



เอกสารวิชาการส่วนบุคคล
(Individual Study)

หลักนิติธรรมกับการดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จัดทำโดย นายทิพย์ ดาลาล
รหัส ๖๕๑๐๑๔

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการอบรม
หลักสูตรหลักนิติธรรมเพื่อประชาธิปไตย รุ่นที่ ๑๐
วิทยาลัยศาลรัฐธรรมนูญ
สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ

ลิขสิทธิ์ของสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ

หลักนิติธรรมกับการดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

นายทิพย์ ดาลาล^{*}

บทนำ

ในปัจจุบันการเติบโตขึ้นของเทคโนโลยีเป็นไปอย่างก้าวกระโดด เมื่อเทคโนโลยีพัฒนา การสื่อสารก็ย่อมพัฒนาตามไปด้วย ผู้คนสามารถติดต่อสื่อสารกันได้อย่างรวดเร็วโดยไม่ต้องจำกัดอยู่แค่ ภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังสามารถขยายออกไปทั่วโลก ข้อมูลและวัฒนธรรมถูกแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน สังคมถูกเปิดกว้าง ส่งผลต่อเนื่องไปยังเรื่องของเศรษฐกิจ มีการสนับสนุนการเปิดเสรีทางการค้า เพื่อส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศอันนำมาซึ่งรายได้จำนวนมหาศาลเข้าสู่ประเทศ

การค้าระหว่างประเทศที่กำลังเติบโตขึ้นนี้ ทำให้เกิดธุรกิจประเภทหนึ่งขึ้นตามมา เรียกว่า ธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics) เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เพื่อเคลื่อนย้าย จัดเก็บ และกระจายสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง โดยธุรกิจประเภทนี้เริ่มเป็นที่นิยมและเป็นที่รู้จักกันอย่างแพร่หลาย เมื่อมีการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศ โดยปัจจุบันผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะกับ บริษัทผู้นำเข้าสินค้ารายใหญ่เหมือนเช่นในอดีตเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงบุคคลทั่วไปที่เป็นลูกค้า รายย่อยด้วย ตัวอย่างเช่น การสั่งซื้อสินค้าบนแพลตฟอร์ม Shopee Amazon หรือแพลตฟอร์มอื่นๆ ซึ่งบุคคลที่อยู่ซีกโลกหนึ่งสามารถเข้าถึงและสั่งซื้อสินค้าที่อยู่ซีกโลกหนึ่งได้ภายในเวลาไม่กี่นาที หลังจากนั้น ผู้ขายจะทำการจัดส่งสินค้าข้ามประเทศมายังที่อยู่ของผู้ซื้อ จึงเห็นได้ว่ากระบวนการขนส่งสินค้าเป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำสินค้าออกไปสู่มือผู้บริโภค การขนส่งสินค้าจึงเป็นเรื่องที่ไม่สามารถละเลยได้แม้แต่น้อย หากสินค้าเสียหายหรือส่งมอบล่าช้าย่อมส่งผลกระทบต่อบริษัท ทั้งการขนส่งและจัดเก็บวัตถุดิบอย่างมีประสิทธิภาพจะทำให้ต้นทุนในการผลิตลดลงหรือสามารถเพิ่มกำลังผลิตให้สูงขึ้นในเวลาเท่าเดิมได้ ซึ่งย่อมส่งผลต่อผลกำไรของบริษัทโดยตรง ผู้ดำเนินธุรกิจ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงต้องมีความพร้อมและความเข้าใจที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ของประเทศต้นทางและประเทศปลายทางของสินค้าขึ้นนั้นในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร การขนส่ง และความปลอดภัย ซึ่งกฎหมายเหล่านี้จะส่งผลอย่างเป็นธรรมทั้งต่อตัวผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ส่งออกสินค้า ผู้รับสินค้า รวมทั้งเป็นประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมได้ก็ต่อเมื่อกฎหมายดังกล่าว ได้ถูกบัญญัติขึ้นและถูกใช้บังคับภายใต้หลักนิติธรรม ผู้เขียนรายงานส่วนบุคคลชิ้นนี้จึงเห็นสมควร ที่จะศึกษาและทำความเข้าใจถึงหลักการของหลักนิติธรรมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้ทราบถึงวัตถุประสงค์อันแท้จริงของกฎหมายแต่ละฉบับที่เข้ามา มีบทบาทในการกำหนดกฎเกณฑ์การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และเพื่อวิเคราะห์ข้อกฎหมายบางข้อ ที่ผู้เขียนเห็นว่ายังเป็นปัญหาและไม่สอดคล้องกับหลักนิติธรรม อันจะนำไปสู่ข้อเสนอแนะเพื่อให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการออกกฎหมายหรือแก้ไขกฎหมายได้หยิบยกประเด็นปัญหาเหล่านี้ขึ้นพิจารณา ปรับปรุงหรือแก้ไขกฎหมายต่อไปให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับหลักนิติธรรมมากยิ่งขึ้น

^{*}ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บมจ. ทริฟเพิล ไอ โลจิสติกส์

ธุรกิจโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ (logistics) หรือบ้างก็เรียกว่า ลอจิสติกส์ เป็นคำมาจากภาษาฝรั่งเศสคำว่า logistique มีรากศัพท์มาจากคำว่า โลเจอร์ (loger) หมายถึง การเก็บ ซึ่งปรากฏในหนังสือของ Baron Henri แม่ทัพของกองทัพฝรั่งเศส ในยุคสมัยของนโปเลียน ช่วงปลายศตวรรษที่ ๑๙ โดยหมายถึงกระบวนการเก็บเสบียง อาวุธ และกำลังพลสำหรับสงคราม นอกเหนือไปจากนี้ ยังมีบางความเห็นกล่าวว่า มีความเป็นไปได้ที่คำว่า โลจิสติกส์ จะมีที่มาจากภาษากรีกอย่างคำว่า “λόγος” (LOGOSH) แปลว่า เหตุผล และคำว่า “λογιστικός” (LOYISTIKOSH) แปลว่า นักบัญชีหรือผู้รับผิดชอบ ในการนับ โดยจุดกำเนิดของ “บริการด้านโลจิสติกส์” มาจากกองทัพอังกฤษก่อนสงครามโลกครั้งที่ ๑ ที่มีการจัดระบบการส่งกำลังบำรุงทางทหาร มีการสร้างสาธารณูปการ เช่น ถนน รถไฟ ท่าเรือ สนามบิน สถานที่จัดเก็บสินค้า รวมทั้งยานพาหนะที่ใช้ในการลำเลียงอาวุธยุทโธปกรณ์ ก่อนจะมีวิวัฒนาการเรื่อยมาจนถึงปลายศตวรรษที่ ๑๙ สหรัฐอเมริกาได้เริ่มมีการกระจายสินค้าด้านพืชผลทางการเกษตร มีการแลกเปลี่ยนสินค้าโภคภัณฑ์กันอย่างแพร่หลายทั่วทวีปอเมริกา ต่อมาประมาณปี ค.ศ. ๑๘๗๐ ก็มีการจัดรูปแบบการกระจายสินค้าด้านอุตสาหกรรมมากขึ้นเป็นลำดับ จนเกิดศาสตร์ทางด้านการจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management Science) อย่างเป็นทางการขึ้นที่สหรัฐอเมริกา เมื่อปี ค.ศ. ๑๙๖๔ และภาคเอกชนก็ได้นำเอาแนวคิดการจัดการโลจิสติกส์มาประยุกต์ใช้ในการดำเนินธุรกิจจนถึงปัจจุบัน^๒

หากพิจารณาความหมายตามศัพท์บัญญัติของสำนักงานราชบัณฑิตยสภา หมวดศัพท์เศรษฐศาสตร์ (พิมพ์ครั้งที่ ๓ พ.ศ. ๒๕๕๘) บัญญัติศัพท์ “โลจิสติกส์” หมายถึง การจัดระบบการดำเนินงาน ทั้งยังมีองค์ประกอบอื่นได้ให้นัยความหมายของคำนี้แตกต่างออกไปบ้างในรายละเอียด เช่น

APICS The Association for Operations Management ให้ความหมายของ Logistics ว่า “In an industrial context, the art and science of obtaining, producing, and distributing material and product in the proper place and in proper quantities” ในบริบทอุตสาหกรรม หมายถึง ศิลปะและวิทยาศาสตร์ในการรับ ผลิต และกระจายวัสดุและผลิตภัณฑ์ไปยังสถานที่ที่เหมาะสมและในปริมาณที่เหมาะสม

Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) ให้ความหมายของ คำว่า Logistics management ดังนี้ “Logistics management is that part of supply chain management that plans, implements, and controls the efficient, effective forward and reverses flow and storage of goods, services and related information between the point of origin and the point of consumption in order to meet customers' requirements” การจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการจัดการโซ่อุปทาน ตั้งแต่การวางแผน ดำเนินการและควบคุมการจัดเก็บ การขนส่งสินค้าทั้งไปและกลับที่มีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล รวมถึงการบริการและข้อมูลที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงจุดบริโภคเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

^๒ บริษัท เจดับเบิลยูดี อินโฟโลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๕). จุดกำเนิดและความเป็นมาของ โลจิสติกส์ ที่คุณไม่เคยรู้! สืบค้นเมื่อ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕. จาก. https://jwd-group.com/th/knowledge_bases/aboutlogistics/#

กองโลจิสติกส์ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ให้นิยามของ โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการวางแผน ดำเนินการ และควบคุมการเคลื่อนไหลทั้งไปและกลับและการจัดเก็บวัสดุ สินค้าสำเร็จรูปตลอดจนสารสนเทศที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลจากจุดผลิตไปจนถึงจุดที่มีการใช้งานเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้วยความถูกต้องและเหมาะสมตามจังหวะเวลา คุณภาพ ปริมาณ ต้นทุน และสถานที่ที่กำหนด^๓

จึงอาจกล่าวได้ว่า โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการบริหารจัดการการส่งสินค้า ข้อมูล หรือทรัพยากรอื่นใดจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งตามความต้องการของลูกค้า หรือเป็นการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ กระจายสินค้า บริการ หรือข้อมูลจากแหล่งที่ผลิตไปถึงแหล่งที่มีความต้องการ ด้วยกระบวนการแบบบูรณาการที่จะต้องคำนึงถึงต้นทุนและเวลา รวมทั้งความปลอดภัย เพื่อให้กระบวนการขนส่งสำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด สร้างความพอใจและความเชื่อถือแก่ลูกค้า และส่งเสริมให้เกิดมูลค่าเพิ่มแก่สินค้าและบริการนั้น การบริหารด้านโลจิสติกส์ตั้งแต่เริ่มต้นยังสำเร็จจึงเกี่ยวข้องกับการผสมผสานความรู้ในหลายด้าน ทั้งการวางแผน การคาดการณ์ การจัดซื้อจัดหา การขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ เป็นต้น โลจิสติกส์จึงเป็นกระบวนการหนึ่งในห่วงโซ่อุปทาน (Supply chain) ที่เพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์ของเวลาและสถานที่^๔

สำหรับภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม โลจิสติกส์ถือว่ามีความสำคัญอย่างมากในการช่วยลดต้นทุนเพื่อสร้างกำไรทางธุรกิจ รวมถึงนำมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการแข่งขันทางธุรกิจ ทั้งในด้าน การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการลูกค้า สร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าทั้งภายในและภายนอกองค์กร ตลอดจนเป็นพื้นฐานของการเจริญเติบโตของธุรกิจ

จากความหมายดังกล่าว จึงอาจแยกองค์ประกอบของธุรกิจโลจิสติกส์ ได้ดังนี้^๕

๑. ด้านการคลังสินค้า : จัดเก็บและรักษาวัตถุดิบหรือสินค้า
๒. ด้านบรรจุสินค้าและบรรจุภัณฑ์ : คำนึงถึงความปลอดภัยของสินค้า และความสะดวกในการจัดเก็บและขนส่ง
๓. ด้านการสต็อกสินค้าหรือการจัดการสินค้าคงคลัง : คาดการณ์ความต้องการของลูกค้า และสถานที่ที่เหมาะสมในการจัดเก็บสินค้า
๔. ด้านการขนส่งสินค้า : คำนึงประเภทของการขนส่งและวันหมดอายุของสินค้า
๕. ด้านการจัดการข้อมูล : เพื่อวางแผนการจัดการโลจิสติกส์ที่แม่นยำและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

^๓ กองโลจิสติกส์ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม. (๒๕๖๕). “โลจิสติกส์” นิยามและความหมาย, สืบค้นเมื่อ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕. จาก. <https://dol.dip.go.th/th/category/2019-02-08-08-57-30/2019-07-21-16-50-25>

^๔ ปุญญณ เทพประสิทธิ์, ธีรวรรณ สกฤตวงศ์ศิริโชค, ณัฐพันธ์ เผ่าพันธุ์, ‘การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันการจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมภาคการผลิต’ (๒๕๖๔) ๑ วารสาร มจร สังคมศาสตร์ปริทรรศน์, ๔๑ – ๔๖ <file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/jomcsoc,+%7B\$userGroup%7D,+004-%E0%B8%9B%E0%B8%B8%E0%B8%8D%E0%B8%8D%E0%B8%A0%E0%B8%93++%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%9E%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%B8%97%E0%B8%98%E0%B8%B4%E0%B9%8C+40-51.pdf> สืบค้นเมื่อ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕.

^๕ CPLINTER. (๒๕๖๕). โลจิสติกส์คืออะไร?, สืบค้นเมื่อ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕. จาก. <https://www.cplinter.com/%E0%B9%82%E0%B8%A5%E0%B8%88%E0%B8%B4%E0%B8%AA%E0%B8%95%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%AA%E0%B9%8C%E0%B8%84%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%AD%E0%B8%B0%E0%B9%84%E0%B8%A3/>

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าธุรกิจด้านโลจิสติกส์ประกอบด้วยกิจกรรมหลากหลายด้านผสมผสานเข้าด้วยกัน โดยในรายงานส่วนบุคคลชิ้นนี้ ผู้เขียนจะขอมุ่งศึกษาไปที่กิจกรรมด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เป็นขั้นตอนของการเคลื่อนย้ายสินค้าจากประเทศผู้ผลิตไปยังลูกค้า ณ ประเทศปลายทาง ที่มีความสำคัญอย่างมาก เนื่องจาก การขนส่งถือเป็นปัจจัยสำคัญของการค้า การเลือกรูปแบบการขนส่งที่ผิดพลาด ไม่เหมาะสม ย่อมส่งผลกระทบต่อต้นทุนของสินค้า และส่งผลถึงผลประโยชน์ประกอบธุรกิจ การมีระบบขนส่งที่ดี เหมาะสมกับผลิตภัณฑ์ จึงเป็นสิ่งสำคัญอย่างมากต่อการส่งเสริมศักยภาพในการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ อันจะเป็นการเพิ่มรายได้ให้ประเทศ เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจ และเป็นการเปิดกว้างทางการค้าให้กับประเทศไทย

รูปแบบของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ^๖

ในการขนส่งสินค้าแต่ละครั้ง ผู้ส่งออกหรือผู้ค้าต้องพิจารณาอย่างถี่ถ้วนว่าจะใช้รูปแบบการขนส่งรูปแบบใด โดยคำนึงจากสิ่งต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อส่งออก ไม่ว่าจะเป็นระยะทาง ประเภทของสินค้าที่ต้องการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่ง ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ความปลอดภัยของสินค้า ความมั่นใจในตัวผู้ขนส่ง ผู้ส่งออกจะชั่งน้ำหนักและเปรียบเทียบ ข้อดี ข้อเสีย และข้อจำกัดของการขนส่งแต่ละรูปแบบ แล้วเลือกรูปแบบการขนส่งที่ทำให้ได้ประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าสูงสุด โดยรูปแบบของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มี ๔ รูปแบบ ดังนี้

๑. การขนส่งทางบก (Road or Motor Transportation) จำแนกได้อีกเป็น ๒ รูปแบบ ได้แก่

๑.๑ การขนส่งทางรถไฟ (Railroads) เป็นเส้นทางการลำเลียงที่สำคัญที่สุดของประเทศ เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าหนักๆ ปริมาณมาก ในระยะทางไกล มีความรวดเร็ว อัตราค่าบริการไม่แพง และขนส่งสินค้าได้คราวละหลายชนิด มีตารางกำหนดเวลาออกและเวลาถึงจุดหมายปลายทางแน่นอน แต่ความยืดหยุ่นมีน้อย เพราะมีเส้นทางตายตัว การขนส่งวิธีนี้จะมีความปลอดภัยค่อนข้างสูง ส่วนใหญ่สินค้าที่ส่งผ่านรถไฟ คือ น้ำมัน และปูนซีเมนต์

๑.๒ การขนส่งทางรถยนต์ (Motor Transportation) เป็นที่นิยมในปัจจุบัน เหมาะสำหรับของสินค้าขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ มักเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป มีความสะดวก รวดเร็ว ขนส่งสินค้าได้ตลอดตามความต้องการของลูกค้า เหมาะกับการขนส่งระยะสั้นและระยะกลาง อย่างประเทศบริเวณใกล้เคียง เช่น พม่า ลาว กัมพูชา มาเลเซีย โดยสามารถส่งสินค้าไปถึงมือผู้รับได้โดยตรง แต่ค่าขนส่งสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งทางรถไฟ มีความปลอดภัยต่ำ เกิดอุบัติเหตุได้บ่อย กำหนดเวลาแน่นอนไม่ได้ ขึ้นอยู่กับสภาพการจราจรและดินฟ้าอากาศ

^๖ GIZTIX. (๒๕๖๕). การขนส่งระหว่างประเทศ International Logistics Services, สืบค้นเมื่อ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๕. จาก <https://blog.giztix.com/%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%82%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%AB%E0%B8%A7%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%A8-international-logistics-services/>

๒. การขนส่งทางน้ำ (Water Transportation) คือ การขนส่งโดยเรือ ผ่านทางแม่น้ำ เหมาะกับสินค้าที่มีขนาดใหญ่ ขนส่งได้ปริมาณมาก ระยะทางไกล ไม่เร่งด่วน เป็นสินค้าที่ยากแก่การเสียหาย เช่น ทราย แร่ ข้าวเปลือก เครื่องจักร ยางพารา เป็นการขนส่งที่มีอัตราค่าขนส่งถูก แต่ไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนในการขนส่งได้ เพราะขึ้นอยู่กับภูมิอากาศและภูมิประเทศ จัดเป็นช่องทางการขนส่งข้ามแดนที่ประหยัดต้นทุนที่สุด ปัจจุบันการขนส่งทางเรือนิยมใช้ขนส่งระบบคอนเทนเนอร์^๗

๓. การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) คือ การขนส่งโดยเครื่องบิน เป็นบริการขนส่งข้ามแดนที่มีต้นทุนสูง แต่ตอบสนองความต้องการผู้บริโภคได้ดี เพราะเป็นช่องทางการขนส่งข้ามแดนที่รวดเร็วมากที่สุด เหมาะสมกับการขนส่งที่ต้องการความเร่งด่วนหรือการขนส่งสินค้าประเภทที่เสียหายง่าย ซึ่งสินค้าที่จัดส่งควรมีปริมาณน้อย เช่น อะไหล่เครื่องจักร สินค้าแฟชั่น ผัก ผลไม้ เครื่องประดับ ไม่เหมาะกับสินค้าที่มีขนาดใหญ่ น้ำหนักมาก และสินค้านำราคาไม่สูง

๔. การขนส่งทางท่อ (Pipeline Transportation) เป็นการขนส่งสิ่งของประเภทของเหลว และก๊าซผ่านสายท่อ เช่น น้ำประปา น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ ซึ่งการขนส่งทางท่อจะแตกต่างกับการขนส่งประเภทอื่น คือ อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งไม่ต้องเคลื่อนที่ โดยเส้นทางขนส่งทางท่ออาจจะอยู่บนดิน ใต้ดิน หรือใต้น้ำ ขึ้นอยู่กับสภาพภูมิอากาศ ทำให้กำหนดเวลาการขนส่งได้แน่นอนชัดเจน ประหยัดต้นทุนและเวลาในการขนย้ายสินค้า มีความปลอดภัยสูงจากการสูญหายหรือลักขโมย ใช้กำลังคนน้อย แต่ข้อเสีย คือ ขนส่งได้เฉพาะสินค้าที่เป็นของเหลวหรือก๊าซเท่านั้น ค่าใช้จ่ายในการลงทุนครั้งแรกสูง ไม่เหมาะกับการขนส่งในภูมิภาคที่มีแผ่นดินไหวบ่อย บริเวณที่ท่อผ่านจะต้องมีความชันไม่มาก เพื่อให้ของเหลวที่ไหลผ่านท่อไม่ไหลย้อนกลับ เป็นการขนส่งที่ยาวเดียวไม่มีการขนส่งเที่ยวกลับ

เมื่อเลือกได้แล้วว่าจะใช้รูปแบบการขนส่งรูปแบบใด สิ่งที่ต้องพิจารณาหรือผู้ค้าต้องตัดสินใจต่อไป คือ การพิจารณาว่าจะเลือกทำสัญญาว่าจ้างตัวแทนขนส่งหรือบริษัทขนส่งใด ซึ่งพบว่า ผู้ส่งออกจะพิจารณาจากกระบวนการให้บริการของตัวแทนขนส่งสินค้าตั้งแต่กระบวนการแรกจนถึงกระบวนการสุดท้าย ซึ่งถือเป็นกิจกรรมหลักของบริษัท อย่างไรก็ตาม ขนาดของกิจการ และสายการบังคับบัญชาของบริษัท ซึ่งถือเป็นกิจกรรมสนับสนุน ก็มีผลต่อการตัดสินใจเช่นกัน เนื่องจากการลดความกังวลเกี่ยวกับขั้นตอนของการติดต่อหน่วยงานภายนอกที่อยู่ยากเพื่อสร้างความสะดวกในการขนส่ง โดยสามารถสรุปปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจเลือกตัวแทนขนส่งสินค้าหรือบริษัทขนส่งสินค้าได้ ดังนี้

๑. ความเชื่อถือไว้วางใจ (Reliability) หมายถึง ความสามารถในการให้บริการของตัวแทนผู้ขนส่งเป็นไปตามสัญญาที่ให้ไว้กับผู้ส่งออก การให้บริการมีความถูกต้องเหมาะสมและมีความสม่ำเสมอทุกครั้งของการบริการ ทำให้ผู้ส่งออกเกิดความเชื่อถือไว้วางใจและกลับมาใช้บริการอีก เช่น การขนส่งสินค้าทันตามเวลาที่ตกลงกันไว้ เอกสารประกอบการขนส่งมีความถูกต้องครบถ้วน

^๗ ขนส่งระบบคอนเทนเนอร์ เป็นการขนส่งโดยบรรจุสินค้าที่จะขนส่งลงในตู้หรือกล่องเหล็กขนาดใหญ่ แล้วทำการขนส่งโดยรถบรรทุก รถไฟ เรือ หรือเครื่องบิน ไปยังจุดหมายปลายทางโดยไม่มีการขนถ่ายสินค้าออกจากตู้ระหว่างทำการขนส่งเที่ยวนั้น ซึ่งตู้คอนเทนเนอร์ทนทานต่อสภาพลมฟ้าอากาศ สามารถวางไว้กลางแจ้ง สามารถป้องกันสินค้าชำรุดเสียหายได้เป็นอย่างดี

ไม่ต้องมาเสียเวลาในการแก้ไขเอกสาร ลูกค้าสามารถนำสินค้าออกจากท่าเรือหรือท่าอากาศยาน ปลายทางทันเวลา

๒. การให้ความมั่นใจแก่ผู้รับบริการ (Assurance) หมายถึง การที่ตัวแทนขนส่งสินค้า มีทักษะ มีความรู้ความสามารถในการให้บริการและตอบสนองความต้องการต่อผู้ส่งออกด้วยความ สุภาพและมีมารยาทในการให้บริการที่ดีซึ่งจะทำให้ผู้ส่งออกเกิดความไว้วางใจและเกิดความมั่นใจว่า จะได้รับบริการขนส่งที่ดีที่สุด

๓. ความเป็นรูปธรรมของบริการ (Tangibility) หมายถึง ลักษณะทางกายภาพที่ปรากฏ ให้เห็นถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่สัมผัสและรับรู้ได้ ซึ่งผู้ส่งออกใช้ความเป็นรูปธรรมของบริการ จากตัวแทนขนส่งเป็นเกณฑ์ในการเลือกใช้บริการ เช่น การให้บริการคลังสินค้า การใช้อุปกรณ์ขนส่ง ที่มีความสะดวก ปลอดภัย ในการยกหรือเคลื่อนย้ายสินค้า การให้บริการลานจอดรถที่เพียงพอ

๔. ความเข้าใจและเห็นอกเห็นใจในผู้รับบริการ (Empathy) หมายถึง ความสามารถในการ ดูแลและเอาใจใส่ของตัวแทนขนส่งสินค้าต่อผู้ส่งออกตามความต้องการที่แตกต่างกัน ผู้ส่งออกใช้ เกณฑ์ดังกล่าวโดยพิจารณาจากมารยาทในการให้บริการของพนักงาน และการสร้างความสัมพันธ์กับ ลูกค้า หรือ ผู้ให้บริการ เป็นต้น

๕. การตอบสนองต่อผู้รับบริการ (Responsiveness) หมายถึง ความพร้อมและความเต็มใจ ของตัวแทนขนส่งที่จะให้บริการตั้งแต่ขั้นตอนแรกจนถึงขั้นตอนสุดท้าย ซึ่งสามารถตอบสนอง ความต้องการได้อย่างทันท่วงที ทำให้ผู้ส่งออกรู้สึกได้รับความสะดวกจากการเข้ามาใช้บริการ เช่น การให้บริการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยมีตัวแทนกระจายสินค้าปลายทางครอบคลุม ทั่วพื้นที่

๖. ต้นทุนค่าขนส่ง (Cost) หมายถึง ค่าบริการต่างๆ ที่ตัวแทนขนส่งเรียกเก็บจาก ผู้รับบริการ ซึ่งในปัจจุบันผู้ส่งออกจะพิจารณาราคาค่าบริการในหลากหลายลักษณะ ทั้งในแบบเหมารวม หรือแยกตามรายการใช้บริการ เกณฑ์ทางด้านต้นทุนค่าขนส่งที่ผู้ส่งออกพิจารณาในการเลือกใช้ ตัวแทนขนส่งสินค้า เช่น ค่าระวาง ค่าบริการคลังสินค้า นอกจากนี้เกณฑ์ทางด้านต้นทุนยังรวมถึง การให้สินเชื่อการบริการของตัวแทนขนส่งสินค้าและการต่อรองของผู้ส่งออกทางด้านต้นทุนค่าขนส่ง ก็มีผลต่อการเลือกใช้บริการเช่นกัน

หลักนิติธรรม

หลักนิติธรรม (rule of law) เป็นหลักการพื้นฐานสำคัญที่ถูกกล่าวถึงอย่างกว้างขวาง และมีความ เป็นมาอย่างยาวนานในประเทศที่ปกครองด้วยระบอบประชาธิปไตย ปรากฏขึ้นอย่างชัดเจน เป็นครั้งแรกในศตวรรษที่ ๑๗ ในหนังสือชื่อ “The Common Wealth of Oceana” อันเป็นผลงาน ของ James Harrington หลักนิติธรรม แปลมาจากคำว่า rule of law ซึ่งเหมือนกับคำว่า Rechtsstaat ที่ยากจะหาคำจำกัดความหรือคำนิยามที่ยอมรับกันเป็นที่ยุติได้ สำหรับประเทศไทย ได้ปรากฏเด่นชัดมากขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมเมื่อมีการนำหลักนิติธรรมมาบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ครั้งแรกในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ มาตรา ๓ วรรคสอง ที่บัญญัติว่า “การปฏิบัติหน้าที่ของรัฐสภา คณะรัฐมนตรี ศาล รวมทั้งองค์กรตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงานของรัฐ

ต้องเป็นไปตามหลักนิติธรรม” ทำให้ในเวลาต่อมา หน่วยงานของรัฐทั้งหลายมักนำหลักนิติธรรมมาใช้เป็นแนวทางในการบริหารราชการ และใช้เป็นหลักในการจัดทำบริการสาธารณะต่างๆ อย่างไรก็ตาม แม้หลักนิติธรรมมักจะถูกพูดถึงและถูกนำไปใช้กับหน่วยงานภาครัฐเสียเป็นส่วนใหญ่ แต่ด้วยคุณค่าของหลักการดังกล่าวแล้ว จึงทำให้ในปัจจุบัน หน่วยงานภาคเอกชนก็ได้มีการหยิบยกหลักนิติธรรมไปใช้ในการบริหารงานขององค์กรทั้งภายนอกและภายในด้วย^๕

สาระสำคัญของหลักนิติธรรม

คำว่า “นิติธรรม” มันถูกใช้ควบคู่ไปกับคำว่า “นิติรัฐ” ในช่วงของการยกร่างรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ ช่วงแรกก็ได้ใช้คำว่า “นิติรัฐ” แต่ต่อมาก็ได้เปลี่ยนมาใช้คำว่า “นิติธรรม” หลักการดังกล่าวได้รับการพัฒนาขึ้นในโลกตะวันตกโดยมีเป้าหมายที่จะจำกัดอำนาจของผู้ปกครองให้อยู่ในกรอบของกฎหมาย และใช้อำนาจปกครองอย่างมีคุณธรรม โดยไม่ต้องการให้มนุษย์ปกครองมนุษย์ด้วยกันเอง แต่ต้องการให้กฎหมายเป็นผู้ปกครองมนุษย์ ซึ่งหมายความว่า ผู้ที่มีอำนาจบริหารปกครองบ้านเมืองจะกระทำการใดๆ ก็ตาม การกระทำนั้นจะต้องสอดคล้องกับกฎหมายที่ให้อำนาจ จะกระทำการใดให้ขัดต่อกฎหมายไม่ได้

พจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. ๒๕๕๔ ให้นิยามของคำว่า นิติธรรม หมายถึง “หลักพื้นฐานแห่งกฎหมายที่บุคคลทุกคนต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน”

ศาสตราจารย์ ดร. ปรีดี เกษมทรัพย์ ให้นิยามหลักนิติธรรม หมายถึง “การปกครองโดยกฎหมายเป็นใหญ่มิใช่คนเป็นใหญ่” โดยท่านกล่าวว่า ในประเทศที่ถือหลักการนี้ เมื่อเกิดความขัดแย้งระหว่างราษฎรด้วยกันหรือระหว่างราษฎรกับข้าราชการ หรือแม้กระทั่งระหว่างราษฎรกับผู้ที่มีอำนาจใหญ่โตของบ้านเมือง เกิดปัญหาว่าฝ่ายใดผิดฝ่ายใดถูก ควรจะบังคับการให้เป็นอย่างไรแล้ว กฎเกณฑ์หรือเครื่องวัดที่จะนำมาชี้ขาดปัญหาเหล่านี้ก็คือตัวบทกฎหมายของบ้านเมือง ไม่ใช่ชี้ขาดตามอารมณ์หรือตามอำเภอใจของผู้มีอำนาจ ถ้าหลักการนี้ฝังรากฐานลงในประเทศชาติบ้านเมืองได้อย่างมั่นคงแล้ว บ้านเมืองนั้นก็จะมีชื่อมีแป ทำให้ผู้มีกำลังมากกว่าไม่กล้าและไม่อาจข่มเหงผู้มีกำลังน้อยกว่า หรือผู้มีปัญญาฉลาดกว่าไม่กล้าและไม่อาจใช้สติปัญญาของตนเอาเปรียบผู้มีสติปัญญาด้อยกว่าได้

ศาสตราจารย์ ดร. วิษณุ เครืองาม มองว่า หลักนิติธรรม หมายถึง กฎหมายเป็นใหญ่ มีความเสมอภาค และในกรณีที่เกิดข้อพิพาทขึ้น ต้องระงับคดีโดยศาล โดยพิจารณาคดีเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ ไม่ออกกฎหมายลงโทษย้อนหลัง ให้โอกาสนำพยานเข้าสืบหรือที่เรียกว่า Fair trial ซึ่งเป็นหัวใจของหลักนิติธรรม

จากที่กล่าวมา จึงอาจกล่าวได้ว่า หลักนิติธรรม หมายถึง หลักการที่ถือกฎหมายเป็นใหญ่ กฎหมายจะเป็นประธานในการปกครองบ้านเมือง บุคคลทุกคนในสังคมไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล ตลอดจนรัฐบาลและสถาบันทุกสถาบันในชาติจำต้องปฏิบัติตามกฎหมายของรัฐ เมื่อหลักนิติธรรมมีผลบังคับใช้ กฎหมายทั้งหมดที่ได้ออกมาใช้บังคับแก่ประชาชนจะเป็นหลักประกันได้ว่า บุคคลในชาติทุกคนจะได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาค เท่าเทียม ด้วยความโปร่งใส และยุติธรรม

^๕ นพดล ปกรณ์นิมิตร์ดี. (๒๕๖๕). หลักนิติธรรม นามธรรมสู่ความเป็นรูปธรรมสำหรับสังคมไทย, สืบค้นเมื่อ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๕. จาก. <https://www.spu.ac.th/fac/law/th/content.php?cid=1841>

องค์ประกอบของหลักนิติธรรม

แม้ว่าหลักนิติธรรม จะมีผู้ให้นิยามไว้หลายความหมาย และหลายทฤษฎี แต่ก็พอจะสรุปองค์ประกอบสำคัญของหลักนิติธรรมได้เป็นสองส่วน คือ องค์ประกอบในทางรูปแบบ และองค์ประกอบในทางเนื้อหา องค์ประกอบในทางรูปแบบ คือ การที่รัฐผูกพันตนเองไว้กับกฎหมายที่องค์กรของรัฐตราขึ้นตามกระบวนการที่รัฐธรรมนูญกำหนดขึ้นหรือที่รัฐธรรมนูญมอบอำนาจไว้ ทั้งนี้เพื่อจำกัดอำนาจของรัฐลง เมื่อพิจารณาองค์ประกอบในทางรูปแบบแล้ว ย่อมจะเห็นได้ว่าหลักนิติธรรมมุ่งประกันความมั่นคงแน่นอนแห่งนิติฐานะของบุคคล ส่วนองค์ประกอบในทางเนื้อหานั้น ก็คือการประกันสิทธิเสรีภาพขั้นพื้นฐานของประชาชน โดยกำหนดให้บทบัญญัติว่าด้วยสิทธิเสรีภาพมีค่าบังคับในระดับรัฐธรรมนูญ เรียกร้องให้รัฐต้องกระทำการโดยยุติธรรมและถูกต้อง

ในทางปฏิบัติเป็นไปได้เสมอที่หลักความมั่นคงแน่นอนแห่งนิติฐานะกับหลักความยุติธรรมอาจจะขัดแย้งกัน เป็นหน้าที่ขององค์กรนิติบัญญัติที่จะพยายามประสานสองหลักการนี้เข้าด้วยกัน และในบางกรณีจะต้องตัดสินใจว่าจะใช้หลักการใดเป็นหลักการนำ บ่อยครั้งที่องค์กรนิติบัญญัติตัดสินใจเลือกหลักความมั่นคงแน่นอนแห่งนิติฐานะเพื่อประกันความมั่นคงในระบบกฎหมาย เช่น การกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับอายุความไว้ในระบบกฎหมาย เป็นต้น

องค์ประกอบในทางรูปแบบ^๔

๑. หลักการแบ่งแยกอำนาจ เป็นหลักการที่เรียกร้องมิให้อำนาจของรัฐรวมศูนย์อยู่ที่องค์กรใดองค์กรหนึ่ง แต่ให้มีการแบ่งแยกการใช้อำนาจหรือกระจายการใช้อำนาจของรัฐให้องค์กรต่างองค์กรเป็นผู้ใช้เพื่อให้เกิดการดุลและคานอำนาจซึ่งกันและกัน โดยทั่วไปรัฐธรรมนูญของนิติรัฐจะแบ่งแยกองค์กรที่ใช้อำนาจรัฐออกเป็นองค์กรที่ใช้อำนาจนิติบัญญัติ องค์กรที่ใช้อำนาจบริหาร และองค์กรที่ใช้อำนาจตุลาการ

๒. หลักความชอบด้วยกฎหมายของการกระทำขององค์กรของรัฐ เป็นหลักการที่เรียกร้องให้การกระทำขององค์กรนิติบัญญัติต้องผูกพันอยู่กับรัฐธรรมนูญ กล่าวคือ ในการตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับในรัฐนั้น องค์กรนิติบัญญัติจะตรากฎหมายล่วงกรอบที่รัฐธรรมนูญบัญญัติไว้ไม่ได้ หลักการดังกล่าวนี้ยังเรียกร้ององค์กรบริหาร (โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์กรฝ่ายปกครอง) และองค์กรตุลาการให้ต้องผูกพันต่อกฎหมาย ซึ่งหมายถึงการใช้อำนาจขององค์กรบริหารและองค์กรตุลาการต้องเป็นไปเพียงเท่าที่รัฐธรรมนูญหรือบรรดากฎหมายต่างๆ ที่ใช้บังคับอยู่ในบ้านเมืองโดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายที่องค์กรนิติบัญญัติได้ตราขึ้นให้อำนาจไว้เท่านั้น จะกระทำการใดเกินกว่าหรือให้ขัดต่อกฎหมายมิได้

๓. หลักการประกันสิทธิในกระบวนการพิจารณาในชั้นเจ้าหน้าที่และศาล เป็นหลักการที่เรียกร้องให้รัฐต้องเปิดโอกาสให้ราษฎรได้ต่อสู้ป้องกันสิทธิของตนในกระบวนการพิจารณาต่างๆ ของรัฐได้อย่างเต็มที่ ด้วยเหตุนี้ระบบกฎหมายของรัฐจึงกำหนดให้องค์กรของรัฐต้องรับฟังบุคคลเปิดโอกาสให้บุคคลนำพยานหลักฐานเข้าหักล้างข้อกล่าวหาต่างๆ ก่อนที่จะตัดสินใจกำหนดมาตรการทางกฎหมายที่เป็นผลร้ายแก่บุคคลนั้น ทั้งนี้ กระบวนการพิจารณาที่ได้รับการออกแบบขึ้นจะต้องเป็นกระบวนการพิจารณาที่เป็นธรรม (fair) ด้วย อนึ่งในกรณีที่ราษฎรได้รับความเสียหายจากการใช้อำนาจมหาชนขององค์กรของรัฐ รัฐจะต้องเปิดโอกาสให้ราษฎรสามารถฟ้ององค์กรของรัฐที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนต่อศาลได้

^๔ วรเจตน์ ภาคีรัตน์, คำสอนว่าด้วยรัฐและหลักกฎหมายมหาชน (พิมพ์ครั้งที่ ๓, อานกกฎหมาย ๒๕๖๔) ๒๕๖๕ - ๓๐๓.

๔. หลักการประกันสิทธิของปัจเจกบุคคลในการเข้าถึงกระบวนการยุติธรรม เป็นหลักการที่เรียกร้องให้รัฐกำหนดกระบวนการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างเอกชนกับเอกชนด้วยกันอย่างมีประสิทธิภาพ เอกชนที่พิพาทกันเองต้องมีหนทางในการนำข้อพิพาทขึ้นสู่ศาล และกฎหมายวิธีพิจารณาความคดีในชั้นศาลจะต้องได้รับการออกแบบให้การพิจารณาคดีเป็นไปอย่างรอบด้าน ตลอดจนกำหนดผลผูกพันเด็ดขาดของคำพิพากษาไว้เพื่อให้เกิดความมั่นคงแน่นอนในระบบกฎหมาย

องค์ประกอบในทางเนื้อหา

ลำพังแต่การเรียกร้องให้องค์กรของรัฐต้องผูกพันต่อกฎหมายในการกระทำการต่างๆ นั้นยังไม่เพียงพอที่จะช่วยปกป้องคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคลได้ หากกฎหมายที่ได้รับการตราขึ้นไม่สอดคล้องกับความถูกต้องเป็นธรรม ด้วยเหตุนี้หลักนิติธรรมจึงเรียกร้องต่อไปอีกว่าในการตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับกับราษฎร กฎหมายนั้นต้องมีลักษณะในทางเนื้อหา ดังนี้

๑. กฎหมายที่ได้รับการตราขึ้นจะต้องมีความชัดเจนและแน่นอนเพียงพอที่ราษฎรจะเข้าใจได้

๒. การตรากฎหมายย้อนหลังไปเป็นผลร้ายแก่บุคคลโดยหลักแล้วไม่อาจกระทำได้ เพราะรัฐต้องคุ้มครองความไว้เนื้อเชื่อใจที่บุคคลมีต่อกฎหมาย หลักการดังกล่าวนี้เป็นหลักการที่บังคับใช้โดยไม่มีข้อยกเว้นในกรณีของกฎหมายอาญาสารบัญญัติ การวินิจฉัยว่าการตรากฎหมายย้อนหลังเป็นผลร้ายแก่บุคคลจะกระทำได้หรือไม่จะต้องพิจารณาองค์ประกอบในแง่ความไว้เนื้อเชื่อใจที่บุคคลมีต่อระบบกฎหมาย ตลอดจนการคาดหมายความคุ้มครองจากระบบกฎหมายของบุคคลประกอบกัน โดยหลักทั่วไปแล้ว ในกรณีที่บุคคลได้กระทำการจบสิ้นไปแล้วในอดีต ไม่สามารถหวนกลับไปแก้ไขเปลี่ยนแปลงการกระทำของตนได้แล้ว การตรากฎหมายไปกำหนดองค์ประกอบความผิดขึ้นใหม่ กำหนดโทษขึ้นใหม่ หรือเปลี่ยนแปลงโทษที่มีอยู่ในกฎหมายในขณะที่ได้กระทำการ แม้โทษนั้นจะไม่ใช้โทษอาญาก็กระทำไม่ได้

๓. กำหนดให้สิทธิขั้นพื้นฐานของบุคคลมีค่าบังคับในระดับรัฐธรรมนูญและถือว่าบทบัญญัติว่าด้วยสิทธิขั้นพื้นฐานเป็นกฎหมายโดยตรง บทบัญญัติว่าด้วยสิทธิขั้นพื้นฐานของบุคคลจึงมีสองมิติ คือ มิติแรก สิทธิขั้นพื้นฐานมีลักษณะเป็นสิทธิหรืออำนาจที่ปัจเจกบุคคลสามารถยกขึ้นใช้ยื่นรัฐได้ โดยทั่วไปสิทธิขั้นพื้นฐานมีลักษณะเป็นสิทธิของปัจเจกบุคคลที่จะป้องกันตนจากการล่วงละเมิดโดยรัฐ เช่น สิทธิในชีวิต สิทธิในร่างกาย สิทธิในทรัพย์สิน แต่ในบางกรณี โดยเฉพาะอย่างยิ่งในรัฐที่เป็นสังคมนิยมหรือรัฐสวัสดิการ (Sozialstaat) สิทธิขั้นพื้นฐานยังมีลักษณะเป็นสิทธิที่ปัจเจกบุคคลสามารถเรียกร้องให้รัฐกระทำการที่เป็นประโยชน์แก่ตนด้วย เช่น สิทธิที่จะได้รับการรักษาพยาบาล เป็นต้น สำหรับอีกมิติหนึ่ง สิทธิขั้นพื้นฐานย่อมมีฐานะเป็น “กฎหมาย” ที่มีผลผูกพันองค์กรผู้ใช้อำนาจรัฐทุกองค์กรโดยตรง

๔. หลักความพอสมควรแก่เหตุ หลักการนี้เรียกร้องให้การใช้อำนาจของรัฐจะต้องเป็นไปโดยพอเหมาะพอประมาณเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ชอบธรรม รัฐไม่อาจใช้มาตรการใดๆ ก็ได้เพื่อที่จะบรรลุวัตถุประสงค์ที่ตนต้องการ การบรรลุวัตถุประสงค์ที่ชอบธรรมต้องใช้เครื่องมือหรือมาตรการทางกฎหมายที่ถูกต้อง พอเหมาะพอประมาณด้วย ดังนั้น แม้ว่าจะระบบกฎหมายจะมอบเครื่องมือหรือมาตรการทางกฎหมายให้องค์กรของรัฐดำเนินการ แต่หากการใช้เครื่องมือหรือมาตรการนั้นไม่อาจบรรลุวัตถุประสงค์ได้ หรือวัตถุประสงค์นั้นอาจบรรลุได้เพียงแค่นี้ใช้เครื่องมือหรือมาตรการทางกฎหมายที่รุนแรงน้อยกว่า หรือแม้ในที่สุดแม้ไม่มีเครื่องมือหรือมาตรการทางกฎหมาย

ที่รุนแรงน้อยกว่า แต่การที่จะบรรลุวัตถุประสงค์นั้นปรากฏว่าทำให้ปัจเจกบุคคลได้รับผลร้ายอย่างรุนแรง ต้องเสียหายเกินกว่าที่จะคาดหมายจากบุคคลนั้น ทั้งไม่ได้สัดส่วนกับประโยชน์ที่สาธารณชนจะได้รับ การใช้เครื่องมือหรือมาตรการทางกฎหมายนั้นก็ย่อมไม่อาจกระทำได้ภายใต้หลักนิติธรรม

๕. หลักความเสมอภาค คือ ห้ามรัฐกระทำการตามอำเภอใจ กล่าวคือ เรียกร้องรัฐต้องปฏิบัติต่อสิ่งที่มีสาระสำคัญเหมือนกันให้เหมือนกัน และปฏิบัติต่อสิ่งที่มีสาระสำคัญแตกต่างกันให้แตกต่างกันออกไปตามสภาพของสิ่งนั้นๆ ด้วย

หลักนิติธรรมกับการดำเนินธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ประเทศไทยเป็นประเทศที่ปกครองด้วยระบอบประชาธิปไตย ย่อมให้ความสำคัญเป็นอย่างมากในการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนในสังคม เพื่อให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการขับเคลื่อนและพัฒนาสังคมให้ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนโดยส่วนใหญ่ จะเห็นได้จากการที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งเป็นกฎหมายลำดับศักดิ์สูงสุดของประเทศ กฎหมายอื่นใดจะขัดหรือแย้งไม่ได้ ได้มีการบัญญัติหลักการเรื่องสิทธิและเสรีภาพของประชาชนแยกออกมาเป็นหมวดต่างหากจากบทบัญญัติในเรื่องอื่น โดยรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ ซึ่งเป็นรัฐธรรมนูญฉบับปัจจุบันก็ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในหมวด ๓ สิทธิและเสรีภาพของปวงชนชาวไทย ตัวอย่างสิทธิและเสรีภาพที่รัฐธรรมนูญให้ความคุ้มครอง เช่น สิทธิและเสรีภาพในชีวิตและร่างกาย สิทธิในความเป็นอยู่ส่วนตัว สิทธิในทรัพย์สิน เสรีภาพในการถือศาสนา เสรีภาพในเคหสถาน เสรีภาพในการแสดงความคิดเห็น เสรีภาพในการติดต่อสื่อสาร เป็นต้น โดยเสรีภาพในการเดินทางและเสรีภาพในการประกอบอาชีพตามที่รัฐธรรมนูญกำหนดไว้นี้เองที่ทำให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้นได้ การมีอิสระที่จะไม่ถูกตีกรอบ ถูกกำหนดหรือถูกบังคับบัญชา จึงทำให้ประชาชนสามารถที่จะเลือกเดินทางไปที่ใดก็ได้ และสามารถที่จะเลือกประกอบอาชีพหรือเลือกเอาสิ่งใดมาเป็นอาชีพหารายได้ก็ย่อมได้ อย่างไรก็ตาม เสรีภาพดังกล่าวจะต้องอยู่ภายในกรอบของกฎหมาย กล่าวโดยง่ายคือ เสรีภาพนั้นต้องไม่ขัดต่อกฎหมาย เช่น การรับจ้างฆ่าคน แม้บุคคลจะมีอิสระในการประกอบอาชีพ แต่การรับจ้างเพื่อไปฆ่าบุคคลอื่นย่อมเป็นการกระทำที่ขัดต่อประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๒๒๘ จึงไม่สามารถกระทำได้ ตัวอย่างที่ยกมานี้อาจใช้เวลาทำความเข้าใจได้โดยไม่ยากเนื่องจาก เมื่อพิจารณาด้วยความรู้สึกของวิญญูชนแล้ว ย่อมทราบดีว่าอาชีพดังกล่าวนี้ไม่ถูกต้องไม่ชอบด้วยศีลธรรม แต่ในความเป็นจริงของสังคมยุคปัจจุบันแล้วกฎหมายที่บังคับใช้อยู่มิได้อยู่แค่ประมวลกฎหมายอาญาเพียงอย่างเดียวซึ่งพอจะสามารถใช้ศีลธรรมในการทำความเข้าใจได้ แต่กฎหมายอีกมากมายหลากหลายมีความซับซ้อนมากกว่านั้น โดยเฉพาะกฎหมายเทคนิคที่เป็นกฎเกณฑ์ที่กำหนดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เฉพาะเจาะจงบางอย่าง ไม่เกี่ยวกับศีลธรรมหรือจารีตประเพณี ทำให้ยากต่อการทำความเข้าใจ เพราะเหตุผลของการประกาศใช้กฎหมายดังกล่าวล้วนแต่เป็นเหตุผลด้านเทคนิคทั้งสิ้น เช่น กฎหมายจราจร กฎหมายอาวุธปืน กฎหมายภาษี รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศด้วยนั่นเอง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ มีมากมายหลายฉบับ ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ พระราชบัญญัติการจ่านองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๗ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๖ พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. ๒๕๒๒ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ กฎหมายแต่ละฉบับต่างมีเนื้อหาในส่วนของข้อกำหนดกฎเกณฑ์การให้บริการด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งกฎเกณฑ์เหล่านี้ได้ระบุรายละเอียดของขั้นตอนในการขนส่ง หน้าที่ของผู้ส่ง หน้าที่ของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบและข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง วิธีการใช้สิทธิเรียกร้องเมื่อเกิดความเสียหาย วิธีการควบคุมการประกอบธุรกิจการขนส่ง ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ มาตรา ๑๗ บัญญัติให้ ผู้ตราส่งต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและตามกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย มาตรา ๔๐ บัญญัติให้ ผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้ (๑) เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร (๒) มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน จะเห็นได้ว่ากฎหมายเหล่านี้ส่งผลให้การใช้เสรีภาพไม่ว่าจะเป็นประชาชนในฝั่งผู้รับบริการ หรือประชาชนในฝั่งผู้ให้บริการ เป็นไปโดยยากลำบากมากยิ่งขึ้น การออกกฎหมายระดับพระราชบัญญัติมาสร้างข้อจำกัดในการใช้เสรีภาพซึ่งรัฐธรรมนูญรับรองไว้จึงต้องเป็นไปอย่างอย่างถี่ถ้วน และต้องถูกพิจารณาอย่างรอบคอบ มีเหตุผลรองรับ ต้องสร้างภาระให้เกิดแก่ประชาชนน้อยที่สุด แต่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมมากที่สุด เช่นนี้ จึงสมควรที่ในการพิจารณาออกกฎหมายมาจำกัดเสรีภาพเหล่านี้ต้องเป็นไปภายใต้หลักนิติธรรม

การพิจารณาออกกฎหมายที่ต้องเป็นไปภายใต้หลักนิติธรรม คือ การนำหลักการของหลักนิติธรรมมาปรับใช้ในการออกกฎหมาย ได้แก่ การออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศต้องออกโดยฝ่ายนิติบัญญัติซึ่งเป็นองค์กรที่เกิดจากหลักการแบ่งแยกอำนาจและเป็นองค์กรที่มีความยึดโยงกับประชาชน ทั้งกฎหมายที่ออกมาก็ต้องผูกพันและสอดคล้องกับหลักการที่รัฐธรรมนูญกำหนด ตัวบทต้องมีความชัดเจน ใช้บังคับกับประชาชนทุกคนโดยไม่มีข้อยกเว้น ห้ามมีการเลือกปฏิบัติว่าจะใช้กฎหมายนั้นกับผู้ขนส่งรายใด ไม่ใช้กับผู้ขนส่งรายใด และหลักการที่ผู้เขียนคิดว่ามีความสำคัญที่สุดของหลักนิติธรรมที่สมควรนำมาปรับใช้กับการออกกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศคือ หลักความได้สัดส่วน เพราะหลักการนี้จะช่วยพิจารณาว่า กฎหมายที่ออกมานั้น สร้างภาระให้เกิดแก่ประชาชนเกินจำเป็นหรือไม่ หรือเป็นการสร้างขั้นตอนที่มีความเหมาะสมหรือสมเหตุสมผลมากพอแล้วหรือยัง ซึ่งจากการศึกษาหาข้อมูลและจากการวิเคราะห์ภายใต้หลักนิติธรรมแล้ว ผู้เขียนรายงานส่วนบุคคลชิ้นนี้จึงขอเสนอกฎหมายที่เกี่ยวข้องบางฉบับที่เห็นว่าอาจเป็นปัญหาหรือยังเป็นปัญหาอยู่มาเสนอ ดังนี้

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘^{๑๐}

มาตรา ๒๑ การส่งมอบชั่งช้ำ คือ

(๑) ในกรณีที่มีการตกลงกำหนดเวลาส่งมอบไว้อย่างชัดเจน ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น

(๒) ในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงกำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติ ทั้งนี้ให้คำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

กฎหมายดังกล่าวกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบผู้ส่ง กรณีเกิดการส่งมอบชั่งช้ำ โดยในมาตราดังกล่าว ได้กำหนดความหมายของการส่งมอบชั่งช้ำไว้ใน ๒ อนุมาตรา ผู้เขียนเห็นว่า การให้ความหมายของการส่งมอบชั่งช้ำใน (๒) ที่ว่า “เวลาอันควร” นั้น ย่อมจะเป็นการยากต่อการพิสูจน์ ทั้งนี้ฝ่ายผู้ส่งมิได้ตกลงกำหนดเวลาส่งมอบไว้ แสดงให้เห็นว่า ผู้ส่งมิได้ถือเรื่องวันกำหนดส่งมอบเป็นเรื่องสำคัญที่สุด เมื่อเกิดการส่งมอบที่เกินกว่าเวลาปกติไปบ้าง ย่อมไม่สมควรที่ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องรับผิดชอบ การบัญญัติกฎหมายดังกล่าวจึงดูเหมือนว่าจะไม่ชัดเจนและอาจเป็นการสร้างภาระให้อีกฝ่ายหนึ่งมากเกินไป เพื่อให้เป็นไปตามหลักนิติธรรมแล้ว จึงเห็นสมควรแก้ไขมาตราดังกล่าวให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

มาตรา ๒๗ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

(๑) เหตุสุดวิสัย

(๒) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(๓) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ

(๔) การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(๕) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น

(๖) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลงงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใดๆ

(๗) ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย

(ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

^{๑๐} อัญชลี จินตนา, ‘ผลกระทบของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ที่เกิดจากหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. ๒๐๐๙’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต ๒๕๕๓) ๒๐๘ – ๒๑๔.

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง
อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองยังคงต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย
หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักตาม (๗) อันเป็นผลมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่าง
ปลอดภัย เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองจะพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้กระทำการตามที่
ควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้น เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

กฎหมายดังกล่าวได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งต่อเนืองไว้ ในกรณีที่เห็นว่า
ความเสียหายหรือการส่งมอบล่าช้าที่เกิดขึ้น มิใช่ความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิด
ซึ่งได้ศึกษาประกอบกับอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทางทะเล
ทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. ๒๐๐๙ (Rotterdam Rules) มีหลักบางประการที่หากได้มีการปรับปรุง
ให้สอดคล้องกันแล้ว น่าจะทำให้เกิดความเป็นธรรมมากขึ้น ได้แก่

๑. ในเรื่องเหตุพิสูจน์ความรับผิดของผู้ขนส่งโดยพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนือง
หลายรูปแบบฯ นั้น ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ความเสียหายเกิดจากการใช้
มาตรการทั้งปวงที่จำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนัก
แต่สำหรับอนุสัญญาฯ แล้ว ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชั่งน้ำหนักนั้นมิได้
เกิดจากความผิดของตน ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า การพิสูจน์เพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิดตามอนุสัญญาฯ
สามารถพิสูจน์ได้ง่ายกว่า ชัดเจนกว่า และเป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองได้มากกว่า

๒. ในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ๗ ประการ ตามพระราชบัญญัติการขนส่ง
ต่อเนืองหลายรูปแบบฯ นั้น ผู้เขียนเห็นว่า การมีชีวิตรอดของสิ่งมีชีวิตไม่ว่าจะเป็นคน พืช สัตว์
ถือเป็นเรื่องที่สำคัญ หากในระหว่างการขนส่งมีเหตุให้ต้องล่าช้าเนื่องจากการให้ความช่วยเหลือ
ในเรื่องดังกล่าวแล้ว เหตุเหล่านี้ควรจะนำมาเป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งได้ เพราะเมื่อ
หยิบยกหลักความได้สัดส่วนซึ่งเป็นหลักการย่อยของหลักนิติธรรมมาพิจารณาร่วมด้วยแล้ว จะเห็นว่า
การรักษาชีวิตของบางสิ่ง โดยเฉพาะชีวิตมนุษย์ ย่อมมีค่าจนไม่อาจหาสิ่งใดมาประเมินได้ ทั้งยังแสดง
ให้เห็นถึงความมีมนุษยธรรมของผู้ขนส่ง ส่วนในเรื่องของสิ่งแวดล่อมก็เป็นสิ่งที่ควรให้ความสำคัญ
เป็นอย่างมาก เพราะสิ่งแวดล่อมที่เริ่มเสื่อมโทรมนำมาซึ่งปัญหาความไม่สมดุลของธรรมชาติ และ
ส่งผลร้ายแรงต่อการเกิดขึ้นของภัยพิบัติต่างๆ ดังนั้น หากผู้ขนส่งล่าช้า เพราะ (๑) การช่วยชีวิต
หรือพยายามช่วยชีวิตในทะเล และ (๒) การหลีกเลี่ยงหรือพยายามหลีกเลี่ยงการทำลายสิ่งแวดล่อม
๒ ข้อนี้ควรนำมาบัญญัติเป็นข้อยกเว้นเพิ่มเติมใน มาตรา ๒๗ ด้วย

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔^{๑๑}

มาตรา ๓๓ ของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิด
หรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่น ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควร
เพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย

^{๑๑} อนันต์ เพียรวัฒน์กุลชัย, 'การพัฒนากฎหมายเพื่อการขนส่งของทางทะเล' (๒๕๖๒) ๑ วารสารวิจัยรำไพพรรณี ๒๐๗, ๒๑๐ - ๒๑๕.

เมื่อส่งของตามวรรคหนึ่งให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ผู้ส่งของต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น และในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นร้องขอให้ผู้ส่งของแจ้งข้อควรระวังและวิธีป้องกันอันตรายให้ทราบด้วย

มาตรา ๓๔ ถ้าผู้ส่งของไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๓ และผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น สิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งอื่นมีดังต่อไปนี้

(๑) ไม่ว่าเวลาใด ๆ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจชนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

(๒) ผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่บังเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น นอกจากค่าใช้จ่ายตาม (๑)

กฎหมายดังกล่าวกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ส่งที่จะต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายกรณีของที่ส่งเป็นของอันตราย และต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น แต่ในส่วนของผู้ขนส่งจะมีอำนาจจัดการสินค้าอันตรายได้ก็ต่อเมื่อผู้ส่งมิได้ปฏิบัติหน้าที่ในการส่งของอันตรายและผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น ผู้ขนส่งจึงจะมีสิทธิในการจัดการกับของอันตรายดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๓๔ ฉะนั้นถ้าเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งทราบแต่แรกว่าของนั้นมีสภาพอันตรายซึ่งอาจจะทราบจากข้อมูลที่ปรากฏอยู่ในใบตราส่ง (Bill of Lading : B/L) หรือเอกสารแห่งการขนส่ง (Shipping document) แม้ผู้ส่งของจะมีได้ทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายและมีได้แจ้งให้ผู้ขนส่งได้ทราบก็ตาม ผู้ขนส่งย่อมไม่มีอำนาจตามมาตรา ๓๔ (๑) และ (๒) จึงเห็นได้ว่าเงื่อนไขดังกล่าว โดยเฉพาะข้อที่ว่าผู้ขนส่งต้องไม่ทราบถึงสภาพอันตรายนั้น เป็นเงื่อนไขที่มาจำกัดอำนาจของผู้ขนส่งมากเกินไป และส่งผลในทางลบต่อการขนส่งเป็นอย่างมาก ดังนั้น เมื่อพิจารณาภายใต้หลักความได้สัดส่วนและหลักประกันสิทธิขั้นพื้นฐานแล้ว เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายขึ้นกับผู้ขนส่ง เรือขนส่ง และสินค้าอื่นที่ขนส่งร่วมกัน จึงเห็นควรแก้ไขกฎหมายให้อยู่ในลักษณะมาตราป้องกันล่วงหน้า โดยตัดเงื่อนไขที่ว่า “ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น” ออกไป เพื่อให้ผู้ขนส่งมีอำนาจที่จะจัดการกับของที่อาจก่อให้เกิดอันตรายนั้นได้ทันที

มาตรา ๕๘ ภายใต้บังคับมาตรา ๖๐ ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า ...

กฎหมายดังกล่าวกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ โดยใช้อัตราค่าเงินบาทของประเทศไทยเป็นหลักเกณฑ์ในการคิดคำนวณ ทำให้ไม่มีความเป็นสากล ไม่ได้มาตรฐานทัดเทียมกับกฎหมายการขนส่งด้านอื่นๆ ของประเทศไทย ที่ใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามหลักขององค์การการเงินระหว่างประเทศที่เรียกว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หรือ “Special Drawing Rights (SDRs)” เป็นสินทรัพย์ในสกุลเงินสมมติที่สร้างขึ้นโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ด้วยเหตุที่กิจการด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องมีการประสานงานกันในหลายประเทศ อย่างน้อยที่สุดก็ ๒ ประเทศ คือประเทศต้นทางและประเทศปลายทาง ทำให้บุคคลหรือนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการ

ต้องรับผิดชอบมิใช่แค่คนไทยหรือบริษัทสัญชาติไทย การกำหนดกฎหมายโดยใช้ค่าเงินบาทจึงดูไม่เหมาะสมเท่าที่ควร เพื่อประกันความเสมอภาคของผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายแล้ว จึงสมควรแก้ไขกฎหมายให้กำหนดเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน เหมือนอย่างกฎหมายฉบับอื่นๆ เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘

นอกจากประเด็นปัญหาที่กล่าวมาแล้ว พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ยังขาดเนื้อหาในส่วนของการใช้สิทธิเรียกร้องหรือการใช้สิทธิไล่เบี่ยลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ในกรณีที่มีการฟ้องร้องลูกจ้างของผู้ขนส่งให้รับผิดชอบเพื่อละเมิดที่ทำให้ทรัพย์สินที่ขนส่งเสียหาย ตามมาตรา ๔๒๐ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดตามมาตรา ๔๒๕ แห่งประมวลกฎหมายดังกล่าว เมื่อนายจ้างได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายแล้ว ย่อมก่อให้เกิดสิทธิแก่นายจ้างในการไล่เบี่ยลูกจ้างตามมาตรา ๔๒๖ แห่งประมวลกฎหมายเดียวกัน เมื่อไม่มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ในการไล่เบี่ยไว้ เช่น ต้องหักส่วนแห่งความชำรุดบกพร่องของบริษัท (เครื่องมือหรืออุปกรณ์ของบริษัท) หักส่วนแห่งความผิดของบริษัทออกด้วย (ระบบงานของบริษัท) เช่นนี้ ลูกจ้างย่อมไม่ได้รับความเป็นธรรม อาจถูกสั่งให้ใช้เงินเต็มจำนวนแก่นายจ้าง เพื่อเป็นการประกันสิทธิของลูกจ้างแล้ว จึงสมควรให้มีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกำหนดหลักเกณฑ์ในการใช้สิทธิเรียกเงินค่าสินไหมทดแทนจากลูกจ้าง หลักเกณฑ์การเฉลี่ยความเสียหายหรือการหักส่วนแห่งความรับผิด ไว้ในกฎหมายรับขนของทางทะเลด้วย

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘^{๑๒}

มาตรา ๓๗ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ของถูกทำลาย สูญหาย หรือเสียหาย โดยมีเงื่อนไขว่าเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนทางอากาศ ...

กฎหมายดังกล่าวได้กำหนดระยะเวลาที่ผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายไว้ว่า ให้รับผิดชอบเฉพาะ “ในระหว่างการรับขนทางอากาศ” เท่านั้น แต่ในตัวกฎหมายไม่ได้มีการให้ความหมายเพิ่มเติมว่า “ในระหว่างการรับขนทางอากาศ” นั้น มีช่วงเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดเมื่อใด โดยจากแนวคำพิพากษาฎีกาที่ ๔๐๙๙/๒๕๔๘ ศาลไทยเห็นว่า ผู้ขนส่งจะสิ้นสุดหน้าที่ดูแลรักษาสินค้าต่อเมื่อได้มอบสินค้าที่ทำการขนส่งมานั้นให้ผู้รับตราส่งแล้ว ตราบใดที่ยังไม่มีการส่งมอบ ผู้ขนส่งจะยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าอยู่ การที่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๘ มิได้อธิบายหรือขยายความถึงช่วยระยะเวลารับผิดของผู้ขนส่งไว้ เป็นช่องว่างของกฎหมายที่ต้องอาศัยการตีความ เช่นนี้ ผู้เขียนเห็นว่า เพื่อให้กฎหมายมีความแน่นอนชัดเจน จึงสมควรนำหลักการที่ได้จากการตีความของศาลฎีกาดังกล่าวมาเพิ่มไว้ในตัวกฎหมายเพื่อกำหนดความหมายหรือขยายความคำว่า “ในระหว่างการรับขนทางอากาศ” เหมือนดังเช่นมาตรา ๓๙ วรรคสอง และมาตรา ๔๐ ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ ที่บัญญัติให้เห็นถึงระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของความรับผิดของผู้รับขนของทางทะเลได้ชัดเจนขึ้น

^{๑๒} อาจารย์ ดร.ชูกุล, ‘ปัญหาประเภทและความรับผิดของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ๒๕๕๙) ๑๔๘ - ๑๕๑.

สรุป

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศมีมากมายหลายฉบับที่ต่างทยอยประกาศใช้ออกมาเพื่อควบคุมธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้เป็นไปอย่างมีระบบระเบียบ โดยคำนึงถึงทั้งด้านพิธีการศุลกากร ด้านความปลอดภัย ด้านการคุ้มครองสิทธิของผู้เกี่ยวข้อง และด้านสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตาม กฎหมายบางฉบับที่ได้ใช้บังคับมาเป็นระยะเวลาหนึ่ง ย่อมอาจมีเนื้อหาบางส่วนที่อาจไม่เหมาะสมหรือไม่สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมในปัจจุบันไปบ้าง การที่ผู้เขียนได้นำเสนอปัญหาของกฎหมายเหล่านั้น จึงถือเป็นจุดเริ่มต้นที่ดี ทว่าสักวันหนึ่งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการแก้ไขกฎหมายดังกล่าวจะได้หยิบยกประเด็นปัญหาไปปรับปรุงและพัฒนา ทำให้กฎหมายมีความสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมรวมทั้งสอดคล้องกับหลักนิติธรรมมากยิ่งขึ้นยิ่งไปกว่านั้น จากการศึกษาและทำความเข้าใจเรื่องหลักนิติธรรม ทำให้ผู้เขียนได้เห็นถึงคุณค่าและประโยชน์ของหลักการดังกล่าว การมีกฎหมายที่ดีเพียงอย่างเดียวอาจไม่ช่วยพัฒนาการค้าระหว่างประเทศให้เติบโตขึ้นอย่างเข้มแข็งได้ แต่หากได้นำหลักนิติธรรม มาปรับใช้ในการบริหารงานบุคคลภายในองค์กรด้วยแล้ว ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการเลื่อนตำแหน่ง การเพิ่มเงินเดือน การกระจายงาน และสวัสดิการต่างๆ เช่นนี้ ย่อมจะทำให้เกิดความเป็นธรรมขึ้นในองค์กร ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง ลูกจ้าง พนักงานขององค์กรย่อมจะได้รับประโยชน์และได้รับการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพในการทำงาน จึงมีความสบายใจที่จะทำงานให้แก่องค์กรอย่างเต็มความสามารถ เมื่อภายในองค์กรเข้มแข็ง จึงส่งผลต่อเนื่องไปยังธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าและการค้าระหว่างประเทศเติบโตอย่างเข้มแข็งตามไปด้วย อันจะเป็นผลดีต่อสภาพเศรษฐกิจของไทยต่อไป

บรรณานุกรม

หนังสือ

ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ (นิติธรรม ๒๕๓๘)
 วรเจตน์ ภาศิริรัตน์, คำสอนว่าด้วยรัฐและหลักกฎหมายมหาชน (พิมพ์ครั้งที่ ๓, อานกัญญา ๒๕๖๔)

วิทยานิพนธ์

อาจารย์ ตรีชุกุล, ‘ปัญหาประเภทและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ’
 (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ๒๕๕๙)

อัญชลี จินตนา, ‘ผลกระทบของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ ที่เกิด
 จากหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทางทะเล
 ทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. ๒๐๐๙’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธุรกิจ
 บัณฑิตย์ ๒๕๕๓)

วารสาร บทความ

กองโลจิสติกส์ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม. (๒๕๖๕). “โลจิสติกส์” นิยามและความหมาย, สืบค้นเมื่อ
 ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕. จาก. <https://dol.dip.go.th/th/category/2019-02-08-08-57-30/2019-07-21-16-50-25>

นพดล ปกรณ์นิมิตรดี. (๒๕๖๕). หลักนิติธรรม นามธรรมสู่ความเป็นรูปธรรมสำหรับสังคมไทย, สืบค้น
 เมื่อ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๖๕. จาก. <https://www.spu.ac.th/fac/law/th/content.php?cid=1841>

บริษัท เจดับเบิ้ลยูดี อินโฟโลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน). (๒๕๖๕). จุดกำเนิดและความเป็นมาของ โลจิสติกส์ ที่คุณไม่เคยรู้!, สืบค้นเมื่อ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕. จาก. https://jwd-group.com/th/knowledge_bases/aboutlogistics/#

บุญญภณ เทพประสิทธิ์, ธีรวรรณ สุกวงค์ศิริโชค, ณัฐสพันธ์ เผ่าพันธุ์, ‘การวิเคราะห์ห้องค์ประกอบ
 เชิงยืนยันการจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับของ วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมภาคการผลิต’
 (๒๕๖๔) ๑ วารสาร มจร สังคมศาสตร์ปริทรรศน, ๔๑ – ๔๖ file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/
 jomcusoc,+% 7 B\$userGroup% 7 D,+0 0 4 -% E0 % B8 % 9 B%E0 % B8 % B8 % E0 % B8 %
 8D%E0%B8%8D%E0%B8%A0%E0%B8%93++%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B
 8%9E%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%
 B8%97%E0%B8%98%E0%B8%B4%E0%B9%8C+40-51.pdf สืบค้นเมื่อ ๒๓ มิถุนายน
 ๒๕๖๕.

อนันต์ เพียรวัฒน์กุลชัย, ‘การพัฒนามาตรฐานกฎหมายเพื่อการขนส่งของทางทะเล’ (๒๕๖๒) ๑ วารสารวิจัย
 ราไพพรรณี

CPLINTER. (๒๕๖๕). โลจิสติกส์คืออะไร ?, สืบค้นเมื่อ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๕. จาก. <https://www.cplinter.com/%E0%B9%82%E0%B8%A5%E0%B8%88%E0%B8%B4%E0%B8%AA%E0%B8%95%E0%B8%B4%E0%B8%81%E0%B8%AA%E0%B9%8C%E0%B8%84%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%AD%E0%B8%B0%E0%B9%84%E0%B8%A3>

GIZTIX. (๒๕๖๕). การขนส่งระหว่างประเทศ International Logistics Services, สืบค้นเมื่อ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๖๕. จาก. <https://blog.giztix.com/%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%82%E0%B8%99%E0%B8%AA%E0%B9%88%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%AB%E0%B8%A7%E0%B9%88%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%A8-international-logistics-services/>

ประวัติผู้เขียน



- ชื่อ สกุล นายทิพย์ ดาลาล
- วัน เดือน ปีเกิด ๑๒ กันยายน ๒๕๐๙ อายุ ๕๕ ปี
- สถานภาพ สมรส
- ที่อยู่ปัจจุบัน บ้านเลขที่ ๑๐๒/๓๔ ซอยร่มชัย ๒ ถนนเศรษฐศิริ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐
- การศึกษาปริญญาตรีบริหารธุรกิจ สาขาพาณิชยศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติการฝึกอบรม

- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่น ๒๒๘/๒๕๕๙ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่น ๑๒๔/๒๕๕๙ สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง รุ่นที่ ๒๕ (วตท.๒๕) สถาบันวิทยาการตลาดทุน
- Achieving Organizational Agility สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๓ (ปริญญาบัตร วปอ.)

ประวัติการทำงาน

๒๕๖๐ – ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท / ประธานกรรมการจัดการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บมจ. ทริฟเฟิล ไอ โลจิสติกส์
๒๕๖๓ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. แกแล็คซี่ เวนเจอร์ส
๒๕๖๒ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. เอ็กเซล แอร์ (แคมโบเดีย)
๒๕๖๒ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. อรวาณ์ โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์
๒๕๖๑ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. ดีจี แพคเกจจิ้ง ฟิทอี แอลทีดี
๒๕๕๙ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. จีเอสเอ คาร์โก เน็ตเวิร์ค (เมียนมา)
๒๕๕๘ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. เอ็กเซล แอร์ (กวางโจว)
๒๕๕๗ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. ฮาซเคมี ทรานส์แมเนจเม้นท์
๒๕๕๖ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. เอเชีย กราวด์ เซอร์วิส
๒๕๕๖ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. ทริฟเฟิล ไอ ซัพพลายเชน
๒๕๕๖ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. เอ็กเซล แอร์
๒๕๕๕ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. เอเชีย เน็ตเวิร์ค อินเตอร์เนชั่นแนล
๒๕๕๔ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. ซีเค ไลน์ (ประเทศไทย)
๒๕๕๓ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. ดีจี แพคเกจจิ้ง (ประเทศไทย)
๒๕๕๑ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. ทริฟเฟิล ไอ เอเชีย คาร์โก
๒๕๕๐ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. ทริฟเฟิล ไอ แอร์ เอ็กซ์เพรส
๒๕๔๗ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. ฮาซเคมี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์
๒๕๓๙ – ปัจจุบัน	กรรมการ บจก. ทริฟเฟิล ไอ มารีไทม์ เอเยนซีส์