

ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ
ในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย



นายผาด ธเนศวรษ์สกุล

ศูนย์วิทยทรัพยากร

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

ภาควิชานิติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2536

ISBN 974-582-601-4

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

019574

147155369

**Scope of Liabilities of the Carriers to Shipper
in Multimodal Transportation under Thai Law**



Mr. Pad Thaneswongsakul

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws
Department of Law

Graduate School
Chulalongkorn University

1993

ISBN 974-582-601-4

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ ในระบบการขนส่งหลายรูปแบบ
ตามกฎหมายไทย

โดย

นายผาด ธเนศวรชัสกุล

ภาควิชา

นิติศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษา

อาจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์



บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

[Handwritten signature]

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(ศาสตราจารย์ ดร.ถาวร วัชรารักษ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

[Handwritten signatures]

ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธิตินันท์ เข็มนุชชัย)

[Handwritten signature]

อาจารย์ที่ปรึกษา

(อาจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์)

[Handwritten signature]

กรรมการ

(อาจารย์สุธรรม จิตรานเคราะห์)

[Handwritten signature]

กรรมการ

(อาจารย์สมพร ไพลิน)

[Handwritten signature]

กรรมการ

(อาจารย์ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ)

พิมพ์ต้นฉบับบทความวิทยานิพนธ์ภายในกรอบสี่เหลี่ยมนี้เพียงแผ่นเดียว

ผาด ๘ เนศวรชัชกุล : ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย (SCOPE OF LIABILITIES OF THE CARRIERS TO SHIPPER IN MULTIMODAL TRANSPORTATION UNDER THAI LAW) อ.ที่ปรึกษา : อาจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์, 156 หน้า. ISBN 974-582-601-4

การวิจัยนี้มีจุดมุ่งหมาย เพื่อศึกษาขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย คือ การพิจารณาประเด็นความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของ ความรับผิดของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ส่งของ และความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน

ผลการวิจัยพบว่า ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 (พรบ.) เฉพาะช่วงการขนส่งทางทะเลเท่านั้น พรบ. นี้จะไม่นำมาบังคับต่อความรับผิดของผู้ขนส่งในช่วงการขนส่งที่เกิดขึ้นก่อนและหลังการขนส่งทางทะเล ดังนั้นจึงเกิดปัญหาว่าความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในช่วงดังกล่าวจะบังคับตามกฎหมายใด การนำ ปพพ. เรื่องรับขนมาใช้บังคับย่อมจะทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของว่าจะมีความแตกต่างและสับสน เพราะระบบความรับผิดของผู้ขนส่งตาม ปพพ. เรื่องรับขนเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Absolute Liability) ในขณะที่ระบบความรับผิดของผู้ขนส่งตาม พรบ. เป็นข้อสันนิษฐานความรับผิด (Presumption of Responsibility) นอกจากนี้ยังทำให้ผู้ขนส่งทุกคนต้องรับผิดต่อผู้ส่งของในฐานะลูกหนี้ร่วม การฟ้องไล่เบี้ยระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันจึงต้องพิจารณาตามหลักลูกหนี้ร่วมโดยถือว่าผู้ขนส่งทุกคนต้องรับผิดในสัดส่วนเท่ากัน เว้นแต่จะกำหนดเป็นอย่างอื่น ทำให้ผู้ขนส่งที่มีมิได้เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายต้องรับผิดด้วย การวิจัยนี้จึงได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวดังนี้ (1) ควรพิจารณาว่าสัญญาขนส่งหลายรูปแบบเป็นสัญญาอนุบรรพ 3 และควรยึดหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งเจตนาของคู่สัญญา โดยพิจารณาความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของเป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ (2) ควรปรับปรุงแก้ไข พรบ. โดยเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบ กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของให้แน่ชัด (3) ควรบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศและทางบก โดยแต่ละกฎหมายของการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ควรกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบให้สอดคล้องซึ่งกันและกัน



ภาควิชา นิติศาสตร์
สาขาวิชา นิติศาสตร์
ปีการศึกษา 2535

ลายมือชื่อนิติ
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม -

C171206 : MAJOR LAW

KEY WORD: MULTIMODAL TRANSPORTATION/LIABILITIES OF THE CARRIERS/THAI LAW
PAD THANESWONGSAKUL : SCOPE OF LIABILITIES OF THE CARRIERS TO
SHIPPER IN MULTIMODAL TRANSPORTATION UNDER THAI LAW.
THESIS ADVISOR : LECTURER CHAYANTI GREIGARN, 156 pp. ISBN
974-582-601-4

This research has the objective to study scope of liabilities of the carriers to shipper in multimodal transportation under Thai law viz. the considerations of liabilities of multimodal transport operator to shipper, liabilities of subcarriers to shipper and liabilities among carriers.

The findings are that scope of liabilities of the carriers to shipper under multimodal transport contract are governed by the Carriage of Goods by Sea Act, B.E. 2534 only on the part of sea transportation. The said Act does not apply to liabilities of carriers incurred before and after the sea transportation. Problems then arise whether which rule should govern liabilities incurred during such interval. The application of CCC regarding Carriage of Goods to such problems shall result in difference and discrimination of scope of liabilities of carriers to shipper as liabilities of carriers under the Carriage of Goods of CCC are absolute liabilities whilst the same under the said Act are presumption of responsibilities. Moreover, it also causes every carriers being liable to shipper as joint debtors. The recourse actions among carriers then shall have to be considered under the concept of joint debtors since it is deemed that every carrier shall be equally liable therefor unless otherwise provided. These cause innocent carrier bearing unnecessary liabilities. This thesis then proposes the following resolutions (1) it should be considered that the multimodal transport contract is not a contract under Book III of CCC and the principle of "Autonomy of the Will" should be strictly applied to by considering liabilities of carriers to shipper according to the agreements stated in the multimodal transport contract; (2) the Act should be amended by adding the provisions regarding multimodal transportation and expressly stipulating liabilities of carriers to shipper; and (3) there should have laws regarding international transportation by air and land under which each rule governing each mode should be expressly and correspondingly stipulated liabilities of carriers to shipper under the multimodal transport contract.



ภาควิชา.....นิติศาสตร์
สาขาวิชา.....นิติศาสตร์
ปีการศึกษา..... 2535

ลายมือชื่อนิติกร.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอขอบพระคุณอาจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ เป็นอย่างสูงที่ได้กรุณาให้คำแนะนำ ข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันมีค่ายิ่งและด้วยความห่วงใยเอาใจใส่ต่อศิษย์เสมอมาในการเขียนวิทยานิพนธ์นี้

ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธิตินันท์ เชื้อบุญชัย ประธานกรรมการ อาจารย์สุธรรม จิตรานูเคราะห์ อาจารย์สมพร ไพลิน และอาจารย์ไพบลีย์ สัตันตวิตรคุณ กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ต่อความกรุณาในการให้คำปรึกษา แนะนำ และข้อคิดเห็นต่าง ๆ ในการเขียนวิทยานิพนธ์จนทำให้มีเนื้อหาที่ครบถ้วนและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณอาจารย์ปริญญา ตีตตุง อาจารย์เกริก วัฒนกุล และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กมลชนก สุทธิวาหนฤตติ ต่อความกรุณาในการให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นอันมีคุณค่ายิ่งต่อการเขียนวิทยานิพนธ์ และขอขอบพระคุณ คุณบุญชู เย็นสบาย กรรมการผู้จัดการ บริษัท บุญชูและกลิคแมน จำกัด หนายความ ต่อความสนับสนุนในการทำวิทยานิพนธ์นี้

ขอขอบพระคุณ ท่านสมบัติ เตียววิศเรศ ที่ได้ช่วยเหลืออย่างดียิ่งและคุณอดุล ทินะพงษ์ และท่านวินัย เรืองศรี ต่อความช่วยเหลือในการตรวจทานคำแปลอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 และกฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบของทอการค้าระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298 ในภาคผนวก

ขอขอบพระคุณ คุณวาริพร ศักดิ์สมบูรณ์ คุณสุมาลี หงษาศิริพรรณ คุณเรืองชัย กาศิโรจน์ คุณสุทธิ มานปี คุณหะริน ทองมี และ คุณคมสัน ภูมิภัคเมธากุล และเจ้าหน้าที่ห้องสมุดคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทุกท่าน รวมถึงบุคคลอื่นที่มิได้เอ่ยนาม ณ ที่นี้ ต่อความช่วยเหลืออันเปี่ยมใจ และกำลังใจที่ให้แก่ผู้เขียนตลอดช่วงการเขียนวิทยานิพนธ์นี้

ท้ายนี้ขอขอบพระคุณบิดา มารดา และทุกคนในครอบครัว ที่เป็นผู้ให้ความรัก ความห่วงใย และกำลังใจที่ดียิ่งตลอดมา

สารบัญ



	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
- ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
- วัตถุประสงค์	3
- สมมติฐาน	3
- ขอบเขตการวิจัย	4
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
บทที่ 2 ระบบการขนส่งหลายรูปแบบ	5
2.1 ความเป็นมาของระบบการขนส่งหลายรูปแบบ	5
2.1.1 การขนส่งสินค้าก่อนที่จะมีการขนส่งหลายรูปแบบ	5
2.1.1.1 ประเภทของสินค้า	5
2.1.1.2 การทำสัญญาขนส่งสินค้าลักษณะ unimodal transportation	6
2.1.2 การขนส่งด้วยตู้สินค้า	8
2.1.2.1 ความเป็นมาของการขนส่งด้วยตู้สินค้า	9
2.1.2.2 ผลทางกฎหมายของการขนส่งด้วยตู้สินค้า	10
2.1.3 การขนส่งสินค้าโดยใช้วิธีการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ	11
2.1.3.1 การขนส่งทางทะเล	11
2.1.3.2 การขนส่งทางบก	13
2.1.3.3 การขนส่งทางอากาศ	14
2.1.4 การขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ	15
2.1.4.1 ความหมาย	15
2.1.4.2 การขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (Multimodal transport or Combined transport) กับการขนส่งที่มีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำ (Through transport)	16

2.1.4.3	ลักษณะของการขนส่งหลายรูปแบบ	18
2.1.4.3.1	ทางทะเลและทางอากาศ	19
2.1.4.3.2	ทางทะเลและทางบก	19
2.1.4.3.3	ทางบกและทางอากาศ	20
2.1.4.3.4	การประสมรูปแบบการขนส่งทางบก	21
2.1.4.3.5	การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดิน (land bridge)	21
	ก. การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดิน เพื่อส่งต่อ	22
	ข. การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดิน โดยไม่มีการส่งต่อ	23
	ค. การขนส่งผ่านสะพานแผ่นดิน ที่มีจุดรับอยู่ในแผ่นดิน	23
2.2	บุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ	23
2.2.1	ผู้ขนส่งที่ทำสัญญากับผู้ส่งของ	24
2.2.1.1	ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ดำเนินการเรือ (VO-MTO)	25
2.2.1.2	ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรือ (NVO-MTO)	25
2.2.1.2.1	ผู้จัดการขนส่ง	26
2.2.2	ผู้ขนส่งช่วง	28
2.2.3	ผู้ส่งของ	30
2.2.4	ผู้รับสินค้า	30
2.3	การดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ	31
2.3.1	การบรรทุกสินค้าขึ้นและลงเรือที่ลานตู้สินค้า	31
2.3.2	การบรรทุกสินค้าขึ้นและลงเรือที่สถานีตู้สินค้า	32
2.3.3	สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่ากับการขนส่งหลายรูปแบบ	32
2.3.4	การทำสัญญาขนส่งช่วง	33
2.4	เอกสารต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่งหลายรูปแบบ	34

บทที่ 3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมาย ของต่างประเทศ	36
3.1 กฎเกณฑ์การขนส่งแต่ละรูปแบบ	36
3.1.1 การขนส่งทางทะเล	37
3.1.1.1 หน้าที่ของผู้ขนส่ง	37
3.1.1.1.1 จัดหาเรือให้อยู่ในสภาพเดินทะเลได้ ...	38
3.1.1.1.2 ต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุม ดูแลสินค้า	39
3.1.1.1.3 ต้องไม่เบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทาง โดยปราศจากเหตุอันควร	40
3.1.1.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	42
3.1.1.2.1 ความรับผิดชอบเมื่อพิสูจน์ได้ว่าลูกหนี้ มีความผิด	42
3.1.1.2.2 ข้อสันนิษฐานความผิดหรือประมาท เล็กน้อย	43
3.1.1.2.3 ข้อสันนิษฐานความรับผิด	43
3.1.1.2.4 ความรับผิดเคร่งครัด	47
3.1.1.3 ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิด	49
3.1.1.4 ข้อยกเว้นความรับผิด	49
3.1.1.5 ข้อจำกัดความรับผิด	54
3.1.1.6 อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง	57
3.1.2 การขนส่งทางอากาศ	58
3.1.2.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	59
3.1.2.2 ข้อยกเว้นความรับผิด	63
3.1.2.3 ข้อจำกัดความรับผิด	65
3.1.2.4 อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง	66
3.1.3 การขนส่งทางบก	66
3.1.3.1 การขนส่งโดยทางรถไฟ	67
3.1.3.2 การขนส่งโดยทางรถยนต์	68
3.1.4 เปรียบเทียบข้อแตกต่างของกฎเกณฑ์การขนส่งแต่ละรูปแบบ	70

3.2 ระบบความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ	71
3.2.1 ระบบเครือข่าย (Network system)	72
3.2.2 ระบบเอกภาพ (Uniform system)	73
3.2.3 ระบบยืดหยุ่น (Flexible system)	73
3.3 กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับต่อการขนส่งหลายรูปแบบ	74
3.3.1 กฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่ง หลายรูปแบบของทศการค้ำระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298	74
3.3.1.1 การปรับใช้กฎเกณฑ์	74
3.3.1.2 ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ	76
3.3.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ ระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980	77
3.3.2.1 ขอบเขตการบังคับใช้	77
3.3.2.2 เอกสารการขนส่ง	78
3.3.2.3 ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ	78
3.4 ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของ	80
3.4.1 การทำสัญญาขนส่งช่วง	81
3.4.2 ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ	83
3.4.2.1 กรณีที่พิสูจน์ได้ว่าสินค้าสูญหาย เสียหาย ณ ช่วงการขนส่งทางทะเล	86
3.4.2.2 กรณีที่พิสูจน์ไม่ได้ว่าสินค้าสูญหาย เสียหายในช่วง การขนส่งใด	87
3.5 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ส่งของ	89
3.6 ความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน	93

บทที่ 4 วิเคราะห์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ ในระบบการขนส่ง หลายรูปแบบตามกฎหมายไทย	96
4.1 แนววินิจฉัยของศาลไทยก่อนพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับ	96
4.1.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ	98
4.1.1.1 ผลแห่งการเป็นลูกหนี้ร่วม	104
4.1.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างลูกหนี้ร่วม	108

	ฎ
4.2 การใช้กฎหมายระหว่างประเทศกับสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ	112
4.2.1 หลักเกณฑ์ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย	112
4.2.2 หลักเกณฑ์ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล	
พ.ศ. 2534	123
4.3 ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของ	125
4.3.1 ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล	
พ.ศ. 2534	125
4.3.2 ขอบเขตความรับผิดชอบภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล	
พ.ศ. 2534	129
4.3.2.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	132
4.3.2.2 ข้อจำกัดความรับผิด	135
4.3.2.3 อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง	136
4.3.3 ขอบเขตความรับผิดชอบภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	136
4.3.3.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	137
4.4 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ส่งของ	140
4.4.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงทางทะเล	144
4.4.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงทางอื่น	146
4.5 ความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน	148
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	150
บรรณานุกรม	157
ภาคผนวก	
1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ	
ค.ศ. 1980 และคำแปล	165
2. กฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ	
ของหอการค้าระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298 และคำแปล	217
3. ตัวอย่างของเงื่อนไขใบตราส่งการขนส่งหลายรูปแบบ	245
ประวัติผู้เขียน	253