำหนักรวมแห่งของ หรือปริมาณของที่ระบุเป็นอย่างอื่น
- ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่ง
- มูลค่าของ
- คำสั่งที่จำเป็นเกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น
- ข้อความที่ระบุว่ากรรับขนอยู่ภายใต้ภาคผนวกนี้

๒) รายการที่ต้องมีในใบตราส่ง ในกรณีที่จำเป็น

- ข้อความว่าไม่อนุญาตให้มีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ

^{๕๖}ในทางปฏิบัติ ใบตราส่งย่อมถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา และสามารถนำมาใช้เป็นพยานหลักฐานแห่งสัญญาได้ แม้ไม่มีการกำหนดไว้ก็ตาม ดังนั้น โดยหลักแล้วใบตราส่งตามภาคผนวก ๑๐ จึงมีผลในลักษณะเดียวกับใบตราส่งตามอนุสัญญา CMR

- ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งต้องชำระ
- ค่าธรรมเนียมที่ผู้รับตราส่งต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบ
- ราคาแห่งของ หรือจำนวนส่วนได้เสียพิเศษ
- คำสั่งที่ผู้ส่งให้แก่ผู้ขนส่งเกี่ยวกับการประกันภัยแห่งของ
- กำหนดเวลาที่ตกลงเพื่อปฏิบัติการรับขนของให้สำเร็จ
- รายการของเอกสารที่มอบให้แก่ผู้ขนส่ง

๓) รายการอื่นที่คู่สัญญาเห็นว่ามิใช่ประโยชน์หากระบุไว้ในใบตราส่ง

(๓) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง

(ก) สิทธิของผู้ส่ง

กำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิในการจัดการของ (The right to dispose) ได้แก่ สั่งให้หยุดการขนส่งของ สั่งให้ของกลับมา หรือเปลี่ยนแปลงสถานที่ส่งมอบหรือผู้รับตราส่ง โดยสิทธิดังกล่าวจะสิ้นสุดลงเมื่อมีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับตราส่งเรียกให้ส่งมอบของหรือส่งมอบใบตราส่งคู่ฉบับที่สอง เช่นเดียวกับสิทธิของผู้ส่งตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR

(ข) หน้าที่ของผู้ส่ง

ภาคผนวก ๑๐ ไม่ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งไว้ชัดเจน มีเพียงข้อกำหนดเรื่องรายการในใบตราส่งที่ต้องระบุสภาพอันตรายแห่งของนั้น ซึ่งแตกต่างจากที่กำหนดในอนุสัญญา CMR ซึ่งได้กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการแนบเอกสารหรือจัดข้อมูลที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่นที่จำเป็นไว้อย่างชัดเจน

(ค) ความรับผิดชอบของผู้ส่ง

ภาคผนวก ๑๐ ไม่ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ส่งไว้ ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญา CMR ที่กำหนดกรณีผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน

(๔) สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง

ภาคผนวก ๑๐ ได้กำหนดเพียงหน้าที่ของผู้รับตราส่งในการตั้งข้อสงวนในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นเท่านั้น แต่ไม่ได้กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้รับตราส่งในกรณีอื่นไว้อย่างชัดเจน เหมือนที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR

(๕) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

(ก) สิทธิของผู้ขนส่ง

ภาคผนวก ๑๐ ไม่ได้กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งไว้ ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญา CMR ที่กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งในกรณีต่างๆ เช่น สิทธิในการเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตามคำสั่งของผู้มีสิทธิจัดการของ หรือสิทธิในการไม่ส่งมอบของในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าธรรมเนียมขนส่ง ฯลฯ

(ข) หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ภาคผนวก ๑๐ ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ ๒ กรณี ได้แก่ หน้าที่ในการตรวจสอบของเมื่อได้รับมอบจากผู้ส่ง และตั้งข้อสงวนในใบตราส่งในกรณีที่ของไม่เป็นไปตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือหน้าที่ในการแจ้งผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบในกรณีที่ของสูญหายแต่ต่อมาได้กลับคืน อย่างไรก็ตาม อนุสัญญา CMR ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้หลายกรณีซึ่งมีรายละเอียดที่ชัดเจนกว่าที่กำหนดไว้ในภาคผนวก ๑๐ ค่อนข้างมาก

(ค) ความรับผิดของผู้ขนส่ง

หลักเกณฑ์ ขอบเขตความรับผิด ข้อยกเว้นความรับผิด และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ถือเป็นบทบัญญัติที่สำคัญที่สุดในภาคผนวก ๑๐ ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

๑) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิด

ภาคผนวก ๑๐ ได้กำหนดหลักความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถยกข้อต่อสู้ขึ้นเพื่อปฏิเสธความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งได้ ซึ่งสอดคล้องกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR

๒) ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่ง

ภาคผนวก ๑๐ ได้กำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทั้งในเรื่องบุคคลและระยะเวลาเช่นเดียวกับอนุสัญญา CMR ดังต่อไปนี้

ก) ขอบเขตในเรื่องบุคคล

กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของตัวแทน ลูกจ้าง และบุคคลอื่นที่ตนมอบหมายให้ไปดำเนินการรับขน

ข) ขอบเขตในเรื่องระยะเวลา

ความรับผิดของผู้ขนส่งไม่ได้เกิดขึ้นทันทีตั้งแต่เกิดสัญญารับขนของ แต่จะเริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้ในความดูแลของตนจนกระทั่งได้ส่งมอบของ

๓) เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ภาคผนวก ๑๐ ได้กำหนดเหตุที่ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR กรณีดังต่อไปนี้

ก) เหตุสุดวิสัย

ข) สภาพแห่งของนั่นเอง

ค) การกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

ง) กรณีที่เกิดจากคำสั่งของผู้ใช้สิทธิเรียกร้องเอง

จ) ความเสียหายเกิดขึ้นจากกรณีความเสี่ยงภัยพิเศษ^{๕๓}

๔) การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ก) การจำกัดความรับผิดในกรณีของสูญหายหรือเสียหาย^{๕๔}

ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดไว้ไม่เกิน ๘.๓๓ หน่วยบัญชี

(SDR) ต่อน้ำหนักรวมหนึ่งกิโลกรัม

ข) การจำกัดความรับผิดในกรณีส่งมอบชักช้า

ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการขนส่ง

๕) ข้อยกเว้นของการจำกัดความรับผิด

ผู้ขนส่งไม่สามารถจำกัดความรับผิดตามกรณีที่ภาคผนวก ๑๐ กำหนดไว้ได้ หากมีการตกลงเรื่องส่วนได้เสียพิเศษไว้ หรือในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการกระทำโดยจงใจของผู้ขนส่ง รวมทั้งลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งเหมือนกับหลักการที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR

(๖) การคำนวณค่าสินไหมทดแทน

ภาคผนวก ๑๐ ได้กำหนดให้คำนวณราคาของโดยอ้างอิงจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หรือราคาตลาดปัจจุบัน หรือราคาปกติ ณ เวลาและสถานที่ที่รับมอบของ ซึ่งมีความแตกต่างจากหลักการคำนวณค่าสินไหมทดแทนตามที่กำหนดในอนุสัญญา CMR ที่กำหนดให้คำนวณตามลำดับแห่งกรณี

(๗) การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

ภาคผนวก ๑๐ ได้กำหนดให้คู่สัญญาสามารถระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาโตตุลาการได้ แต่ไม่กำหนดให้อนุญาโตตุลาการต้องชี้ขาดข้อพิพาทโดยใช้บทบัญญัติตามภาคผนวก ๑๐ ซึ่งแตกต่างจากหลักการในอนุสัญญา CMR ที่กำหนดให้อนุญาโตตุลาการต้องชี้ขาดข้อพิพาทตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญา

(๘) เขตอำนาจศาล

ภาคผนวก ๑๐ ได้กำหนดเขตอำนาจศาลในการฟ้องร้องคดีไว้^{๕๕} ดังต่อไปนี้

(ก) เป็นสถานที่ที่เป็นจุดเริ่มหรือจุดสิ้นสุดของการขนส่ง

(ข) เป็นสถานที่ที่เกิดความสูญหายหรือเสียหาย

(ค) เป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งมีสำนักงานแห่งใหญ่ หรือ

(ง) เป็นสถานที่ที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนา

^{๕๓}เช่น การตกลงใช้รถไม่มีที่คลุม การบรรจุหีบห่อบกพร่องหรือไม่บรรจุหีบห่อ ฯลฯ

^{๕๔}การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีที่เกิดเสียหาย ต่างจากการจำกัดจำนวนความรับผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดในส่วนของราคาของที่ลดลง แต่ไม่ต้องรับผิดเกินกว่าราคาแห่งของที่เสียหาย

^{๕๕}เขตอำนาจศาลในกรณีนี้มีความแตกต่างจากเขตอำนาจศาลตามที่กำหนดในอนุสัญญา CMR

(๙) อายุความ

อายุความในการฟ้องร้องคดีอันเกิดจากการรับขนของตามที่กำหนดในภาคผนวก ๑๐ จะเป็นเช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR คือ กำหนดให้อายุความฟ้องร้องคดีอันเกิดจากสัญญารับขนของมีอายุความ ๑ ปี แต่ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการจงใจกระทำโดยมิชอบจะมีอายุความ ๓ ปี โดยอายุความจะเริ่มนับแตกต่างกันตามแต่ละกรณี ดังต่อไปนี้^{๖๐}

(ก) กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า - ให้เริ่มนับตั้งแต่วันส่งมอบ

(ข) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง - ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่สามสิบหลังจากพ้นระยะเวลาที่กำหนด หรือวันที่หกสิบนับแต่วันที่ผู้ขนส่งรับมอบของในกรณีที่ไม่มีกำหนดเวลาส่งมอบ

๒.๒.๕. สาระสำคัญของภาคผนวก ๑๐ ของความตกลง CBTA ที่แตกต่างจากสาระสำคัญในอนุสัญญา CMR

(๑) แก้ไขขอบเขตการใช้บังคับ โดยตัดกรณีที่ยกเว้นไม่ใช้บังคับกับการขนส่งพและการขนย้ายเครื่องเรือน

(๒) กำหนดรูปแบบใบตราส่งให้ชัดเจน และบังคับให้ประเทศภาคีใช้ใบตราส่งตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายภาคผนวก

(๓) ไม่ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการชดใช้ค่าใช้จ่ายในการจัดการของให้แก่ผู้ขนส่ง รวมถึงหน้าที่กรณีอื่นที่จำเป็น เช่น หน้าที่ในการให้เอกสารหรือข้อมูลที่จำเป็นแก่ผู้ขนส่ง

(๔) ไม่ได้กำหนดความรับผิดของผู้ส่งในกรณีที่ไม่มีแจ้งสภาพอันตรายแห่งของ หรือไม่จัดเตรียมเอกสารหรือข้อมูลที่จำเป็นแก่การดำเนินพิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น

(๕) ไม่ได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง เช่น สิทธิในการเปลี่ยนใจเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน หรือหน้าที่ในการชำระค่าธรรมเนียมตามที่ระบุในใบตราส่ง

(๖) ไม่ได้กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจน เช่น สิทธิในการขายของที่รับขนในกรณีที่ของเน่าเสียง่ายหรือมีค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาของเกินส่วนแห่งราคาของ หรือค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายของลง ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ในกรณีที่ของมีสภาพอันตรายและผู้ส่งไม่ได้แจ้งสภาพดังกล่าวให้ทราบ สิทธิในการได้รับค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้มีสิทธิจัดการของ ฯลฯ จึงทำให้สิทธิของผู้ขนส่งไม่มีความชัดเจนและอาจทำให้ผู้ขนส่งเสียเปรียบได้

(๗) กำหนดให้ผู้ขนส่งตรวจสอบปริมาณ จำนวน และน้ำหนักแห่งของซึ่งอนุสัญญา CMR กำหนดให้เป็นสิทธิของผู้ส่งที่จะร้องขอให้ผู้ขนส่งดำเนินการ

(๘) ไม่ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการรับขน เช่น หน้าที่แจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบในกรณีที่ไม่สามารถจัดการของได้ตามคำสั่ง ฯลฯ

^{๖๐} ภาคผนวก ๑๐ ไม่ได้กำหนดอายุความในกรณีความเสียหายอื่นนอกจาก (ก) และ (ข) ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญา CMR ที่ได้มีการกำหนดอายุความสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีอื่นไว้ด้วย

(๙) แก้ไขเกณฑ์การคำนวณค่าสินไหมทดแทน โดยกำหนดให้การคำนวณราคาของ สามารถเลือกคิดได้จากกรณีใดกรณีหนึ่ง มีใช้คิดตามลำดับแห่งกรณี

(๑๐) ไม่ได้กำหนดขอบเขตการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ส่งและผู้รับตราส่งในกรณีที่มีสิทธิ เรียกร้องทั้งคู่

(๑๑) ไม่ได้กำหนดบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ^{๖๑} หรือ การขนส่งหลายคนหลายทอด

(๑๒) ไม่ได้กำหนดให้อนุญาตตุลาการต้องชี้ขาดข้อพิพาทตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดใน ภาคผนวก ๑๐ ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญา CMR ที่กำหนดให้ อนุญาตตุลาการชี้ขาดข้อพิพาทโดยใช้ หลักเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาด้วย

(๑๓) แก้ไขบทบัญญัติเรื่องเขตอำนาจศาล โดยกำหนดให้ยื่นฟ้องคดี ต่อศาลต่างประเทศที่เป็นสถานที่เริ่มต้นหรือสถานที่ปลายทางของการขนส่ง หรือสถานที่ที่เกิดความ สูญหายหรือเสียหายได้ แต่ไม่กำหนดให้คู่กรณีสามารถฟ้องร้องต่อศาลที่คู่สัญญาตกลงกันได้

(๑๔) ไม่มีการกำหนดให้คำพิพากษามีผลบังคับกับประเทศภาคีอื่นไว้ด้วย

๓. แนวความคิดเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในประเทศไทย

๓.๑ บทบัญญัติที่เกี่ยวกับการรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ในปัจจุบันหากมีการทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศในประเทศไทย ย่อมอยู่ภายใต้บังคับของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนตามที่กำหนดไว้ในบรรพ ๓ ลักษณะ ๘ รับขน แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์^{๖๒} ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับกับการรับขนเป็นการ ทั่วไป ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

(๑) ขอบเขตการใช้บังคับ

กำหนดไม่ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของในหน้าที่ของการรถไฟ การไปรษณีย์ภัณฑ์ และการรับขนของทางทะเล^{๖๓}

(๒) ใบตราส่ง

(ก) สาระสำคัญของใบตราส่ง

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้กำหนดผลของใบตราส่ง แต่กำหนดให้ใบตราส่งสามารถโอนแก่กันได้^{๖๔}

^{๖๑} เนื่องจากมีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในภาคผนวก ๑๓ ก ของความตกลงฯ แล้ว

^{๖๒} มาตรา ๖๐๘ ถึงมาตรา ๖๓๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๖๓} มาตรา ๖๐๙ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(ข) รายการในใบตราส่ง

กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องออก “ใบตราส่ง” ในกรณีที่ผู้ส่งร้องขอ โดยต้องลงลายมือชื่อของผู้ขนส่งกำกับไว้ และใบตราส่งต้องแสดงรายการ ดังต่อไปนี้^{๖๔}

๑) สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง และเครื่องหมายแห่งหีบห่อ

๒) ตำบลที่กำหนดให้ส่ง

๓) ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง

๔) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง

๕) จำนวนค่าระวางพาหนะ

๖) ตำบลและวันที่ออกใบตราส่ง

๗) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง

๘) สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง

๙) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

๑๐) การคำนวณค่าสินไหมทดแทน

๑๑) เขตอำนาจศาล

๑๒) อายุความ

นอกจากนี้ ยังกำหนดให้ผู้ส่งต้องออก “ใบกำกับของ” ในกรณีที่ผู้ขนส่งร้องขอ และต้องลงลายมือชื่อของผู้ส่งกำกับไว้ โดยกำหนดให้ใบกำกับของมีรายการดังต่อไปนี้^{๖๕}

๑) สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง และเครื่องหมายแห่งหีบห่อ

๒) ตำบลที่กำหนดให้ส่ง

๓) ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง

๔) ตำบลและวันที่ออกใบกำกับของนั้น

(๓) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง

(ก) สิทธิของผู้ส่ง

กำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิในการจัดการของ และกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดในการใช้สิทธิดังกล่าว^{๖๖}

^{๖๔} มาตรา ๖๑๔ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ซึ่งกรณีดังกล่าวจะไม่สอดคล้องกับผลของใบตราส่งในสัญญาฉบับของทางถนนระหว่างประเทศที่ไม่สามารถโอนแก่กันได้ เนื่องจากไม่ใช่เอกสารสิทธิ)

^{๖๕} มาตรา ๖๑๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๖๖} มาตรา ๖๑๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๖๗} มาตรา ๖๒๖ วรรคหนึ่ง และมาตรา ๖๒๗ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(ข) หน้าที่ของผู้ส่ง

กำหนดให้ผู้ส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของในกรณีที่มีสภาพอันตรายที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้^{๖๘}

(ค) ความรับผิดของผู้ส่ง

กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ตนไม่แสดงสภาพอันตรายแห่งของตามหน้าที่ที่กำหนด

(๔) สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง

ไม่ได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่งอย่างชัดเจน คงมีเพียงบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง เช่น หน้าที่ในการเวนคืนใบตราส่งเมื่อได้รับมอบของ หรือการให้ประกันตามสมควร

(๕) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ขนส่ง

(ก) สิทธิของผู้ขนส่ง

กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายในการจัดการของตามคำสั่งของผู้ส่ง สิทธิในการส่งมอบของเมื่อมีการเวนคืนใบตราส่งหรือเมื่อผู้รับตราส่งได้ให้ประกันตามสมควร และสิทธิในการยึดหน่วงของตามความจำเป็น^{๖๙}

นอกจากนี้ ผู้ขนส่งยังมีสิทธิในการจัดการของตามสมควรแห่งกรณี เช่น สิทธิในการเอาของไปฝากไว้ ณ สำนักงานฝากทรัพย์สินในกรณีที่ไม่พบผู้รับตราส่งหรือไม่ได้รับคำสั่งจากผู้ส่งภายในระยะเวลาอันควร และสิทธิในการเอาของสดเสียออกขายทอดตลาด ในกรณีที่พ้นระยะเวลาอันสมควร โดยให้หักเงินไว้เป็นค่าระวางพาหนะและค่าอุปกรณ์^{๗๐}

(ข) หน้าที่ของผู้ขนส่ง

หน้าที่ในการบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของมาถึง หน้าที่ในการบอกกล่าวและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งในกรณีที่หาผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งไม่ยอมรับมอบของ และหน้าที่ในการบอกกล่าวในกรณีที่น่าจะออกขายทอดตลาด และนำเงินที่เหลือส่งมอบให้แก่บุคคลผู้มีสิทธิได้รับเงิน^{๗๑}

(ค) ความรับผิดของผู้ขนส่ง

๑) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิด

กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมีความรับผิดในกรณีที่ของสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชกช้า^{๗๒}

^{๖๘} มาตรา ๖๑๙ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๖๙} มาตรา ๖๒๖ วรรคสอง มาตรา ๖๑๕ และมาตรา ๖๓๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๗๐} มาตรา ๖๓๑ และมาตรา ๖๓๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๗๑} มาตรา ๖๒๒ มาตรา ๖๓๑ และมาตรา ๖๓๒ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๗๒} มาตรา ๖๑๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

๒) ขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่ง

ก) ขอบเขตในเรื่องบุคคล

ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากของผู้ขนส่งอื่น หรือบุคคลซึ่งตนได้มอบหมายให้ทำการรับขนอีกทอดหนึ่งด้วย^{๗๓}

ข) ขอบเขตในเรื่องระยะเวลา

ความรับผิดของผู้ขนส่งเกิดขึ้นเมื่อได้รับมอบของจากผู้ส่งและสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้โดยไม่ผิดเงื่อนไข รวมทั้งได้ใช้ค่าระวางและค่าอุปกรณ์ เว้นแต่กรณีที่ไม่สามารถเห็นได้จากสภาพภายนอกว่าเกิดความเสียหายแห่งของนั้น แต่ได้บอกกล่าวภายในระยะเวลาที่กำหนด หรือในกรณีที่ผู้ขนส่งทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง^{๗๔}

๓) เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือสภาพแห่งของนั่นเอง หรือเป็นความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง^{๗๕}

๔) การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ไม่ได้กำหนดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ทั้งหมด แต่กำหนดเหตุจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้บางกรณี ได้แก่ การจำกัดค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนเป็นของมีค่า เว้นแต่ได้แสดงราคาส่วนได้เสียพิเศษไว้แล้ว หรือกรณีส่งมอบชั่งช้านั้นไม่ให้คิดราคาสูงกว่ากรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง^{๗๖}

๕) ข้อยกเว้นของการจำกัดความรับผิด

ผู้ขนส่งไม่อาจจำกัดความรับผิดได้ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการที่ผู้ขนส่งทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

(๖) สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดในกรณีที่มีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

(ก) สิทธิและความรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

กำหนดให้ผู้ขนส่งทอดสุดท้ายเป็นผู้มีสิทธิจัดการของตามที่จำเป็น ในกรณีที่ไม่พบผู้รับตราส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ยอมรับมอบของ และไม่ได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นจากผู้ส่ง รวมทั้งมีสิทธิในการเรียกค่าระวางและค่าอุปกรณ์แทนผู้ขนส่งทุกคนได้^{๗๗} และในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ขนส่งทุกคนต้องร่วมกันรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น^{๗๘}

^{๗๓} มาตรา ๖๑๗ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๗๔} มาตรา ๖๒๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๗๕} มาตรา ๖๑๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๗๖} มาตรา ๖๒๐ และมาตรา ๖๒๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๗๗} มาตรา ๖๓๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๗๘} มาตรา ๖๑๘ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(ข) ความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งคนใดส่งมอบของก่อนได้รับค่าระวางพาหนะ และค่าอุปกรณ ผู้ขนส่งคนนั้นยังคงต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งรายอื่น^{๙๙}

(๗) อายุความ

ได้กำหนดอายุความในการฟ้องคดีที่เกิดจากการที่ของสูญหาย บอบสลายหรือส่งมอบช้ากว่าที่กำหนดไว้เท่ากันทุกกรณี คือ หนึ่งนับแต่วันส่งมอบหรือวันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริตจะไม่มีอายุความ^{๑๐๐}

นอกจากนั้น ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่จำเป็นต่อการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ได้แก่ รายการที่จำเป็นในใบตราส่ง สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบบางประการของผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่ง โดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบยกเว้นความรับผิด และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง หลักเกณฑ์การคิดราคาของเพื่อคำนวณค่าสินไหมทดแทน การระงับข้อพิพาทโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการ ฯลฯ

๓.๒ ข้อพิจารณาและแนวทางแก้ไข

เนื่องจากบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการรับขนที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับการรับขนของเป็นกรณีทั่วไป จึงไม่สามารถกำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดที่มีความเหมาะสมกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ อันเป็นลักษณะเฉพาะได้ เนื่องจากเมื่อศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่กำหนดอนุสัญญา CMR หรือความตกลง CBTA แล้ว พบว่า แม้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะมีหลักการในการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของในทำนองเดียวกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาหรือความตกลงฯ ก็ตาม แต่หากพิจารณาในรายละเอียดจะพบว่า หลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR หรือความตกลง CBTA จะมีลักษณะเป็นการเฉพาะ ซึ่งมีรายละเอียดที่จำเป็นและเหมาะสมต่อการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศมากกว่า โดยสามารถเปรียบเทียบได้ ดังต่อไปนี้

(๑) รายการที่ต้องมีในใบตราส่ง ตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะเป็นรายการที่มีลักษณะทั่วไปเท่านั้น โดยมีได้กำหนดในรายละเอียดไว้อย่างชัดเจน อีกทั้งยังไม่ได้กำหนดรายการที่จำเป็นที่ต้องมีในใบตราส่งในกรณีที่เป็นการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เช่น คำสั่งที่จำเป็นเกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น หรือข้อกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัย นอกจากนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการออกใบตรา

^{๙๙} มาตรา ๖๒๙ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

^{๑๐๐} มาตรา ๖๒๔ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ส่ง เช่น จำนวนคู่ฉบับในการออกใบตราส่ง หรือสิทธิในการออกใบตราส่งเพิ่มเติม จึงไม่มีความชัดเจนว่า บุคคลที่เกี่ยวข้องในการรับขนของต้องดำเนินการในการออกใบตราส่งอย่างไร ดังนั้น การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับรายการในใบตราส่ง และหลักเกณฑ์ในการออกใบตราส่งตามที่กำหนดในอนุสัญญา CMR หรือความตกลง CBTA จะช่วยให้แนวทางปฏิบัติในการออกใบตราส่งมีความชัดเจนและเป็นมาตรฐานเดียวกัน

(๒) การกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่ง ตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีบางกรณีเท่านั้น ซึ่งไม่มีความชัดเจน เมื่อเทียบกับที่กำหนดในอนุสัญญา CMR หรือความตกลง CBTA จึงทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในทางปฏิบัติ เช่น รายละเอียดของการใช้สิทธิในการจัดการของและขอบเขตในการใช้สิทธิดังกล่าว หน้าที่ของผู้รับตราส่งในการชำระค่าธรรมเนียมการขนส่งเมื่อได้รับมอบจากผู้ส่งแล้ว หรือหน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสภาพและความเรียบร้อยในขณะที่รับมอบจากผู้ส่ง นอกจากนี้ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังมิได้กำหนดกรณีที่เป็นสาระสำคัญในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไว้ด้วย เช่น การตั้งข้อสงวนในใบตราส่งเพื่อเป็นหลักฐานที่เป็นประโยชน์ในการพิสูจน์ความรับผิดที่เกิดขึ้น รวมทั้งระยะเวลาและขอบเขตในการตั้งข้อสงวนในใบตราส่ง ซึ่งหลักการดังกล่าวถือเป็นหลักการที่สำคัญที่กำหนดรับรองไว้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศในรูปแบบอื่นด้วย

(๓) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิด ข้อยกเว้นความรับผิด และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่มีความชัดเจน อีกทั้งยังกำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงยกเว้นความรับผิดได้ จึงทำให้หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งไม่มีความชัดเจนและไม่เป็นไปมาตรฐานเดียวกัน นอกจากนี้ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังมิได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ ซึ่งหากไม่มีการตกลงเรื่องการจำกัดความรับผิดอย่างชัดเจนแล้ว ศาลย่อมบังคับคดีไปตามนั้น จึงทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดอย่างไม่จำกัด ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งของไทยมีภาระค่าใช้จ่ายในการประกอบการค่อนข้างสูงและก่อให้เกิดภาวะในเรื่องเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากผู้ขนส่งไม่สามารถกำหนดวงเงินที่ต้องรับผิดที่จะนำมาคิดเป็นเบี้ยประกันได้ จึงทำให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องคิดค่าระวางสูงขึ้นและทำให้เกิดความเสียเปรียบในการประกอบการค่อนข้างมาก

ดังนั้น เมื่อบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีความไม่ชัดเจนและไม่สามารถแก้ปัญหาในทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นอย่างเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อต้องนำมาใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ จึงมีความจำเป็นต้องมีการบัญญัติกฎหมายขึ้นเป็นการเฉพาะ โดยกำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดในการรับขนของให้มีความสอดคล้องกับเนื้อหาในความตกลง CBTA และอนุสัญญา CMR ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล เช่นเดียวกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ซึ่งใช้บังคับกับการรับขนเป็นการเฉพาะกรณี

๔. สรุป

เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเกิดขึ้นหลายฉบับ ทั้งในส่วนที่เป็นกรอบความตกลงในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนทางถนนระหว่างประเทศให้มีความชัดเจนและเป็นไปในมาตรฐานเดียวกัน เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งกฎหมายภายในที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันยังไม่สามารถใช้บังคับให้ครอบคลุมกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้อย่างเหมาะสม จึงสมควรกำหนดให้มีกฎหมายเฉพาะขึ้นเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และเนื้อหาของกฎหมายเฉพาะนั้นให้มีความเป็นสากลและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติหรือหลักเกณฑ์ตามที่กำหนดในอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในเรื่องความแตกต่างของหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศให้เป็นไปในมาตรฐานเดียวกัน ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมความสัมพันธ์ในทางการค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งยังเป็นการส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งของประเทศไทยให้สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างประเทศได้อีกทางหนึ่งด้วย

ในการนี้ กระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานเจ้าของเรื่องได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. โดยนำหลักการที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR มากำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ทั้งหมดเพื่อให้กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนของไทยมีหลักการเช่นเดียวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ และต่อมา เมื่อประเทศไทยได้เป็นภาคีในความตกลง CBTA เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ และได้ลงนามในภาคผนวก ๑๐ ของความตกลงดังกล่าวเมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๔๘ จึงทำให้ประเทศไทยมีความผูกพันที่จะต้องกำหนดหลักเกณฑ์ทางกฎหมายให้สอดคล้องกับเนื้อหาในภาคผนวกดังกล่าว กระทรวงคมนาคมจึงนำร่างดังกล่าวไปปรับปรุงหลักการใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการในภาคผนวก ๑๐ ปัจจุบันคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเสร็จ^{๑๑} และส่งไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปแล้ว

^{๑๑} เรื่องเสร็จที่ ๑๔/๒๕๕๓

ภาคผนวก

:

- ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
- บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
- รายงานของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. สภาผู้แทนราษฎร (พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.)
- ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

(๑)

(สำเนา)

เลขรับ ๑๐/๒๕๕๕ วันที่ ๗ ก.พ. ๒๕๕๕

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๕๖๐

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎรเป็นเรื่องด่วน

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผลและบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญ มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาเป็นเรื่องด่วน ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

(นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร)

นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๑๐๐ ต่อ ๓๐๙

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘

สำเนาถูกต้อง

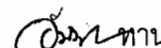


(นางสาวรุ่งนภา ชันธิโชติ)

วิทยากรเชี่ยวชาญ

กลุ่มงานระเบียบวาระ สำนักงานการประชุม

มาตี พิมพ์



พิมพ์ตรวจ

(๒)

ร่างฯ ที่ สคก. ตรวจพิจารณาแล้ว
เรื่องเสรีจี้ที่ ๑๔/๒๕๕๓

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง สมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(๓)

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

พ.ศ.

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพ
ของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๐ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่ง
ราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนน
ระหว่างประเทศ พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่
วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนน
เพื่อค่าระวาง โดยทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง

“ผู้ขนส่งช่วง” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนของ
ตามสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้
หมายความรวมถึงลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง และบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งช่วงได้มอบหมายช่วง
ต่อไปให้ทำการรับขนของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดกัตาม

“ผู้ส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางถนน
ระหว่างประเทศ

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งให้เป็นผู้รับตราส่ง หรือเป็นผู้มีสิทธิในการรับของจากผู้ขนส่ง

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถยนต์ที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง

“ของ” หมายความว่า สิ่งหามิตรทรัพย์ สัตว์ รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งเป็นผู้จัดหา มาเพื่อใช้ในการขนส่ง

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงิน ในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ค่าระวาง” หมายความว่า บำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนของ

“ค่าธรรมเนียมการรับขน” หมายความว่า ค่าระวาง และบรรดาค่าธรรมเนียม ที่เกิดขึ้นจากการรับขนของ

“ใบตราส่ง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งเพื่อเป็นหลักฐาน แห่งสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศและเป็นหลักฐานในการรับมอบของ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถ จากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ นอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่ใช่บังคับแก่การรับขน ไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

ในกรณีที่มีการรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็น ทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของ ทางถนนตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับแก่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชักช้าที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอื่นตามมาตรา ๔ วรรคสอง หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นมิได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติ หน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ ให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑

สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

มาตรา ๗ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนน จากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง

มาตรา ๘ ข้อกำหนดใดในสัญญา ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดปล่อยหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกำหนดให้มีการทำการประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

ความในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๙ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง

การที่ผู้ขนส่งมิได้ออกใบตราส่ง หรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๐ ใบตราส่งให้จัดทำเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับ โดยฉบับที่หนึ่งให้มอบแก่ผู้ส่ง ฉบับที่สองให้ติดไปกับของ และฉบับที่สามให้เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง

ผู้ส่ง ผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งหรือผู้ขนส่ง ต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่ง

การลงลายมือชื่อตามวรรคสอง ให้หมายความรวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๑๑ กรณีที่มีการบรรทุกของไว้ในรถต่างคัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือแบ่งของที่ขนส่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งสำหรับรถแต่ละคันของแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่งได้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๒ ใบตราส่งต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง
- (๒) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง
- (๓) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง

(๖)

- (๔) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง
- (๕) สถานที่และวันที่รับมอบของ
- (๖) สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ
- (๗) รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของ วิธีการในการบรรจุหีบห่อ และรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของ ในกรณีที่ของนั้นมีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้
- (๘) จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ
- (๙) น้ำหนักรวม หรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น
- (๑๐) ค่าธรรมเนียมการรับขน
- (๑๑) มูลค่าแห่งของ เพื่อประโยชน์ทางด้านศุลกากร
- (๑๒) คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น
- (๑๓) ข้อความที่กำหนดให้การรับขนของอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

มาตรา ๑๓ ใบตราส่งอาจแสดงรายการดังต่อไปนี้ด้วยก็ได้

- (๑) ข้อความที่กำหนดไม่ให้มีการเปลี่ยนถ่ายรถ
 - (๒) ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งตกลงชำระนอกจากค่าธรรมเนียมการรับขน
- ตามมาตรา ๑๒ (๑๐)

- (๓) จำนวนเงินที่ต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของ
 - (๔) การแสดงราคาของ และจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษ
- ในการส่งมอบ

- (๕) คำสั่งเกี่ยวกับการประกันภัยที่ผู้ส่งให้ไว้แก่ผู้ขนส่ง
 - (๖) กำหนดระยะเวลาดำเนินการขนส่งให้แล้วเสร็จ
 - (๗) รายการของเอกสารที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง
- คู่สัญญาอาจแสดงรายการอื่นที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ไว้ในใบตราส่งก็ได้

หมวด ๒

หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

มาตรา ๑๔ เมื่อได้รับมอบของจากผู้ส่ง ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่ง ปริมาณ จำนวนและน้ำหนัก สภาพแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้นเท่าที่เห็นได้จากภายนอก หากพบว่าของที่รับมอบมีความแตกต่างจากรายการในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างดังกล่าว ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการตามวรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง รวมทั้งเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องไว้ในใบตราส่งด้วย หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อสงวน ให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดี จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

มาตรา ๑๕ ก่อนที่จะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของตามสัญญากลายเป็นพ้นวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้น ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ แล้วแต่กรณี

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของตามวรรคหนึ่ง หรือมิได้รับคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของภายในเวลาอันควร ให้ผู้ขนส่งดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของนั้น

มาตรา ๑๖ เมื่อจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น

ในระหว่างที่ผู้ขนส่งยังมีได้รับคำสั่งจากผู้ส่งตามวรรคหนึ่ง ผู้รับตราส่งอาจเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตนได้ แม้ผู้รับตราส่งจะได้ปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของตามวรรคหนึ่งก็ตาม

ถ้าเหตุที่ทำให้ไม่สามารถส่งมอบของตามวรรคหนึ่งเกิดขึ้นหลังจากสิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลงตามมาตรา ๒๔ (๑) ให้ผู้รับตราส่งใช้สิทธิของตนสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่บุคคลอื่น โดยนำบทบัญญัติในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าว และให้ถือว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นเป็นผู้รับตราส่ง

มาตรา ๑๗ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการถามเอาคำสั่งและการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของตามมาตรา ๑๕ หรือผู้ส่งตามมาตรา ๑๖ แล้วแต่กรณี

หมวด ๓

หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง

มาตรา ๑๘ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง ดังต่อไปนี้

(๑) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง (๑) (๓) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) และ (๑๒)

(๒) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๓

(๓) รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นที่ผู้ส่งให้ไว้เพื่อการออกใบตราส่ง หรือเพื่อจดแจ้งไว้ในใบตราส่ง

ถ้าผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายละเอียดในใบตราส่งตามที่อยู่ร้องขอตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำการดังกล่าวในนามของผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งจัดแจ้งรายละเอียดไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอตามที่ผู้ส่งร้องขอ

มาตรา ๑๙ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ เว้นแต่ความบกพร่องนั้นจะเห็นประจักษ์ หรือในกรณีที่ความบกพร่องนั้นไม่เห็นประจักษ์ แต่ผู้ขนส่งได้รู้ถึงความบกพร่องนั้นในขณะที่รับมอบของ และมีได้บันทึกข้อสงวนตามมาตรา ๑๔ ไว้

มาตรา ๒๐ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ซึ่งต้องดำเนินการก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสาร และข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง หรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งเข้าถึงข้อมูลนั้นได้

ผู้ส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๑ ก่อนที่จะมอบของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแห่งของนั้นแล้วในขณะที่รับมอบของ

ถ้าผู้ส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการขนถ่ายของนั้น ลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี

มาตรา ๒๒ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แม้ผู้ส่งได้ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๑ และผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่า ของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายหรือเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง นอกจากผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากผู้ส่งด้วย

มาตรา ๒๓ ในระหว่างที่ชั่งอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีที่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ ผู้ขนส่งต้องแจ้งผู้ส่งทราบโดยทันทีเพื่อทำความตกลงใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ให้ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ

เมื่อผู้ขนส่งได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองแล้ว ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับค่าธรรมเนียมการรับขนตามส่วนที่ได้ดำเนินการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเหตุหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ความในมาตรานี้ไม่ใช่บังคับแก่กรณีที่ผู้ส่งได้กำหนดไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่ง

มาตรา ๒๔ สิทธิของผู้ส่งในการจัดการของตามมาตรา ๒๓ ย่อมสิ้นสุดลง เมื่อ

(๑) ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น หรือเรียกให้ผู้ขนส่งมอบใบตราส่งฉบับที่สองและได้รับมอบใบตราส่งนั้นแล้ว หรือ

(๒) มีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

เมื่อสิทธิของผู้ส่งสิ้นสุดลงแล้ว ให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง

มาตรา ๒๕ เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของ หากเห็นประจักษ์ว่าของนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหายหรือสภาพแห่งของที่เสียหายในขณะที่ได้รับมอบของ หากการสูญหายบางส่วนหรือเสียหายนั้นไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในเจ็ดวันทำการนับแต่วันที่ได้รับมอบของ

ในกรณีที่ผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือตามวรรคหนึ่ง ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

หมวด ๔

ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๖ ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณีในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น

การส่งมอบชกช้า คือ

(๑) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด

(๒) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร ในกรณีที่มีได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

มาตรา ๒๗ ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของ แล้วแต่กรณี ให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) รับของ

(๒) รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกซ้ำ หรือ

(๓) ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกซ้ำ

ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้น ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมีได้สูญหาย

ถ้าผู้ขนส่งได้ของนั้นมาภายหลังเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งประสงค์จะรับของนั้น ให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ให้บุคคลดังกล่าว แล้วแต่กรณี คินค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความสูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือการส่งมอบชกซ้ำ

หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ใช่สิทธิของตนตามวรรคสามภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งการได้ของนั้นมา ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของตามกฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่ของนั้นอยู่

มาตรา ๒๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง

มาตรา ๒๙ ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้

มาตรา ๓๐ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุดังต่อไปนี้

(๑) เหตุสุดวิสัย

(๒) สภาพแห่งของนั่นเอง

(๓) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือ

(๔) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบตามมาตรา ๒๘

มาตรา ๓๑ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากสภาพ ความเสี่ยงภัยพิเศษ ในกรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสม อันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย

(๒) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจน หรือให้ครบถ้วน

(๓) การใช้รถที่ไม่มีวัสดุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จัดแจ้งในใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย

(๔) การยกขน การบรรทุก การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(๕) การขนส่งของที่ง่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว หรือ

(๖) การรับขนปศุสัตว์ โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำ รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว

หมวด ๕

การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๓๒ ในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขน และค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนเพิ่มด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วน ให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย

มาตรา ๓๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๔๐ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

มาตรา ๓๔ ในกรณีของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบชั่งช้ำ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกิน ค่าธรรมเนียมการรับขน

มาตรา ๓๕ บทบัญญัติในมาตรา ๓๔ มิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง หรือตามส่วนที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่กรณี

(๒) เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษอันเนื่องจากของนั้นอาจสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพื่อความเสียหายอื่นซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ ไม่เกินจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

(๓) เมื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง

หมวด ๖

การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

มาตรา ๓๖ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

มาตรา ๓๗ ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๓๘ ในกรณีที่คู่สัญญา रखนของทางถนนระหว่างประเทศได้ฟ้องคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องตามมูลสัญญาและมูลละเมิด หรือเฉพาะมูลละเมิดต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว หากบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการ रखนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน ได้ฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจและศาลนั้นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีรวมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอ ไม่ว่าในเวลาใด ๆ ก่อนที่ศาลมีคำพิพากษา และถ้าศาลเห็นว่าคดีเหล่านั้นเกี่ยวเนื่องกันก็ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้โอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณากับคดีระหว่างคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ได้ แต่ศาลจะมีคำสั่งก่อนที่จะได้รับความยินยอมจากศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้มิได้

มาตรา ๓๙ คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

มาตรา ๔๐ บรรดาสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการ रखนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิด ให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปี

การนับอายุความกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั้กซ้ำ ให้เริ่มนับตั้งต่อไปนี้

(๑) กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชั้กซ้ำ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(๒) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้เริ่มนับตั้งตั้งแต่เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งตั้งแต่เมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

การนับอายุความในกรณีอื่นนอกจากความในวรรคสอง ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๔๑ สิทธิเรียกร้องตามมาตรา ๔๐ อันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ให้มีกำหนดอายุความสามปีนับตั้งแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งตั้งแต่เมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

(๑๔)

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๒ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับแก่สัญญาที่รับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....

นายกรัฐมนตรี

บันทึกวิเคราะห์สรุป
สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎร และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตามมาตรา ๑๔๒ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง จึงสมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีเนื้อหาเป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ รวมทั้งการระงับข้อพิพาทอันเกิดขึ้นจากสัญญาดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

๒.๑ ขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ

กำหนดขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัตินี้ โดยแยกกรณีที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ และกรณีที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔ และร่างมาตรา ๕)

๒.๒ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (หมวด ๑)

๒.๒.๑ กำหนดลักษณะของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๗)

๒.๒.๒ กำหนดให้ข้อกำหนดในสัญญาที่มีวัตถุประสงค์เป็นการปลดปล่อยหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือกำหนดให้มีการทำประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่งเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๘)

๒.๒.๓ กำหนดหลักเกณฑ์การออกใบตราส่งและรายการในใบตราส่ง ให้มีความเหมาะสมและชัดเจน (ร่างมาตรา ๙ ถึงร่างมาตรา ๑๓)

๒.๓ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (หมวด ๒)

๒.๓.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของรายการที่ปรากฏในใบตราส่งเมื่อได้รับมอบจากผู้ส่ง และบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หรือหากผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง โดยหากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างหรือข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์ หรือให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้น อยู่ในสภาพดีตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๔)

๒.๓.๒ กำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งกรณีที่มีการรับขนของตามสัญญา กลายเป็นพันวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ให้ผู้ขนส่งถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของ (ร่างมาตรา ๑๕)

๒.๓.๓ กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง ในกรณีที่มีเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ โดยหากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น และให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการถามเอาคำสั่งและการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ (ร่างมาตรา ๑๖ และร่างมาตรา ๑๗)

๒.๔ หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง (หมวด ๓)

๒.๔.๑ กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๘) หรือความเสียหายเกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ (ร่างมาตรา ๑๙)

๒.๔.๒ กำหนดให้ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารและข้อมูลให้ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากร หรือพิธีการอื่น รวมทั้งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารหรือข้อมูลดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๐)

๒.๔.๓ กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการแจ้งสภาพอันตรายแห่งของ และข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ (ร่างมาตรา ๒๑) และให้อำนาจผู้ขนส่งในการจัดการของ ที่มีสภาพอันตรายได้ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหาย รวมทั้งมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๒)

๒.๔.๔ กำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยให้หยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนไปยังสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งอื่นที่ไม่ใช่ผู้รับตราส่งที่ระบุไว้ในใบตราส่ง โดยหากเป็นกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงการขนส่งไม่อยู่ในวิสัยที่ผู้ขนส่งสามารถดำเนินการได้ ให้ผู้ขนส่งแจ้งผู้ส่งทราบโดยทันทีเพื่อทำความเข้าใจ และให้ได้รับค่าธรรมเนียมการขนส่งตามส่วนที่ได้ดำเนินการ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงการขนส่งนั้น (ร่างมาตรา ๒๓)

๒.๔.๕ กำหนดเหตุที่ทำให้สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลง (ร่างมาตรา ๒๔)

๒.๔.๖ กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหายหรือสภาพแห่งของที่เสียหาย ในกรณีที่ของนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๒๕)

๒.๕ ความรับผิดชอบและข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (หมวด ๔)

๒.๕.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า และกรณีที่ถือว่าเป็นการส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๒๖)

๒.๕.๒ กำหนดขึ้นตอนที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งต้องดำเนินการเมื่อได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือเวลาอันควร รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง (ร่างมาตรา ๒๗)

๒.๕.๓ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง และห้ามผู้ขนส่งอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิด (ร่างมาตรา ๒๘ และร่างมาตรา ๒๙)

๒.๕.๔ กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่สามารพพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากข้อยกเว้นหรือสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๓๐ และร่างมาตรา ๓๑)

๒.๖ การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (หมวด ๕)

๒.๖.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า รวมทั้งหลักเกณฑ์การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๓๒) และกำหนดหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษเงินให้เป็นสกุลเงินบาท (ร่างมาตรา ๓๓)

๒.๖.๒ กำหนดการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๓๔) และกรณีที่ยกเว้นไม่นำเรื่องการจำกัดความรับผิดตามมาตรา ๓๔ มาใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓๕)

๒.๗ การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท (หมวด ๖)

๒.๗.๑ กำหนดให้การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าจะมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด (ร่างมาตรา ๓๖)

๒.๗.๒ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๗)

๒.๗.๓ กำหนดให้บุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน หากได้ยื่นฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ และศาลอื่นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีร่วมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอ ศาลย่อมมีอำนาจสั่งรวมพิจารณาคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจได้ (ร่างมาตรา ๓๘)

๒.๗.๔ กำหนดให้คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ (ร่างมาตรา ๓๙)

๒.๗.๕ กำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และการนับอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องในแต่ละกรณี (ร่างมาตรา ๔๐) และกำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง (ร่างมาตรา ๔๑)

๒.๘ บทเฉพาะกาล

กำหนดไม่ใช้บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้แก่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๔๒)

๓. ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา

ในการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้ศึกษาอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของระหว่างประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๓.๑ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางถนน ค.ศ. ๑๙๕๖ (**Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Roads, 1956**) หรือ **CMR**

อนุสัญญา CMR ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขนส่ง ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ โดยเน้นในเรื่องที่เกี่ยวกับเอกสารที่ใช้ในการรับขนและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เพื่อให้หลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวมีมาตรฐานเดียวกัน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าว ทั้งในเรื่องการค้าสินค้า (trade in goods) และการค้าบริการ (trade in service) และกำหนดให้มีผลใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศโดยเฉพาะ สรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญา โดยให้ใช้บังคับกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศโดยรถเพื่อค่าตอบแทน (reward) และไม่ใช่บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ระหว่างประเทศ การรับขนศพ และการขนย้ายเครื่องเรือน และกำหนดให้การรับขนของที่มีการขนส่งอื่นโดยทางอื่นรวมอยู่ด้วย แต่ไม่มีการขนของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนภายใต้อนุสัญญานี้

(๒) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการออกใบตราส่ง รายการที่ต้องแสดงหรืออาจแสดงในใบตราส่ง และผลทางกฎหมายของใบตราส่ง

(๓) กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งในการได้รับค่าใช้จ่ายในการถามเอาคำสั่งและการดำเนินการตามคำสั่งของผู้มีสิทธิจัดการของ ขายของที่รับขนโดยไม่ต้องรอลำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของในกรณีที่เป็นของเน่าเสียง่ายหรือเมื่อค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสูงเกินราคาแห่งของนั้น

และสามารถชนถ่าย ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ในกรณีที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการขนส่ง

(๔) กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสอบความถูกต้องของสภาพของและข้อความในใบตราส่งและการบันทึกข้อสงวนในใบตราส่ง ถ้ามเอาคำสั่งจากผู้ส่งในกรณีการดำเนินการกลายเป็นพันวิสัยหรือดำเนินการต่อไปได้แต่ด้วยเงื่อนไขที่ต่างจากสัญญาหรือมีพฤติการณ์ขัดขวางการส่งมอบ และใช้มาตรการที่เห็นว่าจะเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีสิทธิจัดการของในกรณีที่ไม่ได้รับคำสั่งภายในระยะเวลาอันสมควร

(๕) กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า และการไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่ต้องเรียกเก็บจากผู้รับตราส่ง รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งช่วง รวมทั้งลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง

(๖) กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าเกิดจากเหตุหรือสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่กำหนด แต่ไม่อาจอ้างความบกพร่องของรถหรือการกระทำของผู้ให้เช่ารถเพื่อเป็นเหตุให้ตนหลุดพ้นความรับผิดได้ และกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการพิสูจน์ข้อยกเว้นความรับผิด

(๗) กำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง สำหรับกรณีของความสูญหายหรือเสียหายให้รับผิดไม่เกิน ๘.๓๓ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อน้ำหนักรวมหนึ่งกิโลกรัม และกรณีส่งมอบชกช้าให้รับผิดไม่เกินค่าธรรมเนียมการขนส่ง (Carriage charges) และกำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงยกเว้นข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวได้ โดยแสดงจำนวนราคาของที่แท้จริงไว้ในใบตราส่ง

(๘) กำหนดสิทธิของผู้ส่งในการจัดการของและเงื่อนไขในการใช้สิทธิดังกล่าว

(๙) กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการแนบเอกสารหรือข้อมูลที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น แจ้งสภาพอันตรายแห่งของในกรณีที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย

(๑๐) กำหนดความรับผิดของผู้ส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของรายละเอียดในใบตราส่งหรือเอกสารและข้อมูลที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ และการไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของในกรณีที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย

(๑๑) กำหนดสิทธิของผู้รับตราส่งในการจัดการของ และเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของหรือใบตราส่งฉบับที่สองให้แก่ตน

(๑๒) กำหนดหน้าที่ของผู้รับตราส่งในการตรวจสอบความเรียบร้อยแห่งของ

(๑๓) กำหนดให้ผู้เรียกรอค่าสินไหมทดแทนมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยได้ในอัตราร้อยละห้าต่อปีนับแต่วันที่มีการส่งหนังสือทวงถามหรือนับแต่วันฟ้องคดี แล้วแต่กรณี

(๑๔) กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี ได้แก่ ศาลของประเทศภาคีตามที่คู่สัญญากำหนด ศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาหรือสำนักงานแห่งใหญ่หรือสำนักงานที่ได้มีการ

ทำสัญญา หรือศาลในสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของหรือสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ และกำหนดให้คำพิพากษามีผลบังคับกับประเทศภาคีอื่นด้วย

(๑๕) กำหนดให้อายุความในการฟ้องคดีมีกำหนดระยะเวลาหนึ่งปี แต่ในกรณีที่เกิดจากการกระทำโดยมิชอบให้อายุความมีกำหนดระยะเวลาสามปี แต่อายุความดังกล่าวไม่ใช่บังคับกับการฟ้องแย้งหรือการหักกลบลบหนี้ และกำหนดเงื่อนไขในการขยายอายุความ

(๑๖) กำหนดให้คู่สัญญาตกลงให้มีการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการได้ แต่ต้องใช้หลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติในอนุสัญญานี้

(๑๗) กำหนดหลักเกณฑ์ หน้าที่ ความรับผิดชอบ การดำเนินคดี และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เป็นการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

(๑๘) กำหนดให้ข้อกำหนดที่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติของอนุสัญญาเป็นโมฆะ และไม่มีผลกระทบต่อข้อกำหนดอื่นในสัญญา

๓.๒ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) หรือ CBTA

ความตกลงดังกล่าวมีสาระสำคัญในการกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นความตกลงที่สร้างขึ้นระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศในแถบอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยมีวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศภาคี ลดความยุ่งยาก และประสานความร่วมมือในด้านกฎหมาย กฎระเบียบ พิธีการและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยภาคผนวก ๑๐ ของความตกลงดังกล่าว ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งผู้ส่ง และผู้รับตราส่งที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR แต่ได้มีการปรับปรุงหลักเกณฑ์บางประการให้มีความเหมาะสมในการใช้บังคับกับกลุ่มประเทศในแถบอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงยิ่งขึ้น สรุปสาระสำคัญในส่วนที่แก้ไขแตกต่างจากอนุสัญญา CMR ได้ดังต่อไปนี้

(๑) ปรับปรุงขอบเขตการใช้บังคับ โดยตัดกรณีที่ยกเว้นไม่ให้ใช้บังคับกับการขนส่งศพและการย้ายเครื่องเรือนออก

(๒) กำหนดรูปแบบใบตราส่ง และกำหนดให้ประเทศภาคีใช้ใบตราส่งตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายภาคผนวก

(๓) ปรับปรุงสิทธิของผู้ขนส่ง โดยตัดสิทธิในการขายของที่รับขนในกรณีที่เป็นการของเน่าเสียง่ายหรือค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสูงเกินส่วนเมื่อเทียบกับราคาของนั้นออก

(๔) เพิ่มเติมหน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสอบปริมาณ จำนวนและน้ำหนักแห่งของที่รับขน

(๕) ปรับปรุงความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง โดยตัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ไม่ได้เรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมที่ต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของออก

(๖) กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีที่มีสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษอันเนื่องมาจากการใช้รถไม่มีที่คลุมได้ หากของที่ขนส่งได้ขาดจำนวนไปอย่างผิดปกติหรือเป็นการสูญหายแก่ของที่เป็นหีบห่อ

(๗) กำหนดให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของที่ใดกลับคืนมาภายหลังได้ แล้วแต่กรณี แต่ต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้รับมาแล้ว และตัดเงื่อนไขในการเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของที่ใดของกลับคืนมาออก

(๘) เพิ่มเติมบทรับรองสิทธิในการดำเนินคดีของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง และการชดเชยค่าสินไหมของผู้ขนส่ง โดยกำหนดให้ผู้ส่งและผู้รับตราส่งต่างมีสิทธิในการฟ้องร้องผู้ขนส่งพร้อมกันหรือแยกกันก็ได้ แต่ผู้ขนส่งมีหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีดังกล่าวเพียงครั้งเดียว

(๙) กำหนดให้ผู้ส่งและผู้รับตราส่ง ต่างมีสิทธิในการเรียกร้องเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า โดยผู้ขนส่งต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพียงครั้งเดียวในแต่ละความเสียหาย

(๑๐) ตัดสิทธิในการเรียกดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนของผู้มีสิทธิเรียกร้องออก

(๑๑) ตัดบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดออก

(๑๒) ขยายขอบเขตในการใช้สิทธิเรียกร้อง โดยกำหนดให้รวมถึงความรับผิดในมูลละเมิดด้วย และตัดเงื่อนไขในการให้ขยายอายุความในการฟ้องร้องคดีออก

(๑๓) ปรับปรุงเขตอำนาจศาล โดยกำหนดให้อาจยื่นฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศที่เป็นสถานที่เริ่มต้นหรือสถานที่ปลายทางของการขนส่ง สถานที่ที่เกิดความสูญหายหรือเสียหาย สถานที่ที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา หรือสถานที่ที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนา

บันทึกสำนักงาน
คณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๓/๑๘๖๐๖ ลงวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๕๗ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะรัฐมนตรีได้ลงมติเมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๗ อนุมัติตามมติคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (คณะที่ ๖) (ฝ่ายคมนาคม พลังงาน และเทคโนโลยีสารสนเทศ) เห็นชอบในหลักการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้รับข้อสังเกตของสำนักงานศาลยุติธรรม และความเห็นของคณะกรรมการกฤษฎีกา ไปพิจารณาดำเนินการด้วย

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ตรวจพิจารณา โดยมีผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ (กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย) และผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงและกรมการขนส่งทางบก) เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจัดทำบันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติดังต่อไปนี้

๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๑.๑ สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

กระทรวงคมนาคมได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ที่บัญญัติขึ้นตามหลักการในอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางถนน (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Roads, ๑๙๖๕) (CMR) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดให้สัญญาการรับขนของทางถนนใช้บังคับกับการขนส่งจากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังอีกสถานที่ในอีกประเทศหนึ่งโดยรถเพื่อค่าตอบแทน ไม่ว่าจะบรรทุกของดังกล่าวจะต้องเดินทางโดยทางทะเล ทางรถไฟ ทางน้ำภายใน หรือทางอากาศ แต่ต้องไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ แต่ไม่ใช้บังคับกับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ การขนส่งศพ และการขนย้ายเครื่องเรือน (ร่างมาตรา ๕ และร่างมาตรา ๖)

(๒) กำหนดหลักเกณฑ์ในการออกใบตราส่ง และผลของการออกใบตราส่ง โดยกำหนดให้ใบตราส่งเป็นหลักฐานยืนยันการทำสัญญาการรับขน แต่การไม่ออกใบตราส่ง ใบตราส่งมีความผิดปกติ หรือใบตราส่งสูญหาย ไม่มีผลต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาการรับขน รวมทั้งกำหนดรูปแบบและรายการในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๑ ร่างมาตรา ๑๒ ร่างมาตรา ๑๓ และร่างมาตรา ๑๖)

(๓) กำหนดสิทธิหน้าที่ของผู้ส่ง โดยกำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่ง ตรวจสอบของที่ขนส่ง และจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของในระหว่างที่ยังไม่มีการส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๒ ร่างมาตรา ๑๕ และร่างมาตรา ๒๑) และกำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่ในการเสียค่าธรรมเนียมการขนส่ง ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่าง ๆ ของผู้ขนส่ง และจัดเตรียมเอกสารที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ทางพิธีการศุลกากรหรือพิธีการอื่น ๆ รวมทั้งต้องแจ้งให้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่ส่งให้ผู้ขนส่งทราบ (ร่างมาตรา ๑๕ ร่างมาตรา ๑๙ และร่างมาตรา ๒๐)

(๔) กำหนดสิทธิหน้าที่ของผู้รับตราส่ง โดยกำหนดให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิในการจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งกับของ และมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่ตน ตราบที่ผู้ขนส่งยังไม่ได้รับคำสั่งจากผู้ส่งเป็นอย่างอื่น แม้ว่าได้ปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของไปแล้วก็ตาม และกำหนดให้ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องของของที่ผู้ขนส่งส่งมอบ และทักท้วงภายในระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีที่มีความผิดปกติเกิดขึ้น รวมทั้งหน้าที่ในการชำระค่าธรรมเนียมการขนส่ง (ร่างมาตรา ๙ ร่างมาตรา ๒๑ ร่างมาตรา ๒๒ และร่างมาตรา ๔๒)

(๕) กำหนดสิทธิหน้าที่ของผู้ขนส่ง โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนเพื่อการขนส่ง รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ได้เสียไปในการจัดการของตามคำสั่งของผู้มีสิทธิจัดการของ จัดการกับของที่รับขน ขายหรือทำลายของดังกล่าวในกรณีมีเหตุจำเป็นตามที่กำหนดไว้ รวมทั้งมีสิทธิยึดหน่วงในกรณีไม่ได้รับชำระค่าตอบแทนหรือค่าใช้จ่าย (ร่างมาตรา ๑๐ ร่างมาตรา ๑๒ ร่างมาตรา ๑๕ ร่างมาตรา ๒๐ และร่างมาตรา ๒๒) และกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่รับมอบของจากผู้ส่ง ตรวจสอบความถูกต้องและสภาพที่บ่มอบ ปฏิบัติตามคำสั่งโดยชอบของผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง โดยในกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ต้องแจ้งให้ผู้ส่งทราบทันที และมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง (ร่างมาตรา ๘ ร่างมาตรา ๙ ร่างมาตรา ๑๕ และร่างมาตรา ๒๑)

(๖) กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณีที่เกิดการสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชกช้า ไม่มีการส่งมอบ และส่งมอบผิดบุคคลหรือผิดสถานที่ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณีที่ความเสียหายข้างต้นเกิดขึ้นจากการกระทำของตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ตนใช้บริการในการปฏิบัติการขนส่งด้วย (ร่างมาตรา ๒๓ ร่างมาตรา ๒๖ และร่างมาตรา ๒๘)

(๗) กำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย ให้รับผิดไม่เกินกิโลกรัมละ ๘.๓๓ SDR (หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินที่กำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ) ต่อน้ำหนักรวมแห่งของนั้น และในกรณีส่งมอบชกช้าให้รับผิดไม่เกินค่าภาระการขนส่ง ทั้งนี้ เว้นแต่มีการระบุจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งซึ่งบุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องอาจได้รับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่แจ้งไว้ (ร่างมาตรา ๒๙ ร่างมาตรา ๓๐ และร่างมาตรา ๓๒)

(๘) กำหนดหลักเกณฑ์และความสัมพันธ์ในการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งแต่ละทอดจะต้องรับผิดเพื่อการขนส่งตลอดเส้นทาง โดยผู้ขนส่งทอดที่สองและทอดถัดไปถือว่าเป็นคู่สัญญาในสัญญารับขน และอยู่ภายใต้ข้อตกลงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หากยอมรับมอบของและใบตราส่งนั้น และการกำหนดให้ผู้ขนส่งที่ได้รับมอบของจาก

ผู้ขนส่งคนก่อนตนมีหน้าที่ออกใบรับรองโดยระบุวันที่และลงลายมือชื่อตน ระบุชื่อพร้อมที่อยู่ของตนลงในใบตราส่งคู่ฉบับที่สอง รวมทั้งบันทึกข้อสงวนลงในใบตราส่งคู่ฉบับที่สองและในใบรับรองด้วย (หากมี) (ร่างมาตรา ๓๕ และร่างมาตรา ๓๖)

(๙) กำหนดหลักเกณฑ์และสิทธิในการดำเนินคดีในกรณีที่มีการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด โดยกำหนดให้ฟ้องร้องผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ได้เฉพาะกับผู้ขนส่งรายแรก ผู้ขนส่งรายสุดท้าย หรือผู้ขนส่งที่ทำการรับขนในทอดที่เกิดเหตุดังกล่าวเท่านั้น โดยอาจฟ้องเป็นคดีเดียวกันได้ เว้นแต่ในกรณีฟ้องแย้งหรือหักกลบลบหนี้ซึ่งเป็นประเด็นในคดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องภายใต้สัญญาฯ รับขนเดียวกัน (ร่างมาตรา ๓๗)

(๑๐) กำหนดหลักเกณฑ์ในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชกช้า และกำหนดให้โจทก์สามารถเลือกฟ้องคดีต่อศาลตามที่กำหนดไว้ หรืออาจใช้วิธีการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ (ร่างมาตรา ๔๓ ร่างมาตรา ๔๔ และร่างมาตรา ๔๕)

(๑๑) กำหนดระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากข้อพิพาทที่เกิดจากการรับขนของ โดยกำหนดให้มีอายุความหนึ่งปี แต่ในกรณีที่เกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่งให้มีอายุความสามปี ทั้งนี้ ให้อายุความในแต่ละกรณีเริ่มนับตั้งแต่วันที่กำหนด (ร่างมาตรา ๔๖ และร่างมาตรา ๔๗)

๑.๒ ข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในการเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้มีข้อสังเกตและความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

๑.๒.๑ คณะกรรมการกั่นกรองเรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี (คณะที่ ๖) (ฝ่ายคมนาคม พลังงาน และเทคโนโลยีสารสนเทศ) มีความเห็นว่า โดยที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้นำแนวทางการปฏิบัติมาจาก EU ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่มีระบบกฎหมายใกล้เคียงกัน ในขณะที่กลุ่มประเทศเพื่อนบ้านของไทยยังมีระบบกฎหมายที่แตกต่างกันอยู่มาก ดังนั้น จึงควรต้องให้ความสำคัญกับประเด็นดังกล่าว และนำมาใช้ประกอบการพิจารณาดำเนินการอย่างรอบคอบ โดยอาจต้องกำหนดความชัดเจนในแนวทางการดำเนินการตามหลักของร่างกฎหมายฉบับนี้ว่าสามารถนำไปปฏิบัติได้จริงภายใต้เงื่อนไขข้อแตกต่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

๑.๒.๒ สำนักงานศาลยุติธรรม เห็นชอบกับหลักการตามร่างพระราชบัญญัติ และมีข้อสังเกตเพิ่มเติมดังนี้

(๑) บทบัญญัติตามร่างมาตรา ๔๔ วรรคหนึ่ง ที่บัญญัติให้โจทก์มีสิทธิเลือกศาลที่จะฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนได้ ตามหลักการในมาตรา ๓๓ แห่งอนุสัญญา CMR ขัดกับหลักกฎหมายไทย และไม่เหมาะสมในการกำหนดไว้เนื่องจากประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าว

(๒) ร่างมาตรา ๔๔ วรรคท้าย ที่บัญญัติให้โจทก์สามารถนำคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมาบังคับคดีได้ในประเทศไทยโดยไม่ต้องฟ้องคดีใหม่ หากได้ดำเนินการตามขั้นตอนของการบังคับคดีตามกฎหมายไทยและพิสูจน์ได้ว่าศาลต่างประเทศนั้นก็ยอมรับให้

มีการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลไทย นั้น ไม่สมควรบัญญัติไว้เนื่องจากประเทศไทย ไม่ได้เป็นภาคีตามอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยเขตอำนาจศาลและการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในคดีแพ่งและพาณิชย์ ๑๙๖๘ และปัจจุบันประเทศไทยก็ไม่ได้เป็นภาคี หรือคู่สัญญาในสนธิสัญญาหรือความตกลงใดที่จะต้องมีพันธกรณีในการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในลักษณะต่างตอบแทน

(๓) ร่างมาตรา ๔๕ ที่บัญญัติให้อนุญาตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้แก่อุปัทพอันเกิดจากสัญญารับขน นั้น ขัดกับหลักกฎหมายตามพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. ๒๕๔๕ และหลักกฎหมายอนุญาโตตุลาการของประเทศอื่นด้วย นอกจากนี้ยังไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ที่ต้องการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เนื่องจากการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการมีข้อจำกัดไม่เป็นไปตามหลักการดังกล่าว

๑.๒.๓ สำนักงานอัยการสูงสุด เห็นชอบในหลักการของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว และมีข้อสังเกตเพิ่มเติมดังนี้

(๑) ในร่างมาตรา ๕ วรรคหนึ่ง ควรเพิ่มเติมความว่า “ทั้งนี้ การขนส่งของดังกล่าวต้องเป็นการขนส่งเข้า ออก หรือผ่านราชอาณาจักร” เพื่อให้เกิดความชัดเจนในแง่ของการบังคับใช้กฎหมาย เช่นเดียวกับมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔

(๒) ในร่างมาตรา ๑๔ ควรกำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งเพื่อ “ค่าใช้จ่ายทั้งหมด (all expenses)” เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๗ แห่งอนุสัญญา CMR และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในร่างมาตรา ๑๔ วรรคท้ายด้วย

(๓) ในร่างมาตรา ๑๕ วรรคสอง ควรเพิ่มเติมความว่า “เว้นแต่ผู้ส่งจะได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้งไว้ในใบตราส่งที่จะผูกพันตามข้อสงวนนั้น” ในตอนท้าย เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามมาตรา ๘ แห่งอนุสัญญา CMR

(๔) ในส่วนของความรับผิดชอบผู้ส่งในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงตามร่างมาตรา ๒๐ วรรคสอง ควรรวมถึง “ความสูญหาย (loss)” ด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบผู้ส่งตามที่กำหนดในมาตรา ๒๒ วรรคสอง แห่งอนุสัญญา CMR

(๕) พฤติการณ์ที่ถือเป็นสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่กำหนดในร่างมาตรา ๒๓ วรรคสี่ (๖) ได้แก่ “การรับขนปศุสัตว์” นั้น ตามมาตรา ๑๗ วรรคสี่ (g) แห่งอนุสัญญา CMR ใช้คำว่า “livestock” ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ใช้คำว่า “สัตว์มีชีวิต” แต่ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ใช้คำว่า “ปศุสัตว์” จึงอาจทำให้เกิดปัญหาการตีความ และการใช้คำว่า “สัตว์มีชีวิต” น่าจะตรงตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายมากกว่า

(๖) การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่างมาตรา ๒๙ วรรคสาม ซึ่งกำหนดให้ใช้หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นเกณฑ์ในการคำนวณค่าเสียหาย นั้น ควรเพิ่มเติมข้อความเกี่ยวกับการคิดคำนวณจำนวนค่าเสียหายดังเช่นที่กำหนดในมาตรา ๒๓ วรรคเจ็ด แห่งอนุสัญญา CMR เพื่อให้เกิดความชัดเจน และสามารถคำนวณอัตราค่าเสียหายดังกล่าว

เป็นเงินไทยได้ หรืออาจกำหนดค่าเสียหายเป็นเงินบาทดังเช่นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔

(๗) ในร่างมาตรา ๔๔ วรรคสาม ควรแก้ไขความว่า “หากศาลตามวรรคสองเป็นศาลต่างประเทศ” เป็นความว่า “หากศาลตามวรรคแรกเป็นศาลต่างประเทศ”

(๘) เมื่อพิจารณาร่างมาตรา ๔๕ ซึ่งกำหนดให้คู่กรณีสามารถเสนอข้อพิพาทอันเกิดจากสัญญารับขนให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดได้ ผู้กำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนจึงรวมถึงอนุญาตตุลาการด้วย เมื่อผู้ขนส่งคนใดได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนตามที่อนุญาตตุลาการกำหนดจึงชอบที่จะไล่เบี้ยจากผู้ขนส่งคนอื่น ๆ ด้วย ดังนั้น ควรแก้ไขข้อความในร่างมาตรา ๔๐ วรรคแรก เป็น “เมื่อผู้ขนส่งคนใดได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนตามที่ศาลมีคำพิพากษาหรืออนุญาตตุลาการกำหนด...”

(๙) ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ให้การคุ้มครองโดยไม่คำนึงว่าต่างประเทศจะให้การคุ้มครองเช่นเดียวกับประเทศไทยหรือไม่ จึงมีลักษณะเป็นการคุ้มครองฝ่ายเดียวที่อาจทำให้ประเทศไทยอาจตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ อันเป็นหลักการที่แตกต่างจากหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญา CMR ที่ให้การคุ้มครองเฉพาะประเทศภาคีแห่งอนุสัญญาเท่านั้น อันมีลักษณะเป็นการคุ้มครองโดยใช้หลักต่างตอบแทนเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม จึงอาจจะพิจารณากำหนดเงื่อนไขการให้ความคุ้มครองไว้เฉพาะแต่ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาที่ทำกับประเทศไทยเท่านั้น

๑.๒.๔ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงยุติธรรม เห็นชอบในหลักการของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวโดยไม่มีข้อสังเกตเพิ่มเติม

๑.๓ การขอปรับปรุงหลักการของร่างพระราชบัญญัติให้สอดคล้องกับความตกลง CBTA

กระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือที่ คค ๐๒๐๔/๑๔๐๐ ลงวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สรุปความได้ว่า เนื่องจากประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement (CBTA)) เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ และได้ให้สัตยาบันความตกลงดังกล่าวเมื่อวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๔๖ ซึ่งภายหลังการลงนามความตกลง ประเทศภาคีจะต้องจัดทำภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ เพื่อกำหนดรายละเอียดในทางปฏิบัติให้สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดน และผ่านแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งได้ลงนามในภาคผนวก ๑๐ เงื่อนไขการขนส่ง (Annex 10 : Conditions of Transport) ซึ่งออกตามความตกลงดังกล่าว เมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๕๔ กระทรวงคมนาคมจึงประสงค์ให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีสาระสำคัญที่สอดคล้องกับอนุสัญญา CMR และภาคผนวก ๑๐ ของความตกลง CBTA ดังนั้น เพื่ออนุรักษ์การตามภาคผนวก ๑๐ ของความตกลง CBTA กระทรวงคมนาคมจึงขอให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกานำภาคผนวกดังกล่าวมาประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ด้วย

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้พิจารณาประเด็นดังกล่าวแล้ว เห็นว่า หากประเทศไทยจำเป็นต้องมีกฎหมายฉบับนี้เพื่อเป็นกฎหมายอนุวัติการตามความตกลง CBTA ก็สมควรให้ผู้แทนกระทรวงคมนาคมปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวให้สอดคล้องกับหลักการตามภาคผนวก ๑๐ ของความตกลง CBTA ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อที่จะได้ใช้ในกลุ่มประเทศสมาชิกได้ และเสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) พิจารณา พร้อมทั้งเสนอประเด็นเรื่องการตรวจสอบความจำเป็นในการตรากฎหมายประกอบด้วย เพื่อรวมเสนอต่อคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไปในคราวเดียวกัน ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือที่ คค ๐๒๐๔/๕๕๑๓ ลงวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๑ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เพื่อเสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ที่ได้แก้ไขปรับปรุงเนื้อหาให้สอดคล้องกับทบัญญัติตามภาคผนวก ๑๐ ของความตกลง CBTA โดยมีการแก้ไขเพิ่มเติมสาระสำคัญดังนี้

(๑) กำหนดขอบเขตการใช้บังคับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยกำหนดไม่ให้ใช้บังคับกับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศเท่านั้น

(๒) แก้ไขรายละเอียดเกี่ยวกับการลงลายมือชื่อในใบตราส่ง และเพิ่มรายการที่ต้องแสดงในใบตราส่งบางรายการ

(๓) ปรับปรุงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง ดังนี้

(ก) ตัดบทบัญญัติที่ไม่สอดคล้องกับหลักการในภาคผนวก ๑๐ ของความตกลง CBTA เช่น อำนาจของผู้ขนส่งในการขายของที่ขนส่ง การกำหนดให้ข้อสงวนไม่ผูกพันผู้ส่ง สิทธิของผู้ส่งในการเรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบของ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดเอกสารสูญหายหรือใช้อย่างไม่ถูกต้อง การกำหนดให้ผู้ขนส่งไม่หลุดพ้นจากความรับผิดเพราะการกระทำของบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งได้เช่าหรือว่าจ้างรถมาใช้ การกำหนดอัตราดอกเบี้ยในการเรียกค่าสินไหมทดแทน และการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด เป็นต้น

(ข) เพิ่มบทบัญญัติบางประการ โดยนำหลักการมาจากภาคผนวก ๑๐ ของความตกลง CBTA เช่น เพิ่มเงื่อนไขการพิสูจน์เพื่อให้หลุดพ้นความรับผิดที่เกิดจากสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษ เพิ่มหน้าที่ของผู้ขนส่งในการแจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบเมื่อได้ของคืนมาภายหลัง ขยายขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทนและผู้ขนส่งช่วง รวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องต่อบุคคลดังกล่าว เพิ่มวิธีการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษ ถอนเงิน กำหนดบทยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง และให้สิทธิผู้ส่งและผู้รับตราส่งในการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง เป็นต้น

(๔) ปรับปรุงหลักเกณฑ์การฟ้องร้องคดี และขยายอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องโดยรวมถึงอายุความในมูลละเมิดด้วย

๒. สารสำคัญของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

๒.๑ หลักการของร่างพระราชบัญญัติ

ในการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้พิจารณาหลักการตามร่างที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ประกอบกับภาคผนวก ๑๐ ภายใต้กรอบความตกลง CBTA ซึ่งกำหนดพันธกรณีเกี่ยวกับการรับขนของระหว่างประเทศทางถนน ระหว่างประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยได้ปรับปรุงเนื้อหาของร่างพระราชบัญญัตินี้ให้เหมาะสมและสอดคล้องกับการปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศดังกล่าว

๒.๒ วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

แก้ไขวันใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ โดยกำหนดให้ร่างพระราชบัญญัตินี้ มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นเก้าสิบวันนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป เพื่อให้หน่วยงานมีระยะเวลาเตรียมการและซักซ้อมความเข้าใจกับผู้ประกอบการขนส่ง

๒.๓ การยกเลิกกฎหมายที่ขัดหรือแย้งกับร่างพระราชบัญญัตินี้

ตัดมาตราที่กำหนดให้ใช้บทบัญญัติตามพระราชบัญญัตินี้ แทนบรรดากฎหมาย กฎ หรือข้อบังคับอื่น ที่บัญญัติไว้แล้วหรือขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายเฉพาะที่ตราขึ้นภายหลังย่อมมีผลใช้บังคับแทนกฎหมาย กฎ หรือข้อบังคับอื่นในเรื่องดังกล่าวอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องกำหนดหลักการดังกล่าวไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓ เดิม)

๒.๔ การแก้ไขเพิ่มเติมบทนิยาม (ร่างมาตรา ๓)

เพิ่มเติมนิยามคำว่า “ผู้ขนส่งช่วง” “ของ” “ค่าระวาง” “ค่าธรรมเนียมการรับขน” “ใบตราส่ง” และ “รัฐมนตรี” เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสะดวกในการอ้างอิงความหมายในมาตราอื่น และแก้ไขนิยามคำว่า “ผู้ขนส่ง” “ผู้ส่ง” และ “ผู้รับตราส่ง” เพื่อให้เกิดความชัดเจนและสอดคล้องกับเนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติยิ่งขึ้น

๒.๕ ขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๔ และร่างมาตรา ๕)

แก้ไขขอบเขตในการใช้บังคับกฎหมายให้มีความชัดเจนและเหมาะสมยิ่งขึ้น โดยแยกกรณีที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ และกรณีที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ออกจากกัน เพื่อให้มีความชัดเจนและง่ายต่อการทำความเข้าใจ โดยกำหนดให้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับแก่ ๑) การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร ๒) การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร และ ๓) การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร นอกจากนี้ ได้กำหนดให้ถือว่าการรับขนของทางถนนที่มีการขนส่งทางอื่นรวมอยู่ด้วย

แต่ไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ เป็นการรับขนของทางถนนตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้น (ร่างมาตรา ๔ วรรคสอง)

๒.๖ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (หมวด ๑)

แก้ไขชื่อหมวด ๑ เดิม จาก “ใบตราส่ง” เป็น “สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ” เพื่อให้ครอบคลุมเนื้อหาของบทบัญญัติในหมวดดังกล่าว และกำหนดลักษณะของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะ รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ในการออกใบตราส่งและผลทางกฎหมายของใบตราส่ง สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๒.๖.๑ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๗)

กำหนดความหมายของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ให้มีความชัดเจน และสอดคล้องกับความหมายของสัญญาขนส่งระหว่างประเทศกรณีอื่นที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในแง่ของการบังคับใช้กฎหมายยิ่งขึ้น

๒.๖.๒ ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะ และความสมบูรณ์ของสัญญาในกรณีที่มีข้อกำหนดเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๘)

กำหนดให้ข้อกำหนดในสัญญาที่มีวัตถุประสงค์เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือกำหนดให้มีการทำประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่งเป็นโมฆะ เนื่องจากข้อกำหนดดังกล่าวมีลักษณะที่ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง และไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัตินี้ ที่ต้องการคุ้มครองและให้ความเป็นธรรมแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายในสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และตัดกรณีที่กำหนดให้ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญาหรือในใบตราส่งออก เนื่องจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะดังกล่าวอาจมีความเกี่ยวข้องหรือมีผลกระทบกับข้อกำหนดอื่นด้วย ดังนั้น หากข้อกำหนดดังกล่าวเป็นโมฆะย่อมมีผลทำให้ข้อกำหนดอื่นที่เกี่ยวข้องตกเป็นโมฆะด้วย ซึ่งสอดคล้องกับหลักกฎหมายในเรื่องผลของข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามมาตรา ๑๗๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

๒.๖.๓ การออกใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๙ ร่างมาตรา ๑๐ และร่างมาตรา ๑๑)

กำหนดหลักเกณฑ์ในการออกใบตราส่ง โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง เนื่องจากใบตราส่งมีความสำคัญและเป็นหลักฐานพิสูจน์ความรับผิดชอบระหว่างผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง จึงสมควรกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งในทุกกรณี แต่การไม่ออกใบตราส่งหรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๙) โดยกำหนดให้ใบตราส่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญาหรือการรับมอบของตามนิยามที่กำหนดในร่างมาตรา ๓ และการออกใบตราส่งให้จัดทำเป็นต้นฉบับซึ่งมีข้อความเช่นเดียวกันจำนวนสามฉบับ และต้องลงลายมือชื่อผู้ส่ง ผู้ขนส่ง หรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากบุคคลดังกล่าวไว้ในใบตราส่งด้วย (ร่างมาตรา ๑๐) นอกจากนี้ ได้กำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งแยกกันได้

ในกรณีที่มีการบรรทุกของไว้ในรถต่างคัน หรือเป็นของต่างชนิด หรือแบ่งของที่ขนส่งเป็นหลายส่วน (ร่างมาตรา ๑๑)

๒.๖.๔ รายการในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๒ และร่างมาตรา ๑๓)

กำหนดรายการที่ต้องแสดงไว้ในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๒) รายการที่อาจแสดงไว้ในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๓) และได้มีการแก้ไขลำดับรายการในใบตราส่งเล็กน้อย เพื่อให้มีความชัดเจนและเหมาะสมยิ่งขึ้น

๒.๗ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (หมวด ๒)

จัดลำดับบทบัญญัติในร่างหมวด ๒ ใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับขั้นตอนในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และกำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งดังนี้

๒.๗.๑ หน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๔)

กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องของรายการที่ปรากฏในใบตราส่งเมื่อได้รับมอบจากผู้ส่ง และบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่งในกรณีที่ความแตกต่างนั้นสามารถเห็นได้ประจักษ์ (ร่างมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง) แต่ในกรณีที่ไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนและเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบได้ไว้ด้วย (ร่างมาตรา ๑๔ วรรคสอง) หากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างหรือข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วน และให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่ออยู่ในสภาพสมบูรณ์ตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

๒.๗.๒ หน้าที่ในการถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งหรือผู้มีสิทธิจัดการของ และดำเนินการเท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่ผู้มีสิทธิจัดการของ (ร่างมาตรา ๑๕ และร่างมาตรา ๑๖)

กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง ทั้งในกรณีที่มีการรับขนของกลายเป็นพันวิสัยหรือดำเนินการต่อไปได้แต่ด้วยเงื่อนไขที่แตกต่างไปจากสัญญา (ร่างมาตรา ๑๕) และในกรณีที่มีพฤติการณ์ขัดขวางการส่งมอบหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ (ร่างมาตรา ๑๖) เพื่อที่จะได้ทราบว่าตนควรจะทำเนิการอย่างไร และเพิ่มเติมหน้าที่ของผู้ขนส่งในการดำเนินการเท่าที่จำเป็นและเห็นว่าจะเกิดประโยชน์สูงสุดแก่บุคคลผู้มีสิทธิจัดการของ ในกรณีที่ไม่สามารถถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของไว้ด้วย เพื่อให้ครอบคลุมถึงพฤติการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในทางปฏิบัติ

๒.๗.๓ สิทธิในการได้รับค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการถามเอาคำสั่ง และการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้มีสิทธิจัดการของ (ร่างมาตรา ๑๗)

กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการถามเอาคำสั่งและการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของหรือผู้ส่ง เนื่องจากการดำเนินการเพื่อประโยชน์ของผู้มีสิทธิจัดการของหรือผู้ส่ง

๒.๘ หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง (หมวด ๓)

แก้ไขชื่อหมวดเพื่อให้ครอบคลุมเนื้อหาของบทบัญญัติในหมวดดังกล่าว และกำหนดหน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๒.๘.๑ ความรับผิดชอบของผู้ส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากรายละเอียดในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๘)

กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง เนื่องจากผู้ส่งมีหน้าที่ต้องให้ข้อมูลที่จำเป็นอย่างเพียงพอเพื่อให้ผู้ขนส่งสามารถปฏิบัติตามสัญญาได้อย่างลุล่วง และปรับปรุงการพิจารณาเพื่อลดพ้นความรับผิดชอบของผู้ส่งให้ชัดเจนว่า ต้องเป็นกรณีที่เกิดจากผู้ขนส่งจัดแจ้งไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอตามที่ผู้ส่งร้องขอ

๒.๘.๒ ความรับผิดชอบของผู้ส่งต่อผู้ขนส่งจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ (ร่างมาตรา ๑๙)

กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดแก่บุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง และค่าใช้จ่ายอื่นอันเนื่องมาจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ เนื่องจากผู้ขนส่งเป็นผู้มีหน้าที่ในการบรรจุหีบห่อจึงต้องรับผิดชอบในความบกพร่องอันเกิดจากเหตุดังกล่าว และกำหนดให้ผู้ส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความบกพร่องนั้นเป็นที่ประจักษ์และผู้ขนส่งทราบถึงความบกพร่องนั้นแล้วในขณะที่ยอมรับของเนื่องจากเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งยอมรับความเสี่ยงภัยดังกล่าวเอง รวมทั้งเพิ่มเติมข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ส่งสำหรับกรณีที่ผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อสงวนไว้ในกรณีที่ความบกพร่องไม่เห็นประจักษ์ด้วย เนื่องจากกรณีดังกล่าวถือว่าผู้ขนส่งปฏิบัติหน้าที่ของตนไม่ครบถ้วนและยอมรับความเสี่ยงภัยไว้เองเช่นกัน

๒.๘.๓ หน้าที่ในการจัดเอกสารให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากร และความรับผิดชอบในกรณีที่เอกสารหรือข้อมูลมีความบกพร่องหรือไม่เพียงพอ (ร่างมาตรา ๒๐)

กำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่ในการจัดเอกสารที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารหรือข้อมูลอื่นที่ผู้ขนส่งต้องการหรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งสามารถเข้าถึงข้อมูลเช่นว่านั้นได้ และต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในกรณีที่เอกสารและข้อมูลดังกล่าวมีความไม่ถูกต้อง ไม่เพียงพอ หรือไม่ครบถ้วน

๒.๘.๔ หน้าที่ของผู้ส่งในการแจ้งสภาพอันตรายแห่งของให้ผู้ขนส่งทราบและความรับผิดชอบในการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๑ และร่างมาตรา ๒๒)

กำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่ในการแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของอยู่แล้วในขณะที่ยอมรับของ และในกรณีที่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี (ร่างมาตรา ๒๑) และเพิ่มเติมสิทธิของผู้ขนส่งในการขนถ่าย ทำลาย หรือทำให้ของนั้นหมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้

หากปรากฏในภายหลังว่า ของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นอย่างแน่ชัด แม้ผู้ส่งจะได้แจ้งสภาพอันตรายแห่งของหรือผู้ขนส่งจะได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของในขณะที่รับมอบของแล้ว โดยผู้ขนส่งไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น และในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง นอกจากผู้ขนส่งจะมีสิทธิขนถ่ายทำลาย หรือทำให้ของนั้นหมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีแล้ว ผู้ขนส่งยังมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวจากผู้ส่งด้วย (ร่างมาตรา ๒๒)

๒.๘.๕ สิทธิในการเปลี่ยนแปลงการขนส่ง (ร่างมาตรา ๒๓ และร่างมาตรา ๒๔)

กำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยให้หยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนไปยังสถานที่รับมอบ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบ หรือส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีชื่อผู้รับตราส่งที่ระบุไว้ในใบตราส่งและกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่แจ้งให้ผู้ส่งทราบในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการตามคำสั่งของผู้ส่งเพื่อให้มีการทำความตกลงกันใหม่ เนื่องจากในบางกรณีผู้ขนส่งอาจไม่สามารถดำเนินการตามคำสั่งของผู้ส่งได้ โดยหากผู้ขนส่งได้ดำเนินการแล้ว ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าธรรมเนียมการรับขนตามส่วนที่ได้ดำเนินการขนส่งไปแล้ว รวมทั้งค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการตามคำสั่งดังกล่าวเพิ่มเติมจากร่างที่กระทรวงคมนาคมเสนอ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกับผู้ขนส่งและสอดคล้องกับหลักการตามมาตรา ๖๒๖ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ร่างมาตรา ๒๓) นอกจากนี้ได้แยกกรณีที่กำหนดให้สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลง และให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของนับแต่สิทธิของผู้ขนส่งสิ้นสุดลงเป็นอีกมาตราหนึ่ง เพื่อให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้น (ร่างมาตรา ๒๔)

๒.๘.๖ หน้าที่ในการโต้แย้งถึงการสูญหายหรือเสียหายในขณะที่รับมอบของ (ร่างมาตรา ๒๕)

กำหนดให้ผู้รับตราส่งมีหน้าที่โต้แย้งความสูญหายบางส่วนหรือเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นหนังสือ กล่าวคือต้องมีการโต้แย้งเป็นลายลักษณ์อักษร และกำหนดระยะเวลาในการโต้แย้งว่า ในกรณีที่ความสูญหายบางส่วนหรือเสียหายนั้นเห็นประจักษ์จะต้องมีการโต้แย้งในขณะที่รับมอบของ แต่ในกรณีที่ความสูญหายบางส่วนหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์จะต้องโต้แย้งภายในเจ็ดวันทำการนับแต่วันที่ได้รับมอบของ

๒.๙ ความรับผิดชอบและข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (หมวด ๔)

๒.๙.๑ ความรับผิดชอบในกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๒๖)

เนื่องจากหลักการของร่างมาตรา ๒๖ มุ่งหมายที่จะกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า จึงย้ายบทบัญญัติที่กำหนดห้ามผู้ขนส่งอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถเพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิดไปกำหนดไว้เป็นอีกมาตราหนึ่งแทน และกำหนดกรณีที่เป็นการส่งมอบชกช้า ซึ่งเป็นเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิด รวมทั้งแยกเป็นกรณีที่กำหนดระยะเวลาส่งมอบไว้และกรณีที่ไม่ได้กำหนดระยะเวลาส่งมอบไว้ โดยกำหนดไว้ในมาตราเดียวกัน เพื่อให้เกิดความชัดเจนและทราบได้ว่า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีส่งมอบชกช้าเกิดขึ้นตั้งแต่เมื่อใด

๒.๙.๒ ความรับผิดชอบในกรณีที่ถือว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงเนื่องจาก
ล่วงพ้นระยะเวลาส่งมอบของมานานแล้ว (ร่างมาตรา ๒๗)

เพิ่มเติมสิทธิของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในกรณีที่ล่วงพ้นกำหนดเวลา
ส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรส่งมอบของให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้ทราบว่าคุณส่ง
หรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกร้องในกรณีดังกล่าวอย่างไร (ร่างมาตรา ๒๗ วรรคหนึ่ง) และกำหนด
ข้อสันนิษฐานในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของช้ากว่าระยะเวลาที่กำหนดอย่างมาก โดยได้แยก
ออกเป็นกรณีที่มีกำหนดระยะเวลาส่งมอบของ และกรณีที่ไม่ได้กำหนดระยะเวลาส่งมอบไว้
โดยกรอบระยะเวลาตามร่างมาตรานี้เป็นกรณีที่ใช้บังคับกันไปในการขนส่งระหว่างประเทศ
ซึ่งเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาในแต่ละกรณีแล้วให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง และให้สิทธิแก่
ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในการเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง
แต่เนื่องจากในร่างที่กระทรวงคมนาคมเสนอได้กำหนดให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิ
เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนและเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนได้ จึงอาจก่อให้เกิดปัญหา
ทางปฏิบัติในกรณีที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างใช้สิทธิเรียกร้องพร้อมกัน คณะกรรมการกฤษฎีกา
(คณะพิเศษ) จึงเห็นควรกำหนดตัวบุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องในกรณีดังกล่าวให้ชัดเจน เพื่อแสดง
ให้เห็นว่าผู้มีสิทธิเรียกร้องตามร่างมาตรานี้ต้องเป็นผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเท่านั้น (ร่างมาตรา ๒๗
วรรคสอง) และกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งว่า หากได้ของมาภายหลังเวลาที่ถือว่าของนั้นสูญหาย
โดยสิ้นเชิงต้องแจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบ และกำหนดให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้
ผู้ขนส่งส่งมอบของให้ แต่ต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับไปแล้วแก่ผู้ขนส่ง และกำหนดให้การ
ใช้สิทธิดังกล่าวไม่ตัดสิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความสูญหายบางส่วน เสียหาย
หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้น (ร่างมาตรา ๒๗ วรรคสาม)

๒.๙.๓ การรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของผู้อื่น
(ร่างมาตรา ๒๘)

กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากการกระทำ
หรือละเว้นการกระทำของบุคคลอื่น อันได้แก่ลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง
เพื่อให้ผู้ขนส่งเพิ่มความระมัดระวังในการเลือกบุคคลที่จะดำเนินการรับขนของแทนตน
และเนื่องจากได้กำหนดนิยามคำว่า “ผู้ขนส่งช่วง” ไว้แล้ว จึงได้ตัดรายละเอียดเกี่ยวกับผู้ขนส่งช่วง
ออกและให้พิจารณาความหมายตามที่กำหนดไว้ในบทนิยามแทน

๒.๙.๔ ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๒๙ ร่างมาตรา ๓๐
และร่างมาตรา ๓๑)

กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่สามารพพิสูจน์ได้ว่า
ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากข้อยกเว้นตามที่กำหนด
และปรับปรุงข้อยกเว้นความรับผิดชอบในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง
โดยกำหนดมิให้ใช้บังคับกับกรณีที่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของบุคคลที่ผู้ขนส่ง
ต้องร่วมรับผิดชอบ อันได้แก่ลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วงด้วย (ร่างมาตรา ๓๐)
นอกจากนี้ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่สามารพพิสูจน์ได้ว่า ความสูญหาย เสียหาย
หรือส่งมอบชกซ้ำ เกิดจากสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่กำหนด อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก

ข้อยกเว้นความรับผิดบางกรณีมีการกำหนดภาระการพิสูจน์ของผู้ขนส่งเพิ่มเติมไว้ด้วย ซึ่งหากผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์ให้เข้าข้อยกเว้นเพิ่มเติมดังกล่าวได้ ผู้ขนส่งย่อมไม่หลุดพ้นจากความรับผิดในกรณีดังกล่าว ซึ่งทำให้เกิดความสับสน จึงได้ปรับปรุงรายละเอียดของสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษในแต่ละกรณีให้มีความเหมาะสมและชัดเจนยิ่งขึ้น (ร่างมาตรา ๓๑) และกำหนดให้ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดได้ (ร่างมาตรา ๒๙)

๒.๑๐ ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย (หมวด ๕)

แก้ไขชื่อหมวดและจัดลำดับบทบัญญัติในร่างหมวด ๕ ใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับขั้นตอนในการคิดค่าเสียหายและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งดังนี้

๒.๑๐.๑ การคำนวณค่าสินไหมทดแทน และการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (ร่างมาตรา ๓๒ และร่างมาตรา ๓๓)

เนื่องจากร่างที่กระทรวงคมนาคมเสนอได้กำหนดให้คำนวณค่าสินไหมทดแทนตามราคาตลาดซื้อขายล่วงหน้าหรือราคาท้องตลาดในขณะนั้น ซึ่งไม่มีความชัดเจนว่า จะให้คำนวณค่าสินไหมทดแทนตามราคาใด จึงปรับปรุงหลักการให้เป็นไปในแนวทางเดียวกับที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ เนื่องจากเป็นบทบัญญัติที่มีลักษณะเดียวกัน โดยกำหนดให้คำนวณค่าสินไหมทดแทนตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าก่อน หากไม่มีราคาดังกล่าวจึงให้คำนวณจากราคาตลาด และหากไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาดก็ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งรับมอบของ (ร่างมาตรา ๓๒) และกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท โดยกำหนดให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหาย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกับกฎหมายว่าด้วยการขนส่งกรณีอื่น (ร่างมาตรา ๓๓)

๒.๑๐.๒ ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๓๔ และร่างมาตรา ๓๕)

กำหนดแยกข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๓๔ วรรคหนึ่ง) และกรณีส่งมอบชกซ้ำ (ร่างมาตรา ๓๔ วรรคสอง) เป็นคนละกรณีกัน เพื่อให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น และแก้ไขข้อจำกัดความรับผิดในกรณีส่งมอบชกซ้ำ จากเดิมที่กำหนดว่า “ให้รับผิดไม่เกินค่าธรรมเนียมการขนส่ง” เป็น “ให้รับผิดไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน” เพื่อให้สอดคล้องกับบทนิยามคำว่า “ค่าธรรมเนียมการรับขน” (ร่างมาตรา ๓๔ วรรคสอง) นอกจากนี้ ได้กำหนดข้อยกเว้นกรณีที่มีให้นำข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับ โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามที่กำหนดไว้ในแต่ละกรณีเป็นการเฉพาะ และเนื่องจากร่างที่กระทรวงคมนาคมเสนอมิได้มีการกำหนดจำนวนค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการหรืองดเว้นกระทำการโดยเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) จึงได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในกรณีดังกล่าวตามความเสียหายที่แท้จริง (ร่างมาตรา ๓๕)

๒.๑๑ การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท (หมวด ๖)

แก้ไขชื่อหมวดเพื่อให้ครอบคลุมเนื้อหาของบทบัญญัติในหมวดดังกล่าว และกำหนดหลักเกณฑ์ในการใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๒.๑๑.๑ ขอบเขตการใช้บังคับของบทบัญญัติเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าเสียหาย (ร่างมาตรา ๓๖)

ตัดบทบัญญัติการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ส่งและผู้รับตราส่งในความเสียหายอันเป็นผลจากการสูญหายออก เนื่องจากการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวเป็นไปตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดไว้ จึงไม่จำเป็นต้องนำมากำหนดอีก (ร่างมาตรา ๓๒ เดิม) ขยายขอบเขตการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายตามความในหมวดนี้ โดยกำหนดให้ใช้บังคับรวมถึงกรณีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงด้วย (ร่างมาตรา ๓๖) และตัดบทบัญญัติที่กำหนดให้ลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งขึ้นเป็นข้อต่อสู้ เนื่องจากบุคคลดังกล่าวย่อมมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งได้อยู่แล้ว (ร่างมาตรา ๓๓ วรรคสอง เดิม)

๒.๑๑.๒ ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดี (ร่างมาตรา ๓๗ และร่างมาตรา ๓๘)

กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามร่างพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ หรือการให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง (ร่างมาตรา ๓๗) กำหนดให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน หากได้ยื่นฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจแล้ว และศาลนั้นเห็นสมควรหรือบุคคลภายนอกร้องขอ ให้ศาลสั่งโอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณากับคดีพิพาทระหว่างคู่สัญญาในศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ได้ เพื่อให้การพิจารณาคดีเป็นไปด้วยความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ (ร่างมาตรา ๓๘) และตัดกรณีที่ให้สิทธิโจทก์เลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีอันเกิดจากการรับขนตามกฎหมายของประเทศนั้น (ร่างมาตรา ๓๘ เดิม) ออก เนื่องจากการฟ้องคดีต่อศาลในต่างประเทศสามารถกระทำได้อยู่แล้ว ถ้าศาลดังกล่าวรับฟ้องและเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีจึงไม่จำเป็นต้องกำหนดกรณีดังกล่าวไว้

๒.๑๑.๓ การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ (ร่างมาตรา ๓๙)

กำหนดให้คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ระงับข้อพิพาทโดยใช้วิธีการอนุญาโตตุลาการได้ และแก้ไขหลักเกณฑ์ในการชี้ขาดข้อพิพาท โดยตัดกรณีที่กำหนดให้อนุญาโตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ในการชี้ขาดข้อพิพาทออก และกำหนดให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการแทน เนื่องจากหลักการดังกล่าวมีความขัดแย้งกับมาตรา ๓๘ แห่งพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. ๒๕๕๕ ที่บัญญัติให้คณะอนุญาโตตุลาการชี้ขาดข้อพิพาทไปตามกฎหมายที่คู่พิพาทกำหนดให้นำมาใช้บังคับกับข้อพิพาท เว้นแต่ในกรณีที่คู่พิพาทมิได้กำหนดถึงกฎหมายที่จะนำมาบังคับกับข้อพิพาทไว้ จึงให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดข้อพิพาทตามกฎหมายไทย จึงไม่สมควรบัญญัติเป็นการบังคับให้อนุญาโตตุลาการใช้บทบัญญัติแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้บังคับแก่ข้อพิพาทดังกล่าว ตามข้อสังเกตของสำนักงานศาลยุติธรรม

๒.๑๑.๔ อายุความ (ร่างมาตรา ๔๐ และร่างมาตรา ๔๑)

กำหนดระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนให้มีอายุความหนึ่งปีโดยระยะเวลาในการเริ่มนับอายุความจะแตกต่างกันตามแต่ละกรณี โดยกำหนดเวลาการเริ่มนับอายุความในกรณีดังกล่าวให้เริ่มนับแต่วันครบกำหนดส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดเวลาส่งมอบของ ให้นับตั้งแต่วันที่ครบหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ (ร่างมาตรา ๔๐) และแยกกรณีที่สิทธิเรียกร้องนั้นเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงให้ขยายอายุความออกไปเป็นสามปีไปกำหนดไว้เป็นร่างอีกมาตราหนึ่ง เพื่อให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้น และกำหนดเพิ่มเติมให้ชัดเจนว่า ระยะเวลาในการเริ่มนับอายุความในกรณีดังกล่าวให้เป็นไปตามแต่ละกรณีตามที่กำหนดไว้ข้างต้น (ร่างมาตรา ๔๑)

๒.๑๒ บทเฉพาะกาล (ร่างมาตรา ๔๒)

กำหนดมิให้นำร่างพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้ก่อนวันที่ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ เนื่องจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะเกิดขึ้นเมื่อมีการรับมอบของ

สำหรับข้อสังเกตตามร่างเดิมของคณะกรรมการกฤษฎีกา และสำนักงานศาลยุติธรรม ในประเด็นเรื่องความชัดเจนและความเหมาะสมของเนื้อหาในร่างพระราชบัญญัตินี้ ที่อาจไม่เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยที่ไม่ได้เป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญาหรือความตกลงในลักษณะนี้ นั้น เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) (CBTA) ซึ่งได้กำหนดพันธกรณีและรายละเอียดเกี่ยวกับการรับขนของระหว่างประเทศทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง อันได้แก่ ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามแล้ว จึงไม่จำเป็นต้องพิจารณาประเด็นตามข้อสังเกตดังกล่าว

๓. ข้อสังเกตของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ)

๓.๑ การขออนุมัติหลักการต่อคณะรัฐมนตรี

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ฉบับเดิมที่คณะรัฐมนตรีลงมติอนุมัติหลักการ เป็นการนำหลักการตามอนุสัญญา CMR มากำหนดไว้ แต่เนื่องจากกระทรวงคมนาคมได้เสนอร่างพระราชบัญญัติที่ได้ปรับปรุงใหม่ โดยใช้แนวทางของภาคผนวก ๑๐ เงื่อนไขการขนส่ง (Annex 10 : Conditions of Transport) ซึ่งออกตามความตกลง CBTA ซึ่งมีรายละเอียดบางประการที่แตกต่างไปจากร่างพระราชบัญญัติฉบับเดิมที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติหลักการ ดังนั้น จึงสมควรให้กระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานเจ้าของเรื่องเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับที่ได้ปรับปรุงใหม่ต่อคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติหลักการอีกครั้ง

๓.๒ การดำเนินการตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

เนื่องจากความตกลง CBTA และภาคผนวกซึ่งออกตามความตกลงดังกล่าว กระทรวงคมนาคมยังมิได้ดำเนินการเสนอต่อรัฐสภา เพื่อให้ความเห็นชอบตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) จึงมีข้อสังเกตว่า การดำเนินการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยเป็นหน้าที่ของหน่วยงานเจ้าของเรื่อง หากกระทรวงคมนาคมประสงค์ให้ร่างพระราชบัญญัติฉบับที่ได้ปรับปรุงใหม่ มีผลเป็นกฎหมายเพื่อรองรับความตกลงดังกล่าว กระทรวงคมนาคมก็สมควรดำเนินการขอความเห็นชอบจากรัฐสภาเพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนที่กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญเสียก่อน ทั้งนี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะพิเศษ) ได้มีมติให้กระทรวงคมนาคมไปดำเนินการตามข้อสังเกตดังกล่าว โดยเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีโดยเร็ว

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มกราคม ๒๕๕๓

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติ
การอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ.
สภาผู้แทนราษฎร
(พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ
ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.)



รายงาน

ของ

คณะกรรมการวิสามัญ
พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวก
ในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ.

สภาผู้แทนราษฎร

(พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของ
ทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.)

สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

ถ้อยแถลง

ที่ ๑๓๕๕ / ๒๕๕๕

(สำเนา)

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนอุทองใน กทม. ๑๐๓๐๐

๒๕ กันยายน ๒๕๕๕

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยรายงานของคณะกรรมการวิสามัญ จำนวน ๑ ชุด

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๕ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๕ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. (นายชวลิต วิชยสุทธิ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ) และให้คณะกรรมการคณะเดียวกันกับที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. เป็นผู้พิจารณา ซึ่งกรรมการคณะนี้ประกอบด้วย

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------|
| ๑. นายกษิต ภิรมย์ | ๒. นางสาวจรรุวรรณ เสงตรกุล |
| ๓. นายจุฬา สุขมานพ | ๔. นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ |
| ๕. นายชูกัน กุลวงษา | ๖. นางสาวธีรรัตน์ สำเร็จวานิชย์ |
| ๗. นายธีระ ไตรสรณกุล | ๘. นายเอียรชัย สุวรรณเพ็ญ |
| ๙. ร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์ | ๑๐. นายประกอบ รัตนพันธ์ |
| ๑๑. นางเปล่งมณี เร่งสมบูรณ์สุข | ๑๒. นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน |
| ๑๓. นายมานิต นพอมรบดี | ๑๔. นายรณเทพ อนุวัฒน์ |
| ๑๕. รองศาสตราจารย์รุธิร์ พนมยงค์ | ๑๖. นายวิทยา แก้วภราดัย |
| ๑๗. นายวิภูแถลง พัฒนภูมิไท | ๑๘. นายศรีเรศ โกฎคำลือ |
| ๑๙. นายศุภชัย ใจสมุทร | ๒๐. พลเอก สมชาย วิษณุวงศ์ |
| ๒๑. นายสมบัติ ศรีสุรินทร์ | ๒๒. นายสมบูรณ์ อุทัยเวียนกุล |
| ๒๓. นายสรวงค์ เทียนทอง | ๒๔. นายสาทิตย์ วงศ์หนองเตย |
| ๒๕. พันโท สินธพ แก้วพิจิตร | ๒๖. นางสาวสุนีย์ เหลืองวิจิตร |
| ๒๗. นายสุรเชษฐ์ มาศดิตถ์ | ๒๘. นายหนูแดง วรรณกางซ้าย |
| ๒๙. นายอนุรักษ์ ตั้งปณิธานนท์ | ๓๐. นางอนิก อัมระนันท์ |
| ๓๑. นายอิทธิเดช แก้วหลวง | |

(๔๑)

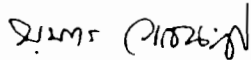
บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเสร็จแล้ว จึงกราบเรียน
มาเพื่อโปรดนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(ลงชื่อ) ชัชชาติ สิทธิพันธุ์

(นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)
ประธานคณะกรรมการวิสามัญ

สำเนาถูกต้อง



(นางบุษกร วรรณะภูติ)
ผู้อำนวยการสำนักกรรมการ ๑

วลัยพร /ร่าง

วลัยพร /พิมพ์



/ทาน

ตรวจทาน

ครั้งที่ ๑ นางวลัยพร เอียงอ่อง
นางสาวนันท์ณภัส บางต่าย
นางสาวจิรารัตน์ จันทรัตน์
นางสาวณัฐกานต์ เวชพันธ์

ครั้งที่ ๒ นางวิไลลักษณ์ มณีโรจน์
นายอรุณ ปลาย่องแผ้ว

นางสาวธนอิสินันท์ มหาวัดนางกุล

ครั้งที่ ๓ นางบุษกร วรรณะภูติ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สำนักกรรมการ ๑

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๗๖ - ๗

โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๖๘๕

รายงานของคณะกรรมการวิสามัญ

ตามที่ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๔ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๕ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ) และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. (นายชวลิต วิชยสุทธิ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ) และให้คณะกรรมการคณะเดียวกันกับที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. เป็นผู้พิจารณา กำหนดการแปรญัตติภายใน ๑๕ วัน โดยให้ถือเอาร่างพระราชบัญญัติของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา นั้น

บัดนี้ คณะกรรมการวิสามัญได้ดำเนินการแล้ว ปรากฏผลดังนี้

๑. คณะกรรมการวิสามัญได้มีมติเลือกตั้ง

(๑) นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์	เป็นประธานคณะกรรมการ
(๒) นายอิทธิเดช แก้วหลวง	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
(๓) นายกษิต ภิรมย์	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
(๔) นายมานิต นพอมรบดี	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
(๕) พันโท สินธพ แก้วพิจิตร	เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่
(๖) ร้อยตำรวจเอก นิตินูมิ นวรัตน์	เป็นกรรมการที่ปรึกษา
(๗) นายประกอบ รัตนพันธ์	เป็นกรรมการที่ปรึกษา
(๘) นายวิทยา แก้วภราดัย	เป็นกรรมการที่ปรึกษา
(๙) พลเอก สมชาย วิษณุวงศ์	เป็นกรรมการที่ปรึกษา
(๑๐) นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน	เป็นเลขานุการคณะกรรมการ
(๑๑) นางสาวธีรรัตน์ สำเร็จวาณิชย์	เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ
(๑๒) นางเปล่งมณี เร่งสมบูรณ์สุข	เป็นโฆษกคณะกรรมการ
(๑๓) นางอานิก อัมระนันท์	เป็นโฆษกคณะกรรมการ

๒. คณะกรรมการวิสามัญได้มีมติตั้งที่ปรึกษากรรมการวิสามัญ ดังนี้

(๑) นายโกศล เพ็ญพ่าย	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
(๒) นายประดาป พิบูลสงคราม	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
(๓) นายประพันธ์ พิสมรรมย์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
(๔) นายประสาร สินสวัสดิ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
(๕) นายพิชัย หาญตะล่อม	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
(๖) นายพัชรดิษฐ์ สินสวัสดิ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
(๗) นายยู เจียรยีนยงพงศ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
(๘) นายศิลาชัย จารุเกษมรัตน์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ

๓. คณะกรรมการวิสามัญได้มีมติแต่งตั้ง นางวัลย์พร เอียงอ่อง นิติกรชำนาญการ กลุ่มงานบริการ เอกสารอ้างอิง สำนักกรรมการ ๑ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการ ในคณะกรรมการ ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๕๑ ข้อ ๑๒๒

๔. ผู้ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มอบหมายให้มาชี้แจงแสดงความคิดเห็น คือ

๔.๑ กระทรวงการคลัง

กรมศุลกากร

- | | |
|------------------------------|------------------------------------|
| (๑) นางกฤติกา ปั้นประเสริฐ | ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านกฎหมายศุลกากร |
| (๒) นางสาวอัจฉรา เข้มทองใหญ่ | นิติกรชำนาญการ |

๔.๒ กระทรวงการต่างประเทศ

กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| (๑) นางรัตติกุล จันทร์สุริยา | รองอธิบดีกรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ |
| (๒) นางสาวณัฐนิภา บุรุษพัฒน์ | นักการทูตชำนาญการ |
| (๓) นายสิทธิกร ฉันทแดนสุวรรณ | นักการทูตชำนาญการ |

กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย

- | | |
|--------------------------|---------------------|
| นางสาวอดิگانต์ ดิลกวัฒนา | นักการทูตปฏิบัติการ |
|--------------------------|---------------------|

๔.๓ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

กรมปศุสัตว์

- | | |
|----------------------------|---------------------------|
| (๑) นายประภาส ภิญโญชีพ | นายสัตวแพทย์ชำนาญการพิเศษ |
| (๒) นายเสกสรร วิมลจิตรสอาด | สัตวแพทย์ชำนาญงาน |

๔.๔ กระทรวงคมนาคม

กรมการขนส่งทางบก

- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| (๑) นางสาวนงลักษณ์ วงศ์สุขศิริเดชา | หัวหน้ากลุ่มกิจการขนส่งระหว่างประเทศ |
| (๒) นางสาวพัชรวงศ์ ประพฤติธรรม | นักวิชาการขนส่งชำนาญการ |
| (๓) นายสรชา หิริณวัฒน์ | นักวิชาการขนส่งชำนาญการ |

๔.๕ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรมควบคุมมลพิษ

- | | |
|---------------------------|---|
| (๑) นายรังสรรค์ ปิ่นทอง | ผู้อำนวยการสำนักจัดการกากของเสีย
และสารอันตราย |
| (๒) นายมนรินทร์ ฤทธิ์เต็ม | นักวิชาการสิ่งแวดล้อมชำนาญการ |

๔.๖ กระทรวงมหาดไทย

- | | |
|------------------------|-----------------------------|
| (๑) นายสิงห์ สุขวัจน์ | ผู้อำนวยการกองการต่างประเทศ |
| (๒) นายสรมงคล มงคลเสวี | นักวิเทศสัมพันธ์ชำนาญการ |

๔.๗ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| (๑) นางสาวเจนจิรา บินซีร์ | นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการ |
| (๒) นายยอดฉัตร ตสาริกา | นักกฎหมายกฤษฎีกาชำนาญการ |

๔.๘ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

- | | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| (๑) นายไพโรจน์ โพธิวงศ์ | ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน |
| (๒) นางสาวชมพูนุช รัมย์วงศ์ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ |

๔.๙ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

- | | |
|---------------------------------|---|
| พันตำรวจเอก ขจรศักดิ์ เลิศประไพ | ผู้กำกับการฝ่ายอำนวยการ ๗
กองบังคับการอำนวยการ |
|---------------------------------|---|

กองคดีอาญา

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------------|
| (๑) พันตำรวจเอก สมชาย ว่องไวเมธี | ผู้กำกับการกลุ่มงานตรวจสอบสำนวน ๓ |
| (๒) พันตำรวจโท เฉลิมชาติ ถาวรศิริ | รองผู้กำกับการกลุ่มงานตรวจสอบสำนวน ๓ |

๔.๑๐ สำนักงานศาลยุติธรรม

- | | |
|-----------------------|----------------|
| นางสาวดวงใจ ดั่งสีทอง | นิติกรชำนาญการ |
|-----------------------|----------------|

๕. ผู้ซึ่งคณะกรรมการวิสามัญได้เชิญมาชี้แจงแสดงความคิดเห็น คือ

ตัวแทนผู้ประกอบการ

- | | |
|-------------------------------|---|
| (๑) นายธนินท์ชัย กิตติวิศิษฐ์ | ผู้ประสานงานโครงการสมาคมผู้ประกอบการ
ขนส่งสินค้าภาคอีสาน |
| (๒) นายนิพนธ์ กอกรรณิกา | ผู้จัดการฝ่ายวิชาการสมาคมขนส่งสินค้า
และโลจิสติกส์ไทย |
| (๓) นายยงยุทธ เกตุทัฬห | หัวหน้าสำนักงานสมาคมขนส่งทางบก
แห่งประเทศไทย |
| (๔) นายวิสาร ฉันทเศรษฐ์ | นายกสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย |

๖. ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่มีผู้เสนอคำแปรญัตติ

๗. ผลการพิจารณา

- | | |
|-----------------------|---------------|
| ชื่อร่างพระราชบัญญัติ | ไม่มีการแก้ไข |
| คำปรารภ | ไม่มีการแก้ไข |
| มาตรา ๑ | ไม่มีการแก้ไข |

มาตรา ๒	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๔	มีการแก้ไข
มาตรา ๕	มีการแก้ไข
มาตรา ๖	ไม่มีการแก้ไข
หมวด ๑ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๗	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๘	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๙	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๑๐	มีการแก้ไข
มาตรา ๑๑	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๑๒	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๑๓	ไม่มีการแก้ไข
หมวด ๒ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๑๔	มีการแก้ไข
มาตรา ๑๕	มีการแก้ไข
มาตรา ๑๖	มีการแก้ไข
มาตรา ๑๖/๑	คณะกรรมการอธิการเพิ่มขึ้นใหม่
มาตรา ๑๗	มีการแก้ไข

มาตรา ๑๗/๑	คณะกรรมการการเพิ่มขึ้นใหม่
หมวด ๓ หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบ ของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๑๘	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๑๙	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒๐	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒๑	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒๒	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒๓	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒๔	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒๕	ไม่มีการแก้ไข
หมวด ๔ ความรับผิดชอบและข้อยกเว้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒๖	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒๗	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒๘	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๒๙	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๐	มีการแก้ไข
มาตรา ๓๑	ไม่มีการแก้ไข

(๔๗)

หมวด ๕ การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัด ความรับผิดของผู้ขนส่ง	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๒	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๓	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๔	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๕	ไม่มีการแก้ไข
หมวด ๖ การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๖	มีการแก้ไข
มาตรา ๓๗	มีการแก้ไข
มาตรา ๓๘	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๓๙	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๔๐	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๔๑	ไม่มีการแก้ไข
บทเฉพาะกาล	ไม่มีการแก้ไข
มาตรา ๔๒	ไม่มีการแก้ไข

๘. ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติตามที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมของคณะกรรมการมาธิการมาพร้อมกับ
รายงานนี้ด้วยแล้ว



(นายพิเชษฐ์ เชื้อเมืองพาน)
เลขานุการคณะกรรมการวิสามัญ

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง สมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งให้เป็นผู้รับตราส่ง หรือเป็นผู้มีสิทธิในการรับของจากผู้ขนส่ง

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถยนต์ที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง

“ของ” หมายความว่า สิ่งหาปริมาณ สัตว์ รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งเป็นผู้จัดหา มาเพื่อใช้ในการขนส่ง

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงิน ในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ค่าระวาง” หมายความว่า บำเหน็จที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนของ

“ค่าธรรมเนียมการรับขน” หมายความว่า ค่าระวาง และบรรดาค่าธรรมเนียม ที่เกิดขึ้นจากการรับขนของ

“ใบตราส่ง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งเพื่อเป็นหลักฐาน แห่งสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศและเป็นหลักฐานในการรับมอบของ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถ จากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ นอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร แต่ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศด้วยรถ ไปรษณีย์กับพัสดุระหว่างประเทศ และให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศด้วยรถ ที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย เว้นแต่ กรณีที่คู่สัญญาระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศก็ให้บังคับเป็นไปตามนั้น

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

ในกรณีที่การรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะ เป็น ทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของ ทางถนนตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชักช้าที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอื่นตามมาตรา ๔ วรรคสองสาม หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นมิได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติ หน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ ให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยกรณีนั้น

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑

สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

มาตรา ๗ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนน จากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง

มาตรา ๘ ข้อกำหนดใดในสัญญา ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกำหนดให้มีการทำการประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

ความในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๙ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง

การที่ผู้ขนส่งมิได้ออกใบตราส่ง หรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๐ ใบตราส่งให้จัดทำเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับ โดยฉบับที่หนึ่งให้มอบแก่ผู้ส่ง ฉบับที่สองให้ติดไปกับของ และฉบับที่สามให้เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง

ผู้ส่งและผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งหรือผู้ขนส่ง ต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่ง

การลงลายมือชื่อตามวรรคสอง ให้หมายความรวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๑๑ กรณีที่มีการบรรทุกของไว้ในรถต่างคัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือแบ่งของที่ขนส่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งสำหรับรถแต่ละคันของแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่งได้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๒ ใบตราส่งต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง
- (๒) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง
- (๓) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการตามวรรคหนึ่งได้ ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งด้วย และเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องไว้ในใบตราส่งด้วย หากผู้ขนส่งไม่มีได้มีการบันทึกข้อสงวนไว้ ให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดี จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

มาตรา ๑๕ ก่อนที่ของจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของตามสัญญากลายเป็นพันวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ให้ผู้ขนส่งต้องแจ้งและถามเอาคำสั่งจากชุดศสผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้นตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๒๓ หรือมาตรา ๒๔ แล้วแต่กรณี

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถแจ้งและถามเอาคำสั่งจากชุดศสผู้มีสิทธิในการจัดการของตมวรรคหนึ่ง หรือได้ถามเอาคำสั่งแล้วแต่มิได้รับคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการดังกล่าว ภายในเวลาอันควร ให้ผู้ขนส่งดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ชุดศสผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้น

มาตรา ๑๖ เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งต้องแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง แต่หากชุดศสปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๑๕ วรรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในระหว่างที่ผู้ขนส่งยังมีได้รับคำสั่งจากผู้ส่งตามวรรคหนึ่ง ผู้รับตราส่งอาจเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตนได้ แม้ผู้รับตราส่งจะได้ปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของตมวรรคหนึ่ง มาก่อนแล้วก็ตาม

ถ้าหากเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของตมวรรคหนึ่งได้นั้นเกิดขึ้นภายหลังจากที่สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลงตามมาตรา ๒๔ (๑) ให้ผู้รับตราส่งผู้มีสิทธิของตนสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่บุคคลอื่น โดยหนังสือที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับแต่กรณีดังกล่าว และให้ถือว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นนั้นเป็นผู้รับตราส่ง ทั้งนี้ ให้นำความในวรรคหนึ่งและวรรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๖/๑ ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ หรือได้ถามเอาคำสั่งแล้วแต่มิได้รับคำสั่งจากบุคคลดังกล่าว และถ้าของที่รับขนนั้นเป็นของสดเสียได้ หากการหน่วงช้าไว้จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ของ หรือถ้าราคาของนั้นไม่คุ้มค่าธรรมเนียมการรับขน ผู้ขนส่งอาจนำของนั้นออกขายทอดตลาดได้

เมื่อเอาของออกขายทอดตลาดแล้ว ให้ผู้ขนส่งหักเงินไว้เป็นค่าธรรมเนียมการรับขน หากมีเงินคงเหลือ ให้ส่งมอบให้แก่ผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้นโดยเร็ว

ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวการดำเนินการตามวรรคหนึ่งให้ผู้มีสิทธิในการจัดการของทราบโดยมิชักช้า

(๕๔)

มาตรา ๑๗ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการแจ้งและถามเอาคำสั่งตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๕ หรือมาตรา ๑๖ และการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ ตำรวจจราจร ๑๕ หรือผู้สั่งตำรวจจราจร ๑๖ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๗/๑ ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงของไว้ก่อนได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าธรรมเนียมการรับขน หรือจนกว่าจะได้รับประกันตามสมควร

หมวด ๓

หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง

มาตรา ๑๘ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง ดังต่อไปนี้

(๑) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๒ วรรคหนึ่ง (๑) (๓) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) และ (๑๒)

(๒) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๓

(๓) รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นที่ผู้ส่งให้ไว้เพื่อการออกใบตราส่ง หรือเพื่อจัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง

ถ้าผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายละเอียดในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งร้องขอตามวรรคหนึ่งให้ถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำการดังกล่าวในนามของผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งจัดแจ้งรายละเอียดไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอตามที่ผู้ส่งร้องขอ

มาตรา ๑๙ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ เว้นแต่ความบกพร่องนั้นจะเห็นประจักษ์ หรือในกรณีที่ความบกพร่องนั้นไม่เห็นประจักษ์ แต่ผู้ขนส่งได้รู้ถึงความบกพร่องนั้นในขณะที่รับมอบของ และมีได้บันทึกข้อสงวนตามมาตรา ๑๔ ไว้

มาตรา ๒๐ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ซึ่งต้องดำเนินการก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสาร และข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง หรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งเข้าถึงข้อมูลนั้นได้

ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๑ ก่อนที่จะมอบของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแห่งของนั้นแล้วในขณะที่รับมอบของ

ถ้าผู้ส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการขนถ่ายของนั้น ลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี

มาตรา ๒๒ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แม้ผู้ส่งได้ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๑ และผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่า ของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายหรือเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง นอกจากผู้ขนส่งมีสิทธิดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ จากผู้ส่งด้วย

มาตรา ๒๓ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีที่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ ผู้ขนส่งต้องแจ้งผู้ส่งทราบโดยทันทีเพื่อทำความตกลงใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ให้ส่งของกลับคืน สถานที่รับมอบของ

เมื่อผู้ขนส่งได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองแล้ว ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับค่าธรรมเนียมการรับขนตามส่วนที่ได้ดำเนินการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเหตุหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ความในมาตรานี้ไม่ใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ส่งได้กำหนดไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่ง

มาตรา ๒๔ สิทธิของผู้ส่งในการจัดการของตามมาตรา ๒๓ ย่อมสิ้นสุดลง เมื่อ (๑) ของไปถึงสถานที่ระบุให้ส่งมอบ และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น หรือเรียกให้ผู้ขนส่งมอบใบตราส่งฉบับที่สองและได้รับมอบใบตราส่งนั้นแล้ว หรือ (๒) มีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง เมื่อสิทธิของผู้ส่งสิ้นสุดลงแล้ว ให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง

มาตรา ๒๕ เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของ หากเห็นประจักษ์ว่าของนั้น ได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหาย หรือสภาพแห่งของที่เสียหายในขณะที่รับมอบของ หากการสูญหายบางส่วนหรือเสียหายนั้น ไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายในเจ็ดวันทำการนับแต่วันที่ ได้รับมอบของ

ในกรณีที่ผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือตามวรรคหนึ่ง ให้สันนิษฐานว่า ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

หมวด ๔

ความรับผิดและช้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๖ ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ จนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น

การส่งมอบชกช้า คือ

(๑) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด

(๒) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร ในกรณีที่มีได้ กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

มาตรา ๒๗ ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควร ที่จะส่งมอบของ แล้วแต่กรณี ให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) รับของ

(๒) รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกช้า หรือ

(๓) ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกช้า

ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้ว ไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้น ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่ จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมีได้สูญหาย

ถ้าผู้ขนส่งได้ของนั้นมาภายหลังเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งประสงค์จะรับของนั้น ให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ให้บุคคลดังกล่าว แล้วแต่กรณี คืนค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนใน ความสูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือการส่งมอบชกช้า

หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ใช้สิทธิของตนตามวรรคสามภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ ได้รับแจ้งการได้ของนั้นมา ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของตามกฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ ที่ของนั้นอยู่

มาตรา ๒๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้น การปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง

มาตรา ๒๙ ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนเพื่อให้นอน หลุดพ้นจากความรับผิดมิได้

มาตรา ๓๐ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า นั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุดังต่อไปนี้

- (๑) เหตุสุดวิสัย
- (๒) สภาพแห่งของนั้นเอง
- (๓) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือ
- (๔) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือทศพรความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบตามมาตรา ๒๘

มาตรา ๓๑ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากสภาพ ความเสี่ยงภัยพิเศษ ในกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสม อันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย
- (๒) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจน หรือให้ครบถ้วน
- (๓) การใช้รถที่ไม่มีวีสดุลคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จัดแจ้งใบใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย
- (๔) การยกขน การบรรจุห่อ การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (๕) การขนส่งของที่ง่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหัก เป็นสนิม เปื้อนเปื้อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว หรือ
- (๖) การรับขนปศุสัตว์ โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำ รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว

หมวด ๕

การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

มาตรา ๓๒ ในกรณีของที่รับขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาตลาด ในขณะที่นั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขน และค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนเพิ่มด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วน ให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย

มาตรา ๓๓ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๔๐ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

มาตรา ๓๔ ในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบชั่งช้ำ ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน

มาตรา ๓๕ บทบัญญัติในมาตรา ๓๔ มิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง หรือตามส่วนที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่กรณี

(๒) เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษอันเนื่องมาจากของนั้นอาจสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอื่นซึ่งสามารถพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ ไม่เกินจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

(๓) เมื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง

หมวด ๖

การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

มาตรา ๓๖ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนน ระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องซึ่งต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย

มาตรา ๓๗ ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

โจทก์อาจฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมิมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิด โดยยื่นต่อศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทย เกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าว ตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (๑) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการรับขนของ
- (๒) ศาลในประเทศที่ของสูญหายหรือเกิดความเสียหายขึ้น
- (๓) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง
- (๔) ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา

มาตรา ๓๘ ในกรณีที่คู่สัญญาได้รับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ฟ้องคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องตามมูลสัญญาและมูลละเมิด หรือเฉพาะมูลละเมิด ต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว หากบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน ได้ฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ และศาลนั้นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีรวมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอ ไม่ว่าในเวลาใด ๆ ก่อนที่ศาลมีคำพิพากษา และถ้าศาลเห็นว่าคดีเหล่านั้นเกี่ยวเนื่องกันก็ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้โอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณากับคดีระหว่างคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ได้ แต่ศาลจะมีคำสั่งก่อนที่จะได้รับความยินยอมจากศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้มิได้

มาตรา ๓๙ คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

มาตรา ๔๐ บรรดาสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมิมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิด ให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปี การนับอายุความกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ให้เริ่มนับดังต่อไปนี้

(๑) กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(๒) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

การนับอายุความในกรณีอื่นนอกจากความในวรรคสอง ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา ๔๑ สิทธิเรียกร้องตามมาตรา ๔๐ อันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ให้มีกำหนดอายุความสามปีนับตั้งแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

(๖๐)

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๒ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับแก่สัญญารับขนของทางถนนระหว่าง
ประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

.....

.....

ร่างพระราชบัญญัติ
การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

(๒๑)



สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
เลขรับ..... 7915
วันที่..... ๕ พ.ย. ๒๕๕๕
เวลา..... 11.19 น.

ที่ สผ ๐๐๑๔/ ๑๖๔๗

สภาผู้แทนราษฎร
ถนนอุทองใน กทม. ๑๐๓๐๐

พฤศจิกายน ๒๕๕๕

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวข้างต้น พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล
และบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ด้วยในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๖ (สมัยสามัญทั่วไป)
วันพุธที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ที่ประชุมได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางถนน
ระหว่างประเทศ พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรีและสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เป็นผู้เสนอ

ฉะนั้น จึงส่งร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมาเพื่อนำเสนอต่อวุฒิสภาพิจารณาต่อไป
ตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๔๖

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

(นายเจริญ จรรย์โกมล)

รองประธานสภาผู้แทนราษฎร คนที่หนึ่ง ปฏิบัติหน้าที่แทน
ประธานสภาผู้แทนราษฎร

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
รับที่..... 735 / 5 / พย / ๕๕
วันที่..... ๕ / พ.ย. / ๒๕๕๕
เวลา..... 11.๕๖ น.
สำนักงานประชุม

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ
รับที่..... ๑๐ / ๒๕๕๕
วันที่..... ๕ / พ.ย. / ๒๕๕๕
เวลา..... ๑๒.๓๕ น.
สำนักงานประชุม

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๕๒๙

(๖๒)

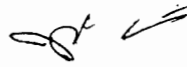
สารบบ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.
ซึ่งสภาผู้แทนราษฎรเห็นชอบแล้ว

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. (คณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ) และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. (นายชวลิต วิชยสุทธิ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ) ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๑ ครั้งที่ ๒๔ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๑ มีนาคม ๒๕๕๕ ที่ประชุมได้พิจารณาและลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับดังกล่าวและให้คณะกรรมการที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. เป็นผู้พิจารณา โดยถือร่างของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา เมื่อคณะกรรมการพิจารณาเสร็จแล้วจึงได้เสนอต่อสภาผู้แทนราษฎร

ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๔ ปีที่ ๒ ครั้งที่ ๒๖ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่ ๓๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ที่ประชุมได้พิจารณาในวาระที่สอง แล้วลงมติในวาระที่สามเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัตินี้ และให้เสนอต่อวุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไปตามรัฐธรรมนูญฯ

ร่างพระราชบัญญัตินี้สภาผู้แทนราษฎรส่งให้วุฒิสภาเมื่อวันที่ ๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๕



(นางพรรณนิภา เสริมศรี)

รองเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

(๖๓)

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง สมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)
(นายชวลิต วิชยสุทธิ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)

(๒๔)

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ.

.....
.....
.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล
ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๔๐ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้
โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
พ.ศ.”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้
“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนเพื่อค้ำระวาง
โดยทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง

“ผู้ขนส่งช่วง” หมายความว่า บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนของตามสัญญา
รับขนของทางถนนระหว่างประเทศ แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงลูกจ้าง
ตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง และบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งช่วงได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการรับขนของนั้นด้วย
ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดก็ตาม

“ผู้ส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งมอบหรือผู้ส่งมอบในสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งให้เป็นผู้รับตราส่ง หรือเป็นผู้มีสิทธิในการรับของจากผู้ขนส่ง

“รถ” หมายความว่า รถยนต์ รถยนต์ที่เชื่อมติดกัน รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง

“ของ” หมายความว่า สัตว์หรือทรัพย์สิน สัตว์ รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งเป็นผู้จัดหาเพื่อใช้ในการขนส่ง

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ค่าระวาง” หมายความว่า ค่าแห่งที่ต้องจ่ายเพื่อการรับขนของ

“ค่าธรรมเนียมการรับขน” หมายความว่า ค่าระวาง และบรรดาค่าธรรมเนียมที่เกิดขึ้นจากการรับขนของ

“ใบตราส่ง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญา รับขนของทางถนนระหว่างประเทศและเป็นหลักฐานในการรับมอบของ

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร และให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศด้วยรถที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย เว้นแต่กรณีที่คู่สัญญาระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศก็ให้บังคับเป็นไปตามนั้น

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ระหว่างประเทศ

ในกรณีที่มีการรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะผ่านทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอื่นตามมาตรา ๔ วรรคสาม หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นมิได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ ให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

(๖๖)

หมวด ๑

สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

มาตรา ๗ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนน จากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง

มาตรา ๘ ข้อกำหนดใดในสัญญา ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ หรือกำหนดให้มีการทำการประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ ความในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๙ การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง การที่ผู้ขนส่งมิได้ออกใบตราส่ง หรือใบตราส่งมีความบกพร่องหรือสูญหาย ย่อมไม่กระทบต่อความมีอยู่หรือความถูกต้องของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๐ ใบตราส่งให้จัดทำเป็นต้นฉบับจำนวนสามฉบับ โดยฉบับที่หนึ่งให้มอบแก่ผู้ส่ง ฉบับที่สองให้ติดไปกับของ และฉบับที่สามให้เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งและผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งหรือผู้ขนส่ง ต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่ง การลงลายมือชื่อตามวรรคสอง ให้หมายความรวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

มาตรา ๑๑ กรณีที่มีการบรรทุกของไว้ในรถต่างคัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือแบ่งของที่ขนส่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งสำหรับรถแต่ละคัน ของแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของที่ขนส่งได้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๑๒ ใบตราส่งต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้

- (๑) ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง
- (๒) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง
- (๓) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง
- (๔) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง

(๖๗)

- (๕) สถานที่และวันที่รับมอบของ
- (๖) สถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ
- (๗) รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของ วิธีการในการบรรจุหีบห่อ และรายละเอียดทั่วไปอันเป็นที่ยอมรับแห่งของ ในกรณีที่ของนั้นมีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้
- (๘) จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อ
- (๙) น้ำหนักรวม หรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น
- (๑๐) ค่าธรรมเนียมการรับขน
- (๑๑) มูลค่าแห่งของ เพื่อประโยชน์ทางด้านศุลกากร
- (๑๒) คำสั่งที่จำเป็นสำหรับพิธีการทางศุลกากรและพิธีการอื่น
- (๑๓) ข้อความที่กำหนดให้การรับขนของอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี

มาตรา ๑๓ ใบตราส่งอาจแสดงรายการดังต่อไปนี้ด้วยก็ได้

- (๑) ข้อความที่กำหนดไม่ให้มีการเปลี่ยนถ่ายรถ
 - (๒) ค่าธรรมเนียมที่ผู้ส่งตกลงชำระนอกจากค่าธรรมเนียมการรับขนตามมาตรา ๑๒ (๑๐)
 - (๓) จำนวนเงินที่ต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของ
 - (๔) การแสดงราคาของ และจำนวนเงินที่แสดงถึงส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบ
 - (๕) คำสั่งเกี่ยวกับการประกันภัยที่ผู้ส่งให้ไว้แก่ผู้ขนส่ง
 - (๖) กำหนดระยะเวลาดำเนินการขนส่งให้แล้วเสร็จ
 - (๗) รายการของเอกสารที่ได้มอบให้แก่ผู้ขนส่ง
- คู่สัญญาอาจแสดงรายการอื่นที่เห็นว่าเป็นประโยชน์ไว้ในใบตราส่งก็ได้

หมวด ๒

หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

มาตรา ๑๔ ในการรับมอบของจากผู้ส่ง ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่ง ปริมาณ จำนวนและน้ำหนัก สภาพภายนอกแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้น

ในกรณีที่ผู้ขนส่งพบว่าของที่รับมอบแตกต่างจากรายการที่ระบุไว้ ให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หากมิได้มีการบันทึกข้อแตกต่างไว้ ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการตามวรรคหนึ่งได้ ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนและเหตุที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องไว้ในใบตราส่งด้วย หากมิได้มีการบันทึกข้อสงวนไว้ ให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดี จำนวนหีบห่อ เครื่องหมายพิเศษ และหมายเลขของหีบห่อถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

มาตรา ๑๕ ก่อนที่ของจะไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากการรับขนของตามสัญญากลายเป็น
พ้นวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินการต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา
ให้ผู้ขนส่งแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้นตามมาตรา ๒๕ หรือมาตรา ๒๖ แล้วแต่กรณี

ถ้าผู้ขนส่งไม่สามารถแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ หรือได้ถามเอาคำสั่ง
แล้วแต่มิได้รับคำสั่งจากบุคคลดังกล่าวภายในเวลาอันควร ให้ผู้ขนส่งดำเนินการได้เท่าที่จำเป็นและเกิดประโยชน์
แก่ผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้น

มาตรา ๑๖ เมื่อของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ หากมีเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของ
ให้แก่ผู้รับตราส่งได้ หรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง ทั้งนี้
ให้นำความในมาตรา ๑๕ วรคสอง มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในระหว่างที่ผู้ขนส่งยังมีได้รับคำสั่งจากผู้ส่งตามวรรคหนึ่ง ผู้รับตราส่งอาจเรียกให้ผู้ขนส่ง
ส่งมอบของนั้นแก่ตนได้ แม้ผู้รับตราส่งจะปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของมาก่อนแล้วก็ตาม

หากเหตุที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้นั้นเกิดขึ้นภายหลังจากที่สิทธิในการจัดการของ
ของผู้ส่งสิ้นสุดลงตามมาตรา ๒๖ (๑) ผู้รับตราส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่บุคคลอื่น และให้ถือว่าผู้รับตราส่ง
เป็นผู้ส่งและบุคคลอื่นนั้นเป็นผู้รับตราส่ง ทั้งนี้ ให้นำความในวรรคหนึ่งและวรรคสองมาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๑๗ ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถแจ้งและถามเอาคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ
หรือได้ถามเอาคำสั่งแล้วแต่มิได้รับคำสั่งจากบุคคลดังกล่าว และถ้าของที่รับขนนั้นเป็นของสูญเสียได้ หากการหน่วง
ช้าไว้จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ของ หรือถ้าราคาของนั้นไม่คุ้มค่าธรรมเนียมการรับขน ผู้ขนส่งอาจนำของนั้น
ออกขายทอดตลาดได้

เมื่อเอาของออกขายทอดตลาดแล้ว ให้ผู้ขนส่งหักเงินไว้เป็นค่าธรรมเนียมการรับขน หากมีเงิน
คงเหลือ ให้ส่งมอบให้แก่ผู้มีสิทธิในการจัดการของนั้นโดยเร็ว

ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวการดำเนินการตามวรรคหนึ่งให้ผู้มีสิทธิในการจัดการของทราบโดยมิชักช้า

มาตรา ๑๘ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการแจ้งและถามเอาคำสั่ง
ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๕ หรือมาตรา ๑๖ และการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิในการจัดการของ

มาตรา ๑๙ ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงของไว้ก่อนได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าธรรมเนียมการรับขน
หรือจนกว่าจะได้รับประกันตามสมควร

หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง

มาตรา ๒๐ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง ดังต่อไปนี้

(๑) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๒ บรรคหนึ่ง (๑) (๓) (๕) (๖) (๗) (๘) (๙) และ (๑๒)

(๒) รายละเอียดตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๓

(๓) รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นที่ผู้ส่งให้ไว้เพื่อการออกใบตราส่ง หรือเพื่อจัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง

ถ้าผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายละเอียดในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งร้องขอตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำการดังกล่าวในนามของผู้ส่ง เว้นแต่ผู้ส่งจะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งจัดแจ้งรายละเอียดไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอตามที่ผู้ส่งร้องขอ

มาตรา ๒๑ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ ไม่ว่าจะความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นกับบุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น หรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ เว้นแต่ความบกพร่องนั้นจะเห็นประจักษ์ หรือในกรณีที่ความบกพร่องนั้นไม่เห็นประจักษ์แต่ผู้ขนส่งได้รู้ถึงความบกพร่องนั้นในขณะที่รับมอบของ และมีได้บันทึกข้อสงวนตามมาตรา ๑๔ ไว้

มาตรา ๒๒ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ซึ่งต้องดำเนินการก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารและข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง หรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งเข้าถึงข้อมูลนั้นได้

ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารและข้อมูลตามวรรคหนึ่ง เว้นแต่ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๓ ก่อนที่จะมอบของที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ เว้นแต่ผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแห่งของนั้นแล้วในขณะที่รับมอบของ

ถ้าผู้ส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี

มาตรา ๒๔ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แม้ผู้ส่งได้ปฏิบัติตามมาตรา ๒๓ และผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตราย หรือเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของนั้นลงจากรถ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวัง นอกจากผู้ขนส่งมีสิทธิ ดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้มีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากผู้ส่งด้วย

มาตรา ๒๕ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลง การขนส่ง โดยหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีที่การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่สามารถดำเนินการได้ ผู้ขนส่งต้องแจ้งผู้ส่งทราบ โดยทันทีเพื่อทำความตกลงใหม่ หากไม่สามารถตกลงกันได้ให้ส่งของกลับคืนสถานที่รับมอบของ

เมื่อผู้ขนส่งได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองแล้ว ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับค่าธรรมเนียม การรับขนตามส่วนที่ได้ดำเนินการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเหตุหยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนสถานที่ รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่ง

ความในมาตรานี้ไม่ใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ส่งได้กำหนดไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้มีสิทธิ ในการจัดการของนับแต่เวลาที่ได้มีการออกใบตราส่ง

มาตรา ๒๖ สิทธิของผู้ส่งในการจัดการของตามมาตรา ๒๕ ย่อมสิ้นสุดลง เมื่อ

(๑) ของไปถึงสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น หรือเรียกให้ผู้ขนส่งมอบใบตราส่งฉบับที่สองและได้รับมอบใบตราส่งนั้นแล้ว หรือ

(๒) มีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

เมื่อสิทธิของผู้ส่งสิ้นสุดลงแล้ว ให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้รับตราส่ง

มาตรา ๒๗ เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของ หากเห็นประจักษ์ว่าของนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือ เสียหาย ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหายหรือสภาพแห่งของที่เสียหายในขณะที่รับ มอบของ หากการสูญหายบางส่วนหรือเสียหายนั้นไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่ง ภายในเจ็ดวันทำการนับแต่วันที่ได้รับมอบของ

ในกรณีที่ผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือตามวรรคหนึ่ง ให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ ถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

หมวด ๔

ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๒๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี ในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ซึ่งได้เกิดขึ้นตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น

การส่งมอบชกช้า คือ

(๑) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาที่กำหนด

(๒) ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้ภายในเวลาอันควร ในกรณีที่มีได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

มาตรา ๒๙ ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของ แล้วแต่กรณี ให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) รับของ

(๒) รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกช้า หรือ

(๓) ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกช้า

ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้น ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมีได้สูญหาย

ถ้าผู้ขนส่งได้ของนั้นมาภายหลังเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งประสงค์จะรับของนั้น ให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ให้บุคคลดังกล่าว แล้วแต่กรณี คินค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ไม่เป็นการตัดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความสูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือการส่งมอบชกช้า

หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ใช้สิทธิของตนตามวรรคสามภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งการได้ของนั้นมา ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจัดการของตามกฎหมายที่บังคับใช้ ณ สถานที่ที่ของนั้นอยู่

มาตรา ๓๐ ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของลูกจ้างและตัวแทนของตน รวมทั้งผู้ขนส่งช่วง

มาตรา ๓๑ ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดมิได้

(๗๒)

มาตรา ๓๒ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำ หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุดังต่อไปนี้

- (๑) เหตุสุดวิสัย
- (๒) สภาพแห่งของนั่นเอง
- (๓) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือ
- (๔) การปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี เว้นแต่เป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบตาม มาตรา ๓๐

มาตรา ๓๓ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำ หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำนั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษ ในกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่บรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่องหรือไม่เหมาะสม อันทำให้ของนั้นเสื่อมสภาพหรือเสียหาย
- (๒) ผู้ส่งได้มอบของโดยไม่ทำเครื่องหมาย หรือไม่ระบุจำนวนหีบห่อให้ชัดเจนหรือให้ครบถ้วน
- (๓) การใช้รถที่ไม่มีวัสดุคลุมสินค้า ซึ่งได้ตกลงและได้จัดแจ้งในใบตราส่ง เว้นแต่ปรากฏว่าของนั้นมีปริมาณลดลงอย่างผิดปกติหรือของที่เป็นหีบห่อสูญหาย
- (๔) การยกขน การบรรจุหีบห่อ การจัดเรียง หรือการขนถ่ายของซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (๕) การขนส่งของที่ง่ายต่อความสูญหาย หรือเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการแตกหัก เป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่ว หรือการกระทำของแมลงหรือสัตว์อื่น ทั้งนี้ ถ้าการขนส่งนั้นได้ใช้รถที่มีอุปกรณ์พิเศษเพื่อควบคุมอุณหภูมิหรือความชื้นของอากาศ ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำในการใช้และบำรุงรักษาอุปกรณ์นั้น รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว หรือ
- (๖) การรับขนปศุสัตว์ โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่พึงกระทำ รวมทั้งตามคำสั่งพิเศษที่ตนได้รับมาครบถ้วนแล้ว

หมวด ๕

การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

มาตรา ๓๔ ในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำ ให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขน และค่าภาษีอากร
เต็มตามจำนวนเพิ่มด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วน ให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย

มาตรา ๓๕ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิ
พิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๔๒
โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

มาตรา ๓๖ ในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัด
ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินกิโลกรัมละแปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักทั้งหมดแห่งของ
ที่สูญหายหรือเสียหายนั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบชั่งช้ำ ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินค่าธรรมเนียมการรับขน

มาตรา ๓๗ บทบัญญัติในมาตรา ๓๖ มิให้นำมาใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของไว้ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติม
ตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง โดยได้แสดงราคาของไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเท่าราคาที่แสดงไว้
ในใบตราส่ง หรือตามส่วนที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่กรณี

(๒) เมื่อผู้ส่งแจ้งจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษอันเนื่องมาจากของนั้นอาจสูญหาย เสียหาย
หรือส่งมอบชั่งช้ำ ก่อนที่ผู้ขนส่งรับมอบของ พร้อมทั้งได้ชำระค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมตามจำนวนที่ตกลงกับผู้ขนส่ง
โดยได้แสดงจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษไว้ในใบตราส่งแล้ว ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอื่นซึ่งสามารถพิสูจน์
ได้ ทั้งนี้ ไม่เกินจำนวนเงินส่วนได้เสียพิเศษที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

(๓) เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง
หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ
หรือละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อผู้ส่ง
หรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง

หมวด ๖

การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท

มาตรา ๓๘ การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตาม
พระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้อง
นั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้
ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย

มาตรา ๓๙ ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

โจทก์อาจฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมิมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิด โดยยื่นต่อศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (๑) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการรับขนของ
- (๒) ศาลในประเทศที่ของสูญหายหรือเกิดความเสียหายขึ้น
- (๓) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง
- (๔) ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่คู่สัญญาได้รับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ฟ้องคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องตามมูลสัญญาและมูลละเมิด หรือเฉพาะมูลละเมิด ต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้แล้ว หากบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกันได้ฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ และศาลนั้นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีรวมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอไม่ว่าในเวลาใด ๆ ก่อนที่ศาลมีคำพิพากษา และถ้าศาลเห็นว่าคดีเหล่านั้นเกี่ยวเนื่องกันก็ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้โอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณากับคดีระหว่างคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ได้ แต่ศาลจะมีคำสั่งก่อนที่จะได้รับความยินยอมจากศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้มิได้

มาตรา ๔๑ คู่สัญญาอาจตกลงเป็นหนังสือให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

มาตรา ๔๒ บรรดาสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมิมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิด ให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปี

การนับอายุความกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ให้เริ่มนับดังต่อไปนี้

(๑) กรณีของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(๒) กรณีของสูญหายสิ้นเชิง ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่พ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

การนับอายุความในกรณีอื่นนอกจากความในวรรคสอง ให้เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

(๗๕)

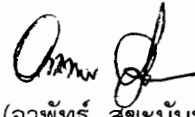
มาตรา ๔๓ สิทธิเรียกร้องตามมาตรา ๔๒ อันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ โดยมีขอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง ให้มีกำหนดอายุความสามปีนับตั้งแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือหากไม่มีกำหนดวันส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่เมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๔๔ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับแก่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ
ที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ถูกต้องตามมติของสภาผู้แทนราษฎร

ว่าที่ ร.ต.ต.



(อาพิชิต์ สุขะนันท์)

ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานพระราชบัญญัติและนิติ ๒

สำนักการประชุม

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎร และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตามมาตรา ๑๔๒ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง จึงสมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีเนื้อหาเป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ รวมทั้งการระงับข้อพิพาทอันเกิดขึ้นจากสัญญาดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

๒.๑ ขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ

กำหนดขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ โดยแยกกรณีที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ และกรณีที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔ และร่างมาตรา ๕)

๒.๒ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (หมวด ๑)

๒.๒.๑ กำหนดลักษณะของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๗)

๒.๒.๒ กำหนดให้ข้อกำหนดในสัญญาที่มีวัตถุประสงค์เป็นการปลดปล่อยหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือกำหนดให้มีการทำประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่งเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๘)

๒.๒.๓ กำหนดหลักเกณฑ์การออกใบตราส่งและรายการในใบตราส่ง ให้มีความเหมาะสมและชัดเจน (ร่างมาตรา ๙ ถึงร่างมาตรา ๑๓)

๒.๓ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (หมวด ๒)

๒.๓.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของรายการที่ปรากฏในใบตราส่งเมื่อได้รับมอบจากผู้ส่ง และบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่ง หรือหากผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง โดยหากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างหรือข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์ หรือให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้น อยู่ในสภาพดีตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๔)

๒.๓.๒ กำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งกรณีที่มีการรับขนของตามสัญญา กลายเป็นพันวิสัย หรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ให้ผู้ขนส่งถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของ (ร่างมาตรา ๑๕)

๒.๓.๓ กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง ในกรณีที่มีเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ โดยหากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น และให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการถามเอาคำสั่งและการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ (ร่างมาตรา ๑๖ และร่างมาตรา ๑๗)

๒.๔ หน้าที่ สิทธิ และความรับผิดชอบของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง (หมวด ๓)

๒.๔.๑ กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในกรณีที่มีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๘) หรือความเสียหายเกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ (ร่างมาตรา ๑๙)

๒.๔.๒ กำหนดให้ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารและข้อมูล que ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากร หรือพิธีการอื่น รวมทั้งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารหรือข้อมูลดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๐)

๒.๔.๓ กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการแจ้งสภาพอันตรายแห่งของ และข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ (ร่างมาตรา ๒๑) และให้อำนาจผู้ขนส่งในการจัดการของ ที่มีสภาพอันตรายได้ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหาย รวมทั้งมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๒)

๒.๔.๔ กำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยให้หยุดการขนส่ง ส่งของกลับคืนไปยังสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งที่ระบุไว้ในใบตราส่ง โดยหากเป็นกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงการขนส่งไม่อยู่ในวิสัยที่ผู้ขนส่งสามารถดำเนินการได้ ให้ผู้ขนส่งแจ้งผู้ส่งทราบ โดยทันทีเพื่อทำความเข้าใจ และให้ได้รับค่าธรรมเนียมการขนส่งตามส่วนที่ได้ดำเนินการ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงการขนส่งนั้น (ร่างมาตรา ๒๓)

๒.๔.๕ กำหนดเหตุที่ทำให้สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลง (ร่างมาตรา ๒๔)

๒.๕.๖ กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหายหรือสภาพแห่งของที่เสียหาย ในกรณีที่ยกข้อยกเว้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๒๕)

๒.๕ ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง (หมวด ๔)

๒.๕.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณีในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า และกรณีที่ยกข้อยกเว้นว่าเป็นการส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๒๖)

๒.๕.๒ กำหนดขั้นตอนที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งต้องดำเนินการเมื่อได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือเวลาอันควร รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง (ร่างมาตรา ๒๗)

๒.๕.๓ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง และห้ามผู้ขนส่งอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิด (ร่างมาตรา ๒๘ และร่างมาตรา ๒๙)

๒.๕.๔ กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากข้อยกเว้นหรือสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๓๐ และร่างมาตรา ๓๑)

๒.๖ การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง (หมวด ๕)

๒.๖.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า รวมทั้งหลักเกณฑ์การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๓๒) และกำหนดหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท (ร่างมาตรา ๓๓)

๒.๖.๒ กำหนดการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๓๔) และกรณีที่ยกข้อยกเว้นไม่นำเรื่องการจำกัดความรับผิดตามมาตรา ๓๔ มาใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓๕)

๒.๗ การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท (หมวด ๖)

๒.๗.๑ กำหนดให้การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าจะมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด (ร่างมาตรา ๓๖)

๒.๗.๒ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๗)

๒.๗.๓ กำหนดให้บุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน หากได้ยื่นฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจและศาลอื่นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีร่วมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอ ศาลย่อมมีอำนาจสั่งรวมพิจารณาคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจได้ (ร่างมาตรา ๓๘)

๒.๗.๔ กำหนดให้คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ (ร่างมาตรา ๓๙)

๒.๗.๕ กำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และการนับอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องในแต่ละกรณี (ร่างมาตรา ๔๐) และกำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง (ร่างมาตรา ๔๑)

๒.๘ บทเฉพาะกาล

กำหนดไม่ใช้บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้แก่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๔๒)

๓. ข้อมูลทางวิชาการประกอบการพิจารณา

ในการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ได้ศึกษาอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของระหว่างประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๓.๑ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางถนน ค.ศ. ๑๙๕๖ (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Roads, 1956) หรือ CMR

อนุสัญญา CMR ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ขนส่ง ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ โดยเน้นในเรื่องที่เกี่ยวกับเอกสารที่ใช้ในการรับขนและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เพื่อให้หลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวมีมาตรฐานเดียวกัน เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าว ทั้งในเรื่องการค้าสินค้า (trade in goods) และการค้าบริการ (trade in service) และกำหนดให้มีผลใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศโดยเฉพาะ สรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

(๑) กำหนดขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญา โดยให้ใช้บังคับกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศโดยรถเพื่อค่าตอบแทน (reward) และไม่ใช่บังคับแก่การรับขนไปรษณีย์ระหว่างประเทศ การรับขนศพ และการขนย้ายเครื่องเรือน และกำหนดให้การรับขนของที่มีการขนส่งอื่นโดยทางอื่นรวมอยู่ด้วย แต่ไม่มีการขนของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนภายใต้ต้นสัญญานี้

(๒) กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการออกใบตราส่ง รายการที่ต้องแสดง หรืออาจแสดงในใบตราส่ง และผลทางกฎหมายของใบตราส่ง

(๓) กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งในการได้รับค่าใช้จ่ายในการถามเอาคำสั่งและการดำเนินการตามคำสั่งของผู้มีสิทธิจัดการของ ขายของที่รับขนโดยไม่ต้องรอคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของในกรณีที่เป็นของนำเสียหายหรือเมื่อค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสูงเกินราคาแห่งของนั้น

และสามารถขนถ่าย ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ในกรณีที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการขนส่ง

(๔) กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสอบความถูกต้องของสภาพของและข้อความในใบตราส่งและการบันทึกข้อสงวนในใบตราส่ง ถ้ามหาศาลจากผู้ส่งในกรณีที่มีการดำเนินการกลายเป็นพันวิสัยหรือดำเนินการต่อไปได้แต่ด้วยเงื่อนไขที่ต่างจากสัญญาหรือมีพฤติการณ์ขัดขวางการส่งมอบ และใช้มาตรการที่เห็นว่าจะเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้มีสิทธิจัดการของในกรณีที่ไม่ได้รับคำสั่งภายในระยะเวลาอันสมควร

(๕) กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ และการไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมที่ต้องเรียกเก็บจากผู้รับตราส่ง รวมทั้งกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งช่วง รวมทั้งลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งช่วง

(๖) กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำเกิดจากเหตุหรือสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่กำหนด แต่ไม่อาจอ้างความบกพร่องของรถหรือการกระทำของผู้ให้เช่ารถเพื่อเป็นเหตุให้ตนหลุดพ้นความรับผิดชอบได้ และกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการพิสูจน์ข้อยกเว้นความรับผิดชอบ

(๗) กำหนดข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง สำหรับกรณีของความสูญหายหรือเสียหายให้รับผิดชอบไม่เกิน ๘.๓๓ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อน้ำหนักรวมหนึ่งกิโลกรัม และกรณีส่งมอบชกซ้ำให้รับผิดชอบไม่เกินค่าธรรมเนียมการขนส่ง (Carriage charges) และกำหนดให้ผู้สัญญาสามารถตกลงยกเว้นข้อจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวได้ โดยแสดงจำนวนราคาของที่แท้จริงไว้ในใบตราส่ง

(๘) กำหนดสิทธิของผู้ส่งในการจัดการของและเงื่อนไขในการใช้สิทธิดังกล่าว

(๙) กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการแนบเอกสารหรือข้อมูลที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น แจ้งสภาพอันตรายแห่งของในกรณีที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย

(๑๐) กำหนดความรับผิดชอบของผู้ส่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของรายละเอียดในใบตราส่งหรือเอกสารและข้อมูลที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่น ความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ และการไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของในกรณีที่มีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตราย

(๑๑) กำหนดสิทธิของผู้รับตราส่งในการจัดการของ และเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของหรือใบตราส่งฉบับที่สองให้แก่ตน

(๑๒) กำหนดหน้าที่ของผู้รับตราส่งในการตรวจสอบความเรียบร้อยแห่งของ

(๑๓) กำหนดให้ผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยได้ในอัตราร้อยละห้าต่อปีนับแต่วันที่มีการส่งหนังสือทวงถามหรือนับแต่วันฟ้องคดี แล้วแต่กรณี

(๑๔) กำหนดศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี ได้แก่ ศาลของประเทศภาคีตามที่คู่สัญญากำหนด ศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาหรือสำนักงานแห่งใหญ่หรือสำนักงานที่ได้มีการ

ทำสัญญา หรือศาลในสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของหรือสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ และกำหนดให้ค่าพิพากษามีผลบังคับกับประเทศภาคีอื่นด้วย

(๑๕) กำหนดให้อายุความในการฟ้องคดีมีกำหนดระยะเวลาหนึ่งปี แต่ในกรณีที่เกิดจากการกระทำโดยมิชอบให้อายุความมีกำหนดระยะเวลาสามปี แต่อายุความดังกล่าวไม่ใช่บังคับกับการฟ้องแย้งหรือการหักกลบลบหนี้ และกำหนดเงื่อนไขในการขยายอายุความ

(๑๖) กำหนดให้คู่สัญญาตกลงให้มีการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการได้ แต่ต้องใช้หลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติในอนุสัญญานี้

(๑๗) กำหนดหลักเกณฑ์ หน้าที่ ความรับผิดชอบ การดำเนินคดี และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เป็นารับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

(๑๘) กำหนดให้ข้อกำหนดที่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติของอนุสัญญาเป็นโมฆะ และไม่มีผลกระทบต่อข้อกำหนดอื่นในสัญญา

๓.๒ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement) หรือ CBTA

ความตกลงดังกล่าวมีสาระสำคัญในการกำหนดรายละเอียดและเงื่อนไขในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นความตกลงที่ทำขึ้นระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศในแถบอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โดยมีวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศภาคี ลดความยุ่งยาก และประสานความร่วมมือในด้านกฎหมาย กฎระเบียบ พิธีการและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยภาคผนวก ๑๐ ของความตกลงดังกล่าว ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้ส่ง และผู้รับตราส่งที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา CMR แต่ได้มีการปรับปรุงหลักเกณฑ์บางประการให้มีความเหมาะสมในการใช้บังคับกับกลุ่มประเทศในแถบอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงยิ่งขึ้น สรุปสาระสำคัญในส่วนที่แก้ไขแตกต่างจากอนุสัญญา CMR ได้ดังต่อไปนี้

(๑) ปรับปรุงขอบเขตการใช้บังคับ โดยตัดกรณีที่ยกเว้นไม่ทำให้บังคับกับการขนส่งศพและการย้ายเครื่องเรือนออก

(๒) กำหนดรูปแบบใบตราส่ง และกำหนดให้ประเทศภาคีใช้ใบตราส่งตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายภาคผนวก

(๓) ปรับปรุงสิทธิของผู้ขนส่ง โดยตัดสิทธิในการขายของที่รับขนในกรณีที่เป็นของเน่าเสียง่ายหรือค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสูงเกินส่วนเมื่อเทียบกับราคาของนั้นออก

(๔) เพิ่มเติมหน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสอบปริมาณ จำนวนและน้ำหนักแห่งของที่รับขน

(๕) ปรับปรุงความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยตัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ไม่ได้เรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมที่ต้องชำระเมื่อมีการส่งมอบของออก

(๖) กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างข้อยกเว้นความรับผิดชอบในกรณีที่มีสภาพ ความเสี่ยงภัยพิเศษอันเนื่องมาจากการใช้รถไม่มีที่คลุมได้ หากของที่ขนส่งได้ขาดจำนวนไป อย่างผิดปกติหรือเป็นกฏสูญหายแก่ของที่เป็นหีบห่อ

(๗) กำหนดให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของที่ได้ออกกลับคืนมาภายหลังได้ แล้วแต่กรณี แต่ต้องคืนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้รับมาแล้ว และตัด ระยะเวลาในการเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของที่ได้ออกกลับคืนมาออก

(๘) เพิ่มเติมบทรับรองสิทธิในการดำเนินคดีของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง และการ ชดใช้ค่าสินไหมของผู้ขนส่ง โดยกำหนดให้ผู้ส่งและผู้รับตราส่งต่างมีสิทธิในการฟ้องร้องผู้ขนส่ง พร้อมกันหรือแยกกันก็ได้ แต่ผู้ขนส่งมีหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีดังกล่าวเพียงครั้งเดียว

(๙) กำหนดให้ผู้ส่งและผู้รับตราส่ง ต่างมีสิทธิในการเรียกร้องเพื่อความเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้กช้า โดยผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เพียงครั้งเดียวในแต่ละความเสียหาย

(๑๐) ตัดสิทธิในการเรียกดอกเบี้ยในค่าสินไหมทดแทนของผู้มีสิทธิเรียกร้องออก

(๑๑) ตัดบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดออก

(๑๒) ขยายขอบเขตในการใช้สิทธิเรียกร้อง โดยกำหนดให้รวมถึงความรับผิดชอบ ในมูลละเมิดด้วย และตัดเงื่อนไขในการให้ขยายอายุความในการฟ้องร้องคดีออก

(๑๓) ปรับปรุงเขตอำนาจศาล โดยกำหนดให้อาจยื่นฟ้องคดีต่อศาลต่างประเทศ ที่เป็นสถานที่เริ่มต้นหรือสถานที่ปลายทางของการขนส่ง สถานที่ที่เกิดความสูญหายหรือเสียหาย สถานที่ที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา หรือสถานที่ที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีภูมิลำเนา

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

บันทึกวิเคราะห์สรุป

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

สภานิติบัญญัติสภาผู้แทนราษฎรกับคณะได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อสภาผู้แทนราษฎรและได้จัดทำบันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติตามมาตรา ๑๔๒ วรรคห้า ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ดังต่อไปนี้

๑. เหตุผลและความจำเป็นในการเสนอร่างพระราชบัญญัติ

โดยที่ประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ในขณะที่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากประเทศไทยได้ขยายความสัมพันธ์ทางการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศออกไปอย่างกว้างขวาง จึงสมควรให้มีกฎหมายกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีเนื้อหาเป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศรวมทั้งการระงับข้อพิพาทอันเกิดขึ้นจากสัญญาดังกล่าว สรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

๒.๑ ขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ

กำหนดขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติ โดยแยกกรณีที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ และกรณีที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔ และร่างมาตรา ๕)

๒.๒ สิทธิผู้รับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (หมวด ๑)

๒.๒.๑ กำหนดลักษณะของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๗)

๒.๒.๒ กำหนดให้ข้อกำหนดในสัญญาที่มีวัตถุประสงค์เป็นการปลดปล่อยหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือกำหนดให้มีการทำประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่งเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๘)

๒.๒.๓ กำหนดหลักเกณฑ์การออกใบตราส่งและรายการในใบตราส่งให้มีความเหมาะสมและชัดเจน (ร่างมาตรา ๙ ถึงร่างมาตรา ๑๓)

๒.๓ หน้าทีและสิทธิของผู้ขนส่ง (หมวด ๒)

๒.๓.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของรายการที่ปรากฏในใบตราส่งเมื่อได้รับมอบจากผู้ส่ง และบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่งหรือหากผู้ขนส่งไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่งได้ ผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง โดยหากผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อแตกต่างหรือข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าได้รับมอบของครบถ้วนและของนั้นอยู่ในสภาพสมบูรณ์ หรือให้สันนิษฐานว่าของและหีบห่อนั้นอยู่ในสภาพดีตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๔)

๒.๓.๒ กำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งกรณีที่มีการรับขนของตามสัญญากลายเป็นพันวิสัยหรือโดยพฤติการณ์การรับขนของยังสามารถดำเนินต่อไปได้ แต่ต้องดำเนินการแตกต่างไปจากสัญญา ให้ผู้ขนส่งถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการของ (ร่างมาตรา ๑๕)

๒.๓.๓ กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง ในกรณีที่มีเหตุทำให้ไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ โดยหากผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของให้ผู้ขนส่งเป็นผู้มีสิทธิจัดการของนั้น และให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายตามสมควรอันเกิดจากการถามเอาคำสั่งและการปฏิบัติตามคำสั่งจากผู้มีสิทธิจัดการของ (ร่างมาตรา ๑๖ และร่างมาตรา ๑๗)

๒.๔ หน้าที สิทธิ และความรับผิดของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง (หมวด ๓)

๒.๔.๑ กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง (ร่างมาตรา ๑๘) หรือความเสียหายเกิดขึ้นจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ (ร่างมาตรา ๑๙)

๒.๔.๒ กำหนดให้ผู้ส่งต้องแนบเอกสารที่จำเป็นไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารและข้อมูลที่ผู้ขนส่งต้องการให้แก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากร หรือพิธีการอื่น รวมทั้งต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของเอกสารหรือข้อมูลดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๐)

๒.๔.๓ กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการแจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ (ร่างมาตรา ๒๑) และให้อำนาจผู้ขนส่งในการจัดการของที่มีสภาพอันตรายได้ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหาย รวมทั้งมีสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายจากการดำเนินการดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๒)

๒.๔.๔ กำหนดให้ผู้ส่งมีสิทธิสั่งให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนแปลงการขนส่ง โดยให้หยุดการขนส่งของกลับคืนไปยังสถานที่รับมอบของ เปลี่ยนสถานที่ส่งมอบของ หรือส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งอื่นที่มีใช้ผู้รับตราส่งที่ระบุไว้ในใบตราส่ง โดยหากเป็นกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงการขนส่งไม่อยู่ในวิสัยที่ผู้ขนส่งสามารถดำเนินการได้ ให้ผู้ขนส่งแจ้งผู้ส่งทราบโดยทันทีเพื่อทำความตกลงใหม่ และให้ได้รับค่าธรรมเนียมการขนส่งตามส่วนที่ได้ดำเนินการและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงการขนส่งนั้น (ร่างมาตรา ๒๓)

๒.๔.๕ กำหนดเหตุที่ทำให้สิทธิในการจัดการของของผู้ส่งสิ้นสุดลง (ร่างมาตรา ๒๔)

๒.๔.๖ กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งถึงการสูญหายหรือสภาพแห่งของที่เสียหาย ในกรณีที่ของนั้นได้สูญหายบางส่วนหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๒๕)

๒.๕ ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง (หมวด ๔)

๒.๕.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณีในการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า และกรณีที่ดีถือว่าเป็นการส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๒๖)

๒.๕.๒ กำหนดชั้นตอนที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งต้องดำเนินการเมื่อได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือเวลาอันควร รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหาย โดยสิ้นเชิง (ร่างมาตรา ๒๗)

๒.๕.๓ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งช่วง และห้ามผู้ขนส่งอ้างเหตุสภาพบกพร่องของรถที่ใช้ในการรับขนเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิด (ร่างมาตรา ๒๘ และร่างมาตรา ๒๙)

๒.๕.๔ กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า นั้น เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากข้อยกเว้นหรือสภาพความเสี่ยงภัยพิเศษตามที่กำหนด (ร่างมาตรา ๓๐ และร่างมาตรา ๓๑)

๒.๖ การคิดค่าเสียหายและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง (หมวด ๕)

๒.๖.๑ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า รวมทั้งหลักเกณฑ์การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนสูญหายหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๓๒) และกำหนดหลักเกณฑ์การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท (ร่างมาตรา ๓๓)

๒.๖.๒ กำหนดการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๓๔) และกรณีที่ยกเว้นไม่นำเรื่องการจำกัดความรับผิดตามมาตรา ๓๔ มาใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๓๕)

๒.๗ การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท (หมวด ๖)

๒.๗.๑ กำหนดให้การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ รวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าจะมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด (ร่างมาตรา ๓๖)

๒.๗.๒ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๗)

๒.๗.๓ กำหนดให้บุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน หากได้ยื่นฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจและศาลอื่นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีร่วมกัน หรือบุคคลภายนอกร้องขอ ศาลย่อมมีอำนาจสั่งรวมพิจารณาคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจได้ (ร่างมาตรา ๓๘)

๒.๗.๔ กำหนดให้คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ (ร่างมาตรา ๓๙)

๒.๗.๕ กำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และการนับอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องในแต่ละกรณี (ร่างมาตรา ๔๐) และกำหนดอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วง (ร่างมาตรา ๔๑)

๒.๘ บทเฉพาะกาล

กำหนดไม่ใช้บังคับร่างพระราชบัญญัตินี้แก่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้แล้วก่อนวันที่ร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๔๒)

(นายชวลิต วิชยสุทธิ์ กับคณะ เป็นผู้เสนอ)