

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

บันทึกความเห็นและข้อเสนอแนะ

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

๑. ความเป็นมา

ประเทศไทยกำลังเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีด้านการลงทุน เนื่องจากผู้ประกอบการธุรกิจจากกลุ่มประเทศเศรษฐกิจอาเซียน รวมถึงประเทศนอกกลุ่มเศรษฐกิจอาเซียน ต่างให้ความสนใจที่จะลงทุนหรือขยายกิจการมายังกลุ่มภูมิภาคอาเซียนนี้ ซึ่งจะส่งผลต่อประเทศต่างๆ ในกลุ่มเศรษฐกิจอาเซียน เกิดอำนาจต่อรองในเวทีการค้าโลก นอกจากนี้ยังเป็นการส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านการค้า การลงทุน รวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศ

การที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Agreement : CBTA) ร่วมกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๒ และต่อมาราชอาณาจักรกัมพูชา สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงฯ ดังกล่าว ในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ นั้น ความตกลงดังกล่าว มีสาระสำคัญครอบคลุมการขนส่งสินค้าผู้โดยสารและส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งในขณะนี้กระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของเรื่องได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ต่อคณะรัฐมนตรี

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย ซึ่งมีหน้าที่สำรวจ ศึกษา และวิเคราะห์ทางวิชาการ เพื่อปรับปรุงและพัฒนากฎหมายของประเทศให้เกิดความเหมาะสม โดยต้องรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในการร่างกฎหมายและผู้ได้รับผลกระทบจากกฎหมายนั้นประกอบด้วย จึงได้พิจารณาศึกษาร่างกฎหมายดังกล่าวที่มีการเสนอเพื่อปรับปรุงแก้ไขปัญหาบางประเด็น โดยให้มีการรับฟังความคิดเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- ๑) ผู้แทนกรมขนส่งทางบก
- ๒) ผู้แทนหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- ๓) ผู้แทนสหพันธ์การขนส่งแห่งประเทศไทย
- ๔) ผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

๒. เหตุผลความจำเป็นและความเร่งด่วนของเรื่อง

๒.๑ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เป็นร่างที่มีความสำคัญเนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับแก่สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศโดยตรง ทั้งนี้หากเกิดข้อพิพาทขึ้นก็ย่อมตกอยู่ภายใต้บังคับของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของซึ่งกำหนดไว้ในบรรพ ๓ ลักษณะ ๘ เรื่องรับขน แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยหลักเกณฑ์เรื่องการรับขนที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่จำเป็นต่อการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ได้แก่ รายการในใบตราส่ง สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบประการของผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่ง โดยเฉพาะหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบ ข้อยกเว้นความรับผิดชอบ การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง รวมถึงหลักเกณฑ์การคำนวณค่าเสียหายที่เกิดขึ้นในขณะขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศ ดังนั้นหากจะนำหลักเกณฑ์เรื่องการรับขนแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง รวมถึงผู้ขนส่งด้วย

๒.๒ ขณะนี้ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Agreement : CBTA) เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ และได้ลงนามในภาคผนวก ๑๐ เรื่องเงื่อนไขในการขนส่ง ของความตกลงฯ ดังกล่าวเมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๔๘ จึงทำให้ประเทศไทยมีความผูกพันในการนำหลักการในภาคผนวก ๑๐ ที่กำหนดไว้ในความตกลง CBTA มากำหนดหลักเกณฑ์เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติสากล

๒.๓ พระราชบัญญัติคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย พ.ศ. ๒๕๕๓ มาตรา ๑๙ (๓) บัญญัติให้คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย มีอำนาจหน้าที่เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับแผนการมีกฎหมายหรือการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ดังนั้น เมื่อคณะรัฐมนตรีจะเสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. เข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภาเพื่อตราเป็นกฎหมาย จึงเป็นเหตุผลและความจำเป็นที่คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายต้องเสนอแนะความเห็นเกี่ยวกับการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณา

๓. สาระสำคัญ

๓.๑ สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ.

๓.๑.๑ กำหนดขอบเขตการใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร (ร่างมาตรา ๔ -ร่างมาตรา ๕)

๓.๑.๒ กำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง และการกำหนดรายการในใบตราส่ง ได้แก่ ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่ง ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งช่วง ชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่ง เป็นต้น (ร่างมาตรา ๙ - ร่างมาตรา ๑๓)

๓.๑.๓ กำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งในการตรวจสอบความถูกต้องของรายการที่ปรากฏในใบตราส่งเมื่อได้รับมอบจากผู้ส่ง และบันทึกข้อแตกต่างไว้ในใบตราส่งในกรณีที่ความแตกต่างนั้นสามารถเห็นได้ประจักษ์ มีหน้าที่ถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งทั้งในกรณีที่การรับขนของกลายเป็นพันวิสัยหรือดำเนินการต่อไปได้แต่ด้วยเงื่อนไขที่ต่างไปจากสัญญา และในกรณีที่มิพุดการณ์ขัดขวางการส่งมอบหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ (ร่างมาตรา ๑๔ - ร่างมาตรา ๑๖)

๓.๑.๔ กำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้อง ไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอของรายละเอียดในใบตราส่ง ความรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดแก่บุคคลอื่น ทรัพย์สินของบุคคลอื่น อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งและค่าใช้จ่ายอื่นอันเนื่องมาจากความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ และให้ผู้ส่งมีหน้าที่ในการจัดเอกสารที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรไปกับใบตราส่ง รวมทั้งจัดเอกสารหรือข้อมูลอื่นที่ผู้ขนส่งต้องการ หรือดำเนินการให้ผู้ขนส่งสามารถเข้าถึงข้อมูลเช่นนั้นได้ และต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในกรณีที่เอกสารและข้อมูลดังกล่าวมีความไม่ถูกต้อง ไม่เพียงพอหรือไม่ครบถ้วน (ร่างมาตรา ๑๘ - ร่างมาตรา ๒๐)

๓.๑.๕ กำหนดให้ผู้ส่งมีหน้าที่ในการแจ้งสภาพอันตรายแห่งของให้ผู้ขนส่งทราบและความรับผิดชอบในการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว (ร่างมาตรา ๒๑ - ร่างมาตรา ๒๒)

๓.๑.๖ กำหนดความผิดและข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีของสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้า กรณีที่ถือว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงเนื่องจากล่วงพ้นระยะเวลาส่งมอบของมานานแล้ว และกรณีความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของผู้อื่น (ร่างมาตรา ๒๖ - ร่างมาตรา ๒๘)

๓.๑.๗ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๓๗ - ร่างมาตรา ๓๘)

๓.๑.๘ กำหนดระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการรับขนของทางถนนให้มีอายุความหนึ่งปี (ร่างมาตรา ๔๐)

๓.๒ ข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าจากต่างประเทศ

๓.๒.๑ อนุสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๕๖ (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956) หรือที่เรียกว่า “อนุสัญญา CMR” มีที่มาจากแนวความคิดเรื่องการรวมกลุ่มประเทศในทวีปยุโรปเป็นหนึ่งเดียว (European Community : EC) เพื่อเพิ่มศักยภาพและส่งเสริมสนับสนุนการค้าการลงทุนและการบริการ และขจัดปัญหาอุปสรรคในเรื่องความแตกต่างของหลักเกณฑ์ทางกฎหมายและแนวทางปฏิบัติของประเทศในทวีปยุโรป อนุสัญญานี้ได้มีการกำหนด

อย่างไรก็ดีการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศอาจมีการดำเนินการขนส่งรูปแบบอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งของทางทะเล รถไฟ ทางน้ำภายในหรือทางอากาศ แต่หากมิได้มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนนซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา CMR ^๓ อย่างไรก็ตามกรณีที่มีการขนส่งของมีการขนถ่ายของลงจากรถแต่เป็นไปโดยไม่มีเจตนาเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ซึ่งอาจเป็นไปเพื่ออำนวยความสะดวก เช่น การเปลี่ยนรถในกรณีข้ามพรมแดน กรณีนี้ถือว่าการรับขนดังกล่าวอยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญานับ

ทั้งนี้ในอนุสัญญา CMR ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องใบตราส่ง สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่ง การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นการจำกัดความรับผิดชอบ การคำนวณค่าเสียหาย การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ เขตอำนาจศาล ผลการบังคับแห่งคำพิพากษา และอายุความ

๓.๒.๒ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Agreement : CBTA) มีที่มาจากประเทศในแถบอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง จำนวน ๖ ประเทศ ได้แก่ ประเทศไทย ราชอาณาจักรกัมพูชา สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม มุ่งหมายให้เกิดเครือข่ายการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศถึงกัน เพื่อลดปัญหาและอุปสรรคในการรับขนของข้ามพรมแดน จึงได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศ โดยกำหนดหลักเกณฑ์ในการใช้บังคับกับการรับขนของข้ามพรมแดนให้สอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน

ความเป็นมาในการร่างความตกลง CBTA นั้นธนาคารพัฒนาเอเชีย
(Asian Development Bank: ADB) ซึ่งเป็นที่ปรึกษาของการพัฒนาโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจ GMS ได้

๒. กรณีดังกล่าวหมายถึง การเคลื่อนย้ายศพของมนุษย์และสัตว์ รวมถึงสิ่งของอื่นที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายศพ โดยมีวัตถุประสงค์นำไปฝัง ซึ่งอยู่ภายใต้
อนุสัญญา The European Convention of 26.10.73 on the carriage of human remains

ARTICLE 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.
2. For the purpose of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.

จัดทำโครงการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่ง ซึ่งได้มีเสนอร่างความตกลง CBTA ดังกล่าวโดยศึกษาอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ.๑๙๕๖ (Convention on the Contracts for the International Carriage of Goods by Road, 1956) หรือที่เรียกกันทั่วไปว่า “อนุสัญญา CMR” โดยกำหนดให้ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนด้วยรถเพื่อสินจ้าง ในกรณีที่สถานที่ที่ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งและสถานที่ที่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งอยู่ในดินแดนคนละประเทศ และไม่ใช้บังคับกับการขนส่งไปรษณีย์ระหว่างประเทศ^๔

ทั้งนี้ ความตกลง CBTA ได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องใบตราส่ง สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่ง การคำนวณค่าสินไหมทดแทน การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ เขตอำนาจศาล และอายุความ

อย่างไรก็ดี ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ก็มีได้นำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา CMR มาใช้บังคับทั้งหมด ทำให้การปรับใช้กฎหมายเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพและเกิดช่องว่างในการใช้บังคับ ซึ่งสาระสำคัญของภาคผนวก ๑๐ ของความตกลง CBTA ได้กำหนดไว้ต่างจากสาระสำคัญในอนุสัญญา CMR คือ

(๑) ขอบเขตการใช้บังคับความตกลง CBTA ไม่ได้กำหนดให้การขนส่งของทางถนนระหว่างประเทศไม่ใช้บังคับกับการขนส่งศพและการขนย้ายเครื่องเรือน

(๒) ความตกลง CBTA ไม่ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการชดเชยค่าใช้จ่ายในการจัดการของให้แก่ผู้ขนส่ง รวมถึงหน้าที่กรณีอื่นที่จำเป็น เช่น หน้าที่ในการส่งเอกสารหรือข้อมูลที่จำเป็นแก่ผู้ขนส่ง

(๓) ความตกลง CBTA ไม่ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ส่งในกรณีที่ไม้แข็งแรง อันตรายแห่งของ หรือกรณีที่ไม่ส่งเอกสารข้อมูลที่จำเป็นแก่การดำเนินพิธีการศุลกากรหรือพิธีการอื่น

(๔) ความตกลง CBTA ไม่ได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง เช่น สิทธิในการเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตน หรือหน้าที่ในการชำระค่าธรรมเนียมตามที่ระบุในใบตราส่ง

(๕) ความตกลง CBTA ไม่ได้กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งอย่างชัดเจน เช่น สิทธิของผู้ขนส่งในการขายของที่รับขนกรณีของเน่าเสียง่าย และในกรณีของมีสภาพอันตรายและผู้ส่งไม่ได้แจ้งสภาพแห่งของให้แก่ผู้ขนส่งทราบ ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของลง ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์

(๖) ความตกลง CBTA ไม่ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการรับขน เช่น หน้าที่แจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบในกรณีที่ไม้สามารถจัดการของได้ตามคำสั่ง

^๔ Article 2: Scope of Application

(a) This Annex shall apply to the contract of carriage of goods for reward by road in a motor vehicle when the place of handing over the goods to carrier and the place of delivery to the consignee are situated in the territories of different Contracting Parties.

(b) This Annex shall not apply to carriage performed under the terms of any international postal conventions.

(๗) ความตกลง CBTA กำหนดรูปแบบใบตราส่งไว้ชัดเจน และบังคับให้ประเทศภาคีใช้ใบตราส่งตามแบบที่กำหนดไว้ท้ายภาคผนวก

(๘) ความตกลง CBTA กำหนดให้ผู้ขนส่งตรวจสอบปริมาณ จำนวน และน้ำหนักของ ซึ่งอนุสัญญา CMR กำหนดให้เป็นสิทธิของผู้ส่งที่จะร้องขอให้ผู้ขนส่งดำเนินการ

๔. ความเห็นของคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมาย

ในการยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ฉบับแรก ผู้ร่าง (ศ.ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร) ได้ศึกษาและนำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา CMR มาเป็นต้นฉบับในการร่างโดยมิได้ตัดทอนหลักเกณฑ์ซึ่งเป็นรายละเอียดสาระสำคัญของอนุสัญญา CMR ออกแต่อย่างใด ต่อมาได้มีการเสนอ ร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคม และได้มีการปรับปรุงร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับความตกลง CBTA โดยมีได้ตัดทอนรายละเอียดซึ่งเป็นสาระสำคัญออก ด้วยเห็นว่าหลักเกณฑ์ในร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว ซึ่งได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์บางเรื่องของอนุสัญญา CMR มิได้ขัดต่อความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Agreement : CBTA) กลับยิ่งส่งผลดีในการบังคับใช้หากร่างพระราชบัญญัตินี้ได้รับการตราเป็นกฎหมายเพราะจะทำให้หลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากล

อย่างไรก็ดี คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายได้ศึกษาพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. โดยมีการหารือและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน คือ กรมขนส่งทางบก หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สหพันธ์การขนส่งแห่งประเทศไทย และสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย พบว่าร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้มีได้กำหนดหลักเกณฑ์ซึ่งเป็นสาระสำคัญไว้ให้ครบถ้วน ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาเมื่อเกิดคดีพิพาทขึ้นสู่ศาลซึ่งอาจทำให้ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่งไม่ได้รับความเป็นธรรม คณะกรรมการฯ จึงเห็นควรให้มีการเพิ่มเติมหลักเกณฑ์บางเรื่องและปรับปรุงถ้อยคำในหลักเกณฑ์ของร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ให้สอดคล้องกับอนุสัญญา CMR และความตกลง CBTA เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับหลักสากล โดยมีรายละเอียดดังนี้

๔.๑ ประเด็นข้อกฎหมายซึ่งทางกรมขนส่งเห็นด้วยกับคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายให้มีการเสนอแก้ไขในชั้นคณะกรรมการกฤษฎีกาผู้แทนราษฎร

๔.๑.๑ เรื่องสิทธิยึดหน่วง ซึ่งร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้มีได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิของผู้ขนส่งในการยึดหน่วงของ กรณีไม่ได้รับชำระค่าธรรมเนียมการรับขนไว้ ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาในกรณีที่ผู้ส่งได้ตกลงกับผู้ขนส่งให้เก็บค่าธรรมเนียมการรับขนที่ปลายทาง ซึ่งผู้รับตราส่งจะเป็นผู้มีหน้าที่ชำระค่าธรรมเนียมการรับขน ทั้งนี้หากผู้รับตราส่งปฏิเสธการชำระค่าธรรมเนียมในการขนส่ง ผู้ขนส่งยังคงต้องส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง หลังจากนั้นผู้ขนส่งจึงเรียกให้ผู้ส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาชำระค่าธรรมเนียมแทนผู้รับตราส่งในภายหลังซึ่งเป็นการสร้างภาระแก่ผู้ขนส่งอย่างยิ่ง

ในอนุสัญญา CMR ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในมาตรา ๑๖ วรรคสองว่า “In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. **The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled.** He may, however, entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.” ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๖๓๐ ได้กำหนด “ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงเอาของไว้ก่อนได้ตามที่จำเป็นเพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์” และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.๒๕๓๔ มาตรา ๑๕ ได้กำหนดว่า “ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงของจนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง หรือจนกว่าผู้รับตราส่งจะได้จัดให้มีประกันตามสมควร” ทั้งนี้ในการกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิยึดหน่วงก่อให้เกิดความเชื่อมั่นแก่ผู้ขนส่งว่าจะได้รับค่าธรรมเนียมในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้การกำหนดให้มีสิทธิยึดหน่วงยังส่งผลดีแก่ผู้ประกอบการขนส่งด้วยเช่นกัน กล่าวคือแม้อายุความสิ้นสุดไปสิทธิยึดหน่วงก็ยังมียู่^๕

ดังนั้นเพื่อให้ผู้ขนส่งได้รับความเป็นธรรมและลดข้อโต้แย้งในคดีพิพาท จึงควรเพิ่มเติมหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิยึดหน่วงในร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้เพื่อให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในอนุสัญญา CMR และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.๒๕๓๔

๔.๑.๒ เรื่องการใช้สิทธิเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา ซึ่งบัญญัติไว้ในมาตรา ๓๖ ร่างพระราชบัญญัติฯ มีประเด็นพิจารณาดังนี้

ก) ร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา ๓๖ กำหนดว่า “การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ความหมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด” เมื่อพิจารณาร่างมาตราดังกล่าวทำให้เข้าใจว่า ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงสามารถใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ซึ่งเป็นการบัญญัติไม่ถูกต้อง เนื่องจากการใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามร่างพระราชบัญญัตินี้ เป็นการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือ ผู้ขนส่งเท่านั้น และหากพิจารณาเปรียบเทียบกับมาตรา ๓๗ ของ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ซึ่งกำหนดว่า “ความในหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะมี

^๕ มาตรา ๑๙๓/๒๗ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ “ผู้รับจำนอง ผู้รับจำนำ ผู้ทรงสิทธิยึดหน่วง หรือผู้ทรงบุริมสิทธิเหนือทรัพย์สินของลูกหนี้คนอื่นได้ยึดถือไว้ ยังคงมีสิทธิบังคับชำระหนี้จากทรัพย์สินที่จำนอง จำนำหรือที่ได้อึดถือไว้ แม้ว่าสิทธิเรียกร้องส่วนที่เป็นประธานจะขาดอายุความแล้วก็ตาม แต่จะใช้สิทธินั้นบังคับให้ชำระดอกเบี้ยที่ค้างย่อนหลังเกินห้าปีขึ้นไปไม่ได้”

มูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด และให้ใช้บังคับตลอดถึงการที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่น ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มิใช่เป็นการบัญญัติถึงสิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการแต่อย่างใด จึงเห็นได้ว่าถ้อยคำที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๖ ของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ไม่สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ และขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมายซึ่งต้องการให้ผู้ขนส่งใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่น เท่านั้น

ดังนั้นจึงควรแก้ไขถ้อยคำในร่างพระราชบัญญัติฯ มาตรา ๓๖ “การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ความหมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทนหรือผู้ขนส่งช่วงด้วย ไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด” โดยแก้ไขจาก “ของ” ให้เป็น “ต่อ” เพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของกฎหมาย

ข) ในภาคผนวก ๑๐ ของความตกลง CBTA ข้อ ๕ (c)^๖ จะเห็นว่าได้มีการกำหนดให้ลูกจ้าง ตัวแทน ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างข้อต่อสู้ เช่นเดียวกับข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่มีอยู่ภายใต้ภาคผนวกได้ ซึ่งร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ มิได้กำหนดให้ลูกจ้าง ตัวแทน และผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิอ้างข้อต่อสู้ได้เช่นเดียวกับข้อต่อสู้ของผู้ขนส่ง ซึ่งก็หมายความว่า บุคคลดังกล่าวไม่สามารถยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้กับผู้ที่ใช้สิทธิเรียกร้องได้ กรณีนี้ถือเป็นการขัดต่อภาคผนวก ๑๐ ของความตกลง CBTA ข้อ ๕ (c)

ดังนั้นเมื่อมีการแก้ไขในร่างมาตรา ๓๖ แล้ว จึงควรเพิ่มเติมสิทธิของลูกจ้าง ตัวแทน และ ผู้ขนส่งช่วงให้มีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่มีอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ ขึ้นต่อสู้ผู้ที่ใช้สิทธิเรียกร้องได้เพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก ๑๐ ของความตกลง CBTA

๔.๑.๓ เรื่องเขตอำนาจศาล ตามมาตรา ๓๘ “ในกรณีที่คู่สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศได้ฟ้องคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเพื่อใช้สิทธิเรียกร้องตามมูลสัญญาและมูลละเมิด หรือเฉพาะมูลละเมิดต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ หากบุคคลภายนอกซึ่งได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน ได้ฟ้องคู่สัญญาต่อศาลอื่นที่มีเขตอำนาจ และศาลซึ่งได้รับความเสียหายจาก

^๖ (c) Jurisdiction

(i) An action for compensation based on this Annex may be brought in the courts of the Contracting Party:

- where the carriage originated from or was destined to;
- where the loss or damage occurred, if localized;
- where the principal place of business of the carrier is located; or
- where the habitual residence of the claimant is located.

(ii) The claim for compensation may also be settled by means of arbitration based on an agreement entered into between parties concerned after the claim has arisen.

การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศในมูลละเมิดเดียวกัน ได้ฟ้องคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจและศาลนั้นเห็นสมควรให้พิจารณาคดีร่วมกัน หรือบุคคลนอกร้องขอ ไม่ว่าในเวลาใดๆ ก่อนที่ศาลมีคำพิพากษา และศาลเห็นว่าคดีเหล่านั้นเกี่ยวเนื่องกันก็ให้ศาลมีอำนาจสั่งให้โอนคดีดังกล่าวไปรวมพิจารณากับคดีระหว่างคู่สัญญาต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ได้ แต่ศาลจะมีคำสั่งก่อนที่จะได้รับความยินยอมจากศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้”

อย่างไรก็ดี คดีเรื่องการรับขนของระหว่างประเทศอาจเกี่ยวข้องกับคู่ความในต่างประเทศ ดังนั้นหากมีการบังคับคดีกับคู่ความในต่างประเทศ หรือหากมีการนำคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมาบังคับคดี จะกระทำได้หรือไม่ เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมิได้เป็นภาคีสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยเขตอำนาจศาล และการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในคดีแพ่งและพาณิชย์ ปี ค.ศ. ๑๙๖๘ และไม่ได้เป็นภาคีในสนธิสัญญาหรือความตกลงใดที่จะต้องมีพันธกรณีในการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในลักษณะต่างตอบแทน

ดังนั้นจึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องเขตอำนาจเพื่อให้บุคคลซึ่งได้รับความเสียหายฟ้องคดีต่อศาลในต่างประเทศได้และเพื่อการบังคับคดีสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๒ ประเด็นข้อกฎหมายซึ่งคณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายเห็นควรยืนยันให้มีการแก้ไข

๔.๒.๑ เรื่องผู้ส่งของ ในมาตรา ๓ ผู้ส่ง หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ และมาตรา ๗ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ หมายถึงสัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนน จากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง กรณีจึงมีปัญหว่าผู้ที่ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งจริง (Actual shipper) จะมีสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบหรือไม่ ทั้งนี้เพราะผู้ส่งของให้แก่ผู้ขนส่งอาจเป็นหรือไม่เป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งก็ได้แล้วแต่เงื่อนไขข้อตกลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่งด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้กรมขนส่งทางบกได้ชี้แจงข้อหารือในประเด็นดังกล่าวว่า ในทางปฏิบัติ ผู้ส่งตามสัญญามักจะไม่ได้เป็นผู้ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่ง ในกฎหมายการขนส่งทุกรูปแบบจะกำหนดไว้ว่าให้หมายความถึงผู้ที่ทำสัญญากับผู้ขนส่งเท่านั้น โดยในร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้มีความสอดคล้องกับอนุสัญญา CMR กฎหมายรับขนของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.๒๕๓๔ และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.๒๕๔๘

อย่างไรก็ดีคณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าประเด็นเรื่องผู้ส่งในกรณีการขนส่งของทางทะเล และ ผู้ขนส่งในกรณีการขนส่งของทางถนนมีลักษณะไม่แตกต่างกัน กล่าวคือการขนส่งของทางทะเล และการขนส่งของทางถนนจะมีผู้ส่งซึ่งเป็นผู้สัญญา (Contractual Shipper) กับผู้ส่งจริง (Actual Shipper) ทั้งนี้

บุคคลที่อยู่ปลายทางอาจเป็นได้ทั้งผู้ส่งและผู้รับตราส่ง ซึ่งในกรณีการขนส่งของทางทะเลและการขนส่งของทางถนนจำเป็นต้องกำหนดให้ชัดเจน ดังนั้นจึงเสนอให้มีการแก้ไขในประเด็นดังกล่าวโดยมีการปรับปรุงถ้อยคำในร่าง มาตรา ๓ เป็นดังนี้ “ผู้ส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบธุรกิจการรับขนของทางถนนเพื่อค่าระวางโดยทำ สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง หรือบุคคลซึ่งได้มอบของให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อขนส่งตามสัญญา รับขนของทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ส่ง แล้วแต่กรณี”

๔.๒.๒ ควรแก้ไขถ้อยคำในร่างมาตรา ๒๗ วรรคสอง และวรรคสาม ซึ่งกำหนดว่า “ในกรณีที่กำหนดเวลาส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าสามสิบวันนับแต่วันครบกำหนดเวลาส่งมอบของ หรือกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบของได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้น ให้ถือว่าของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้ สูญหายโดยสิ้นเชิง เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานแสดงให้เห็นว่าของนั้นยังมิได้สูญหาย

ถ้าผู้ขนส่งได้ของนั้นมาภายหลังเวลาที่กำหนดไว้ในวรรคสอง ให้ผู้ขนส่งแจ้งให้ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งทราบ หากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งประสงค์จะรับของนั้น ให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้ หากผู้ส่งหรือผู้รับ ตราส่งได้รับค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ให้บุคคลดังกล่าว แล้วแต่กรณีคืนค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ไม่เป็น การตัดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในความสูญหายบางส่วน ความเสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า”

ทั้งนี้ควรแก้ไขคำว่า “ค่าสินไหมทดแทน” เป็น “ค่าเสียหาย” ทั้งหมด เนื่องจากค่าเสียหายมีความหมายกว้างกว่าค่าสินไหมทดแทนและเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา CMR Article 20 วรรคสองและวรรคสาม^๗และความตกลง CBTA Article 6 b) (i)^๘ ที่ใช้คำว่า “Compensation” ซึ่ง หมายถึง “ค่าเสียหาย” เช่นกัน

^๗ Article 20

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgement of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and where applicable, article 26.

^๘ Article 6: Subject of Carrier Liability

b) Construction Loss

(i) If the goods have not been delivered within 30 days from the expiry of the agreed delivery time or in the absence of such an agreement, within 60 days from the time the carrier takes the goods in charge, the goods will be deemed lost. The consignor/consignee is entitled to claim compensation for loss.

๔.๒.๓ ควรแก้ไขถ้อยคำในหมวดที่ ๕ เรื่องการคิดค่าเสียหายและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ซึ่งร่างมาตรา ๓๒ กำหนดว่า “ในกรณีของที่รับขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

การคำนวณค่าสินไหมทดแทนในกรณีของที่รับขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ให้คำนวณจากราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า หากไม่มีราคาดังกล่าว ให้คำนวณตามราคาตลาดในขณะนั้น แต่ถ้าไม่มีทั้งราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้าและราคาตลาด ให้คำนวณตามราคาปกติแห่งของนั้น ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ

ในกรณีที่ของสูญหายสิ้นเชิง ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าธรรมเนียมการรับขนและค่าภาษีอากรเต็มตามจำนวนเพิ่มด้วย แต่หากของนั้นได้สูญหายบางส่วน ให้ผู้ขนส่งชดใช้ตามส่วนแห่งของที่สูญหาย”

ทั้งนี้ควรแก้ไขคำว่า “ค่าสินไหมทดแทน” เป็น “ค่าเสียหาย” ทั้งหมด เนื่องจากคำว่าค่าเสียหายมีความหมายกว้างกว่าค่าสินไหมทดแทนและเพื่อให้สอดคล้องกับความตกลง CBTA Article 7 (ii)^๔ ซึ่งใช้คำว่า “Compensation” ซึ่งหมายถึง “ค่าเสียหาย” เช่นกัน

๔.๒.๔ ควรแก้ไขถ้อยคำในร่างมาตรา ๓๕ (๓) เรื่องข้อยกเว้นการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งกำหนดว่า “เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งช่วงกระทำการโดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้น อาจเกิดขึ้นได้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความเสียหายที่แท้จริง”

ทั้งนี้ควรแก้ไขโดยเปลี่ยนคำว่า “เจตนา” ซึ่งเป็นถ้อยคำในกฎหมายอาญา เป็นคำว่า “จงใจ” ซึ่งเป็นถ้อยคำในกฎหมายแพ่ง และเพื่อให้สอดคล้องกับร่างพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล (ฉบับที่..) พ.ศ. ซึ่งจะมีการแก้ไขคำว่า “เจตนา” เป็น คำว่า “จงใจ” ด้วยเช่นเดียวกัน

ตามที่ได้กล่าวไปแล้วในข้างต้นว่าในขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศจึงเห็นควรเร่งรัดให้มีการตราร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวเป็นพระราชบัญญัติโดยเร็ว เพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก ๑๐ ซึ่งกำหนดไว้ในความตกลง CBTA และสร้างหลักเกณฑ์ซึ่งเป็น

^๔ Article 7: Measure of Compensation and Limitation of Carrier Liability

(a) Loss and Damage

(i) The compensation for total or partial loss of or damage to the goods shall be calculated by reference to the commodity exchange price or current market price or else to the normal value of the goods at the place and time they were accepted for carriage.

มาตรฐานให้ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่งได้ทราบถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนเอง คณะกรรมการปฏิรูป
กฎหมายจึงเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ในร่างมาตราตามที่ได้กล่าวไปแล้วในข้อ ๔.๑ และ ข้อ ๔.๒
เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง และผู้ขนส่งและเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติสากล



(ศาสตราจารย์ ดร.คณิต ญ นคร)

ประธานกรรมการปฏิรูปกฎหมาย