



วุฒิสภา



## เอกสารประกอบการพิจารณา

**ร่างพระราชบัญญัติ**

**การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....**

**(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)**

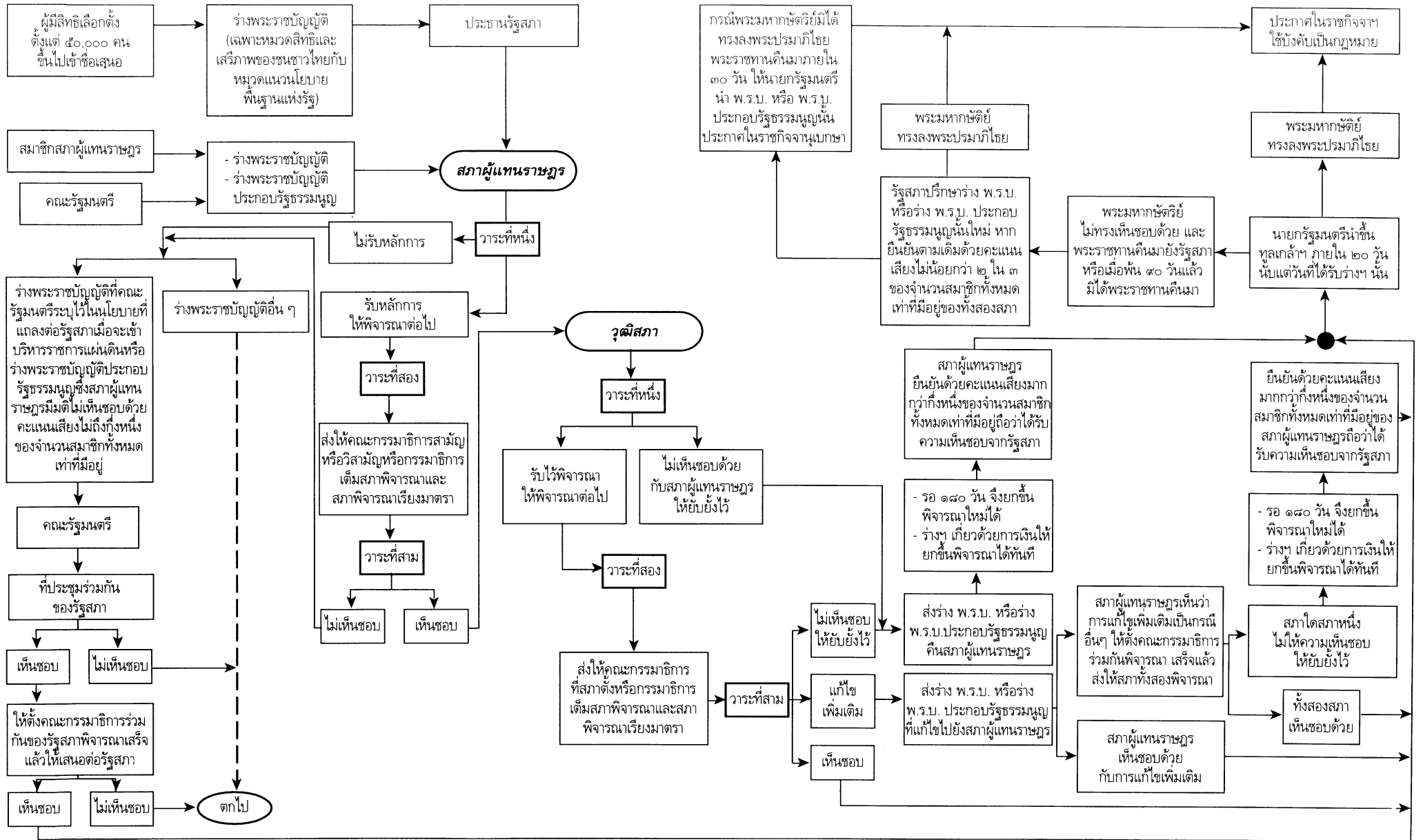
บรรจุระเบียบวาระการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๕ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ)

วันจันทร์ที่ ๒๗ กันยายน ๒๕๕๗

อ.พ. ๑๒/๒๕๕๗

[www.senate.go.th](http://www.senate.go.th)

# กระบวนการตราพระราชบัญญัติและพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐



หมายเหตุ เมื่อสภาผู้แทนราษฎรรับหลักการแล้ว ประธานวุฒิสภาอาจมอบหมายให้คณะกรรมการสามัญหรือวุฒิสภาอาจตั้งคณะกรรมการวิสามัญไม่เกิน ๑๑ คน พิจารณาศึกษา และเมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบในวาระที่สามแล้ว ให้คณะกรรมการฯ รายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นการด่วน เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภา (ข้อบังคับการประวัติสภา พ.ศ. ๒๕๕๔ ข้อ ๑๐๙)

## บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา

### ๑. ความเป็นมา

เนื่องจากปัจจุบันการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้เปลี่ยนแปลงไปเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การค้าระหว่างประเทศประกอบกับมีการแข่งขันอย่างสูง และโดยสภาพความเป็นจริงของการขนส่งระหว่างประเทศจำเป็นต้องใช้รูปแบบการขนส่งอย่างน้อยสองรูปแบบขึ้นไปเชื่อมต่อกัน ซึ่งไม่สามารถอาศัยรูปแบบการขนส่งใดเพียงรูปแบบเดียวที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อแหล่งกำเนิดของกับแหล่งความต้องการของผู้บริโภคเข้ากันได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีรูปแบบการขนส่งอื่นเพื่อขนส่งเข้ามาเชื่อมต่อกัน เช่น ทางบกเชื่อมต่อจากท่าเรือ เพื่อให้ของนั้นเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางของผู้รับ จากแนวความคิดดังกล่าวไม่ได้จำกัดเพียงแต่การเชื่อมเส้นทางเข้าด้วยกันเท่านั้น แต่ยังหมายถึงการเชื่อมการประสานงานด้านการจัดการขนส่ง การควบคุมของ ความรับผิดชอบ ตลอดจนการเชื่อมต่อระบบข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ทั้งนี้ เพื่อประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งและลดต้นทุนค่าใช้จ่าย

นอกจากแนวความคิดดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีปัจจัยที่สำคัญที่มีส่วนช่วยในการสนับสนุนการพัฒนาและนำเอาวิธีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ในการขนส่งของระหว่างประเทศให้เป็นจริงขึ้นมา กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่มีบทบาทสำคัญต่อการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศได้ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายด้านการขนส่ง โดยอนุญาตให้ผู้ขนส่งสามารถให้บริการขนส่งได้หลายรูปแบบ และคิดค่าบริการเพียงอัตราเดียวตลอดสาย จนกระทั่งวิธีการขนส่งดังกล่าวเป็นที่ยอมรับและนำมาใช้ในการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทั่วไป และตามร่างกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศอาเซียน (Draft of ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport)<sup>\*</sup> ซึ่งประเทศไทยเป็นแกนนำของกลุ่มประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในการจัดทำร่างกรอบความตกลงฯ และหากร่างกรอบความตกลงฯ มีผลบังคับใช้ระหว่างประเทศสมาชิก แต่ละประเทศสมาชิกจะต้องนำไปอนุวัติการเป็นกฎหมายภายใน และในส่วนประเทศไทยได้จัดทำกฎหมายภายในเตรียมไว้รองรับ คือ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....

<sup>\*</sup> ที่มา : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๔๖ และมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตรวจพิจารณาแล้ว และสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาลงมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียงข้างมาก รวมถึงได้ให้ความเห็นชอบกับข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ\* ที่แก้ไขเพิ่มเติมเหตุผล (ดังมีรายละเอียดปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณา หน้า ๖๔) ในการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) ในวันพุธที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๔๗ และส่งให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไป

## ๒. สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... แบ่งบทบัญญัติออกเป็น ๔ หมวด ๘๐ มาตรา มีสาระสำคัญดังนี้

### ๒.๑ หลักการและเหตุผล

#### (ก) หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

#### (ข) เหตุผล

โดยที่รูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้พัฒนาไปจากเดิมที่มีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือ หรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยาน จนสามารถขยายบริการเป็นลักษณะจากประตูถึงประตูโดยไม่คำนึงว่าในการปฏิบัติการขนส่งจะต้องเกี่ยวข้องกับรูปแบบหรือยานพาหนะประเภทใด ฉะนั้น จึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว และเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

### ๒.๒ บทนิยามศัพท์

ตามร่างพระราชบัญญัติมาตรา ๔ ได้ให้บทนิยามศัพท์ของคำว่า “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันสองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง โดยไม่รวมความถึงการดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องรูปแบบเดียว

---

\* สำหรับ “เหตุผล” ประกอบร่างพระราชบัญญัตินี้ในชั้นคณะกรรมการกฤษฎีกาได้มีการแก้ไข และในชั้นการพิจารณาของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรได้เห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ (รายละเอียดปรากฏในเอกสารประกอบหน้า ๖๔)

### ๒.๓ คำจำกัดความ

ตามร่างมาตรา ๗ ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” คือ สัญญาซึ่งผู้ตราส่ง ตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดำเนินการจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผู้ตราส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

### ๒.๔ ใบตราส่งต่อเนื่อง

ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้มี “ใบตราส่งต่อเนื่อง” เพื่อให้เป็นหลักฐานในการรับผิดชอบของผู้ตราส่ง หรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน รวมถึงรูปแบบและรายละเอียดของใบตราส่งต่อเนื่อง และกรณีใบตราส่งต่อเนื่องมีรายการไม่ครบตามที่กำหนด ยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่งต่อเนื่อง หากมีข้อความครบในลักษณะเป็นใบตราส่งต่อเนื่อง เนื่องจากใบตราส่งต่อเนื่องเป็นหลักฐานอีกอย่างหนึ่งของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ร่างมาตรา ๑๐ และร่างมาตรา ๑๑)

### ๒.๕ สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้สัญญา

(ก) ในส่วนของผู้ตราส่ง ต้องแจ้งลักษณะของแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้ถูกต้อง หากผู้ตราส่งแจ้งข้อความไม่ถูกต้องกับความเป็นจริง และหากเกิดความเสียหายใด ๆ ต่อของ หรือต่อผู้อื่น ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประกอบการ หรือบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหาย แม้ว่าผู้ตราส่งจะได้โอนใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม (ร่างมาตรา ๑๖) รวมถึงต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตราย (ร่างมาตรา ๑๗ และร่างมาตรา ๑๘)

#### (ข) ในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

- มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ตราส่งสำหรับความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากกรณีที่แจ้งข้อความเกี่ยวกับของไม่ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๑๖ วรรคสอง)

- มีสิทธิขนถ่ายของอันตรายออกจากพาหนะที่ขนส่ง รวมถึงทำลายตามความจำเป็นแห่งกรณี (ร่างมาตรา ๑๘ (๒) และร่างมาตรา ๑๙)

- ความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ (ร่างมาตรา ๒๐)

### ๒.๖ มาตรการในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- กำหนดให้ผู้ประกอบการต้องจดทะเบียนต่อนายทะเบียน (ร่างมาตรา ๔๒)  
- ผู้ประกอบการต้องส่งรายงานเกี่ยวกับการประกอบการต่อนายทะเบียน (ร่างมาตรา ๕๒)

- กำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจในการควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ รวมถึงมีอำนาจในการออกคำสั่งระงับการประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการชั่วคราว (ร่างมาตรา ๕๙)

**๒.๗ การระงับข้อพิพาทแบ่งออกเป็น ๒ วิธี คือ**

(ก) โดยศาลคู่สัญญาอาจตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่ง เป็นผู้พิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือละเมิด (ร่างมาตรา ๖๕)

(ข) โดยอนุญาโตตุลาการ กำหนดให้คู่สัญญาสามารถระงับข้อพิพาทของตน โดยอนุญาโตตุลาการ (ร่างมาตรา ๖๗)

**๒.๘ กรณีอายุความ**

ตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ยกเว้นหลักทั่วไปเรื่องอายุความ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่กำหนดให้คู่กรณีสามารถสละ หรือขยายอายุความ หรือตกลงยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายหนึ่งมีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการ (ร่างมาตรา ๓๘)

-----

## คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้รวบรวมข้อมูลด้านต่าง ๆ ในกระบวนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... ที่สภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ในคราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เมื่อวันที่ ๑๕ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งมีเนื้อหาประกอบด้วย ๒ ส่วน คือ

ส่วนที่ ๑ สรุปสาระสำคัญ ความเป็นมา ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร และผลการพิจารณาเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....

เอกสารประกอบการพิจารณาฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการของวงงานวุฒิสภา โดยมุ่งเน้นสาระประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้นเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาในโอกาสต่อไป

สำนักกฎหมาย  
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา  
กันยายน ๒๕๔๗

---

“เอกสารประกอบการพิจารณา”

จัดทำโดย

นายหน้ท ผาสุข ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย

นายสุชาติ พันทองคำ ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย ๒

นางสาวนภพร ชวรงค์กร นิตินกร ๕ นายรุ่งธรรม เปรมมางกูร นิตินกร ๓

นายโสภณ ชาตบุษย์จาร์ นิตินกร ๓ นางสาวสุวรรณา พรหมพิมพ์ วิทยากร ๓

นางสาววัลย์ภรณ์ พงษ์วิพันธุ์ เจ้าหน้าที่งานธุรการ ๖ นางสิริกัญย์ ส่องแสง เจ้าหน้าที่งานธุรการ ๕

นายพัลลภ วงศ์พานิช เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๑ นางกาญจนา ว่าบ้านเลน เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๑

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๙๖

ผลิตโดย

สำนักการพิมพ์

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร ๐ ๒๒๔๔ ๑๕๗๔

---

# สารบัญ

หน้า

บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา .....	- ๑ -
สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว .....	๑
<b>ส่วนที่ ๑</b> ความเป็นมา และประเด็นสำคัญจากการอภิปราย ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....	
- ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....	๒๙
- ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....	
๑. สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง .....	๔๕
๒. สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สอง .....	๔๗
- ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา .....	๔๗
- ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สาม .....	๖๔
<b>ส่วนที่ ๒</b> ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....	
- สรุปร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....	๖๕
- ความเป็นมาของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ .....	๖๘
- ลักษณะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ .....	๗๒
- การพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ .....	๗๘
- “หน่วยงานภาครัฐ” เดินเครื่องกำหนดยุทธศาสตร์การขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ .....	๙๓
- กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ .....	๙๗



- ข่าวกที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์การขนส่งหลากหลายรูปแบบเชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่โลก .....	๑๑๙
วางยุทธศาสตร์ขนส่งต้นไทยศูนย์กลางภูมิภาค .....	๑๒๑
ผลการประชุมความร่วมมือด้านการขนส่งอาเซียน.....	๑๒๓

**สาระสำคัญ**  
**ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....**  
**ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว**

**๑. หลักการและเหตุผล**

**๑.๑ หลักการ**

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**๑.๒ เหตุผล\***

โดยที่รูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้พัฒนาไปจากเดิมที่มีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือ หรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยาน จนสามารถขยายบริการเป็นลักษณะจากประตูถึงประตูโดยไม่คำนึงว่าในการปฏิบัติการขนส่งจะต้องเกี่ยวข้องกับรูปแบบหรือยานพาหนะประเภทใด ฉะนั้น จึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว และเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

**๒. ชื่อพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)**

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....”

**๓. คำปรารภ**

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

---

\* สำหรับ “เหตุผล” ประกอบร่างพระราชบัญญัตินี้ในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร สภาผู้แทนราษฎรได้เห็นชอบด้วยกับข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญฯ ที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมเหตุผล (รายละเอียดกรุณาดูหน้า ๖๔)

#### ๔. บทจำกัดสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙<sup>(๑)</sup> ประกอบกับมาตรา ๓๕<sup>(๒)</sup> มาตรา ๔๘<sup>(๓)</sup> และมาตรา ๕๐<sup>(๔)</sup> ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

#### ๕. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

#### ๖. บทบัญญัติเพื่อป้องกันปัญหาขัดหรือแย้งการบังคับใช้กฎหมาย (ร่างมาตรา ๓)

มาตรา ๓ บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

<sup>(๑)</sup> **มาตรา ๒๙** การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้จะกระทำได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพนั้นมิได้

กฎหมายตามวรรคหนึ่งต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปและไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่ง เป็นการเจาะจง ทั้งต้องระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นด้วย

บทบัญญัติวรรคหนึ่งและวรรคสองให้นำมาใช้บังคับกับกฎหรือข้อบังคับที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายด้วย โดยอนุโลม

<sup>(๒)</sup> **มาตรา ๓๕** บุคคลย่อมมีเสรีภาพในเคหสถาน

บุคคลย่อมได้รับความคุ้มครองในการที่จะอยู่อาศัยและครอบครองเคหสถานโดยปกติสุข การเข้าไปในเคหสถานโดยปราศจากความยินยอมของผู้ครอบครอง หรือการตรวจค้นเคหสถาน จะกระทำได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

<sup>(๓)</sup> **มาตรา ๔๘** สิทธิของบุคคลในทรัพย์สินย่อมได้รับความคุ้มครอง ขอบเขตแห่งสิทธิและการจำกัดสิทธิ เช่นว่านี้ ย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ

การสืบมรดกย่อมได้รับความคุ้มครอง สิทธิของบุคคลในการสืบมรดกย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ

<sup>(๔)</sup> **มาตรา ๕๐** บุคคลย่อมมีเสรีภาพในการประกอบกิจการหรือประกอบอาชีพและการแข่งขันโดยเสรีอย่างเป็นธรรม

การจำกัดเสรีภาพตามวรรคหนึ่งจะกระทำได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐหรือเศรษฐกิจของประเทศ การคุ้มครองประชาชนในด้านสาธารณสุข การรักษาความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การจัดระเบียบการประกอบอาชีพ การคุ้มครองผู้บริโภค การผังเมือง การรักษาทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม สวัสดิภาพของประชาชน หรือเพื่อป้องกันการผูกขาด หรือขัดขวางความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน

## ๗. บทนิยามศัพท์ (ร่างมาตรา ๔)

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าการทำสัญญานั้นจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว

“ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน” หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา ๔๑ หรือมาตรา ๔๘ หรือได้จัดแจ้งตามมาตรา ๔๕

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งทำการหรือรับที่จะทำการขนส่งไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งเดียวกันกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือไม่ก็ตาม

“ผู้ตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีสิทธิในการรับของจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

“ใบตราส่งต่อเนื่อง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องออกให้แก่ผู้ตราส่งเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาระสำคัญแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของตามที่ระบุในใบตราส่งต่อเนื่องและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้น

“รับมอบของ” หมายความว่า การที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับของเพื่อขนส่งของให้ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“ส่งมอบของ” หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ดำเนินการเพื่อให้มีการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(ก) มอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(ข) นำของไปไว้ในเงื้อมมือของผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ สถานที่ส่งมอบแล้ว หรือ

(ค) มอบของให้แก่เจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ สถานที่ส่งมอบกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องส่งมอบของให้

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ของ” หมายความว่า สงหาภิรมทรัพย์ สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้เป็นผู้จัดหา มาไม่ว่าของเหล่านั้นจะบรรทุกหรือได้บรรทุกไว้บนหรือใต้ภาชนะวาง

“ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้าหรือสิ่งอื่นที่ใช้บรรจุของหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน หรือภาชนะหรือบรรจุภัณฑ์อย่างอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“หน่วยการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชิ้น ถึง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น

“เป็นหนังสือ” หมายความว่า รวมถึงโทรเลข โทรพิมพ์ โทรสารหรือวิธีการอย่างอื่นซึ่งพิมพ์ บันทึก ทำซ้ำหรือส่งข้อความโดยทางเครื่องกลหรืออิเล็กทรอนิกส์ หรือเครื่องมือเครื่องใช้อย่างอื่นที่มีไว้ใช้ตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว

“ใบทะเบียน” หมายความว่า ใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรวมทั้งใบจดทะเบียนหรือใบทะเบียนการตั้งตัวแทนตามพระราชบัญญัตินี้

“นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่นายทะเบียน

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ข้าราชการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีซึ่งนายทะเบียนแต่งตั้งเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

**๘. บทบัญญัติให้คู่สัญญา रखนของภายในราชอาณาจักรโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญา रखนของฉบับเดียว คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้นำบทบัญญัติในหมวด ๑ ว่าด้วยสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาบังคับใช้ก็ได้ (ร่างมาตรา ๕)**

มาตรา ๕ สัญญา रखนของภายในราชอาณาจักรโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญา रखนของฉบับเดียว คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้นำบทบัญญัติในหมวด ๑ ว่าด้วยสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับก็ได้

## ๙. บทรักษาการตามพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๖)

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดค่าธรรมเนียมไม่เกินอัตราท้ายพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

## ๑๐. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

### - สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมวด ๑

#### ๑. ส่วนที่ ๑ บททั่วไป

##### ๑.๑ ความหมายของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ร่างมาตรา ๗)

มาตรา ๗ สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ สัญญาซึ่งผู้ตราส่ง ตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และผู้ตราส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

##### ๑.๒ ลักษณะข้อกำหนดในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๘)

มาตรา ๘ ข้อกำหนดใดในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้

##### ๑.๓ บทบัญญัติเพื่อการไม่ให้กระทบถึงสิทธิและหน้าที่ในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (ร่างมาตรา ๙)

มาตรา ๙ บทบัญญัติในหมวดนี้ไม่กระทบถึงสิทธิและหน้าที่ในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามที่กำหนดไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการนั้น

## ๑.๔ การทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบชนิดและการทำใบตราส่งต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๑๐)

มาตรา ๑๐ ในการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง จะต้องออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตราส่งเมื่อได้รับมอบของ

ใบตราส่งต่อเนื่องอาจเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอน ทั้งนี้ แล้วแต่ผู้ตราส่งจะเลือก ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมอบหมาย จะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งต่อเนื่อง

การลงลายมือชื่อตามวรรคสามให้หมายความรวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารทางโทรสาร การปรุเอกสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ หรือการลงลายมือชื่อโดยใช้เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือวิธีการอื่นใด ทั้งนี้ ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการนั้น

## ๑.๕ รายการใบตราส่งต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๑๑)

มาตรา ๑๑ ใบตราส่งต่อเนื่องพึงแสดงรายการดังต่อไปนี้

(๑) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ ข้อความที่แจ้งสถานะ อันตราย สภาพการนำเสี่ยงแห่งของ หากจะต้องมี และจำนวนหน่วยการขนส่ง น้ำหนักรวมหรือ ปริมาณอย่างอื่นแห่งของ ทั้งนี้ ตามที่ผู้ตราส่งแจ้งหรือจัดให้

(๒) สภาพแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก

(๓) ชื่อและสำนักงานใหญ่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

(๔) ชื่อผู้ตราส่ง

(๕) ชื่อผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ตราส่งระบุไว้

(๖) สถานที่และวันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของ

(๗) สถานที่ส่งมอบของ

(๘) วันที่หรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ สถานที่ส่งมอบ ถ้าคู่สัญญาจะได้ตกลงกันได้

โดยชัดแจ้ง

(๙) ข้อความระบุว่าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอน

(๑๐) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่งต่อเนื่อง

(๑๑) ลายมือชื่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมาย

(๑๒) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องชำระซึ่งรวมถึงสกุลเงินที่จะต้องชำระหรือค่าระวาง สำหรับแต่ละรูปแบบการขนส่ง หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ชำระค่าระวางตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกันได้

(๑๓) เส้นทางที่จะใช้ขนส่ง รูปแบบการขนส่ง และสถานที่เปลี่ยนถ่ายพาหนะ ถ้าทราบถึง รายละเอียดดังกล่าวเมื่อออกใบตราส่งต่อเนื่อง

(๑๔) รายละเอียดอื่นใดที่คู่สัญญาตกลงให้แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

ในกรณีที่ใบตราส่งต่อเนื่องใดที่ออกโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ให้ใบตราส่งต่อเนื่องนั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่งต่อเนื่องหากมีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งต่อเนื่องตามมาตรา ๔

### **๑.๖ ผลการณผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้ทำบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๑๒-๑๔)**

มาตรา ๑๒ ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้ทำบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องโดยระบุถึงข้อที่ไม่ตรงกับความจริง เหตุแห่งความสงสัยหรือพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ แล้วแต่กรณีหรือมิได้ระบุข้อความไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องอย่างชัดเจน เช่น ระบุว่า “ผู้ตราส่งเป็นผู้ซึ่งนำหนัก บรรทุก และตรวจนับ” “ผู้ตราส่งเป็นผู้บรรจุตู้สินค้า” หรือข้อความอื่นในลักษณะเดียวกัน ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของไว้ตามสภาพที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น

มาตรา ๑๓ ถ้ามิได้มีการบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องตามมาตรา ๑๒ และถ้าใบตราส่งต่อเนื่องหรือข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามใบตราส่งต่อเนื่องได้ออนหรือส่งไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก ซึ่งได้ทราบและกระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น ห้ามมิให้พิสูจน์เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๑๔ เมื่อได้ออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่งต่อเนื่อง

### **๑.๗ ให้นำบทบัญญัติที่เกี่ยวกับใบตราส่งในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเล มาบังคับโดยอนุโลม (ร่างมาตรา ๑๕)**

มาตรา ๑๕ ให้นำบทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม

## **๒. ส่วนที่ ๒ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง**

### **๒.๑ การแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ให้ถูกต้องและความรับผิดชอบที่เกิดความเสียหาย เนื่องจากการแจ้งข้อความเกี่ยวกับของไม่ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๑๖)**

มาตรา ๑๖ เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของจากผู้ตราส่งหรือจากบุคคลอื่น ในนามผู้ตราส่งไว้แล้ว ให้ถือว่า ผู้ตราส่งได้รับรองความถูกต้องในรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับสภาพแห่งของ เครื่องหมาย เลขหมาย น้ำหนัก ปริมาตร และปริมาณแห่งของที่ขนส่งนั้น ตลอดจนลักษณะอันตรายแห่งของที่ตนได้แจ้งไว้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือจัดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง



ถ้ามีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นเนื่องจากการแจ้งข้อความไม่ถูกต้องตรงตามรายละเอียดตามวรรคหนึ่งที่ผู้ตราส่งได้แจ้งไว้หรือจัดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง แม้ว่าผู้ตราส่งจะได้โอนใบตราส่งต่อเนื่องนั้นให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม แต่ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อบุคคลภายนอกนั้น

## **๒.๒ หน้าที่การทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตราย** (ร่างมาตรา ๑๗)

มาตรา ๑๗ ผู้ตราส่งต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและตามกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย

## **๒.๓ สิทธิและหน้าที่ของผู้ตราส่งและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในกรณีผู้ตราส่งมิได้แจ้งสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายแห่งของ (ร่างมาตรา ๑๘ และร่างมาตรา ๑๙)**

มาตรา ๑๘ เมื่อผู้ตราส่งได้มอบของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ผู้ตราส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของนั้นและข้อควรระวังต่าง ๆ ถ้ามี หากผู้ตราส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ทราบ ให้สิทธิและหน้าที่ของผู้ตราส่งและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง มีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น

(๒) ไม่ว่าเวลาใด ๆ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอาจขนถ่ายของนั้นออกจากพาหนะที่ขนส่ง ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่บุคคลที่ได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่ขนส่งนั้นแล้วเมื่อได้รับมอบของ

มาตรา ๑๙ แม้ว่าผู้ตราส่งจะได้ปฏิบัติตามมาตรา ๑๘ แล้ว แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นเป็นอันตราย หรือเป็นอันตรายใกล้จะถึงแก่ชีวิตหรือทรัพย์สิน หรือจะเป็นอันตรายอย่างแน่ชัด ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง อาจขนถ่ายของนั้นออกจากพาหนะที่ขนส่ง ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังต้องรับผิดชอบส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือในกรณีที่ต้องรับผิดชอบตาม

มาตรา ๒๐

### ๓. ส่วนที่ ๓ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

#### ๓.๑ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๒๐)

มาตรา ๒๐ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๗ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกซ้ำ ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกซ้ำนั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ได้ว่าตนหรือลูกจ้าง ตัวแทนของตนหรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการ เพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้ใช้มาตรการทั้งปวงซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกซ้ำรวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนั้น

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบชกซ้ำ เว้นแต่ผู้ตราส่งจะได้แจ้งก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของว่า หากมีการส่งมอบชกซ้ำ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ยินยอมที่จะรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ

#### ๓.๒ ความหมายของการส่งมอบชกซ้ำ (ร่างมาตรา ๒๑)

มาตรา ๒๑ การส่งมอบชกซ้ำ คือ

(๑) ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาส่งมอบไว้อย่างชัดเจน ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น

(๒) ในกรณีที่ไม่มี การตกลงกำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติ ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

#### ๓.๓ หน้าที่ในการส่งมอบของ (ร่างมาตรา ๒๒)

มาตรา ๒๒ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีหน้าที่ต้องดำเนินการส่งมอบของดังต่อไปนี้

(๑) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่ผู้ถือ ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่ง

(๒) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งได้เวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่งซึ่งได้สลักหลังโดยชอบ

(๓) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่บุคคลโดยนาม ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งมีชื่อระบุในใบตราส่งต่อเนื่องเมื่อได้มีการพิสูจน์ถึงความถูกต้องของตัวบุคคลและได้รับการเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่งจากบุคคลดังกล่าว แต่ถ้ามีการโอนใบตราส่งต่อเนื่องดังกล่าวต่อไปเป็นประเภทเพื่อเขาสั่งหรือโดยการสลักหลังลอยให้นำความใน (๒) มาใช้บังคับ

(๔) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดห้ามโอน ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งต่อเนื่องเมื่อได้พิสูจน์ถึงความถูกต้องของตัวบุคคลนั้นแล้ว ในกรณีที่ไม่มีกรออกเอกสารใด ๆ ให้แก่ผู้ตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลตามคำสั่งของผู้ตราส่ง หรือตามคำสั่งของผู้ได้มาซึ่งสิทธิของผู้ตราส่งหรือของผู้รับตราส่งตามที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระบุไว้

### ๓.๔ กรณีที่ไม่อาจหาตัวผู้รับตราส่งหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ

(ร่างมาตรา ๒๓)

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่หาตัวผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่ง

หากมีพฤติการณ์ชัดเจนว่าไม่สามารถจะบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งได้ทันที หรือไม่อาจถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่งได้ หรือผู้ตราส่งละเลยไม่ส่งคำสั่งนั้นมาในเวลาอันควรหรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติได้ หากของนั้นได้พ้นจากอารักขาภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยศุลกากรแล้วให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธินำของนั้นออกขาย ทำลาย หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความเหมาะสมและจำเป็น

เมื่อได้จัดการตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องบอกกล่าวแก่ผู้ตราส่งโดยไม่ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องละเลยไม่บอกกล่าวแก่ผู้ตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

ในกรณีที่ได้จัดการกับของตามวรรคสองแล้ว ได้เงินจำนวนเท่าใด ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิหักเอาไว้เป็นค่าระวาง ค่าอุปกรณ์แห่งค่าระวางและค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการนั้น ถ้ายังมีเงินเหลือ ให้ส่งมอบแก่บุคคลซึ่งมีสิทธิจะได้เงินนั้นโดยพลันหรือถ้าส่งมอบไม่ได้ให้นำไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ แต่ถ้าเงินยังขาดอยู่เท่าใด ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในส่วนที่ขาดนั้น

ในกรณีที่ได้ทำลายหรือจัดการกับของตามวรรคสองแล้วไม่ได้เงินให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการดังกล่าวเอาจากผู้ตราส่งได้

### ๓.๕ ข้อสันนิษฐานว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๒๔)

มาตรา ๒๔ เมื่อผู้รับตราส่งได้รับของหากปรากฏว่ามีการสูญหายบางส่วนหรือเสียหายและถ้าผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องถึงการสูญหายหรือสภาพของความเสียหายแห่งของที่ได้รับนั้น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

ในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งมีสิทธิโต้แย้งเป็นหนังสือภายในหกวันนับแต่วันที่ได้รับของนั้น

### ๓.๖ ความรับผิดเพื่อความเสียหายในการกระทำ หรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทน (ร่างมาตรา ๒๕)

มาตรา ๒๕ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดเพื่อความเสียหายในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา รวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของบุคคลอื่นนั้น ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้น

### ๓.๗ สิทธิของบุคคลผู้มีสิทธิรับมอบของในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือเกินกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของ (ร่างมาตรา ๒๖)

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่ได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของแล้วแต่กรณี ให้บุคคลผู้มีสิทธิรับมอบของมีสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

- (๑) รับมอบของ
- (๒) รับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกช้า หรือ
- (๓) ไม่รับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชกช้า

ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของหรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้ว ไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันนับแต่วันถึงกำหนดส่งมอบของ ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง บุคคลผู้มีสิทธิรับมอบของมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมิได้สูญหาย

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ชำระค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้มีสิทธิรับมอบของแล้ว ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยการรับช่วงสิทธิแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ

### ๓.๘ กรณีข้อยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่า (ร่างมาตรา ๒๗)

มาตรา ๒๗ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่านั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (๑) เหตุสุดวิสัย
- (๒) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (๓) การบรรจุกีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ
- (๔) การยกขน การบรรจุห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (๕) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น
- (๖) การนัดหยุดงาน การปิดงานด้าง การผละงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใด ๆ
- (๗) ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบซั๊กซ่าระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย
  - (ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง
  - (ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภยันั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง
 อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่าตาม (๗) อันเป็นผลมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้กระทำการตามที่ควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้น เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

### ๔. ส่วนที่ ๔ ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและการคิดค่าเสียหาย (ร่างมาตรา ๒๘)

#### ๔.๑ ข้อจำกัดความรับผิดชอบในกรณีของที่รับมอบไว้สูญหายหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๒๘)

มาตรา ๒๘ ภายใต้บังคับมาตรา ๓๐ มาตรา ๓๑ และมาตรา ๓๒ ในกรณีที่ของซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบไว้สูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงหกร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิททิพิเศษตอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิททิพิเศษตอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาเสียหายได้ตามมาตรา ๓๔ และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดได้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบ ชักช้าหรือความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษนอกเหนือไปจากความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือเสียหายในของที่ขนส่ง ให้จำกัดความรับผิดทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสาม ให้จำกัดความรับผิดโดยรวมของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง

#### **๔.๒ การระบุจำนวนหน่วยการขนส่งไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๒๙)**

มาตรา ๒๙ ในกรณีที่มีการระบุจำนวนหน่วยการขนส่งไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งต่อเนื่องนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ แต่ในกรณีที่น่าเอาสินค้าซึ่งบรรจุอยู่ในกระสอบ ชัน ถัง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อันหรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น มารวมบรรจุไว้ในภาชนะขนส่งเดียวกันโดยมิได้ระบุจำนวนหน่วยการขนส่งไว้ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมอยู่ในภาชนะขนส่งนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง

ในกรณีที่ตัวภาชนะขนส่งซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาได้ สูญหายหรือเสียหาย ให้ถือว่าภาชนะขนส่งนั้นเป็นหน่วยการขนส่งอีกหน่วยหนึ่งต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น

#### **๔.๓ การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องกรณีสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมิได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำรวมอยู่ด้วย (ร่างมาตรา ๓๐)**

มาตรา ๓๐ ในกรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมิได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้แปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

#### **๔.๔ กรณีปรากฏชัดว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและมีกฎหมายภายในประเทศนั้นที่ของสูญหายหรือเสียหาย หรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดความรับผิดไว้เป็นอย่างอื่น (ร่างมาตรา ๓๑)**

มาตรา ๓๑ ในกรณีที่ปรากฏชัดว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว

#### ๔.๕ กรณีมิให้ใช้บังคับ การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง และการกำหนดจำนวนความรับผิด (ร่างมาตรา ๓๒ และร่างมาตรา ๓๓)

มาตรา ๓๒ การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องแล้ว

(๒) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญากระทำการหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้

มาตรา ๓๓ ภายในบังคับมาตรา ๓๒ ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อทั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและลูกจ้าง ตัวแทน และบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้จำกัดความรับผิดของบุคคลทั้งหมดดังกล่าว รวมกันแล้วไม่เกินจำนวนความรับผิดที่ระบุไว้ในมาตรา ๒๔ มาตรา ๓๐ และมาตรา ๓๑ แล้วแต่กรณี

#### ๔.๖ การคำนวณค่าเสียหายในกรณีของสูญหายหรือเสียหาย (ร่างมาตรา ๓๔ และร่างมาตรา ๓๕)

มาตรา ๓๔ ในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณค่าเสียหายเท่ากับราคาของที่ของนั้นจะพึงมี ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือ ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การคำนวณราคาของตามวรรคหนึ่ง ให้คำนวณตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาท้องตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาท้องตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน

ในกรณีที่ราคาที่คำนวณได้ตามวรรคสองต่ำกว่าที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น แต่ถ้าราคาสูงกว่าให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดเพียงเท่าราคาแสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

มาตรา ๓๕ เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา ๓๔ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

## ๔.๗ การตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการ ขนส่งต่อเนื่องโดยคู่สัญญา (ร่างมาตรา ๓๖)

มาตรา ๓๖ คู่สัญญาอาจตกลงกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในส่วนนี้ได้

## ๕. ส่วนที่ ๕ การใช้สิทธิเรียกร้อง

### ๕.๑ กรณีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๓๗)

มาตรา ๓๗ ความในหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด และให้ใช้บังคับตลอดถึงการที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

### ๕.๒ อายุความในการใช้สิทธิเรียกร้อง (ร่างมาตรา ๓๘)

มาตรา ๓๘ สิทธิเรียกร้องใด ๆ อันเกิดจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตไต่ตุลาการตามความในหมวด ๓ เพื่อชี้ขาดภายในเก้าเดือนนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของ หรือควรจะส่งมอบของ ให้เป็นอันขาดอายุความ

ภายในอายุความตามวรรคหนึ่ง ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตไต่ตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของ

ในกรณีที่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้แก่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง ให้ถือว่าเป็นการให้ความยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้และให้มีผลเช่นเดียวกับกรณีตามวรรคสอง



## - การควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมวด ๒

### ๑. ผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ (ร่างมาตรา ๓๙)

มาตรา ๓๙ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ดังต่อไปนี้

- (๑) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา ๔๑
- (๒) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา ๔๕ หรือ
- (๓) ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทนตามมาตรา ๔๘

### ๒. คุณสมบัติของผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน (ร่างมาตรา ๔๐)

มาตรา ๔๐ ผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- (๑) เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร
- (๒) มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

### ๓. การขอจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๔๑)

มาตรา ๔๑ ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) ให้ยื่นคำขอโดยแสดงหลักฐานการมีคุณสมบัติตามมาตรา ๔๐ และการมีหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่สร้างขึ้น

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนมีคุณสมบัติและหลักประกันตามวรรคหนึ่งให้นายทะเบียนรับจดทะเบียนและออกใบทะเบียนภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอจดทะเบียน การยื่นคำขอจดทะเบียน การจดทะเบียนและการออกใบทะเบียนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนมีคุณสมบัติและหลักประกันไม่ถูกต้องให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมิชักช้าแต่ต้องไม่เกินยี่สิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้

#### ๔. อายุของใบทะเบียนและการขอต่ออายุใบทะเบียน (ร่างมาตรา ๔๒)

มาตรา ๔๒ ใบทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) ให้มีอายุห้าปีนับแต่วันที่ออกใบทะเบียน

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบทะเบียนจะต้องยื่นคำขอก่อนใบทะเบียนสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน

เมื่อได้ยื่นคำขอตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไปได้จนกว่านายทะเบียนจะสั่งไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบทะเบียนนั้น การขอต่ออายุใบทะเบียนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

#### ๕. เงื่อนไขในการดำรงหลักประกันและสินทรัพย์ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน (ร่างมาตรา ๔๓)

มาตรา ๔๓ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้น และดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

หลักเกณฑ์และวิธีกำหนด จำนวน ชนิด ขนาด และเงื่อนไขในการดำรงหลักประกันและสินทรัพย์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) ประกอบกิจการในฐานะตัวแทนตามมาตรา ๓๙ (๒) หรือ (๓) จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้นโดยรวมถึงกิจการที่กระทำในฐานะที่เป็นตัวแทนด้วย

#### ๖. การขออนุญาตตั้งสาขาของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน (ร่างมาตรา ๔๔)

มาตรา ๔๔ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) ที่ประสงค์จะตั้งสาขาในการประกอบกิจการ ให้ขออนุญาตต่อนายทะเบียน นายทะเบียนจะอนุญาตโดยมีเงื่อนไขเพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ใช้บริการก็ได้

การขอรับใบอนุญาตตั้งสาขาและการออกใบอนุญาตตั้งสาขาตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

**๗. การแจ้งจดทะเบียนกรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเรื่องที่ได้อัตโนมัติ  
ในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรอง และประสงค์จะประกอบกิจการในราชอาณาจักรไทย  
(ร่างมาตรา ๔๕ และร่างมาตรา ๔๖)**

มาตรา ๔๕ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเรื่องที่ได้อัตโนมัติในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรอง โดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศตามมาตรา ๓๙ (๒) ที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการ จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศพร้อมทั้ง ตั้งตัวแทนหรือตั้งสำนักงานสาขาในราชอาณาจักร

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานถูกต้อง ให้นายทะเบียนรับจดทะเบียน และออกใบจดทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำขอจดทะเบียน

การยื่นคำขอจดทะเบียน การจดทะเบียน การออกใบจดทะเบียน การตั้งตัวแทนและสำนักงานสาขาให้เป็นไป ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐาน ไม่ครบถ้วน ให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมิชักช้าแต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่ ได้รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบกิจการ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบจดทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๖ ใบจดทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเรื่องที่ได้อัตโนมัติตามมาตรา ๓๙ (๒) ให้มีอายุตามที่ได้อัตโนมัติในต่างประเทศแต่ไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ออกใบจดทะเบียน

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเรื่องที่ได้อัตโนมัติซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบจดทะเบียนจะต้องยื่น คำขอเสียก่อนใบจดทะเบียนสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน และให้นำมาตรา ๔๒ วรรคสามและวรรคสี่มาใช้บังคับ โดยอนุโลม

**๘. คุณสมบัติตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเรื่องที่ได้อัตโนมัติ  
ที่ประเทศไทยรับรอง และประสงค์จะประกอบกิจการในราชอาณาจักรไทย (ร่างมาตรา ๔๗)**

มาตรา ๔๗ ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเรื่องที่ได้อัตโนมัติตามมาตรา ๓๙ (๒) จะต้องมีคุณสมบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเรื่องที่ได้อัตโนมัติตามมาตรา ๓๙ (๑) หรือ

(๒) เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยโดยมีวัตถุประสงค์ ในการประกอบกิจการขนส่ง หรือเป็นนายหน้า ตัวแทนหรือตัวแทนค้าต่างในกิจการขนส่ง

ตัวแทนตาม (๒) จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของตัวการตามสัญญาขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น

**๙. การแจ้งจดทะเบียนกรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองหรือขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทน และประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบในราชอาณาจักรไทย (ร่างมาตรา ๔๘ และร่างมาตรา ๔๙)**

มาตรา ๔๘ ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบในต่างประเทศตามมาตรา ๓๙ (๓) ที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขออนุญาตจดทะเบียนการตั้งตัวแทนต่อนายทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศพร้อมทั้งแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการตั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) เป็นตัวแทนในราชอาณาจักร

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขออนุญาตจดทะเบียนแสดงหลักฐานถูกต้อง ให้นายทะเบียนรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนและออกใบทะเบียนการเป็นตัวแทนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขออนุญาตจดทะเบียน

การยื่นคำขออนุญาตจดทะเบียนการตั้งตัวแทน การจดทะเบียนการตั้งตัวแทน การออกใบทะเบียนการเป็นตัวแทนและการรับเป็นตัวแทน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขออนุญาตจดทะเบียนแสดงหลักฐานไม่ครบถ้วน ให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมิชักช้าแต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนตามวรรคหนึ่ง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเมืองหลายรูปแบบไว้ในใบทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๔๙ ใบทะเบียนการเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๓) ให้มีอายุตามอายุของสัญญาการตั้งตัวแทนแต่ไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ออกใบทะเบียน

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบทะเบียนจะต้องยื่นคำขอก่อนใบทะเบียนสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน และให้นำมาตรา ๔๒ วรรคสามและวรรคสี่มาใช้บังคับโดยอนุโลม

**๑๐. การร่วมรับผิดชอบของตัวแทนกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนตามร่างมาตรา ๓๙(๒) และ(๓) (ร่างมาตรา ๕๐)**

มาตรา ๕๐ ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๒) และ (๓) จะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเมืองจดทะเบียนเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร

### ๑๑. สิทธิการยื่นอุทธรณ์กรณีคำสั่งของนายทะเบียนที่ไม่รับจดทะเบียน ไม่รับจดทะเบียน ไม่ออกใบทะเบียน (ร่างมาตรา ๕๑)

มาตรา ๕๑ ในกรณีที่นายทะเบียนมีคำสั่งไม่รับจดทะเบียน ไม่รับจดทะเบียน ไม่ออกใบทะเบียน ตามมาตรา ๔๑ มาตรา ๔๕ หรือมาตรา ๔๘ ไม่ออกใบแทนใบทะเบียนตามมาตรา ๕๕ หรือไม่อนุญาตให้ ต่ออายุใบทะเบียนตามมาตรา ๔๒ มาตรา ๔๖ หรือมาตรา ๔๙ ผู้ยื่นคำขอมีสสิทธิอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อ รัฐมนตรีได้ โดยทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งจาก นายทะเบียน

ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จและแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบภายในสี่สิบห้าวันนับแต่ วันที่นายทะเบียนได้รับคำอุทธรณ์

### ๑๒. ข้อกำหนดในการส่งรายงานและการแสดงใบทะเบียนของ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน (ร่างมาตรา ๕๒ - ๕๔)

มาตรา ๕๒ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนจะต้องส่งรายงานเกี่ยวกับการ ประกอบการต่อนายทะเบียนตามแบบ หลักเกณฑ์ และระยะเวลาที่นายทะเบียนประกาศกำหนด

มาตรา ๕๓ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนต้องแสดงใบทะเบียนไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขา

มาตรา ๕๔ ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๒) และ (๓) ต้องแสดงเอกสารสำคัญเกี่ยวกับการประกอบการของผู้ที่เป็นตัวการตามที่นายทะเบียนกำหนดไว้ในที่ เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานของตัวแทน

### ๑๓. การขอรับใบแทนใบทะเบียนในกรณีใบทะเบียนสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุด (ร่างมาตรา ๕๕)

มาตรา ๕๕ ในกรณีที่ใบทะเบียนสูญหาย ถูกทำลายหรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ประกอบการ ขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนยื่นคำขอรับใบแทนใบทะเบียนต่อนายทะเบียนภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้ทราบถึง การสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดดังกล่าว

การขอรับใบแทนใบทะเบียนและการออกใบแทนใบทะเบียนตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

**๑๔. การแจ้งจดทะเบียนในกรณีที่มีการย้ายสำนักงานใหญ่ หรือสำนักงานสาขา  
(ร่างมาตรา ๕๖)**

มาตรา ๕๖ ในกรณีที่มีการย้ายสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขา หรือมีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรายการอย่างหนึ่งอย่างใดในใบทะเบียน ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเรื่องจดทะเบียนแจ้งแก่นายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่ที่มีการเปลี่ยนแปลง และให้นายทะเบียนหมายเหตุการเปลี่ยนแปลงนั้นไว้ในใบทะเบียน

**๑๕. อำนาจของนายทะเบียนในการสั่งระงับการประกอบธุรกิจ  
การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการชั่วคราว (ร่างมาตรา ๕๗ และร่างมาตรา ๕๘)**

มาตรา ๕๗ เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใด

(๑) ไม่ดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบหรือความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือไม่ดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษเงินดอลลาร์ต่อระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(๒) ผ่าฝืนเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบทะเบียนที่ระบุว่าเป็นเงื่อนไขอันเป็นสาระสำคัญ

(๓) ไม่ส่งหรือส่งรายงานไม่ถูกต้องหรือไม่มีรายการครบถ้วนตามมาตรา ๕๒

(๔) ไม่อำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร ในการปฏิบัติการของนายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่

ให้นายทะเบียนมีหนังสือแจ้งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องปฏิบัติให้ถูกต้องภายในเวลาอันสมควร

ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ปฏิบัติตามที่นายทะเบียนมีหนังสือแจ้งตามวรรคหนึ่ง โดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งระงับการประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการชั่วคราวได้ในระยะเวลาที่เห็นสมควรแต่ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่มีคำสั่ง

มาตรา ๕๘ นอกจากกรณีที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง นายทะเบียนมีอำนาจเพิกถอนใบทะเบียน เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนให้ข้อมูลเท็จหรือกระทำข้อมูลเพื่อให้ได้รับจดทะเบียน

(๒) นายทะเบียนมีคำสั่งให้ระงับการประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการชั่วคราวตามมาตรา ๕๗ วรรคสองและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ดำเนินการให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนดเกินกว่าหนึ่งครั้งในรอบปี

(๓) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายทะเบียน หรือตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่อื่นที่มีอำนาจตามกฎหมายที่ให้น้ำของที่เป็นอันตรายซึ่งหาผู้รับไม่ได้ หรือของผิดกฎหมายไปส่งคืนให้แก่ผู้ตราส่ง รวมทั้งชำระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการดังกล่าว

### ๑๖. สิทธิการอุทธรณ์กรณีคำสั่งของนายทะเบียนที่ให้ระงับหรือให้เพิกถอน

#### ใบทะเบียน (ร่างมาตรา ๕๙)

มาตรา ๕๙ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งนายทะเบียนมีคำสั่งให้ระงับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือให้เพิกถอนใบทะเบียน มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อรัฐมนตรีได้ โดยทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน การอุทธรณ์ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งของนายทะเบียน เว้นแต่รัฐมนตรีจะสั่งให้ทุเลาการบังคับ

ในระหว่างที่รัฐมนตรีพิจารณาคำอุทธรณ์ ห้ามมิให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามวรรคหนึ่งประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไป เว้นแต่จะเป็นการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นการประกอบการตามสัญญาที่ได้ทำขึ้นก่อนได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จและแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบภายในสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้รับคำอุทธรณ์

### ๑๗. การส่งคืนใบทะเบียนซึ่งถูกเพิกถอน (ร่างมาตรา ๖๐)

มาตรา ๖๐ ภายใต้บังคับมาตรา ๕๙ วรรคสอง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งถูกเพิกถอนใบทะเบียนส่งคืนใบทะเบียนต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพิกถอนใบทะเบียน

### ๑๘. การแจ้งเลิกการประกอบการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน

#### (ร่างมาตรา ๖๑)

มาตรา ๖๑ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งประสงค์จะเลิกประกอบการต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่าเก้าสิบวันก่อนวันที่เลิกประกอบการ

เมื่อบอกเลิกประกอบการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ทำการประกอบการตามสัญญาที่ได้ทำขึ้นก่อนบอกเลิกประกอบการต่อไปแต่มิให้เกินสามเดือนนับแต่วันที่เลิกประกอบการ

ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง ส่งคืนใบทะเบียนต่อนายทะเบียนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่เลิกประกอบการ

**๑๙. อำนาจของนายทะเบียนในการควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ (ร่างมาตรา ๖๒ - ๖๔)**

มาตรา ๖๒ นายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามความในพระราชบัญญัตินี้

ในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนในระหว่างเวลาทำงานตามปกติ เพื่อทราบข้อเท็จจริงและตรวจสอบบัญชีและเอกสารที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(๒) เรียกผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ผู้จัดการ พนักงานและลูกจ้าง ตัวแทนและลูกจ้างของตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนมาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริง

(๓) สั่งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนดำเนินการนำของที่เป็นอันตรายซึ่งหาผู้รับไม่ได้หรือซึ่งเป็นของผิดกฎหมายไปส่งคืนให้แก่ผู้ตราส่ง รวมทั้งสั่งให้ชำระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการนั้น ทั้งนี้ ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

มาตรา ๖๓ ในการปฏิบัติการของนายทะเบียนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๖๒ วรรคสอง ให้นบุคคลที่เกี่ยวข้องซึ่งอยู่ในสถานที่นั้นอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควร

มาตรา ๖๔ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

**- การระงับข้อพิพาท (หมวด ๓)**

**๑. เขตอำนาจศาลในการพิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด (ร่างมาตรา ๖๕)**

มาตรา ๖๕ คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีโดยระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้



ในกรณีที่มีได้มีการระบุศาลในการฟ้องคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (๑) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของจำเลย
- (๒) ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
- (๓) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ฟ้องคดีในศาลใด ๆ ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

## **๒. กรณีคำฟ้องเกี่ยวกับคดีแพ่งในราชอาณาจักรที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ให้อยู่ในเขตอำนาจศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๖๖)**

มาตรา ๖๖ คำฟ้องเกี่ยวกับคดีแพ่งในราชอาณาจักรไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามพระราชบัญญัตินี้ และคำฟ้องเกี่ยวกับสัญญารับขนของภายในราชอาณาจักรตามมาตรา ๕ ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

## **๓. กรณีคู่สัญญาตกลงให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดเพื่อระงับข้อพิพาท (ร่างมาตรา ๖๗ - ๖๘)**

มาตรา ๖๗ คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันเป็นหนังสือกำหนดให้เสนอข้อพิพาทใด ๆ ที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดก็ได้

ในกรณีที่มีข้อตกลงอนุญาตตุลาการโดยระบุสถานที่ คู่สัญญามีสิทธิดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศตามที่ระบุไว้ในสัญญาเพื่อดำเนินกระบวนการพิจารณาของอนุญาตตุลาการก็ได้

ในกรณีที่มีข้อตกลงอนุญาตตุลาการแต่ไม่ได้ระบุสถานที่ ผู้เสนอข้อพิพาทมีสิทธิเลือกดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศใดประเทศหนึ่งดังต่อไปนี้

- (๑) ประเทศที่เป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง
- (๒) ประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้นซึ่งต้องปรากฏว่าคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
- (๓) ประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศใด ๆ ก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

มาตรา ๖๘ ให้อนุญาตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดข้อเรียกร้องอันมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามบทบัญญัติในหมวด ๑ แห่งพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็น หนังสือภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้วให้บังคับใช้ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของประเทศที่ตกลงกันก็ได้

**๓. กรณีที่มีข้อตกลงในใบตราส่งหรือในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่จำกัดสิทธิในการฟ้องคดีแพ่งต่อศาลหรือจำกัดสิทธิในการดำเนินการพิจารณาโดย อนุญาตตุลาการให้ถือเป็นโมฆะ (ร่างมาตรา ๖๙)**

มาตรา ๖๙ ข้อความหรือข้อตกลงใดในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จำกัดสิทธิในการฟ้องคดีแพ่งต่อศาลหรือจำกัดสิทธิในการดำเนินการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้เป็นโมฆะ ทั้งนี้ เว้นแต่จะมีกฎหมายเฉพาะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

**- บทกำหนดโทษ (หมวด ๔)**

**๑. กรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ดำเนินการจดทะเบียน หรือฝ่าฝืนคำสั่งในการเพิกถอนใบทะเบียน (ร่างมาตรา ๗๐)**

มาตรา ๗๐ ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยไม่ได้เป็นผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องจดทะเบียนหรือโดยฝ่าฝืนคำสั่งให้เพิกถอนใบทะเบียนตามมาตรา ๕๔ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ หนึ่งแสนบาทถึงหนึ่งล้านบาท และในกรณีที่มีการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้แล้ว ให้ปรับอีกเป็น รายสัญญาในอัตราสัญญาละห้าหมื่นบาท

เพื่อประโยชน์แก่คู่สัญญาหรือผู้รับตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิปฏิบัติตาม สัญญาดังกล่าวที่ได้ทำไว้แล้วต่อไปจนแล้วเสร็จ

**๒. กรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข ตามร่างมาตรา ๕๓ หรือร่างมาตรา ๕๗ วรรคสอง และการฝ่าฝืนคำสั่งตามร่างมาตรา ๕๗ วรรคสอง (ร่างมาตรา ๗๑)**

มาตรา ๗๑ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๓ หรือ มาตรา ๕๗ วรรคสอง หรือฝ่าฝืนคำสั่งให้ระงับการประกอบการตามมาตรา ๕๖ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับ ตั้งแต่ห้าหมื่นบาทถึงห้าแสนบาท และปรับอีกวันละสามพันบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่

**๓. กรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข  
ในใบทะเบียนตามร่างมาตรา ๔๑ วรรคห้า ร่างมาตรา ๔๔ วรรคหนึ่ง ร่างมาตรา ๔๕ วรรคห้า  
หรือร่างมาตรา ๔๘ วรรคห้า (ร่างมาตรา ๗๒)**

มาตรา ๗๒ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในใบทะเบียน  
ตามมาตรา ๔๑ วรรคห้า มาตรา ๔๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๔๕ วรรคห้าหรือมาตรา ๔๘ วรรคห้า ต้องระวางโทษ  
ปรับไม่เกินสองแสนบาท

**๔. กรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ส่งรายงาน  
ตามร่างมาตรา ๕๒ หรือไม่จดทะเบียนแจ้งการเปลี่ยนแปลงตามร่างมาตรา ๕๖  
(ร่างมาตรา ๗๓)**

มาตรา ๗๓ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๒ หรือ  
มาตรา ๕๖ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าหมื่นบาท

**๕. กรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ส่งคืนใบทะเบียนในกรณีถูกเพิกถอน  
หรือหลังจากได้แจ้งบอกเลิกกิจการแล้ว ตามร่างมาตรา ๖๐ หรือมาตรา ๖๑ (ร่างมาตรา ๗๔)**

มาตรา ๗๔ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖๐ หรือ  
มาตรา ๖๑ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

**๖. กรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่แสดงทะเบียนหรือ  
กรณีตัวแทนไม่จดทะเบียนและแสดงเอกสารสำคัญตามที่นายทะเบียนกำหนด ตามร่าง  
มาตรา ๕๓ หรือมาตรา ๕๔ (ร่างมาตรา ๗๕)**

มาตรา ๗๕ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๕๓ หรือ  
มาตรา ๕๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท

**๗. กรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่อำนวยความสะดวกต่อพนักงาน  
เจ้าหน้าที่ตามร่างมาตรา ๖๓ (ร่างมาตรา ๗๖)**

มาตรา ๗๖ ผู้ใดไม่อำนวยความสะดวกแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๖๓ ต้องระวางโทษ  
ปรับไม่เกินห้าพันบาท

**๘. ข้อยกเว้นให้ผู้กระทำความผิดในกรณีเป็นนิติบุคคลซึ่งกรรมการผู้จัดการ  
หุ้นส่วนผู้จัดการ หรือผู้ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานต้องรับโทษ ตามร่างมาตรา ๗๐ หรือ  
ร่างมาตรา ๗๑ (ร่างมาตรา ๗๗)**

มาตรา ๗๗ ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดซึ่งต้องรับโทษตามมาตรา ๗๐ หรือมาตรา ๗๑ เป็น  
นิติบุคคล ให้กรรมการผู้จัดการ หุ้นส่วนผู้จัดการ หรือผู้ซึ่งรับผิดชอบในการดำเนินงานของนิติบุคคลในเรื่องนั้น  
ต้องรับโทษตามที่บัญญัติไว้สำหรับความผิดนั้น ๆ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการกระทำนั้นได้กระทำโดยตนมิได้  
รู้เห็นหรือยินยอม หรือตนได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความผิดนั้นแล้ว

**๙. ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้กระทำความผิดตามร่าง  
มาตรา ๗๒ - ๗๖ ได้ชำระค่าปรับในอัตราสูงสุดให้ถือว่าคดีเลิกกัน (ร่างมาตรา ๗๘)**

มาตรา ๗๘ เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่กระทำความผิดตามมาตรา ๗๒ มาตรา ๗๓  
มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๕ หรือมาตรา ๗๖ ได้ชำระค่าปรับในอัตราสูงสุดสำหรับความผิดนั้นแก่นายทะเบียน  
ภายในสามสิบวันแล้ว ให้ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

#### - บทเฉพาะกาล

**๑. กรณีผู้ประกอบการซึ่งประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่ก่อนวันที่  
ร่างพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และประสงค์จะประกอบการต่อไป (ร่างมาตรา ๗๙)**

มาตรา ๗๙ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่แล้ว  
ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หากประสงค์จะประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไป  
ให้ดำเนินการขอจดทะเบียนหรือจดทะเบียนภายในหกสิบวันนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ  
เมื่อได้ยื่นขอจดทะเบียนหรือจดทะเบียนตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ผู้นั้นประกอบการขนส่งต่อเนื่อง  
หลายรูปแบบต่อไปได้จนกว่านายทะเบียนจะสั่งไม่อนุญาตให้จดทะเบียนหรือจดทะเบียน

**๒. ร่างพระราชบัญญัติไม่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ทำขึ้นก่อน  
พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๘๐)**

มาตรา ๘๐ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ทำขึ้นก่อน  
วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

## - อัตราค่าธรรมเนียม

## อัตราค่าธรรมเนียม

(๑) ใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง	ฉบับละ	๑๐,๐๐๐	บาท
(๒) ใบจดทะเบียน	ฉบับละ	๘,๐๐๐	บาท
(๓) ใบทะเบียนการเป็นตัวแทน	ฉบับละ	๘,๐๐๐	บาท
(๔) ใบอนุญาตตั้งสาขาของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง จดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑)	ฉบับละ	๑,๐๐๐	บาท
(๕) ใบแทนใบทะเบียน			
(ก) ใบแทนใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(ข) ใบแทนใบจดทะเบียน	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(ค) ใบแทนใบทะเบียนการเป็นตัวแทน	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๖) ค่าขอจดทะเบียน	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๗) ค่าขอจดทะเบียน	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๘) ค่าขอตั้งตัวแทน	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๙) ค่าขอต่ออายุใบทะเบียน	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๑๐) ค่าขออนุญาตตั้งสาขาของผู้ประกอบการ ขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑)	ฉบับละ	๕๐๐	บาท
(๑๑) ค่าขออื่น ๆ	ฉบับละ	๒๐๐	บาท

## **ส่วนที่ ๑**

**ความเป็นมา และประเด็นสำคัญ  
จากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร  
เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง  
หลายรูปแบบ พ.ศ. ....**

## ความเป็นมา

### ของร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... มีผู้เสนอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณารวม ๒ ฉบับ ดังนี้

๑. เสนอโดย คณะรัฐมนตรี ชุดที่มีพันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี

๒. เสนอโดย นายเทวัญ ลิปตพัลลภ และนายพงษ์พิช รุ่งเป้า สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรพรรคชาติพัฒนา

ร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับ มีหลักการและเหตุผลทำนองเดียวกัน คือ โดยที่รูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้พัฒนาไปจากเดิมที่มีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือ หรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยานจนสามารถขยายบริการเป็นลักษณะจากประตูถึงประตูโดยไม่คำนึงว่าในการปฏิบัติการขนส่งจะต้องเกี่ยวข้องกับรูปแบบหรือยานพาหนะประเภทใด ฉะนั้น จึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว และเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

คณะรัฐมนตรีพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... เมื่อวันที่ ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๔๖ และมีมติอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว และส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

สภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับ พร้อมกันไป ในวาระที่หนึ่งขึ้นรับหลักการ คราวประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๒๔ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๔๖ โดยลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติทั้ง ๒ ฉบับ พร้อมกันไป ด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์และมีมติให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญฯ จำนวน ๓๕ คน เพื่อพิจารณาในวาระที่สองขึ้นคณะกรรมการโดยถือเอาร่างพระราชบัญญัติของคณะรัฐมนตรีเป็นหลักในการพิจารณา กำหนดแปรญัตติภายใน ๗ วัน

คณะกรรมการการวิสามัญฯ จำนวน ๓๕ คน ประกอบด้วย

- |                                  |                                    |
|----------------------------------|------------------------------------|
| ๑. พลเรือโท โรช วิกิตภูมิประเทศ  | เป็นประธานคณะกรรมการ               |
| ๒. นายกรีช กงเพชร                | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายเจริญ คันธวงศ์             | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง   |
| ๔. นายสมศักดิ์ โสมกลาง           | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม   |
| ๕. พลเอก รัตนะ เฉลิมแสนยากร      | เป็นที่ปรึกษาคณะกรรมการ            |
| ๖. นายสมพร ไพลิน                 | เป็นเลขานุการคณะกรรมการ            |
| ๗. นางสาวกวนิดา คุณผลิน          | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                 |
| ๘. นายสาธิต ปิตุเตชะ             | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                 |
| ๙. นายสิทธิชัย กิตติชนเศรษฐ      | เป็นโฆษกคณะกรรมการ                 |
| ๑๐. นายคงกฤษ หงษ์วีไล            | ๑๑. นายเจริญ จรรย์โกมล             |
| ๑๒. นายเฉลิมชัย อุฬารกุล         | ๑๓. นายชินวัฒน์ ชินแสงอร่าม        |
| ๑๔. นายดิศทัต โหดระกิตย          | ๑๕. นายเดชะ บุญยะชัย               |
| ๑๖. นายนพดล ปัทมะ                | ๑๗. นายประเวช ศรียะวงษ์            |
| ๑๘. พันตำรวจเอก ปรีดี เจริญศิลป์ | ๑๙. นายปัญญา จีนาคำ                |
| ๒๐. นายปดิพงษ์ เต็มเจริญ         | ๒๑. นายพิทยา บุญเฉลียว             |
| ๒๒. นายภิมุข สิมะโรจน์           | ๒๓. นางสาวยุวลักษณ์ อภิธนาคุณ      |
| ๒๔. นายวันชัย ศารทูลทัต          | ๒๕. นายวิชัย ประทีปปรีชา           |
| ๒๖. นายวิฑูร กรุณา               | ๒๗. นายวิสันต์ เดชเสน              |
| ๒๘. นายสมชัย ฉัตรพัฒนศิริ        | ๒๙. นายสัมพันธ์ แป้นพัฒน์          |
| ๓๐. นายสามารถ แก้วมีชัย          | ๓๑. นายสุรชัย พันธุมาศ             |
| ๓๒. นายสุรพงษ์ โตวิจักษณ์ชัยกุล  | ๓๓. นายอนุชา นาคาศัย               |
| ๓๔. นายอภิชาติ การิกาญจน์        | ๓๕. นางสาวอภามภรณ์ พุทธรปวน        |

เมื่อคณะกรรมการการวิสามัญฯ ได้พิจารณาเสร็จแล้ว ได้เสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ พร้อมด้วยรายงานการพิจารณาและข้อสังเกตต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร และได้บรรจุเข้าระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) ในวันพุธที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๕๗ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในวาระที่สอง ขึ้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราในคราวเดียวกัน โดยพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราจนจบร่างและได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำแต่อย่างใด

หมายถึง กรรมการในสัดส่วนของรัฐบาล



เมื่อจบการพิจารณาในวาระที่สองขั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราแล้ว ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาต่อไปในวาระที่สามโดยลงมติเห็นชอบด้วยคะแนนเสียงข้างมาก หลังจากนั้นที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและให้ความเห็นชอบกับข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญ ที่แก้ไขเพิ่มเติมเหตุผล (ดังมีรายละเอียดปรากฏในเอกสารประกอบการพิจารณาหน้า ๖๔) และส่งให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไป

อนึ่ง เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติในวาระที่หนึ่งรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว ประธานวุฒิสภาได้พิจารณาและมีดำริให้คณะกรรมการวิสามัญกิจการวุฒิสภาพิจารณาว่าจะเห็นสมควรมอบหมายให้คณะกรรมการวิสามัญประจำวุฒิสภาคณะใด หรือจะตั้งคณะกรรมการวิสามัญ เพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ตามนัยแห่งข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๐๙ และในคราวประชุมคณะกรรมการวิสามัญกิจการวุฒิสภา วันจันทร์ที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๔๖ ที่ประชุมได้พิจารณาแล้วเห็นสมควรมอบหมายให้คณะกรรมการคมนาคม วุฒิสภา เป็นผู้พิจารณาแล้วรายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นการด่วน ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาต่อไป

-----

---

ข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๐๙ กำหนดว่า “เมื่อสภาผู้แทนราษฎรมิมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติหรือร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญใดในวาระที่หนึ่งแล้วประธานวุฒิสภาอาจพิจารณามอบหมายให้คณะกรรมการวิสามัญประจำวุฒิสภาคณะใดคณะหนึ่งที่เกี่ยวข้องหรือในกรณีที่มีความจำเป็น วุฒิสภาอาจตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่ง มีจำนวนไม่เกินสิบเอ็ดคนแล้วแต่กรณี เพื่อพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติหรือร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญดังกล่าวเป็นเฉพาะกรณีไปก็ได้และเมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบในวาระที่สาม แล้วให้คณะกรรมการดังกล่าว รายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นการด่วน ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิกในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติหรือร่างพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญนั้นต่อไป”

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา  
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๒๐๔/๖๔๕๑ ลงวันที่ ๗ มิถุนายน ๒๕๕๓ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า กระทรวงคมนาคมได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๕๓ อนุมัติหลักการและให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาโดยให้รับข้อสังเกตของกระทรวงยุติธรรมและกระทรวงการต่างประเทศไปประกอบการพิจารณาด้วย

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ตรวจพิจารณาโดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคม(สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี) และผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ (กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย) เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจัดทำบันทึกประกอบร่างฯ ดังต่อไปนี้

๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีหลักการในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการควบคุมการประกอบกิจการดังกล่าวตามแนวทางของร่างกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศอาเซียน (Draft of ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) โดยมีสาระสำคัญดังนี้

๑. กำหนดลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้เป็นการรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่ ๒ รูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาฉบับเดียวกัน และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับมอบของไว้ในความดูแลในประเทศหนึ่งและขนส่งของไปยังอีกประเทศหนึ่งโดยคิดค่าระวาง
๒. กำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง
๓. กำหนดให้มีใบตราส่งต่อเนื่องเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีหน้าที่ออกใบตราส่งดังกล่าว
๔. กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง
๕. กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง
๖. จัดให้มีคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติเป็นองค์กรกำกับดูแลด้านนโยบายและกำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเป็นองค์กรกำกับดูแลการประกอบการ และมีเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเป็นนายทะเบียน
๗. กำหนดวิธีการระงับข้อพิพาท แบ่งเป็น ๒ วิธี คือ

- ๗.๑ คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือกำหนดให้เสนอข้อพิพาทใด ๆ อันเกิดขึ้นจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาด หรือ
- ๗.๒ ฟ้องคดีต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

## ๒. ความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาความเห็นและข้อสังเกตของกระทรวงยุติธรรม และกระทรวงการต่างประเทศเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... แล้ว มีความเห็นแยกเป็นประเด็น ดังนี้

### ความเห็นและข้อสังเกตของกระทรวงยุติธรรม

๑. การกำหนดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ในลักษณะตายตัว ตามร่างมาตรา ๒๔ และร่างมาตรา ๓๐ ทำให้ยากแก่การปรับเปลี่ยนเพื่อให้สอดคล้องกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามแนวทางการขนส่งระหว่างประเทศในอนาคต และการปรับปรุงแก้ไขต้องใช้เวลามาก เพราะกระบวนการแก้ไขพระราชบัญญัติมีความยุ่งยาก จึงควรกำหนดไว้ในลักษณะที่มีความยืดหยุ่นเพื่อให้สามารถแก้ไขได้ง่าย โดยบัญญัติเปิดกว้างไว้ให้สามารถแก้ไขได้ในกฎหมายลำดับรอง คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า ควรแก้ไขเพิ่มเติมให้คู่สัญญาอาจตกลงกำหนดความรับผิดชอบให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็ได้อัตรามาตรา ๓๖ ซึ่งจะทำให้เกิดความยืดหยุ่นและเป็นการแก้ปัญหาตามความเห็นของกระทรวงยุติธรรมได้

๒. ในการเรียกร้องค่าเสียหายกรณีของสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์ตามร่างมาตรา ๒๔ ได้กำหนดให้สันนิษฐานว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของดังกล่าวถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง หากผู้รับตราส่งมิได้แจ้งเป็นหนังสือภายในหกวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของกระทรวงยุติธรรม เห็นว่า การกำหนดระยะเวลาหกวันเป็นการกำหนดให้สิทธิแก่ผู้รับตราส่งน้อยกว่ากฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลซึ่งกำหนดไว้สิบห้าวัน ดังนั้น จึงควรกำหนดให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า ควรคงหลักการไว้ตามเดิม เนื่องจากผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ ได้ชี้แจงว่า ในเรื่องการกำหนดระยะเวลาแจ้งเป็นหนังสือดังกล่าวนี้ ได้ยึดถือระยะเวลาหกวันตามที่กำหนดไว้ในร่างมาตรา ๒๒ (๒) ตามร่างกรอบความร่วมมือตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Draft of ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport)

๓. ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้บัญญัติให้อำนาจนายทะเบียนสามารถมีคำสั่งให้หยุดการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องฝ่าฝืนเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบทะเบียน แต่ไม่ได้บัญญัติถึงกระบวนการหรือขั้นตอนต่อไปว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะสามารถกลับมาประกอบกิจการต่อไปได้อย่างไร คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดให้นายทะเบียนมีอำนาจสั่งระงับการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการชั่วคราวได้ในระยะเวลาที่เห็นสมควรแต่ต้องไม่เกินหกสิบวันนับแต่วันที่คำสั่งตามร่างมาตรา ๕๗ วรรคสอง ดังนั้น เมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาที่

นายทะเบียนสั่งระงับการประกอบกิจการดังกล่าวแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็สามารถกลับมาประกอบกิจการดังกล่าวได้ต่อไป

๔. ร่างพระราชบัญญัติฯ ของกระทรวงคมนาคมตามร่างมาตรา ๔๘ วรรคหนึ่ง ได้บัญญัติคำว่า “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” ส่วนร่างมาตรา ๔๘ วรรคสองและร่างมาตรา ๕๑ ไม่ได้บัญญัติคำว่า “หรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” ไว้ด้วย คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) พิจารณาแล้ว ได้นำร่างมาตรา ๔๘ เดิมมาบัญญัติเป็นร่างมาตรา ๑๘ และร่างมาตรา ๕๑ เดิมมาบัญญัติเป็นร่างมาตรา ๒๔ และแก้ไขเพิ่มเติมคำว่า “บุคคล” ในร่างมาตรา ๑๘ วรรคสอง ให้หมายความรวมถึงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องด้วย แต่ในร่างมาตรา ๒๔ นั้นเห็นว่าไม่จำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำในร่างมาตราดังกล่าวเพราะร่างมาตรานี้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเท่านั้นเป็นผู้รับผิดชอบในการขนส่งของตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

๕. ร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ถูกเพิกถอนทะเบียนผู้ประกอบการมีสิทธิอุทธรณ์ต่อรัฐมนตรีภายในสิบห้าวันและให้รัฐมนตรีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จภายในสามสิบวัน คำวินิจฉัยของรัฐมนตรีให้เป็นที่สุด โดยมีได้บัญญัติถึงกรณีที่รัฐมนตรีมิได้วินิจฉัยอุทธรณ์ภายในกำหนดระยะเวลาสามสิบวันจะมีผลเป็นประการใด หรือจะให้มีแนวทางแก้ไขอย่างไร คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า กรณีดังกล่าวมีกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองได้กำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องไว้แล้ว

๖. การกำหนดให้รัฐมนตรีมีภาระหน้าที่ในการวินิจฉัยอุทธรณ์นั้น ควรกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่มีหน้าที่รับอุทธรณ์ให้ชัดเจนเพื่อรองรับภารกิจดังกล่าวและให้เป็นกลไกของฝ่ายบริหารและทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาแล้ว เห็นควรกำหนดอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานคือสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ปัจจุบัน คือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี) ให้มีอำนาจหน้าที่ในการรับอุทธรณ์คำสั่งต่อรัฐมนตรีตามร่างมาตรา ๕๑ และร่างมาตรา ๕๙

๗. ร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ได้ยอมรับการลงลายมือชื่อที่ใช้เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. .... และร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่..) พ.ศ. .... (แก้ไขเพิ่มเติมลักษณะ ๕ ว่าด้วยพยานหลักฐาน) ดังนั้น จึงควรพิจารณาในเรื่องกำหนดระยะเวลาในการใช้บังคับกฎหมายทั้ง ๓ ฉบับนี้ด้วย คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ได้กำหนดให้การลงลายมือชื่อที่ใช้เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามร่างมาตรา ๑๐ ซึ่งกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีผลใช้บังคับแล้ว จึงเป็นการรองรับสถานะทางกฎหมายของข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เช่นเดียวกับการทำเป็นหนังสือหรือหลักฐานเป็นหนังสือ และให้มีผลในทางกฎหมายเช่นเดียวกับการทำธุรกรรมโดยวิธีการทั่วไปที่เคยปฏิบัติอยู่เดิม ดังนั้น กรณีจึงไม่มีปัญหาที่ต้องพิจารณาตามข้อสังเกตนี้

### ข้อสังเกตของกระทรวงการต่างประเทศ

เนื่องจากคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติมีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับความตกลงระหว่างประเทศและกฎหมายระหว่างประเทศ จึงควรมีผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศเป็นกรรมการโดยตำแหน่งด้วย คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการเฉพาะ เนื่องจากในปัจจุบันมีคณะกรรมการต่างๆตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งแต่ละรูปแบบอยู่แล้ว เช่น กฎหมายการขนส่งทางบก ได้แก่ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกประจำจังหวัด หรือกฎหมายการขนส่งทางเรือ ได้แก่ คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เป็นต้น จึงไม่มีความจำเป็นต้องมีคณะกรรมการเพื่อกำหนดนโยบายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างเป็นทางการเป็นเอกเทศ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) จึงได้ตัดบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติออก

### ๓. สาระสำคัญของร่างกฎหมายที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอร่างฯ ให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ตรวจพิจารณา ซึ่งผลการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... สรุปสาระสำคัญของร่างฯ ได้ดังนี้

#### ๑. สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

##### ๑.๑ ลักษณะของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

เดิมร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ มิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้โดยเฉพาะ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) เห็นว่า ควรมีบทบัญญัติที่กำหนดลักษณะของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เพื่อความชัดเจนในการใช้บังคับกฎหมาย ว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ หมายถึง การขนส่งของโดยใช้วิธีการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่ ๒ รูปแบบขึ้นไป เช่น การขนส่งทางบกและทางทะเล การขนส่งทางทะเลและทางอากาศ หรือการขนส่งทางบกและทางอากาศ โดยมีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการดำเนินการจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากต้นทางจนถึงปลายทาง โดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ์ต่อผู้รับตราส่งโดยตรงไม่ว่าจะมีผู้ขนส่งช่วงด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ ตามร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Draft of ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport)

##### ๑.๒ คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้แก่

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ซึ่งหมายถึง บุคคลที่รับดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะทำสัญญาด้วยตนเองหรือบุคคลที่ตนมอบหมาย และไม่ว่าจะมีผู้ขนส่งช่วงด้วยหรือไม่ก็ตาม และผู้ตราส่ง ซึ่งหมายถึง บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

สำหรับผู้รับตราส่ง หมายถึง บุคคลภายนอกซึ่งมีสิทธิในการรับของจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

### ๑.๓ สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญา

#### (๑) ในส่วนของผู้ตราส่ง มีดังนี้

(ก) แจ้งข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของของแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๑๖ วรรคหนึ่ง) เนื่องจากในบางกรณีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของโดยไม่สามารถรู้ได้ว่าของมีสภาพอย่างไร เป็นไปตามที่ผู้ตราส่งได้แจ้งไว้หรือไม่ จึงควรกำหนดให้เป็นความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง หากผู้ตราส่งแจ้งข้อความไม่ถูกต้องตรงกับความจริงและเกิดความเสียหายใด ๆ ต่อของหรือต่อผู้อื่น เช่น ของมีสภาพเป็นอันตราย ผู้ตราส่งจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หรือบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายแม้ว่าผู้ตราส่งจะได้อินใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม

(ข) ทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ (ร่างมาตรา ๑๗ และร่างมาตรา ๑๘) มิฉะนั้นผู้ตราส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายและค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการขนส่งของนั้น เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลใด ๆ ก็ตามที่ได้รับ ความเสียหายจากของอันตรายนั้นได้ทราบอยู่แล้วว่าของนั้นมีสภาพอันตราย

#### (๒) ในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง มีดังนี้

(ก) มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ตราส่งสำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากกรณีที่แจ้งข้อความเกี่ยวกับของไม่ถูกต้อง (ร่างมาตรา ๑๖ วรรคสอง)

(ข) มีสิทธิขนถ่ายของอันตรายออกจากพาหนะที่ขนส่ง ทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี แต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (ร่างมาตรา ๑๘ (๒) และร่างมาตรา ๑๙)

(ค) ต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า เว้นแต่เป็นกรณีที่เกิดจาก

(๑) เหตุสุดวิสัย

(๒) เป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(๓) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนไม่ครบถ้วนหรือไม่ชัดเจน

(๔) การยกขน การบรรทุก การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(๕) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น

(๖) การนัดหยุดงาน การปิดงาน งดจ้าง การผลงานหรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องด้วยประการใดทางด้านแรงงาน

(๗) กรณีที่เป็นสินค้าที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อมีการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ ลูกเรือ ผู้นำร่อง หรือพนักงานของเรือขนส่ง หรือเกิดขึ้นจากอัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้อันเห็นของผู้ขนส่ง (ร่างมาตรา ๒๗)

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ปัจจุบัน กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี) รับผิดชอบร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้ขอเพิ่มหลักการบางประการเกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในชั้นพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ภายหลังจากที่ส่งร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา เพื่อให้สอดคล้องกับร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Draft of ASEAN Framework on Multimodal Transport (Final Draft)) ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมในภายหลัง ดังนี้

๑. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า เมื่อเหตุแห่งความรับผิดดังกล่าวเกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น และอาจจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ ซึ่งเป็นผลมาจากการส่งมอบชกช้าเพิ่มขึ้นอีกด้วย แต่ในกรณีนี้ผู้ตราส่งต้องแจ้งถึงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเป็นพิเศษนั้นด้วยและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องยอมรับเงื่อนไขดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๐) มิฉะนั้นแล้วผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบเฉพาะตามหลักทั่วไปเท่านั้น คือ รับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า (ร่างมาตรา ๒๗)

๒. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิจำกัดความรับผิดไว้ที่ ๖๖๖.๖๗ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ ๒ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อน้ำหนักแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า เว้นแต่ราคาค่าเสียหายจะน้อยกว่าราคาที่คำนวณได้ นอกจากนั้นหากเป็นความเสียหายอื่นนอกเหนือจากการสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่ของที่ขนส่ง ความรับผิดในความเสียหายทุกกรณีนั้นให้จำกัดไว้ไม่เกินค่าเสียหายของของทั้งหมดหรือแต่บางส่วน แต่การจำกัดความรับผิดดังกล่าวไม่นำมาใช้ในกรณีที่ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องแล้ว หรือการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาได้กระทำหรืองดเว้นกระทำโดยจงใจให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า หรือละเลยไม่เอาใจใส่ซึ่งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ หรือมีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น (ร่างมาตรา ๒๔)

#### ๑.๔ การคำนวณค่าเสียหายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง มีดังนี้

(๑) ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาภาชนะขนส่งนั้น และภาชนะดังกล่าวสูญหายหรือเสียหาย ให้ถือว่าภาชนะขนส่งอันนั้นเป็นอีกหน่วยการขนส่งแยกต่างหากจากหน่วยการขนส่งของที่อยู่ในภาชนะหรืออยู่บนภาชนะดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๔)

(๒) การคำนวณค่าเสียหายของของที่สูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณเท่ากับราคาของ ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง หรือ ณ สถานที่และเวลาอันสมควรได้ส่งมอบ (ร่างมาตรา ๓๔ วรรคหนึ่ง)

(๓) ของที่สูญหายหรือเสียหายตาม (๒) ให้คำนวณราคาของของดังกล่าวตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หรือราคาท้องตลาด แล้วแต่กรณี แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาท้องตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกัน (ร่างมาตรา ๓๔ วรรคสอง)

(๔) ถ้าราคาที่คำนวณได้ของของที่สูญหายหรือเสียหายตาม (๒) แตกต่างกับราคาของของที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ให้ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเท่ากับราคาของของที่คำนวณราคาได้ต่ำกว่า แล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๓๔ วรรคสาม)

ถ้าคู่กรณีมีความประสงค์ที่จะแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้ใช้หลักเกณฑ์และอัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย โดยให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหาย (ร่างมาตรา ๓๕)

๑.๕ ใบตราส่งต่อเนื่อง คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) เห็นว่า คำว่า “เอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ตามร่างพระราชบัญญัติฯ ที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์เสนอมานั้นมีลักษณะใกล้เคียงกับใบตราส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ จึงควรเปลี่ยนเป็นใช้ถ้อยคำว่า “ใบตราส่งต่อเนื่อง” และเห็นควรให้กำหนดรายการในใบตราส่งต่อเนื่องให้ชัดเจน นอกจากนั้นยังได้ปรับปรุงร่างมาตรา ๑๑ วรรคสองเสียใหม่ในกรณีที่ใบตราส่งต่อเนื่องมีรายการไม่ครบตามที่ได้กำหนดไว้ในร่างมาตรา ๑๑ วรรคหนึ่ง ยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่งต่อเนื่องหากมีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งต่อเนื่อง เนื่องจากใบตราส่งต่อเนื่องนั้นเป็นหลักฐานอีกอย่างหนึ่งของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ก็มีหลักการในทำนองเดียวกัน

๒ การควบคุมการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มีสาระสำคัญ ดังนี้

๒.๑ คณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ

เดิมร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ได้กำหนดให้มีคณะกรรมการที่กำหนดนโยบายการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งมีหน้าที่เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการส่งเสริม การพัฒนา การกำกับดูแลและคุ้มครองธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งเสนอปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบปฏิบัติ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า โดยที่หลักการและโครงสร้างโดยรวมของร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ มีลักษณะเป็นการควบคุมและตรวจสอบการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยระบบการจดทะเบียนและจัดแจ้งต่อนายทะเบียนแล้ว จึงเห็นว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการในเรื่องดังกล่าวเป็นการเฉพาะ ประกอบกับกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการเพื่อดำเนินการ



ตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนั้น ๆ อยู่แล้ว เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางบก ได้แก่ คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง และคณะกรรมการควบคุมการขนส่งจังหวัด และกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ ได้แก่ คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เป็นต้น จึงเห็นว่าการดำเนินการกำหนดนโยบายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งเชื่อมโยงการขนส่งหลายประเภทเข้าด้วยกันนั้นควรอยู่ในอำนาจของคณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นไว้แล้วตามกฎหมายนั้น ๆ แทนที่จะตั้งขึ้นมาใหม่และดำเนินการซ้ำซ้อนกับคณะกรรมการตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ดังกล่าวข้างต้น นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีหลักการเป็นการกำหนดลักษณะของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและมาตรการในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเท่านั้น ไม่มีความจำเป็นจะต้องมีคณะกรรมการเพื่อกำหนดนโยบายในส่วนนี้แยกเป็นเอกเทศ จึงได้ตัดบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติออก

#### ๒.๒ คุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ผู้ที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยได้ ต้องดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้ (ร่างมาตรา ๓๙)

(๑) จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยผู้ยื่นคำขอจะต้องมีคุณสมบัติดังนี้

ก. เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด โดยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร

ข. มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า ๘๐,๐๐๐ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน และ

ค. วางหลักประกันสำหรับความรับผิดหรือสำหรับความเสียหายอื่นใดอันเกิดจากสัญญาที่ทำขึ้น (ร่างมาตรา ๔๐ และร่างมาตรา ๔๑)

(๒) หากเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ ให้นำหลักฐานการจดทะเบียนในประเทศไทยที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศมาแสดงและขอจดทะเบียนโดยไม่ต้องมาขอจดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๔๕) หรืออาจเลือกผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นตัวแทนและประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยก็ได้

(๓) ผู้ที่มีใช่เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตาม (๑) และ (๒) แต่ประสงค์จะประกอบกิจการดังกล่าวในประเทศไทยจะต้องตั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นตัวแทนในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔๔) และตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดังกล่าวจะต้องร่วมรับผิดกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องนั้นในการผิดสัญญาหรือในการทำละเมิดต่อคู่สัญญาหรือบุคคลภายนอกด้วย เพื่อเป็นการคุ้มครองประโยชน์ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งและบุคคลภายนอกผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการประกอบกิจการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๕๐)

๒.๓ มาตรการในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(๑) ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จำแนกตามประเภทของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ดังนี้

ก. ใบทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ มีอายุ ๕ ปี นับแต่วันที่ออกใบทะเบียน (ร่างมาตรา ๔๒)

ข. ใบจดทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีอายุตามที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศ แต่ไม่เกิน ๒ ปี นับแต่วันที่ออกใบจดทะเบียน (ร่างมาตรา ๔๖)

ค. ใบทะเบียนการเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง มีอายุตามสัญญาการตั้งตัวแทนแต่ไม่เกิน ๒ ปี นับแต่วันที่ออกใบทะเบียน (ร่างมาตรา ๔๙)

(๒) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ว่าจะประกอบการในฐานะตัวแทนหรือไม่ก็ตาม จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้น ซึ่งถ้าเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง การดำรงหลักประกันดังกล่าวจะต้องครอบคลุมทั้งความรับผิดชอบของตนและกิจการที่กระทำในฐานะตัวแทนด้วย (ร่างมาตรา ๔๓)

(๓) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนจะต้องส่งรายงานเกี่ยวกับการประกอบการต่อนายทะเบียนตามแบบ หลักเกณฑ์ และระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนด (ร่างมาตรา ๕๒)

(๔) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนและตัวแทนต้องแสดงใบทะเบียนไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขา และถ้าใบทะเบียนสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนหรือตัวแทน แล้วแต่กรณี จะต้องยื่นคำขอรับใบแทนใบทะเบียนต่อนายทะเบียนภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้ทราบถึงเหตุดังกล่าว (ร่างมาตรา ๕๓ ร่างมาตรา ๕๔ และร่างมาตรา ๕๕)

(๕) หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนประสงค์จะย้ายสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขา หรือมีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรายการอย่างหนึ่งอย่างใดในใบทะเบียน ผู้ประกอบการดังกล่าวจะต้องแจ้งแก่นายทะเบียนภายใน ๗ วัน นับแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลงและนายทะเบียนจะต้องหมายเหตุการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวไว้ในใบทะเบียน (ร่างมาตรา ๕๖)

(๖) หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนประสงค์จะเลิกประกอบการ ต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าว เป็นหนังสือต่อนายทะเบียนล่วงหน้าไม่น้อยกว่า ๙๐ วัน ก่อนวันที่เลิกประกอบการ และต้องส่งคืนใบทะเบียนภายใน ๗ วัน นับแต่วันที่เลิกประกอบการ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะดำเนินการแจ้งยกเลิกการประกอบการแล้ว ก็จะต้องปฏิบัติตามสัญญาที่ได้ทำขึ้นก่อนบอกเลิกการประกอบการดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ เพื่อเป็นการคุ้มครองไม่ให้ผู้รับตราส่งต้องได้รับความเสียหายจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนเลิกประกอบการ (ร่างมาตรา ๖๑)

๒.๔ อำนาจหน้าที่ของนายทะเบียน นายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งได้แก่

(๑) กำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ตามความจำเป็น (ร่างมาตรา ๔๑ ร่างมาตรา ๔๕ และร่างมาตรา ๔๘)

(๒) ไม่รับจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามร่างมาตรา ๔๑ ไม่รับจดทะเบียนตามร่างมาตรา ๔๕ หรือไม่รับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนตามร่างมาตรา ๔๘

(๓) สั่งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องนำหลักประกันมาเพิ่ม ในกรณีที่หลักประกันของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีมูลค่าลดลง หรือถอนหลักประกันส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มขึ้นตามคำขอของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (ร่างมาตรา ๕๗)

(๔) กำหนดแบบ หลักเกณฑ์ และระยะเวลาการส่งรายงานเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ร่างมาตรา ๕๒)

(๕) สั่งระงับการประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการชั่วคราว ในกรณีที่ไม่นำหลักประกันมาเพิ่ม หรือกรณีที่ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบอนุญาตแล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๕๗)

(๖) เพิกถอนใบอนุญาตเมื่อปรากฏเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดตามร่างมาตรา ๕๘

(๗) มีอำนาจเข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนเพื่อทราบข้อเท็จจริง และตรวจสอบบัญชีและเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีอำนาจเรียกผู้จัดการและพนักงานของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนมาให้ถ้อยคำ (ร่างมาตรา ๖๒)

๓ การระงับข้อพิพาท แบ่งออกเป็น ๒ วิธี คือ การระงับข้อพิพาทโดยศาล และโดยอนุญาโตตุลาการ

#### ๓.๑ การระงับข้อพิพาทโดยศาล

คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งเป็นผู้พิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือละเมิด ซึ่งอาจตกลงกันไว้ตั้งแต่เริ่มทำสัญญาดังกล่าวโดยระบุไว้ในสัญญาหรือในใบตราส่งต่อเนื่อง หรืออาจจะตกลงกันภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้วก็ได้ อย่างไรก็ตาม หากคู่สัญญาไม่ได้ตกลงกันไว้ว่าให้ศาลใดเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี โจทก์จะมีสิทธิเลือกเฉพาะศาลตามที่กำหนดไว้ในร่างมาตรา ๖๕ เท่านั้น เป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี ได้แก่

(๑) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของจำเลยหรือศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่

(๒) ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น แต่จำเลยจะต้องมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนในประเทศนั้นด้วย

(๓) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ

นอกจากนั้นไม่ว่าจะเป็นศาลที่คู่สัญญาตกลงกันให้เป็นศาลที่จะพิจารณาพิพากษาคดีหรือศาลตามที่โจทก์เลือก (ร่างมาตรา ๖๕ วรรคสอง) กฎหมายที่จะใช้บังคับในการพิจารณาพิพากษาคดีจะต้องเป็นกฎหมายของประเทศที่โจทก์เลือกให้พิจารณาคดีหรือประเทศที่คู่สัญญาตกลงกันให้พิจารณาคดีเท่านั้น จะตกลงกันให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นในการพิจารณาคดีไม่ได้ ซึ่งแตกต่างจากการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ ในกรณีที่ศาลไทยมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี

โดยโจทก์สามารถเลือกที่จะฟ้องต่อศาลใดศาลหนึ่งที่กำหนดไว้ในร่างมาตรา ๖๕ ได้ นอกจากนั้นคู่กรณีอาจตกลงกันเป็นหนังสือเพื่อกำหนดเขตอำนาจศาลในการพิจารณาพิพากษาคดีก็ได้ (ร่างมาตรา ๖๕ วรรคสาม)

### ๓.๒ การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

หลักการในเรื่องนี้เป็นการกำหนดให้คู่สัญญาสามารถระงับข้อพิพาทของตน โดยให้คนกลางเป็นผู้ชี้ขาดแทนศาลซึ่งคู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือหรือกำหนดวิธีการระงับข้อพิพาทโดยทางอนุญาโตตุลาการไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องด้วยหรือไม่ก็ได้ และอาจตกลงกันก่อนหรือหลังจากเกิดข้อพิพาทก็ได้ (ร่างมาตรา ๖๗) ซึ่งคู่สัญญาอาจตกลงกันให้ใช้กฎหมายของประเทศใดในการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทก็ได้ ไม่ว่าจะดำเนินการโดยอนุญาโตตุลาการในประเทศใด ๆ ก็ตาม แต่ต้องตกลงกันเป็นหนังสือและถ้าดำเนินการโดยอนุญาโตตุลาการในประเทศไทย กฎหมายที่ใช้บังคับจะต้องไม่ขัดกับบทบัญญัติในหมวด ๑ ว่าด้วยสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตามร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ (ร่างมาตรา ๖๘)

แต่ถ้ามิได้มีกระบวนสถานที่ในการดำเนินการโดยอนุญาโตตุลาการไว้ คู่สัญญา มีสิทธิที่จะเลือกสถานที่ในการดำเนินการโดยอนุญาโตตุลาการได้ ดังนี้ (ร่างมาตรา ๖๗)

- (๑) ประเทศที่เป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง
- (๒) ประเทศที่ได้ทำสัญญา โดยคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งจะต้องมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
- (๓) ประเทศที่เป็นสถานที่รับมอบของหรือส่งมอบของ

### ๓.๓ อายุความ

หลักการในเรื่องนี้เป็นการยกเว้นหลักทั่วไปเรื่องอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดให้คู่กรณีสามารถสละ หรือขยายอายุความ หรือตกลงยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้ในกรณีที่ถูกฟ้องคดีต่อศาลหรือมอบข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดก็ได้ ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Draft of ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ กล่าวคือ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องได้ทำความยินยอมเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนั้นให้ใช้บังคับได้ (ร่างมาตรา ๓๘)

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) เห็นว่า การกำหนดเกี่ยวกับอายุความเป็นเสรีภาพในการแสดงเจตนาของคู่สัญญาที่จะต้องตกลงกันไว้อย่างชัดเจนจึงจะสามารถสละการยกอายุความขึ้นต่อสู้หรือขยายอายุความได้ อย่างไรก็ตาม ในส่วนที่เกี่ยวกับการขยายอายุความนั้นควรกำหนดข้อจำกัดไว้ด้วยว่าขยายได้นานเพียงใด มิใช่สามารถกระทำได้โดยไม่มีขอบเขตเนื่องจากหากระยะเวลาดังกล่าวสามารถขยายไปได้โดยไม่มีข้อจำกัด อาจมีปัญหาเกี่ยวกับพยานหลักฐาน ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้เห็นชอบด้วย จึงได้ปรับปรุงร่างตามหลักการดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓๘)

#### ๔ บทกำหนดโทษ

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๔) เห็นว่า ควรตัดหลักการปรับรายวันออก สำหรับกรณีที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ไม่ได้รับอนุญาต เนื่องจากหลักการดังกล่าวไม่ใช่มาตรการในการควบคุมที่มีประสิทธิภาพเพราะไม่มีผลยับยั้งการกระทำความผิดเนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ไม่ได้รับอนุญาตอาจจะยอมเสียค่าปรับต่อไปเรื่อย ๆ และคงดำเนินธุรกิจต่อไปเนื่องจากผลประโยชน์ตอบแทนที่ได้รับอาจสูงกว่าค่าปรับรายวันที่ต้องเสีย จึงควรจะปรับผู้ประกอบการดังกล่าวเป็นรายสัญญาซึ่งจะเป็นสภาพบังคับที่เหมาะสมกว่า (ร่างมาตรา ๗๐)

สำหรับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายแล้ว หากกระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายนี้ นอกจากจะถูกปรับเรียงกระทงตามฐานความผิดแล้ว หากยังฝ่าฝืนบทบัญญัติในร่างมาตรา ๔๓ ร่างมาตรา ๔๗ หรือร่างมาตรา ๕๗ ต้องได้รับโทษปรับรายวันอีกตลอดระยะเวลาที่ฝ่าฝืนนั้น (ร่างมาตรา ๗๑)

อนึ่ง เนื่องจากมีการปฏิรูประบบราชการ จึงได้เปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ หน่วยงานรับผิดชอบร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เปลี่ยนจาก สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ เป็น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ นายทะเบียน เปลี่ยนจาก เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ เป็น อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ และพนักงานเจ้าหน้าที่ เปลี่ยนจากข้าราชการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ เป็น ข้าราชการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ ตามมาตรา ๒๐ และมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ และตามมาตรา ๕๒ และมาตรา ๕๓ แห่งพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๔๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

พฤษภาคม ๒๕๔๕

## ประเด็นสำคัญ

### จากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

### เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....

#### ๑. สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง

##### ๑.๑ เหตุผลที่รับหลักการ

เนื่องจากปัจจุบันมีการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยกำลังพัฒนาระบบเศรษฐกิจและระบบการขนส่งสินค้าจึงเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจ โดยที่รูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้พัฒนาไปจากเดิมที่มีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือ หรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยานจนสามารถขยายบริการเป็นลักษณะจากประตูถึงประตูโดยไม่คำนึงว่าในการปฏิบัติการขนส่งจะต้องเกี่ยวข้องกับรูปแบบหรือยานพาหนะประเภทใด ฉะนั้น จึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว และเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูง

##### ๑.๒ ข้อสังเกต

- ร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นการเอื้ออำนวยให้ผู้ประกอบการชาวต่างชาติมากกว่าที่จะเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งภายในประเทศ เพราะผู้ประกอบการที่เป็นคนไทยไม่สามารถจะระดมทุนได้เพียงพอ โดยดูจากมาตรา ๔๐ ซึ่งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องจดทะเบียนและมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ถือได้ว่าเป็นข้อจำกัดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องภายในประเทศ
- ร่างพระราชบัญญัตินี้มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้จะมีวิธีแก้ปัญหาอย่างไร และในการใช้งบประมาณในโครงการดังกล่าว ใช้งบประมาณจำนวนมากทางด้านงบประมาณมีความพร้อมเพียงใด
- การที่ประเทศไทยจะมีการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น ควรคำนึงถึงการขนส่งทางทะเลด้วย เพราะในการขนส่งสินค้าทางการเกษตรเป็นการขนส่งที่ต้องแข่งกับเวลาเนื่องจากผลิตผลทางการเกษตรมีอายุการเก็บรักษาสั้น และในการดำเนินการควรคำนึงถึงระบบความปลอดภัยให้มีมาตรฐานที่ปลอดภัยที่สุด

### ๑.๓ คำชี้แจงของรัฐมนตรี

- สาเหตุที่ไทยต้องมีกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเนื่องจากประเทศไทยทำอนุสัญญากับนานาประเทศในเรื่องนี้ ซึ่งทำให้คนไทยมีโอกาสมากขึ้น และจากเดิมการขนส่งได้ใช้บริการของผู้ประกอบการต่างชาติรวมทั้งในการขนส่งสินค้าต้องทำสัญญาหลายฉบับ เช่นขนส่งทางรถไฟ ๑ ฉบับ และเมื่อขนส่งรถยนต์ยังต้องทำสัญญาอีกฉบับแยกออกจากกัน ทำให้ผู้ประกอบการชาวต่างชาติไม่ให้ความนิยม

- ด้านความพร้อมในด้านต่าง ๆ นั้น เช่น ด้านการคมนาคมซึ่งประเทศได้มีการแยกเส้นทางการจราจรเป็น ๔ ช่องทางเกือบทั้งหมดแล้ว ส่วนในการคมนาคมทางอากาศนั้นได้มีการลงนามเปิดน่านฟ้า (open sky) กับประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศต่าง ๆ

- ตามข้อสังเกตกรณีมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนั้น เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายหรือโครงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นผู้ดูแล และมีการตั้งคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ ซึ่งประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และยังมีหัวหน้าส่วนราชการที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นกรรมการ เช่น อธิบดีกรมทางหลวง อธิบดีกรมศุลกากร อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ โดยมีหน้าที่จัดทำและเสนอมาตรการส่งเสริมอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ โดยเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี และยังมีหน้าที่ศึกษาปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประสานงานโครงการและแผนงานเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่หนึ่งรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ด้วยคะแนนเสียงเอกฉันท์

**๒. สรุปประเด็นสำคัญและผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง  
ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา**

**๒.๑ ประเด็นสำคัญที่มีการอภิปรายและได้รับความสนใจ**

**- กรณีตามมาตรา ๖๒ (๑) คณะกรรมาธิการวิสามัญ**

**ได้เติมถ้อยคำ “หลายรูปแบบ”**

โดยกรรมาธิการวิสามัญ ได้ให้เหตุผลว่า เป็นการเพิ่มเติมในร่างเดิมที่พิมพ์ผิดพลาด แต่เหตุใดความในมาตรา ๗๑ กับความในมาตรา ๗๐ จึงใช้ไม่เหมือนกัน โดยมาตรา ๗๐ ใช้คำว่า “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” แต่ความในมาตรา ๗๑ กลับใช้คำว่า “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน” เพราะเหตุใดไม่เพิ่มเติมคำว่าหลายรูปแบบลงในมาตรา ๗๑ ซึ่งกรณีดังกล่าวจะเกิดปัญหาในการลงโทษหรือไม่

**- คณะกรรมาธิการวิสามัญ ตอบชี้แจง**

ตามร่างพระราชบัญญัตินี้มีการกำหนดคำเฉพาะ กล่าวคือ หากเป็นผู้ประกอบการเรียกว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ซึ่งแบ่งเป็นแบบจดทะเบียนและไม่จดทะเบียน แต่หากเป็นการขนส่ง เรียกว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

**๒.๒ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ชั้นพิจารณา  
เรียงตามลำดับมาตรา**

**ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ...**

<b><u>ชื่อร่างพระราชบัญญัติ</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>คำปรารภ</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๑</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๒</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๓</u></b>	ไม่มีการแก้ไข



## มาตรา ๔

## มีการแก้ไข

## คณะกรรมการสิทธิการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งมอบของที่ปฏิบัติภายใต้ตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าจะทำการสัญญาว่าจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว

“ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน” หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา ๔๑ หรือมาตรา ๔๘ หรือได้จดทะเบียนตามมาตรา ๔๕

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งทำการหรือรับที่จะทำการขนส่งไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน ไม่ว่าจะเป็นผู้คนเดียวหรือร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือไม่ก็ตาม

“ผู้ตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งมีสิทธิในการรับของจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

“ใบตราส่งต่อเนื่อง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องออกให้แก่ผู้ตราส่งเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาระสำคัญแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของตามที่ระบุในใบตราส่งต่อเนื่องและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้ที่มีสิทธิรับของนั้น ~~เมื่อได้รับมอบคืนใบตราส่งต่อเนื่องนี้แล้ว~~

“รับมอบของ” หมายความว่า การที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับของเพื่อขนส่งของให้ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“ส่งมอบของ” หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ดำเนินการเพื่อให้มีการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

(ก) มอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

(ข) นำของไปไว้ในเงื้อมมือของผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ สถานที่ส่งมอบแล้ว หรือ

(ก) มอบของให้แก่เจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ สถานที่ส่งมอบกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องส่งมอบของให้

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

“ของ” หมายความว่า สัตว์มีทรัพย์ สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้เป็นผู้จัดหา มาไม่ว่าของเหล่านั้นจะบรรจุทุกหรือได้บรรจุทุกไว้บนหรือได้ปากระวาง

“ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้าหรือสิ่งอื่นที่ใช้บรรจุของหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน หรือภาชนะหรือบรรจุภัณฑ์อย่างอื่นที่มีลักษณะกักนองเดียวกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

“หน่วยการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชัน ถัง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อันหรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น

“เป็นหนังสือ” หมายความว่า รวมถึงโทรเลข โทรพิมพ์ โทรสารหรือวิธีการอย่างอื่นซึ่งพิมพ์ บันทึก ทำซ้ำหรือส่งข้อความโดยทางเครื่องกลหรืออิเล็กทรอนิกส์ หรือเครื่องมือเครื่องใช้อย่างอื่นที่มีไว้ใช้ควบคุมวัตถุประสงค์ดังกล่าว

“ใบทะเบียน” หมายความว่า ใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรวมทั้งใบจดทะเบียนหรือใบทะเบียนการตั้งตัวแทนตามพระราชบัญญัตินี้

“นายทะเบียน” หมายความว่า อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่นายทะเบียน

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ข้าราชการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีซึ่งนายทะเบียนแต่งตั้งเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

### มาตรา ๕

### มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๕ สัญญารับขนของภายในราชอาณาจักรโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญารับขนของฉบับเดียวภายในราชอาณาจักร ผู้สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้นำบทบัญญัติในหมวด ๑ ว่าด้วยสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับก็ได้ ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

<u>มาตรา ๖</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>หมวด ๑ สัญญาขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>ส่วนที่ ๑ บททั่วไป</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๗</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๘</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๙</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๐</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๑</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๒</u>	มีการแก้ไข

#### คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๑๒ ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้จัดทำระบบข้อมูลที่ทำบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องโดยระบุถึงข้อที่ไม่ตรงกับความจริง เหตุแห่งความสงสัยหรือพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ แล้วแต่กรณีหรือมิได้ระบุข้อความไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องอย่างชัดเจน เช่น ระบุว่าผู้ตราส่งเป็นผู้ขนส่งสินค้าบรรทุกแต่ละครั้ง ฯลฯ “ผู้ตราส่งเป็นผู้ซึ่งนำหน้า บรรทุก และตรวจนับ” ผู้ตราส่งเป็นผู้บรรจุตู้สินค้า” หรือข้อความอื่นในลักษณะเดียวกัน ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของไว้ตามสภาพที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น เว้นแต่ผู้ประกอบขนส่งต่อเนื่องจะได้ชี้แจงที่เป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องโดยระบุถึงข้อที่ไม่ตรงกับความจริง เหตุแห่งความสงสัย หรือพฤติการณ์ที่ไม่ขอสงวนข้อมูลดังกล่าวไว้ได้ล่วงหน้า ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

<u>มาตรา ๑๓</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๔</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๑๕</u>	ไม่มีการแก้ไข

<b>ส่วนที่ ๒ <u>หน้าที่และความรับผิดชอบ</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>ผู้ตราส่ง</u></b>	
<b><u>มาตรา ๑๖</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๑๗</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๑๘</u></b>	มีการแก้ไข

**คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้**

“ มาตรา ๑๘ เมื่อผู้ตราส่งได้มอบของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ผู้ตราส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของนั้นและ ข้อควรระวังต่าง ๆ ถ้ามี หากผู้ตราส่งไม่แจ้ง สภาพอันตรายแห่งของ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ทราบถึง สภาพอันตรายแห่งของ แห่งของเหล่านั้น ให้สิทธิและหน้าที่ของผู้ตราส่งและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง มีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น

(๒) ไม่ว่าเวลาใด ๆ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอาจขนถ่ายของนั้นออกจากพาหนะที่ขนส่ง ทิ้งทิ้ง หรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ความในวรรคหนึ่งไม่ใช้บังคับแก่บุคคลที่ได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่ขนส่ง นั้นแล้วเมื่อได้รับมอบของ ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

<b><u>มาตรา ๑๙</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
------------------------	---------------

<b>ส่วนที่ ๓ <u>หน้าที่และความรับผิดชอบ</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง</u></b>	

<b><u>มาตรา ๒๐</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
------------------------	---------------

<b><u>มาตรา ๒๑</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
------------------------	---------------

**มาตรา ๒๒****มีการแก้ไข****คณะกรรมการสิทธิการแก้ไข ดังนี้**

“ มาตรา ๒๒ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีหน้าที่ต้องดำเนินการเพื่อให้มีการส่งมอบของดังต่อไปนี้

- (๑) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่ผู้ถือ ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่ง
  - (๒) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งได้เวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่งซึ่งได้สลักหลังโดยชอบ
  - (๓) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้ประเภทออกให้แก่บุคคลโดยนาม ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งมีชื่อระบุในใบตราส่งต่อเนื่องเมื่อได้มีการพิสูจน์ถึงความถูกต้องของตัวบุคคลและได้รับการเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งต่อเนื่องฉบับใดฉบับหนึ่งจากบุคคลดังกล่าว แต่ถ้ามีการโอนใบตราส่งต่อเนื่องดังกล่าวต่อไปเป็นประเภทเพื่อเขาสั่งหรือโดยการสลักหลังลอยให้นำความใน (๒) มาใช้บังคับ
  - (๔) ถ้าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดห้ามโอน ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งต่อเนื่องเมื่อได้พิสูจน์ถึงความถูกต้องของตัวบุคคลนั้นแล้ว
- ในกรณีที่ไม่มีการออกเอกสารใด ๆ ให้แก่ผู้ตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องส่งมอบของแก่บุคคลตามคำสั่งของผู้ตราส่ง หรือตามคำสั่งของผู้ได้มาซึ่งสิทธิของผู้ตราส่งหรือของผู้รับตราส่งตามที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระบุไว้ ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

**มาตรา ๒๓****มีการแก้ไข****คณะกรรมการสิทธิการแก้ไข ดังนี้**

“ มาตรา ๒๓ ในกรณีที่หาตัวผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่ง หากมีพฤติการณ์ชี้ชัดขวางไม่สามารถจะบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งได้ทันที หรือไม่อาจถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่งได้ หรือผู้ตราส่งละเลยไม่ส่งคำสั่งนั้นมาในเวลาอันควรหรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติได้ หากของนั้นได้พ้นจากอารักขาภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยศุลกากรแล้วให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธินำของนั้นออกขาย ทำลาย หรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งตามความเหมาะสมและจำเป็น

เมื่อได้จัดการตามวรรคสองแล้ว ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องบอกกล่าวแก่ผู้ตราส่งโดยไม่ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องละเลยไม่บอกกล่าวแก่ผู้ตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่ที่เกิดขึ้น

ในกรณีที่ได้จัดการกับของตามวรรคสองแล้ว ได้เงินจำนวนเท่าใด ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิหักเอาไว้เป็นค่าระวาง ค่าอุปกรณ์แห่งค่าระวางและค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการนั้น ถ้ายังมีเงินเหลือ ให้ส่งมอบแก่บุคคลซึ่งมีสิทธิจะได้เงินนั้นโดยพลันหรือถ้าส่งมอบไม่ได้ ให้นำไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ แต่ถ้เงินยังขาดอยู่เท่าใด ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในส่วนที่ขาดนั้น

ในกรณีที่ได้ทำลายหรือจัดการกับของตามวรรคสองแล้ว ไม่ได้เงินให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง มีสิทธิเรียกค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการจัดการดังกล่าวเอาจากผู้ตราส่งได้ ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

**มาตรา ๒๔**

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๒๔ ในขณะที่มีคำสั่งผ่อนส่งเมื่อผู้รับตราส่งได้รับของหากปรากฏว่ามีการสูญหายบางส่วน หรือเสียหายและถ้าผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องถึงการสูญหายหรือสภาพของความเสียหายแห่งของที่ได้รับผ่อนส่งนั้น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

ในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์ ผู้รับตราส่งมีสิทธิโต้แย้งเป็นหนังสือภายในหกวัน นับแต่วันที่ได้รับของนั้น ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

**มาตรา ๒๕**

ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๒๖**

ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๒๗**

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๒๗ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้า นั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (๑) เหตุสุดวิสัย
- (๒) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (๓) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่**บกพร่องหรือไม่เพียงพอหรือไม่ชัดเจน**
- (๔) การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (๕) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น
- (๖) การนัดหยุดงาน การปิดงานดจ้าง การผลละงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใด ๆ
- (๗) ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้า ระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย
- (ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง
- (ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าตาม (๗) อันเป็นผลมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้กระทำการตามที่ควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้นเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการการ

**ส่วนที่ ๔ ข้อจำกัดความรับผิดชอบ** ไม่มีการแก้ไข  
**ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง**  
**และการคิดค่าเสียหาย**

**มาตรา ๒๘** ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๒๙** ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๓๐** ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๓๑****มีการแก้ไข****คณะกรรมการมาธิการแก้ไข ดังนี้**

“ มาตรา ๓๑ ในกรณีที่ปรากฏชัดว่า ของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบบริการขนส่งต่อเนื่องไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการมาธิการ

**มาตรา ๓๒****มีการแก้ไข****คณะกรรมการมาธิการแก้ไข ดังนี้**

“ มาตรา ๓๒ การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่สหประชาชาติมิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องแล้ว

(๒) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ให้บริการในการปฏิบัติตามสัญญากระทำการหรือดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ันนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

**มาตรา ๓๓**

ไม่มีมีการแก้ไข

**มาตรา ๓๔**

ไม่มีมีการแก้ไข

**มาตรา ๓๕**

ไม่มีมีการแก้ไข

**มาตรา ๓๖**

ไม่มีมีการแก้ไข



<b><u>ส่วนที่ ๕ การใช้สิทธิเรียกร้อง</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๓๗</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๓๘</u></b>	มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๓๘ สิทธิเรียกร้องใด ๆ อันเกิดจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการตามความในหมวด ๓ เพื่อชี้ขาดภายในเก้าเดือนนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของ หรือควรส่งมอบของ ให้เป็นอันขาดอายุความ

ภายในอายุความตามวรรคหนึ่ง ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรส่งมอบของ

ในกรณีที่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้แก่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง ให้ถือว่าเป็นการให้ความยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้และให้มีผลเช่นเดียวกับกรณีตามวรรคสอง ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

<b><u>หมวด ๒ การควบคุมการประกอบการ</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ</u></b>	
<b><u>มาตรา ๓๙</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๔๐</u></b>	ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๔๑****มีการแก้ไข**

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๔๑ ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) ให้ยื่นคำขอโดยแสดงหลักฐานการมีคุณสมบัติตามมาตรา ๔๐ และการมีหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามกฎหมายส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนมีคุณสมบัติและหลักประกันตามวรรคหนึ่งให้นายทะเบียนรับจดทะเบียนและออกไปทะเบียนภายในทศสิบสี่สิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอจดทะเบียน การยื่นคำขอจดทะเบียน การจดทะเบียนและการออกไปทะเบียนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนมีคุณสมบัติและหลักประกันไม่ถูกต้องให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมิชักช้า แต่ต้องไม่เกินยี่สิบวันนับแต่วันที่รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้ ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

**มาตรา ๔๒**

ไม่มี การแก้ไข

**มาตรา ๔๓**

ไม่มี การแก้ไข

**มาตรา ๔๔**

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๔๔ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) ที่ประสงค์จะตั้งสาขาในการประกอบกิจการ ให้ขออนุญาตต่อนายทะเบียน นายทะเบียนจะอนุญาตโดยมีเงื่อนไข เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของผู้ให้บริการก็ได้

การขอรับใบอนุญาตตั้งสาขาและการออกไปอนุญาตตั้งสาขาดามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

**มาตรา ๔๕****มีการแก้ไข**

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๔๕ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทย  
รับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศตามมาตรา ๓๙ (๒) ที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่ง  
ต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียน  
ในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญา~~คู่~~หรือความตกลงระหว่างประเทศพร้อมทั้งตั้งตัวแทนหรือ  
ตั้งสำนักงานสาขาในราชอาณาจักร

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานถูกต้อง ให้นายทะเบียนรับจดทะเบียน  
และออกใบจดทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอจดทะเบียน

การยื่นคำขอจดทะเบียน การจดทะเบียน การออกใบจดทะเบียน การตั้งตัวแทนและสำนักงานสาขาให้เป็นไป  
ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานไม่ครบถ้วน  
ให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมิชักช้าแต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนตามวรรคหนึ่ง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการ  
ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบจดทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามพระราชบัญญัตินี้ ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

**มาตรา ๔๖**

ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๔๗**

ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๔๘**

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๔๘ ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศตาม  
มาตรา ๓๙ (๓) ที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอจดทะเบียน  
การตั้งตัวแทนต่อนายทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศพร้อมทั้งแสดงหลักฐานเกี่ยวกับ  
การตั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา ๓๙ (๑) เป็นตัวแทนในราชอาณาจักร

หากนายทะเบียนเห็นว่าผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานถูกต้อง ให้นายทะเบียน  
รับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนและออกใบทะเบียนการเป็นตัวแทนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอ  
จดทะเบียน

การยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทน การจดทะเบียนการตั้งตัวแทน การออกใบทะเบียน  
การเป็นตัวแทนและการรับเป็นตัวแทน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

ถ้านายทะเบียนเห็นว่าไม่อาจรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนได้เนื่องจากผู้ยื่นคำขอจดทะเบียนแสดงหลักฐานไม่ครบถ้วน ให้นายทะเบียนแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ยื่นคำขอทราบโดยมีชกษา แต่ต้องไม่เกินสิบห้าวันนับแต่วันที่รับคำขอ

ในการรับจดทะเบียนการตั้งตัวแทนตามวรรคหนึ่ง นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้ ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

มาตรา ๔๔

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๕๐

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๕๑

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๕๑ ในกรณีที่นายทะเบียนมีคำสั่งไม่รับจดทะเบียน ไม่รับจดทะเบียน ไม่ออกใบทะเบียน ตามมาตรา ๔๑ มาตรา ๔๕ หรือมาตรา ๔๘ ไม่ออกใบแทนใบทะเบียนตามมาตรา ๕๕ หรือไม่อนุญาตให้ต่ออายุใบทะเบียนตามมาตรา ๕๒ มาตรา ๕๖ หรือมาตรา ๕๙ ผู้ยื่นคำขอมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อรัฐมนตรีได้ โดยทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จและแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบภายใน ~~๓๐~~ สิบ ~~วัน~~ สิบห้าวัน นับแต่วันที่ นายทะเบียน ได้รับคำอุทธรณ์ ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

มาตรา ๕๒

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๕๒ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนจะต้องส่งรายงานเกี่ยวกับการประกอบการต่อนายทะเบียนตามแบบ หลักเกณฑ์ และระยะเวลาที่นายทะเบียน ประกาศกำหนด ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

<u>มาตรา ๕๓</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๕๔</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๕๕</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๕๖</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๕๗</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๕๘</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๕๙</u>	มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๕๙ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนซึ่งนายทะเบียนมีคำสั่งให้ระงับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือให้เพิกถอนใบทะเบียน มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อรัฐมนตรีได้ โดยทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน การอุทธรณ์ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งของนายทะเบียน เว้นแต่รัฐมนตรีจะสั่งให้ทุเลาการบังคับ

ในระหว่างที่รัฐมนตรีพิจารณาอุทธรณ์ ห้ามมิให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามวรรคหนึ่งประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไป เว้นแต่จะเป็นการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นการประกอบการตามสัญญาที่ได้ทำขึ้นก่อนได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จและแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบภายใน ~~๗๗~~ ๗๕ สิบห้าวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้รับคำอุทธรณ์ ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการการ

<u>มาตรา ๖๐</u>	ไม่มีการแก้ไข
<u>มาตรา ๖๑</u>	ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๖๒****มีการแก้ไข**

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๖๒ นายทะเบียนมีอำนาจควบคุมดูแลบรรดากิจการที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและแต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามความในพระราชบัญญัตินี้ ในการปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้ ให้นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) เข้าไปในสถานที่ดำเนินการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนในระหว่างเวลาทำงานตามปกติ เพื่อทราบข้อเท็จจริงและตรวจสอบบัญชีและเอกสารที่เกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

(๒) เรียกผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ผู้จัดการ พนักงานและลูกจ้าง ตัวแทนและลูกจ้างของตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนมาให้ถ้อยคำหรือสั่งให้ยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงตามที่ขอ

(๓) สั่งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนดำเนินการนำของที่เป็นอันตรายซึ่งหาผู้รับไม่ได้หรือซึ่งเป็นของผิดกฎหมายไปส่งคืนให้แก่ผู้ตราส่ง รวมทั้งสั่งให้ชำระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการนั้น ทั้งนี้ ภายใต้งบค้ำแห่งกฎหมายว่าด้วยศุลกากรที่เกี่ยวข้อง ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

**มาตรา ๖๓**

ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๖๔**

ไม่มีการแก้ไข

**หมวด ๓ การระงับข้อพิพาท**

ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๖๕**

มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๖๕ คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีแห่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีโดยระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้

ในกรณีที่มีได้มีการระบุศาลในการฟ้องคดีแห่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

(๑) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิสำเนาของจำเลย

(๒) ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย

(๓) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ  
อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ฟ้องคดีในศาลใด ๆ ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดี  
ดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

**มาตรา ๖๖**

ไม่มีการแก้ไข

**มาตรา ๖๗**

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๖๗ คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันเป็นหนังสือกำหนดให้เสนอ  
ข้อพิพาทใด ๆ ที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดก็ได้  
ในกรณีที่มีข้อตกลงอนุญาตตุลาการโดยระบุสถานที่ คู่สัญญามีสิทธิดำเนินกระบวนการ  
พิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศตามที่ระบุไว้ในสัญญาเพื่อดำเนินกระบวนการพิจารณา  
ของอนุญาตตุลาการก็ได้

ในกรณีที่มีข้อตกลงอนุญาตตุลาการแต่ไม่ได้ระบุสถานที่ ผู้เสนอข้อพิพาทมีสิทธิเลือก  
ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ ณ สถานที่ในประเทศใดประเทศหนึ่งดังต่อไปนี้

- (๑) ประเทศที่เป็นที่ตั้งของสำนักงานใหญ่หรือภูมิสำเนาของคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง
- (๒) ประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้นซึ่งต้องปรากฏว่าคู่กรณี  
อีกฝ่ายหนึ่งมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
- (๓) ประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ  
อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ  
ณ สถานที่ในประเทศใด ๆ ก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว ”

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

**มาตรา ๖๘**

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๖๘ ให้อนุญาตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดข้อเรียกร้องอันมีมูลกรณีจากสัญญา  
ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามบทบัญญัติในหมวดหนึ่งแห่งพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่  
จะมีข้อตกลงเป็นหนังสือภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้วให้บังคับใช้ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย  
ของประเทศที่ได้ตกลงกันไว้ก็ได้ทั้งที่ไม่ขัดกับบทบัญญัติในหมวด ๑ ว่าด้วยสัญญาขนส่งต่อเนื่อง  
หลายรูปแบบ ”

กรณีร่างมาตรา ๖๘ เมื่อสภาผู้แทนราษฎรลงมติในวาระที่สาม เห็นชอบกับร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวแล้ว ขณะที่พิจารณาข้อสังเกตกรรมวิธีการได้ขอแก้ไขถ้อยคำคำว่า “หมวดหนึ่ง” เป็นคำว่า “หมวด ๑” ดังนี้

“มาตรา ๖๘ ให้อนุญาตตุลาการวินิจฉัยชี้ขาดข้อเรียกร้องอันมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามบทบัญญัติในหมวดที่หนึ่งแห่งพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นหนังสือภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้วให้บังคับใช้ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของประเทศที่ได้ตกลงกันไว้ก็ได้ทำที่ไม่ขัดกับบทบัญญัติในหมวด ๑ ว่าด้วยสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

<b><u>มาตรา ๖๙</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>หมวด ๔ บทกำหนดโทษ</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๗๐</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๗๑</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๗๒</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๗๓</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๗๔</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๗๕</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๗๖</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๗๗</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๗๘</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>บทเฉพาะกาล</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๗๙</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>มาตรา ๘๐</u></b>	ไม่มีการแก้ไข
<b><u>อัตราค่าธรรมเนียม</u></b>	ไม่มีการแก้ไข



เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาเรียงตามลำดับมาตราเสร็จแล้ว ที่ประชุมได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่งตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๑๖ โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้ใดขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำจึงเป็นอันจบการพิจารณาในวาระที่สอง

### ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

**มติ** ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติในวาระที่สามเห็นชอบด้วยกับ ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... ด้วยคะแนนเสียงข้างมาก

### ข้อสังเกตของคณะกรรมการ

คณะกรรมการวิสามัญได้ตั้งข้อสังเกตในเหตุผลการตราพระราชบัญญัตินี้ ควรบัญญัติให้สอดคล้องกับเนื้อหาและสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ และเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงองค์ประกอบสำคัญของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จึงเสนอให้แก้ไขในส่วนของ “เหตุผล” ดังนี้

#### “เหตุผล

โดยที่รูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้พัฒนาไปจากเดิมที่มีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือ หรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยานจนสามารถขยายบริการเป็นลักษณะจากประตูถึงประตูโดยที่ไม่จำเป็นต้องผ่านท่าเรือปฏิบัติที่ขนส่งต่อเนื่องซึ่งตั้งจุดรับมอบสินค้าที่ต้นทางจนถึงจุดส่งมอบสินค้าที่ปลายทางมีรูปแบบหรือยานพาหนะประเภทใดที่ใช้ในการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบหรือหนึ่งประเภท ภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว ฉะนั้น จึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว และเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

**มติ** สภาผู้แทนราษฎรได้เห็นชอบกับข้อสังเกตการแก้ไขเพิ่มเติมเหตุผลให้ประธานสภาผู้แทนราษฎรแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรี ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๑๑ และเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาของวุฒิสภา จึงขอส่งเหตุผลที่ได้แก้ไขมาเพื่อพิจารณา

## **ส่วนที่ ๒**

**ข้อมูลประกอบการพิจารณา  
ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง  
หลายรูปแบบ พ.ศ. ....**

## สรุปร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ....

### 1. เหตุผลและความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ

1.1 ปัจจุบันการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้เปลี่ยนแปลงไปเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การค้าระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันกันสูงขึ้น การให้บริการขนส่งทางทะเลจากท่าเรือถึงท่าเรือ หรือการให้บริการขนส่งทางอากาศจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยานได้รับการพัฒนาการให้บริการจากประตูถึงประตู กล่าวคือลักษณะการให้บริการขนส่งในลักษณะนี้เป็นการให้บริการรับขนของโดยใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการจะอยู่บนพื้นฐานของสัญญาขนส่งสัญญาฉบับเดียวซึ่งเรียกว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะรับผิดชอบของไว้ในประเทศหนึ่งและขนส่งของในอีกประเทศหนึ่ง

1.2 ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่จำเป็นต้องมียานพาหนะที่ใช้ขนส่งเป็นของตนเองซึ่งในทางปฏิบัติอาจมีการมอบหมายให้ผู้ประกอบการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ เป็นผู้ดำเนินการแทน ทั้งนี้ ในการตรากฎหมายได้กำหนดให้มีมาตรการในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยออกมาในรูปการออกใบอนุญาตและมาตรการอื่น ๆ ที่สำคัญ ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้น

1.3 เท่าที่ผ่านมาในทางปฏิบัติมีปัญหาในการวินิจฉัยในเรื่องสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเนื่องจากปรากฏจากข้อเท็จจริงว่า คู่สัญญามักจะอยู่กันคนละประเทศและกฎหมายที่นำมาปรับใช้กับสัญญายังมีความไม่ชัดเจน

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะวางหลักการเพื่อแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติตามแนวทางของร่างกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศอาเซียน (Draft of ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) ซึ่งประเทศไทยเป็นแกนนำของกลุ่มประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในการจัดทำร่างกรอบความตกลงฯ และหากร่างกรอบความตกลงฯ มีผลบังคับใช้ระหว่างประเทศสมาชิก แต่ละประเทศสมาชิกก็จะนำไปอนุวัติการเป็นกฎหมายภายในแต่ปัจจุบันยังไม่มีกรอบความตกลงดังกล่าวเนื่องจากประเทศมาเลเซียแจ้งว่ายังไม่พร้อมที่จะลงนาม

อย่างไรก็ดี ในส่วนของประเทศไทยได้จัดทำกฎหมายภายใน คือ ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เพื่อเตรียมอนุวัติการร่างกรอบความตกลงฯ ข้างต้น

## 2. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

2.1 ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีหลักการในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการควบคุมการประกอบกิจการดังกล่าวตามหลักการของร่างกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศอาเซียน

2.2 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามร่างพระราชบัญญัตินี้จะหมายถึงการรับขนส่งที่มีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาฉบับเดียวและมีผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการดำเนินการจัดให้มีการขนส่งจากต้นทางถึงปลายทางในลักษณะการขนส่งระหว่างประเทศ

2.3 กำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องฯ สำหรับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ใน 3 ประเภท คือ

ก. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัตินี้ มีอายุ 5 ปีนับแต่วันที่ออกไปทะเบียน (ร่างมาตรา 42)

ข. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีอายุตามที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศ แต่ไม่เกิน 2 ปีนับแต่วันที่ออกไปจดทะเบียน (ร่างมาตรา 49)

ค. ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง มีอายุตามสัญญาการตั้งตัวแทนแต่ไม่เกิน 2 ปีนับแต่วันที่ออกไปทะเบียน (ร่างมาตรา 49)

นอกจากนี้หลักการตามร่างพระราชบัญญัตินี้ได้วางมาตรการอื่น ๆ ที่สำคัญ ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้น

2.4 กำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบในทางแพ่งที่เกิดจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2.5 กำหนดวิธีการระงับข้อพิพาทซึ่งตามร่างพระราชบัญญัตินี้จะแบ่งเป็น 2 วิธี คือ

ก. การระงับข้อพิพาทโดยศาล

คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องฯ อาจตกลงเลือกศาลใด ๆ เป็นผู้พิจารณาคดีโดยอาจตกลงกันตั้งแต่ทำสัญญาหรือภายหลังจากการเกิดสิทธิเรียกร้องได้ แต่ถ้าคู่สัญญาไม่ได้ตกลง โจทก์จะมีสิทธิเลือกเฉพาะศาลตามที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัตินี้

อย่างไรก็ดี กฎหมายที่จะใช้บังคับในกรณีข้างต้นจะต้องเป็นกฎหมายของประเทศที่โจทก์เลือกให้พิจารณาคดีหรือประเทศที่คู่สัญญาตกลงกันให้พิจารณาคดีเท่านั้นจะตกลงให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นไม่ได้

## ข. การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือกำหนดให้เสนอข้อพิพาทใด ๆ อันเกิดขึ้นจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้อนุญาโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาด

2.6 กำหนดอายุความไว้แตกต่างจากอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นหลักทั่วไป กล่าวคือ กำหนดให้คู่กรณีสามารถสละ หรือขยายอายุความ หรือตกลงยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้ในกรณีที่ถูกฟ้องคดีต่อศาลมอบข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดก็ได้

### 3. ความเกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายของส่วนราชการอื่น

ในกรณีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งจะไม่ใช่ไปตามหลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน แต่จะเป็นไปตามหมวด 1 ของร่างพระราชบัญญัตินี้

### 4. ประโยชน์ของร่างพระราชบัญญัตินี้

4.1 ประเทศไทยจะมีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งกำหนดสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบทางแพ่งของคู่สัญญาตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้พิเศษแตกต่างจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

4.2 เป็นการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นเนื่องจากมีกฎหมายที่วางหลักการไว้ชัดเจนเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น ข้อยกเว้นและสิทธิจำกัดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น

4.3 คู่ครองผู้ใช้บริการผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มั่นใจได้ว่าเมื่อเกิดกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้าขึ้น ผู้ใช้บริการจะได้รับการเยียวยาความเสียหายอย่างแน่นอน

4.4 เป็นการเพิ่มรายได้ให้เข้าประเทศได้อีกทางหนึ่ง

4.5 หากในอนาคตกลุ่มประเทศอาเซียนเห็นชอบที่จะลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รัฐบาลไทยจะสามารถให้สัตยาบันและอนุวัติการกรอบอาเซียนได้ทันทีโดยไม่ต้องเสียเวลาออกกฎหมายใดเพิ่มเติมอีก

## ความเป็นมาของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ\*

การศึกษาประวัติและความเป็นมาก่อนที่จะมีการพัฒนาและนำเอาวิธีการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ในการขนส่งของระหว่างประเทศ จนกระทั่งเป็นที่ยอมรับกันอย่างกว้างขวางในปัจจุบัน คงจะต้องพิจารณาย้อนกลับไปในช่วงตอนต้นศตวรรษที่ 18 ซึ่งในยุคนั้นการขนส่งของระหว่างประเทศส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางทะเล ของที่ขนส่งจะถูกจัดส่งแยกเป็นชิ้นหรือบรรจุใส่หีบห่อหรือกล่องแล้วขนย้ายมากองรวมอยู่ที่บริเวณสถานีต้นทาง เพื่อรอการขนถ่ายของไปบรรทุกลงเรือ ก่อนดำเนินการขนส่งไปยังสถานีปลายทาง<sup>1</sup> ซึ่งผู้ขนส่งยังคงให้บริการขนส่งด้วยวิธีการขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodal transport) เช่น ให้บริการรับขนส่งของทางอากาศ ทางทะเล ทางบก โดยรถยนต์ หรือทางรถไฟ การขนส่งของระหว่างประเทศในขณะนั้นจึงมีผู้ขนส่งหลายรายเข้ามาเกี่ยวข้องซึ่งต่างให้บริการขนส่งของตนเองช่วงการขนส่งของตน และจะมีการทำสัญญาแต่ละฉบับในแต่ละช่วงการขนส่ง

หลังจากที่สงครามโลกครั้งที่สองยุติลง เศรษฐกิจโลกได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วซึ่งเป็นผลมาจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมในช่วงปลายศตวรรษที่ 18 การเกิดขึ้นของบริษัทขนาดใหญ่หรือบริษัทข้ามชาติ การขยายตัวทางอุตสาหกรรมและการเข้าไปลงทุนในกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนาต่าง ๆ และในช่วงต้นศตวรรษที่ 19 มีการก่อตั้งศูนย์กลางการค้าที่สำคัญ ๆ แห่งใหม่ของโลกหลายแห่งบริเวณแถบมหาสมุทรแปซิฟิก และหลังจากปี ค.ศ. 1970 เป็นต้นมา การผลิตสินค้าหรือของมุงเน้นการผลิตเพื่อจำหน่ายและแจกไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก<sup>2</sup> การขยายตัวของเศรษฐกิจโลกดังกล่าว ทำให้เกิดความต้องการทั้งด้านปริมาณและประสิทธิภาพของการขนส่ง เหตุผลดังกล่าวนี้ผลักดันให้ผู้ขนส่งของจำเป็นต้องปรับปรุงวิธีให้บริการและเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่ง เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาดด้านการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไป ในขณะที่ช่วงระยะเวลาดังกล่าวนั้น การขนส่งของระหว่างประเทศยังคงใช้วิธีการขนส่งแบบเดิม ผู้ขนส่งยังคงให้บริการขนส่งเพียงรูปแบบเดียว การให้บริการขนส่งด้วยวิธีการดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้ส่งต้องเสียเวลาและมีค่าใช้จ่ายสูง เช่น เรือต้องใช้เวลาจอดอยู่ที่ท่าเป็นเวลานาน

<sup>1</sup>วิธีการขนส่งของดังกล่าวเป็นวิธีการขนส่งแบบดั้งเดิม หรือ Conventional System ของที่ถูกจัดส่งแยกเป็นชิ้น ๆ หรือบรรจุหีบห่อหรือกล่อง และขนย้ายมากองรวมอยู่ที่บริเวณท่าเรือ ก่อนขนถ่ายไปบรรทุกลงเรือ เรียกกันโดยทั่วไปว่า Break-Bulk cargo หรือ สินค้าเทกอง โปรดดู UNCTAD, *International Multimodal Transport in Developing Countries*, June, 1976 p. 9.

<sup>2</sup>Yehuda Hayuth, *Intermodality : Concept and Practice, Structural Changes in the Ocean Freight Transport Industry*, Lloyd's of London Press Ltd., 1987, p.p. 42-50.

หลายวัน เพื่อรอขนถ่ายของขึ้นเรือหรือลงจากเรือ และอุปกรณ์สำหรับยกขนของไม่มีประสิทธิภาพโดยไม่สามารถที่จะยกน้ำหนักได้ครั้งละมาก ๆ ของต้องบรรจุทับท่อนในขนาดที่อุปกรณ์เรือจะยกได้ ทำให้มีจำนวนทับท่อนมากต้องใช้เวลาขนถ่ายนาน ของที่ขนส่งจึงบอบช้ำและเสียหายได้ง่าย<sup>3</sup> แม้ว่าระยะนั้นจะมีการพัฒนานำเอาเรือเหล็กและเครื่องจักรไอน้ำมาใช้กับเรือเดินทะเลก็ตาม แต่ในด้านเทคโนโลยีในการขนถ่ายของและการเคลื่อนย้ายของยังไม่ได้ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร คงมีเพียงการพัฒนาบันจันให้มีขนาดใหญ่ขึ้นเท่านั้น<sup>4</sup> และการที่ผู้ขนส่งให้บริการขนส่งรูปแบบเดียวได้ก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้ส่ง เพราะผู้ส่งจำเป็นต้องติดต่อกับผู้ขนส่งหลายรายและต้องทำสัญญาขนส่งหลายครั้งทำให้มีเอกสารเกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก อีกทั้งเมื่อของที่ขนส่งเสียหายหรือสูญหาย ผู้ขนส่งแต่ละรายมักจะปฏิเสธความรับผิดชอบของตน โดยอ้างว่าของที่รับขนส่งเสียหายหรือสูญหายในช่วงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งรายอื่น และในทางปฏิบัติก็เป็นการยากที่ผู้ส่งจะพิสูจน์ให้เห็นชัดได้ว่าของที่ขนส่งเสียหายหรือสูญหายในช่วงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งรายใด ทำให้ผู้รับตราส่งมักไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

ขณะเดียวกันนั้นในช่วงประมาณปี ค.ศ. 1960 นายมัลคอล์ม แม็คลีน ได้ทดลองนำเอารถบรรทุกซึ่งบรรทุกของขึ้นไปบนเรือเพื่อลดต้นทุนค่าแรงงานและเวลาที่ใช้ในการขนถ่ายของบริเวณท่าเรือ หลังจากนั้นไม่นานได้มีการคิดค้นและพัฒนานำเอาระบบตู้สินค้ามาใช้ในการขนส่งของทางทะเล และประมาณปี ค.ศ. 1966 ระบบตู้สินค้าสมบูรณ์แบบก็ถูกนำมาใช้อย่างจริงจัง โดยบริษัท Sea Land ใช้เรือคอนเทนเนอร์ซึ่งดัดแปลงจากเรือสินค้าแบบดั้งเดิมมาใช้ในการขนส่งของระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศต่าง ๆ ในยุโรป (Trans Atlantic Route)<sup>5</sup> การพัฒนานำเอาระบบตู้สินค้ามาใช้ในการขนส่งของทางทะเลมีผลกระทบต่อวิธีการขนส่งของแบบดั้งเดิมเป็นอย่างมาก ทำให้มีการประดิษฐ์คิดค้นเครื่องมือและอุปกรณ์ใหม่ ๆ ขึ้นมาใช้กับตู้สินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนและค่าใช้จ่าย สภาพการณ์ดังกล่าวจึงเป็นผลให้มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญต่อโครงสร้างการขนส่งของทางทะเลหลายประการ เช่น การเกิดขึ้นของเรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดต่าง ๆ การเกิดขึ้นของสถานีตู้สินค้า (Container terminal) ตลอดจนการผลิตเครื่องมือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการลำเลียงและยกตู้สินค้าขนาดต่าง ๆ<sup>6</sup> แต่หลังจากมีการพัฒนาการดังกล่าวแล้ว การเปลี่ยนแปลงในลักษณะเช่นนี้เริ่มชะลอลง ด้วยเหตุที่ว่าการนำเอาระบบตู้สินค้ามาใช้กับท่าเรือขนถ่ายสินค้าแบบดั้งเดิม (Conventional port) มีผลกระทบต่อโครงสร้างการขนส่งของทางทะเลที่สำคัญอีก 2 ประการ

1. การนำเอาระบบตู้สินค้ามาใช้กับท่าเรือขนถ่ายสินค้าแบบดั้งเดิมทำให้เกิดความต้องการสถานที่โล่งหรือที่ว่างจำนวนมากสำหรับใช้วางพักตู้สินค้า ความต้องการดังกล่าวเป็นแรงผลักดันให้มีการสร้างท่าเรือขนาดใหญ่ หรือท่าเรือขนถ่ายตู้สินค้า (Container port) ในเวลาต่อมา

<sup>3</sup> Ibid., p.p. 13-15.

<sup>4</sup> Ibid., p.p. 1-2.

<sup>5</sup> กมลชนก สุทธิวาทนฤพณี, อรุณจิตพนาณิชนาวี, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) 2528, น. 84.

<sup>6</sup> Yehuda Hayuth, op.cit., footnote 3, p.p. 60-61.

2. การนำเอาระบบผู้สินค้ามาใช้กับการขนส่งของทางทะเลมีผลและก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อการบริหารงานอุตสาหกรรมท่าเรือหลายประการ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนี้เกิดขึ้นทั้งด้านการให้บริการขนส่ง การลำเลียงของ การบริหารการทำเรือ และที่สำคัญจะก่อให้เกิดแนวคิดการนำเอาของที่รับขนส่งบรรทุกใส่ตู้สินค้าแล้วขนส่งต่อเนื่องตลอดสายจากสถานที่ต้นทางที่รับมอบของในประเทศหนึ่ง ไปยังสถานที่ปลายทางในอีกประเทศหนึ่งเพื่อส่งมอบของแก่ผู้รับของ และจัดตั้งระบบการขนส่งร่วม (Intergrated transport system) โดยผู้ขนส่งทางทะเลจะเข้าไปดำเนินธุรกิจการขนส่งของทางบกด้วยตนเอง หรือเข้าร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งทางบก ทั้งนี้เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการขนส่งตลอดสาย การควบคุม และการขนย้ายของจากสถานที่ต้นทางไปยังจุดหมายปลายทางเพื่อลดค่าใช้จ่ายและต้นทุนในการขนส่ง<sup>7</sup>

การจัดตั้งระบบการขนส่งร่วมข้างต้นนั้น หมายถึง การเชื่อมวิธีการขนส่งของที่แตกต่างกันเข้าด้วยกัน ทั้งนี้ เพราะโดยธรรมชาติของการขนส่งของระหว่างประเทศแล้วการขนส่งของระหว่างประเทศจำเป็นต้องใช้รูปแบบการขนส่งอย่างน้อยสองรูปแบบขึ้นไปเชื่อมต่อกัน ซึ่งตามสภาพความเป็นจริงไม่มีรูปแบบการขนส่งใดที่จะมีศักยภาพในการเชื่อมต่อแหล่งกำเนิดของกับแหล่งความต้องการบริโภคให้เข้าถึงกันได้โดยไม่ต้องใช้รูปแบบการขนส่งอื่น หากจะพิจารณาในแง่ของการขนส่งช่องทางทะเลระหว่างประเทศจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า แหล่งกำเนิดและจุดหมายปลายทางของของมิได้อยูริมทะเลหรือท่าเรือเสมอไป ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีรูปแบบการขนส่งอื่นเพื่อขนส่งของเข้ามาเชื่อมต่อ เช่น ทางบกเชื่อมต่อจากท่าเรือ เพื่อให้ของเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางของผู้รับภายในประเทศ

นอกจากนี้แนวคิดการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน ไม่ได้จำกัดแค่เพียงการเชื่อมต่อเส้นทางเข้าด้วยกันเท่านั้น แต่ยังหมายถึงการเชื่อมการประสานงานด้านการจัดการขนส่ง การควบคุมของ ความรับผิดชอบ ตลอดจนการเชื่อมต่อบริษัทข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งและลดต้นทุนค่าใช้จ่ายโดยอาศัยลักษณะเด่นของแต่ละรูปแบบการขนส่งที่รวมเข้าด้วยกัน<sup>8</sup> การเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งก่อให้เกิดระบบการทำงานที่เป็นระเบียบและเป็นการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและถูกต้อง เพื่อให้ได้มาซึ่งระบบขนส่งที่สมบูรณ์ ซึ่งเป็นที่มาของแนวคิดที่จะพัฒนาและนำเอาวิธีการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้แก่การขนส่งระหว่างประเทศ

<sup>7</sup> Ibid., p.p. 50-53, 62-63. และโปรดดู Jan Ramberg, *The implications of new transport technologies, Ocean Transport Documentation and Its Simplification, United Nations Conference on Trade and Development, p. 22.*

<sup>8</sup> การขนส่งในแต่ละรูปแบบมีข้อดีแตกต่างกัน กล่าวคือ การขนส่งทางรถไฟจะตรงเวลา แต่คิดค่าระวางสูงและช้า การขนส่งทางรถบรรทุกสะดวกรวดเร็ว เข้าถึงจุดหมายปลายทางแต่บรรทุกได้น้อย การขนส่งทางเรือค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด และสามารถบรรทุกของได้มาก แต่ต้องใช้เวลานานและไม่ตรงเวลา อีกทั้งเข้าไม่ถึงจุดหมายปลายทาง ส่วนการขนส่งทางอากาศจะรวดเร็ว แต่มีค่าใช้จ่ายสูงที่สุดและขนส่งได้น้อย



นอกจากแนวคิดดังกล่าวข้างต้นแล้ว ยังมีปัจจัยอีกปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนช่วยในการสนับสนุนการพัฒนาและนำเอาวิธีการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ในการขนส่งของระหว่างประเทศให้เป็นจริงขึ้นมา กล่าวคือ ประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่มีบทบาทสำคัญต่อการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในขณะนั้น ได้ปรับปรุงแก้ไขกฎหมายด้านการขนส่งหลายฉบับด้วยกัน และที่สำคัญได้แก่การลดกฎเกณฑ์ที่ควบคุมการประกอบการขนส่งที่เข้มงวดลง จากเดิมที่ไม่เปิดโอกาสให้ผู้ขนส่งให้บริการขนส่งได้มากกว่าหนึ่งรูปแบบ เพราะเกรงว่าผู้ขนส่งจะมีอำนาจมากจนเกิดการผูกขาดตัดตอน<sup>9</sup> โดยอนุญาตให้ผู้ขนส่งสามารถให้บริการขนส่งได้หลายรูปแบบ และคิดค่าบริการขนส่งเพียงอัตราเดียวตลอดสาย<sup>10</sup> การแก้ไขกฎหมายดังกล่าวนี้เป็น การสนับสนุนให้มีการนำเอาแนวคิดวิธีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ในการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศของสหรัฐอเมริกาเพิ่มมากขึ้น และเรื่องดังกล่าวไม่ได้มีผลกระทบต่อผู้ขนส่งของสหรัฐอเมริกาเท่านั้น แต่ยังสามารถขยายวงกว้างออกไปยังผู้ขนส่งในประเทศคู่ค้าอื่น ๆ ทั่วโลก โดยได้นำเอาวิธีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาปรับใช้กับการให้บริการขนส่งของประเทศของตน จนกระทั่งวิธีการขนส่งดังกล่าวเป็นที่ยอมรับและนำมาใช้ในการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทั่วไป

ในช่วงแรกของการเผยแพร่แนวคิดนี้ปรากฏว่าได้รับการคัดค้านจากบรรดาสายการเดินเรือและท่าเรือต่าง ๆ แต่เหตุการณ์ดังกล่าวก็เป็นอยู่ไม่นาน เพราะทั้งสายการเดินเรือและท่าเรือเริ่มมองเห็นประโยชน์และข้อดีของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และในเวลาต่อมาผู้ขนส่งของทางทะเลได้เริ่มให้บริการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับบริการขนส่งของระหว่างประเทศ และขยายตัวมากขึ้นเป็นลำดับจนกระทั่งเป็นที่ยอมรับกันอยู่โดยทั่วไปในปัจจุบัน นอกจากนี้ในช่วงระยะเวลาสิบกว่าปีที่ผ่านมา ผู้ขนส่งของทางอากาศก็ได้เล็งเห็นประโยชน์ต่าง ๆ ของวิธีการขนส่งของดังกล่าว และจากการที่ผู้ขนส่งทางทะเลได้ขยายบริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก่อให้เกิดการแข่งขันกับผู้ขนส่งทางอากาศ ทำให้ผู้ขนส่งทางอากาศสูญเสียตลาดไปบางส่วน จึงเป็นแรงผลักดันให้ผู้ขนส่งทางอากาศ ได้ลองนำเอารูปแบบการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบมาให้บริการขนส่งของทางอากาศระหว่างประเทศ โดยเป็นการร่วมกับรูปแบบการขนส่งของทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ และในปัจจุบันนี้การขนส่งของระหว่างประเทศวิธีดังกล่าวนี้ กำลังได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น

<sup>9</sup> ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ, การเลือกซื้อบริการการขนส่งสินค้าทางทะเล, โครงการตำราเพื่อธุรกิจขนาดย่อม FAMD, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), 2535, น. 33.

<sup>10</sup> Yehuda Hayuth, op.cit., footnote 2, p.p. 42-44.

## ลักษณะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ\*

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีชื่อเรียกกันอยู่หลายชื่อด้วยกัน โดยอนุสัญญาแห่งองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 ใช้คำว่า Multimodal Transport Operator หรือ MTO ในขณะที่ตาม TCM Draft Convention และ ICC Rules ใช้คำว่า Combined Transport Operator หรือ CTO

สำหรับความหมายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามอนุสัญญาแห่งองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 บัญญัติไว้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมายถึง บุคคลหนึ่งบุคคลใดซึ่งเข้าทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ว่าจะโดยตนเองหรือโดยบุคคลอื่นซึ่งกระทำในนามของตนและเป็นผู้ซึ่งกระทำในฐานะตัวการไม่ใช่ตัวแทนหรือกระทำในนามของผู้ส่งหรือผู้ขนส่งที่เข้ามามีส่วนในการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นบุคคลที่เข้ารับผิดชอบในการปฏิบัติตามสัญญา<sup>17</sup>

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว จะเห็นได้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือ MTO มีลักษณะที่สำคัญดังต่อไปนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นผู้เข้าทำสัญญาขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport contract) กับผู้ส่ง การเข้าทำสัญญาดังกล่าวจะเข้าทำสัญญาด้วยตัวเอง หรือกระทำโดยตัวแทนของตนกับผู้ส่งก็ได้ และเมื่อเข้าทำสัญญาแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นผู้มีหน้าที่ในการที่จะให้เกิดผลสำเร็จในการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบจากสถานที่ต้นทางไปยังจุดหมายปลายทางตามสัญญาและต้องประกันต่อผลสำเร็จนี้ด้วย และจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีอิสระในการเลือกเส้นทาง และรูปแบบในการขนส่ง นอกจากนี้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะทำการขนส่งของนั้นด้วยตัวเองช่วงใดช่วงหนึ่ง หรือมอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นเป็นผู้รับหน้าที่ขนส่งของแทนก็ได้

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่

1.1 ประเภท Vessel-Operating Multimodal Transport Operator ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเภทนี้เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งของทางทะเลได้ขยายบริการของตนให้บริการการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ โดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าวจะดำเนินการขนส่งของในช่วงการขนส่งทางทะเล และจัดหาหรือให้ผู้ขนส่งอื่นช่วยขนส่งต่อเนื่องทอดใดทอดหนึ่ง

<sup>17</sup> Multimodal transport operator means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.

\* ที่มา : กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ, ๒๕๔๓

1.2 ประเภท Non Vessel-Operating Multimodal Transport Operator<sup>18</sup> ซึ่งเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีใช้ผู้ขนส่งของทางทะเล ไม่มีเรือเดินทะเลเป็นของตนเอง แต่ได้ให้บริการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเภทหลังนี้ อาจแยกเป็น 3 ประเภทย่อย ๆ คือ

1.2.1 เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งของทางรถบรรทุก หรือรถไฟ หรือผู้ขนส่งทางอากาศ ได้ขยายบริการของตนรับดำเนินการขนส่งของต่อเนื่องตลอดสาย ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเภทนี้ จะเข้าดำเนินการขนส่งของในช่วงการขนส่งของตน และจะจัดหาผู้ขนส่งช่วงตามความเหมาะสม

1.2.2 เป็นกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight forwarder) ขยายบริการ เข้าทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการขนส่งดังกล่าวนี้ไม่ได้เข้าดำเนินการขนส่งในช่วงใดเลย เพราะตัวผู้ประกอบการเองไม่ใช่ผู้ขนส่ง เพียงแต่จัดหาและเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งอื่นเท่านั้น<sup>19</sup>

1.2.3 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้มีการจัดตั้งองค์กรเพื่อดำเนินกิจการและให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งประเภทนี้ไม่ใช่ผู้ขนส่งที่ขยายบริการขนส่งตลอดสายตามข้อ 1.2.2 และไม่ใช่ผู้รับจัดการขนส่ง แต่เป็นธุรกิจที่จัดตั้งขึ้นมาเพื่อดำเนินการรับขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศโดยเฉพาะตั้งแต่ต้น<sup>20</sup>

2. ความรับผิดชอบตามสัญญาของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นความรับผิดชอบตลอดเส้นทาง (Through liability) หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดชอบนับตั้งแต่เวลาที่ได้รับมอบของไว้ในความดูแลของตน จนกระทั่งถึงเวลาที่ส่งมอบของแก่ผู้รับ<sup>21</sup>

ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศนั้นของอาจจะถูกขนส่งหลายทอดโดยผู้ขนส่งหลายรายต่อเนื่องกันไปจากสถานที่ต้นทางถึงจุดหมายปลายทางตามสัญญา โดยมีผู้ขนส่งหลายรายเข้ามาเกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบตามสัญญาต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ความรับผิดชอบดังกล่าวจะรวมถึงความรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่ง รวมทั้งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการส่งมอบซ้กซ้ำ ไม่ว่าจะความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวนี้ จะเกิดจากความผิดของตนหรือเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งอื่น ดังนั้นในเบื้องต้นจะเห็นได้ว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีความรับผิดชอบโดยตรงกับผู้ส่งในฐานะคู่สัญญา

<sup>18</sup> ซึ่งมีการเรียกว่า NVO-MTO หรือ NVOCC

<sup>19</sup> ดูเอกสารที่ผู้รับจัดการขนส่งออกและเงื่อนไขมาตรฐานในการให้บริการที่ภาคผนวก 4 และ 5

<sup>20</sup> UNCTAD, op.cit., footnote 11, p. 12.

<sup>21</sup> ดู มาตรา 14 อนุ 1 ของ MT convention 1980.

ปัญหาที่น่าพิจารณามีว่าความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อความสูญหาย เสียหาย และการส่งมอบชักช้า ตลอดจนการยกเว้นและการจำกัดความรับผิดจะเป็นไปตามกฎหมายใด<sup>22</sup> เช่น กรณีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากประเทศไทย ไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา ถ้าการขนส่งของช่วงแรกจากคลังสินค้าในประเทศไทยไปท่าเรือ คลองเตยเป็นการขนส่งโดยรถบรรทุก หลังจากนั้นขนส่งต่อด้วยเรือเดินทะเลจากท่าเรือคลองเตย ไปยังท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกา และขนส่งทางรถไฟจากท่าเรือดังกล่าวไปยังจุดหมายปลายทาง ในกรณีเช่นนี้ เมื่อของที่ขนส่งได้รับความเสียหาย ปัญหาจึงเกิดขึ้นว่าควรจะนำกฎหมายใดมาปรับใช้กับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว อันได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขน หรือ พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือกฎหมายขนส่งทางรถไฟของสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะหากความเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าเกิดขึ้นในระหว่างช่วงของการขนส่งใด ซึ่งในทางปฏิบัติการขนส่งของด้วยวิธีนี้นิยมใช้กับตู้สินค้า ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นเป็นการยากที่จะพิสูจน์ได้ถึงสาเหตุ และสถานที่ที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้น

ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งที่เกิดขึ้นนั้น เป็นเรื่องสำคัญเพราะจะส่งผลกระทบต่อการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เพราะว่าการที่ไม่ทราบถึงความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นเช่นใดหรือจะเป็นไปตามกฎหมายใด จะก่อให้เกิดความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ<sup>23</sup> ซึ่งความไม่ชัดเจนดังกล่าวจะก่อให้เกิดความไม่มั่นใจแก่ผู้ลงทุน ในการตัดสินใจจะเข้ามาดำเนินธุรกิจขนส่งของระหว่างประเทศ ทั้งนี้ผู้ลงทุนย่อมต้องการทราบถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของตน เพื่อวางแผนการดำเนินธุรกิจ เช่น การกำหนดค่าระวางที่เหมาะสม ในด้านผู้ส่งความไม่ชัดเจนดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้ส่งไม่ทราบว่าตนมีสิทธิและหน้าที่เช่นใดเมื่อของที่ขนส่งเกิดสูญหายหรือเสียหาย

<sup>22</sup> การขนส่งแบบ Unimodal transport ความรับผิดของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ จะเป็นไปตามระบบความรับผิดในแต่ละรูปแบบการขนส่ง เช่น หากเป็นการขนส่งของทางทะเล ความรับผิดของผู้ขนส่งจะเป็นไปตาม Hague Rules การขนส่งของทางอากาศ จะเป็นไปตาม Warsaw Convention ส่วนการขนส่งทางบกโดยรถบรรทุก จะเป็นไปตาม C.M.R. Convention และหากเป็นการขนส่งทางบกโดยรถไฟ จะเป็นไปตาม C.I.M. Convention.

<sup>23</sup> ด้วยเหตุที่พื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่งแต่ละรูปแบบแตกต่างกัน เช่น ความรับผิดของผู้ขนส่งตาม Hague Rules และ Warsaw Convention อยู่บนพื้นฐานความผิด (Liability based on fault) ในขณะที่ความรับผิดของผู้ขนส่งตาม C.M.R. Convention และ C.I.M. Convention ไม่อาศัยความผิด (Liability without fault) นอกจากนี้ แม้ความรับผิดดังกล่าวจะอยู่บนพื้นฐานเดียวกัน แต่ข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิด ยังคงแตกต่างกัน แต่อย่างไรก็ตามนักวิชาการยังเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับพื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาต่าง ๆ ว่าเป็นเช่นใด

ขึ้น และจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายหรือไม่ และเป็นจำนวนเท่าใด ปัญหาดังกล่าวนี้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องฝ่ายต่าง ๆ ในทางการค้าและการขนส่งของระหว่างประเทศพยายามหาแนวทางแก้ไข ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นดังกล่าว เช่น การจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือการกำหนดกฎเกณฑ์ที่จะนำมาใช้บังคับกับปัญหา เช่น การจัดทำ MT-convention 1980, ICC Rules, TCM draft convention หรือ Standard condition governing FIATA combined transport bill of lading ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว

แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวนั้นได้มีการเสนอแนวทางไว้เป็น 3 แนวทางด้วยกัน กล่าวคือ

**แนวทางแรก** ได้เสนอให้นำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของที่มีอยู่เดิมมาใช้บังคับ ซึ่งหมายความว่าให้นำเอากฎหมายของแต่ละรูปแบบของการขนส่งที่มีอยู่มาใช้บังคับแก่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามแต่กรณี กฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่มีอยู่เดิม ได้แก่ Hague Rules หากเป็นการขนส่งของทางทะเล Warsaw Convention หากเป็นการขนส่งทางอากาศ C.I.M. และ C.M.R. Convention หากเป็นการขนส่งทางบก เป็นต้น

ส่วนจะนำเอากฎหมายใดมาปรับใช้นั้น แนวทางนี้เสนอว่าหากทราบว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใดก็ให้นำเอากฎหมายของรูปแบบการขนส่งนั้นมาบังคับใช้กับปัญหาดังนั้นหากกรณีความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งของทางทะเลก็นำบทบัญญัติของ Hague Rules มาใช้บังคับแก่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในกรณีที่ไม่ทราบหรือพิสูจน์ไม่ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด แนวทางนี้ได้เสนอทางแก้ไขย่อย ๆ ไว้อีกหลายประการ กล่าวคือ เสนอให้พิจารณาว่า รูปแบบการขนส่งใดเป็นรูปแบบการขนส่งหลักในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และให้นำเอากฎหมายของรูปแบบการขนส่งหลักมาใช้ หรือเสนอให้กำหนดให้ชัดเจนว่าในกรณีดังกล่าวนี้ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นไปตามกฎหมายใด เช่น ให้ถือว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางทะเล และให้นำเอาบทบัญญัติของ Hague Rules บังคับใช้ เหตุผลที่เสนอให้นำเอากฎหมายในช่วงการขนส่งทางทะเลบังคับใช้ อาจเป็นเพราะว่า การขนส่งประเภทนี้พัฒนาและเติบโตมาจากการขนส่งของทางทะเลควบคู่กับระบบตู้สินค้าและโดยมากจะมีรูปแบบการขนส่งของทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก

แนวทางแรกนี้ ได้รับการตอบรับเป็นอย่างดีจากกลุ่มประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเจ้าของเรือเดินทะเลหรือเป็นผู้ขนส่งของรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง ด้วยเหตุที่ว่ากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของที่มีอยู่เดิม ไม่ว่าจะรูปแบบใดก็ให้คุ้มครองประโยชน์แก่ผู้ขนส่ง

มากกว่าผู้ใช้บริการ แนวทางดังกล่าวนี้ เรียกว่า Network System หรือ Variable System หรือ Network principle<sup>24</sup>

แนวทางที่สอง แนวทางนี้ปฏิเสธที่จะนำเอากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งที่มีอยู่เดิมมาบังคับใช้ แต่ได้เสนอให้จัดทำกฎหมายใหม่หรือกฎหมายเฉพาะขึ้นปรับใช้กับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพราะเหตุว่า การขนส่งของระหว่างประเทศดังกล่าวใช้วิธีการขนส่งต่อเนื่องในรูปแบบที่แตกต่างกันอย่างน้อยสองรูปแบบขึ้นไป โดยธรรมชาติและลักษณะทั่วไปแล้ว การขนส่งดังกล่าวจึงมีลักษณะเฉพาะไม่อาจจัดเข้ากับรูปแบบการขนส่งเดิมที่มีอยู่ที่ใช้เพียงรูปแบบการขนส่งเดียว จึงไม่ควรนำเอากฎหมายของแต่ละรูปแบบการขนส่งมาปรับใช้ โดยเสนอให้กำหนดกฎเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งดังกล่าวขึ้นใหม่ เพื่อความเหมาะสม ประกอบกับแนวคิดแรกเน้นหรือให้ความสำคัญกับช่วงการขนส่งที่มีความเสียหายเกิดขึ้น แต่ในกรณีที่ไม่ทราบหรือพิสูจน์ไม่ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ก็จะก่อให้เกิดความไม่ชัดเจนและมีช่องว่าง

ดังนั้นแนวทางที่สองนี้ จึงเสนอให้จัดทำกฎหมายเฉพาะขึ้นใหม่ปรับใช้กับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งกฎเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งนี้ไม่พิจารณาถึงหรือให้ความสำคัญกับช่วงการขนส่งที่ความเสียหายเกิดขึ้น และไม่นำเอากฎหมายเดิมที่มีอยู่มาบังคับใช้ แนวทางนี้ได้รับการยอมรับจากประเทศที่กำลังพัฒนา ทั้งนี้เนื่องจากพื้นฐานความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งที่จัดทำก่อนข้างจะให้ประโยชน์แก่ผู้ส่งมากกว่า<sup>25</sup> แนวทางนี้รู้จักกันในนามของ Uniform System

ส่วนแนวทางสุดท้าย เป็นแนวทางที่เกิดจากการผสมผสานของสองแนวทางข้างต้น ซึ่งแนวทางนี้เป็นผลที่เกิดขึ้นจากการประนีประนอมกันระหว่างประเทศกลุ่มผู้ใช้บริการที่เสนอให้จัดทำ Uniform Rules แก้ไขปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กับประเทศกลุ่มผู้ให้บริการเสนอให้นำเอากฎหมายของแต่ละรูปแบบการขนส่งที่มีอยู่เดิมมาปรับใช้ ดังนั้นแนวทางนี้จึงเสนอทางออกให้จัดทำ Uniform Rules ขึ้นมาบังคับใช้กับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เกิดขึ้นตามแนวคิดของกลุ่มผู้ใช้

<sup>24</sup> ESCAP, *Handbook of International Containerization, International Multimodal Transport*, (Bangkok), 1983, p. 97 และ MG.Graham, D.O. Hughes, *The UN Convention on International Multimodal Transport of Goods*, containerization in the eighties., Lloyd's of London Press LTD., 1985, p. 151.

<sup>25</sup> Unidroit draft 1965.

บริการ กล่าวคือ มีการกำหนดกฎเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ทั้งพื้นฐานความรับผิดการยกเว้นและการจำกัดความรับผิด แต่ขณะเดียวกันก็เปิดโอกาสให้มีการนำเอากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งที่มีอยู่เดิมมาปรับใช้ได้ในบางกรณี แนวทางนี้มีชื่อเรียกว่า Flexible System หรือ Modified Uniform Rules<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Kurt Gronfors, **Container bill of lading and multimodal transport document**, Ocean transport documentation and its simplification, United Nations Conference on Trade and Development, p.32.

## การพัฒนากระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภาพรวม

### 1. บทบาทความสำคัญ

ปัจจุบันการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้า ทั้งในและระหว่างประเทศมากขึ้น เนื่องจากการนำเสนอที่ครบวงจรแบบเบ็ดเสร็จ ทำให้ผู้ส่งสินค้าสามารถติดต่อผู้รับขนส่งสินค้าหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เรียกว่า Multimodal Transport Operators (MTOs) เพียงรายเดียว ซึ่งจะรับการจัดการขนส่งสินค้าตั้งแต่ผู้ส่งต้นทางในประเทศจนถึงผู้รับปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง (door to door service) รวมทั้งรับผิดชอบความเสียหายหรือสูญหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าระหว่างการขนส่ง ดังนั้นนอกจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งให้มีมาตรฐาน และมีโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งอย่างเป็นระบบตามที่กล่าวมาแล้ว ยังจำเป็นที่จะต้องมีการส่งเสริมทั้งด้านนโยบายและงบประมาณจากภาครัฐ การปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงพิธีการทางศุลกากรให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และสอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติหรือนิตยฉันทาระหว่างประเทศ รวมทั้งการออกกฎหมายเพื่อรองรับการดำเนินงานขององค์กรต่างๆ ตลอดจนระบบธนาคาร ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์หรือ EDI ฯลฯ ให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งต้องการความสะดวก ปลอดภัย เชื่อถือได้และต้นทุนต่ำเพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกและสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการและประเทศไทยได้ดียิ่งขึ้น

หากประเทศไทยสามารถพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เกิดขึ้นได้จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในด้านต่างๆ ดังนี้

**รายได้เงินตราต่างประเทศ** การมีผู้ประกอบการ MTO รับจัดการสินค้าตั้งอยู่ในประเทศจะช่วยให้ค่าระวางส่วนใหญ่อยู่ในประเทศ ทั้งยังเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งจะช่วยในการลดดุลการชำระเงิน

**ต้นทุน** ช่วยให้การคำนวณต้นทุนการขนส่งทั้งหมดเกิดง่ายขึ้น และเมื่อผู้รับขนส่งสามารถควบคุมการขนส่งทั้งวงจรได้ จะทำให้สามารถควบคุมต้นทุนและเวลาในการขนส่งได้

**การควบคุมและอำนวยความสะดวก** รัฐสามารถใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นเครื่องมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้า เนื่องจากขั้นตอนทางพิธีการศุลกากรจะลดน้อยลง หากมีการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยรัฐยังสามารถควบคุม MTO ได้ดีกว่าการมี MTO ที่เป็นของต่างชาติ และรัฐเองยังสามารถใช้ประโยชน์จากการมี MT เพื่อเป็นเครื่องมือของรัฐในการควบคุมดูแลกระบวนการขนส่งทั้งระบบ/วงจรทั้งในและต่างประเทศ



**บุคลากร** การพัฒนา MTO ยังสามารถทำให้เกิดการพัฒนาความรู้และประสบการณ์ให้กับบุคลากรที่ทำงานในการขนส่งรูปแบบนี้ได้ทั้งภาครัฐและ MTO ให้มีขีดความสามารถทำงานในด้านนี้ได้ระดับนานาชาติ และก้าวทันกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในโลกได้

**โครงสร้างพื้นฐาน** การมีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะช่วยให้มีการใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานของประเทศได้สูงสุด อีกทั้งยังจะเป็นการช่วยให้มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ ด้านการขนส่งมาใช้ในการพัฒนาด้านการขนส่งภายในประเทศด้วย

## 2. นโยบายการพัฒนา

### 2.1 นโยบายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2545-2549)

- มุ่งเน้นการพัฒนาาระบบการขนส่งสาธารณะในลักษณะของการขนส่งมวลชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งผู้โดยสาร
- มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งสินค้าโดยใช้ระบบที่มีความสามารถในการแข่งขันมากกว่า และช่วยให้ประสิทธิภาพการใช้พลังงานในสาขาขนส่งดีขึ้น
- มุ่งเน้นการส่งเสริมการพัฒนาการบริหารจัดการและเทคโนโลยีในการขนส่งและคมนาคมที่ช่วยลดมลภาวะ รักษาสิ่งแวดล้อม และมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน
- มุ่งส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า

### 2.2 นโยบายของรัฐบาล

นโยบายของประเทศมุ่งสนับสนุนความสัมพันธ์ และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศต่างๆ ในคาบสมุทรอินโดจีน เนื่องจากภูมิศาสตร์ของไทยมีความเหมาะสมเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค นโยบายในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้ความร่วมมือของเขตเศรษฐกิจ 3 ฝ่าย (อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย) อนุภาคุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (กัมพูชา ลาว พม่า ไทย เวียดนาม มณฑลยูนนานของจีน) อนุทวีป(ไทย พม่า อินเดีย ศรีลังกา บังกลาเทศ) พื้นที่ชายฝั่งทะเลของไทยและพื้นที่ภาคมหานคร (ผลของการดำเนินนโยบายความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศขยายตัวมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากสถิติมูลค่าการส่งออกและนำเข้าของไทยกับกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ตาราง 1-4)

ขณะเดียวกันนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ กำหนดให้เร่งพัฒนาและใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐาน การกำหนดยุทธศาสตร์การประหยัดพลังงาน เป็นมาตรการสำคัญในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่

เกี่ยวข้อง และจากสถิติการใช้พลังงานภาคคมนาคมขนส่งซึ่งมีถึงร้อยละ 37 ของการใช้พลังงานทั้งหมด จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์หลักการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการปรับโครงสร้างการขนส่งคนและสินค้าจากการใช้รถยนต์ขนาดเล็กมาเป็นระบบการขนส่งด้วยระบบรางควบคู่การวางเครือข่าย การขนส่งแบบผสมผสาน (multimodal) อย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนของกระทรวงคมนาคมได้รับมอบหมายให้ร่วมเร่งรัดให้เกิดการลงทุนร่วมในระบบราง การเดินเรือชายฝั่ง และโครงการขั้วการขนส่ง(Logistic) อย่างบูรณาการ

### 2.3 นโยบายกระทรวงคมนาคม

จากแผนยุทธศาสตร์ส่งเสริมการค้าและการลงทุน ทำให้เกิดการวางแผนพัฒนาคมนาคมขนส่งทั้งระบบอย่างบูรณาการ ทั้งนี้แนวนโยบาย/ทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมในฐานะกระทรวงที่ดูแลรับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรของประเทศไทยมีนโยบายการดำเนินงานที่สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ดังนี้

- มุ่งเน้นการพัฒนา ระบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่ง บก น้ำ อากาศ และจราจร โดยสนับสนุนการขนส่งครั้งละมาก ๆ ทั้งในด้านการขนส่งคนและสินค้า
- วางแผนยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาจราจรทั้งระบบ เพื่อการบูรณาการอย่างมีเอกภาพ
- สร้างเครือข่ายหรือระบบขนส่งมวลชนที่สามารถเชื่อมโยงการใช้ประโยชน์ร่วมกัน
- สนับสนุนการกระจายโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงการให้บริการด้านการขนส่งและจราจร

ไปสู่ภูมิภาค และชนบทของประเทศ

#### นโยบายด้านการขนส่งทางบกและจราจร

- การพิจารณาสร้างโครงข่ายถนนและระบบขนส่งมวลชนที่สามารถเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์

ร่วมกันที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและระบบจราจรในภาพรวม

- ส่งเสริมความร่วมมือในการสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อม โยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกในภูมิภาค

#### นโยบายด้านการขนส่งทางน้ำ

- ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการให้บริการของการท่าเรือแห่ง

ประเทศไทยให้ได้มาตรฐานสากลและสามารถแข่งขันกับท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้านได้เพื่อส่งเสริมภาคการค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม ทั้งในประเทศและต่างประเทศให้เจริญก้าวหน้า

- สนับสนุนให้มีการขนส่งทางรถไฟจากท่าเรือแหลมฉบังถึง ICD ตาดกระบัง โดยประสานแผนงานการเชื่อมต่อกับกรมทางหลวงและการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้มีการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าให้เกิดประสิทธิภาพรวมทั้งสร้างแรงจูงใจในด้านการตลาด

-พัฒนาท่าเรือตามลำน้ำและชายฝั่งทะเลเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศ และกับประเทศเพื่อนบ้าน

#### นโยบายด้านการขนส่งทางอากาศ

-สร้างศักยภาพเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค  
-เร่งรัดการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แล้วเสร็จ โดยเร็วตามแผนการก่อสร้างเพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศหลัก และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค

-สนับสนุนและขยายให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ท่าอากาศยานภูมิภาคเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ส่งเสริมการท่องเที่ยวและสนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานอย่างเต็มที่ รวมทั้งส่งเสริมให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการบินไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

### 3. สภาพปัจจุบันของการขนส่งสินค้า

จากรูปที่ 1-8 แสดงให้เห็นสภาพและศักยภาพของคมนาคมขนส่งของประเทศไทย โดยภาพรวมของระบบจากการขนส่งในอดีตถึงปัจจุบัน ได้แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าการขนส่งทางถนนได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำมีสัดส่วนลดลงอย่างต่อเนื่อง ทั้งที่ทางรถไฟและทางน้ำมีความได้เปรียบในด้านการประหยัดพลังงาน ความปลอดภัย ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการบรรเทาความแออัดของปริมาณจราจร ผลการศึกษาแผนหลักการขนส่ง (พ.ศ. 2542-2549) พบว่าการขนส่งสินค้าในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางบกโดยในปี 2544 มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 90.81 เปรียบเทียบกับทางน้ำร้อยละ 6.08 ทางอากาศร้อยละ 0.02 และทางท่อร้อยละ 3.09

ในขณะที่การขนส่งระหว่างประเทศพบว่าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางทะเล ในปี 2544 มีสัดส่วนร้อยละ 85.5 ทางบกมีสัดส่วนร้อยละ 4.1 ทางอากาศร้อยละ 0.07 และทางท่อร้อยละ 9.8

สำหรับการขนส่งทางคอนเทนเนอร์ ท่าเรือหลักของประเทศ คือท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง ในปี 2545 มีปริมาณการขนส่งคอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือกรุงเทพ 1.111 ล้านทีอียู เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปี 2544 เนื่องจากรัฐมีนโยบายที่ดองการลดปริมาณการขนส่งคอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือกรุงเทพเพื่อคลี่คลายปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพฯ และให้สินค้าไปเข้าออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยในปี 2545 มีจำนวนคอนเทนเนอร์ผ่านท่าถึง 2.657 ล้านทีอียู สำหรับท่าเรือสงขลา และท่าเรือภูเก็ตปริมาณคอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือสงขลาและภูเก็ตยังมีบทบาทน้อย

การขนส่งสินค้าทางบกระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าข้ามหรือผ่านแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้านทางบกจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นตามการเพิ่มขึ้นของคอนเทนเนอร์ ประเทศเพื่อนบ้านที่ทาง

รัฐบาลได้ดำเนินการเจรจาเพื่อเพิ่มความร่วมมือในการขนส่งสินค้าข้ามแดน คือ ถาว มาเลเซีย พม่า โดยอุปสรรคส่วนใหญ่มาจากเรื่องกฎ ระเบียบของการขนส่งสินค้าข้ามแดน พิธีการศุลกากร อัตราค่าภาษีสินค้า และค่าประกันภัยฯลฯ รวมทั้งการขาดการเชื่อมต่อของโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สะพาน ทางรถไฟ และทางหลวง

**การขนส่งสินค้าทางอากาศ** ปัจจุบันมีปริมาณขนส่งระหว่างประเทศอยู่ในระดับต่ำกว่า 1 ล้านตันต่อปี โดยมีศูนย์กลางการขนส่งอยู่ที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ (ดอนเมือง) ส่วนการขนส่งสินค้าโดยตรงจากท่าอากาศยานภูมิภาคยังมีน้อยมาก การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในอนาคตนั้นจะใช้ท่าอากาศยานหลัก คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานอุตะเถา และท่าอากาศยานในภูมิภาคที่มีด่านศุลกากร โดยที่ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ (ดอนเมือง) จะไม่มีการให้บริการขนส่งสินค้าภายหลังจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการ

ทั้งนี้การขนส่งสินค้าโดยคอนเทนเนอร์จะมีความเหมาะสมกับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งคาดว่าปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าโดยคอนเทนเนอร์ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านคาดว่าจะเพิ่มจาก 3.1 ล้านตัน ในปี 2544 เป็น 15.9 ล้านตันในปี 2564 คิดเป็นอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8.9 ต่อปี

#### 4. โอกาสและความเป็นไปได้ในการพัฒนา

รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีส่วนช่วยลดต้นทุนให้กับการส่งออกของไทย การสร้างงาน สร้างรายได้ ฯลฯ ให้กับประเทศและได้ตั้งคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติขึ้นให้พิจารณาและเสนอแนะแผนการดำเนินงานต่างๆ

คณะกรรมการฯ ได้ตั้งคณะอนุกรรมการและคณะทำงานขึ้นเพื่อปฏิบัติงานในด้านต่างๆ คือ

- กายภาพและโครงสร้างพื้นฐาน
- บทบาทของรัฐในการส่งเสริมผู้ประกอบการและการนำ IT มาใช้ในธุรกิจ
- กฎ ระเบียบ ที่เอื้อต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

และคณะกรรมการฯ ได้เสนอแนะแนวทางต่าง ๆ ต่อคณะรัฐมนตรีซึ่งได้รับความเห็นชอบแล้วเมื่อ วันที่ 31 ตุลาคม 2538

การดำเนินงานที่ผ่านมา หลายหน่วยงานได้นำข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ไปปฏิบัติจนเกิดผลเป็นรูปธรรมเป็นลำดับโดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การเปิดบริการ ICD ลาดกระบัง การก่อสร้างทางหลวงพิเศษ (motorway) สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี ถนนวงแหวน รอบนอกฝั่งตะวันออก ถนนกิ่งแก้ว

อย่างไรก็ตาม ด้วยเทคโนโลยีการขนส่งที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ผู้ขนส่งซึ่งเป็นภาคเอกชนมีความคล่องตัวในการปรับตัวอย่างต่อเนื่อง เพื่อสร้างศักยภาพและความสามารถในการ

ให้บริการและการแข่งขัน แต่ขีดความสามารถของภาคเอกชนยังต้องพึ่งพาความพร้อมและปัจจัยแวดล้อมที่มาจากภาครัฐเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจให้ก้าวหน้า

4.1 สิ่งแรกที่ต้องพิจารณา คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจำแนกออกเป็นการขนส่งทางน้ำ ทางบก และทางอากาศ

เส้นทางน้ำปัจจุบันประเทศไทยมีท่าเรือหลัก 6 แห่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเอกชน (5 แห่ง) ในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือสงขลา ท่าเรือภูเก็ต และท่าเรือ มาบตาพุด (ภาพที่ 9)

ในส่วนของท่าเรือแหลมฉบัง จะเปิดท่าเทียบเรือ C3 ในเดือนสิงหาคม 2547 จะทำให้มีความสามารถในการรองรับตู้สินค้าเพิ่มขึ้น 600,000 TEU ต่อปี

โครงการพัฒนาท่าเรือที่สำคัญอื่นๆ ของกรมการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ โครงการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 โครงการท่าเรือคอนตัก จ.สุราษฎร์ธานี โครงการท่าเรื่อน้ำลึกปากบารา จ.สตูล

การพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าทางบกด้วยระบบราง เพื่อช่วยในการประหยัด พลังงาน ในภาคการขนส่งตามยุทธศาสตร์พลังงาน ได้แก่ โครงการพัฒนาทางรถไฟรางคู่ในสายประธานทั่วประเทศระยะทางประมาณ 3,000 กิโลเมตร และการปรับระบบรถไฟทางไกลให้เป็นระบบไฟฟ้า โครงการก่อสร้างทางรถไฟเส้นใหม่ บัวใหญ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม และเด่นชัย-เชียงใหม่ ทั้งนี้เพื่อเป็นการขยายเส้นทางบริการขนส่งทางรถไฟเข้าถึงจุดที่มีความต้องการขนส่งสินค้า และเป็นการรองรับการเชื่อมต่อทางรถไฟกับการขนส่งทางถนน

นอกจากนี้ได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อาทิ สถานีหรือจุดรับสินค้า ได้แก่ โครงการขยายไอซีดีลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย การจัดตั้งศูนย์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภูมิภาค

ในส่วนของพัฒนาการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคมได้กำหนดให้โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องเร่งรัดการก่อสร้างให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2547 และสามารถเปิดให้บริการได้ในวันที่ 29 กันยายน 2548 หากที่รัฐบาลกำหนดไว้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ ห่างจาก กรุงเทพฯ 25 กิโลเมตร เมื่อเปิดให้บริการแล้วจะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี และรองรับปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศได้ 1.6 ล้านตันต่อปี (ภาพที่ 10)

กำหนดแผนพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ตเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค โดยท่าอากาศยานเชียงใหม่จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 3.5 ล้านคนต่อปี และสินค้าได้

ประมาณ 35,000 เมตริกตันต่อปี ส่วนท่าอากาศยานภูเก็ตจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 5 ล้านคนต่อปี และสินค้าได้ประมาณ 30,000 เมตริกตันต่อปี ทั้ง 2 แห่งมีศักยภาพเพียงพอต่อการรองรับได้จนถึงปี 2552

นอกจากนี้ ไทยได้ใช้นโยบายเปิดเสรีการบินโดยลำดับ(Gradual Liberalization) มาตั้งแต่ปี 1988 ในปัจจุบันมีความตกลงด้านการบิน จำนวน 93 ฉบับ และเปิดโอกาสให้สายการบินระหว่างประเทศทำการบินประจำมาไทยเป็น 80 สายการบิน นับว่ามากที่สุด ในบรรดาประเทศต่างๆ ในเอเชียอาคเนย์ อีกทั้งยังสนับสนุนแนวทางการเปิดเสรีการบิน ในความร่วมมือของพหุภาคีทุกระดับ เช่น ASEA APEC IMTGT GMS BIMST-EC แนวทางการเปิดเสรีการบินของไทย ได้กำหนดเป้าหมายให้ไทยมีสายการบินจากต่างประเทศทำการบินมาไทยจำนวนมากสายที่สุด และด้วยจำนวนความถี่เที่ยวบินมากที่สุด เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินและการท่องเที่ยวภูมิภาค

มาตรการที่เป็นเครื่องมือส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและส่งเสริมการส่งออกที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การอนุญาตให้เช่าเที่ยวบินเช่าเหมาลำสำหรับขนส่งนักท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า โดยมีหลักเกณฑ์การอนุญาตตามที่กรมการขนส่งทางอากาศกำหนด ปัจจุบันการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยในฤดูหนาวปี 2545/2546 มีจำนวนสายการบินที่บินมายัง/ไปจากประเทศไทย จำนวน 19 สายการบิน โดยมีจำนวนเที่ยวบิน 714 เที่ยวบิน และจำนวนที่นั่ง 191,898 ที่นั่ง

**เส้นทางทางขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน หรือ ที่จะส่งผ่านไทยมี 5 เส้นทาง**

Corridor 1 แนวเส้นทางสายใต้ (Southern Corridor) มีเส้นทางสำคัญ

- กรุงเทพฯ-มาเลเซีย-สิงคโปร์

Corridor 2 แนวเส้นทางสายตะวันตก (West Corridor)

- กรุงเทพฯ-กาญจนบุรี-ทวาย
- กรุงเทพฯ-ตาก-ย่างกุ้ง

Corridor 3 แนวเส้นทางสายตะวันออก (Eastern Corridor) มีเส้นทางสำคัญ

- กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-พนมเปญ-โซจิมินห์จี้

Corridor 4 แนวเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ(Northeastern Corridor) มีเส้นทางสำคัญ

- กรุงเทพฯ-มุกดาหาร-สะหวันเขต-ดองฮา-คานัง
- กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี - ปากเซ - คานัง
- กรุงเทพฯ - นครพนม - ท่าแขก - วินห์
- กรุงเทพฯ - หนองคาย - เวียงจันทน์

Corridor 5 แนวเส้นทางสายเหนือ (Northern Corridor) มีเส้นทางสำคัญ

- กรุงเทพฯ – เชียงราย – อุณหภูมิ

รูปภาพประกอบที่ 11

ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงได้ทำความร่วมมือในการพัฒนาทางหลวงเป็นการสร้างเครือข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกในภูมิภาค ดังนี้

- **เส้นทาง R1: โครงการถนนสายตะวันออกกรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา**

- เส้นทางในส่วนของไทย คือ กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ ในช่วง กรุงเทพฯ-ปราจีนบุรี ปัจจุบันก่อสร้างเป็นทางหลวง 4 ช่องจราจร ระยะทาง 130 กิโลเมตร และในช่วง ปราจีนบุรี- อรัญประเทศ ระยะทาง 175 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้างช่วงสระแก้ว-อรัญประเทศ เป็น 4 ช่องจราจร ระยะทาง 49 กิโลเมตร และได้รับงบประมาณก่อสร้างในปี 2547 ช่วงอรัญประเทศ-ชายแดนไทย/กัมพูชา ระยะทาง 12 กิโลเมตร ส่วนที่เหลือมีแผนจะก่อสร้างขยายเป็น 4 ช่องจราจร ตลอดสายในแผนพัฒนาทางหลวง พ.ศ. 2545-2549

- เส้นทางในส่วนของกัมพูชา คือ ปอยเปต-พนมเปญ-บาเวท ในช่วงปอยเปต-ศรีโสภณ-เสียบเรียบ ระยะทาง 150 กิโลเมตร มีแผนปรับปรุงในปี 2547-2549 ช่วงศรีโสภณ-พนมเปญ ระยะทาง 356 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง มีกำหนดแล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2548 ช่วงพนมเปญ-เนกเล็ง ระยะทาง 61 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลญี่ปุ่น คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี 2547 ส่วนช่วงเนกเล็ง-บาเวท ระยะทาง 105 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง กำหนดแล้วเสร็จปลายปี 2546

- เส้นทางในส่วนของประเทศเวียดนาม คือ มอคไบ-โฮจิมินห์ ซิตี้-วังเตา ช่วงมอคไบ- โฮจิมินห์ ซิตี้ ระยะทาง 80 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี 2547

● **เส้นทาง R2 : โครงการขั้วถนนเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก (East –West Corridor) พม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ระยะทางประมาณ 1,450 กิโลเมตร**

- เส้นทางในส่วนของไทย คือ ช่วงแม่สอด-มุกดาหาร ระยะทาง 774 กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นทาง 4 ช่องจราจรแล้ว ระยะทางรวม 113 กิโลเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้างขยายเป็น 4 ช่องจราจร ระยะทางรวม 202 กิโลเมตร รวมทั้งมีแผนจะขยายเป็น 4 ช่องจราจร ในแผนฯ 9 (พ.ศ. 2545-2549) ระยะทาง 317 กิโลเมตร สำหรับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ยาว 1,600 เมตร พร้อมถนนเชื่อมต่อสะพานระยะทาง 6.1 กิโลเมตร โดยไทยและลาวกู้เงินจาก JBIC มาก่อสร้าง ปัจจุบันได้สำรวจและออกแบบรายละเอียดของสะพานเรียบร้อยแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานและถนน คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2549

- เส้นทางในส่วนของพม่า คือ ช่วงเมาะละแห่ง-เมียวดี ระยะทาง 200 กิโลเมตร ไทยได้ให้ความช่วยเหลือเงินกู้แก่พม่าในการปรับปรุงถนนช่วงแม่สอด/เมียวดี-พะอ้น ระยะทาง 153 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายไทย-พม่า-อินเดีย

- เส้นทางในส่วนของลาว คือ เซโน-แคนสวรรค์ ในช่วง เซโน-เมืองผิน ระยะทาง 130 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการปรับปรุง โดยได้รับเงินช่วยเหลือจาก JICA คาดว่าจะแล้วเสร็จกลางปี 2547 ส่วนในช่วงเมืองผิน-แคนสวรรค์ ระยะทาง 78 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการปรับปรุง โดยได้รับเงินช่วยเหลือจาก ADB คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี 2547

- เส้นทางในส่วนของเวียดนาม คือ ลาวบาว-คานัง ในช่วงลาวบาว-คองซา ระยะทาง 83 กิโลเมตร กำลังเตรียมการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการ 2 ปี และในช่วงคองซา-คานัง มีการก่อสร้างอุโมงค์ (เว้-คานัง) ระยะทาง 12.3 กิโลเมตร รวมทั้งอยู่ระหว่างก่อสร้างอุโมงค์คู่ ความยาว 6.4 กิโลเมตร และถนนเชื่อมต่อ 5.9 กิโลเมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จปลายปี 2547 ส่วนการปรับปรุงท่าเรือคานังของเวียดนาม อยู่ระหว่างการเตรียมโครงการเพื่อขอกู้ยืมเงินจากประเทศญี่ปุ่น

● **เส้นทาง R3 : โครงการถนนสายเหนือ เชียงราย-คูนหมิง ผ่าน ลาวและพม่า**

- เส้นทาง R3A ไทย-ลาว-จีนตอนใต้ (เชียงราย-หลวงน้ำทา-คูนหมิง) ระยะทาง 1,200 กิโลเมตร เส้นทางในส่วนของไทยได้ก่อสร้างถนนลาดยางจนถึงเขตชายแดนไทย-ลาว เสร็จเรียบร้อยแล้ว ขณะที่สะพานข้ามแม่น้ำโขงเชื่อมระหว่าง ห้วยทราย-เชียงของ อยู่ในแผนการศึกษาของ ADB สำหรับในส่วนของลาวได้มีการลงนามเงินกู้ระหว่างไทย-ลาว จำนวน 1,385.0 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างถนน 85 กิโลเมตรในลาว เมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2545 ขณะนี้อยู่ระหว่างคัดเลือกที่ปรึกษาและผู้รับเหมาก่อสร้าง ในส่วนของจีน คือ คูนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อหาน (จีน) อยู่ระหว่างการก่อสร้างทางด่วนจากคูนหมิงและดำเนินการปรับปรุงช่วงที่เหลือ คาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จตลอดสายในปี 2548

- เส้นทาง R3B ไทย-พม่า-จีนตอนใต้ (เชียงราย-เชียงตุง-เชียงรุ่ง) โดยเริ่มจากแม่สาย-เชียงราย ระยะทาง 60 กิโลเมตร ปัจจุบันเป็นถนน 4 ช่องจราจร สภาพดี นอกจากนี้ไทยได้ให้ความช่วยเหลือการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำแห่งที่ 2 และถนนเชื่อมต่อกับเส้นทางสายท่าซี้เหล็ก-เชียงตุง โดยก่อสร้างเป็นสะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก 2 ช่องจราจร ยาว 90 เมตร และถนน 2 ช่องจราจร ในฝั่งไทย ระยะทาง 1 กิโลเมตร ฝั่งพม่าระยะทาง 400 เมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2547 สำหรับในส่วนของพม่า คือ เมืองลา-ท่าซี้เหล็ก ในช่วงเมืองลา-เชียงตุง ระยะทาง 90 กิโลเมตร และในช่วงเชียงตุง-ท่าซี้เหล็ก ระยะทาง 163 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการปรับปรุงเป็นทางลาดยาง 2 ช่องจราจร

● **เส้นทาง R10 : โครงการถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลไทย-กัมพูชา-เวียดนาม**



- เส้นทางในส่วนของไทย คือ กรุงเทพฯ-ตราด-หาดเล็ก ช่วงกรุงเทพฯ-ตราด ระยะทาง 221 กิโลเมตร ได้ก่อสร้างเป็นทาง 4 ช่องจราจรแล้ว และช่วงตราด-หาดเล็ก ระยะทาง 89 กิโลเมตร มีแผนจะขยายเป็น 4 ช่องจราจรในแผนฯ 9 (พ.ศ. 2545-2549) สำหรับในส่วนของกัมพูชา คือ เกาะกง-กำพต-ชายแดนกัมพูชา/เวียดนาม ช่วงเกาะกง-สะเรอัมเบิล ระยะทาง 160 กิโลเมตร ไทยได้ให้ความช่วยเหลือกัมพูชาโดยส่งทหารช่างไปดำเนินการก่อสร้างและซ่อมแซมให้เป็นถนนผิวจราจรลูกรังกว้าง 8 เมตร และไหล่ทางข้างละ 1 เมตร ขณะนี้ก่อสร้างแล้วเสร็จ รวมทั้งไทยได้อนุมัติที่จะให้ความช่วยเหลือในการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ข้ามแม่น้ำ 4 แห่ง แบบให้เปล่า ส่วนการก่อสร้างถนนลาดยางจะให้กู้แบบผ่อนปรน สำหรับในส่วนของเวียดนาม คือ กำพต-ฮาเตียน-คาเมา ระยะทาง 222 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสมในการปรับปรุงเป็นถนน 4 ช่องจราจร

**ในส่วนของความร่วมมือทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างเครือข่ายการขนส่งเชื่อมโยงทางบก ประกอบด้วย**

● **ความร่วมมือไทย-ลาว** เป็นการก่อสร้างถนนเส้นทางห้วยโก๋น (จ.น่าน)-ปากแบ่ง (ลาว) เพื่อต่อเนื่องไปยังประเทศจีน และเชื่อมต่อไปยังเขื่อนเบี่ยนฟูและสถานอพยพของเวียดนาม โดยไทยได้ให้ความช่วยเหลือลาวในการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียด ปัจจุบันได้ศึกษาความเหมาะสมฯเสร็จเรียบร้อยแล้วและรัฐบาลลาวได้ขอความช่วยเหลือแบบให้เปล่าจากไทย ขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของฝ่ายไทย สำหรับการก่อสร้างสะพานเพื่อเชื่อมระหว่าง อ.ท่าลี่ กับเมืองแก่นท้าว แขวงไชยบุรีของลาว ความยาวประมาณ 110 เมตร ได้สำรวจออกแบบแล้วเสร็จ โดยฝ่ายไทยจะให้ความช่วยเหลือค่าก่อสร้างสะพานและถนนบางส่วน

● **ความร่วมมือไทย-กัมพูชา** เป็นการก่อสร้างถนนในเส้นทางช่องสะง่า (จ.ศรีสะเกษ)-อ้นลองเวง-เสียมเรียบ (นครวัด/นครธม) ในส่วนของไทยอยู่ระหว่างการออกแบบเส้นทางและได้รับงบประมาณปี 2547 เพื่อก่อสร้างเส้นทางจาก บ.แซ่ไบร์-ชายแดนกัมพูชา ระยะทาง 13 กิโลเมตร ส่วนในกัมพูชา ครม. มีมติเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2546 ให้ความช่วยเหลือแบบให้เปล่าเพื่อพัฒนาถนนหมายเลข 67 : ช่องสะง่า-อ้นลองเวง-เสียมราฐ โดยก่อสร้างทาง ลาดยาง DBST กว้าง 8 เมตร เต็มคั่นทางจากช่องสะง่า-อ้นลองเวง ระยะทาง 20 กิโลเมตร วงเงิน 95.0 ล้านบาท ซ่อมแซมถนนจากอ้นลองเวง-เสียมราฐ 131 กิโลเมตร วงเงิน 13 ล้านบาท ศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม พร้อมสำรวจและออกแบบจากอ้นลองเวง-เสียมราฐ 131 กิโลเมตร วงเงิน 18.0 ล้านบาท ก่อสร้างถนนฝั่งไทยจาก บ.แซ่ไบร์ อ.ภูสิงห์-ช่องสะง่า ระยะทาง 12.7 กิโลเมตร วงเงิน 103.0 ล้านบาท ขณะนี้ ทล. อยู่ระหว่างประสานงานกับกระทรวงการต่างประเทศเพื่อประชุมร่วมกับกัมพูชากำหนดแนวทางการดำเนินงานทั้งหมด

● **ความร่วมมือไทย-พม่า**

- การก่อสร้างถนนในเส้นทาง แม่สอด-ร่างกุ้ง ซึ่งเป็นถนนในส่วนหนึ่งของโครงข่ายเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ระยะทาง 1,700 กิโลเมตร ช่วง แม่สอด-พะอัน-ร่างกุ้ง ระยะทาง 446 กิโลเมตร โดยไทยให้ความช่วยเหลือในการก่อสร้างถนนจากเมียวดีถึงเชิงเขาตะนาวศรี ระยะทาง 18 กิโลเมตร ซึ่งกรมทางหลวงได้ดำเนินการสำรวจและออกแบบแล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2546 ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอของบประมาณ ภาระคืนเศรษฐกิจเพื่อใช้ในการก่อสร้าง ในส่วนของแนวเส้นทางในส่วนอื่น ๆ นั้น อยู่ระหว่างการพิจารณาแนวเส้นทางและรูปแบบในการให้ความช่วยเหลือต่อไป

- การก่อสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 กรม. มีมติเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2546 เห็นชอบโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำสาย แห่งที่ 2 ที่ อ.แม่สาย จ.เชียงราย กับ จ.ท่าจีเหล็กของพม่า โดยให้เบิกจ่ายจากค่าใช้จ่ายสำรองเพื่อภาระคืนเศรษฐกิจปีงบประมาณ 2546 วงเงิน 38.0 ล้านบาท ขณะนี้ทั้งสองฝ่ายอยู่ระหว่างขั้นตอนการหารือในรายละเอียดการทำงานในระดับปฏิบัติการ การก่อสร้างสะพานจะแล้วเสร็จต้นปี 2547

● **ความร่วมมือไทย-มาเลเซีย** เป็นการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำสุโหงโกลกเชื่อมโยงระหว่าง บ.นูกะตา อ.แว้ง จ.นราธิวาส กับ บ.นูกะนุหงา รัฐกลันตัน ประเทศมาเลเซีย ความยาว 120 เมตร โดยมาเลเซียทำการสำรวจออกแบบ ในส่วนของไทยอยู่ระหว่างการพิจารณารายละเอียดเรื่องแบบก่อสร้างและได้จัดทำ MOU รวมทั้งจัดเตรียมงบประมาณค่า ก่อสร้างไว้แล้ว

**โครงการถนนเชื่อมโยงตามกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจระหว่างอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT)** เป็นการก่อสร้างถนนเชื่อม โยงจากจังหวัดสตูล-รัฐเปอร์ลิสของมาเลเซีย ระยะทาง 35 กิโลเมตร ในส่วนของไทย กรมทางหลวงได้เสนอแนวเส้นทางสายสตูล-วังประจัน/วังเกลียน-เปอร์ลิส เส้นทางนาทวี-บ้านประกอบ-อลอสตาร์ และยะลา-เบตง-ป็นัง เพื่อร่วมกันพัฒนาภายใต้กรอบความร่วมมือ IMT-GT

**การพัฒนาทางหลวงอาเซียน** เป็นการก่อสร้างและปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงอาเซียนเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียนเข้าด้วยกัน จำนวน 23 สายทาง ระยะทาง 36,600 กิโลเมตร ปัจจุบันได้กำหนดโครงข่ายทางหลวงและเส้นทางที่แต่ละประเทศกำหนดให้เป็นเส้นทางหลวงอาเซียนเสร็จเรียบร้อยแล้ว ระยะทางประมาณ 7,554 กิโลเมตร พร้อมทั้งติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนเส้นทางให้แล้วเสร็จภายในปี 2547 รวมทั้งมีการก่อสร้างถนนช่วงที่ขาดตอนและเปิดดำเนินการจุดผ่านแดนทั้งหมด ในเบื้องต้นจะมีการศึกษาเส้นทางหลวงอาเซียนระยะทางประมาณ 8,300 กิโลเมตร ในประเทศกัมพูชา ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม ระยะทาง 6,100 กิโลเมตรก่อน โดยเริ่มการศึกษาในปี 2546 และเวลาศึกษาประมาณ 2 ปี ส่วนเส้นทางอื่น ๆ คณะทำงานย่อยด้านทางหลวงอาเซียนจะ ได้จัดเตรียมแผนการศึกษารองรับ

การพัฒนาในอนาคตต่อไป ขณะนี้อยู่ระหว่างการจัดทำระบบหมายเลขทางหลวงอาเซียนและเส้นทางรถขนส่งผ่านแดนทุกประเทศซึ่งสามารถตกลงกันได้แล้ว ยกเว้นเส้นทางระหว่างมาเลเซียและสิงคโปร์

4.2 ปัจจัยประการที่สอง ได้แก่ *กรอบกฎหมายหลัก* ของการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เนื่องจากเป็นการขนส่งที่ให้บริการข้ามชาติ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่จำเป็นต้องมียานพาหนะที่ใช้ขนส่งเป็นของตนเอง ในทางปฏิบัติอาจมีการมอบหมายให้ผู้ประกอบการขนส่งรูปแบบต่างๆ เป็นผู้ดำเนินการแทน ที่ผ่านมามีปัญหาในการวินิจฉัยเรื่องสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเนื่องจากคู่สัญญาอยู่คนละประเทศและกฎหมายที่นำมาปรับใช้กับสัญญายังไม่ชัดเจน

กระทรวงคมนาคมได้ยกร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... เป็นกรอบหลักเพื่อแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติ โดยมีแนวทางของร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ที่สอดคล้องกับ ร่างกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศอาเซียน (Draft of ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) ซึ่งประเทศไทยเป็นแกนนำของกลุ่มประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในการจัดทำกรอบความตกลงนี้ และเมื่อมีผลบังคับใช้ระหว่างประเทศสมาชิก แต่ละประเทศก็จะนำไปอนุวัติการเป็นกฎหมายภายใน*แต่ปัจจุบันยังไม่มี การลงนามกรอบความตกลงดังกล่าว*

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... มีสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติฯ ประกอบด้วย

- หลักการในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- การควบคุมการประกอบกิจการดังกล่าวตามหลักการของร่างกรอบความตกลงระหว่างประเทศ
- ความหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- การกำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบในทางแพ่งที่เกิดจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- กำหนดวิธีการระงับพิพาทซึ่งตามร่าง พ.ร.บ. นี้จะแบ่งเป็นการระงับข้อพิพาทโดยศาลและการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ โดยการกำหนดอายุความจะกำหนดไว้แตกต่างจากอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ ได้ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร วาระที่ 1 ในชั้นรับหลักการแล้ว

และเพื่อเป็นการรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จำเป็นต้องมีการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยในส่วนของรถขนส่งทางบกได้มี

แผนงานเพื่อรองรับเรื่องการแก้ไข กฎ ระเบียบต่างๆ ได้แก่ ความสูงในการบรรทุก ตู้คอนเทนเนอร์ของรถบรรทุก โดยเมื่อรวมความสูงของตัวรถแล้วให้มีความสูงไม่เกิน 4.2 เมตรจากพื้นราบ และแผนงานที่จะแก้ไข กฎ ระเบียบ เกี่ยวกับน้ำหนักบรรทุกให้สามารถบรรทุกขนส่ง ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต ด้วย

ในส่วนของภาษีและระเบียบพิธีการศุลกากร ได้มีแผนงานแก้ไขกฎหมาย และระเบียบเรื่อง ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีหัก ณ ที่จ่ายตลอดจนแก้ไขระเบียบศุลกากรในเรื่องการขนถ่ายสินค้าด้วยตา

4.3 นอกจากกฎ ระเบียบ ข้อบังคับที่ต้องทำการปรับปรุงเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว การพัฒนาฐานข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นเรื่องที่ต้องทำการพัฒนาด้วย สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.) ได้มีแผนงาน/ โครงการจัดสร้างฐานข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยจะมีการจัดจ้างที่ปรึกษาจัดทำโครงการจัดสร้างฐานข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์และกำหนดมาตรฐาน ส่งเสริมรวมทั้งแก้ไขปัญหายุ่งยากและใช้ประกอบการวางนโยบายพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งระบบ

ในส่วนของ EDI ที่เกี่ยวข้องกับขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้มีพัฒนาการที่สำคัญ คือ งานด้านพิธีการศุลกากร ซึ่งผู้ส่งออกหรือนำเข้ามีทางเลือกในการเชื่อมต่อ 3 วิธี คือ

- การเป็นผู้ใช้ EDI โดยตรง ซึ่งเหมาะสมกับผู้ส่งออกหรือนำเข้ารายใหญ่ ซึ่งมีปริมาณการส่งออกหรือนำเข้ามาก และมีระบบคอมพิวเตอร์ของตนเอง ผู้ใช้บริการจะต้องจดทะเบียนกับกรมศุลกากร และทดลองระบบก่อนใช้งานจริง

- การใช้บริการของ Custom Broker ที่ผู้ส่งออกหรือนำเข้าจะใช้บริการนั้นต้องเป็นสมาชิก EDI ที่จดทะเบียนกับกรมศุลกากรแล้ว ในกรณีนี้ผู้ส่งออกหรือนำเข้าจะต้องเสียค่าใช้จ่ายให้แก่ Custom Broker

- การใช้บริการเคาเตอร์บริการ (services counter) ของเอกชน ซึ่งมีบริการสำหรับผู้ส่งออกหรือนำเข้ารายย่อย ซึ่งมีจำนวนใบขนสินค้าน้อย

แม้ว่าปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายรองรับการนำเอาระบบ EDI มาใช้ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการขุดซื้อพิพาทกันเมื่อเกิดปัญหา เนื่องจากเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ไม่มีผลทางกฎหมายทั้งการแสดงเจตนาการทำสัญญาหรือการเป็นพยานหลักฐาน ตลอดจนการเก็บเอกสารต้นฉบับในสื่ออิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ยังมีปัญหาในการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ลงลายมือชื่อ เนื่องจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่ได้ให้ฐานะทางกฎหมายของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ไว้ รวมทั้งกฎ ระเบียบที่เกี่ยวกับพิธีการตรวจปล่อยทางศุลกากรบางฉบับยังกำหนดให้การยื่นใบตราส่งต้องทำเป็นเอกสารประกอบกับเอกสารอื่น

ในการทำพิธีการที่เกี่ยวข้อง อุปสรรคด้านกฎหมายนี้จึงทำให้การนำเอาระบบ EDI มาใช้ในงานด้านพิธีการศุลกากรยังไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด เนื่องจากทำให้มีขั้นตอนที่ยังต้องใช้เอกสารในรูปกระดาษเหลืออยู่

เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวกระทรวงยุติธรรมและศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติจึงได้ร่างกฎหมายธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งรวมถึงการนำ EDI มาใช้ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เนื้อหาส่วนใหญ่ของกฎหมายดังกล่าวได้รับการยกย่องชื่นชมตามกฎหมายแม่แบบของคณะกรรมการแห่งสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ โดยได้มีการแก้ไขเนื้อหาในบางส่วน เช่น การเพิ่มบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการใช้การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในภาครัฐ และบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (electronic signature) และได้บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประยุกต์ในรายสาขาซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับสัญญาการขนส่งสินค้าและเอกสารการขนส่ง เนื่องจากเห็นว่าบทบัญญัติทั่วไปสามารถมีความครอบคลุมอยู่แล้วร่างกฎหมายดังกล่าวขณะนี้อยู่ในระหว่างการพิจารณาของวุฒิสภา

##### 5. ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนา

ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 21-23 มิถุนายน 2545 และวันที่ 17 กันยายน 2545 ได้มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ(สศช.) ร่วมกับกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ศึกษาเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและตลาดในภูมิภาคด้วยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำผลการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย และผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาประเทศไทยให้เป็นประตูการค้าของอนุภูมิภาคของผู้เชี่ยวชาญเนเธอร์แลนด์ไปประกอบการจัดทำแผนงาน/โครงการ โดย สศช. ได้ร่างแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ แบ่งการดำเนินงานเป็น 3 ระยะ ใช้งบประมาณ 6 แสนกว่าล้านบาท

ในส่วนของกระทรวงคมนาคม สนข. ได้จัดทำแผนดำเนินการ โดยแบ่งออกเป็น 3 ด้าน คือ กฎหมาย การพัฒนาฐานข้อมูล และโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเวลา 10 ปี ใช้งบประมาณ 3.2 หมื่นล้านบาท

ทั้งนี้ ในการประชุมคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบครั้งที่ 2/2546 ซึ่งมีหน้าที่ประสานงานกับหน่วยงานดำเนินการตามมาตรการหรือแนวทางพัฒนาติดตามผลการดำเนินงานตามมติคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติได้พิจารณาประสานร่างแผนปฏิบัติการของ สศช. กับร่างแผนการดำเนินงานของ สนข. เข้าด้วยกัน โดยใช้ร่างแผนปฏิบัติการของ สศช. เป็น

ฐานในการพิจารณาได้ข้อสรุปแผนปฏิบัติการที่เห็นชอบร่วมกันในเบื้องต้น มีระยะเวลาในการดำเนินการ 28 ปี (พ.ศ. 2546-2573) แบ่งการดำเนินการออกเป็น 3 ระยะ

- ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2546-2547
- ระยะปานกลาง พ.ศ. 2548-2554
- ระยะยาว พ.ศ. 2555-2573

ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ คือ

**ยุทธศาสตร์ที่ 1** ปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

**ยุทธศาสตร์ที่ 2** เร่งรัดออกกฎหมายเฉพาะ และปรับแก้กฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

**ยุทธศาสตร์ที่ 3** พัฒนาและส่งเสริมความเข้มแข็งของธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กำหนดแนวทางการพัฒนา 7 แนวทาง ประกอบด้วย 39 แผนงาน 115 โครงการ 14 มาตรการ มีหน่วยงานรับผิดชอบ 27 หน่วยงาน ภายใต้วงเงินงบประมาณ 576,785 ล้านบาท (รายละเอียดคงเอกสารแนบในภาคผนวก) ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ พิจารณา ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

## บทสรุป

การที่รัฐบาลดำเนินการนโยบายการค้าเชิงรุก การเปิดตลาดการค้ากับประเทศคู่ค้าใหม่ๆ ตลอดจนทำข้อตกลงเสรีการค้าแบบทวิภาคีกับประเทศต่างๆ มากมายเพื่อขยายบทบาทการส่งออกของประเทศเป็นแรงผลักดันสำคัญทำให้เกิดการปรับตัวทั้งภาคการผลิตและภาคการขนส่ง ถ้าชุดการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาจะเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทยในการแข่งขันบนเวทีการค้าที่ต้องการความรวดเร็วและการบริการที่สมบูรณ์แบบ

\*\*\*\*\*

สำนักแผนงาน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กุมภาพันธ์ 2547

## “หน่วยงานภาครัฐ” เดินเครื่องกำหนดยุทธศาสตร์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ<sup>\*</sup>

กระทรวงคมนาคมขานรับนโยบายรัฐ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้เทียบเท่าระดับมาตรฐานสากล ผลักดันระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชิงบูรณาการ มอบหมาย ๔ หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การท่าเรือแห่งประเทศไทยและการรถไฟแห่งประเทศไทย จัดการสัมมนา “ยุทธศาสตร์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงเศรษฐกิจไทย...สู่โลก”

นายวันชัย สारทูลทัต อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กระทรวงคมนาคมเปิดเผยว่า จากนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งให้มีมาตรฐานและมีโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งอย่างเป็นระบบ โดยได้ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าต่อเนื่อง เนื่องจากเล็งเห็นว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าทั้งในและระหว่างประเทศมากขึ้น เพราะจะเป็นการนำเสนอที่ครบวงจรแบบเบ็ดเสร็จ ทำให้ผู้ส่งสินค้าสามารถติดต่อผู้รับขนส่งสินค้าหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เรียกว่า Multimodal Transport Operators (MTOS) เพียงรายเดียว

เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล และขานรับกับนโยบายตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๘ (พ.ศ. ๒๕๔๕-๒๕๔๘) โดยมีวัตถุประสงค์มุ่งส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ทางกระทรวงคมนาคม ในฐานะกระทรวงที่ดูแลรับผิดชอบ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ จึงได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์ส่งเสริมการค้าและการลงทุน เพื่อให้เกิดการวางแผนพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทั้งระบบอย่างบูรณาการ

สำหรับการบรรลุแผนงานดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้มอบหมาย ๔ หน่วยงานประกอบด้วย การท่าเรือแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรและกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ร่วมมือดำเนินโครงการ “ยุทธศาสตร์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทย...สู่โลก” ขึ้น เพื่อจะได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งให้มีมาตรฐาน และมีโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง

<sup>\*</sup> ที่มา : เอกสารประกอบการสัมมนา “ยุทธศาสตร์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงเศรษฐกิจไทย...สู่โลก” การท่าเรือแห่งประเทศไทย

อย่างเป็นระบบ เพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกและสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการและประเทศไทยได้ดียิ่งขึ้น

ทั้งนี้ ได้กำหนดเป็น ๓ ยุทธศาสตร์คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ เร่งรัดออกกฎหมายเฉพาะและปรับแก้กฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาและส่งเสริมความเข้มแข็งของธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พร้อมกันนี้ยังได้กำหนดแนวทางการพัฒนาไว้ ๓ แนวทาง ประกอบด้วย ๑๕ แผนงาน ๑๑๕ โครงการ ๑๔ มาตรการ มีหน่วยงานรับผิดชอบ ๒๗ หน่วยงาน ภายใต้งบประมาณ ๕๗๖.๗๘๖ ล้านบาท โดยกระทรวงคมนาคมได้ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติพิจารณาก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป

กระทรวงคมนาคมมีนโยบายที่จะวางแผนพัฒนาคมนาคมขนส่งทั้งระบบอย่างบูรณาการ โดยแบ่งเป็น ๓ ประการคือ ประการแรก ได้แก่ นโยบายด้านการขนส่งทางบกและจราจร โดยจะพิจารณาสร้างโครงข่ายถนนและระบบขนส่งมวลชนที่สามารถเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ร่วมกัน ที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและระบบจราจรในภาพรวม ส่งเสริมความร่วมมือในการสร้างเครือข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกในภูมิภาค

ประการที่สอง ได้แก่ นโยบายด้านการขนส่งทางน้ำ ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการให้บริการของการท่าเรือแห่งประเทศไทยให้ได้มาตรฐานสากล สามารถแข่งขันกับท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้านได้ เพื่อส่งเสริมภาคการค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม ทั้งในประเทศและต่างประเทศให้เจริญก้าวหน้า สนับสนุนให้มีการขนส่งทางรถไฟจากท่าเรือแหลมฉบังถึง ICD ลาดกระบัง โดยประสานแผนงานการเชื่อมต่อกับกรมทางหลวงและการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อให้มีการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าให้เกิดประสิทธิภาพ รวมทั้งสร้างแรงจูงใจในด้านการตลาด พัฒนาท่าเรือตามลำน้ำและชายฝั่งทะเล เพื่อสนับสนุนการขนส่งทางน้ำทั้งภายในประเทศและกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประการที่สาม ได้แก่ นโยบายด้านการขนส่งทางอากาศ มีเป้าหมายที่จะสร้างศักยภาพเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค เร่งรัดการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้แล้วเสร็จโดยเร็วตามแผนการก่อสร้าง เพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น



ท่าอากาศยานระหว่างประเทศหลัก และเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค อีกทั้งสนับสนุนและขยายให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ท่าอากาศยานภูมิภาค เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาค ส่งเสริมการท่องเที่ยวและสนับสนุนให้มีการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานอย่างเต็มที่ อีกทั้งส่งเสริมให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการบินไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

การดำเนินงานในครั้งนี้ จะเป็นขานรับและสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งสนับสนุนความสัมพันธ์และความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศต่าง ๆ ในคาบสมุทรอินโดจีน และนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ภายใต้ความร่วมมือของเขตเศรษฐกิจ ๓ ฝ่าย คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย อนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (กัมพูชา ลาว พม่า ไทย เวียดนาม มณฑลยูนนานของจีน) อนุทวีป (ไทย พม่า อินเดีย ศรีลังกา บังกลาเทศ) พื้นที่ชายฝั่งทะเลของไทยและพื้นที่ภาคมหานคร

สำหรับเส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน หรือที่จะส่งผ่านประเทศไทยนั้นมี ๕ เส้นทางคือ ๑. แนวเส้นทางสายใต้ มีเส้นทางสำคัญคือ กรุงเทพฯ-มาเลเซีย-สิงคโปร์ ๒. แนวเส้นทางสายตะวันตก กรุงเทพฯ-กาญจนบุรี-ทวาย, กรุงเทพฯ-ตาก-ย่างกุ้ง ๓. แนวเส้นทางสายตะวันออก มีเส้นทางสำคัญ กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้ ๔. แนวเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ มีเส้นทางสำคัญ กรุงเทพฯ-มุกดาหาร-สะหวันเขต-ดองฮา-ดำนัง, กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-ปากเซ-ดำนัง, กรุงเทพฯ-นครพนม-ท่าแขก-วินท์, กรุงเทพฯ-หนองคาย-เวียงจันทน์ และ ๕. แนวเส้นทางสายเหนือ มีเส้นทางสำคัญ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-คุนหมิง ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม โดยกรมทางหลวงได้ทำความร่วมมือในการพัฒนาทางหลวงเป็นการสร้างเครือข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นศูนย์กลางคมนาคมทางบกในภูมิภาคนี้

การที่รัฐบาลดำเนินนโยบายการค้าเชิงรุก การเปิดตลาดการค้ากับประเทศคู่ค้าใหม่ ๆ ตลอดจนทำข้อตกลงเสรีการค้าแบบทวิภาคีกับประเทศต่าง ๆ มากมาย เพื่อขยายบทบาทการส่งออกของประเทศ จะเป็นแรงผลักดันสำคัญทำให้เกิดการปรับตัวทั้งภาคการผลิตและภาคการขนส่ง โดยล่าสุดการกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาจะเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศไทย ในการแข่งขันบนเวทีการค้า ที่ต้องการความรวดเร็วและการบริการที่สมบูรณ์แบบ

ส่วนข้อดีที่ประเทศไทยจะได้รับจากการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เกิดขึ้นนั้น จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศในด้านต่าง ๆ ทั้งในด้านรายได้เงินตราต่างประเทศ การมีผู้ประกอบการ MTO บริหารจัดการสินค้าตั้งอยู่ในประเทศ อันจะช่วยให้ค่าระวางส่วนใหญ่อยู่ในประเทศ อีกทั้งยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ซึ่งจะช่วยในการลดดุลการชำระเงินช่วยให้การคำนวณต้นทุนการขนส่งทั้งหมดง่ายขึ้น สามารถควบคุมต้นทุนและเวลาในการขนส่งได้ รัฐบาลสามารถควบคุม MTO ได้ดีกว่าการมี MTO ที่เป็นของต่างชาติ รวมทั้งยังสามารถใช้ประโยชน์จากการมี MTO เพื่อเป็นเครื่องมือของรัฐบาลในการควบคุมดูแลกระบวนการขนส่งทั้งระบบ/วงจรทั้งในและต่างประเทศ

นอกจากนี้การมีระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะช่วยให้มีการใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานของประเทศได้สูงสุด อีกทั้งยังจะเป็นการช่วยให้มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ ด้านการขนส่งมาใช้ในการพัฒนาด้านการขนส่งภายในประเทศอีกด้วย

\*\*\*\*\*

กรอบความตกลงอาเซียน  
ว่าด้วย  
การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สมาชิกของสมาคมแห่งประชาชาติชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

โดยได้ตระหนัก

- (ก) ว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศเป็นวิธีการหนึ่งในการอำนวยความสะดวกซึ่งจะขยายการค้าระหว่างประเทศระหว่างรัฐภาคีของอาเซียนด้วยกัน และระหว่างรัฐภาคีกับประเทศที่สาม
- (ข) ถึงความจำเป็นที่จะต้องกระตุ้นให้มีการพัฒนาบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ราบรื่น ประหยัด และมีประสิทธิภาพ ให้เพียงพอต่อความต้องการของการค้าระหว่างประเทศ
- (ค) ถึงความปรารถนาที่จะให้มีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าโดยสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ รวมทั้งบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- (ง) ถึงความจำเป็นที่จะต้องสรรสร้างความสมดุลย์ของผลประโยชน์ระหว่างผู้ใช้และผู้ให้บริการการขนส่งระหว่างประเทศ และ
- (จ) ความจำเป็นที่ความตกลงนี้จะต้องไม่มีผลกระทบต่อกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแล และการควบคุมการประกอบธุรกิจการขนส่งรูปแบบเดียว

ได้ตกลงกันทำกรอบความตกลงไว้ดังต่อไปนี้

บทที่ 1

บทนิยาม

ข้อ 1

เพื่อวัตถุประสงค์ของความตกลงนี้

"ผู้ขนส่ง" หมายถึงบุคคลผู้ซึ่งทำการหรือรับที่จะทำการขนส่ง แม้เพียงบางส่วน ไม่ว่าบุคคลนั้นจะเป็นบุคคลเดียวกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือไม่ก็ตาม

"องค์กรที่มีอำนาจระดับชาติ" หมายถึง หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากสมาชิกแต่ละประเทศ  
 "ผู้รับตราส่ง" หมายถึง บุคคลซึ่งมีสิทธิได้รับของจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ  
 "ผู้ตราส่ง" หมายถึง บุคคลซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อ  
 เนื่องหลายรูปแบบ

"ส่งมอบ" "ที่ได้ส่งมอบแล้ว" หรือ "การส่งมอบ" หมายถึง

- (ก) การมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง
- (ข) การนำของเข้าไปไว้ในเจ็อมมือของผู้รับตราส่งตามความในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือ  
ตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าซึ่งใช้อยู่ ณ สถานที่ส่งมอบ หรือ
- (ค) การมอบของไว้กับหน่วยงานหรือบุคคลภายนอกอื่นใดซึ่งตามกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่  
ณ สถานที่ส่งมอบกำหนดให้ต้องมอบของให้

"ของ" หมายถึง ทรัพย์สินใดๆ รวมถึงตู้สินค้า ไม้รองสินค้าหรือบรรจุภัณฑ์อย่างอื่นที่มีลักษณะ  
คล้ายคลึงกันที่ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้เป็นผู้จัดหา ไม่ว่าจะทรัพย์สินเหล่านั้นจะต้องบรรทุก  
หรือได้บรรทุกบนหรือได้ป่ากระวาง

"เป็นหนังสือ" หมายความว่า รวมถึง โทรเลข โทรพิมพ์ โทรสารหรือวิธีการอย่างอื่นที่พิมพ์ บันทึก  
ทำซ้ำหรือส่งข้อความโดยทางเครื่องกล อิเล็กทรอนิกส์หรือเครื่องมือหรืออุปกรณ์อื่นที่มีไว้ใช้เพื่อวัตถุประสงค์  
ประสงค์ดังกล่าว

"การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ" หมายถึง การรับขนของโดยใช้รูปแบบการขนส่ง  
ที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียวจากสถานที่  
ในประเทศหนึ่งซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับของไว้ในความดูแลไปยังสถานที่  
ซึ่งกำหนดให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง การดำเนินการรับของและส่งมอบของที่ปฏิบัติภายใต้  
สัญญาขนส่งรูปแบบเดียวตามที่กำหนดไว้ในสัญญานั้นจะไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูป  
แบบระหว่างประเทศ

"กฎหมายที่บังคับใช้" หมายถึง กฎหมายหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศใดๆที่เป็นส่วนหนึ่งของ  
กฎหมายภายในเกี่ยวกับการรับขนของ ซึ่งมีบทบัญญัติที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงเป็นอย่างอื่น โดยใช้ข้อ  
กำหนดในสัญญาในลักษณะที่ทำให้เสียหายแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง

"ประเทศสมาชิก" หมายถึง ประเทศในกลุ่มอาเซียน

"สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" หมายถึง สัญญาซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ  
รับที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยได้รับค่าระวาง

"เอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" หมายถึง เอกสารซึ่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อ  
เนื่องหลายรูปแบบ และเป็นหลักฐานว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับของไว้ใน  
ความดูแลและรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวตามข้อกำหนดแห่งสัญญานั้น

"ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" หมายถึง บุคคลซึ่งเข้าทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการ ไม่ว่าจะทำสัญญาค้ำยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

"ใบทะเบียน" หมายถึง เอกสารที่ออกให้โดยองค์กรที่มีอำนาจระดับชาติแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นได้รับการจดทะเบียนไว้ในทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและได้อนุญาตให้บุคคลดังกล่าวกระทำการเช่นนั้น

"สิทธิพิเศษถอนเงิน" หมายถึง หน่วยบัญชีตามที่กำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

"ได้รับไว้ในความดูแล" "ได้รับของไว้ในความดูแลของคน" หรือ "รับไว้ในความดูแล" หมายถึง ได้มีการมอบของให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยอมรับของนั้นไว้เพื่อทำการขนส่ง

## บทที่ 2

### ขอบเขตการใช้บังคับ

#### ข้อ 2

ความตกลงนี้ให้ใช้บังคับแก่

(ก) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งปวงที่ได้จดทะเบียนไว้กับองค์กรที่มีอำนาจระดับชาติ และ

(ข) สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งปวง หากว่า

- (1) สถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับของไว้ในความดูแลตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตั้งอยู่ในประเทศสมาชิก หรือ
- (2) สถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบส่งมอบของตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตั้งอยู่ในประเทศสมาชิก

#### ข้อ 3

ในกรอบความตกลงนี้และในกฎเกณฑ์ที่ถูกลำมาใช้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออนุวัติการความตกลงนี้ เมื่อมีการใช้คำดังต่อไปนี้คือ "การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" "ผู้ประกอบการขนส่งต่อ

เนื่องหลายรูปแบบ" "สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" หรือ"เอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" ให้เป็นที่เข้าใจว่าเป็นเรื่อง "ระหว่างประเทศ"

### บทที่ 3

#### เอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

#### ข้อ 4

- 1 เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับของไว้ในความดูแล ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นต้องออกเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้ผู้ตราส่งเป็นผู้มีสิทธิเลือกว่าจะให้เป็นชนิด โอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอน
- 2 เอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องลงลายมือชื่อโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือโดยบุคคลอื่นที่ได้รับมอบอำนาจจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 3 การลงลายมือชื่อในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจอยู่ในรูปแบบของลายมือ การพิมพ์ การปรูเอกสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์หรือการลงลายมือชื่อโดยการใช้เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้เพิกถอนที่ไม่ขัดแย้งกับกฎหมายของประเทศที่เอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ทำขึ้น

#### ข้อ 5

- 1 เอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องมีรายการดังต่อไปนี้
  - (1) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งชี้ตัวของ และข้อความที่แจ้งลักษณะอันตรายหรือการเน่าเสียง่ายของของ หากจำเป็นต้องมี จำนวนหีบห่อหรือชิ้นและน้ำหนักรวมของของหรือปริมาณของที่แสดงไว้เป็นอย่างอื่นที่ระบุ และรายการทั้งปวง ตามที่ผู้ตราส่งจัดให้
  - (2) สภาพของของเท่าที่เห็นประจักษ์
  - (3) ชื่อและสำนักงานใหญ่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
  - (4) ชื่อของผู้ตราส่ง
  - (5) ชื่อผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ตราส่งระบุไว้
  - (6) สถานที่และวันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับของเข้าไว้ในความดูแล
  - (7) สถานที่ที่ส่งมอบของ

- (8) วันที่หรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ สถานที่ส่งมอบ ถ้าคู่สัญญาได้ตกลงกันได้โดยชัดแจ้ง
- (9) ข้อความที่ระบุว่าเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือห้ามโอน
- (10) สถานที่และวันที่ออกเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- (11) ลายมือชื่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- (12) ค่าระวางสำหรับแต่ละรูปแบบการขนส่ง ถ้าคู่สัญญาได้ตกลงไว้ หรือค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งต้องชำระซึ่งรวมถึงสกุลเงินที่ต้องชำระ หรือข้อความอื่นใดที่แสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ชำระค่าระวาง
- (13) เส้นทางที่จะใช้ในการขนส่ง รูปแบบการขนส่งและสถานที่เปลี่ยนถ่ายพาหนะ ถ้าทราบถึงรายละเอียดดังกล่าวเมื่อออกเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- (14) รายละเอียดอื่นใดที่คู่สัญญาอาจตกลงกันให้แสดงไว้ในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ เพียงเท่าที่ไม่ขัดต่อกฎหมายของประเทศที่เอกสารการขนส่งต่อเนื่องได้ทำขึ้น

2 การที่เอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบขาดรายการตามที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่งของข้อนี้ไปหนึ่งรายการหรือหลายรายการย่อมไม่มีผลกระทบต่อลักษณะทางกฎหมายของเอกสารนั้นในฐานะที่เป็นเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

#### ข้อ 6

1 เอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการรับของไว้ในความดูแลโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามที่พรรณนาไว้ในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น เว้นแต่จะมีข้อความบ่งชี้ที่ขัดแย้งกันอยู่ในเอกสารดังกล่าว เช่น “ผู้ตราส่งเป็นผู้ชั่งน้ำหนักบรรทุกและตรวจนับ” “ผู้ตราส่งบรรจุของเข้าตู้สินค้า” หรือข้อความทำนองเดียวกัน โดยข้อความดังกล่าวมีอยู่ในแบบพิมพ์หรือทำให้ปรากฏบนเอกสารดังกล่าว

2 ห้ามมิให้มีการพิสูจน์เป็นอย่างอื่น หากว่าได้มีการโอนเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นหรือได้มีการส่งข่าวสารที่เทียบเท่ากับเอกสารดังกล่าวโดยวิธีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ไปยังผู้รับตราส่งผู้ซึ่งได้รับทราบแล้วและได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อถือตามนั้น

## บทที่ 4

## ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

## ข้อ 7

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบของที่อยู่ภายใต้บังคับของ บทบัญญัติในความตกลงนี้โดยมีช่วงระยะเวลารับผิดชอบต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับของไว้ในความดูแลจนถึงเวลาที่ส่งมอบของนั้น

## ข้อ 8

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบในการกระทำและงดเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของตนเมื่อบุคคลดังกล่าวได้กระทำการภายในทางกรที่จ้าง หรือการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา เสมือนว่าเป็น การกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตนเอง

## ข้อ 9

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีหน้าที่ดำเนินการหรือจัดให้มีการดำเนินการทั้งปวงที่จำเป็นเพื่อให้มีการส่งมอบของ ดังต่อไปนี้

- (1) ถ้าได้ออกเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบชนิดโอนให้กันได้ ประเภท “ออกให้แก่ผู้ถือ” ให้ส่งมอบแก่บุคคลซึ่งเวนคืนค้ำฉบบเอกสารนั้นจำนวนหนึ่งฉบบ
- (2) ถ้าได้ออกเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบชนิดโอนให้กันได้ ประเภท “ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่ง” ให้ส่งมอบแก่บุคคลซึ่งได้เวนคืนค้ำฉบบเอกสารนั้นที่มีการสลักหลังโดยชอบจำนวนหนึ่งฉบบ
- (3) ถ้าได้ออกเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบชนิดโอนให้กันได้ ประเภท “ออกให้แก่บุคคลโดยนาม” ให้ส่งมอบแก่บุคคลนั้นเมื่อได้มีการพิสูจน์ถึงความถูกต้องของตัวบุคคล และได้รับการเวนคืนค้ำฉบบเอกสารนั้นจำนวนหนึ่งฉบบ แต่ถ้ามีการโอนเอกสารนั้นต่อไปเป็น ประเภท “ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่ง” หรือโดยการสลักหลังลดย ให้นำความใน (2) มาใช้บังคับ
- (4) ถ้าได้ออกเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบชนิดห้ามโอน ให้ส่งมอบแก่บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับตราส่งในเอกสารนั้นเมื่อได้มีการพิสูจน์ถึงความถูกต้องของตัวบุคคลนั้นแล้ว



(5) ถ้าไม่ได้ออกเอกสารให้ไว้ ให้ส่งมอบแก่บุคคลตามคำสั่งของผู้ตราส่ง หรือตามคำสั่งของผู้ได้มาซึ่งสิทธิของผู้ตราส่งหรือของผู้รับตราส่งตามที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ระบุให้มีสิทธิออกคำสั่ง

#### ข้อ 10

1. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหายหรือเสียหาย และความเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ของนั้นอยู่ในความดูแลของคนตามที่ระบุในข้อ 7 เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพิสูจน์ได้ว่าคน ลูกจ้าง หรือตัวแทนของตนหรือบุคคลอื่นดังกล่าวในข้อ 8 ได้ใช้มาตรการที่พึงปรารถนาที่จำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุดังกล่าวและผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนั้น
2. อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่สืบเนื่องมาจากการส่งมอบชักช้า เว้นแต่ผู้ตราส่งได้แจ้งให้ทราบถึงส่วนได้เสียในการส่งมอบของตรงเวลาซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ยอมรับการแจ้งนั้นแล้ว

#### ข้อ 11

1. การส่งมอบชักช้าเกิดขึ้นเมื่อไม่ได้มีการส่งมอบของภายในกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้อย่างชัดเจน หรือในกรณีที่ไม่มีการตกลงเช่นนั้น การส่งมอบชักช้าเกิดขึ้นเมื่อไม่ได้มีการส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย
2. หากไม่ได้มีการส่งมอบของภายในเก้าสิบวันหลังจากวันส่งมอบของตามที่กำหนดไว้ในวรรคก่อน และไม่มีหลักฐานแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น บุคคลซึ่งมีสิทธิเรียกร้องของนั้นอาจถือเสมือนว่าของนั้นสูญหายก็ได้

#### ข้อ 12

แม้มีบทบัญญัติตามข้อ 10 แล้วก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าเหตุการณ์ที่เป็นเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้า นั้นได้เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งในพฤติการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดหรือหลายอย่างดังต่อไปนี้

- (ก) เหตุสุควิสัย
- (ข) การกระทำหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (ค) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่ไม่เพียงพอหรือบกพร่อง
- (ง) การยกขน การบรรจุทุก การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (จ) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในของนั้น
- (ช) การนัดหยุดงาน หรือการปิดงานค้าง หรือการผลงงาน หรือภาวะขัดข้องในด้านแรงงานไม่ว่าจะเกิดจากเหตุใด ๆ ไม่ว่าจะ เป็นเพียงบางส่วนหรือเป็นการทั่วไป
- (ซ) ในส่วนที่เกี่ยวกับของซึ่งขนส่งโดยทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าระหว่างการขนส่งดังกล่าวเกิดขึ้นจาก
- (1) การกระทำ ความประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่องหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการเดินเรือหรือการบริหารจัดการเรือ หรือ
  - (2) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภยันั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง
- อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการสูญหายหรือเสียหายเป็นผลจากความไม่เหมาะสมในการเดินทะเลของเรือ มีเงื่อนไขข้อว่าผู้ประกอบการขนส่งต้องเนื่องหลายรูปแบบสามารถพิสูจน์ได้ว่าได้มีการใช้ความระมัดระวังอันสมควรเพื่อทำให้เรื่อนั้นเหมาะสมในการเดินทะเลเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

## ข้อ 13

1. การประเมินค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญหายหรือเสียหายของของให้กระทำโดยอ้างอิงราคาของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้นแก่ผู้รับตราส่ง หรือ ณ สถานที่และเวลาซึ่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของดังกล่าวควรได้ถูกส่งมอบ
2. ราคาของให้คิดตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคดังกล่าว ให้คิดตามราคาท้องตลาด แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาท้องตลาด ให้อ้างอิงราคาปกติแห่งของในชนิดและคุณภาพอย่างเดียวกัน

## บทที่ 5

## การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

## ข้อ 14

เว้นแต่ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะรับของไว้ในความดูแลและได้จัดแจ้งไว้ในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะไม่รับผิดชอบเพื่อการสูญหายหรือเสียหายของของในจำนวนที่เกิน 666.67 เอส.ดี.อาร์ ต่อหีบห่อหรือหน่วย หรือ 2 เอส.ดี.อาร์ ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมหีบห่อแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่อย่างไหนจะมากกว่า

## ข้อ 15

ในกรณีที่ผู้สินค้าไม่ร้องสินค้าหรือภาชนะขนส่งทำนองเดียวกันได้บรรจุของไว้มากกว่าหนึ่งหีบห่อหรือหนึ่งหน่วย บรรดาหีบห่อหรือหน่วยการขนส่งอย่างอื่นที่ระบุไว้ในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่าได้บรรจุอยู่ในภาชนะการขนส่งนั้นให้ถือว่าเป็นหีบห่อหรือหน่วยการขนส่งแยกจากกัน นอกจากที่กล่าวแล้วนี้ ให้ถือว่าภาชนะขนส่งเช่นว่านั้นเป็นหีบห่อหรือหน่วย

## ข้อ 16

แม้มีบทบัญญัติตามข้อ 14 และ 15 แล้วก็ตาม หากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งโดยทางทะเลหรือในน่านน้ำภายใน ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้จำกัดไว้ไม่เกิน 8.33 เอส.ดี.อาร์ ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมหีบห่อแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

## ข้อ 17

ในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายของของเกิดขึ้นในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งหากมีการทำสัญญารับขนแยกต่างหากสำหรับการขนส่งช่วงนั้น อนุสัญญาระหว่างประเทศที่ใช้บังคับหรือกฎหมายที่**บังคับ**ใช้แก่กรณีนั้นจะกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความ

รับผิดชอบไว้เป็นอย่างอื่น ให้กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในกรณีดังกล่าวตามบทบัญญัติในอนุสัญญาหรือกฎหมายเช่นว่านั้น

ข้อ 18

ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการส่งมอบพัสดุ หรือการสูญหายหรือความเสียหายที่เป็นผลต่อเนื่องอย่างอื่นนอกเหนือจากการสูญหายหรือเสียหายของของ ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่เทียบเท่ากับค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ข้อ 19

ความรับผิดชอบทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบสำหรับกรณีที่ของเสียหายสิ้นเชิง

ข้อ 20

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดชอบหากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบพัสดุนั้นเป็นผลจากการกระทำหรือเว้นการกระทำของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยเจตนาที่จะก่อให้เกิดการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบพัสดุ หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบพัสดุนั้นอาจเกิดขึ้นได้

บทที่ 6

ความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง

ข้อ 21

1. ในเวลาที่เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับของไว้ในความดูแล ให้ถือว่าผู้ตราส่งได้รับประกันไว้กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในเรื่องความถูกต้องของรายละเอียดทั้งปวงเกี่ยวกับสภาพทั่วไปแห่งของ เครื่องหมาย จำนวน น้ำหนัก ปริมาตรและปริมาณ และ

รายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะอันตรายแห่งของที่ดินหรือผู้กระทำการในนามของคนได้จัดให้เพื่อบันทึกไว้ในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ถ้ามี

2. ผู้ตราส่งต้องทำเครื่องหมายหรือฉลากของอันตรายให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในที่ใช้บังคับแก่กรณี

3. เมื่อผู้ตราส่งมอบของอันตรายให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือผู้กระทำการแทน ผู้ตราส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายของของนั้นแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและถ้าจำเป็นให้แจ้งข้อควรระวังให้ทราบด้วย หากผู้ตราส่งละเลยไม่ปฏิบัติเช่นนั้นและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ทราบถึงสภาพอันตรายของของนั้น

(ก) ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อความเสียหายทั้งปวงที่เป็นผลจากการส่งของนั้น

(ข) ไม่ว่าเวลาใดๆ ของนั้นอาจถูกขนถ่ายออกจากยานพาหนะ ทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีโดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

4. ความในวรรค 3 ของข้อนี้ (จะไม่ใช่บังคับแก่บุคคลใดที่ในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับของไว้ใน การดูแล โดยทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น

ถ้าบุคคลใดถ้าในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ บุคคลใดได้รับของไว้ในความดูแล โดยทราบถึงสภาพอันตรายของของนั้น บุคคลดังกล่าวไม่มีสิทธิยกเอาบทบัญญัติในวรรค 3 ของข้อนี้ขึ้นอ้างได้

5. ถ้าในกรณีที่มีความในวรรค 3 ของข้อนี้ไม่ใช่หรือไม่ใช่บังคับ และของนั้นเกิดเป็นอันตรายอย่างแน่ชัดแก่ชีวิตหรือทรัพย์สิน ทำให้ต้องถูกทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งสถานการณ์ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังต้องรับผิดชอบส่วนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือในกรณีที่ต้องรับผิดชอบตามข้อ 10 และข้อ 11

5. (แม้) ในกรณีที่ไม่ใช่บทบัญญัติในวรรค 3 ของข้อนี้บังคับหรือไม่มีสิทธิยกเอาบทบัญญัติดังกล่าวขึ้นอ้างได้ (แต่) ถ้าของอันตรายเกิดเป็นอันตรายแก่ชีวิตหรือทรัพย์สินขึ้นจริง ของดังกล่าวอาจถูกขนถ่ายออกจากยานพาหนะ ทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เว้นแต่ในกรณีที่มีข้อผูกพันในการออกเงินสมทบค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติในข้อ 10 และข้อ 11

ใช้ค่าสินไหมทดแทน เว้นแต่ในกรณีที่มีข้อผูกพันในการออกเงินสมทบค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติในข้อ 10 และข้อ 11

6. ผู้ตราส่งต้องชดใช้ความเสียหายให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเมื่อเกิดความเสียหายใดๆ อันเป็นผลจากความไม่ถูกต้องหรือไม่พอเพียงของรายละเอียดดังกล่าวในวรรคก่อนๆ ข้างต้น
7. ผู้ตราส่งยังต้องรับผิดชอบแม้ว่าตนจะได้โอนเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไปแล้วก็ตาม
8. สิทธิในการได้รับชดใช้ความเสียหายของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าวจะไม่ส่งผลเป็นการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อบุคคลอื่นใดนอกเหนือไปจากผู้ตราส่ง

#### บทที่ 7

#### การแจ้งสิทธิเรียกร้อง การดำเนินคดีและอายุความ

##### ข้อ 22

1. เว้นแต่ผู้รับตราส่งได้แจ้งการสูญหายหรือเสียหายของของต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในเวลาที่ยอมของนั้นให้แก่ผู้รับตราส่ง โดยทำเป็นหนังสือระบุสภาพทั่วไปของการสูญหายหรือเสียหาย การมอบให้เช่นนั้นเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ส่งมอบของซึ่งเป็นไปตามที่พรรณาไว้ในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
2. กรณีที่การสูญหายหรือเสียหายไม่เห็นประจักษ์ ให้มีผลเป็นหลักฐานเบื้องต้นเช่นเดียวกัน ถ้ามิได้มีการแจ้งเป็นหนังสือภายในหกวันนับจากวันที่ได้รับของนั้น

##### ข้อ 23

ถ้ามิได้มีการตกลงกันโดยชัดแจ้งเป็นอย่างอื่น การดำเนินคดีใดๆ อันเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใต้ความตกลงนี้จะไม่อาจกระทำได้ เว้นแต่จะได้มีการดำเนินกระบวนการพิจารณาทางศาลหรือนุญาไต่สวนภายในเก้าเดือนหลังจากวันส่งมอบของ หรือหลังจากวันที่ควรจะได้มี

## ข้อ 24

1. บทบัญญัติทั้งหลายในความตกลงนี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องทั้งปวงต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด
2. ในทำนองเดียวกัน ให้ใช้บทบัญญัติทั้งหลายแห่งความตกลงนี้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาหรือละเมิด และความรับผิดชอบทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลอื่นใด เมื่อรวมกันแล้วจะต้องไม่เกินจำนวนที่จำกัดไว้ในข้อ 14 ถึงข้อ 19
3. แม้มีบทบัญญัติในวรรค 2 ก็ตาม ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้านั้นเป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลอื่นใดเช่นว่านั้น โดยเจตนาที่จะก่อให้เกิดการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช่า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้

## บทที่ 8

## เขตศาล และอำนาจศาล

## ข้อ 25

1. ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ภายใต้ความตกลงนี้ โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะฟ้องคดีต่อศาลซึ่งตามกฎหมายแห่งประเทศที่ศาลนั้นตั้งอยู่เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีและเป็นศาลซึ่งสถานที่อันใดอันหนึ่งดังต่อไปนี้ตั้งอยู่ในเขตศาลนั้น คือ
  - (ก) ที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือถิ่นที่อยู่ปกติของจำเลยสำหรับกรณีที่ไม่มีสำนักงานใหญ่ หรือ
  - (ข) สถานที่ที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ทั้งนี้ ต้องปรากฏว่าจำเลยมีสถานที่ประกอบธุรกิจ สำนักงานสาขา หรือตัวแทนซึ่งทำสัญญาดังกล่าวอยู่ในเขตศาลนั้นด้วย

(ค) สถานที่รับของไว้ในความดูแลเพื่อทำการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสถานส่งมอบของ หรือ

(ง) สถานที่อื่นใดที่คู่สัญญาได้ตกลงกันไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวและปรากฏเป็นหลักฐานในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2. แม้มีบทบัญญัติในวรรค 1 ของข้อนี้ก็ตาม ข้อตกลงซึ่งกำหนดสถานที่ที่โจทก์จะฟ้องคดีที่คู่กรณีให้ทำขึ้นหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องให้ใช้บังคับได้

### ข้อ 26

1. ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งข้อนี้ คู่กรณีอาจตกลงกันโดยมีหลักฐานเป็นหนังสือว่าข้อพิพาทใดที่อาจเกิดขึ้นเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงนี้ ให้เสนอต่ออนุญาโตตุลาการก็ได้

2. การดำเนินกระบวนการพิจารณาโดยอนุญาโตตุลาการ ต้องมีขึ้น ณ สถานที่แห่งใดแห่งหนึ่งดังต่อไปนี้ โดยให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมีสิทธิเลือก คือ

(ก) สถานที่ในรัฐซึ่งดินแดนของรัฐนั้นเป็นที่ตั้งของ

(1) สำนักงานใหญ่ของจำเลย หรือถิ่นที่อยู่ปกติของจำเลยสำหรับกรณีที่ไม่มีสำนักงานใหญ่ หรือ

(2) สถานที่ที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ทั้งนี้ ต้องปรากฏว่าจำเลยมีสถานที่ประกอบธุรกิจ สำนักงานสาขา หรือตัวแทนซึ่งทำสัญญาดังกล่าวอยู่ในรัฐนั้นด้วย

(3) สถานที่รับของไว้ในความดูแลเพื่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสถานที่ส่งมอบของ หรือ

(ข) สถานที่อื่นใดที่กำหนดเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าวในข้อสัญญาหรือข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ

3. อนุญาโตตุลาการและคณะอนุญาโตตุลาการต้องใช้บทบัญญัติของความตกลงนี้บังคับแก่กรณี

4. บทบัญญัติตามวรรค 2 และ 3 แห่งข้อนี้ ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของข้อสัญญาหรือข้อตกลงอนุญาโตตุลาการทุกฉบับ และเนื้อหาของข้อสัญญาหรือข้อตกลงอนุญาโตตุลาการซึ่งไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติดังกล่าวย่อมไม่มีผลและตกเป็นโมฆะ



5. บทบัญญัติในข้อนี้ไม่มีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงในเรื่องอนุญาโตตุลาการที่คู่กรณีได้ขึ้นหลังจากสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศได้เกิดขึ้นแล้ว

## ข้อ 27

1. ข้อกำหนดใดๆ ในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบย่อมไม่มีผล และเป็นโมฆะ และไม่ก่อให้เกิดผลใดๆ หากข้อกำหนดนั้นมีที่แตกต่างไปจากบทบัญญัติแห่งความตกลงนี้ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยทางอ้อม และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง หากข้อกำหนดนั้นได้ทำขึ้นให้เป็นที่เสื่อมเสียแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง แต่อันนี้ย่อมไม่มีผลกระทบต่อข้อกำหนดอื่นๆ ที่มีอยู่ในเอกสารดังกล่าว

2. แม้มีบทบัญญัติในวรรค 1 ของข้อนี้ก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยความยินยอมของผู้ตราส่ง อาจเพิ่มความรับผิดชอบและพันธกรณีของตนให้มากยิ่งขึ้นภายใต้บทบัญญัติแห่งความตกลงนี้

## ข้อ 28

บทบัญญัติทั้งหลายในความตกลงนี้ ย่อมไม่เป็นการขัดขวางการใช้บังคับกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปซึ่งระบุในสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือในกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องเพื่งเท่าที่กฎเกณฑ์เหล่านั้นอาจใช้บังคับแก่กรณีได้

## บทที่ 9

## ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

## ข้อ 29

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศสมาชิกต้องจดทะเบียนไว้กับหน่วยงานที่มีอำนาจระดับชาติแห่งประเทศของตน หน่วยงานที่มีอำนาจระดับชาติดังกล่าวต้องดำรงไว้ซึ่งทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนโดยชอบ

## ข้อ 30

1. เพื่อให้ได้มีชื่ออยู่ในทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ บุคคลซึ่งเกี่ยวข้องต้องยื่นคำขอจดทะเบียนต่อหน่วยงานที่มีอำนาจระดับชาติและพิสูจน์ว่าตนได้กระทำการตามเงื่อนไขทั้งหมดตามที่กฎหมายภายในได้กำหนดไว้ ซึ่งอย่างน้อยที่สุด

(ก) ต้องมีความสามารถโดยของกฎหมายตามที่ระบุไว้ในบทบัญญัติของกฎหมายภายในของประเทศสมาชิกที่ตนจดทะเบียน

(ข) ต้องมีภูมิลำเนาในประเทศสมาชิกที่ตนจดทะเบียน

(ค) ต้องมีกรรมธรรม์ประกันภัย หนังสือรับรองความคุ้มครองจากชมรมความคุ้มครองและการชดใช้ (ชมรมพีแอนดีไอ) หรือหลักฐานทางการเงินอื่นใด ที่ให้ความคุ้มครองการชำระหนี้สำหรับการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ำตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งความเสียหายตามสัญญา

(ง) ต้องดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่า 80,000 เอส.ดี.อาร์ หรือจัดให้มีหลักประกันที่มีมูลค่าเท่าเทียมกัน

2. ประเทศสมาชิกจะต้องรับรองถึงความโปร่งใสของกฎหมายของที่เกี่ยวข้อง ระเบียบข้อบังคับ และกระบวนการบริหารของคนที่เกี่ยวข้องกับการจดทะเบียน

3. ประเทศสมาชิกทั้งปวงต้องมอบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของตนให้เลขาธิการอาเซียนทำการเก็บรักษาไว้ในหกเดือนหลังจากวันที่ความตกลงนี้มีผลบังคับใช้และจะต้องแจ้งการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในทะเบียนดังกล่าวต่อเลขาธิการอาเซียน ให้เลขาธิการอาเซียนแจ้งให้ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศทราบโดยพลันถึงการแจ้งนั้นด้วย

## ข้อ 31

ให้หน่วยงานที่มีอำนาจระดับชาติออกใบทะเบียนให้หรือปฏิเสธการออกใบทะเบียน โดยมีเหตุผลประกอบการวินิจฉัยที่เป็นแก่นสาร (แนวเคียวกัน) (ทั้งนี้) ภายในระยะเวลาไม่หกสิบวัน นับแต่วันที่แสดงได้ว่าได้มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขทั้งหมดตามที่ระบุไว้ในข้อ 30 ครบถ้วนแล้ว

## ข้อ 32

1. การรับจดทะเบียนโดยหน่วยงานที่มีอำนาจระดับชาติของประเทศสมาชิกใด ๆ เป็นการให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอันที่จะประกอบกิจการในประเทศภาคีอื่นใด หากว่าได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในวรรค 4 (ข) ของข้อนี้แล้ว
2. ในช่วงระหว่างเวลาที่มีการอนุวัติการตามวรรค 1 ของข้อนี้ยังไม่อาจปฏิบัติได้ ประเทศภาคีใด ๆ อาจใช้หลักต่างตอบแทนในการให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนโดยชอบไว้กับหน่วยงานที่มีอำนาจระดับชาติของประเทศสมาชิกอื่นในอันที่จะประกอบกิจการในดินแดนของตน
3. ประเทศสมาชิกต้องแจ้งต่อเลขธิการอาเซียนภายในหกเดือน นับแต่เวลาที่มีการลงนามความตกลงนี้ หากประเทศสมาชิกล้มไม่สามารถอนุวัติการตามวรรค 1 ของข้อนี้ได้ ประเทศสมาชิกเช่นนั้นจะต้องแจ้งเหตุผลแห่งการนั้นต่อเลขธิการอาเซียนด้วย ซึ่งเลขธิการอาเซียนต้องแจ้งให้ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศทราบถึงการแจ้งดังกล่าวโดยพลัน
4. สำหรับประเทศสมาชิกที่กฎหมายและระเบียบข้อบังคับของตนอนุญาตให้อนุวัติการตามบทบัญญัติในวรรค 1 ของข้อนี้ได้:
  - (ก) การให้สิทธิประกอบกิจการดังกล่าว ให้มีผลใช้ได้ครบเท่าที่ยังไม่มีการสื่อสารอย่างเป็นทางการเป็นหนังสือส่งโดยหน่วยงานที่มีอำนาจระดับชาตินั้น ไปยังผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกี่ยวกับการพักหรือเพิกถอนการจดทะเบียน
  - (ข) เพื่อที่จะให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกหนึ่งสามารถประกอบกิจการในประเทศสมาชิกอื่นได้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นต้องยื่นสำเนาใบทะเบียนที่ออกให้โดยชอบโดยหน่วยงานที่มีอำนาจระดับชาติของตนต่อหน่วยงานที่มีอำนาจระดับชาติของประเทศสมาชิกอื่นที่ตนประสงค์จะประกอบกิจการในประเทศนั้นซึ่งมีผู้กระทำการแทนตนตามกฎหมายอยู่ในประเทศดังกล่าว เช่น โดยอาศัยข้อตกลงจัดตั้งตัวแทน หรือสำนักงานสาขา
5. ประเทศภาคีสมาชิกที่ได้แจ้งต่อเลขธิการอาเซียนตามวรรค 3 แห่งข้อนี้ต้องแจ้งต่อเลขธิการอาเซียนในภายหลังเมื่อการอนุวัติการตามวรรค 1 แห่งข้อนี้สามารถกระทำได้ ในกรณีเช่นนี้ ให้การอนุญาตชั่วคราวโดยใช้หลักต่างตอบแทนตามวรรค 2 และ 3 ของข้อนี้ให้เป็นอันยกเลิกโดยอัตโนมัติเมื่อครบระยะเวลาสามเดือนหลังจากการแจ้งต่อเลขธิการอาเซียน

6. บทบัญญัติในข้อนี้จะไม่มีผลกระทบต่อกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของประเทศสมาชิกซึ่งสงวนสิทธิในการประกอบกิจการกิจการขนส่งรูปแบบเดียวให้แก่คนชาติของตน

บทที่ 10

บทบัญญัติเบ็ดเตล็ด

ข้อ 33

1. ประเทศภาคีสมาชิกทั้งหลายต้องพยายามจัดระเบียบและกำกับดูแลเรื่องทั้งหลายทั้งปวงภายในดินแดนของตนที่จำเป็นในการอำนวยความสะดวกให้การรับขนของโดยใช้รูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย หรือโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใต้ความตกลงนี้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
2. บทบัญญัติแห่งความตกลงนี้ไม่ก่อให้เกิดข้อจำกัดใดๆในเรื่องการอำนวยความสะดวกที่ประเทศต่างๆ ได้ให้หรืออาจให้แก่กันและกันภายใต้ความตกลงหรือสนธิสัญญาทวิภาคีหรือพหุภาคีไม่ว่าในกรณีใดๆ
3. ความตกลงนี้ที่มีให้ตีความว่าเป็นการจำกัดหรือเชื่อมโยงแก่สิทธิและพันธกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้ตราส่ง หรือของประเทศสมาชิกใดๆ ที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในซึ่งประเทศสมาชิกใดๆ ตราขึ้นไว้ หรือที่กำหนดไว้ในกฎหมายระหว่างประเทศทั้งที่เป็นความตกลงหรือข้อตกลงระดับทวิภาคี ระดับภูมิภาค หรือระดับพหุภาคี ทั้งที่มีอยู่แล้วและที่จะมีขึ้นในอนาคต ซึ่งประเทศสมาชิกได้เข้าร่วมภาคี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันสุขอนามัยของบุคคล ความปลอดภัยสาธารณะและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ประเทศสมาชิกย่อมไม่ถูกผูกพันไม่ว่าด้วยประการใดๆ โดยความตกลงหรือข้อตกลงที่ตนมิได้เป็นภาคี

ข้อ 34

หน่วยงานที่มีอำนาจระดับชาติภายในซึ่งกำหนดขึ้นโดยประเทศภาคีสมาชิกจะต้องรับผิดชอบในการอนุวัติการความตกลงนี้ในดินแดนของตน

## ข้อ 35

โดยไม่มีผลกระทบต่อบทบัญญัติแห่งข้อ 34 และอำนาจอื่นๆที่ให้ไว้ภายใต้ความตกลงนี้ องค์กรที่มีอำนาจระดับชาติของประเทศสมาชิกต้องรับผิดชอบในการประสานการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในทุกด้านกับผู้ใช้บริการ ผู้ประกอบการ หน่วยงานที่มีอำนาจและองค์กรภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

## บทที่ 11

## บทบัญญัติสุดท้าย

## ข้อ 36

ให้นำบทบัญญัติแห่งพิธีสารอาเซียนว่าด้วยกลไกการระงับข้อพิพาทซึ่งทำขึ้นที่กรุงมะนิลา เมื่อวันที่ 20 เดือนพฤศจิกายน คริสต์ศักราช 1996 มาใช้บังคับแก่การปฎิภาหหรือและการระงับข้อพิพาทภายใต้ความตกลงนี้

## ข้อ 37

สมาชิกใหม่ของอาเซียนต้องภาคยานุวัติความตกลงนี้ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่สอดคล้องกับความตกลงนี้ และตามที่ได้ตกลงกันระหว่างสมาชิกใหม่นั้นกับสมาชิกเดิมของอาเซียน การภาคยานุวัติให้กระทำโดยการลงนามในตราสารการภาคยานุวัติความตกลงนี้และมอบให้เลขาธิการอาเซียนเพื่อเก็บรักษาไว้ โดยเลขาธิการอาเซียนต้องจัดส่งสำเนาที่รับรองความถูกต้องของตราสารดังกล่าวให้แก่ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศโดยไม่ชักช้า

## ข้อ 38

การเปลี่ยนแปลงแก้ไขบทบัญญัติแห่งความตกลงนี้ให้กระทำโดยความยินยอมของประเทศภาคีทั้งหมด

ข้อ 39

ความตกลงนี้อยู่ภายใต้บังคับแห่งการให้สัตยาบันหรือการยอมรับโดยประเทศสมาชิก

ข้อ 40

สัตยาบันสารหรือตราสารแสดงการยอมรับให้มอบไว้กับเลขธิการอาเซียนเพื่อเก็บรักษา โดยเลขธิการอาเซียนต้องแจ้งให้ประเทศสมาชิกทราบถึงการมอบเอกสารเช่นว่านั้นโดยไม่ชักช้า

ข้อ 41

ความตกลงนี้ให้มีผลบังคับใช้เมื่อครบสามสิบวันหลังจากประเทศสมาชิกทั้งหมดได้มอบสัตยาบันสารหรือตราสารแสดงการยอมรับแล้ว

ข้อ 42

การตั้งข้อสงวนในความตกลงนี้ไม่อาจกระทำได้ ไม่ว่าในเวลาที่ยกลงนามให้สัตยาบันหรือให้การยอมรับ

ทำขึ้น ณ กรุงจาร์กาด้า ประเทศอินโดนีเซีย เมื่อวันที่ เดือน กันยายน พุทธศักราช 2545 เป็นภาษาอังกฤษฉบับเดียว

สำหรับรัฐบาลแห่งบรูไน ดารุสซาลัม

.....

(.....)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา

.....

(.....)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐอินโดนีเซีย

.....

(.....)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

.....

(.....)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม การขนส่ง ไปรษณีย์และการก่อสร้าง

สำหรับรัฐบาลแห่งมาเลเซีย

.....

(.....)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

สำหรับรัฐบาลแห่งสหภาพพม่า

.....

(.....)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

.....

(.....)

รัฐมนตรีว่าการการขนส่งและคมนาคม

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสิงคโปร์

.....

(.....)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง

สำหรับรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

.....

(.....)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำหรับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

.....

(.....)

รัฐมนตรีว่าการขนส่ง



## ข่าวที่เกี่ยวข้อง\*

## ยุทธศาสตร์ขนส่งหลากหลายรูปแบบ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่โลก

เมื่อวันที่ 3 มี.ค.ที่ผ่านมา ผมได้มีโอกาสเข้าร่วมงานสัมมนาเรื่อง 'ยุทธศาสตร์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่โลก' ณ หอประชุมกองทัพเรือ โดยมี พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกล่าวปาฐกถา เพื่อความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งให้มีมาตรฐาน และมีโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันอย่างมีระบบ

ท่านนายกฯ กล่าวโดยสรุปว่า ประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตเพื่อนำสินค้าไปขายยังต่างประเทศ และสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างประเทศให้มาท่องเที่ยวในประเทศไทย รวมทั้งสามารถชักชวนนักลงทุนต่างประเทศให้มาลงทุนในประเทศไทย เพราะประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง

ประกอบกับรัฐบาลมีนโยบายที่จะขจัดความยากจนภายใน 5 ปี และประเทศไทยมีเป้าหมายจะเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วในอีก 15 ปีข้างหน้า การเริ่มต้นในวันนี้จึงเป็นการเตรียมความพร้อมให้ประเทศไทยไปสู่เป้าหมายดังกล่าวโดยการมีวิสัยทัศน์ร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

ซึ่งหลังจากที่ผมได้ฟังวิสัยทัศน์จากนายกฯ แล้ว ก็รู้สึกที่ท่านไม่ได้กล่าวอะไรที่มีความเกี่ยวข้องกับขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นหัวข้อในการสัมมนานี้เลย

ท่านนายกฯ ได้กล่าวถึงการขนส่งแต่ละรูปแบบ อาทิ การขนส่งทางอากาศ รถไฟ การพัฒนาท่าเรือ แต่ก็ไม่ใช่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งผมเองก็ไม่เข้าใจว่า เหตุใดจึงคิดหัวข้อสัมมนานี้ขึ้นมา ทั้งๆ ที่เนื้อหาในนั้นไม่มีส่วนใดเลยที่เกี่ยวข้องกัน ท่านนายกฯ ในฐานะที่เป็นนักการเมือง อาจจะไม่มีความเชี่ยวชาญในเรื่องนี้เท่าที่ควร แต่สำหรับส่วนอื่นๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระทรวงเองนั้นก่อนอื่นควรที่จะมีการซักซ้อมความเข้าใจให้มากกว่านี้

สิ่งที่ผมเห็นในการสัมมนาก็คือ ท่านนายกฯ มาให้วิสัยทัศน์ ซึ่งผมก็ไม่ค่อยแน่ใจว่าจะเรียกเป็นวิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้หรือไม่ เพราะไม่ได้มีการกล่าวออกมาชัดเจน มีคำกล่าวเพียงว่าในอนาคตการขนส่งทางอากาศจะสามารถแข่งขันได้กับการขนส่งทางทะเล ท่านผู้อ่านก็ลองพิจารณาดูกันเอาเองนะครับว่าสามารถเป็นไปได้หรือไม่ครับ เพราะในความเป็นจริงแล้วต้นทุนของการขนส่งทั้งสองมีความแตกต่างกันมาก

คำกล่าวของท่านนายกฯ จึงเป็นเวทีที่มากล่าวกับประชาชนแทนการกล่าวถึงวิสัยทัศน์ของ ยุทธศาสตร์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ควรจะกล่าวถึง ทั้งนี้ก็รวมถึงตัวแทนของหน่วยงาน ต่างๆ ที่เข้าร่วมสัมมนา อาทิ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี, สำนักนโยบายและแผนการ ขนส่งและจราจร (สนข.), การท่าเรือแห่งประเทศไทย และการรถไฟแห่งประเทศไทย ขึ้นมากล่าว ต่างคนก็ต่างพูดในเรื่องการขนส่งที่ตนเองมีส่วนเกี่ยวข้องเท่านั้น โดยที่ไม่ได้มีการมองระบบใน ภาพรวม

แต่ก็ยังมี สนข. ได้พยายามให้ภาพรวมของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่าเป็นอย่างไร แต่เนื้อหาส่วนใหญ่ก็ยังคงเป็นเรื่องของการพูดกันในส่วนของการลงทุนในโครงสร้างเท่านั้น ทำให้ผมเกิดความไม่มั่นใจว่า สิ่งที่ผมได้ศึกษาเล่าเรียนมา ประกอบกับวิทยานิพนธ์ปริญญาเอกของผมกับเนื้อหาของการสัมมนาครั้งนี้ ผมเข้าใจผิดหรือเกิดอะไรกันแน่ เพราะเวลาที่เราพูดถึงระบบ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในความเป็นจริงแล้วก็คือการจัดระบบขนส่งที่สามารถให้บริการจากประตูถึงประตู (Door to door)

เช่น จากประตูหรือคลังสินค้าของผู้ผลิตไปถึงประตูคลังสินค้าของร้านค้าของผู้ซื้อหรือผู้นำ เข้าในต่างประเทศ เป็นต้น โดยที่เราสามารถใช้หลายๆ รูปแบบของการขนส่งในการให้บริการแต่ จะต้องมียระบบความรับผิดชอบเพียงหนึ่งเดียว

สิ่งที่กล่าวมานั้นจึงจะสามารถเรียกได้ว่า เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งนี้เมื่อ กล่าวถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็จะต้องมีเงื่อนไขอยู่หนึ่งอย่างที่ว่า การขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบเกิดขึ้นมาจากการขนส่งตู้สินค้า หรือ Container เท่านั้น ซึ่งหากว่าประเภทของสินค้า ไม่ได้มาเป็น Container แล้วจะไม่ได้ถือว่าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกิดขึ้น

แต่สิ่งที่แต่ละหน่วยงานออกมาพูดในวันนั้นกลับเน้นถึงสินค้าประเภทเทกอง สินค้าเกษตร ซึ่งไม่ใช่สินค้าที่ขนส่งโดยใช้ตู้ Container นอกจากนี้ก็พยายามพูดว่าจะลงทุนสร้างโครงการ สาธารณูปโภค สาธารณูปการพื้นฐานต่างๆ เช่น จะสร้างทางรถไฟ ขยายพื้นที่ท่าเรือทางบก แต่ ทำไม่ถึงไม่มีใครมองกันในภาพรวมที่ว่า จะทำอย่างไรให้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่นั้นสามารถถูกนำ มาใช้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงที่สุดก่อน แล้วค่อยมากำหนดถึงการลงทุนเพิ่มเติมต่อไป

ในการสัมมนาครั้งนี้พูดถึงแต่การลงทุนในแต่ละรูปแบบการขนส่งว่าต้องใช้เงินลงทุนเท่าใด จะต้องประสานงานในการลงทุนอย่างไร แต่ไม่มีการกล่าวถึงการบริหารจัดการระบบว่าควรจะทำ อย่างไรให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด ซึ่งจุดนี้ถือได้ว่าเป็นปัญหาของงานสัมมนาครั้งนี้ เพราะเนื้อหา ที่กล่าวนั้นไม่ตรงกับหัวข้อที่น่าสนใจนี้แต่ประการใดเลย

ผมเข้าใจว่า ก่อนอื่นเราควรที่จะมาทำความเข้าใจกันก่อนว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ นั้นคืออะไร มิฉะนั้นจะทำให้เกิดความเข้าใจผิดได้ ดังเช่นในที่แต่ละหน่วยงานก็จะพูดแต่ใน

ส่วนของตนเอง ไม่มีการกล่าวถึงส่วนรวม อีกทั้งสิ่งที่ไม่มีการกล่าวถึงก็คือในส่วนของผู้ให้บริการ หรือผู้ที่จัดระบบ

ถึงแม้ว่าจะมีโครงสร้างพื้นฐาน แต่ไม่มีคนจัดหรือมาบริหารระบบก็ไม่มีประโยชน์ ผมเองทำงานกับหน่วยงานขององค์การสหประชาชาติมาประมาณ 10 ปี ในโครงการหลายๆ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น คำว่าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นถือกำเนิดในปี 1980 โดยอนุสัญญาสหประชาชาติ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหลายรูปแบบ ก็ประมาณกว่า 20 ปีมาแล้ว ที่ต้องการผลักดันให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกิดขึ้น

ซึ่งผมเองนั้นก็เน้นอยู่เสมอว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้เกี่ยวข้องกับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว แต่ต้องมาปรับเปลี่ยนวิธีการคิดของคน วิธีการจัดระบบขนส่งใหม่ ซึ่งประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างประเทศไทยนั้น เราควรที่จะมามุ่งเน้นในส่วนของการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้มีประโยชน์สูงสุดเสียก่อน แล้วค่อยมาคุยกันในเรื่องของการลงทุนต่อไป โดยเฉพาะในเรื่องของกฎระเบียบต่างๆ ที่มีความยุ่งยาก ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงทางด้านกายภาพนั้นสามารถทำได้ง่ายกว่าการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบ

ปัจจุบัน โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพนั้นมีความก้าวหน้าไปมากกว่าทางด้านกฎระเบียบค่อนข้างมาก ดังนั้น ประเด็นหลักๆ ก็ในการแก้ไขก็ควรจะเป็นการแก้ปัญหากระจุกตัวแบบ 'คอขวด' เหล่านี้ให้ได้เสียก่อน เพื่อให้รับรู้ว่าคุณสมบัติภาพของระบบการขนส่งหลายรูปแบบในประเทศไทยนั้นเป็นเช่นไร แทนที่จะคิดแต่การลงทุนใหม่เพิ่มเติมเท่านั้นซึ่งก็เปรียบเสมือนกับการสร้างปัญหาคอขวดมีมากขึ้น

สรุปว่า ในการประชุมเรื่อง 'ยุทธศาสตร์การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่โลก' ที่จัดขึ้นมานั้น ค่อนข้างที่จะสร้างความน่าผิดหวังสำหรับตัวผมเอง ผมจึงไม่สามารถเรียกว่า เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ นอกจากนี้ประเด็นที่พูดกันในเรื่องของการลงทุน แต่ไม่ได้มีใครหันกลับมาพิจารณาถึงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ในปัจจุบันว่าได้ถูกใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงที่สุดแล้วหรือไม่ ซึ่งก็เป็นประเด็นที่ควรจะพิจารณาด้วย--จบ--

### วางยุทธศาสตร์ขนส่ง ดันไทยศูนย์กลางภูมิภาค

"ทักษิณ"วางกรอบพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กำหนดยุทธศาสตร์เชิงบูรณาการไฟฟ้าเขี้ยววงลงทุนสร้างถนน ท่าเรือ ทางรถไฟเพิ่มไม่อัน เปิดทางแก้อุปสรรคด้านระเบียบและกฎหมายด้วย เล็งเปิดน่านฟ้าเสรี รองรับบริการขนส่งสินค้าที่ขยายตัว ดันไทยเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคครบวงจร "สุริยะ"เผยพัฒนาขนส่งต่อเนื่องทุกโหมดลดต้นทุนขนส่งลง30%

### "สุริยะ"เน้นยุทธศาสตร์ทางน้ำ

นายสุริยะ จึงรุ่งเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า รัฐบาลจะเดินหน้าพัฒนาการขนส่งทางน้ำที่ถือเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศ โดยหลังจากนี้จะมีการเร่งรัดขยายท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนาท่าเรือเชียงแสน 2 และปรับปรุง รวมถึงเข้าไปบริหารท่าเรือที่จังหวัดสงขลา โดยจะยึดแนวทางการเชื่อมต่อกับท่าเรือกับเส้นทางถนนและรถไฟ เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่ออย่างเป็นระบบ โดยกระทรวงคมนาคมมีเป้าหมายทั้งระยะสั้น 3-4 ปี และระยะยาวทั้งการยกวางแผนพัฒนาระบบขนส่ง และแผนในการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค โดยตั้งเป้าหมายว่าการขนส่งรูปแบบใหม่นี้จะต้องช่วยลดต้นทุนของการขนส่งและระบบคลังสินค้า (Logistics) ลงได้อีก 30% จากต้นทุนในปัจจุบัน

### ดันสร้างท่าเรือทั่วประเทศ

นายวันชัย ศรทุลทัต อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี กล่าวว่า ขณะนี้รัฐบาลมีนโยบายชัดเจนที่จะสนับสนุนการลงทุนก่อสร้างและขยายท่าเรือน้ำลึก ซึ่งกรมฯมีแผนพัฒนาท่าเรือทั่วประเทศเพื่อรองรับจำนวนสินค้าที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ 1. การก่อสร้างท่าเรือเชียงแสน (แห่งแรก) และปรับปรุงท่าเรือเชียงของ เพื่อให้สอดคล้องกับความร่วมมือกลุ่มประเทศภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน 2. การก่อสร้างและปรับปรุงท่าเรืออเนกประสงค์ระนอง 3. การก่อสร้างท่าเรืออเนกประสงค์ดอนสัก จ.สุราษฎร์ธานี 4. การก่อสร้างท่าเทียบเรือน้ำลึกที่ บูโอบหรือปากบารา 5. การขยายท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งใหม่ เพื่อรองรับเรือขนาด 20,000 เดทเวทตัน

ด้านการขนส่งทางบกนั้น เส้นทางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยไทย เป็นศูนย์กลาง ซึ่งกรมทางหลวง ได้ทำความร่วมมือในการพัฒนาทางหลวง ประกอบด้วย เส้นทาง R1 ถนนสายตะวันออกกรุงเทพ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซีจี-วังเตา เส้นทาง R 2 ถนนเชื่อมแนวตะวันออก-ตะวันตก (พม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม) ระยะทางประมาณ 1,450 กม. เส้นทาง R3 ถนนสายเหนือ (เชียงราย-คุนหมิง) ผ่านลาวและพม่า ระยะทาง 1,260 กม. เส้นทาง R10 ถนนเลียบชายฝั่งทะเลไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ระยะทาง 221 กม.

ขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร.ฟ.ท.) มีโครงการก่อสร้างไฮซีดี ระยะ 2 วงเงิน 2,943 ล้านบาท และมีแผนที่จะก่อสร้างทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิงโดยผ่านไทย ซึ่งอยู่ระหว่างการศึกษา และเลือกแนวเส้นทางที่เหมาะสม เป็นต้น--จบ--

## ผลการประชุมความร่วมมือด้านการขนส่งอาเซียน

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายนิกร จำนง) เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทยเข้าร่วมประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 23-24 ตุลาคม 2546 ณ กรุงย่างกุ้ง สหภาพพม่า ซึ่งการประชุมดังกล่าวจัดขึ้นต่อเนื่องจากการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน ครั้งที่ 16 ที่จัดขึ้นระหว่างวันที่ 20-21 ตุลาคม 2546 โดยรองปลัดกระทรวงคมนาคม (นายจารึก อนุพงษ์) เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทยเข้าร่วมประชุม โดยการประชุมทั้ง 2 คณะดังกล่าวมีการพิจารณาในประเด็นต่างๆ ที่สำคัญคือ ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานตามแนวทางที่ได้ตกลงกันไว้ การเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการขนส่งรูปแบบต่างๆ ในภูมิภาคอาเซียน รวมถึงความร่วมมือด้านการขนส่งกับประเทศคู่เจรจาของอาเซียนด้วย

การประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียน (ASEAN Transport Ministers Meeting:ATM) ครั้งที่ 9 ณ กรุงย่างกุ้ง สหภาพพม่า เมื่อวันที่ 23-24 ตุลาคม 2546 จัดขึ้นต่อเนื่องกับการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน (Senior Transport Officials Meeting:STOM) ครั้งที่ 16 เมื่อวันที่ 20-21 ตุลาคม 2546 โดยมี H.E. Maj Gen. Hla Myint Swe รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่งของสหภาพพม่า และ Mr.Chhin Kong Hean อธิบดีกรมโยธาธิการและการขนส่งของกัมพูชาทำหน้าที่ประธานและรองประธานการประชุมตามลำดับ

ในการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนอย่างไม่เป็นทางการ (ATM Retreat) ได้มีการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการขยายแนวนโยบายและทิศทางของความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับโอกาสและความท้าทายใหม่ๆ ซึ่งผู้นำอาเซียนได้ให้แนวทางไว้ในที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 9 ณ เมืองบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 7-8 ตุลาคม 2546 ที่เห็นควรจัดให้มี ASEAN Economic Community : AEC (การขนส่งในสังคมทางเศรษฐกิจของอาเซียน) อย่างเป็นทางการ ภายในปี ค.ศ.2020 เพื่อเป็นการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน และเห็นว่าระบบการขนส่งแบบผสมผสานที่มีประสิทธิภาพจะเป็นปัจจัยสำคัญเพื่อนำอาเซียนไปสู่การรวมตัวทางเศรษฐกิจ การพัฒนาการแข่งขันและส่งเสริมการลงทุนกับต่างประเทศ

ที่ประชุมยังได้มีความเห็นร่วมกันในการขยายความร่วมมือในภูมิภาคเพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร การเปิดเสรีด้านการให้บริการการขนส่งทางทะเลและทางอากาศ การปรับปรุงให้บริการด้านการขนส่งแบบผสมผสานที่มีประสิทธิภาพ และการส่งเสริมระบบ Logistics โดยที่ประชุมได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียน จัดทำแผนงานความร่วมมือด้านการขนส่งสำหรับปี ค.ศ.2005-2010 ก่อนนำเสนอที่ประชุม ATM ครั้งที่ 10 ซึ่งจะจัดขึ้นในช่วงเดือนตุลาคม 2547 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา เพื่อพิจารณาให้การรับรองต่อไป

นอกจากนี้แล้วรัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่อาวุโสด้านการขนส่งอาเซียนปรับปรุงขอบข่ายงานและแผนงานสำหรับการดำเนินงานเป็นระยะๆ เกี่ยวกับการเตรียมการสำหรับเปิดเสรีด้านการบินในอาเซียน เพื่อให้เป็นไปตามแนวนโยบายของผู้นำอาเซียนที่เห็นควรให้มีการเร่งรัดการรวมตัวกันระหว่างสาขาการท่องเที่ยวกับการขนส่งทางอากาศ สำหรับการดำเนินการในระยะแรกนั้น รัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้ให้ความเห็นชอบ Roadmap for ASEAN Competitive Air Services Policy ซึ่งจะเป็นแนวทางสำหรับการเปิดเสรีด้านการให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางอากาศในภูมิภาคอาเซียน

รัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนยังได้มีการหารือเกี่ยวกับแนวทางต่างๆ ที่จะเร่งรัดให้ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งฉบับต่างๆ ได้ชั้ช้อยุติ และมีผลในทางปฏิบัติโดยเร็ว เช่น กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยจะเร่งรัดให้สามารถลงนามได้ในการประชุม ATM ครั้งที่ 10 ที่จะจัดขึ้นในช่วงเดือน ตุลาคม 2547 ณ ประเทศกัมพูชา

สำหรับความคืบหน้าเกี่ยวกับโครงการและกิจกรรมต่างๆ ด้านการขนส่ง รัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้แสดงความพอใจกับความคืบหน้าของโครงการต่างๆ เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟ และทางหลวงอาเซียน รวมทั้งความร่วมมือในสาขาการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งของอาเซียน

รัฐมนตรีด้านการขนส่งอาเซียนได้ให้การต้อนรับพันธมิตรความร่วมมือกับอาเซียน ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น รวมทั้งโครงการและกิจกรรมต่างๆ ซึ่งได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการจากประเทศคู่เจรจาของอาเซียน ได้แก่ ออสเตรเลีย จีน ญี่ปุ่น เกาหลี สหพันธรัฐเยอรมัน และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) รวมทั้งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยความร่วมมือเหล่านี้จะเป็นส่วนหนึ่งของแผนงานความร่วมมือด้านการขนส่งอาเซียน สำหรับปี ค.ศ.2005-2010--จบ—

-----