

บทที่ 1

บทนำ



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งหลายรูปแบบ เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากผู้ส่งของ ไปถึงผู้รับสินค้า โดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป อาจจะเป็นการประสมระหว่างการขนส่งทางทะเล ทางอากาศ หรือทางบกก็ได้ ก่อนที่จะมีการขนส่งด้วยตู้สินค้าอันเป็นจุดเริ่มต้นของการขนส่งหลายรูปแบบ การขนส่งสินค้าจากสถานที่หนึ่ง ไปยังอีกสถานที่หนึ่ง ผู้ส่งของจะเป็นผู้ติดต่อทำสัญญาขนส่ง แต่ละช่วง โดยตรง และมุ่งไปที่รูปแบบการขนส่งเพียงรูปแบบเดียว แต่เมื่อมีการนำตู้สินค้ามาใช้ใน การขนส่งการใช้รูปแบบการขนส่งเพียงรูปแบบเดียวไม่อาจสนองความต้องการของผู้ส่งของ ได้จึง ต้องมีการประสมรูปแบบการขนส่ง เพื่อช่วยขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางตามสถานที่ที่ผู้ส่งของ ต้องการ โดยยึดหลักแห่งความประหยัด และประสิทธิภาพสูงสุดของการขนส่งแต่ละรูปแบบ

ด้วยเหตุที่แต่ละรูปแบบของการขนส่งจะมีหลักเกณฑ์กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ไว้เฉพาะ กล่าวคือ การขนส่งทางทะเลจะมีหลักเกณฑ์เป็นไปตามกฎแห่งกรุงเฮก การขนส่งทางอากาศ จะมี หลักเกณฑ์เป็น ไปตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ และการขนส่งทางบกระหว่างประเทศในทวีปยุโรปจะ มีหลักเกณฑ์เป็น ไปตามอนุสัญญาการขนส่งสินค้าทางรถไฟหรือ CIM และอนุสัญญาการขนส่งสินค้า ทางรถยนต์ หรือ CMR ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎหมายเหล่านี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิด ของผู้ขนส่ง ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิด ข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่งที่แตกต่างกันไป ดังนั้น ประเด็นทางกฎหมายของการขนส่งหลายรูปแบบ จึงมีว่า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบจะเป็น ไปตามกฎหมายเกณฑ์ของ การขนส่งรูปแบบใด

แม้ว่าในปี ค.ศ. 1980 องค์การสหประชาชาติได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ เพื่อรองรับระบบการขนส่งหลายรูปแบบ อนุสัญญานี้ได้สร้างหลักกฎหมายใหม่เพื่อใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ส่งของทำสัญญาว่าจ้างผู้ขนส่ง ให้ทำการขนส่งสินค้าของตนในลักษณะที่เป็นการขนส่งหลายรูปแบบ อนุสัญญานี้ได้กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ เป็นอีกเรื่องหนึ่งแยกต่างหากจากกฎเกณฑ์ของการขนส่งที่ใช้บังคับเฉพาะแต่ละรูปแบบ หากผู้ส่งของว่าจ้างบริการขนส่งประเภทนี้ก็จะใช้หลักกฎหมายในอนุสัญญานี้บังคับแก่การขนส่งตลอดเส้นทางไม่ว่าการขนส่งนั้นจะแบ่งออกเป็นกี่ช่วง และใช้รูปแบบการขนส่งที่รูปแบบก็ตาม แต่ปัจจุบันอนุสัญญานี้ยังไม่มีผลใช้บังคับ

ในกรณีประเทศไทย ก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 (พรบ.) จะมีผลบังคับ เมื่อเกิดกรณีพิพาทเกี่ยวกับสัญญาขนส่งทางทะเล ศาลได้ปรับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ปพพ.) เรื่องรับขนส่ง เป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งกับสัญญาขนส่งทางทะเล และได้ปรับใช้ ปพพ. เรื่องรับขนส่ง ต่อข้อพิพาทเกี่ยวกับสัญญาขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ และสัญญาขนส่งหลายรูปแบบด้วย โดยศาลถือว่าสัญญาขนส่งหลายรูปแบบเป็นสัญญาที่มีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามมาตรา 618 ปพพ. ทำให้ผู้ขนส่งทุกคนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งนั้นต้องรับผิดชอบร่วมกันต่อผู้ส่งของในฐานะลูกหนี้ร่วม แม้ข้อเท็จจริงจะปรากฏว่าผู้ขนส่งคนใดมิได้เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย สูญหายหรือการส่งมอบช้าช้าในช่วงการขนส่งของตนก็ตาม ผู้ขนส่งคนนั้นก็ไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ เพราะได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาขนส่งโดยชอบแล้ว แต่ด้วยผลของมาตรา 618 ปพพ. ทำให้ผู้ขนส่งคนนั้นต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งทุกคนต่อผู้ส่งของด้วย หากพิจารณาตามหลักความผูกพันของสัญญา (Privity of Contract) เมื่อผู้ส่งของเป็นบุคคลภายนอกสัญญาขนส่งช่วงระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ขนส่งช่วง ผู้ส่งของไม่ควรฟ้องให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบโดยตรง บทบัญญัติของ ปพพ. เรื่องรับขนส่ง จึงเป็นบทกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบแก่ผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของที่แตกต่างกับกฎเกณฑ์ทั่วไป และทำให้เกิดความรับผิดชอบแก่ผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของทั้งที่มีใช้คู่สัญญากับผู้ส่งของ

เมื่อ พรบ. มีผลบังคับใช้ ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ ในระบบการขนส่งหลายรูปแบบหาได้ยุติลงไม่ ทั้งนี้เพราะขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้ พรบ. เริ่มนับแต่ได้รับสินค้ามาอยู่ในความดูแล ณ ท่าเรือต้นทางเพื่อดำเนินการบรรทุกสินค้าลงเรือ และสิ้นสุดความรับผิดชอบตาม พรบ. เมื่อมีการส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง พรบ. จะไม่นำมาบังคับต่อช่วงการขนส่งที่มีใช้ช่วงการขนส่งทางทะเล ดังนั้นจึงทำให้เกิดปัญหาว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงอื่นต่อผู้ส่งของหรือความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน จะพิจารณาไปตามกฎหมายใด ปัญหาดังกล่าวนี้หากไม่มีการวิเคราะห์และหาแนวทางแก้ไขย่อมทำให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ ในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทยไม่มีความชัดเจนเพียงพอที่จะทำให้คู่สัญญาหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหลายรูปแบบได้ทราบและเข้าใจก่อนหรือขณะที่ทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาในเรื่องนี้เพื่อหาแนวทางแก้ไข อันจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาและรองรับต่อระบบขนส่งหลายรูปแบบที่กำลังขยายตัวอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาระบบการขนส่งหลายรูปแบบ
2. เพื่อศึกษากฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศเรื่องความรับผิดชอบผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ ในระบบการขนส่งหลายรูปแบบ
3. เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ ในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย
4. เพื่อเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ ในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย ให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

สมมติฐาน

ตามหลักกฎหมายสัญญาที่ว่า สัญญามีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญา กล่าวคือ คู่สัญญาเท่านั้น ที่มีสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบตามสัญญา คู่สัญญาจะกำหนดให้บุคคลภายนอกต้องมีหน้าที่หรือความรับผิดชอบตามสัญญาหาได้ไม่ ดังนั้นสัญญาขนส่งหลายรูปแบบที่ผู้ส่งของทำกับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมก่อให้เกิดผลผูกพันตามสัญญาเฉพาะผู้ส่งของและผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเท่านั้น หากทำให้ผู้ขนส่งช่วงอื่น ๆ ที่ไม่ได้ทำสัญญากับผู้ส่งของต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของไม่

ขอบเขตการวิจัย

1. แม้วาระบบการขนส่งหลายรูปแบบมีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ทางอากาศ หรือทางบก แต่เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งหลักของการขนส่งระหว่างประเทศ จึงจำกัดขอบเขตการศึกษาเฉพาะการขนส่งหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งหลักเท่านั้น
2. ด้วยเหตุที่การขนส่งหลายรูปแบบสามารถทำได้ทั้งการขนส่งภายในประเทศไทย และระหว่างประเทศไม่ว่าทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ จึงจำกัดขอบเขตการศึกษาเฉพาะการขนส่งหลายรูปแบบที่เป็นการขนส่งระหว่างประเทศเท่านั้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ทำให้ทราบถึงลักษณะและการดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และเข้าใจถึงปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายเกณฑ์ระหว่างประเทศและต่างประเทศ และปัญหาที่เกิดขึ้นในการปรับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องรับขน และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ต่อการพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบนี้ และทำให้สามารถเสนอแนวทางแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่กรณีทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในระบบการขนส่งหลายรูปแบบได้