กฎหมายกับการควบคุมมาตรฐานผู้ขนส่งสินค้าทางราง
Legal standards to control the transport of rail. Transport Vehicles

พีรพล สิมมา[1], วสันต์ สิงห์ดา[2], นิมิต วุฒิอินทร์[3]
Peerapol Simma[1], Wasant Singhada[2], Nimit Wuttiin[3]

บทคัดย่อ

ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางรถไฟและกฎเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางรถไฟมีความสำคัญกับ การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีบทบาทและความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างมากและเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เศรษฐกิจขยายตัวอย่างรวดเร็ว ยิ่งในปัจจุบันประเทศไทยและประเทศบนภาคพื้นทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ซึ่งถือได้ว่าเป็นพื้นที่เส้นทางรถไฟที่มีการรวมกลุ่มประเทศเพื่อเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยมุ่งหวังผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกันทำให้แต่ละประเทศต่างเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศตนให้ทันสมัยและสามารถใช้ประโยชน์ได้ทัดเทียมกับประเทศอื่น ๆ ซึ่งหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญนั้น ได้แก่ โครงสร้างด้าน การคมนาคมทางรถไฟเนื่องจากสามารถเคลื่อนย้ายทรัพยากร สามารถนำเข้าหรือส่งออกสินค้าต่างๆทั้งภายในและระหว่างประเทศ รวมถึงสร้างความเชื่อมโยงประเทศสมาชิกจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศได้ปลอดภัยมากกว่าการขนส่งทางถนน สามารถขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักได้ในปริมาณมากต่อการขนส่งหนึ่งครั้ง ต้นทุนในการขนส่งสินค้ามีราคาต่ำกว่าการขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ หรือ ทางถนนไม่ว่าอย่างไรก็ตามเมื่อการเดินรถไฟถูกใช้ไปในลักษณะของการขนส่งสินค้าทั้งการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดกฎเกณฑ์กำกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่มีความแน่ชัดสำหรับการบังคับใช้ และหนึ่งในกฎเกณฑ์ที่สำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟก็คือ กฎเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างประเทศ เพราะในการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างประเทศในแต่ละครั้งนั้นอาจเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด หรือเหตุสุดวิสัย หรือการกระทำโดยประมาท เลินเล่อของผู้ขนส่งสินค้าหรือผู้ส่งสินค้าเองก็ตาม ที่อาจทำให้สินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งเสียหายสูญหาย หรือส่งมอบชักช้า ซึ่งสร้างความเสียหายให้แก่ผู้ส่งสินค้า หรือผู้รับสินค้า จนทำให้เกิดข้อพิพาทระหว่างผู้ขนส่งสินค้า ผู้ส่งสินค้า หรือผู้รับสินค้าขึ้น

คำสำคัญ: กฎหมาย , การกำกับดูแล , ผู้ขนส่งสินค้าทางราง

---

[1] ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. หลักสูตรนิติศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลง กรณราชวิทยาลัย วิทยาเขตนครสวรรค์

[2] พ.ต.อ.ดร.อาจารย์ (สบ.4) ภาควิชากฎหมาย กลุ่มงานอาจารย์ ศูนย์ฝึกอบรมตำรวจภูธรภาค 6

[3] หัวหน้าภาควิชานิติศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่

Abstract

The liability of the rail carrier and the rules of liability of the rail carrier are important to Railway freight plays a very important and important role in the economy and international trade and is a part of the economy that has rapidly expanded. Today, Thailand and Southeast Asian countries, which are regarded as railroad areas, are grouped together to open up the ASEAN Economic Community with the aim of mutual economic benefits, causing each country to accelerate development. The infrastructure of the country is up to date and can be utilized equal to other countries. The main structures include the Railway transportation Because resources can be moved Can import or export various products both domestically and internationally Including creating a safer link between member countries from one country to another than road transport Able to transport heavy goods in a large quantity per shipment The cost of shipping is lower than water, air, or road transportation. Is used in the form of freight transportation, both international and domestic freight, so it is necessary to specify rules and regulations for rail transportation that are clear for enforcement. And one of the important rules for rail transport is Liability rules for international rail freight shippers Because in the international transportation of goods by train at each time there may be unexpected events Or force majeure Or negligence Carelessness of the carrier or the carrier itself Which may cause damage to the goods in the process of transportation Or delay delivery Which caused damage to the shipper Or product receiver Until causing a dispute between the carrier, the shipper or the receiver

Keyword; Law, Supervision , Rail carrier

บทนำ

การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นการรวมกลุ่มของประเทศบนภาคพื้นเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีจุดประสงค์เพื่อผลผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน เป็นการสร้างอำนาจต่อรองและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขังทางการค้า มีเป้าหมายในการเปิดตลาดและฐานการผลิตร่วมกันสำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้า การบริการ การลงทุน การท่องเที่ยว แรงงานฝีมือ เงินทุน อย่างเสรี เป็นการขยายตัวและการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาค ซึ่งการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนส่งผลให้ประเทศไทยและประเทศสมาชิกในอาเซียนต่างเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศตนเองให้มีความทันสมัยและสามารถใช้ประโยชน์ได้ทัดเทียมนานาอารยประเทศ ตัวอย่างโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในแต่ละประเทศได้แก่ โครงสร้างด้านการสื่อสาร ด้านพลังงานทรัพยากร ด้านการสาธารณูปโภคและสำคัญที่สุด คือ ด้านการคมนาคมเนื่องจากการขยายตัวของเศรษฐกิจจะเติบโตได้ต้องอาศัยการเคลื่อนย้ายทรัพยากรระหว่างประเทศควบคู่กับการสร้างความเชื่อมโยงประเทศสมาชิกเข้าด้วยกัน

หนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานที่เกือบทุกประเทศในอาเซียนต่างให้ความร่วมมือสำหรับใช้ในการเคลื่อนย้ายทรัพยากรระหว่างประเทศได้แก่ การคมนาคมทางรางที่จะเคลื่อนย้ายสินค้าการบริการ การ

ลงทุน การท่องเที่ยว แรงงานฝีมือ เงินทุน และทรัพยากรอื่น ๆ จากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศได้ปลอดภัยมากกว่าการขนส่งทางถนน สามารถขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักได้ในปริมาณมากต่อการขนส่งหนึ่งครั้ง ต้นทุนในการขนส่งสินค้ามีราคาต่ำกว่าการขนส่งทางน้ำ ทางอากาศ หรือทางถนนอีกด้วย

เห็นได้ว่าในอนาคตหลังจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ความต้องการในการซื้อขายสินค้า การบริการ การท่องเที่ยวหรือการลงทุนระหว่างประเทศของประชากรบนภูมิภาคจะมีเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะความต้องการในการซื้อขายสินค้าซึ่งสามารถสร้างมูลค่าทางการค้าและเป็นปัจจัยสำหรับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจอันจะทำให้บทบาทของผู้ขายสินค้า ผู้ซื้อสินค้า และผู้ขนส่งสินค้า มีความสำคัญมากขึ้น และในการซื้อขายสินค้าที่ต้องพึ่งพาการเคลื่อนย้ายทรัพยากรในรูปแบบของการขนส่งทางรถไฟจา ก ประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศ หรือจากสถานีหนึ่งไปยังสถานีหนึ่งโดยใช้เส้นทางรถไฟสายนี้ เมื่อการเดินรถไฟถูกใช้ในลักษณะของการขนส่งสินค้าทั้งในการขนส่งระหว่างประเทศหรือระหว่างภายในประเทศ ในแต่ละครั้งของการขนส่งอาจเกิดเหตุการณ์หรือเหตุสุดวิสัย หรือการกระทำโดยประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งสินค้า หรือผู้ส่งสินค้าเองก็ตาม ที่อาจทำให้สินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้า ซึ่งสร้างความเสียหายให้แก่ผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้า จนทำให้เกิดข้อพิพาทระหว่างผู้ขนส่งสินค้า ผู้ส่งสินค้า หรือผู้รับสินค้าขึ้น ซึ่งในบางกรณีสถานะบุคคลของผู้ขนส่งสินค้า ผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้าอาจเป็นคนต่างเชื้อชาติ เช่นนี้ประเด็นเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าและการบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ขนส่งสินค้า ผู้ส่งสินค้า หรือผู้รับสินค้าทางรางรถไฟในแต่ละประเทศย่อมมีความแตกต่างกัน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของบทบัญญัติเกี่ยวกับกฎเกณฑ์การกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้า ข้อยกเว้นความรับผิด การชดใช้ค่าเสียหาย สิทธิในการฟ้องร้องผู้ขนส่งสินค้า การระงับซึ่งสิทธิฟ้องร้อง อายุความในการฟ้องร้องคดี เป็นต้น

เมื่อเกิดข้อพิพาทเช่นนี้ขึ้นจนกลายเป็นประเด็นปัญหากฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องของการเลือกกฎหมายของประเทศใดประเทศหนึ่งเพื่อมาบังคับใช้กับข้อพิพาท และบทบัญญัติกฎหมายของประเทศใดที่จะสร้างความเป็นธรรมและมาตรฐานที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันให้แก่ผู้ขนส่งสินค้า ผู้ส่งสินค้าและผู้รับสินค้า ที่มีสถานะบุคคลต่างเชื้อชาติกันได้ดีที่สุด ด้วยเหตุนี้ ประเด็นปัญหาในการเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าที่มีลักษณะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศจึงสามารถหาแนวทางแก้ไขได้โดยการศึกษากฎเกณฑ์ของกฎหมายในทวีปยุโรปที่ใช้บังคับกับเส้นทางการเดินรถไฟเชื่อมต่อหลายประเทศกล่าวคือ อนุสัญญาการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 หรือC.O.T.I.F 1999 ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในสัญญาการขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศ (CIM)เพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าและผลักดันให้มีการจัดทำ การกำหนดกฎหมายที่จะสามารถสร้างมาตรฐานในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างประเทศ

เนื้อหา

การขนส่งระบบรางในประเทศไทย

1.ความเป็นมาของการขนส่งระบบรางในประเทศไทย

การขนส่งทางรถไฟเกิดขึ้นหลังสงครามโลกครั้งที่สอง ในรัชสมัยของพระเจ้าจุฬาลงกรณ์พระราม 5 โดยรถไฟสายแรกเริ่มจากกรุงเทพไปยังจังหวัดสมุทรปราการระยะทาง 21 กิโลเมตร ต่อมาในปี 2429 ได้มรการเปิดให้บริการรถไฟสายกรุงเทพ - อยุธยาครอบคลุมระยะทาง 71 กิโลเมตร ต่อมาในปี พ.ศ. 2494 รัฐบาลสมัย จอมพล.ป.พิบูลสงคราม เป็นนายกรัฐมนตรี ได้พิจารณาเห็นสมควรจัดตั้งกิจการรถไฟเป็นเอกเทศจึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ต่อรัฐสภาและได้มีพระบรมราชโองการให้ตราเป็นพระราชบัญญัติขึ้นไว้ตามที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับลงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2494 กรมรถไฟหลวงจึงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการภายใต้ชื่อว่า “การรถไฟแห่งประเทศไทย” ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2494 เป็นต้นมา โดยการดำเนินงานอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

2.กฎเกณฑ์พื้นฐานความรับผิดผู้ให้บริการขนส่งทางรถไฟ

ในเรื่องของกฎเกณฑ์พื้นฐานเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าในภาคผนวก Bถูกบัญญัติอยู่ในส่วนที่ 3 มาตรา 23 ข้อ 1 ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าต้องรับผิดต่อผลของการสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วนของสินค้าซึ่งเกิดขึ้นในระยะเวลาระหว่างการขนส่งสินค้าหรือตั้งแต่ระยะเวลาในการรับมอบสินค้าจนถึงระยะเวลาการส่งมอบสินค้า และผลของการสูญหายหรือเสียหาย

ของสินค้าที่เกิดจากการส่งของเกินระยะเวลาที่กำหนดหรือส่งมอบชักช้าเว้นแต่จะเข้ากฎเกณฑ์ข้อยกเว้นตามอนุสัญญา กล่าวคือ

1) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าต้องรับผิดต่อผลของการสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วนของสินค้าซึ่งเกิดขึ้นในระยะเวลาระหว่างการขนส่งสินค้าหรือตั้งแต่ระยะเวลาในการรับมอบสินค้าจนถึงระยะเวลาการส่งมอบสินค้า

ดังนี้ ความรับผิดของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจึงเริ่มต้นเมื่อผู้ให้บริการขนส่งสินค้ารับมอบสินค้า ณ สถานีที่มีชื่อตามใบตราส่งจากผู้ส่งสินค้า จนกระทั่ง ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า ณ สถานีที่มีชื่อในใบตราส่งระบุให้เป็นสถานีส่งสินค้า หากในระหว่างช่วงเวลาที่ผู้ให้บริการขนส่งสินค้ามีความรับผิดอยู่นั้น สินค้าเกิดการสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วนซึ่งแตกต่างไปจากรายละเอียดที่ระบุในใบตราส่งซึ่งผู้ส่งสินค้าแจ้งไว้และการสูญหายหรือเสียหายไม่เข้าข้อยกเว้น ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าจะต้องรับผิดในความเสียหายนั้น ประเทศไทยได้นำระบบราชการมาใช้ในการจัดทำบริการสาธารณะของประเทศมานานแล้วตั้งแต่สมัยที่ยังไม่มีการแยกกิจการฝ่ายทหารและฝ่ายพลเรือนออกจากกัน จนกระทั่งสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 ได้ทรงปฏิรูปการปกครองและการบริหารราชการ มีการแยกภารกิจของฝ่ายพลเรือนและฝ่ายทหารออกจากกันอย่างชัดเจน และได้มีการปรับปรุงพัฒนาระบบราชการอย่างเป็นระบบโดยใช้หลักการสากลมาจนถึงปัจจุบัน

หลักการบริการสาธารณะจะต้องมีความสม่ำเสมอและต่อเนื่องนี้มิได้ใช้เฉพาะกับบริการสาธารณะที่จัดทำโดยรัฐเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการให้เอกชนผู้ได้รับมอบอำนาจจากฝ่ายปกครองให้จัดทำบริการสาธารณะแทนไม่ว่าจะเป็นการมอบอำนาจโดยผลของกฎหมาย หรือโดยสัญญาก็ตาม ซึ่งหากเอกชนผู้จัดทำบริการสาธารณะดำเนินการให้บริการสาธารณะไม่สม่ำเสมอหรือไม่ต่อเนื่อง เอกชนผู้จัดทำบริการสาธารณะ

นั้นก็ต้องถูกลงโทษตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขของสัญญาเช่นกัน สำหรับประชาชนผู้ใช้ประโยชน์จากบริการสาธารณะก็ย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ฝ่ายปกครองจัดการแก้ไขบริการสาธารณะที่ขัดข้องนั้นให้สามารถดำเนินการไปได้อย่างปกติ โดยถือว่าเป็นหน้าที่ของฝ่ายปกครองที่ต้องดำเนินการ(นันทวัฒน์ บรมานันท์, 2553, น 358.)

การที่รัฐเข้ามาจัดทำบริการสาธารณะนั้น รัฐมิได้มีจุดมุ่งหมายที่จะจัดทำบริการสาธารณะขึ้นเพื่อประโยชน์ของผู้หนึ่งผู้ใดโดยเฉพาะ แต่เป็นการจัดทำเพื่อประโยชน์ของประชาชนทุกคน ดังนั้น กิจการใดที่รัฐจัดทำเพื่อบุคคลใดโดยเฉพาะจะไม่มีลักษณะเป็นบริการสาธารณะ

โดยหลักการนี้มาจากคำประกาศสิทธิมนุษยชนและพลเมืองของประเทศฝรั่งเศส (Declaration des Droits de Homme et du Citoyen) ลงวันที่ 26 สิงหาคม ค.ศ. 1789 ประกอบกับแนวคำวินิจฉัยของศาลปกครองสูงสุด จนกระทั่งในปัจจุบันหลักดังกล่าวถือได้ว่าเป็นหลักกฎหมายทั่วไปที่เรียกว่า “หลักว่าด้วยความเสมอภาค”(นันทวัฒน์ บรมานันท์, 2553, น 351.)

3.สิทธิของผู้บริโภคที่เป็นผู้โดยสาร

ในช่วงทศวรรษ 1960 ปรัชญาในการคุ้มครองผู้บริโภคเปลี่ยนไป ความไม่เท่าเทียมกันในอำนาจต่อรองของผู้บริโภคและผู้ประกอบการถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นสาเหตุหลักที่รัฐต้องเข้ามามีบทบาทในการคุ้มครองผู้บริโภคโดยตรง ได้มีการกล่าวถึง “สิทธิของผู้บริโภค” เป็นครั้งแรกในคำปราศรัยของประธานาธิบดี จอห์น เอฟ เคเนดี้ ที่สหประชาชาติ ในปี ค.ศ. 1962 สิทธิดังกล่าว ได้แก่(นันทวัฒน์ บรมานันท์, 2553, น 3-4.)

1) สิทธิที่จะได้รับความปลอดภัยจากการใช้สินค้าและบริการ (The Right to Safety)

2) สิทธิที่จะได้รับข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วนที่จำเป็นเกี่ยวกับสินค้าหรือบริการ (The Right to be Information)

3) สิทธิที่จะเลือกซื้อสินค้าและบริการได้อย่างอิสระ (The Right to Choose)

4) สิทธิที่จะร้องเรียนเพื่อความเป็นธรรม (The Right to be Heard)

สืบเนื่องจากคำปราศรัยดังกล่าว ประเทศที่พัฒนาแล้วหลายประเทศได้ออกกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองผู้บริโภค (Consumer Protection Law) เพื่อรับรองสิทธิของผู้บริโภค นอกจากนี้แล้วสมาคมผู้บริโภคในหลาย ๆ ประเทศ ได้รวมตัวกันจัดตั้งสหพันธ์องค์กรผู้บริโภคสากล ที่เรียกว่า Consumers International หรือ CI ซึ่งมีสถานภาพเป็นองค์กรที่ไม่แสวงหากำไรมีสมาชิกอยู่ทั่วโลก และไม่เกี่ยวข้องกับการเมือง ในปัจจุบันองค์กรนี้ประกอบด้วยสมาคมผู้บริโภคในประเทศต่าง ๆกว่า 220 องค์กร จาก 115 ประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้การคุ้มครองผู้บริโภคมีความครอบคลุมและแข็งแกร่งยิ่งขึ้น สหพันธ์ผู้บริโภค CI นี้ได้กำหนดสิทธิของผู้บริโภคเพิ่มเติมนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในคำปราศรัยของประธานาธิบดี จอห์น เอฟ เคเนดี้ อีก 4 ประการ ได้แก่

1) สิทธิที่จะได้รับการพิจารณาและค่าชดเชยความเสียหาย (The Right to Redress)

2) สิทธิที่จะได้รับความรู้เกี่ยวกับการบริโภค (The Right to Consumer Education)

3) สิทธิที่จะเข้าถึงสินค้าและบริการที่จำเป็นขั้นพื้นฐาน (The Right to Basic Need) เช่น ยา อาหาร เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย การดูแลสุขภาพ การศึกษาและสุขาภิบาล

4) สิทธิที่จะดำรงชีวิตอยู่ในสิ่งแวดล้อมที่ดีและปลอดภัย (The Right to Healthy Environมีข้อสังเกตว่าสิทธิของผู้บริโภค 2 ข้อสุดท้าย คือ นั้นจะแตกต่างกับสิทธิอื่น ๆ เพราะจะไม่ใช่สิทธิของผู้บริโภคในการซื้อขายสินค้า แต่เป็นสิทธิที่ผู้บริโภคในฐานะพลเมืองของประเทศพึงได้รับ

จึงเห็นได้ว่าสิทธิของผู้บริโภคตาม CI นั้นขยายกรอบสิทธิของผู้บริโภคให้กว้างขึ้น จึงสรุปได้ว่าการคุ้มครองผู้บริโภคในระดับสากลได้มีการรับรองสิทธิผู้บริโภคไว้โดยสหพันธ์องค์กรผู้บริโภคสากล (Consumers International หรือ CI) ซึ่งมีความครอบคลุมในการคุ้มครองผู้บริโภคมากกว่าสิทธิผู้บริโภคของไทย

4.กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานผู้ขับขี่หรือผู้ขนส่งทางรางของไทย

กิจการรถไฟในประเทศไทยเริ่มขึ้นในสมัยรัชกาลของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวในปี พ.ศ. 2398 โดยคณะราชทูตจากสมเด็จพระราชินีนาถวิกตอเรียหรือสมเด็จพระราชินีแห่งประเทศอังกฤษได้นำเครื่องราชบรรณาการและพระราชสาส์นมาถวาย พร้อมทั้งนำสนธิสัญญาฉบับแก้ไขใหม่มาแลกเปลี่ยนกับรัฐบาลไทย ส่วนหนึ่งของเครื่องราชบรรณาการที่นำมาถวายในครั้งนั้นเป็นรถไฟจำลองซึ่งย่อส่วนจากของจริง ประกอบด้วยรถจักรไอน้ำ และรถพ่วงครบขบวน สามารถแล่นบนรางด้วยแรงไอน้ำทำนองเดียวกับรถใหญ่ที่ใช้อยู่ในเกาะอังกฤษ ปรากฏว่าเป็นที่สนพระราชหฤทัยของพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวและได้ทรงมีพระราชดำริที่จะสถาปนากิจการรถไฟขึ้นในประเทศไทย ต่อมาในปี พ.ศ. 2429 ซึ่งเป็นรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้น รัฐบาลไทยได้อนุมัติสัมปทานแก่บริษัทชาวเดนมาร์ก เพื่อสร้างทางรถไฟสายแรกขึ้นในประเทศไทย ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2433 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตั้งกรมรถไฟ อยู่ในสังกัดกระทรวงโยธาธิการโดยมีพระเจ้าน้องยาเธอ เจ้าฟ้ากรมขุนนริศรานุวัดติวงศ์เป็นเสนาบดี และนาย เค เบธเก (K. Bethge) ชาวเยอรมัน เป็นเจ้ากรมรถไฟหลังจากการจัดตั้งกรมรถไฟขึ้น พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้โปรดเกล้าฯ ให้แยกกรมรถไฟออกเป็น 2 กรม คือ กรมรถไฟหลวงสายเหนือ และกรมรถไฟหลวงสายใต้ ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นการสะดวกในการก่อสร้าง ต่อมาในภายหลังได้มีการก่อสร้างทางรถไฟเพิ่มเติมในสายต่าง ๆ (โครงการสารนุกรมไทยสำหรับเยาวชน โดยพระราชประสงค์ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว, ประวัติการรถไฟในประเทศไทย)

ปัจจุบันการดำเนินกิจการทางรถไฟในประเทศไทยจึงอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464 และพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 โดยหากแยกการพิจารณาจะพบว่าพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464 เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการเป็นบรรทัดฐานและวางหลักการปกครองรถไฟ ที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับการควบคุมสิทธิหน้าที่ ความรับผิดของผู้ขนส่งทางรถไฟ ใช้บังคับสำหรับกรณีการขนของ, ขนคนโดยสารหรือ

5.ความรับผิดของกรมรถไฟตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวงพ.ศ. 2464

หลักการบังคับใช้กฎเกณฑ์ความรับผิดของกรมรถไฟตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ได้วางหลักไว้ในส่วนที่ 4 ว่าด้วยการบรรทุกส่ง มาตรา 50 แห่งพระราชบัญญัตินี้ คือ ข้อที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชอบ ในการที่ผู้โดยสารต้องบาดเจ็บเสียหายก็ดี หรือว่าครุภาระห่อวัตถุหรือสินค้า ซึ่งรับบรรทุกนั้นแตกหักสูญหายก็ดี หรือว่าการบรรทุกส่งนั้น ช้าไปก็ดี ท่านให้บังคับตามพระราชกำหนดกฎหมายส่วนแพ่ง ว่าด้วยการบรรทุกส่ง เว้นไว้แต่จะต้องด้วยบทมาตราดังกล่าวต่อไปในพระราชบัญญัตินี้ จึงให้ใช้บทมาตรานั้น ๆ บังคับ เห็นได้ว่า (มาตรา 50 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่ง

ประเทศไทย พ.ศ. 2464.) กรณีที่มีประเด็นเรื่องความรับผิดเกิดขึ้น หลักการเลือกกฎหมายในการพิจารณาเป็นเรื่องสำคัญกล่าวคือ การหยิบยกกฎหมายฉบับใดเพื่อใช้พิจารณาจึงถูกต้อง ซึ่งเมื่อพิจารณาตามความในมาตรา 50 แห่งพระราชบัญญัตินี้จะพบว่า พระราชกำหนดกฎหมายส่วนแพ่งว่าด้วยการบรรทุกส่งหรือปัจจุบันคือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขน ซึ่งในมาตรา 609 ได้วางหลักในเรื่องนี้คือ การรับขนของหรือคนโดยสาร ในหน้าที่กรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้นๆเมื่อพิจารณาบทบัญญัติทั้งสองมาตราของกฎหมายทั้งสองฉบับ จึงอาจสรุปได้ว่า มาตรา 50 แห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ.2464 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การเป็นกฎหมายเฉพาะที่จะนำบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในเรื่องความรับผิดในการขนส่งทางรถไฟมาพิจารณาก่อน หากบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องนั้นไม่ต้องตามความในพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464 จึงจะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขนมาใช้บังคับ

6.สิทธิในการฟ้องร้องและการระงับซึ่งสิทธิ

สิทธิในการฟ้องร้องและการระงับซึ่งสิทธิในการฟ้องร้องของผู้ส่งหรือบุคคลซึ่งมีสิทธิฟ้องร้องตามพระราชบัญญัตินี้ได้วางหลักไว้ในมาตรา 60 และมาตรา 61 ดังนี้

มาตรา 60 เมื่อผู้ที่จะรับของนั้นได้รับของที่บรรทุกนั้นไว้โดยไม่มีข้อโต้แย้งเป็นลายลักษณ์อักษรในขณะที่รับของนั้นแล้ว ท่านว่าจะเรียกร้องขอค่าเสียหายที่ของสูญหรือเสียหายไปหรือที่บรรทุกส่งเนิ่นช้าไปนั้นมิได้เลย (มาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2464)

มาตรา 61 ข้อความที่เขียนไว้ในใบรับของ ใบส่งของ หรือใบสำคัญอย่างอื่นที่กรมรถไฟแผ่นดินทำให้แก่ผู้ส่งของเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของกรมรถไฟแผ่นดินนั้น ท่านว่าเป็นโมฆะใช้ไม่ได้ตามกฎหมาย เว้นไว้แต่ผู้ส่งของนั้นจะได้ตกลงยินยอมตามข้อความที่ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบนั้นโดยแจ้งชัด (มาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2464.)

สรุปผล

สรุปและวิเคราะห์หลักเกณฑ์การควบคุมมาตรฐานผู้ขนส่งสินค้าทางรางตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวงพุทธศักราช 2464

1.ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย

หากพิจารณาพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464 พบว่าขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้มีการบังคับใช้กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า, คนโดยสาร, สัมภาระและสัตว์ภายใต้กฎหมายฉบับเดียวกัน รวมถึงการที่ไม่มีคำจำกัดความเกี่ยวกับการบังคับใช้กรณีข้อพิพาทที่เกิดขึ้นไม่ว่าข้อพิพาทนั้นจะมีลักษณะนิติสัมพันธ์เป็นการภายในประเทศหรือระหว่างประเทศเป็นสำคัญ ตัวอย่างเช่น กรณีที่มีบุคคลใดบุคคลหนึ่งนำสัญญาการขนส่งสินค้าทางรางซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าโดยเส้นทางจากประเทศไทยไปยังมาเลเซีย เมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นได้นำข้อพิพาทนั้นขึ้นสู่ศาลไทยกรณีเช่นนี้ศาลไทยมีอำนาจที่จะพิจารณาโดยเลือกใช้กฎหมายภายในประเทศตัดสินข้อพิพาทที่เกิดขึ้นซึ่งอาจเกิดความไม่เป็นธรรมแก่บุคคลผู้นำข้อพิพาทขึ้นสู่ศาล หรือผู้ซึ่งมีสิทธิฟ้องร้อง ผู้ขนส่ง หรือบุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียขึ้นได้ และเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง ที่มีการบัญญัติขึ้นมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2464 ซึ่งถือว่ามีการประกาศใช้มาอย่างยาวนาน ความเปลี่ยนแปลงทางด้านภาษา สังคม ค่าเงิน และการพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็วของโลกปัจจุบัน ทำให้การปรับใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้เกิดปัญหากล่าวคือไม่สามารถปรับใช้

ตัวบทกฎหมายกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ณ ปัจจุบันได้อย่างสมเหตุสมผลและเป็นธรรม ตัวอย่างเช่น เรื่องจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน ค่าราคาสัตว์ในการสูญหาย หรือค่าชดเชยอื่น ๆ เป็นต้น ดังนี้เห็นควรว่าพระราชบัญญัติจัดวางรถไฟแลทางหลวง พ.ศ. 2464 ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมกับโลกยุคปัจจุบัน

2.กฎเกณฑ์พื้นฐานความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ

เห็นได้ว่าในเรื่องของความรับผิดของกรมรถไฟหรือในฐานะของผู้ขนส่งสินค้าตามพระราชบัญญัตินี้มีการกำหนดกฎเกณฑ์เรื่องความรับผิดของกรมรถไฟไว้โดยเฉพาะ กล่าวคือ กรณีที่การขนส่งสินค้านั้นได้มีการลงบัญชีประกันและออกใบรับสินค้าโดยพนักงานของกรมรถไฟให้แก่ผู้ส่งสินค้าและเหตุแห่งการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นไม่เข้าข้อยกเว้นความรับผิด 4 ประการตามที่ได้กำหนดไว้ ได้แก่ เหตุพลาติศัย, เกิดแต่สภาพแห่งวัตถุนั้นเอง, เกิดจากการชำรุดที่มัดห่อวัตถุนั้นๆ หรือกรณีการเกิดอันตรายหรือสูญหายของสัตว์ที่ได้บรรทุกขนส่งซึ่งไม่ใช่สาเหตุที่เกิดจากความผิดของพนักงานรถไฟของกรมรถไฟแผ่นดินเช่นนี้ กรมรถไฟจึงจะมีความรับผิดและต้องชดใช้ค่าเสียหายรวมถึงค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียในสินค้า ซึ่งเมื่อพิจารณากฎเกณฑ์ตามพระราชบัญญัตินี้แล้วเห็นว่า กฎเกณฑ์เรื่องความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดมีเพียงเท่าที่กล่าวมาข้างต้นซึ่งถือว่ายังไม่เพียงพอกับการขนส่งสินค้าทางรางกับเหตุการณ์ปัจจุบันเนื่องจากการขยายตัวทางการขนส่งสินค้าที่ต้องเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ มีมากขึ้น ลักษณะของสินค้าที่มีความพิเศษมากกว่าสมัยก่อน ตัวอย่างกรณีสินค้าอันตราย ดังนี้จึงทำให้กฎเกณฑ์ความรับผิดและข้อยกเว้นไม่ครอบคลุมกับสินค้าในปัจจุบันและอาจส่งผลให้การนำพระราชบัญญัติฉบับนี้มาบังคับใช้รวมถึงการตีความในข้อพิพาทยากขึ้นและไม่เกิดความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย

3.การจำกัดความรับผิดและการคิดคำนวณค่าสินไหมทดแทน

ในเรื่องการจำกัดความรับผิดและค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้เห็นว่ากรณีที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ผู้ส่งของหรือสินค้านั้นได้ระบุแจ้งราคาไว้กับกรมรถไฟก่อนการขนส่ง เมื่อมีการพิสูจน์ได้ว่าราคา จำนวน ที่ถูกแจ้งระบุไว้เป็นราคา จำนวนที่แท้จริง การชดใช้ค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนโดยกรมรถไฟจะเป็นไปตามราคานั้นโดยจะไม่เกินกว่าราคาจำนวนที่มีการระบุแจ้งไว้ ดังนี้หากไม่ใช่กรณีที่มีการระบุแจ้งราคา จำนวนไว้ กฎเกณฑ์การคำนวณค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนจะถูกจำกัดตามที่กำหนด ตัวอย่างเช่น ค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียหายในมูลค่าของของหรือสินค้าที่จัดส่ง กรมรถไฟแผ่นดินจะชดใช้ค่าสูญหายเสียหายไม่เกินกว่าห่อละ 100 บาท, ราคาสัตว์ในการสูญหายค่าช้างเชือกหนึ่งไม่เกินกว่า 500 บาท, ค่าม้าตัวหนึ่งไม่เกินกว่า 100 บาท, ค่าลาล่อ หรือปศุสัตว์ชนิดที่มีเขาตัวหนึ่งไม่เกินกว่า 50 บาท เป็นต้น ซึ่งเมื่อพิจารณากฎเกณฑ์ตามพระราชบัญญัตินี้แล้วเห็นว่าการกำหนดราคาค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนไม่สอดคล้องและไม่เหมาะสมกับอัตราค่าเงินในปัจจุบันที่เพิ่มขึ้น และยิ่งในปัจจุบันการขนส่งทางรางเริ่มขยายตัว การเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศมีมากขึ้น การที่พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวงพุทธศักราช 2464 มีการบังคับใช้กฎเกณฑ์ที่กล่าวมาข้างต้นเช่นนี้อาจเกิดความไม่เป็นธรรมแก่บุคคลซึ่งนำคดีข้อพิพาทขึ้นฟ้องร้องต่อศาลไทยและอาจทำให้ประเทศขาดความน่าเชื่อถือในระบบกฎหมาย

4.วิเคราะห์และเปรียบเทียบความแตกต่างของหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางรถไฟ

4.1 ขอบเขตการบังคับใช้กฎหมาย

หลังจากการศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์กฎหมายแต่ละฉบับพบว่า พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวงพุทธศักราช 2464, กฎหมายการรถไฟแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และพระราชบัญญัติรถไฟตามกฎเกณฑ์แห่งสาธารณรัฐสิงคโปร์บทที่ 263 มีขอบเขตการใช้บังคับกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางรถไฟครอบคลุมทั้งการขนส่งคนโดยสาร สัมภาระ และสินค้า ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญา C.O.T.I.F 1999 ในส่วนของ ภาคผนวก B กฎเกณฑ์การรับขนสินค้าทางรถไฟและพิธีการแก้ไข CIM ซึ่งจะบังคับใช้กฎเกณฑ์เฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเท่านั้นเนื่องจากในส่วนของ คนโดยสารและสัมภาระ จะอยู่ในกฎเกณฑ์ข้อบังคับอื่น รวมถึงในเรื่องของการกำหนดเส้นทางในการขนส่งสินค้าทางรถไฟพบว่า พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวงพุทธศักราช 2464, กฎหมายการรถไฟแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน และพระราชบัญญัติรถไฟตามกฎเกณฑ์แห่งสาธารณรัฐสิงคโปร์บทที่ 263 ถูกนำมาใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟภายในประเทศและการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างประเทศ โดยไม่ได้มีการแบ่งแยกหรือกำหนดความแตกต่างระหว่างการขนส่งสินค้าตามเส้นทางรถไฟภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศไว้โดยเฉพาะ ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญา C.O.T.I.F 1999 ในส่วนของ ภาคผนวก B กฎเกณฑ์การรับขนสินค้าทางรถไฟและพิธีการแก้ไข CIM ที่กำหนดเส้นทางในการบังคับใช้กฎเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าไว้โดยเฉพาะเส้นทางที่เป็นการขนส่งทางรางรถไฟระหว่างประเทศเท่านั้น ทั้งยังกำหนดให้ในการขนส่งสินค้าตามอนุสัญญาจะต้องเป็นนิติสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นภายใต้การเข้าเป็นรัฐภาคีของคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

กฎเกณฑ์ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟจากการศึกษาเรื่องความรับผิดและข้อยกเว้นของผู้ขนส่งสินค้าทางรถไฟจากกฎหมายทั้งสี่ฉบับ พบว่า อนุสัญญา C.O.T.I.F 1999 ในส่วนของ ภาคผนวก B กฎเกณฑ์การรับขนสินค้าทางรถไฟและพิธีการแก้ไข CIM มีเงื่อนไขที่จะทำให้เกิดความรับผิดแก่ผู้ให้บริการขนส่ง คือ ความรับผิดจะต้องเกิดในช่วงระยะเวลาที่มีการขนส่งสินค้าหรือเกิดขึ้นจากการส่งสินค้าเกินระยะเวลาที่กำหนดหรือส่งมอบชักช้าโดยต้องไม่เข้าข้อยกเว้นความรับผิดซึ่งมี15 ประการตามตารางเปรียบเทียบ ซึ่งแตกต่างจากพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวงพุทธศักราช 2464 ที่กำหนดเงื่อนไขสำหรับการเกิดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ กล่าวคือ ต้องมีการลงบัญชีประกันและมีการออกใบรับให้ไปเป็นสำคัญก่อนการขนส่งและต้องไม่เข้าข้อยกเว้นความรับผิด 4 ประการ อันได้แก่ เหตุพลาติศัย, เหตุจากสภาพแห่งวัตถุ, เหตุจากการชำรุดที่มัดห่อวัตถุและการบรรทุกส่งสัตว์โดยไม่ใช่ความรับผิดของพนักงานหรือกรมรถไฟแผ่นดิน

ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายการรถไฟแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ได้วางหลักความรับผิดของผู้ให้บริการขนส่งที่จะเกิดขึ้นต่อเมื่อเป็นความรับผิดกรณีการส่งมอบสินค้าเกินระยะเวลาที่กำหนด, กรณีความสูญหายหรือเสียหายของสินค้า, ความรับผิดตามใบตราส่ง และกรณีการบรรจุสินค้าและการขนส่งสัตว์มีชีวิต โดยจะต้องไม่เข้าข้อยกเว้นความรับผิด 3 ประการ กล่าวคือ กรณีเหตุสุดวิสัย, กรณีคุณสมบัติตามธรรมชาติของสินค้า หรือการบรรจุพัสดุหรือสัมภาระหรือความสึกหรออีกขาดตามธรรมชาติ และกรณีเป็นความผิดที่เกิดจากผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้า รวมถึงเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับการกำหนดความรับผิดและข้อยกเว้นของผู้ขนส่งสินค้าทางรถไฟตามกฎหมายการรับขนสินค้าทางรถไฟของประเทศสิงคโปร์ ซึ่ง

กำหนดความรับผิดของผู้ให้บริการขนส่งโดยมุ่งเน้นเกี่ยวกับการกระทำของตัวแทนหรือพนักงานของกระทรวงรถไฟเช่นความประมาทหรือการกระทำโดยมิชอบและการทำใบประกันราคาสินค้าเป็นส่วนใหญ่ เช่นเดียวกับข้อยกเว้นความรับผิด 4 ประการที่เน้นการกระทำโดยไม่จงใจหรือไม่ได้เกิดจากความประมาท การประพฤติมิชอบของพนักงานหรือบุคคลภายใต้การบริหารงานของกระทรวงรถไฟ และคำอธิบายที่เป็นเท็จหรือไม่ตรงกับความเป็นจริงในการลงบันทึกสาระสำคัญในบัญชีสินค้าหรือใบประกันราคาสินค้า

ข้อเสนอแนะ

การกำหนดแนวทางความตกลงระดับภูมิภาคที่กำหนดกฎเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างประเทศ เห็นว่าควรนำหลักกฎเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ภายใต้อนุสัญญา C.O.T.I.F 1999 ในส่วนของ ภาคผนวก B กฎเกณฑ์การรับขนสินค้าทางรถไฟและพิธีการแก้ไข CIM ตามอนุสัญญา C.O.T.I.F 1980 แก้ไขโดยพิธีสาร Vilnius 1999 มาเป็นต้นแบบสำหรับกำหนดแนวทางความตกลงให้มีความเหมาะสมกับข้อพิพาทที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางรถไฟ ตัวอย่างเช่น

1.ในเรื่องของการกำหนดขอบเขตการบังคับใช้ที่ชัดเจนสำหรับกรณีข้อพิพาทเกี่ยว กับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางรถไฟเฉพาะการขนส่งสินค้าเท่านั้นให้อยู่ภายใต้ความตกลงฉบับเดียวกัน ซึ่งแยกออกจากความรับผิดของผู้ขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางรถไฟ

2.ในเรื่องของการกำหนดกฎเกณฑ์พื้นฐานความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างประเทศ ควรกำหนดความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าให้ชัดเจนและครอบคลุมกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดช่วงระยะเวลาการขนส่งสินค้าที่มีระยะไกล ซึ่งอาจนำข้อยกเว้นความรับผิด

3.ในเรื่องของการกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดและวิธี การคำนวณค่าสินไหมทดแทนให้เป็นที่ยอมรับและสอดคล้องกับสถานการณ์และโลกปัจจุบัน ควรมีการตกลงเรื่องหลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดที่มีบทสรุปตรงกันและเหมาะสมกับทุกประเทศที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกำหนดหลักการในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนโดยกำหนดค่าเงินมาตรฐานเดียวกัน เช่น อาจเลือกใช้ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐสำหรับคิดคำนวณค่าสินไหมทดแทนในข้อพิพาทที่เกิดขึ้น โดยระบุหลักเกณฑ์ ขั้นตอนการคิดคำนวณ ไว้ในความตกลงที่จะจัดทำขึ้นอย่างชัดเจน

เอกสารอ้างอิง

โครงการสารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน โดยพระราชประสงค์ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว. (2559). **ประวัติการรถไฟในประเทศไทย**. สืบค้นจากhttp://kanchanapisek.or.th/kp6/sub/book/book.php?book=4&chap=7&page=t4-7-infodetail03.html.

นันทวัฒน์ บรมานันท์. **หลักกฎหมายปกครองเกี่ยวกับบริการสาธารณะ.** พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2552.

สรียา กาฬสินธุ์. **รายงานฉบับสมบูรณ์: การศึกษาทบทวนสถานการณ์การเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้บริโภคของประเทศไทย.** กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค, 2556