



## บทที่ 4

### บทสรุปและเสนอแนะ

#### บทสรุป

ในปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศได้มีความเจริญก้าวหน้าไปอย่างมากอันเนื่องมาจากความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ทำให้การติดต่อสัมพันธ์กันสามารถกระทำได้โดยสะดวก การขนส่งระหว่างประเทศถือเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่มีส่วนสนับสนุนให้การค้าระหว่างประเทศสามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับประเทศไทยเองก็มีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศในปริมาณที่สูงมาก ทั้งในปริมาณการนำเข้าและส่งออก ในส่วนของการค้าระหว่างประเทศนี้เองเป็นปัจจัยจุดตั้งระบบเศรษฐกิจของประเทศให้ขยายตัวในระดับที่น่าพอใจ และจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศเป็นผลให้ประเทศจำเป็นต้องพัฒนาระบบการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เนื่องจากการขนส่งสินค้าถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องพัฒนาควบคู่กันไปกับการค้าระหว่างประเทศ

เมื่อพิจารณาถึงการขนส่งระหว่างประเทศ การขนส่งโดยทางถนนถือเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีจุดเด่นที่สุด คือ เป็นการขนส่งที่สามารถให้บริการแก่ผู้ใช้บริการโดยนำสินค้าเข้าถึงมือผู้บริโภคโดยตรง และมีเครือข่ายเข้าถึงแทบทุกชุมชน รวมทั้งสามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางและโยกย้ายอุปกรณ์และเครื่องมือในการให้บริการได้ในทันที นอกจากนั้นยังสามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้เป็นอย่างดี ทำให้ระบบการขนส่งมีความเชื่อมโยงกันทั้งกระบวนการตั้งแต่ผู้ส่งจนถึงผู้รับได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ขณะเดียวกัน เมื่อได้พิจารณาในแง่ของกฎหมายแล้ว ก็ปรากฏว่า ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นโดยตรง เป็นผลให้ศาลไทยต้องนำกฎหมายที่มีอยู่มาใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์ดังกล่าว ซึ่งกฎหมายนั้น ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่สามว่า การนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับแก่นิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศก่อให้เกิดปัญหาในทางกฎหมายหลายประการอันเนื่องจากความไม่เหมาะสมหลายประการในการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ก็เป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนเป็นการทั่วไป

และมีเจตนาธรรมเนียมเพื่อที่จะใช้บังคับกับการรับขนภายในประเทศ อีกทั้งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว ทำให้กฎเกณฑ์ในหลาย ๆ เรื่อง ไม่สามารถแก้ไขปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้นในปัจจุบันได้ดีเท่าที่ควร ทำให้เกิดความไม่เหมาะสมเมื่อนำมาใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศซึ่งเป็นการรับขนที่ใช้รูปแบบการขนส่งทางถนน และมีลักษณะระหว่างประเทศปรากฏที่ตัวนิติสัมพันธ์ ซึ่งความไม่เหมาะสมดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายขึ้นหลายประการ อันอาจสรุปได้ดังนี้

1. ผู้ขนส่งตามกฎหมายไทยจะมีภาระในความรับผิดชอบสูง เนื่องจากตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงสามเหตุ และการยกเว้นความรับผิดชอบโดยข้อสัญญาทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ค่อนข้างยาก ซึ่งก่อให้เกิดภาระแก่ผู้ขนส่งไทยเป็นอย่างมาก

นอกจากนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ไม่มีบทบัญญัติที่ให้สิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบโดยข้อกฎหมายแก่ผู้ขนส่ง แต่จะให้สิทธิผู้ส่งและผู้ขนส่งที่จะตกลงกันถึงการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ซึ่งก็ต้องปรากฏว่าผู้ส่งได้ตกลงด้วยอย่างชัดแจ้ง ผู้ขนส่งจึงจะสามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ ซึ่งในทางปฏิบัติ ศาลฎีกาก็ไม่ยอมรับที่จะบังคับตามความตกลงดังกล่าว เนื่องจากไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ส่งได้ตกลงด้วยอย่างชัดแจ้ง

ภาระในความรับผิดชอบดังกล่าวของผู้ขนส่งนั้นส่งผลให้ต้นทุนในการประกอบการขนส่งของผู้ขนส่งตามกฎหมายไทยสูง เนื่องจากผู้ขนส่งมีภาระความเสี่ยงต่อการรับผิดชอบที่ค่อนข้างสูง ทำให้ต้องคิดค่าระวางสูงขึ้น นอกจากนั้นแล้ว ภาระในความรับผิดชอบดังกล่าวยังส่งผลต่อเบี้ยประกันภัยด้วย เนื่องจากการที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีบทบัญญัติให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิดชอบโดยข้อกฎหมาย ทำให้ไม่สามารถกำหนดวงเงินความเสี่ยงภัยที่ชัดเจน ซึ่งส่งผลกระทบต่อธุรกิจการประกันภัยด้วย

2. ความไม่ทันสมัยของบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หากนำมาใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เนื่องจากบทบัญญัติในหลาย ๆ ประการด้วยกันที่ปรากฏในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ แต่ไม่ปรากฏในบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นอกจากบทบัญญัติเกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบโดยข้อกฎหมายแล้ว เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด บทบัญญัติเกี่ยวกับการเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา บทบัญญัติเกี่ยวกับ

ฐานในการกำหนดค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น หรือบทบัญญัติบางประการไม่ได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับชน เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับการอนุญาตตุลาการ รวมทั้งความไม่ชัดเจนในบทบัญญัติหลาย ๆ ประการ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับขอบเขตการบังคับใช้ บทบัญญัติเกี่ยวกับการรับชนหลายคนหลายทอด บทบัญญัติเกี่ยวกับระยะเวลาแห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง บทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจสภาพของและการตั้งข้อสงวนลงในใบตราส่ง เป็นต้นในแง่นี้ ทำให้กฎหมายไทยไม่มีความทันสมัยในสายตาของต่างประเทศ และไม่มีบทบัญญัติที่เป็นไปตามหลักสากลในการรับชนของระหว่างประเทศที่ประเทศต่าง ๆ ให้การยอมรับ

3. ความไม่ทันสมัยดังกล่าวเป็นอุปสรรคทางการค้าและการลงทุนในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ เนื่องจากกฎหมายที่มีผลใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์ดังกล่าวไม่มีความเป็นสากลและไม่เป็นที่ยอมรับในทางระหว่างประเทศ ทำให้ไม่สามารถสร้างความมั่นใจแก่นักลงทุนทั้งในและนอกประเทศ

เมื่อพิจารณาถึงในทางระหว่างประเทศ ก็พบว่ามีอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับหนึ่งที่ได้รับการยอมรับ และมีผลใช้บังคับมานานแล้ว คือ อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับชนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวนี้นี้มีผลใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับชนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ

อนุสัญญาดังกล่าวได้กำหนดหลักเกณฑ์และสาระสำคัญต่าง ๆ เกี่ยวกับสัญญาการรับชนของทางถนนระหว่างประเทศไว้เป็นการเฉพาะ อันอาจจำแนกเป็นเรื่องๆ ตามความสำคัญได้เป็นขอบเขตการบังคับใช้ ใบตราส่ง สิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง การรับชนหลายคนหลายทอด และการใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

จากการศึกษาวิจัยพบว่า บทบัญญัติดังกล่าวแห่งอนุสัญญาดังกล่าวนั้นมีบทบัญญัติหลายประการที่เป็นประโยชน์ และมีความเหมาะสม สามารถใช้เป็นแนวทางปรับใช้กับกฎหมายที่ใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับชนของทางถนนระหว่างประเทศสำหรับประเทศไทยได้ โดยในภาพรวมนั้น ก็เนื่องจากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาได้บัญญัติขึ้นเพื่อใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับชนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ ซึ่งแตกต่างจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เป็นบทกฎหมายทั่วไป ผลจากการที่อนุสัญญาได้บัญญัติขึ้นเพื่อใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับชน

ของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะนั้น ทำให้กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ตามที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญานั้นมีความเหมาะสมที่จะใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์ดังกล่าว และช่วยลดปัญหาทางกฎหมายหลาย ๆ ประการที่อาจจะเกิดขึ้นได้

ในขณะเดียวกัน หากพิจารณาเป็นประเด็นลงไป ก็พบว่าบทบัญญัติต่าง ๆ ของอนุสัญญานั้น มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับทางปฏิบัติในทางระหว่างประเทศ รวมทั้งยังสามารถลดปัญหาทั้งในทางกฎหมายและในทางปฏิบัติได้มากกว่าการใช้บังคับบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังจะกล่าวโดยสรุปได้ดังนี้

1. ขอบเขตการบังคับใช้ บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาได้บัญญัติถึงลักษณะของสัญญา รับขนของที่ติดต่อกันภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญาไว้อย่างชัดเจน โดยจะใช้บังคับกับสัญญา รับขนของทางถนนด้วยรถเพื่อค่าตอบแทน โดยสถานที่ที่ได้รับมอบของและสถานที่ที่ระบุไว้ให้ส่งมอบของตั้งอยู่กันคนละประเทศ ซึ่งจะเห็นได้ว่าอนุสัญญาจะใช้บังคับกับสัญญา รับขนของทางถนนระหว่างประเทศอย่างชัดเจน รวมทั้งอนุสัญญายังได้กำหนดถึงข้อยกเว้นที่การรับขนของบางประเภทจะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญาไว้ด้วย ซึ่งก็เนื่องจากการรับขนของเหล่านั้นไม่มีความเหมาะสมที่จะติดต่อกันภายใต้กฎเกณฑ์ของอนุสัญญา ซึ่งเป็นการรับขนของโดยทั่ว ๆ ไป หากแต่ควรตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎเกณฑ์การรับขนโดยเฉพาะของการรับขนของนั้น ๆ โดยถือเป็นแนวทางในการนำลักษณะเฉพาะและข้อยกเว้นดังกล่าวของนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญามาบัญญัติไว้ในกฎหมายเฉพาะสำหรับประเทศไทยได้เป็นอย่างดี สำหรับขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็มีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ขนส่งที่จะสามารถหยิบยกข้อต่อสู้เพื่อยกเว้นความรับผิดได้อย่างเหมาะสมกับสาเหตุแห่งความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งหลักการดังกล่าวจะช่วยให้ผู้ขนส่งได้รับความเป็นธรรมมากขึ้น

2. ใบตราส่ง บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาได้กำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับใบตราส่งไว้ชัดเจนกว่าที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่ว่าจะเป็นรูปแบบของใบตราส่ง โดยเฉพาะการกำหนดให้ออกใบตราส่งเป็นต้นฉบับจำนวนสามคู่ฉบับและต้องลงลายมือชื่อทั้งผู้ส่งและผู้ขนส่ง รายการในใบตราส่งซึ่งมีรายละเอียดจำนวนมาก และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง บทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจสอบของและการตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง รวมทั้งผลของการออกใบตราส่งนั้น ถือเป็นบทบัญญัติที่มีประโยชน์ เนื่องจากจะทำให้ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรายละเอียดต่างๆ แห่งของในเวลาที่ได้รับมอบ หากข้อเท็จจริงที่ปรากฏไม่ตรงกับที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งหรือ

สภาพที่ปรากฏแห่งของมีความบกพร่อง ผู้ขนส่งจะได้ตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่งนั่นเอง เพื่อเป็นพยานหลักฐานในการปฏิเสธความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้นในภายหลัง ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ ก็จะพบทบทบัญญัติดังกล่าวในกฎหมายเหล่านั้นแทบทั้งสิ้น ซึ่งก็น่าจะถือว่าเป็นทบทบัญญัติที่กฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศจะต้องบัญญัติไว้

3. สิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่งนั้น เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้ว จะเห็นว่า อนุสัญญาได้กำหนดทบทบัญญัติในเรื่องดังกล่าวไว้อย่างชัดเจนและละเอียดกว่าที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และนอกจากนั้นแล้ว เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศอื่น ๆ แล้วก็พบว่า มีทบทบัญญัติหรือหลักการในการทำงานเดียวกันกับที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญา อีกทั้งทบทบัญญัติต่าง ๆ ยังมีความสอดคล้องและเชื่อมโยงกันเป็นระบบไม่ว่าจะเป็นทบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ส่งในการแจ้งรายละเอียดที่ถูกต้องเกี่ยวกับของที่ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง ทบทบัญญัติเกี่ยวกับการตรวจสอบของและการตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง ทบทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดหาข้อมูลและเอกสารอันจำเป็นแก่พิธีการศุลกากร ทบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของของผู้ส่ง ทบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของของผู้รับตราส่ง ทบทบัญญัติเกี่ยวกับกรณีเมื่อเกิดสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติกรับขนต่อไปได้ หรือไม่สามารถส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งได้ ทบทบัญญัติให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการขายของที่รับขนได้ ทบทบัญญัติเกี่ยวกับการแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบว่าผู้ส่งได้ส่งของที่มีสภาพอันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ เป็นต้น ซึ่งก็อาจกล่าวได้ว่า ทบทบัญญัติดังกล่าวถือเป็นหลักการที่เป็นประโยชน์และน่าจะถือเป็นหลักสากลในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ ส่วนทบทบัญญัติในบางเรื่องไม่ปรากฏในอนุสัญญา แต่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น ทบทบัญญัติเกี่ยวกับการแสดงราคาหรือสภาพแห่งของมีค่าที่ได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่ง ก็ถือเป็นหลักการที่เป็นประโยชน์ประการหนึ่งสำหรับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

4. ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในเรื่องนี้ ปรากฏว่าทบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาได้กำหนดทบทบัญญัติบางเรื่องที่ไม่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ส่วนในหลาย ๆ เรื่องนั้นก็ได้อำหนดหลักเกณฑ์ไว้ละเอียดและชัดเจนกว่าที่ปรากฏตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อพิจารณาถึงการยกเว้นความรับผิด และการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ตามอนุสัญญาได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยแบ่งแยกเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป และเหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสียหายพิเศษ ทำให้ผู้ขนส่งตามอนุสัญญาสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้

มากกว่าผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดอันจำกัดไว้เพียงสามประการเท่านั้น นอกจากนี้ อนุสัญญายังให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิดโดยข้อกฎหมายได้ ทำให้ผู้ขนส่งตามอนุสัญญาได้รับความเป็นธรรมโดยได้รับความคุ้มครองมากกว่าผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศที่พยายามจะสร้างหลักเกณฑ์ที่จะให้ความคุ้มครองผู้ขนส่งภายในประเทศมากขึ้น เพื่อเป็นการสนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งให้ไม่ต้องแบกรับภาระในความรับผิดมากเกินไป เพื่อที่จะสามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ อีกทั้งโดยสภาพการรับขนของระหว่างประเทศย่อมต้องใช้ระยะเวลาและเส้นทางในการเดินทางที่ยาวนานกว่าการรับขนภายในประเทศ ความเสี่ยงต่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำก็มีมากกว่า กรณีจึงควรให้ความคุ้มครองแก่ผู้ขนส่งในการรับขนของระหว่างประเทศให้มากกว่าที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดเอาไว้ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศแล้ว ก็ปรากฏว่า กฎหมายดังกล่าวนั้นล้วนแต่มีบทบัญญัติให้สิทธิในการยกเว้นความรับผิดแก่ผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อีกทั้งยังให้สิทธิในการจำกัดความรับผิดไว้โดยข้อกฎหมายทั้งสิ้น ดังนั้น การกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากกว่าที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติเอาไว้ รวมทั้งให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิดไว้โดยข้อกฎหมายด้วย เพื่อให้ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นความรับผิดได้มากขึ้นหรือสามารถจำกัดความรับผิดได้โดยข้อกฎหมาย จะเป็นการสนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งของผู้ขนส่งให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้ดีกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน อีกทั้งยังเป็นการพัฒนากฎหมายไทยให้มีความทันสมัย ให้ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศด้วย ส่วนผู้ส่งเองโดยมากก็จะได้ทำประกันของที่ส่งไว้อยู่แล้ว ในแง่ผู้ส่งก็จะได้รับผลกระทบกระเทือนจากการกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากขึ้นหรือจากการกำหนดสิทธิในการจำกัดความรับผิดโดยข้อกฎหมายไม่มากเท่าใดนัก ซึ่งหลักการตามกฎหมายดังกล่าว สามารถให้ความเป็นธรรมแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตามสัญญารับขนได้มากกว่ากฎหมายไทยที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน การปรับปรุงกฎหมายไทยในเรื่องนี้จึงถือเป็นสิ่งที่พึงกระทำอย่างยิ่ง

ส่วนบทบัญญัติอื่น ๆ นั้น ก็มีบทบัญญัติหลายประการในอนุสัญญาที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ อันอาจกล่าวได้ว่าบทบัญญัติดังกล่าวเป็นบทบัญญัติที่กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศจะต้องบัญญัติเอาไว้ เช่น บทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายแห่งของอันเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลอื่น บทบัญญัติเกี่ยวกับระยะเวลาแห่งความรับผิดขอของผู้ขนส่ง บทบัญญัติเกี่ยวกับการเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา บทบัญญัติเกี่ยวกับเหตุตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเหล่านี้ เป็นบทบัญญัติที่ช่วยให้กระบวนการต่าง ๆ

ตามนิติสัมพันธ์การรับขนของระหว่างประเทศเป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม และสามารถให้ความเป็นธรรมแก่ทุก ๆ ฝ่าย กรณีจึงน่าจะถือเป็นบทบัญญัติที่มีความสำคัญและจำเป็นต่อนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งจะช่วยให้ธุรกิจการขนส่งสามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าปัจจุบัน

5. การรับขนหลายคนหลายทอด ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนหลายคนหลายทอดไว้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งในทางปฏิบัติแล้ว การรับขนของที่มีระยะทางไกลโดยเฉพาะอย่างยิ่งการรับขนของระหว่างประเทศนั้นเป็นธรรมดาอยู่เองที่จะมีการรับขนของเป็นทอด ๆ ไป และอาจเกิดปัญหาในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ของที่รับขนว่าผู้ขนส่งคนใดจะเป็นผู้รับผิดชอบ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงตัวอย่างในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาฯ เกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะอนุสัญญาว่าออร์ซอ หรืออนุสัญญามอนทรีออล ก็ปรากฏว่ามีบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนหลายคนหลายทอดเช่นกัน การกำหนดให้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนหลายคนหลายทอดจึงน่าจะมีประโยชน์และมีความจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บทบัญญัติที่กล่าวถึงลักษณะของการรับขนหลายคนหลายทอด และบทบัญญัติที่กำหนดถึงความรับผิดชอบและการแบ่งส่วนความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

#### 6. การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

สำหรับการตั้งข้อสงวนในกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้านั้น ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ ได้กำหนดไว้เป็นที่ชัดเจนกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยบทบัญญัติในเรื่องนี้ ถือเป็นบทบัญญัติที่สำคัญและมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากการกำหนดหน้าที่ของผู้รับตราส่งที่จะต้องตรวจสอบสภาพแห่งของว่ามีสภาพอย่างไร ในระหว่างการรับขนอาจจะเกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่ของได้ หากปรากฏความบกพร่องจะได้ทักท้วงต่อผู้ขนส่งได้ในทันที และบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้รับตราส่งตั้งข้อสงวนเมื่อพบว่าของอยู่ในสภาพที่บกพร่อง ซึ่งหากไม่มีการตั้งข้อสงวนก็อาจไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็ได้ บทบัญญัตินี้ดังกล่าวถือเป็นหลักการที่ดี เนื่องจากการที่ผู้รับตราส่งไม่ตรวจสอบสภาพแห่งของน่าจะถือว่าเป็นการประมาทเลินเล่อ และผลก็คืออาจจะทำให้ไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และนอกจากนั้น เมื่อพิจารณากฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศก็จะมีบทบัญญัติบทบัญญัติในเรื่องนี้ไว้ทั้งสิ้น จึงน่าจะถือว่าเป็นหลักสากลที่กฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศจะต้องกำหนดบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเอาไว้

เขตอำนาจศาลตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้น เป็นบทบัญญัติที่ให้สิทธิแก่โจทก์ ในการเลือกฟ้องคดียังศาลของประเทศที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญา แต่มิได้เป็นการกำหนดให้ศาล เหล่านั้นมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีดังเช่นที่ได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ แพ่ง ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วก็เห็นว่า บทบัญญัติที่ให้สิทธิแก่โจทก์ในการเลือกฟ้องคดีดังกล่าว ก็มี ความเหมาะสมสำหรับนิติสัมพันธ์การรับขนของระหว่างประเทศ กรณีมีเพียงปัญหาว่าประเทศไทย ยังไม่เคยมีการตราบทบัญญัติทำนองนี้ไว้ในกฎหมายใด จึงอาจจะต้องพิจารณาเพิ่มเติมว่า จะ สามารถนำหลักการดังกล่าวมาปรับใช้ในกฎหมายไทยได้เพียงใด นอกจากนั้น หลักการตาม อนุสัญญาที่ให้สิทธิแก่คู่สัญญาท่าความตกลงเลือกศาลได้ (Choice of forum) ก็เป็นหลักการที่ได้รับ การยอมรับในทางระหว่างประเทศ ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างในอนุสัญญา รวมทั้งอนุสัญญาระดับ อื่นๆ ที่มีบทบัญญัติให้สิทธิคู่สัญญาท่าความตกลงเลือกศาลได้ แต่อย่างไรก็ตาม หลักการดังที่ได้ กล่าวมาข้างต้นนั้น อาจจะทำให้มีจำนวนคดีที่ฟ้องร้องยังศาลไทยมากขึ้น และอาจเป็นปัญหาต่อศาล ไทยที่ต้องแบกรับภาระในการพิจารณาพิพากษาคดีเป็นจำนวนมาก ซึ่งปัญหานี้ อาจแก้ไขโดยการ เพิ่มเติมบทบัญญัติให้อำนาจศาลในการจำหน่ายคดี เนื่องจากศาลในประเทศอื่นมีเขตอำนาจในคดี เดียวกัน และมีความเหมาะสมในการพิจารณาพิพากษาคดีมากกว่า ตามหลัก “Forum Non Convenient” หรือให้ศาลมีอำนาจในการจำหน่ายคดี เนื่องจากมีศาลอื่นได้รับฟ้องไว้แล้ว ตามหลัก “Lis Alibi Penden”

สำหรับอายุความนั้น ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาได้กำหนดระยะเวลาของอายุ ความไว้หนึ่งปีในการเรียกร้องกรณีปกติ และสามปีในการเรียกร้องกรณีการจงใจกระทำโดยมิชอบ ซึ่งถือเป็นระยะเวลาที่สั้น และมีความเหมาะสมถึงสภาพการเรียกร้องในคดีการรับขนของระหว่าง ประเทศ เนื่องจากจะเป็นการเร่งรัดให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งรับฟ้องคดี ข้อพิพาทต่าง ๆ จะได้ยุติอย่าง รวดเร็ว โดยที่พยานหลักฐานต่าง ๆ ก่อนข้างมีความสมบูรณ์อยู่ นอกจากนั้น การเริ่มต้นนับอายุ ความจะแยกกันไปตามแต่สภาพแห่งข้อเรียกร้องโดยสอดคล้องกับบทบัญญัติอื่นที่เกี่ยวข้องกับอายุ ความ ซึ่งก็มีความเหมาะสมกับสภาพแห่งข้อเรียกร้อง

ส่วนการอนุญาโตตุลาการเป็นบทบัญญัติของอนุสัญญาที่ไม่ได้ปรากฏในประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบทบัญญัติกำหนดให้มีการระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการได้ น่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อคู่สัญญารับขน เพราะถือเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการระงับข้อพิพาท นอกเหนือไปจากการฟ้องร้องคดีต่อศาล



เมื่อพิจารณาถึงหลักการดังกล่าวตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็พบว่าบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้นมีความเหมาะสมที่จะใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของถนนระหว่างประเทศมากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้ ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ดังนั้น หลักการตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาน่าจะเป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายไทยได้ อย่างไรก็ตาม หลักการของอนุสัญญาดังกล่าวจะต้องพิจารณาในภาพรวมทั้งระบบ เนื่องจากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกัน การนำหลักการของอนุสัญญามาปรับใช้จึงไม่ควรพิจารณาเพียงแต่เรื่องใดเรื่องหนึ่ง หากแต่จะต้องพิจารณาโดยเชื่อมโยงกันทั้งระบบ เพื่อให้การปรับใช้หลักการดังกล่าวนี้เป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสม และจะทำให้สามารถบังคับใช้กับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

### ข้อเสนอแนะ

1. ควรนำหลักการของอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 ที่เป็นประโยชน์ต่อนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศมาปรับใช้ในการออกกฎหมายเฉพาะสำหรับประเทศไทยในทำนองเดียวกับที่ประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นใช้บังคับแก่การรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ตามหลักการและแนวทางที่ผู้เขียนได้เสนอไปแล้วในบทที่สามข้างต้น นอกจากนี้ในการออกกฎหมายเฉพาะดังกล่าวนี้ ยังควรนำเอาหลักการในบางเรื่องที่ไม่ปรากฏในอนุสัญญา แต่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีประโยชน์สำหรับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศมาปรับใช้ในการออกกฎหมายเฉพาะดังกล่าวด้วย เช่น หน้าที่ของผู้ขนส่งในการแจ้งหรือแสดงราคาของมีค่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 เป็นต้น หรือนำเอาหลักการบางประการที่ไม่ปรากฏในอนุสัญญา และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ปรากฏในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาปรับใช้ในกฎหมายดังกล่าวด้วย เช่น บทบัญญัติที่ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการขนถ่าย หรือทำลาย หรือทำให้ของนั้นหมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ แม้ผู้ส่งจะแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น หรือผู้ขนส่งจะได้รู้ถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นแล้วก็ตาม ตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นต้น เพื่อให้ประเทศไทยมีกฎหมายเฉพาะที่มีความเหมาะสมในการใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันที่ต้องใช้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายที่มีความทันสมัย และได้รับการยอมรับจากนานาประเทศ ซึ่งจะส่งผลช่วยในการกระตุ้นให้มีการลงทุนทางธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ และจะได้ช่วยส่งเสริมธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศให้พัฒนามากยิ่งขึ้น

2. เนื่องจากอนุสัญญาดังกล่าวจะเปิดให้ลงนามหรือภาคยานุวัติแต่เฉพาะประเทศในทวีปยุโรป ทำให้ประเทศไทยไม่สามารถภาคยานุวัติเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาได้ จากข้อจำกัดดังกล่าว ประเทศไทยจึงควรจะเป็นผู้นำประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในการจัดทำร่างความตกลงระหว่างประเทศขึ้นเพื่อใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศสำหรับประเทศในภูมิภาคนี้ เพื่อที่จะสามารถผลักดันหลักการตามกฎหมายภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์กับประเทศไทยมาเป็นหลักการพื้นฐานสำหรับการร่างความตกลงดังกล่าว เพื่อให้ร่างความตกลงนั้นจะมีผลเป็นการเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศและผู้ให้บริการของไทยให้ได้รับประโยชน์จากร่างความตกลงดังกล่าว ทั้งนี้ ในระดับที่ประเทศต่างๆ ในภูมิภาคนี้ก็สามารถยอมรับได้ นอกจากนั้น เมื่อความตกลงดังกล่าวมีผลใช้บังคับก็จะลดปัญหาทางกฎหมายที่อาจเกิดขึ้นจากการขัดกันแห่งกฎหมายซึ่งเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อน โดยเฉพาะต่อนิติสัมพันธ์ในทางการค้าระหว่างประเทศที่ต้องการความแน่นอนและรวดเร็วได้ และทำให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศและธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศให้เจริญก้าวหน้ามากยิ่งขึ้น

3. ในขณะที่ยังไม่มีกรอบกฎหมายเฉพาะดังกล่าว ในระหว่างคู่สัญญารับขนนั้น ก็อาจจะทำความตกลงเลือกบทบัญญัติของอนุสัญญามาใช้บังคับในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของข้อสัญญา อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาไม่สามารถตกลงเลือกบทบัญญัติในส่วนของการยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญามาใช้โดยมิได้ปฏิบัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดให้ผู้ส่งจะต้องแสดงความตกลงด้วยอย่างชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นจึงจะไม่ตกเป็นโมฆะ จากข้อกฎหมายดังกล่าวนี้ ก็อาจจะมีการแก้ไขปัญหาความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีภาระค่อนข้างสูง โดยการรวมตัวของผู้ขนส่งขึ้นเป็นองค์กรของผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่ง เพื่อให้มีอำนาจต่อรองในการทำความตกลงเพื่อยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดให้เป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา 625 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ทำความตกลงอย่างชัดแจ้งระหว่างผู้ส่งและผู้ขนส่ง ให้ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นความรับผิดได้มากขึ้นนอกจากเหตุที่ได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 หรือสามารถจำกัดความรับผิดได้ โดยอาศัยเหตุยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญามาเป็นขอบเขตของความตกลง เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ส่ง โดยมีให้ผู้ขนส่งกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดไว้มากเกินไป ความสมควรหรือจำกัดความรับผิดของตนไว้ต่ำเกินไป โดยในการทำความตกลงดังกล่าวนี้จะต้องมีการระบุข้อความดังกล่าวให้ชัดเจนว่าผู้ขนส่งสามารถยกเว้นความรับผิดได้นอกจากเหตุ

ที่ได้บัญญัติไว้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือสามารถจำกัดความรับผิดได้ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา และผู้ส่งจะต้องลงชื่อแสดงเจตนายินยอมผูกพันกับความตกลงนั้น เพื่อเป็นการแสดงให้เห็นว่า คู่สัญญาได้มีการตกลงในเรื่องดังกล่าวโดยการแสดงเจตนาอย่างชัดเจนแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากแนวนโยบายแห่งรัฐ (Public policy) ของแต่ละประเทศอาจมีความแตกต่างกันได้ กรณีควรต้องพิจารณากฎหมายภายในของประเทศต่างๆ ด้วยว่าจะสามารถทำความตกลงดังกล่าวได้เช่นเดียวกับบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่