



ความจำเป็นในการที่ต้องมีประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ ในประเทศไทย*

THE NECESSITY FOR HAVING A TRANSPORTATION AND LOGISTICS CODE IN THAILAND

เกียรติกำจร มีชนอน

Keatkhamjorn Meekanon

วิทยาลัยนานาชาติศิลปการ

Silpakorn University International College, Thailand

E-mail: Meekanon_k@silpakorn.edu

บทคัดย่อ

ประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะต้องจัดทำประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ขึ้นมา โดยเฉพาะ โดยปรับปรุงจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีอยู่เดิม หรือเป็นบรรพหนึ่ง ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ที่ร่างแยกออกมาต่างหาก หรือแยกออกมาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์เป็นเอกเทศ เนื่องจากต้องมีการบูรณาการกันระหว่าง การขนส่งทางบก การขนส่งทางราง การขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง การขนส่งทางทะเลและพาณิชย์นาวี และการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้ทันกับความเปลี่ยนแปลงของการขนส่งและโลจิสติกส์ของโลกยุคปัจจุบัน เนื่องจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงจำเป็นต้องรวบรวมกฎหมายการขนส่งที่มีอยู่ทั้งหมดเข้าเป็นประมวลกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับพลวัตทางธุรกิจในปัจจุบัน กฎหมายที่กระจัดกระจายไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากเนเธอร์แลนด์ เยอรมนี แคนาดา สิงคโปร์และออสเตรเลียมีกฎหมายด้านนี้ที่ครอบคลุมทุกประเด็น และทันสมัย จึงควรจะนำบทบัญญัติจากกฎหมายของประเทศเหล่านี้มาใช้ในการร่างประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์

อย่างไรก็ตามประเทศไทยไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเล กฎหมายประกันภัยทางอากาศ กฎหมายประกันภัยการขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง กฎหมายประกันภัยการขนส่งทางราง และกฎหมายประกันภัยการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี จึงจำเป็นที่จะต้องนำบทบัญญัติการ

* Received 01 August 2022; Revised 23 September 2022; Accepted 19 December 2022



ประกันภัยการขนส่งทุกประเภทและการประกันภัยการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีเข้ามารวมอยู่ในประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ที่จะร่างขึ้นนี้ด้วย

คำสำคัญ: การขนส่งระหว่างประเทศ, การประกันภัยการขนส่ง, โลจิสติกส์

ABSTRACT

Thailand needs to draft code of transportation and logistics separately from the current civil and commercial code. It can be either a book in the separate commercial code or an independent code. To cope with the continuous change in the world of transport and logistics, the integration of land, rail, inland water and maritime transport is necessary. Because of the development of a successive combined carriage, the codification of current transport laws is consistent with the present business dynamism. The scattered laws of transports cannot govern a multimodal transport effectively. Because the Netherlands, Germany, Canada, Singapore and Australia are specialized at transport laws covering almost every issue in international transport and logistics, the provisions of transport laws in these countries can be used to draft a Thai new code of transport and logistics.

However, Thailand does not have maritime insurance law, aviation insurance law, inland waterway insurance law, rail carriage insurance law and successive combined carriage insurance law. Hence, the provisions for the insurance of every mode of transport and multimodal transport must be incorporated into the new code of transport and logistics.

Keywords: International Transport, Transportation Insurance, Logistics

บทนำ

ประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะต้องจัดทำประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ขึ้นมาเฉพาะโดยอาจปรับปรุงจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีอยู่เดิม หรือเป็นบรรพหนึ่งในประมวลกฎหมายพาณิชย์ที่แยกออกมาก็ได้ หรือแยกออกมาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์เลย



ก็ได้ เนื่องจากต้องมีการบูรณาการกันระหว่างการขนส่งทางบก การขนส่งทางราง การขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง การขนส่งทางทะเลและพาณิชย์นาวี และการขนส่งทางอากาศเพื่อให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงของการขนส่งและโลจิสติกส์ในโลกยุคปัจจุบัน เนื่องจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงจำเป็นต้องรวบรวมกฎหมายการขนส่งที่มีอยู่ทั้งหมดเข้าเป็นประมวลกฎหมายเพื่อให้สอดคล้องกับพลวัตทางธุรกิจในปัจจุบัน กฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้นกระจัดกระจายไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และปัจจุบันประเทศไทยไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเล กฎหมายประกันภัยทางอากาศ กฎหมายประกันภัยการขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง กฎหมายประกันภัยการขนส่งทางราง และกฎหมายประกันภัยการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม

ในการร่างประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ต้องนำบทบัญญัติจากกฎหมายในเรื่องนี้จากประเทศเนเธอร์แลนด์ เยอรมนี แคนาดา สิงคโปร์และออสเตรเลียซึ่งมีกฎหมายด้านนี้ที่ครอบคลุมทุกประเด็นและทันสมัยมาประกอบในการร่างประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ เนื่องจากการประกันภัยในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญต่อการนำเข้าและส่งออกมากจึงจำเป็นที่จะต้องนำบทบัญญัติการประกันภัยการขนส่งทุกประเภทและการประกันภัยการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีเข้ามารวมอยู่ในประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ที่จะร่างขึ้นนี้ด้วย

บทบัญญัติของกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบัน

การขนส่งทางทะเลและพาณิชย์นาวี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พ.ศ.2565 กล่าวว่าบทบัญญัติของกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลและพาณิชย์นาวีนั้นมีพรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2565) เป็นหลัก มีพรบ.ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521 (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2565) ใช้ในการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีมากกว่าที่จะใช้กำกับกิจการประเภนี้ ไม่ครอบคลุมถึงการประกันภัยทางทะเลขาดบทบัญญัติเกี่ยวกับ เจ้าของเรือที่เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล (Shipowner or company) เรือ (Ship) และสภาพเรือ สิทธิต่างๆในเรือเดินทะเล บุริมสิทธิต่างๆบนเรือเดินทะเล บุริมสิทธิ์เหนือสิ่งของต่างๆ ที่อยู่ในเรือเดินทะเล และบุคคลต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือทะเลและพาณิชย์นาวี เช่นผู้บังคับเรือ (Captain or skipper) นายท้าย



เรือ ลูกเรือ ต้นหนและเจ้าหน้าที่ประจำเรืออื่นๆ เป็นต้น สัญญาการขนส่งแบบเช่าเหมาลำ (Affreightment) สัญญาการขนส่งผู้โดยสารทางทะเล (Carriage of passengers by sea) ซึ่งรวมสัมภาระของผู้โดยสารรวมถึงเอกสารต่างๆที่ใช้กับสัญญาประเภทนี้ บทบัญญัติเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือจม เหตุสุดวิสัย (Force majeurs) การกู้เรือ ความเสียหายร่วมกัน (General average) การรื้อไหลของสิ่งของที่เป็นพิษ สารเคมี น้ำมัน เป็นต้นที่รั่วลงสู่ทะเล ความรับผิดชอบสินค้าและเจ้าของ ผู้ส่งสินค้า ผู้โดยสารและสัมภาระตัวเรือ ผู้บังคับเรือ ลูกเรือ ต้นหนและเจ้าหน้าที่ประจำเรืออื่นๆ และความรับผิดที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 และสิ่งแวดล้อม ความรับผิดในเรื่องการสูญหายและเสียหายของสินค้า ความรับผิดทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล ความรับผิดต่อการสูญเสียชีวิตของผู้บังคับเรือ ลูกเรือ ต้นหนและเจ้าหน้าที่ประจำเรืออื่นๆ และบุคคลที่ 3 ข้อจำกัดความรับผิดจากภัยทางทะเล ระยะเวลาในการรับผิด และสัญญาการประกันภัยทางทะเล (Marine insurance)

การขนส่งในแม่น้ำลำคลอง

ไม่มีกฎหมายการขนส่งในแม่น้ำลำคลองและการประกันภัยที่เฉพาะเจาะจง

การขนส่งทางบก

ในเรื่องการขนส่งทางบกนั้นจะใช้พรบ.ขนส่งทางบก พ.ศ.2522 เป็นหลัก แต่ก็ยังขาดบทบัญญัติที่ชัดเจนเกี่ยวกับเจ้าของรถยนต์ รถยนต์ คนขับรถ (Driver) เจ้าหน้าที่ประจำรถอื่นๆ (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2565) ผู้โดยสารและสัมภาระ สินค้าและเจ้าของ ผู้ส่งและผู้รับสินค้า สัญญาเช่ารถทั้งคันสำหรับผู้โดยสารและสินค้า สัญญาการขนส่งสินค้าทางบก (Carriage of goods by road) โดยผู้ส่งสินค้าจ่ายค่าระวางให้กับผู้รับขนโดยได้รับใบตราส่ง (Bill of lading) เป็นเอกสารกรรมสิทธิ์ สัญญาการขนส่งผู้โดยสารทางบก (Carriage of passengers by road) และสัญญาการใช้พาหนะย้ายบ้าน การกู้รถยนต์ ความเสียหายร่วมกัน (General average) ในกรณีที่มีเจ้าของสินค้าหลายคน การรื้อไหลของสิ่งของที่เป็นพิษ สารเคมี น้ำมัน เป็นต้นที่รั่วลงสู่ท้องถนน ความรับผิดชอบสินค้าและเจ้าของ ผู้ส่งสินค้า ผู้โดยสารและสัมภาระรถยนต์ คนขับรถ และเจ้าหน้าที่ประจำรถอื่นๆ และความรับผิดที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 และสิ่งแวดล้อม และข้อพิพาทและการยุติข้อพิพาท

การขนส่งทางอากาศ



ในเรื่องการขนส่งทางอากาศนั้นจะใช้พร.การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558เป็นหลัก (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2565) ไม่มีกฎหมายการประกันภัยทางอากาศแต่อาศัยออกกฎกระทรวงโดยกระทรวงคมนาคมมาบังคับใช้ ขาดบทบัญญัติเกี่ยวกับเจ้าของอากาศยาน (Aircraft owner) อากาศยาน (Aircrafts) สภากาชาดยาน ผู้บังคับอากาศยาน (Pilots) นักบินผู้ช่วย (Co-pilots) ลูกเรือ (Crews) และเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่นๆ (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2565) เป็นต้น สัญญาการขนส่งแบบเช่าเหมาลำ (Freighter) ที่มีคู่สัญญาเช่าเหมาลำ (Charter party) ขาดบทบัญญัติเกี่ยวกับการกู้ซากอากาศยาน ความเสียหายร่วมกัน (General average) ในกรณีที่มีเจ้าของสินค้าหลายคน ความรับผิดชอบต่อสินค้าและเจ้าของ ผู้ส่งสินค้า ผู้โดยสารและสัมภาระ ตัวอากาศยาน ผู้บังคับอากาศยาน นักบินผู้ช่วย ลูกเรือและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่นๆ และความรับผิดที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 ทั้งในเรื่องชีวิตและทรัพย์สินรวมไปถึงสิ่งแวดลอม ความรับผิดในเรื่องการสูญหายและเสียหายของสินค้า ความรับผิดต่อทรัพย์สินสาธารณะ ความรับผิดต่อการสูญเสียชีวิตของผู้บังคับอากาศยาน นักบินผู้ช่วย ลูกเรือและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่นๆ และบุคคลที่ 3 ข้อจำกัดความรับผิดจากภัยทางอากาศ ระยะเวลาในการรับผิด และสัญญาการประกันภัยทางอากาศ (Aviation insurance) ที่รวมการประกันภัย ผู้โดยสารและสัมภาระ สินค้าและเจ้าของ การจัดการทรัพย์สินต่างๆ และข้อพิพาทและการยุติข้อพิพาท (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, 2565)

การขนส่งทางราง

ในเรื่องการขนส่งทางรางนั้นจะใช้พร.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 ที่แก้ไขหลายครั้งซึ่งล่าสุดคือเมื่อปีพ.ศ.2543เป็นหลัก (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2565) ซึ่งไม่ทันสมัย ไม่ครอบคลุมรถไฟไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟความเร็วสูงดังนั้นจึงมีการเสนอร่างพร.การขนส่งทางรางเพื่อเป็นหลักในการบังคับใช้ในการขนส่งทางราง (การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย, 2565) แต่ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเจ้าของรถไฟ ราง รถไฟ คนขับรถไฟ (Train drivers) และเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟอื่นๆ สัญญาเช่ารถไฟทั้งคัน สัญญาเช่ารถไฟเป็นตู้ๆ สัญญาการขนส่งสินค้าทางราง (Carriage of goods by rail) โดยผู้ส่งสินค้าจ่ายค่าระวางให้กับผู้รับขนและส่งผ่านบริษัทเดินรถไฟ (Train operators) โดยได้รับใบตราส่ง (Bill of lading) เป็นเอกสารกรรมสิทธิ์ สัญญาการขนส่งผู้โดยสารทางราง (Carriage of passengers by rail) และกฎหมายการประกันภัยการขนส่งทางราง ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกู้รถไฟ ความเสียหาย



ร่วมกัน (General average) ในกรณีที่มีเจ้าของสินค้าหลายคน การรื้อไหลของสิ่งของที่เป็นพิษ สารเคมี น้ำมัน เป็นต้นที่ร่วงลงสู่ข้างราง ความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 และสิ่งแวดล้อม ความรับผิดชอบในเรื่องการสูญหายและเสียหายของสินค้า ความรับผิดชอบต่อการสูญเสียชีวิตของคนขับ รถไฟและเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟอื่นๆ และบุคคลที่ 3 ข้อจำกัดความรับผิด และสัญญาการ ประกันภัยการรับขนทางราง (Rail carriage insurance) ซึ่งรวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยทาง รางไฟและบุคคลที่ 3 และข้อพิพาทและการยุติข้อพิพาท

การขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี

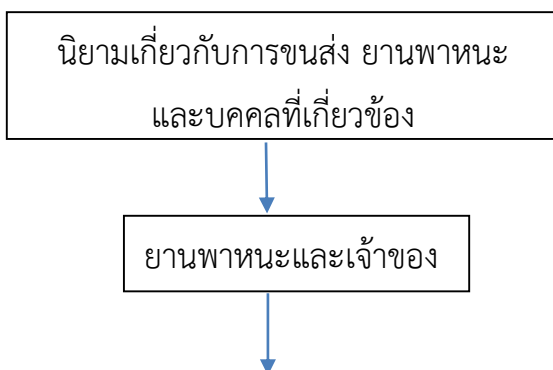
ในเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีนั้นจะใช้พรบ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพ.ศ. 2548 เป็นหลัก (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2565) แต่ไม่มีนิยามบุคคลที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีทุกประเภทที่ชัดเจน เช่น ผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight forwarders) ที่เป็น Third party logistics providers, Fourth party logistics providers และ Fifth party logistics providers ผู้ส่งสินค้า (Consignor) ผู้รับสินค้า (Consignee) และการจดทะเบียนเป็นผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศประเภทต่างๆ และขาดกฎหมายการ ประกันภัยการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี

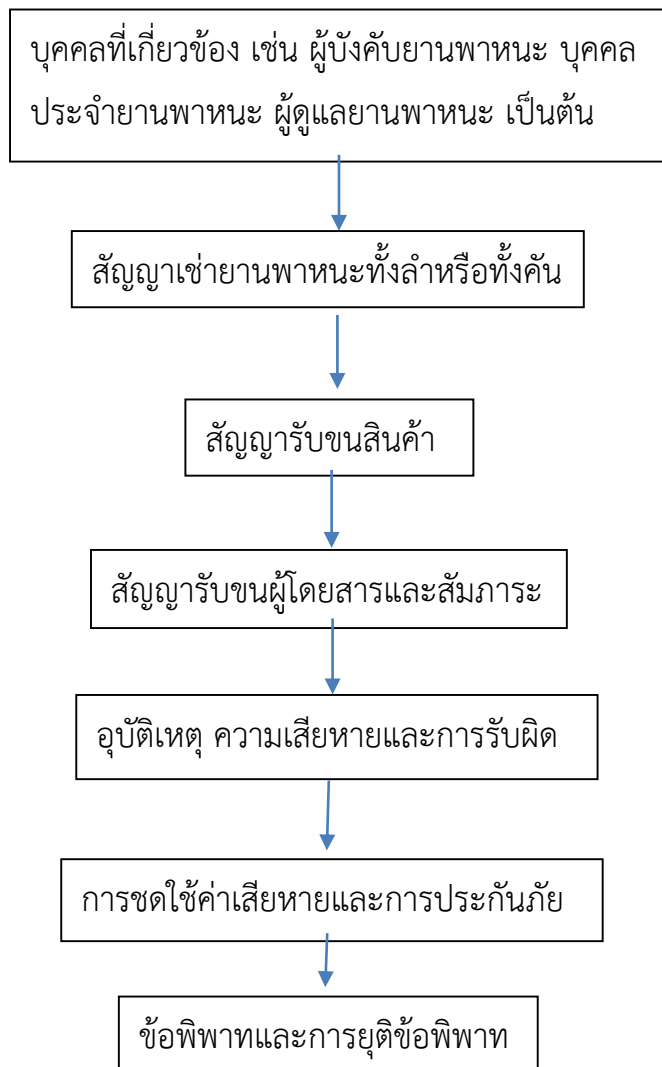
ความเป็นมาของบทบัญญัติในประมวลกฎหมายขนส่ง และโลจิสติกส์เพื่อร่างขึ้นใหม่

ความเป็นมาของบทบัญญัติในประมวลกฎหมายขนส่ง และโลจิสติกส์เพื่อร่างขึ้นใหม่ โดยใช้บทบัญญัติกฎหมายขนส่งของไทยที่มีอยู่ผสมผสานกับบทบัญญัติจากต่างประเทศ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ (Burgerlijk Wetboek) บรรพ 8 (BW8) เป็นแม่แบบหลักของประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งหมด (Dutch Civil Law, 2022) ประมวลกฎหมายพาณิชย์แห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี (Handelsgesetzbuch) บรรพ 5 (HGB5) เป็นบทบัญญัติทางพาณิชย์นาวี (Bundesamt für Justiz, 2022) ประมวลกฎหมาย แพ่งแห่งมณฑลควิเบก (Code Civil du Québec) บรรพ 5 (CCQ5) เป็นแม่แบบรอง บทบัญญัติการขนส่งทางพาณิชย์นาวีและประกันภัย (LégisQuébec, 2022) พรบ.การขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ.2021 (Multimodal Transport Act 2021) ของสาธารณรัฐ สิงคโปร์ (Singapore Statutes Online, 2022) พรบ.ความรับผิดทางการบินพลเรือน (ผู้รับ ขน) ค.ศ.1959 แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ ค.ศ.2022 (Civil Aviation Carrier's Liability) ของ ประเทศเครือรัฐออสเตรเลีย (Civil Aviation Safety Authority, 2022) เป็นต้น



สัญญาฉบับในบรรพ 3 (ลักษณะ 8) เอกเทศสัญญาของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไทยนั้นคัดลอกมาจากสัญญาฉบับในส่วนที่ 2 (ลักษณะ 16) ของประมวลกฎหมายนี้ของสมาพันธ์รัฐสวิส (เกียร์ติกาจร มีชนอน, 2565) ซึ่งต้นฉบับนั้นไม่เหมาะสมกับการนำไปใช้ในประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ที่จะร่างขึ้นมาใหม่ เนื่องจากสมาพันธ์รัฐสวิส เป็นประเทศที่ไม่มีการขนส่งทางทะเล จึงสมควรยกเลิกสัญญาฉบับในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไทย แล้วประกาศใช้ประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ซึ่งยึดเอาบรรพ 8 ของประมวลกฎหมายแพ่งแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์เป็นหลักโดยเรียงลำดับข้อบัญญัติคือ บททั่วไป การขนส่งทางทะเลและพาณิชย์นาวี การขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง การขนส่งทางบก การขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางราง จากนั้นจึงต่อด้วยบทบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งหลายวิธีต่อเนื่อง จากนั้นใช้บรรพ 5 ของประมวลกฎหมายแพ่งมณฑลควิเบกมาใช้เรียงลำดับบทบัญญัติของการขนส่งแต่ละประเภทโดยเรียงลำดับ สัญญาเช่าเหมายานพาหนะทั้งลำ สัญญาขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระ สัญญาการขนส่งสินค้า และสัญญาประกันภัยที่เรียงลำดับยานพาหนะ ผู้บังคับยานพาหนะและเจ้าหน้าที่ประจำยานพาหนะ ผู้โดยสารและสัมภาระ สินค้าและเจ้าของ ตามลำดับ โดยใช้บทบัญญัติจากบรรพ 8 ของประมวลกฎหมายแพ่งแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทุกประเภท บทบัญญัติจากบรรพ 5 ประมวลกฎหมายพาณิชย์แห่งสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล บทบัญญัติจากบรรพ 5 ของประมวลกฎหมายแพ่งแห่งมณฑลควิเบกที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลและการประกันภัย ทุกรูปแบบทั้งทางบก ทางเรือ ทางอากาศเข้ามารวมกันกับกฎหมายการขนส่งต่างๆที่มีอยู่ในไทย เพื่อให้ครอบคลุมการขนส่งทุกประเภท





ภาพที่ 1 โครงสร้างบทบัญญัติในประมวลการขนส่ง

โครงสร้างประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์

ประมวลประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์แบ่งเป็น 8 หมวดคือ บททั่วไป การขนส่งทางทะเลและพาณิชย์นาวี การขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง การขนส่งทางบก การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางราง การขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี และบทส่งท้ายตามลำดับ โดยบทบัญญัติการขนส่งทุกประเภทควรจะกล่าวถึง เจ้าของยานพาหนะ ยานพาหนะ ผู้ควบคุมและเจ้าหน้าที่ประจำยานพาหนะ ผู้โดยสารและสัมภาระ สินค้าและเจ้าของ อุบัติเหตุ ความเสียหาย ความรับผิดชอบและการชดเชยค่าเสียหาย และการประกันภัย



เริ่มจากบทบัญญัติทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง นิยามการขนส่งทั้งหมด เช่นผู้ส่งสินค้า (Consignor) ผู้รับสินค้า (Consignee) แล้วใส่นิยามของการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี เช่น ผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight forwarders) ที่เป็น Third party logistics providers, Fourth party logistics providers และ Fifth party logistics providers แล้วจึงเริ่มต้นด้วยนิยามการขนส่งทางเรือเดินทะเล การขนส่งทางแม่น้ำลำคลอง การขนส่งทางบก การขนส่งทางอากาศ และการขนส่งทางราง ตามประมวลกฎหมายแพ่งแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์บรรพ 8 ที่เอานิยามผู้เกี่ยวข้องในการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี (Successive combined carriage of good or multimodal transport) อยู่ในบททั่วไป สัญญาการรับขนส่งสินค้า (Carriage of goods) สัญญาการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระ (Carriage of passengers and luggage) สัญญาการขนส่งสาธารณะในประเทศ (Inland public transport) สัญญาการขนส่งผู้โดยสารต่อเนื่องหลายวิธี (Successive combined carriage of passengers) เป็นการปูพื้นฐานก่อนจะกล่าวถึงการขนส่งในแต่ละรูปแบบต่อไป

การขนส่งทางทะเลและพาณิชย์นาวี

การขนส่งทางทะเลควรจะอาศัยบทบัญญัติของหมวด 3 ในประมวลกฎหมายแพ่งเนเธอร์แลนด์ บรรพ 8 และประมวลกฎหมายพาณิชย์เยอรมนี บรรพ 5 ที่บังคับใช้ในเรื่องการขนส่งทางทะเลและพาณิชย์นาวี แต่ควรจะเรียงมาตราแบบประมวลกฎหมายแพ่งมณฑลควิเบก บรรพ 5 ในส่วนของการเช่าและจ้างเรือในกิจกรรมต่างๆ บทบัญญัติการขนส่งทางทะเลและพาณิชย์นาวีควรเริ่มจาก เจ้าของเรือที่เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล (Shipowner or company) เรือ (Ship) และสภาพเรือ สิทธิต่างๆในเรือเดินทะเล บุริมสิทธิต่างๆบนเรือเดินทะเล บุริมสิทธิเหนือสิ่งของต่างๆ ที่อยู่ในเรือเดินทะเล และบุคคลต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือทะเลและพาณิชย์นาวี เช่นผู้บังคับเรือ (Captain or skipper) นายท้ายเรือ ลูกเรือ ต้นหนและเจ้าหน้าที่ประจำเรืออื่นๆ เป็นต้น

สัญญาการขนส่งทางทะเลและพาณิชย์นาวีควรจะเริ่มต้นจากสัญญาการขนส่งแบบเช่าเหมาลำ (Affreightment) ที่มีคู่สัญญาเช่าเหมาลำ (Charter party) ตามแบบประมวลกฎหมายแพ่งมณฑลควิเบก บรรพ 5 ไม่ใช่เริ่มต้นด้วยสัญญารับขนส่งสินค้าแล้วตามมาด้วยผู้โดยสารแบบประมวลกฎหมายแพ่งเนเธอร์แลนด์ บรรพ 8 และประมวลกฎหมายพาณิชย์เยอรมนี บรรพ 5 สัญญาเช่าเหมาลำเริ่มต้นจากสัญญาการเช่าเรือเปล่า (Bareboat charter) สัญญาการเช่าเรือตามระยะเวลา (Time charter) และสัญญาการเช่าเรือเป็นเที่ยว (Voyage



charter) รวมไปถึงเอกสารต่างที่ใช้ในการเช่าเรือแบบเหมาลำ รวมทั้งกฎเกณฑ์พิเศษต่างๆ ที่เกี่ยวกับสัญญาแบบนี้

จากนั้นสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเล (Carriage of goods by sea) โดยผู้ส่งสินค้าจ่ายค่าระวางให้กับผู้รับขนและส่งผ่านสายการเดินเรือ (Liners) โดยได้รับใบตราส่ง (Bill of lading) เป็นเอกสารกรรมสิทธิ์ สัญญาการขนส่งผู้โดยสารทางทะเล (Carriage of passengers by sea) ซึ่งรวมสัมภาระของผู้โดยสารรวมถึงเอกสารต่างๆ ที่ใช้กับสัญญาประเภทนี้ มีบทบัญญัติเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเล เช่น เรือชนกัน เรือจม เหตุสุดวิสัย (Force majeurs) การกู้เรือ ความเสียหายร่วมกัน (General average) การรั่วไหลของสิ่งของที่เป็นพิษ สารเคมี น้ำมัน เป็นต้นที่ร่วงลงสู่ทะเล ความรับผิดชอบสินค้าและเจ้าของ ผู้ส่งสินค้า ผู้โดยสารและสัมภาระตัวเรือ ผู้บังคับเรือ เรือ ลูกเรือ ต้นหนและเจ้าหน้าที่ประจำเรืออื่นๆ และความรับผิดที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 และสิ่งแวดลอม ความรับผิดในเรื่องการสูญหายและเสียหายของสินค้า ความรับผิดทรัพยากรธรรมชาติทางทะเล ความรับผิดชอบต่อการสูญเสียชีวิตของผู้บังคับเรือ ลูกเรือ ต้นหนและเจ้าหน้าที่ประจำเรืออื่นๆ และบุคคลที่ 3 ข้อจำกัดความรับผิดจากภัยทางทะเล ระยะเวลาในการรับผิด และสัญญาการประกันภัยทางทะเล (Marine insurance) ที่รวมการประกันภัย ผู้โดยสารและสัมภาระ สินค้าและเจ้าของ การจัดการทรัพย์สินต่างๆ และข้อพิพาทและการยุติข้อพิพาท ซึ่งบทบัญญัติใน พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และพรบ.ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521 นั้นไม่ครอบคลุมทั่วถึง

การขนส่งในแม่น้ำลำคลอง

ประเทศไทยการขนส่งในแม่น้ำลำคลองมาก มีแม่น้ำสายใหญ่ เช่น แม่น้ำโขงซึ่งเป็นแม่น้ำนานาชาติผ่านหลายประเทศ เช่น จีน เวียดนาม สปป.ลาว ไทย กัมพูชาและเวียดนามซึ่งมีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศรวมอยู่ด้วย แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำตาปี เป็นต้น จึงควรมีกฎหมายบังคับใช้ในแม่น้ำลำคลองโดยนำบทบัญญัติหลักมาจากหมวด 4 ในประมวลกฎหมายแพ่งเนเธอร์แลนด์ บรรพ 8 ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในแม่น้ำลำคลองมาใช้แต่จะต้องเขียนมาตราต่างๆ ให้คู่ขนานไปกับบทบัญญัติของการขนส่งทางทะเล

สัญญาการขนส่งตามแม่น้ำลำคลองควรจะเริ่มต้นจากสัญญาการขนส่งแบบเช่าเหมาลำ (Affreightment) ที่มีคู่สัญญาเช่าเหมาลำ (Charter party) โดยเริ่มต้นจากสัญญาการเช่าเรือเปล่า (Bareboat charter) สัญญาการเช่าเรือตามระยะเวลา (Time charter) และสัญญาการ



เช่าเรือเป็นเที่ยว (Voyage charter) รวมไปถึงเอกสารต่างที่ใช้ในการเช่าเรือแบบเหมาลำ รวมทั้งกฎเกณฑ์พิเศษต่างๆที่เกี่ยวกับสัญญาแบบนี้ จากนั้นต่อยอดด้วยสัญญาการขนส่งสินค้าในแม่น้ำลำคลอง (Carriage of goods by inland waterways) โดยผู้ส่งสินค้าจ่ายค่าระวางให้กับผู้รับขนและส่งผ่านสายการเดินเรือ (Liners) โดยได้รับใบตราส่ง (Bill of lading) เป็นเอกสารกรรมสิทธิ์ สัญญาการขนส่งผู้โดยสารในแม่น้ำลำคลอง (Carriage of passengers by inland waterways) ซึ่งรวมสัณการะของผู้โดยสารรวมถึงเอกสารต่างๆที่ใช้กับสัญญาประเภทนี้

มีบทบัญญัติเกี่ยวกับอุบัติเหตุในแม่น้ำลำคลอง เช่น เรือชนกัน เรือจม เหตุสุดวิสัย (Force majeure) การกู้เรือ ความเสียหายร่วมกัน (General average) การรั่วไหลของสิ่งของที่เป็นพิษ สารเคมี น้ำมัน เป็นต้นที่รั่วลงสู่แม่น้ำลำคลอง ความรับผิดชอบสินค้าและเจ้าของ ผู้ส่งสินค้า ผู้โดยสารและสัณการะตัวเรือ ผู้บังคับเรือ เรือ ลูกเรือ ตันหนและเจ้าหน้าที่ประจำเรืออื่นๆ และความรับผิดที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 และสิ่งแวดล้อม ความรับผิดในเรื่องการสูญหายและเสียหายของสินค้า ความรับผิดทรัพยากรธรรมชาติในแม่น้ำลำคลอง ความรับผิดชอบการสูญเสียชีวิตของผู้บังคับเรือ ลูกเรือ ตันหนและเจ้าหน้าที่ประจำเรืออื่นๆ และบุคคลที่ 3 ข้องจำกัดความรับผิดจากภัยทางแม่น้ำลำคลอง ระยะเวลาในการรับผิด และสัญญาการประกันภัยทางเรือในแม่น้ำลำคลอง (Inland waterway insurance) และข้อพิพาทและการยุติข้อพิพาท

การขนส่งทางบก

การขนส่งทางบก ควรใช้บทบัญญัติของพรบ.ขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และนำบทบัญญัติหลักมาจากหมวด 5 ในประมวลกฎหมายแพ่งแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ บรรพ 8 เข้ามาผสมผสานโดยเรียงมาตราให้คู่ขนานไปกับการขนส่งประเภทอื่นๆ โดยบทบัญญัติการขนส่งทางบกควรจะกล่าวถึง เจ้าของรถยนต์ รถยนต์ คนขับรถ (Driver) เจ้าหน้าที่ประจำรถอื่นๆ ผู้โดยสารและสัณการะ สินค้าและเจ้าของ ผู้ส่งและผู้รับสินค้า สัญญาการขนส่งทางบกควรจะเริ่มต้นจากสัญญาเช่ารถทั้งคัน สัญญาการขนส่งสินค้าทางบก (Carriage of goods by road) โดยผู้ส่งสินค้าจ่ายค่าระวางให้กับผู้รับขนโดยได้รับใบตราส่ง (Bill of lading) เป็นเอกสารกรรมสิทธิ์ สัญญาการขนส่งผู้โดยสารทางบก (Carriage of passengers by road) และสัญญาการใช้พาหนะย้ายบ้าน



มีบทบัญญัติเกี่ยวกับอุบัติเหตุในท้องถนน เช่น รถชนกัน เหตุสุดวิสัย (Force majeure) การกักรถยนต์ ความเสียหายร่วมกัน (General average) ในกรณีที่มีเจ้าของสินค้าหลายคน การรั่วไหลของสิ่งของที่เป็นพิษ สารเคมี น้ำมัน เป็นต้นที่ร่วงลงสู่ท้องถนน ความรับผิดชอบต่อสินค้าและเจ้าของ ผู้ส่งสินค้า ผู้โดยสารและสัมภาระรถยนต์ คนขับรถ และเจ้าหน้าที่ประจำรถอื่นๆ และความรับผิดที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 และสิ่งแวดล้อม ความรับผิดในเรื่องการสูญหายและเสียหายของสินค้า ความรับผิดต่อการสูญเสียชีวิตของคนขับรถ และเจ้าหน้าที่ประจำรถอื่นๆ และบุคคลที่ 3 ข้อจำกัดความรับผิด และสัญญาการประกันภัยทางบก (Road insurance) ซึ่งรวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยทางรถยนต์และบุคคลที่ 3 และข้อพิพาทและการยุติข้อพิพาท

การขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศ ควรใช้บทบัญญัติของพรบ.การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558 พรบ.ความรับผิดทางการบินพลเรือน (ผู้รับขน) ค.ศ.1959 แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดเมื่อ ค.ศ.2022 ของออสเตรเลียที่ครอบคลุมถึงการประกันภัยทางอากาศด้วย ในขณะที่กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางอากาศของไทยเป็นแค่กฎกระทรวงที่อาศัยอำนาจตามพรบ.การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558 ไม่ใช่กฎหมายที่ผ่านสภาผู้แทนราษฎร และนำบทบัญญัติหลักมาจากหมวด 6 ในประมวลกฎหมายแพ่งเนเธอร์แลนด์ บรรพ 8 เข้ามาผสมผสานโดยเรียงมาตราให้คู่ขนานไปกับการขนส่งประเภทอื่นๆ การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางอากาศต้องเป็นไปตามกฎบัตรขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และสมาคมขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และอนุสัญญา (Convention) ต่างๆเช่น Warsaw Convention 1929, Tokyo Convention 1963, Montreal Convention 1999 เป็นต้น (M A I H Hoeks, 2009) ซึ่งทุกประเทศจึงต้องปรับปรุงแก้ไขกฎหมายการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับมาตรการใหม่ๆที่องค์กรเหล่านี้ออกมาบังคับใช้ด้วย อย่างไรก็ตามการบัญญัติกฎหมายบังคับใช้ในการขนส่งทางอากาศควรจะให้สอดคล้องกับเป็นคู่ขนานกับการขนส่งประเภทอื่นๆ

บทบัญญัติการขนส่งทางอากาศควรเริ่มจาก เจ้าของอากาศยาน (Aircraft owner) อากาศยาน (Aircrafts) สภาอากาศยาน ผู้บังคับอากาศยาน (Pilots) นักบินผู้ช่วย (Co-pilots) ลูกเรือ (Crews) และเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่นๆ เป็นต้น สัญญาการขนส่งทางอากาศควรจะเริ่มต้นจากสัญญาการขนส่งแบบเช่าเหมาลำ (Freighter) ที่มีคู่สัญญาเช่าเหมาลำ (Charter party) สัญญาการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Carriage of goods by air) โดยผู้ส่ง



สินค้าจ่ายค่าระวางให้กับผู้รับขนและส่งผ่านสายการบิน (Airlines) โดยได้รับใบตราส่ง (Air waybill) เป็นเอกสารกรรมสิทธิ์ สัญญาการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Carriage of passengers by air) ซึ่งรวมสัมภาระของผู้โดยสารรวมถึงเอกสารต่างๆที่ใช้กับสัญญาประเภทนี้

ในการขนส่งทางอากาศนั้นควรต้องมีบทบัญญัติเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางอากาศ เช่น อากาศยานชนกัน เครื่องบินตก เหตุสุดวิสัย (Force majeure) การก่อกวนทางอากาศ ความเสียหายร่วมกัน (General average) ในกรณีที่มีเจ้าของสินค้าหลายคน ความรับผิดชอบต่อสินค้าและเจ้าของ ผู้ส่งสินค้า ผู้โดยสารและสัมภาระ ตัวอากาศยาน ผู้บังคับอากาศยาน นักบินผู้ช่วย ลูกเรือและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่นๆ และความรับผิดที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 ทั้งในเรื่องชีวิตและทรัพย์สินรวมถึงสิ่งแวดลอม ความรับผิดในเรื่องการสูญหายและเสียหายของสินค้า ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินสาธารณะ ความรับผิดต่อการสูญเสียชีวิตของผู้บังคับอากาศยาน นักบินผู้ช่วย ลูกเรือและเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยานอื่นๆ และบุคคลที่ 3 ข้อจำกัดความรับผิดจากภัยทางอากาศ ระยะเวลาในการรับผิด และสัญญาการประกันภัยทางอากาศ (Aviation insurance) ที่รวมการประกันภัย ผู้โดยสารและสัมภาระ สินค้าและเจ้าของ การจัดการทรัพย์สินต่างๆ และข้อพิพาทและการยุติข้อพิพาท

การขนส่งทางราง

การขนส่งทางราง ควรใช้บทบัญญัติจากร่างพรบ.การขนส่งทางราง พรบ.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2522 และนำบทบัญญัติหลักมาจากหมวด 7 ในประมวลกฎหมายแพ่งเนเธอร์แลนด์ บรรพ 8 เข้ามาผสมผสานโดยเรียงมาตราให้คู่ขนานไปกับการขนส่งประเภทอื่นๆ โดยบทบัญญัติการขนส่งทางรางควรจะกล่าวถึงเจ้าของรถไฟ ราง รถไฟ คนขับรถไฟ (Train drivers) และเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟอื่นๆ ผู้โดยสารและสัมภาระ สินค้าและเจ้าของ ผู้ส่งและผู้รับสินค้า สัญญาการขนส่งทางรางควรจะเริ่มต้นจากสัญญาเช่ารถไฟทั้งคัน สัญญาเช่ารถไฟเป็นตู้ๆ สัญญาการขนส่งสินค้าทางราง (Carriage of goods by rail) โดยผู้ส่งสินค้าจ่ายค่าระวางให้กับผู้รับขนและส่งผ่านบริษัทเดินรถไฟ (Train operators) โดยได้รับใบตราส่ง (Bill of lading) เป็นเอกสารกรรมสิทธิ์ สัญญาการขนส่งผู้โดยสารทางราง (Carriage of passengers by rail) และสัญญาการประกันภัยทางราง (Railway insurance)

ในการขนส่งทางรางมีควรต้องมีบทบัญญัติเกี่ยวกับอุบัติเหตุในราง เช่น รถไฟชนกัน เหตุสุดวิสัย (Force majeure) การก่อกวนรถไฟ ความเสียหายร่วมกัน (General average) ในกรณี



ที่มีเจ้าของสินค้าหลายคน การรั่วไหลของสิ่งของที่เป็นพิษ สารเคมี น้ำมัน เป็นต้นที่ร่วงลงสู่ข้างทาง ความรับผิดชอบสินค้าและเจ้าของ ผู้ส่งสินค้า ผู้โดยสารและสัมภาระรถไฟ ผู้บังคับรถไฟ และเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟอื่นๆ และความรับผิดที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 และสิ่งแวดล้อม ความรับผิดในเรื่องการสูญหายและเสียหายของสินค้า ความรับผิดต่อการสูญเสียชีวิตของคนขับรถไฟ และเจ้าหน้าที่ประจำรถไฟอื่นๆ และบุคคลที่ 3 ข้อจำกัดความรับผิด และสัญญาการประกันภัยทางราง (Rail insurance) ซึ่งรวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยทางรถไฟและบุคคลที่ 3 และข้อพิพาทและการยุติข้อพิพาท

การขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี

บทบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีนั้นควรจะต้องแบ่งบทบัญญัติเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนแรกเอาไว้ไว้ในบทบัญญัติทั่วไปเพื่อเป็นการให้นิยามบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีทุกประเภท เช่น ผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight forwarders) ที่เป็น Third party logistics providers, Fourth party logistics providers และ Fifth party logistics providers ผู้ส่งสินค้า (Consignor) ผู้รับสินค้า (Consignee) และการจดทะเบียนเป็นผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศประเภทต่างๆโดยนำบทบัญญัติทั่วไปของประมวลกฎหมายแพ่งแห่งราชอาณาจักรนเธอร์แลนด์ บรรพ 8 ที่เกี่ยวข้อง ของพรบ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพ.ศ.2548 และพรบ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ.2021 ของสาธารณรัฐสิงคโปร์มาผสมผสานกัน

หลังจากกล่าวถึงการขนส่งสินค้าทุกประเภทแล้ว ก็จะนำบทบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีส่วนหลังไปอยู่ต่อกับหมวดการขนส่งทางราง โดยเริ่มจากสัญญาการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกับผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight forwarding contract) สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี (Combined carriage of goods) กับผู้รับขนส่งผ่านการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี (Multimodal transport operator) ที่เป็นผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight forwarders) ที่เป็น Third party logistics providers, Fourth party logistics providers และ Fifth party logistics providers เอกสารที่ใช้ในการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ส่งสินค้า หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับขนส่งผ่านการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี การจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขนส่งผ่านการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีและการคำนวณค่าเสียหาย การชดเชยค่าเสียหาย และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายวิธี



เนื่องจากการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีใช้ยานพาหนะในการขนส่งหลายประเภทซึ่งมีบทบาทสำคัญตามกฎหมายประกันภัยบังคับในการขนส่งโดยใช้ยานพาหนะแต่ละประเภทอยู่แล้วจึงไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายประกันภัยที่บังคับการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีเป็นการเฉพาะซึ่งจะทำให้การคำนวณค่าเสียหายและการชดเชยเต็มไปด้วยความยุ่งยาก โดยปกติอุบัติเหตุมักจะเกิดขึ้นกับยานพาหนะประเภทหนึ่งประเภทใดในระหว่างการขนส่งเท่านั้น อย่างไรก็ตามควรมีบทบัญญัติที่กล่าวถึงว่าหากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งประเภทใด ผู้เกี่ยวข้องเช่น ผู้รับขนผ่านการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี ผู้ส่งสินค้า เจ้าของยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง ยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง ผู้บังคับยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่ประจำยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง ผู้โดยสารและสัมภาระ เจ้าของสินค้าควรจะทำอย่างไรบ้าง ส่วนเรื่องอุบัติเหตุ ความเสียหาย ความรับผิดชอบและการชดเชยค่าเสียหาย และการประกันภัย การประกันภัยควรจะรวมการประกันภัยยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง ผู้บังคับยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง เจ้าหน้าที่ประจำยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง ผู้โดยสารและสัมภาระ สินค้าและเจ้าของ และความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ 3 และสิ่งแวดล้อมนั้นจะบัญญัติอยู่ในการขนส่งแต่ละประเภท

ในบทบัญญัติส่งท้ายควรใช้ประมวลกฎหมายขนส่งแบบหมวด 8 ในประมวลกฎหมายแพ่งแห่งราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ บรรพ 8 กล่าวถึงสิทธิตามกฎหมายและอายุความ อ้างอิงสิทธิตามกฎหมายของผู้รับขนประเภทต่างๆ สัญญาพิเศษแบบต่างๆ สัญญาที่ทำกับผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight forwarders) ที่เป็น Third party logistics providers, Fourth party logistics providers และ Fifth party logistics providers ความรับผิดชอบที่มีต่อผู้โดยสาร ความรับผิดชอบของบริษัทจัดการท่องเที่ยว อายุความของเจ้าของเรือหรือบริษัทเรือ อายุความของกัปตันเรือ อายุความของเรือชนกัน อายุความของการกู้เรือ อายุความของความเสียหายร่วมกัน (General average) ในกรณีที่มีเจ้าของสินค้าหลายคน อายุความเกี่ยวกับสารพิษรั่วไหลจากยานพาหนะประเภทต่างๆ และอายุความเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ การอ้างสิทธิทางกฎหมายต่างๆ ที่มีต่อความรับผิดชอบควรมีอายุความที่ชัดเจน

สรุป

ดังจะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีความจำเป็นที่จะต้องจัดทำประมวลกฎหมายขนส่งและโลจิสติกส์ขึ้นมาเฉพาะ โดยปรับปรุงจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีอยู่เดิม หรือเป็นบรรพหนึ่งในประมวลกฎหมายพาณิชย์ที่แยกออกมา หรือแยกออกมาจากประมวลกฎหมาย



พาณิชย์เป็นเอกเทศ เนื่องจากมีระบบการขนส่งหลากหลายรูปแบบ โดยนำข้อมูลจากบทบัญญัติทางกฎหมายจากต่างประเทศที่ทันสมัย และมีอยู่แล้วมาปรับใช้ รวมทั้งควรจัดให้มีการประกันภัยการขนส่งทุกประเภทรวมอยู่ในประมวลกฎหมายขนส่ง และโลจิสติกส์ ที่จะร่างขึ้นมา เพื่อให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตสอดคล้องกับบริบทของสังคมโลกในยุคปัจจุบัน

เอกสารอ้างอิง

- เกียรติกำจร มีชนอน. (2565). ความจำเป็นที่ต้องแยกประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ออกจากกันในประเทศไทย. วารสารกฎหมายและสังคมรังสิต, 4(1), 65.
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. (11 กรกฎาคม 2565). พรบ.การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494. เข้าถึงได้จาก www.railway.or.th
- การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย. (11 กรกฎาคม 2565). ร่าง พรบ.การขนส่งทางราง พ.ศ.... เข้าถึงได้จาก www.mrta.co.th
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (11 กรกฎาคม 2565). กฎกระทรวงคมนาคมเรื่อง ความรับผิดชอบและประกันภัยการขนส่งทางอากาศ. เข้าถึงได้จาก www.caat.or.th
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (11 กรกฎาคม 2565). พรบ.การเดินอากาศ พ.ศ. 2497. เข้าถึงได้จาก www.caat.or.th
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (11 กรกฎาคม 2565). พรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522. เข้าถึงได้จาก <https://www.krisdika.go.th>
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (11 กรกฎาคม 2565). พรบ.การขนส่งหลายต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548. เข้าถึงได้จาก <https://www.krisdika.go.th>
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (11 กรกฎาคม 2565). พรบ.การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558. เข้าถึงได้จาก <https://www.krisdika.go.th>
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (2565, กรกฎาคม 11). พรบ.รับขนของทางทะเล พ.ศ 2534. Retrieved from <https://www.krisdika.go.th>
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. (11 กรกฎาคม 2565). พรบ.ส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521. เข้าถึงได้จาก <https://www.krisdika.go.th>
- Bundesamt für Justiz. (2022, April 22). Handelsgesetzbuch (HGB). Retrieved from www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/index.html



Civil Aviation Safety Authority. (2022, July 11). Air carrier liability and insurance.

Retrieved from www.casa.gov.au

Dutch Civil Law. (2022, April 22). Dutch Civil Code. Retrieved from

www.dutchcivillaw.com/civilcodegeneral.htm

LégisQuébec. (2022, April 22). Code Civil du Québec. Retrieved from

<http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/lc/CCQ-1991>

M A I H Hoeks. (2009). Multimodal transport law: The law applicable to the multimodal contract for the carriage of goods. Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam.

Singapore Statutes Online. (2022, July 11). Singapore's multimodal transport act 2021. Retrieved from <https://sso.agc.gov.sg>