

# พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

นำเสนอโดย

บริษัท สำนักกฎหมายประมวลชัย จำกัด

# 1. โครงสร้างของ พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฯ

แบ่งเป็น 6 ส่วน

1. บททั่วไปและนิยาม
2. สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (หมวด 1 มาตรา 7 - 38)
3. การควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (หมวด 2 มาตรา 39 - 64)
4. การระงับข้อพิพาท (หมวด 3 มาตรา 65 - 69)
5. บทกำหนดโทษ (หมวด 4 มาตรา 70 - 78)
6. บทเฉพาะการ (มาตรา 79 - 80) และอัตราค่าธรรมเนียม

## 2. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

นิยาม “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” (มาตรา 4)

“การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนของ โดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้ สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่ง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่ง รูปแบบเดียว ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

### 3.ลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1) เป็นการขนส่งสองรูปแบบขึ้นไป

2) ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว

โดยคิดค่าธรรมเนียม

3) ครอบคลุมความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตลอดสายการขนส่ง( place-to-place)

4) พ.ร.บ. กำหนดให้ใช้เฉพาะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ แต่คู่สัญญาอาจตกลงให้ใช้บังคับกับการขนส่งในประเทศที่มีรูปแบบการขนส่ง 2 รูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญารับขนของฉบับเดียวก็ได้ หากตกลงเป็นหนังสือ (มาตรา 5)

## 4. สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (มาตรา 7)

“สัญญาซึ่งผู้ตราส่ง ตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผู้ตราส่ง ตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง”

- MTO ขนส่งเอง
- MTO จัดให้มีการขนส่ง
- ผู้ตราส่งตกลงจ่ายค่าระวาง

## 5.ใบตราส่งต่อเนื่อง (มาตรา 4)

“เอกสารที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องออกให้แก่ผู้ตราส่ง เพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาระสำคัญ แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของตามที่ระบุใน ใบตราส่งต่อเนื่องและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับที่จะส่งมอบของ ดังกล่าวให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้มีสิทธิรับของตามมาตรา 22 นั้น”

### หน้าที่ของใบตราส่งต่อเนื่อง

1. เป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
2. เป็นใบรับของ
3. เป็นเอกสารสิทธิ

## 6. ประเภทของใบตราส่งต่อเนื่อง (มาตรา 10 และมาตรา 22)

### 1. โอนให้กันได้ (negotiable)

- ออกให้แก่ผู้ถือ (bearer)
- ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่ง (to order)
- ออกให้แก่บุคคลโดยนาม (named)

### 2. ห้ามโอน (non-negotiable)

## 7. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (มาตรา 4)

- 1. “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง”
- 2. “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน”

## 8. นิยาม “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” (มาตรา 4)

“บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าจะการทำสัญญานั้นจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว”

## นิยาม “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน”

“ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 41 หรือมาตรา 48 หรือได้จดทะเบียนตามมาตรา 45”

## 9. ลักษณะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (MTO)

- 1) เป็นผู้เข้าทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ  
ในฐานะตัวการกับผู้ส่งของ ไม่ว่าจะทำด้วยตนเองหรือ  
โดยตัวแทนหรือบุคคลที่ตนมอบหมาย
- 2) ตกกลางรับผิดชอบตลอดเส้นทางตั้งแต่รับมอบของอยู่  
ในความดูแลของตน จนกระทั่งถึงเวลาที่ส่งมอบของให้แก่  
ผู้รับตราส่งหรือผู้มีสิทธิรับสินค้าที่ปลายทาง

## 10. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน (Registered MTO) (มาตรา 39)

1. MTO ที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศไทย (มาตรา 39(1)และมาตรา 40 )
2. MTO ที่จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยมีสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ (มาตรา 39(2)และมาตรา 45)
3. ผู้ประกอบการขนส่งหรือ MTO ต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทนตามมาตรา 48 (มาตรา 39(3)และมาตรา 48)

# 11. ผู้มีสิทธิรับของ

1 ผู้รับตราส่ง- บุคคลซึ่งมีสิทธิในการรับของจากMTOตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

## 2 บุคคลตามมาตรา22

- ผู้เวนคืนต้นฉบับใบตราส่ง - bearer MT B/L
- ผู้รับสลักหลังที่เวนคืนต้นฉบับใบตราส่ง- negotiable / to order MT B/L
- ผู้ที่ใบตราส่งระบุชื่อไว้และเป็นผู้เวนคืนต้นฉบับใบตราส่ง- negotiable/named MT B/L ( พิสูจน์ตัว + เวนคืนใบตราส่ง)
- ผู้ที่ใบตราส่งระบุชื่อว่าเป็นผู้รับตราส่ง-non-negotiable MT B/L(พิสูจน์ตัว-ไม่ต้องเวนคืนใบตราส่ง)

## 12.หน้าที่ของผู้ตราส่ง

1) ให้รายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับสภาพแห่งของ เครื่องหมาย เลขหมาย นำหนัก ปริมาตรและปริมาณแห่งของที่ ขนส่งนั้นเมื่อได้มอบของให้ MTO (มาตรา 16 วรรคหนึ่ง)

2) ผู้ตราส่งต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายของที่มีสภาพอันก่อให้เกิด อันตรายได้ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหรือระเบียบที่เกี่ยวข้อง (มาตรา 17)

3) ผู้ตราส่งต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของและข้อควรระวังแก่ MTO ในขณะที่มอบของ (มาตรา 18)

## 13. ความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง

1) ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากความไม่ถูกต้องในรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับสภาพแห่งของ เครื่องหมาย เลขหมาย น้ำหนัก ปริมาตร และปริมาณแห่งของที่ขนส่งนั้นที่ได้แจ้ง MTO ทราบ (มาตรา 16 วรรคสอง)

2) ในกรณีที่ผู้ตราส่งไม่แจ้งสภาพของสินค้าอันตราย (มาตรา 18 (1)(2))

- ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น

- ผู้ตราส่งไม่สามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนจาก MTO ที่อาจขนถ่ายของอันตรายออกจากพาหนะ ทำลาย ทำให้หมดฤทธิ์ได้

## 14.หน้าที่ของ MTO

- 1) ออกใบตราส่งต่อเนืองให้ผู้ตราส่งเมื่อได้รับมอบของ  
(มาตรา 10 วรรคหนึ่ง)
- 2) ต้องดำเนินการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งหรือผู้มีสิทธิรับมอบ  
(มาตรา 22)
- 3) หากหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบหรือผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่รับของ  
MTO ต้องบอกกล่าวไปยังผู้ตราส่งทันทีและถามเอาคำสั่งจากผู้ตราส่ง  
(มาตรา 23)

## 15. ความรับผิดชอบของ MTO

1) หลัก Presumed fault : MTO ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบช้าที่เกิดขึ้นตั้งแต่ MTO รับมอบของจนถึงขณะส่งมอบของ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตน ลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลอื่นที่ตนใช้บริการใช้มาตรการที่ปวกเพื่อป้องกันแล้ว (มาตรา 20 วรรคหนึ่ง) หรือพิสูจน์ข้อยกเว้นตามมาตรา 27 ได้

2) MTO ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา รวมถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลอื่นนั้น ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ใช้บริการนั้น (มาตรา 25)

## 16.ระยะเวลาความรับผิดชอบของ MTO (period of responsibility)

- ตั้งแต่รับมอบของจนถึงส่งมอบของ
- นิยาม “รับมอบของ” (มาตรา 4)
- นิยาม “ส่งมอบของ” (มาตรา 4)

# 17. ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของ MTO

MTO ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบช้า หากพิสูจน์ได้ว่า  
เป็นผลมาจาก : (มาตรา27)

1) เหตุสุดวิสัย

2) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่งหรือตัวแทน

3) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมายและการระบุจำนวนของที่ไม่เพียงพอ

4) การยกขน การบรรจุ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง  
หรือตัวแทน

5) สภาพแห่งของนั่นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั่นเอง

6) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผละงาน หรือเหตุขัดข้องด้านแรงงาน

## 18. ข้อยกเว้นความรับผิดของ MTO (ต่อ)

7) กรณีที่เป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน :

- การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการจัดการบริหารเรือไม่ว่าโดยนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่องหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

- อัคคีภัย เว้นแต่เกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

MTO ยังต้องรับผิดในการสูญหาย / เสียหาย / ส่งมอบช้าตาม (7) หากเรือมีสภาพ unseaworthiness เว้นแต่ MTO พิสูจน์ได้ว่าได้กระทำตามที่ควรจะต้องกระทำเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพ seaworthiness เมื่อเริ่มการเดินทาง

## 19. ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของ MTO (ต่อ)

ความเสียหายจากการส่งมอบชักช้า :

MTO ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้า

เว้นแต่ ผู้ตราส่งจะได้แจ้งก่อนที่ MTO จะได้รับมอบของว่า หากมีการส่งมอบชักช้า MTO จะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น และ MTO ได้ยอมที่จะรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ (มาตรา 20 วรรคสอง)

## 20.การส่งมอบซั้ (มาตรา 21)

1. ไม่ได้ส่งมอบภายในเวลาที่ตกลงกัน
2. ไม่ได้ส่งมอบภายในกำหนดเวลาอันควร ในกรณีที่ไม่ได้ตกลงเวลาส่งมอบ โดยต้องคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีด้วย

## 21. ข้อสันนิษฐานและการโต้แย้งเรื่องสภาพสินค้า

### (มาตรา 24)

- ถ้าปรากฏหรือพบการสูญหายบางส่วน / การเสียหายในเวลาที่ได้รับของ ผู้รับตราส่งต้องโต้แย้ง MTO เป็นหนังสือ มิฉะนั้นจะสันนิษฐานว่า MTO ส่งมอบของถูกต้องตามใบตราส่งแล้ว
- ถ้าการสูญหาย / เสียหายไม่เห็นประจักษ์ในเวลาได้รับของ ผู้รับตราส่งมีสิทธิโต้แย้งเป็นหนังสือภายใน 6 วัน นับแต่วันรับของ

## 22.ทางเลือกของผู้มีสิทธิรับของในกรณีส่งมอบชักช้า

### (มาตรา 26)

1. รับของไว้
2. รับของไว้และเรียกค่าเสียหายจากการส่งมอบชักช้า
3. ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายจากการส่งมอบชักช้า
4. เรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง หากพ้น 90 วันนับแต่ถึงกำหนดส่งมอบหรือเวลาที่ควรส่งมอบ เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานว่าของยังไม่สูญหายจริง

## 23.การจำกัดความรับผิดของ MTO

ของสูญหายหรือเสียหาย : 666.67 SDR ต่อหน่วยการขนส่งหรือ 2 SDR ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย (มาตรา 28)

หากสัญญาไม่ได้ระบุว่ามีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายใน : 8.33 SDR ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย (มาตรา 30)

ส่งมอบซ้ำ : ไม่เกินค่าระวางตามสัญญา

สูญหาย + เสียหาย + ส่งมอบซ้ำ : จำกัดความรับผิดเหมือนของสูญหาย  
เสียหาย

## 24.การจำกัดความรับผิดชอบของ MTO (ต่อ)

### หลัก Localized damage (มาตรา 31)

- 1) หากปรากฏว่าของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- 2) การขนส่งช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหาย หรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น
- 3) MTO สามารถจำกัดความรับผิดชอบตามจำนวนที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว

## 25.การจำกัดความรับผิดชอบของ MTO ตามกฎหมายไทยในกรณี

### Localized Damage

1. ถ้าสัญญา มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วยและความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งทางทะเล MTO จำกัดความรับผิดชอบที่ 10,000 บาท ต่อหนึ่งหีบห่อ หรือ 30 บาทต่อกิโลกรัมแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน(ตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534)
2. ถ้าไม่มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำในประเทศรวมอยู่ด้วย MTO จำกัดความรับผิดชอบที่ 8.33 SDR ต่อ กิโลกรัมของน้ำหนักของของที่สูญหาย / เสียหาย

## 26.การจำกัดความรับผิดชอบของ MTO ในกรณี Non-localized Damage

1. ถ้าสัญญา มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย MTO จำกัดความรับผิดชอบที่ 666.67 SDR ต่อหน่วยการขนส่ง
2. ถ้าไม่มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำในประเทศรวมอยู่ด้วย MTO จำกัดความรับผิดชอบที่ 8.33 SDR ต่อ กิโลกรัมของน้ำหนักของของที่สูญหาย / เสียหาย

## 27.การเสียหายในการจำกัดความรับผิด

1) ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ MTO จะรับมอบของและ MTO ได้จดแจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 32 (1))

2) การสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าเป็นผลจากการที่ MTO ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ MTO ได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญา ภาระทำการหรืองดเว้นภาระทำการ โดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือ โดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้ (มาตรา 32 (2))

## 28.การคำนวณค่าเสียหายกรณีของสูญหาย / เสียหาย

- เท่ากับราคาของที่จะพึงมี ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบหรือควรส่งมอบตามสัญญาฯ
- ถ้อยตามราคาตลาดซื้อขายสินค้าล่วงหน้า / หากไม่มี ถ้อยตามราคาท้องตลาดในขณะนั้น / ถ้าไม่มีทั้งสองราคา ถ้อยตามราคาปกติแห่งของชนิดเดียวกันและคุณภาพเท่ากัน
- ถ้าราคาข้างต้นต่ำกว่าราคาที่แสดงในใบตราส่ง ให้คิดเท่ากับราคาที่คำนวณได้ / แต่ถ้าสูงกว่า ให้คิดเท่ากับราคาที่แสดงในใบตราส่ง

## 29. การใช้สิทธิเรียกร้องและอายุความ

- 1) ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องสามารถเรียกร้องต่อ MTO ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลที่ MTO ได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญา ? (มาตรา 37)
- 2) ต้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตไต่สวนการชี้ขาดภายใน 9 เดือน นับแต่วันที่ MTO ได้ส่งมอบของ หรือควรจะส่งมอบของ (มาตรา 38 วรรคหนึ่ง)
- 3) ภายในอายุความ 9 เดือน ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอม โดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อว่าจะไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้ หรือยอมขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง ให้ความยินยอมนี้ใช้บังคับได้ แต่ไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันที่ MTO ได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของ (มาตรา 38 วรรคสอง)
- 4) อายุความ 9 เดือนและการขยายอายุความ / การไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้ ใช้ได้ทั้งกับการฟ้องในมูลพิศสัญญาฯ และละเมิด

# 30.การระงับข้อพิพาท

## เขตอำนาจศาล

1) ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งตามที่คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องตกลงกันในใบตราส่งหรือสัญญาว่าให้มีเขตอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น (มาตรา 65 วรรคหนึ่ง) หรือคู่สัญญาอาจตกลงกันให้ฟ้องคดีในศาลใด ๆ ภายหลังเกิดสิทธิเรียกร้องก็ได้ (มาตรา 65 วรรคสาม)

2) ในกรณีที่คู่สัญญาไม่ได้ระบุศาลในการฟ้องคดีแพ่งฯ โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องในศาลดังต่อไปนี้ (มาตรา 65 วรรคสอง)

- ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของจำเลย
- ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนในประเทศนั้นด้วย
- ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ

## 31.การระงับข้อพิพาท (ต่อ)

### ศาลไทยที่มีเขตอำนาจ

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจในการพิจารณา: (มาตรา 66)

- คำฟ้องเกี่ยวกับคดีแพ่งในราชอาณาจักรไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามพ.ร.บ. นี้
- คำฟ้องเกี่ยวกับสัญญารับขนหลายรูปแบบในราชอาณาจักรที่คู่สัญญาได้ตกลงให้ใช้ความตามหมวดหนึ่งของ พ.ร.บ. บังคับ

## 32.การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

- 1) คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้เสนอข้อพิพาทใด ๆ ที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดให้อนุญาโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาด (มาตรา 67 วรรคหนึ่ง)
- 2) หากกระบวนสถานที่ระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ คู่สัญญามีสิทธิดำเนินกระบวนการพิจารณา ณ สถานที่ตามที่ได้ตกลงกัน (มาตรา 67 วรรคสอง) หรืออาจตกลงเป็นหนังสือเลือกสถานที่ระงับข้อพิพาทภายหลังเกิดข้อพิพาทแล้วก็ได้ (มาตรา 67 วรรคสี่)
  - 3) หากไม่ได้กระบวนสถานที่ระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ ผู้เสนอข้อพิพาทมีสิทธิเลือกสถานที่ดังนี้ (มาตรา 67 วรรคสาม)
    - ประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง
    - ประเทศที่สัญญาขนส่งหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนในประเทศนั้นด้วย
    - ประเทศที่เป็นสถานที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ

### 33.กฎหมายที่อนุญาตใ้ตุลาการใช้วินิจฉัยชี้ขาด (มาตรา 68)

อนุญาตใ้ตุลาการต้องวินิจฉัยชี้ขาดข้อเรียกร้องอันมีมูลกรณีจาก  
สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามบทบัญญัติแห่ง  
พ.ร.บ. นี้

เว้นแต่มีข้อตกลงเป็นหนังสือหลังเกิดสิทธิเรียกร้องแล้วให้บังคับใช้  
ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของประเทศที่ได้ตกลงกันไว้

## 34.การควบคุมการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1) MTO จะต้องจดทะเบียนกับนายทะเบียน (มาตรา 39 ประกอบกับมาตรา 41)

2) MTO จดทะเบียนต้องมีคุณสมบัติดังนี้

- เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย และมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร (มาตรา 40(1))

- มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 80,000 SDR (มาตรา 40(2))

- จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่สร้างขึ้น และดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่า 80,000 SDR ตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (มาตรา 43 วรรคหนึ่ง)

## 35.การประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

MTO ที่ประกอบการได้ในราชอาณาจักรมีดังนี้

- 1) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดของไทยที่มีคุณสมบัติตามกฎหมาย และได้จดทะเบียนแล้ว (มาตรา 39 (1) ประกอบกับมาตรา 41)
- 2) MTO ที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดแจ้งกับนายทะเบียนในประเทศไทยพร้อมทั้งตั้งตัวแทนหรือสำนักงานสาขาในราชอาณาจักรแล้ว (มาตรา 39(2) ประกอบกับมาตรา 45))
- 3) MTO ในต่างประเทศที่ได้จดทะเบียนตั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนของไทยเป็นตัวแทนของตนในราชอาณาจักร (มาตรา 39(3) ประกอบกับมาตรา 48)