การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1) กฎหมายที่ใช้กับการขนส่งตามสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวที่มีการขนส่งทางอื่นร่วมด้วย

2) แนวทางการพิพากษาคดีของศาลไทยเกี่ยวกับคดีขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

โดย

ศาสตราจารย์(พิเศษ) ประมวล จันทร์ชีวะ

พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

"การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

มาตรา 7 สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ สัญญาซึ่งผู้ตราส่งตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผู้ตราส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

"ใบตราส่งต่อเนื่อง" หมายความว่า เอกสารที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องออกให้แก่ผู้ตราส่ง เพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาระสำคัญแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของตามที่ระบุในใบตราส่งต่อเนื่องและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้มีสิทธิรับของตามมาตรา 22 นั้น

พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

มาตรา 37 ความในหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด และให้ใช้บังคับตลอดถึงการที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

มาตรา 38 สิทธิเรียกร้องใด ๆ อันเกิดจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการตามความในหมวด 3 เพื่อชี้ขาดภายในเก้าเดือนนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของ หรือควรจะส่งมอบของ ให้เป็นอันขาดอายุความ

ภายในอายุความตามวรรคหนึ่ง ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของ

ในกรณีฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้แก่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง ให้ถือว่าเป็นการให้ความยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้และให้มีผลเช่นเดียวกับกรณีตามวรรคสอง

พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

มาตรา 6 สัญญารับขนของที่มีการขนส่งทางทะเลและทางอื่นรวมอยู่ด้วยให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้น

พ.ร.บ. การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ 2556

มาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร และให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศด้วยรถที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย เว้นแต่กรณีที่คู่สัญญาระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศก็ให้บังคับเป็นไปตามนั้น

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การรับขนไปรษณียภัณฑ์ระหว่างประเทศ

ในกรณีที่การรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนตามวรรคหนึ่ง

มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางอื่นตามมาตรา 4 วรรคสาม หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นมิได้เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ขนส่ง แต่เกิดจากเหตุอื่นซึ่งอาจเกิดขึ้นได้กับการขนส่งทางอื่น ทั้งนี้ ให้ความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

มาตรา 37 ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น หากพิสูจน์ได้ว่าการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหายนั้นเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใด ดังต่อไปนี้

(1) .....

(2) .....

(3) .....

(4) .....

การรับขนทางอากาศตามมาตรานี้ ให้หมายความรวมถึงช่วงเวลาที่ของอยู่ในหน้าที่ดูแลรักษาของผู้ขนส่งด้วย

ช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศ ไม่รวมถึงการรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศที่ดำเนินการนอกท่าอากาศยาน เว้นแต่

(1) การรับขนทางบก ทางทะเล หรือทางน้ำนั้น เกิดขึ้นในการปฏิบัติการตามสัญญาสำหรับการรับขนทางอากาศเพื่อวัตถุประสงค์ในการขนขึ้น การขนลง การส่งมอบ หรือการถ่ายลำ ในกรณีเช่นนี้ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศเว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น

(2) ผู้ขนส่งใช้การขนส่งรูปแบบอื่นโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ตราส่งตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางแทนการรับขนซึ่งคู่สัญญาได้ทำความตกลงให้ทำการรับขนทางอากาศไว้ ให้ถือว่าการขนส่งรูปแบบอื่นนั้นอยู่ในช่วงเวลาของการรับขนทางอากาศด้วย

พ.ร.บ. การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

การรับขนร่วมกัน

มาตรา 46 ภายใต้บังคับมาตรา 37 วรรคสี่ ในกรณีที่มีการรับขนร่วมกันและได้ดำเนินการส่วนหนึ่งโดยทางอากาศและส่วนอื่นโดยการรับขนโดยรูปแบบอื่น ให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้บังคับเฉพาะกับช่วงที่ดำเนินการรับขนทางอากาศ

Montreal Convention 1999

Article 38

Combined Carriage

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.
2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

Rail: COTIF: Carriage of Goods by Rail (CIM)

§ 4. When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the list of services provided for in Article 24 §1 of the Convention.

กรณีศึกษาที่ 1 (คำพิพากษาศาลชั้นต้น)

- <u>ผล</u>: ยกฟ้อง ขาดอายุความ 9 เดือน
- <u>หลักเกณฑ์ในการพิจารณา</u>:

  1. การขนส่ง: ทะเล (ท่าเรือนิวยอร์ก --> ท่าเรือแหลมฉบัง) + บก (ท่าเรือแหลมฉบัง --> ลาดกระบัง)
  2. ระยะทางของการขนส่งทางบก: 150 กิโลเมตร
  3. ใบตราส่ง:
     - <u>ด้านหน้า</u> ระบุสถานที่บรรทุกสินค้า = ท่าเรือนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา / ท่าเรือขนถ่ายสินค้า = ท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย / สถานที่ส่งมอบสินค้า = ลาดกระบัง ประเทศไทย
     - <u>ด้านหลัง</u>ระบุคำจำกัดความ **"Combined Transport"** ว่า "การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีขึ้นหากผู้ขนส่งระบุสถานที่รับมอบสินค้าและ/หรือสถานที่ส่งมอบสินค้าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประกอบด้วยการขนส่งจากท่าเรือสู่ท่าเรือและการขนส่งทางบก"

กรณีศึกษาที่ 2 (คำพิพากษาศาลชั้นต้น)

- <u>ผล</u>: ยกฟ้อง ขาดอายุความ 9 เดือน
- <u>หลักเกณฑ์ในการพิจารณา</u>:
  1. การขนส่ง: ทางทะเล (ท่าเรือต้นทางในสหรัฐอเมริกา --> ท่าเรือแหลมฉบัง) + ทางบก (ท่าเรือแหลมฉบัง --> ลาดกระบัง)
  2. ระยะทางของการขนส่งทางบก: 150 กิโลเมตร
  3. ใบตราส่ง:
     - <u>ด้านหน้า</u>ระบุสถานที่บรรทุกสินค้า = ท่าเรือในสหรัฐอเมริกา / ท่าเรือขนถ่ายสินค้า = ท่าเรือแหลมฉบัง ประเทศไทย / สถานที่ส่งมอบสินค้า = ลาดกระบัง ประเทศไทย
     - <u>ด้านขวาบน</u>ระบุข้อความ **"Port-to-Port or Combined Transport"**
- <u>ข้อสังเกต</u>: คดีนี้จำเลยไม่ได้นำสืบข้อตกลงด้านหลังใบตราส่ง

กรณีศึกษาที่ 3 (คำพิพากษาศาลชั้นต้น)

- <u>ผล</u>: ยกฟ้อง ขาดอายุความ 9 เดือน
- <u>หลักเกณฑ์ในการพิจารณา</u>:
  1. การขนส่ง: ทางบก (โรงงานของผู้ขายในอิตาลี --> ท่าเรือเจนัว อิตาลี) + ทางทะเล (ท่าเรือเจนัว อิตาลี --> ท่าเรือกรุงเทพ)
  2. ใบตราส่ง:
     - <u>ด้านหน้า</u>ระบุสถานที่บรรทุกสินค้า = ท่าเรือเจนัว อิตาลี / ท่าเรือขนถ่ายสินค้า = ท่าเรือกรุงเทพ ประเทศไทย / สถานที่ส่งมอบสินค้า = กรุงเทพ ประเทศไทย / สถานที่รับสินค้าที่ต้นทางมีเครื่องหมายดอกจัน ซึ่งมีหมายเหตุอธิบายว่า *APPICABLE ONLY WHEN DOCUMENT USED AS COMBINED TRANSPORT BILL OF LANDING
     - <u>ด้านหลัง</u>มีข้อความ Combined transport arises where the Carriage called for this Bill of Lading is not a Port to Port Shipment
- ใบแจ้งหนี้: เรียกเก็บเงินค่าขนส่งทางทะเล + ทางบก

กรณีศึกษาที่ 4 : คำพิพากษาฎีกาที่ 15081/2556

- <u>ผล</u>: ยกฟ้อง ขาดอายุความ 9 เดือน
- <u>หลักเกณฑ์ในการพิจารณา</u>:
  1. รูปแบบการขนส่ง: ทางบก (สถานีตรวจปล่อยสินค้าลาดกระบัง --> ท่าเรือแหลมฉบัง) + ทางทะเล (ท่าเรือแหลมฉบัง --> ท่าเรืออะปาปา ไนจีเรีย)
  2. ระยะทางของการขนส่งทางบก: เป็นการขนส่งข้ามจังหวัด ไม่ใช่เพียงการขนส่งภายในท่าเรือ
  3. ใบตราส่ง: <u>ด้านบน</u>ระบุข้อความว่า **BILL OF LADING FOR OCEAN TRANSPORT OR MULTIMODAL TRANSPORT**
- <u>ข้อสังเกต</u>: คดีนี้จำเลยไม่ได้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ศาลฎีกาอธิบายว่า การจดทะเบียนเป็นวิธีการควบคุมการประกอบการ ไม่มีผลเปลี่ยนแปลงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ