

บทที่ 2

ความทั่วไป

2.1 ความเป็นมาของอนุสัญญาและกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล

การค้าระหว่างประเทศถือได้ว่าเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของโลก โดยปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าของแต่ละประเทศแสดงให้เห็นถึงความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศนั้นๆได้ ทุกประเทศจึงให้ความสำคัญกับการค้าระหว่างประเทศในฐานะธุรกรรมที่นำรายได้เข้าประเทศเป็นจำนวนมากและนำมาซึ่งคำกล่าวที่ว่า “ไม่มีการค้าโดยปราศจากการขนส่ง”¹ เพราะในการค้าระหว่างประเทศจะต้องมีการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนจากประเทศผู้ขายไปยังประเทศผู้ซื้อ สัญญารับขนสินค้าจึงมักจะเกิดขึ้นตามมาหลังทำสัญญาซื้อขายสินค้าเสมอ ไม่ว่าจะเป็นสัญญารับขนของทางทะเล สัญญารับขนของทางอากาศ และสัญญารับขนของทางบก แต่การขนส่งที่นับว่ามีบทบาทสำคัญที่สุด คือ การรับขนของทางทะเล เพราะสามารถขนส่งสินค้าได้เป็นจำนวนมากโดยมีบริการอยู่ในอัตราที่ถูกที่สุดเมื่อเทียบกับการรับขนของประเภทอื่น จึงทำให้การรับขนของทางทะเลได้รับความนิยมเป็นอย่างมากทั้งในอดีตและปัจจุบัน และมีการขยายตัวเพิ่มมากขึ้นทุกปี จึงทำให้การรับขนของทางทะเลยังคงมีความสำคัญต่อไปในอนาคต

ในอดีตประเทศอังกฤษเป็นประเทศมหาอำนาจทางทะเล นานาประเทศจึงยอมรับกฎเกณฑ์ของประเทศอังกฤษ คือ หลักกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) มาใช้บังคับกับการรับขนของทางทะเล ต่อมาเมื่อหลักกฎหมายสัญญามีการพัฒนามากขึ้น กล่าวคือ มีหลักเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญาเกิดขึ้น กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลในกฎหมายระหว่างประเทศจึงวางอยู่บนหลักเสรีภาพในการทำสัญญาโดยเปิดโอกาสให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีโอกาสเจรจาต่อรองกันเองอย่างเสมอภาค เพราะในสมัยนั้นผู้ขนส่งสินค้ามักจะทำกรขนส่งสินค้าของพ่อค้าเพียงคนเดียวและการเดินทางมักใช้เวลาช้านาน ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาทางอุตสาหกรรม

¹ กำชัย จงจักรพันธ์. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550) ,น.163.

เกิดขึ้นทำให้มีการใช้เรือพลังงานไอน้ำซึ่งทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วขึ้น และสามารถบรรทุกสินค้าไปยังประเทศต่างๆได้มากขึ้น นอกจากนี้มีการสร้างเส้นทางเดินเรือแบบประจำขึ้น รวมทั้งมีการรวมตัวกันของผู้ขนส่งเพื่อให้มีอำนาจในการต่อรองสูงขึ้นจึงทำให้เกิดรูปแบบของสัญญารับขนของที่มีเงื่อนไขยกเว้นความรับผิดชอบผู้ขนส่งไว้ในบางกรณี² โดยปรากฏข้อกำหนดยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอยู่ในใบตราส่ง

ในขณะนั้นประเทศต่างๆ จึงแบ่งเป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มประเทศเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง กับกลุ่มประเทศเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งสินค้า การที่ผู้ขนส่งสามารถปฏิเสธความรับผิดชอบได้ในหลายกรณี ตัวอย่างเช่นในกรณีที่สินค้าสูญหาย เสียหาย จากการที่เรือไม่มีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Unseaworthiness) การเดินเรือออกนอกเส้นทาง (Deviation) หรือจากสาเหตุอื่นๆ ได้ก่อให้เกิดความไม่พอใจแก่บุคคลหลายฝ่ายโดยเฉพาะผู้ส่งสินค้า ธนาการ ผู้รับตราส่ง และผู้รับประกันภัยสินค้า เป็นการผลักดันให้ประเทศในกลุ่มเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งสินค้า เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาในสมัยนั้นที่เป็นประเทศผู้ส่งสินค้าซึ่งต้องอาศัยเรือของประเทศอังกฤษและนอร์เวย์ ในการขนส่งสินค้าได้มีการออกกฎหมายที่เรียกว่า Harter Act ค.ศ. 1893 ซึ่งมีหลักการสำคัญคือ แยกความรับผิดชอบในการเดินเรือกับความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสินค้าออกจากกันและได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบที่แน่นอนสำหรับเจ้าของเรือและห้ามเพิ่มข้อจำกัดความรับผิดลงในสัญญารับขนของทางทะเล หลังจากนั้นประเทศอื่นๆ ที่ก็ได้มีการออกกฎหมายที่คล้ายกันตามมาได้แก่ Australian Sea Carriage of Goods Act, 1904 , The New Zealand Shipping and Seaman Act, 1908 และ The Canadian Water Carriage of Goods Act, 1910³ เป็นต้น จากการที่แต่ละประเทศต่างออกกฎหมายของตนเอง จึงก่อให้เกิดความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายการรับขนของทางทะเล และก่อให้เกิดปัญหาในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายที่มีความขัดกัน ประเทศต่างๆจึงร่วมมือกันร่างอนุสัญญาการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศฉบับแรกขึ้นในปี ค.ศ. 1924 คือ อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งมีความสำคัญสำหรับการรับขนของทางทะเลเป็นอย่างมากเพราะในหลายประเทศใช้อนุสัญญานี้เป็นหลักในการ

² ไพฑูริย์ เอกจริยกร. รับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea), พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน ,2541),น. 32.

³ พนิดา วัชรเวคิน. “ผลของการโอนบิลออฟเลดดิ้งในระบบกฎหมายไทย”, (วิทยานิพนธ์คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ,2529),น. 6-11.

วินิจฉัยข้อพิพาทเรื่องการรับขนของทางทะเล⁴ ต่อมาอนุสัญญาฉบับนี้ได้ถูกแก้ไขโดยพิธีสาร เรียกว่าพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่ง กฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ในปีค.ศ. 1968 และ ค.ศ.1979 ต่อมาในปี ค.ศ. 1987 ก็ได้มีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1978 ของสหประชาชาติขึ้นอีก ฉบับหนึ่งเพื่อเป็นการกำหนดขอบเขต หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้เกี่ยวข้องในการรับขนของทาง ทะเลทั้งผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง ให้ชัดเจนและเป็นธรรมขึ้นจากอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้ เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 และพิธีสารเรียกว่า พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์ บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1968 และ ค.ศ.1979

2.2 อนุสัญญาและกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับรับขนของทางทะเล

2.2.1 อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์ บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (Hague Rules)

เนื่องจากประเทศต่างๆ ได้พยายามหาหลักเกณฑ์ร่วมกันเกี่ยวกับการรับขนของทาง ทะเลที่เหมาะสมว่าควรเป็นอย่างไร จึงได้มีการประชุมระหว่างประเทศขึ้นเมื่อ ปี ค.ศ. 1921 จัดทำ อนุสัญญาฉบับแรกที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล เรียกว่า International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading ,Brussels, 1924 หรือ อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันที่ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 อนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการลงนาม ณ กรุงบรัสเซล เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 จึง เรียกอนุสัญญานี้โดยทั่วไปว่าอนุสัญญากรุงบรัสเซลหรือ Hague Rules (ซึ่งต่อไปในวิทยานิพนธ์ ฉบับนี้จะเรียกว่า Hague Rules)

Hague Rules นับได้ว่าเป็นอนุสัญญาที่มีความสำคัญกับการรับขนของทางทะเล ระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศต่างๆ ส่วนใหญ่เป็นภาคีสัญญาและใช้ หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาฉบับนี้เป็นหลักในการวินิจฉัยข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล เช่น ประเทศเบลเยียม ประเทศอิหร่าน รวมทั้งมีหลายประเทศที่นำกฎเกณฑ์ของ Hague Rules

⁴ อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ. คู่มือศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, (สำนักอบรม ศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตสภา, 2546), น. 249.

ไปบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายในของตน ได้แก่ ประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา เยอรมนี ฝรั่งเศส อิตาลี ญี่ปุ่น เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันมีประเทศภาคีสัญญาของ Hague Rules กว่า 100 ประเทศ⁵

วัตถุประสงค์ของ Hague Rules คือ เพื่อต้องการปกป้องคุ้มครองผู้ส่งและผู้รับตราส่ง จากการที่ผู้ขนส่งได้ใช้อำนาจต่อรองที่สูงกว่าข้อตกลงยกเว้นความรับผิดต่างๆของตนที่กำหนดไว้มากเกินไปจนเกิดความไม่เป็นธรรมจึงจำเป็นต้องมีการจำกัดเสรีภาพในการทำสัญญาของผู้ขนส่ง ทั้งนี้ Hague Rules มีบทบัญญัติเพียง 16 มาตรา ซึ่งบทบัญญัตินี้กล่าวเพียงแต่บัญญัติถึงหลักการกว้างๆเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่งเท่านั้น โดยไม่ได้กำหนดถึงรายละเอียดให้ครอบคลุมถึงสิทธิ หน้าที่และความรับผิดของคู่สัญญาในสัญญาฉบับรับขนส่งของทางทะเลทั้งหมด ส่วนเรื่องใดไม่ได้กำหนดไว้ก็เป็นไปตามหลักกฎหมายภายในคือ เรื่องรับขนส่งของทางทะเลของแต่ละประเทศ⁶

Hague Rules มีขอบเขตใช้บังคับแก่สัญญาฉบับที่มีการออกใบตราส่งหรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันที่ออกในรัฐภาคีของอนุสัญญาฉบับนี้แต่จะไม่มีผลใช้บังคับแก่สัญญาชาร์เตอร์เรือ เว้นแต่ว่าจะได้มีการออกใบตราส่งหรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันที่ออกตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ เมื่อใบตราส่งหรือเอกสารดังกล่าวนี้ใช้แก่ความสัมพันธ์ในระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่งและไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งของบนพากระวางเรือและการขนส่งสัตว์มีชีวิต ซึ่งต่อมาได้มีการแก้ไขบทบัญญัติโดยพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา ค.ศ. 1968 (Hague – Visby Rules ,1968) ให้ Hague Rules มีผลบังคับใช้ไปถึงในกรณีที่มีการขนส่งของเริ่มต้นจากท่าเรือในรัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญาหรือในกรณีที่มีข้อกำหนดในใบตราส่งกำหนดให้การขนส่งดังกล่าวตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา ซึ่งในทางปฏิบัติก็จะมีการกำหนดข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่เรียกว่า “Clause Paramount” ไว้ในสัญญาฉบับรับขนส่งของทางทะเล โดยให้นำเอา Hague Rules มาผนวกไว้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาดังกล่าว⁷

⁵ <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html>

⁶ กำชัย จงจักรพันธ์. อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 1, น.139

⁷ สุวิชา พรสุขสว่าง . “ข้อคิดทางกฎหมายต่อการกำหนดท่าทีของประเทศไทยในร่างหลักเกณฑ์สากลว่าด้วยกฎหมายขนส่งทางทะเล ในกรอบ UNCITRAL : ศึกษาประเด็นขอบเขตการใช้บังคับตามร่างอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนส่งของ (ทั้งหมดหรือบางส่วน) (ทางทะเล) ของคณะทำงานที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) การประชุมสมัยที่ 15 ณ กรุงนิวยอร์ก วันที่ 18-28 ตุลาคม 2548”, (สารนิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), น.38.

อย่างไรก็ตาม Hague Rules ไม่ได้บัญญัตินิยามความหมายของคำว่าใบตราส่งหรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกัน (bill of lading or any similar document of title) ไว้แต่อย่างใด เพียงแต่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับรายละเอียดและการใช้ใบตราส่งหรือเอกสารอื่นในทำนองเดียวกันไว้ตามมาตรา 1 ถึงมาตรา 8 เท่านั้น

2.2.2 พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1968 , 1979 (Hague – Visby Rules)

เนื่องจาก Hague Rules บังคับใช้มาเป็นระยะเวลา 45 ปีแล้ว นับตั้งแต่มีการลงนามในอนุสัญญา ทำให้อนุสัญญามีข้อบกพร่องหลายประการที่ไม่สามารถปรับเข้ากับยุคสมัยที่เปลี่ยนไป จึงได้มีการประชุมเพื่อแก้ไขอนุสัญญากรุงบรัสเซลขึ้น จนในที่สุดได้มีการลงนามในพิธีสาร (Protocol) กรุงบรัสเซล ค.ศ. 1968 (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading, Brussels, February 23, 1968) หรือที่นิยมเรียกว่า Hague - Visby Rules (ซึ่งต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเรียกว่า Hague - Visby Rules) โดยได้แก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ต่างๆ ของ Hague Rules ค.ศ. 1924 เช่น ขอบเขตการบังคับใช้ จำนวนเงินสูงสุดที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ, การนับหน่วยการขนส่ง, การลบล้างสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง การยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง และอายุความฟ้องร้องคดี เป็นต้น

อย่างไรก็ตามต่อมาได้เกิดปัญหาในเรื่องการคำนวณค่าเงินฟรังก์ (Francs or Poincare') ซึ่งใช้เป็นหน่วยของจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง จึงมีการเรียกประชุมที่กรุงบรัสเซลขึ้นอีกครั้ง และในที่สุดได้ทำให้เกิดพิธีสารฉบับลงวันที่ 21 ธันวาคม ค.ศ. 1979 (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading, Brussels, 25 August 1924 as amended by Protocol of 23 February , 1968, Brussels, December 21, 1979) หรือที่เรียกว่า Hague - Visby Rules 1979 ขึ้น โดยพิธีสารฉบับนี้ได้เปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบสูงสุดจากระบบฟรังก์

มาเป็นระบบ SDR (Special Drawing Right)⁸ โดยกำหนดจำนวนไว้เท่ากับ 666.67 SDR. ต่อหีบห่อหรือหน่วยละ 2 SDR. ต่อกิโลกรัม ซึ่งพิธีสารฉบับนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 14 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1984

Hague Rules และ Hague - Visby Rules ถือได้ว่าเป็นอนุสัญญาที่นิยมใช้กันอย่างแพร่หลาย จนประเทศต่างๆ กว่าร้อยประเทศได้นำไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของตน ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มประเทศในแถบยุโรป สหรัฐอเมริกา รวมถึงประเทศไทยก็ได้ นำเอาหลักการบางส่วนของอนุสัญญานี้มาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ด้วยเช่นกัน อย่างเช่น เรื่องระบบความรับผิดของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง อายุความ เป็นต้น

2.2.3 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules)

แม้ว่า Hague Rules ได้ถูกปรับปรุงแก้ไขมาแล้วถึงสองครั้งแล้วเพื่อให้ทันสมัยกับวิวัฒนาการของการรับขนของระหว่างประเทศ แต่ความไม่พอใจต่อกฎเกณฑ์ของ Hague Rules และ Hague – Visby Rules ก็ยังคงมีอยู่ ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงหลายๆ ประการในช่วงระยะเวลากว่า 50 ปีที่อนุสัญญานี้ได้มีขึ้น เช่น เรือเดินทะเลมีขนาดใหญ่ขึ้น และนำเอาเครื่องยนต์ที่เดินด้วยเครื่องจักรใช้น้ำมันมาแทนที่เครื่องจักรไอน้ำ, การนำตู้สินค้า(Container)มาใช้ในการบรรจุสินค้า, การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศผู้ส่งสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าหลักเกณฑ์ของ Hague Rules และ Hague – Visby Rules นั้นเอื้อประโยชน์แก่ผู้ขนส่งมากเกินไป โดยเห็นว่า Hague Rules และ Hague – Visby Rules กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งในระดับต่ำมากทำให้การสูญหายหรือเสียหายของสินค้าตกเป็นภาระแก่ผู้ส่งสินค้า⁹

⁸ S.D.R. (Special Drawing Right) เป็นระบบการเงินที่ตั้งขึ้นโดยกองทุนระหว่างประเทศในปัจจุบันประกอบด้วยเงิน 4 สกุลด้วยกัน คือ เงินดอลลาร์ 45% เงินยูโร 29% เงินเยน 15% เงินปอนด์สเตอร์ลิง 11%

⁹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 2, 2541 ,น.39.

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น ทำให้องค์การสหประชาชาติได้จัดทำอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก ค.ศ. 1978 ขึ้น คือ United Nations Convention of the Carriage of Goods by Sea, 1978 หรือที่เรียกว่า Hamburg Rules โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะนำมาใช้แทน Hague Rules และ Hague - Visby Rules (ซึ่งต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเรียกว่า Hamburg Rules)

Hamburg Rules นี้มีรายละเอียดเนื้อหาครอบคลุมแทบทุกเรื่องในสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเล ซึ่งมีทั้งหมด 34 มาตรา บางเรื่องเป็นหลักการใหม่ที่ไม่เคยมีมาก่อนใน Hague Rules หรือ Hague - Visby Rules นอกจากนี้ยังไม่จำกัดว่าใช้บังคับเฉพาะสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลที่มีการออกใบตามส่งเท่านั้น เอกสารอย่างอื่นก็อาจตกอยู่ภายใต้การใช้บังคับของอนุสัญญานี้ได้ ซึ่งสาระสำคัญของ Hamburg Rules ที่แตกต่างจาก Hague Rules และ Hague - Visby Rules คือ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีความเคร่งครัดมากกว่า กล่าวคือใน Hague Rules และ Hague - Visby Rules นั้นจะใช้ระบบข้อสันนิษฐานความรับผิด ซึ่งหากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดที่กำหนดไว้ถึง 17 กรณีได้ ผู้ขนส่งก็จะหลุดพ้นจากความรับผิด ส่วนระบบความรับผิดใน Hamburg Rules นั้นเป็นข้อสันนิษฐานความผิดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของตน เว้นแต่ว่าหากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งถูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ใช้มาตรการการทั้งปวงที่สมควรจะต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดและผลที่ตามมาจากการเกิดความเสียหายนั้นแล้วผู้ขนส่งก็จะหลุดพ้นความรับผิด รวมทั้งเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งใน Hamburg Rules มีเพียง 5 กรณีเท่านั้น¹⁰ และจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งถูกกำหนดไว้สูงกว่า Hague Rules และ Hague - Visby Rules

โดย Hamburg Rules จะใช้บังคับแก่สัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลระหว่างรัฐสองรัฐเมื่อท่าเรือบรรทุกของที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลตั้งอยู่ในรัฐภาคี หรือท่าเรือที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือที่ระบุไว้ในสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลเป็นท่าเรือขนถ่ายของที่แท้จริงและท่าเรือดังกล่าวตั้งอยู่ในรัฐภาคี หรือใบตราส่งหรือเอกสารอื่นที่เป็นหลักฐานของสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลได้ออกในรัฐภาคี หรือกฎหมายภายในของรัฐได้กำหนดให้นำบทบัญญัติของอนุสัญญามาใช้บังคับ โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของเรือ หรือสัญชาติของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ผู้ส่งของ หรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง แต่ Hamburg Rules จะไม่มีผลใช้บังคับแก่สัญญาชาร์เตอร์เรือ เว้นแต่ว่าจะได้มีการ

¹⁰ จุฬาลักษณ์ สุกมานพ, “ความรับผิดของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ” , บทบัญญัติ, 52, 3 (กันยายน 2539), น. 102.

ออกใบตราส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ และใบตราส่งนี้จะอยู่ภายใต้บังคับของ Hamburg Rules เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่งซึ่งไม่ใช่ผู้ชาร์เตอร์เรือเท่านั้น

แม้ว่า Hamburg Rules จะไม่ใช่บังคับแก่สัญญาชาร์เตอร์เรือก็ตาม แต่คู่สัญญาตามสัญญาชาร์เตอร์เรือก็สามารถตกลงกันให้นำเอาบทบัญญัติของ Hamburg Rules มาใช้แก่สัญญาชาร์เตอร์เรือได้ โดยการกำหนดข้อตกลงที่เรียกว่า Hamburg Clause Paramount ลงในสัญญาชาร์เตอร์เรือ

จะเห็นได้ว่า Hamburg Rules ได้กำหนดหลักพื้นฐานความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เคร่งครัดกว่า Hague Rules และ Hague – Visby Rules ย่อมทำให้ประเทศซึ่งมีอิทธิพลในทางการค้าและการเดินเรือซึ่งอยู่ในฐานะผู้ให้บริการซึ่งใช้ Hague Rules และ Hague – Visby Rules เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่แล้ว ไม่ยอมรับเข้าเป็นภาคีคู่สัญญาของ Hamburg Rules เนื่องจากการยอมรับ Hamburg Rules จะเป็นการเพิ่มภาระความรับผิดชอบแก่ผู้ขนส่งมากเกินไป ส่งผลให้ภาคเอกชนผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลในประเทศเหล่านั้นคัดค้านไม่ยอมให้รัฐบาลของตนเข้าเป็นภาคีของ Hamburg Rules¹¹ ปัจจุบัน Hamburg Rules มีภาคีคู่สัญญามากกว่า 30 ประเทศ¹² อาทิเช่น ประเทศออสเตรเลีย ประเทศอียิปต์ ประเทศชิลี ประเทศจอร์แดน ประเทศไนจีเรีย เป็นต้น

ส่วนเรื่องเกี่ยวกับเอกสารในการขนส่งนั้น Hamburg Rules ได้ให้นิยามของใบตราส่งไว้อย่างชัดเจนและยังใช้บังคับกับเอกสารทางทะเลประเภทอื่นด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับทางปฏิบัติในการรับขนของระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น เนื่องจากใช้บังคับกับเอกสารการขนส่งทางทะเลทุกประเภทมิใช่เฉพาะกับใบตราส่งแต่เพียงอย่างเดียว โดยมีบทบัญญัติเกี่ยวกับรายละเอียดและการใช้ใบตราส่งหรือเอกสารอื่นไว้ตามหมวดที่ 4 มาตรา 14 ถึงมาตรา 18

¹¹ สมพร ไพลิน, “พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับเฮกกรุสส์ เฮกวิสบริกส์ และแฮมเบิร์กกรุสส์”, วารสารการพาณิชย์นาวี ปีที่ 11 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2535) , น.15.

¹² http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html.

2.3 กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของระหว่างประเทศ โดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน

2.3.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ถูกยกร่างขึ้นโดย “คณะกรรมการเฉพาะเรื่องกฎหมายพาณิชย์นาวี” ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในการยกร่างครั้งแรกนั้นได้ใช้หลักกฎหมายตามที่บัญญัติไว้ใน Hague Rules, Hague - Visby Rules แต่ต่อมาได้พิจารณาแก้ไขปรับปรุงโดยเอาหลักกฎหมายบางข้อของ Hague Rules , Hague - Visby Rules ออกไป และได้เพิ่มหลักกฎหมายบางประการจาก Hamburg Rules และหลักกฎหมายในเรื่องรับขนของทางทะเลของบางประเทศ¹³ เช่น เกาหลีใต้ รวมถึงบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาประกอบกัน ซึ่งอาจกล่าวได้โดยรวมว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่มีลักษณะผสมผสานระหว่าง Hague Rules, Hague - Visby Rules กับ Hamburg Rules รวมทั้งกฎหมายของต่างประเทศและประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย

เหตุผลที่ตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นบังคับใช้เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนมาตรา 609 วรรคสอง บัญญัติว่า “รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น” จึงจำต้องบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลขึ้นโดยเฉพาะเพื่อใช้บังคับประกอบกับการนำหลักสากลเรื่องการรับขนของทางทะเลมาพิจารณาประกอบเพื่อทำให้นักธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจในการส่งของและรับขนของทางทะเลมีความแน่ใจว่าตนมีสิทธิและหน้าที่เพียงใด หากมีกรณีพิพาทหรือมีการฟ้องร้องคดีกันในศาลประเทศไทย ด้วยเหตุนี้จึงมีการตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นใช้บังคับ เพื่อเป็นการส่งเสริมการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้มีความเจริญก้าวหน้าทัดเทียมนานาประเทศ

¹³ สมพร ไพลิน. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 11, น. 14.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล โดยมีขอบเขตการใช้บังคับแก่การรับขนของทางทะเลที่มีลักษณะระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย เว้นแต่คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ซึ่งต้องไม่มีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคล ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ได้ทำข้อตกลงยกเว้นการใช้บังคับไว้ในใบตราส่ง นอกจากนี้ขอบเขตการใช้บังคับยังรวมไปถึงการขนส่งของทางทะเลภายในประเทศที่ได้มีการตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลมด้วย¹⁴ แต่ทั้งนี้จะไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ เว้นแต่จะมีการออกใบตราส่งตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ซึ่งมีขอบเขตการใช้บังคับเฉพาะในเรื่องสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งและผู้รับตราสารส่งซึ่งไม่ใช่ผู้ชาร์เตอร์เรือเท่านั้น นอกจากนี้พระราชบัญญัตินี้จะใช้บังคับเฉพาะแก่การขนส่งทางทะเลเท่านั้น ไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งโดยทางอื่นที่รวมอยู่ในสัญญารับขนของฉบับเดียวกันนั้นด้วย¹⁵

¹⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4

“พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันผู้ขนส่งต้องแจ้งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นนั้น ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ มิฉะนั้นจะยกขึ้นชี้ยันบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง หรือรับโอนสิทธิตามใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารดังกล่าวมิได้”

¹⁵ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 5

“พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญา

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีเนื้อหาทั้งหมด 61 มาตรา ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับเอกสารการขนส่งนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้ให้นิยามของใบตราส่งไว้อย่างชัดเจน โดยมีบทบัญญัติเกี่ยวกับรายละเอียดและการใช้ใบตราส่งไว้ในหมวดที่ 2 เรื่องใบตราส่ง ตามมาตรา 18 ถึงมาตรา 30

ภายหลังการใช้บังคับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ปรากฏว่าเกิดปัญหาขึ้นทั้งในทางปฏิบัติและในทางวิชาการถึงความไม่เหมาะสมของหลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ฉบับนี้เกิดจากการผสมผสานของอนุสัญญาหลายฉบับและกฎหมายของหลายประเทศดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น แต่การนำมาผสมผสานนั้นไม่สมบูรณ์ครบถ้วนจึงทำให้บางกรณีเกิดความไม่สอดคล้องกัน บางกรณีก็ใช้ถ้อยคำไม่ตรงกับกฎหมายต้นแบบ รวมทั้งบางกรณีก็ไม่ได้บัญญัติไว้และไม่สามารถแก้ปัญหาบางประการได้ ทำให้มีช่องว่างทางกฎหมายเกิดขึ้น จนในปี พ.ศ. 2544 คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายขนส่งทางน้ำ กระทรวงคมนาคม ได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการปฏิรูปกฎหมายขนส่งทางน้ำภาคเอกชนขึ้นเพื่อพิจารณาพระราชบัญญัตินี้ และต่อมาได้ยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ขึ้นเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในหลายประเด็น

จ้างเหมาด้วย หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้”

มาตรา 6 บัญญัติว่า “สัญญารับขนของที่มีการขนส่งทางทะเลและทางอื่นรวมอยู่ด้วยให้อยู่การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลมในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันผู้ขนส่งต้องดัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นนั้น ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ มิฉะนั้นจะยกขึ้นใช้บังคับบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง หรือรับโอนสิทธิตามใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสาร”

จากการศึกษาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. พบว่า แม้จะมีการแก้ไขเพิ่มเติมแล้วก็ตาม แต่ก็ยังไม่มีมีการแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับใบตราส่งโดยเฉพาะเรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์แต่อย่างใด

2.3.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติฉบับนี้ มีเนื้อหาและสาระสำคัญมาจากความตกลงของอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport 2005) ซึ่งเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจาก รูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้พัฒนาไปจากเดิมที่มีลักษณะเป็นเพียงการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือ (port – to - port) หรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยานจนสามารถขยายบริการเป็นลักษณะจากจุดรับมอบสินค้าที่ต้นทางจนถึงจุดส่งมอบสินค้าที่ปลายทาง (door – to - door หรือ place – to - place) โดยมีรูปแบบหรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบหรือหนึ่งประเภท ภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว ฉะนั้น จึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว และเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูง ประเทศไทยจึงได้ตราพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ขึ้นมารองรับ

พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับแก่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ กล่าวคือ เป็นการรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป ซึ่งได้กระทำภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยเป็นการขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง¹⁶ (place-to -place) ซึ่งการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการขนส่ง

¹⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 4

“ในพระราชบัญญัตินี้ “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

ต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แก่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศไทยนี้มีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (MT Convention) และกรอบความตกลงของอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005

แต่ในกรณีที่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายในประเทศ ซึ่งคู่สัญญาได้ตกลงกันเป็นหนังสือให้นำบทบัญญัติในเรื่องสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบในทางแพ่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาใช้บังคับแก่สัญญาดังกล่าวก็สามารถทำได้¹⁷ แม้ว่าโดยหลักแล้วพระราชบัญญัติจะมุ่งบังคับใช้แก่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศก็ตาม กรณีดังกล่าวถือเป็นข้อยกเว้นที่พระราชบัญญัติเปิดทางให้นำมาใช้ในทำนองเดียวกันกับพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4

ทั้งนี้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มีเนื้อหาทั้งหมด 80 มาตรา ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเอกสารการขนส่งนั้นพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้ให้นิยามของใบตราส่งต่อเนื่องไว้อย่างชัดเจน โดยมีบทบัญญัติเกี่ยวกับรายละเอียดและการใช้ใบตราส่งต่อเนื่องไว้ในหมวดที่ 1 ส่วนที่ 1 ตามมาตรา 10 ถึงมาตรา 15

¹⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 5

“สัญญารับขนส่งของภายในราชอาณาจักรโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญารับขนส่งฉบับเดียว คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้นำบทบัญญัติในหมวด 1 ว่าด้วยสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับก็ได้”

2.4 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by sea)

2.4.1 แนวคิดและความเป็นมาของอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลฉบับใหม่

ปัญหาความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของอนุสัญญาและกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่ใช้กันในปัจจุบัน คือ Hague Rules , Hague – Visby Rules และ Hamburg Rules ซึ่งมีความแตกต่างในเรื่องหลักเกณฑ์ความรับผิด การยกเว้นความรับผิด และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งซึ่งเป็นสาระสำคัญของอนุสัญญาการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ ทำให้อนุสัญญาที่มีผลใช้บังคับอยู่ไม่นั้นไม่สามารถรักษาผลประโยชน์ของผู้เกี่ยวข้องได้หมดทุกฝ่าย คู่สัญญาแต่ละฝ่ายย่อมต้องการเลือกเอาหลักเกณฑ์ที่เป็นประโยชน์แก่ฝ่ายตนมากที่สุดมาใช้บังคับ จึงทำให้เกิดความไม่ชัดเจนและขาดความแน่นอนในการปฏิบัติและการกำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดของคู่สัญญา รวมทั้งยังทำให้ขาดความคล่องตัวในการทำธุรกรรมระหว่างประเทศอีกด้วย¹⁸ ทั้งนี้ปัญหาเกี่ยวกับรูปแบบการรับขนสินค้าที่เปลี่ยนแปลงไปจากในอดีตที่การรับขนสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่เป็นการรับขนสินค้าทางทะเล โดยสินค้าที่ขนส่งจะถูกจัดส่งแยกเป็นชิ้น หรือบรรจุใส่หีบห่อหรือกล่องแล้วขนย้ายมากองรวมอยู่ที่สถานีต้นทาง เพื่อรอการบรรทุกลงเรือ ซึ่งผู้ขนส่งยังคงให้บริการด้วยวิธีการขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodal transport) ทำให้การขนส่งระหว่างประเทศในขณะนั้นมีผู้ขนส่งหลายรายเข้ามาเกี่ยวข้องโดยต่างก็

¹⁸ จิราภา เลิศอริยรังสี, “ข้อคิดทางกฎหมายต่อการกำหนดท่าทีของประเทศไทยในร่างหลักเกณฑ์สากลว่าด้วยกฎหมายขนส่งทางทะเล ในกรอบ UNCITRAL : ศึกษาประเด็นประกอบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่างหลักเกณฑ์ว่าด้วยการรับขนของ (ทั้งหมดหรือบางส่วน) (ทางทะเล) ของคณะทำงานที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) การประชุมสมัยที่ 2 ณ กรุงเวียนนา วันที่ 6-17 ตุลาคม 2546”. (วิทยานิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น. 14.

ให้บริการการขนส่งสินค้าเฉพาะในช่วงการขนส่งของตนและมีสัญญาขนส่งแต่ละฉบับ¹⁹ การขนส่งรูปแบบเดียวได้ก่อให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้ส่งของเพราะต้องติดต่อกับผู้ขนส่งหลายราย ทำให้สัญญาหลายครั้งทำให้การพิสูจน์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมีความลำบากมากขึ้น ประกอบกับการมีคิดค้นเอาระบบตู้สินค้า (Container) มาใช้กับการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยนำเอาสินค้าบรรจุใส่ตู้สินค้าแล้วขนส่งต่อเนื่องตลอดสายจากสถานีต้นทางที่รับมอบสินค้าไปยังสถานีปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง รูปแบบการขนส่งจึงพัฒนาไปเป็นแบบระบบการขนส่งแบบเบ็ดเสร็จ (Integrated transport system) โดยเป็นการเชื่อมวิธีการขนส่งที่แตกต่างเข้าด้วยกัน จุดนี้เองจึงเป็นที่มาของการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ (Multimodal transport) ในปัจจุบัน ซึ่งเมื่อรูปแบบการขนส่งสินค้าได้พัฒนามาสู่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว แต่กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศหรือภายในประเทศของบางประเทศยังคงเป็นหลักกฎหมายที่สร้างขึ้นสำหรับการขนส่งรูปแบบเดียวอยู่ จึงต้องมีการปรับปรุงระบบกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลให้สอดคล้องกับทางปฏิบัติในปัจจุบัน ประกอบกับเพื่อให้ตอบสนองกับธุรกิจการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ หรือ E-commerce ที่กลายเป็นเทคโนโลยีสำคัญในการค้าระหว่างประเทศในยุคปัจจุบัน จึงทำให้ในปี ค.ศ.1995 คณะกรรมาธิการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (United Nations Commission on International Trade Law หรือ UNCITRAL ซึ่งต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเรียกว่า UNCITRAL) มีความคิดที่จะร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยสัญญาฉบับใหม่ของทางทะเลฉบับใหม่ขึ้นมาเพื่อให้สอดคล้องและรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

โดยคณะทำงาน (Working Group) ของ UNCITRAL ได้ขอให้คณะกรรมการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (The Committee Maritime International หรือ “CMI”) รับหน้าที่ในการจัดเตรียมข้อเสนอแนะข้อปรึกษากับองค์กรต่างๆ ที่มีส่วนได้เสียในทางการค้าและการขนส่งทาง

¹⁹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร. นิตินันท์ พุกาญจนานนท์. กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน , 2543), น.11.

ทะเลให้ช่วยรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับแนวปฏิบัติในปัจจุบันและกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อจัดเตรียมร่างประมวลกฎหมายเกณฑ์ระหว่างประเทศเพื่อที่จะใช้กับสัญญาการรับขนส่งของทางทะเลซึ่ง CMI ตกลงรับทำงานนั้น โดยมีจุดประสงค์เพื่อสร้างกฎหมายที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน โดย UNCITRAL ได้มีความเห็นว่า “กฎหมายทั้งภายในประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีอยู่ยังมีช่องว่างที่เกี่ยวกับเรื่องต่างๆ เช่น เรื่องหน้าที่ของใบตราส่งและ Sea waybills รวมถึงความสัมพันธ์ระหว่างเอกสารของการขนส่งดังกล่าวต่อสิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อสินค้า และสถานะทางกฎหมายของสิทธิที่จะได้รับชำระเงินจากผู้สัญญา”²⁰

เมื่อ CMI ได้ตอบตกลงเข้าดำเนินการพร้อมทั้งตั้งคณะทำงานระหว่างประเทศในเรื่องกฎหมายขนส่งขึ้นในปี 1998 โดยคณะทำงานได้ดำเนินการจัดทำแบบสอบถามในหัวข้อดังกล่าวไปยังสมาคมและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเช่น International Maritime Committee (CMI), The International Chamber of Commerce (ICC), The International Union of Maritime Insurance (IUMI), The International Federation of Freight Forwarder Associations (FIATA), The International Chamber of Shipping (ICS) และ The International Associations of Ports and Harbors โดยคณะทำงานจะทำการพิจารณาและวิเคราะห์หาคำตอบความเห็นและคำแนะนำจากองค์กรเหล่านี้ และกำหนดประเด็นที่สำคัญเพื่อให้คณะอนุกรรมการระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายขนส่ง (The International Sub-committee on Issuers of Transport Law (ISC)) พิจารณาต่อไป ซึ่งในเวลาต่อมาร่างอนุสัญญาดั้งเดิมได้เกิดขึ้นและได้ถูกพิจารณาในการประชุมของ CMI ที่จัดขึ้น ณ ประเทศสิงคโปร์ ในปี 2001 ซึ่งในการร่างนี้อนุสัญญาได้ถูกแก้ไขและเผยแพร่ในชื่อ “CMI Draft Outline Instrument of 31 May 2001” ต่อมาได้มีการปรับปรุงแก้ไขเรื่อยๆ จนในที่สุดในปี 2002 จึงได้ร่างอนุสัญญาดั้งเดิมร่างคือ “UNCITRAL

²⁰ ประมวล จันทรชิวะ. “ Draft Instrument on Transport Law” , วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (Special Issue 2002: fifth Anniversary), (ธันวาคม 2545), น.338.

Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by sea”²¹ โดยมีประเด็นพิจารณาใน Preliminary draft ที่สำคัญ 8 ประเด็น ดังนี้

1. ขอบเขตการใช้บังคับ
2. การสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์
3. ความรับผิด
4. สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตามสัญญาขนส่งของ
5. สิทธิในการควบคุม
6. การโอนสิทธิตามสัญญา
7. การใช้สิทธิทางศาลซึ่งมีขึ้นตามสัญญาขนส่งของ
8. ความเป็นอิสระในการทำสัญญา

โดยประเด็นเรื่องการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic communications) ที่ประชุมเห็นว่าการติดต่อผ่านการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ควรมีคุณค่าเท่ากับเอกสารการขนส่ง ทั้งนี้ประเด็นพิจารณาเกี่ยวกับการจัดเก็บและป้องกันการปลอมแปลงหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์ การโอนสิทธิโดยการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ การระงับข้อพิพาทที่เกิดจากหลักฐานการขนส่งในรูปแบบของเอกสารและแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยที่ UNCITRAL มีคณะทำงานที่ 4 (Working Group 4) ดูแลเรื่องการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์อยู่แล้ว ที่ประชุมจึงเห็นว่าการจัดทำร่างหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ควรจะสอดคล้องกับกฎหมายแม่แบบว่าด้วยการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ของ UNCITRAL ด้วย อย่างไรก็ตามปัจจุบันเทคโนโลยีได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็วมาก หากเร่งพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ตอนนี้ เมื่อนำไปใช้บังคับจริงกฎหมายอาจล้าสมัยไปแล้วและต้องเสียเวลาพิจารณาใหม่ ที่ประชุมจึงมีมติให้เลื่อนการพิจารณาออกไปจนกว่าร่างหลักเกณฑ์จะใกล้เสร็จสมบูรณ์²²

²¹ สุวิชา พรสุขสว่าง, *อ้าวแล้ว เชิงอรรถที่ 7*, น. 15-16.

²² พัทธวิภา อวิพันธุ์ “การจัดทำร่างหลักเกณฑ์สากลว่าด้วยกฎหมายการขนส่งทางทะเลในกรอบ UNCITRAL” , *วารสารนิติศาสตร์* ,33:4 (ธันวาคม 2546), น. 726-728

คณะทำงานที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) ของ UNCITRAL เข้ามารับช่วงต่อหลังจากนั้น โดยคณะทำงานทำการพิจารณาโดยทั่วไปในประเด็นสำคัญๆ ของร่างอนุสัญญา ในการประชุมของคณะทำงานที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) ครั้งที่ 9 เดือนเมษายน ค.ศ. 2002 เป็นการเริ่มต้นพิจารณาบทบัญญัติแยกที่ละมาตราเป็นครั้งแรก โดยพิจารณาครั้งแรกนี้ต่อเนื่องไปจนถึงการประชุมครั้งที่ 10 และ 11 ในเดือนกันยายน ค.ศ. 2002 และเดือนมีนาคม - เมษายน ค.ศ. 2003 โดยภายหลังการสิ้นสุดการพิจารณาครั้งแรก คณะเลขาธิการได้มีการจัดเตรียมร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ที่เป็นผลจากการพิจารณาครั้งแรกจนเกิดเป็น “Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or partly] [by sea]”

“Draft Instrument on the Carriage of Goods [Wholly or partly] [by sea]” นี้มีการเรียงมาตราใหม่และเพิ่มบทบัญญัติในเรื่องเขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการซึ่งไม่มีอยู่ “CMI Draft Outline Instrument of 31 May 2001” โดยคัดลอกบทบัญญัติดังกล่าวมาจากมาตรา 21 และมาตรา 22 ของ Hamburg Rules

จากการศึกษาบทบัญญัติในเรื่องขอบเขตการใช้บังคับแล้วเห็นว่านอกจากการขยายคำนิยามและบทบัญญัติให้ครอบคลุมถึงการขนส่งช่วงก่อนและหลังการขนส่งทางทะเลแล้ว จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติส่วนใหญ่มีที่มาจาก Hague Rules และ Hamburg Rules แทบทั้งสิ้นโดยมีการเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับข้อยกเว้นและสัญญาการขนส่งอื่นๆ นอกจากสัญญาชาร์เตอร์เรือ เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนในการตีความประเภทของสัญญาและหากส่วนใดยังมีความเห็นขัดแย้งกันและยังไม่เป็นที่ยุติก็จะใช้วิธีบรรจ้ออคำเหล่านั้นไว้ในวงเล็บ ซึ่งเป็นข้อความที่อาจจะมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้ในการประชุมครั้งต่อไป

คณะทำงานได้ทำการสรุปการพิจารณาประเด็นต่าง ๆ และเริ่มการอ่านบททวนตัวบทในร่างอนุสัญญาเป็นครั้งที่ 3 ในการประชุมครั้งที่ 19 และ 20 ในเดือนเมษายน และในเดือนตุลาคม ค.ศ. 2007 จนในการประชุมครั้งที่ 21 ในเดือนมกราคม ค.ศ. 2008 การพิจารณาร่างอนุสัญญาจึงได้เสร็จสิ้นลงและคณะทำงานได้ยุติการพิจารณาโดยได้ดำเนินการส่งร่างอนุสัญญาฉบับสุดท้ายให้ประเทศต่างๆ พิจารณาลดจนยื่นให้ UNCITRAL รับรองตัวบทในการประชุมของ UNCITRAL ครั้งที่ 41 ณ กรุงนิวยอร์ก ในวันที่ 16 มิถุนายน - 3 กรกฎาคม ค.ศ. 2008

ในท้ายที่สุด ร่างอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน (Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) ได้ผ่านการรับรองโดย UNCITRAL

แล้ว²³ และจะถูกนำเสนอต่อสมัชชาสหประชาชาติ (UN General Assembly) เพื่อรับรองร่างอนุสัญญาในการประชุมครั้งที่ 63 ซึ่งจะจัดขึ้นในช่วงปลายปี ค.ศ. 2008 นี้ และภายหลังการเปิดให้รัฐต่าง ๆ ลงนามในอนุสัญญา อนุสัญญาจะมีผลใช้บังคับในวันแรกของเดือนถัดไปจากเดือนซึ่งครบกำหนด 1 ปี หลังจากที่มีการให้สัตยาบัน รับรอง เห็นชอบ หรือภาคยานุวัติรอนอนุสัญญาจากรัฐต่าง ๆ จนครบ 20 รัฐ²⁴ โดยในปัจจุบันได้เปิดให้มีการลงนามเมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 2009 ณ เมือง Rotterdam ประเทศเนเธอร์แลนด์ ซึ่งในวันที่ 29 กันยายน ค.ศ. 2009 มีประเทศที่ลงนามแล้วทั้งหมด 19 ประเทศ²⁵ อาทิเช่น ประเทศเดนมาร์ก ประเทศฝรั่งเศส ประเทศเนเธอร์แลนด์ ประเทศนอร์เวย์ ประเทศสเปน ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศไนจีเรียประเทศสวิตเซอร์แลนด์ เป็นต้น (ซึ่งต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเรียกอนุสัญญาสหประชาชาติฉบับนี้ว่า Rotterdam Rules)

2.4.2 ขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขน ของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน

Rotterdam Rules มีทั้งหมด 96 มาตรา ซึ่งจัดอย่างเป็นระบบโดยแบ่งออกเป็น 18 หมวด(Chapter) เช่น บทนิยาม ขอบเขตการใช้บังคับ การใช้เอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูล การขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ หน้าที่ของผู้ขนส่ง ความรับผิดของผู้ส่งของต่อผู้ขนส่ง สิทธิของคู่สัญญาที่มีอำนาจในการควบคุม การโอนสิทธิตามสัญญา การจำกัดความรับผิด อายุความการ

²³ ทิพย์สุดา เจริญพานิชสันติ, “ข้อคิดทางกฎหมายต่อการเข้าเป็นภาคีร่างอนุสัญญาว่าด้วย สัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทางทะเล ทั้งหมดหรือบางส่วน : ศึกษาประเด็นการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากสัญญารับขน” (วิทยานิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), 2551.น.24.

²⁴ Article 94. Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

²⁵ http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html.

ฟ้องคดี เขตอำนาจศาลและอนุญาโตตุลาการ เป็นต้น ซึ่งมีรายละเอียดจำนวนมากกว่าใน Hague Rules, Hague – Visby Rules และ Hamburg Rules โดยมีขอบเขตการใช้บังคับแก่สัญญารับขนของซึ่งมีสถานที่รับมอบของและสถานที่ส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาตั้งอยู่ในรัฐที่ต่างกัน หรือท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทางสำหรับการรับขนของทางทะเลตามที่ระบุไว้ในสัญญาตั้งอยู่ในรัฐที่ต่างกันเมื่อสถานที่รับมอบของหรือส่งมอบของ หรือท่าเรือต้นทางหรือท่าเรือปลายทางดังกล่าวแห่งใดแห่งหนึ่งตั้งอยู่ในรัฐภาคีของอนุสัญญา ทั้งนี้โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของเรือ หรือสัญชาติของผู้ขนส่ง ผู้ปฏิบัติการขนส่งที่แท้จริง ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้มีส่วนได้เสียแต่อย่างใดใด²⁶ ซึ่งสัญญารับขนของทางทะเลตามความหมายใน Rotterdam Rules หมายถึงสัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง เพื่อบรรจุ โดยสัญญารับขนนี้ต้องมีการรับขนของทางทะเล และจะมีการรับขนในรูปแบบอื่นเพิ่มเติมด้วยหรือไม่ก็ได้²⁷

²⁶ *Article 5. General scope of application*

1. Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:

- (a) The place of receipt;
- (b) The port of loading;
- (c) The place of delivery; or
- (d) The port of discharge.

2. This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.

²⁷ *Article 1. Definitions*

For the purposes of this Convention:

1. “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract

แต่ทั้งนี้ Rotterdam Rules จะไม่มีผลใช้บังคับกับ²⁸

(1) สัญญาเช่าเรือและสัญญาเพื่อการให้ประโยชน์จากเรือหรือระวางเรือ ของ การขนส่งประจำเส้นทาง (Liner Transportation) ซึ่งการขนส่งประจำเส้นทาง หมายถึง การ ให้บริการขนส่งซึ่งเสนอแก่บุคคลทั่วไป โดยการโฆษณาหรือวิธีการอื่นที่คล้ายคลึงกัน และรวมถึง การขนส่งโดยทางเรือตามตารางการเดินเรือประจำระหว่างท่าเรือที่กำหนดไว้ตามตารางกำหนดวัน เดินเรือที่เผยแพร่ต่อสาธารณะ²⁹

(2) สัญญารับขนของการขนส่งไม่ประจำเส้นทาง³⁰ (Non – liner transportation) เว้นแต่ในกรณีที่ไม่มีสัญญาเช่าเรือหรือสัญญาอื่นระหว่างคู่สัญญาเพื่อการให้ประโยชน์จาก เรือหรือระวางเรือ และได้มีการออกเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.

²⁸ Article 6. *Specific exclusions*

1. This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation:

(a) Charterparties; and

(b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon.

2. This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when:

(a) There is no charterparty or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and

(b) A transport document or an electronic transport record is issued.

²⁹ Article 1. *Definitions*

For the purposes of this Convention:

3. “Liner transportation” means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between specified ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates.

³⁰ Article 1. *Definitions*

ในด้านขอบเขตการใช้บังคับกับคู่สัญญาฝ่ายต่าง ๆ นั้น Rotterdam Rules จะมีผลใช้บังคับระหว่างผู้ขนส่งและผู้รับตราส่ง ผู้มีสิทธิควบคุม (Controlling party) หรือผู้ทรงเอกสารการขนส่ง (Holder) ซึ่งไม่ใช่คู่สัญญาในสัญญาเช่าเรือหรือสัญญาอื่นซึ่งไม่อยู่ภายใต้ขอบเขตการใช้บังคับแห่งอนุสัญญา และจะไม่ใช้บังคับในระหว่างคู่สัญญาในสัญญาฉบับแรกที่นำไปตามข้อ (1),(2) ข้างต้น

จะเห็นได้ว่า Rotterdam Rules ได้ขยายขอบเขตการใช้บังคับให้กว้างกว่า Hague Rules, Hague – Visby Rules, Hamburg Rules และพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ได้กำหนดไว้ เนื่องจากมีขอบเขตการใช้บังคับกับการขนส่งแบบ “port – to – port” ซึ่งเป็นการขนส่งโดยทางทะเลทั้งหมด (wholly by sea) และใช้บังคับกับการขนส่งแบบ “port – to – place” และ “place – to – port หรือ “place – to – place” ซึ่งเป็นการขนส่งโดยทางทะเลบางส่วน (partly by sea) เพิ่มขึ้นมาด้วย

นอกจากนี้ Rotterdam Rules ยังมีการนำเทคโนโลยีด้านคอมพิวเตอร์เรื่องการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ โดยมีการระบุถึงการใช้เอกสารการขนส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ในการทำธุรกรรมเพิ่มขึ้นมา เช่น มีการออกบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์แทนใบตราส่ง หรือ Sea waybill ซึ่งเป็นกระดาษ วิธีการออกและใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์จะอย่างไร ผู้ใดจะเป็นผู้ออก ผู้ทรง หรือวิธีการโอนสิทธิในการรับของ การออกคำสั่งแก่ผู้ขนส่ง จะต้องทำอย่างไร เป็นต้น โดย Rotterdam Rules มีการกำหนดรองรับไว้ในหมวดที่ 3 เรื่องบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ (มาตรา 8 ถึงมาตรา 10) และหมวดที่ 8 เรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ (มาตรา 35 ถึงมาตรา 42) ว่ามีวิธีการอย่างไร และกำหนดยอมรับให้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์มีผลใช้บังคับเทียบเท่ากับวิธีการที่ทำในรูปแบบของเอกสารที่เป็นกระดาษ

4. “Non-liner transportation” means any transportation that is not liner transportation.