

### บทที่ 3

#### อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1991 (United Nations Convention on The Liability of Operators of Transport Terminal in International Trade, 1991)

ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดในความสูญหายความเสียหายหรือการส่งมอบสินค้า ชักช้าในขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าแต่เดิมนั้นเป็นปัญหาที่ไม่ค่อยได้รับความสนใจจากองค์กรระหว่างประเทศเท่าไรนัก จนกระทั่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศได้รับการรับรองในปี ค.ศ. 1991 อนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนากฎหมายการค้าระหว่างประเทศให้มีความสอดคล้องและเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันโดยการลดและกำจัดอุปสรรคต่างๆทางด้านกฎหมาย เพื่อนำไปสู่การพัฒนาของการค้าระหว่างประเทศ และหลักเกณฑ์ที่มีความเป็นเอกภาพเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งยังไม่ปรากฏว่ามีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีผลบังคับใช้ฉบับใดได้กล่าวไว้ถึงเรื่องดังกล่าว<sup>15</sup>

#### 1. ประวัติและความเป็นมา

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1991 (United Nations Convention on The Liability of Operators of Transport Terminal in International Trade, 1991) ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า อนุสัญญา OTT อนุสัญญา OTT ได้รับการรับรอง(adopted) เมื่อวันที่ 17 เมษายน ค.ศ. 1991 และได้ให้ลงนามตั้งแต่วันที่ 19 เมษายน ค.ศ. 1991 โดยที่ประชุมองค์การสหประชาชาติ ณ กรุงเวียนนา ประเทศ

---

<sup>15</sup> S.K. Chatterjee, "The UN Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade: The End of the Himalaya Clause?", *The Journal of Business Law*, p.109 ,(March 1994).

ออสเตรีย อนุสัญญานี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานจากร่างอนุสัญญาซึ่งได้จัดทำโดยคณะกรรมการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ หรือ UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade Law) และร่างอนุสัญญาที่ได้จัดเตรียมโดยสถาบันระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายเอกชน (The International Institute for the unification of Private Law) หรือที่นิยมเรียกย่อๆว่า UNIDROIT

ในระยะเริ่มต้นของการจัดเตรียมร่างอนุสัญญานี้ได้ดำเนินการโดย UNIDROIT ในหัวข้อเรื่องสัญญารับฝากทรัพย์สินและการเก็บของในคลังสินค้า (bailment and warehousing contract) ในปีค.ศ.1960 ปัญหาเกี่ยวกับการขาดหลักเกณฑ์ที่เป็นเอกภาพของความรับผิดชอบบุคคลซึ่งทำการครอบครองและดูแลสินค้าในระหว่างหรือภายหลังจากการขนส่งสินค้าสินค้าที่แท้จริงได้ถูกนำมาพิจารณาในการทำงานของ UNIDROIT ในการประชุมครั้งที่ 56 ในปีค.ศ.1977 (the governing Council of UNIDROIT) ได้จัดตั้งคณะทำงานเพื่อจัดทำร่างหลักเกณฑ์เพื่อความ เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในสัญญาเก็บของในคลังสินค้า (Uniform Rules in Warehousing Contract) ในปีค.ศ.1982 คณะทำงานได้จัดเตรียมในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1970 ถึง ค.ศ.1980 ซึ่ง ได้รับการรับรองในปี 1983 ในนามของร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดชอบผู้ประกอบการท่า (Draft Convention on Liability of Operators of Transport Terminal)<sup>16</sup>

ต่อมาในปีค.ศ.1984 คณะทำงานที่ศึกษาถึงความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าเปลี่ยนจาก UNIDROIT มาเป็นคณะทำงานของ คณะกรรมการกฎหมายการค้าระหว่าง ประเทศแห่งสหประชาชาติ The United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) และในปี ค.ศ.1989 UNCITRAL ได้นำร่างอนุสัญญาที่จัดทำโดย UNIDROIT มา ศึกษาร่วมกับงานวิจัยอื่นๆที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาถึงความแตกต่างของผู้ประกอบการท่าขนส่ง สินค้าในประเทศต่างๆด้วย และคณะทำงานของ UNCITRAL ตกลงที่จะศึกษาความรับผิดชอบ ผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าซึ่งเริ่มต้นการประชุมในปี ค.ศ. 1984 โดยได้จัดเตรียมร่างอนุสัญญา เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้า (Draft Convention on Liability of

---

<sup>16</sup> *Ibid.*

Operators of Transport Terminal) และได้ส่งร่างอนุสัญญาให้แก่ประเทศต่างๆรวมทั้งองค์การระหว่างประเทศ เพื่อขอคำแนะนำและความคิดเห็น ต่อมาหลังจากที่ได้มีการปรับปรุงร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบกิจการท่าขนส่งสินค้า (Draft Convention on Liability of Operators of Transport Terminal) และนำเสนอต่อองค์การสหประชาชาติเพื่อให้ที่ประชุมยอมรับเป็นอนุสัญญาต่อไป<sup>17</sup> องค์การสหประชาชาติจึงได้จัดให้มีการประชุมที่กรุงเวียนนา ประเทศออสเตรียในเดือนเมษายน ค.ศ.1991ซึ่งอนุสัญญานี้ได้รับการรับรองจากที่ประชุมเมื่อวันที่ 17 เมษายน ค.ศ.1991 และเปิดให้ลงนามในวันที่ 19 เมษายน ค.ศ. 1991 และในปัจจุบันมีประเทศที่ลงนามแล้ว คือ ประเทศ ฝรั่งเศส เม็กซิโก ฟิลิปปินส์ สเปน และสหรัฐอเมริกา และประเทศที่ให้สัตยาบันแล้วคือ ประเทศอียิปต์, ประเทศจอร์เจีย, สาธารณรัฐคาบอง, และประเทศปารากวัย ทั้งนี้อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้ก็ต่อเมื่อมีประเทศที่ให้สัตยาบันแล้ว 5 ประเทศ<sup>18</sup>

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศได้ทำให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของระบบกฎหมายที่บังคับแก่ความรับผิดของผู้ประกอบกิจการท่าขนส่งสินค้า(operator of a transport terminal) ในที่นี้เรียกว่าผู้ประกอบการท่า (terminal operator) เพื่อความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าหรือความซุกซำในการส่งมอบสินค้า ทั้งนี้ผู้ประกอบการท่า(terminal operator) หมายถึง ผู้ประกอบการซึ่งให้บริการในการจัดการสินค้าก่อน ระหว่างหรือภายหลังจากการขนส่งสินค้า ในการให้บริการของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้านั้นผู้ประกอบการท่าอาจมีการทำสัญญากับผู้ส่งของ ผู้รับของหรือผู้ขนส่ง โดยผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าอาจให้บริการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างที่เกี่ยวข้อกับการขนส่งสินค้าเช่น บริการบรรทุกสินค้าขึ้นยานพาหนะ (loading) หรือขนถ่ายสินค้าออกจากยานพาหนะ(unloading) ,เก็บรักษาสินค้า(storage),จัดเรียงสินค้า(stowage),ผูกมัดรัดสินค้า(lashing) เป็นต้นซึ่งในทางปฏิบัตินั้นธุรกิจการให้บริการในลักษณะเช่นนี้อาจเรียกได้หลายชื่อ

---

<sup>17</sup> Joanne Zawitoski, "Limitation of Liability for Stevedores and Terminal Operators under the Carrier's Bill of Lading and COGSA," Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.16, No.3,p.337, (July 1985).

<sup>18</sup> สืบค้นจาก [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/1991Convention\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/1991Convention_status.html).

แตกต่างกันไปซึ่งรวมถึง โกดังสินค้า(warehouse) ,ท่าพักรถหรือท่าพักตู้สินค้า(depot) ,สถานี (terminal), ท่าเรือ(port/dock) ,บริการขนของขึ้นลงจากเรือ(stevedore) , บริษัทผู้ขนสินค้าขึ้นลงจากเรือ(Shoremen's or Dockers' companies) , สถานีรถไฟ(railway station) หรือ สถานีขนส่งสินค้าในท่าอากาศยาน (air cargo terminal) ขอบเขตการบังคับใช้นุ้สัญญาฉบับนี้พิจารณาจากการที่ธุรกิจนั้นเป็นธุรกิจที่ดำเนินการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยไม่คำนึงถึงว่าธุรกิจดังกล่าวจะมีชื่อเรียกว่าอย่างไร

ในการจัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1991หรืออนุสัญญา OTT นั้นมีเป้าหมายอันเป็นแนวคิดพื้นฐานที่สำคัญคือ การสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันให้แก่หลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากภายใต้กฎหมายภายในของประเทศต่าง ๆ นั้นมีความแตกต่างกัน กล่าวคือในบางประเทศ คู่สัญญาจะมีเสรีภาพในการทำสัญญา คือ คู่สัญญาสามารถกำหนดสิทธิและหน้าที่ระหว่างคู่สัญญาได้อย่างเป็นอิสระ ผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าซึ่งมักเป็นคู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจต่อรองเหนือกว่าผู้ใช้บริการจึงอาศัยโอกาสจากหลักเกณฑ์นี้ในการกำหนดเงื่อนไขในการจำกัดความรับผิดชอบเกี่ยวกับสินค้าไว้ในสัญญาที่มีลักษณะเป็นสัญญามาตรฐานซึ่งทำกับผู้ใช้บริการทำไว้อย่างไม่เป็นธรรม ในขณะเดียวกันกฎหมายภายในของบางประเทศผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้ากลับมีเสรีภาพในการกำหนดข้อสัญญาเพื่อจำกัดความรับผิดชอบของตนอยู่อย่างจำกัด การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้านั้นพบได้ในข้อสัญญาหลายประเภท เช่น ข้อสัญญาเกี่ยวกับมาตรฐานในการดูแลสินค้าของผู้ประกอบการท่าโดยผู้ประกอบการท่าอาจกำหนดให้มีการยกเว้นความรับผิดชอบหรือจำกัดความรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ประกอบการท่า หรือข้อสัญญาเกี่ยวกับภาระการพิสูจน์ซึ่งกำหนดให้ภาระในการพิสูจน์ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่านั้นตกอยู่แก่ผู้ใช้บริการ หรือข้อสัญญาซึ่งกำหนดระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ประกอบการท่ารับผิดชอบไว้ก่อนข้างสั้น หรือการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบไว้ต่ำเกินไปเมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายที่แท้จริง ทั้งนี้กฎหมายหรือข้อสัญญาซึ่งกำหนดให้การพิสูจน์ถึงความเสียหายที่แท้จริงของสินค้าตกเป็นภาระแก่ผู้เสียหายที่ต้องการใช้สิทธิเรียกร้องเมื่อสินค้าของตนสูญหายเสียหายหรือเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นเนื่องจากการส่งมอบสินค้าล่าช้ากว่ากำหนด

และการที่ผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าซึ่งเป็นคู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจต่อรองมากกว่า ผู้ใช้บริการสามารถอาศัยหลักเสรีภาพในการทำสัญญาทำการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดหรือ ข้อจำกัดความรับผิดไว้ในสัญญาซึ่งมักเป็นสัญญามาตรฐานที่ผู้ให้บริการของท่าขนส่งสินค้า จำเป็นต้องเข้าผูกพันตามข้อสัญญาเหล่านั้นเมื่อต้องการใช้บริการของท่าขนส่งสินค้า เมื่อ พิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าเงื่อนไขต่างๆที่ได้กล่าวมานั้นมีลักษณะเป็นการโอนความเสี่ยงใน ความ สูญหาย,เสียหายของสินค้าหรือความเสียหายอันเกิดจากการส่งมอบสินค้าซ้เข้าไปแก่ผู้ให้บริการ หรือเจ้าของสินค้า ซึ่งหากพิจารณาตามข้อเท็จจริงแล้วบุคคลเหล่านี้เป็นบุคคลที่ไม่ได้เข้ามาดูเห็น หรือเกี่ยวข้องกับگردดูแลสินค้าและความปลอดภัยของสินค้าขณะที่สินค้าได้รับความเสียหายหรือ สูญหายแต่อย่างใด ดังนั้นการกำหนดให้ภาระการพิสูจน์ถึงความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นตกแก่ ผู้ใช้บริการทำหรือผู้เป็นเจ้าของสินค้าจึงไม่เป็นธรรมแก่บุคคลดังกล่าวอย่างยิ่ง เนื่องจากแม้ ผู้ใช้บริการหรือเจ้าของสินค้าจะสามารถคาดการณ์ได้ว่าสินค้าสูญหายหรือเสียหายในขณะที่สินค้า อยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการทำแต่ก็เป็นกรยากอย่างยิ่งที่จะล่วงรู้ถึงเหตุการณ์ที่แท้จริงอัน เป็นเหตุแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้น และเมื่อไม่สามารถพิสูจน์ถึงเหตุแห่งความเสียหายที่แท้จริงได้ แล้วผู้ให้บริการหรือเจ้าของสินค้าที่ได้รับความเสียหายก็อาจไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อ ความเสียหายเหล่านั้น

อย่างไรก็ตามแม้ผู้เสียหายจะสามารถพิสูจน์ถึงเหตุแห่งความเสียหายได้ก็อาจไม่ได้ รับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายหรือได้รับค่าสินไหมทดแทนไม่เต็มจำนวนความเสียหายที่ แท้จริงเนื่องจากข้อสัญญายกเว้นความรับผิดหรือข้อสัญญาจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการ ท่าขนส่งสินค้า นอกจากนี้ที่ได้กล่าวมาแล้วในอีกด้านหนึ่งการมีข้อจำกัดเรื่องภาระการพิสูจน์และ ข้อสัญญายกเว้นและจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้ายังส่งผลให้ผู้ประกอบการ ท่าขนส่งสินค้าลดมาตรฐานและความระมัดระวัง,ความใส่ใจในการดูแลและรักษาสินค้าซึ่งเข้ารับ บริการของท่านลงอีกด้วย

จากปัญหาของความไม่เหมาะสมที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นจะยิ่งเพิ่มความรุนแรงมากขึ้น หากการดำเนินการต่อสินค้าอันเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งนั้นจำเป็นต้อง ดำเนินการผ่านผู้ประกอบการทำเพียงรายเดียวหรือผู้ประกอบการทำที่มีอยู่อย่างจำกัดเท่านั้น

นอกจากความต้องการให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบการทำแล้ว อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศนั้นยังได้จัดทำขึ้นเนื่องจากในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีอยู่ยังมีช่องว่างในเรื่องความรับผิดของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้า ซึ่งเห็นได้ว่าเมื่อผู้ส่งของได้ทำการส่งมอบสินค้าเพื่อทำการขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการทำแล้ว ความรับผิดของผู้ขนส่งอาจจะยังไม่เริ่มขึ้นในเวลานั้นหากสินค้ายังคงต้องดำเนินการผ่านผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้า และในกรณีที่เป็นสถานที่ปลายทางความรับผิดของผู้ขนส่งอาจสิ้นสุดลงเมื่อผู้ขนส่งได้ทำการส่งมอบสินค้านั้นให้แก่ผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้า ซึ่งมักจะเป็นเวลาก่อนที่สินค้าจะถูกส่งมอบให้แก่ผู้รับสินค้าหรือก่อนส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งรายถัดไป ทั้งนี้ในขณะที่ความรับผิดของผู้ขนส่งได้ถูกกำหนดไว้ในอนุสัญญาต่างๆ เพื่อสร้างกฎเกณฑ์ที่ทำให้เกิดความสอดคล้องและเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ก็เกิดช่วงเวลาระหว่างที่สินค้าอยู่ระหว่างการขนส่งในแต่ละรูปแบบซึ่งจะไม่อยู่ในขอบเขตของหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาเหล่านั้น และผลเสียของช่องว่างในขอบเขตแห่งความรับผิดที่ได้กล่าวมานั้นเป็นปัญหาที่ค่อนข้างร้ายแรงเนื่องจากเมื่อพิจารณาถึงข้อพิพาทในการสูญหายเสียหายของสินค้านั้นไม่ได้เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งจริงๆ เพียงประการเดียวหากแต่เกิดขึ้นระหว่างการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในช่วงเวลาก่อนและหลังจากการขนส่งด้วย

หลักเกณฑ์ในระบบกฎหมายแต่ละระบบในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้ประกอบการทำมีความแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นที่มาของกฎหมายหรือบทบัญญัติเอง หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดนี้อาจอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือในกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการฝากทรัพย์หรือของในคลังสินค้า (deposit /bailment) ในขณะที่กฎหมายบางระบบผู้ประกอบการทำมีความรับผิดอย่างเคร่งครัดในสินค้าและสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดได้ก็ต่อเมื่อเกิดเหตุการณ์บางอย่างตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้เท่านั้น ในทางกลับกันในกฎหมายบางระบบผู้ประกอบการทำมีความรับผิดในการกระทำอันละเลยขาดความเอาใจใส่ เช่น ในกรณีที่ผู้ประกอบการกิจการไม่ได้ทำการดูแลสินค้าอย่างเหมาะสม นอกจากนั้นยังมีความแตกต่างในเรื่องภาระการพิสูจน์ถึงความรับผิดของผู้ประกอบกิจการทำขนส่งสินค้า ทั้งนี้ภายใต้ระบบกฎหมายหลายระบบกำหนดให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ประกอบการทำรับผิดในความสูญหายเสียหายแก่สินค้านั้นมีหน้าที่นำสืบให้เห็นถึงพยานหลักฐานในเบื้องต้นให้ข้อสันนิษฐานว่าผู้ประกอบการทำ

ขนส่งสินค้ามีความรับผิดชอบต่อนั้นผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้ามีหน้าที่ในการพิสูจน์ให้ได้ว่ากรณีดังกล่าวเป็นข้อยกเว้นซึ่งตนไม่ต้องรับผิดชอบในสินค้าดังกล่าว อย่างไรก็ตามกฎหมายในอีกหลายระบบก็กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการทำมีภาระในการพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบของผู้ประกอบการทำ

นอกจากนั้นยังปรากฏความแตกต่างในส่วนที่เกี่ยวกับจำนวนเงินที่ผู้ประกอบการทำจะต้องรับผิดชอบเพราะในกฎหมายบางระบบผู้ประกอบการทำมีความรับผิดชอบอย่างไม่จำกัดในขณะที่ในกฎหมายระบบอื่นได้จำกัดจำนวนเงินที่ผู้ประกอบการทำต้องรับผิดชอบไว้ ความแตกต่างในเรื่องอายุความในการดำเนินคดีและช่วงระยะเวลาที่ผู้ประกอบการทำต้องรับผิดชอบก็มีความแตกต่างกันไป ความแตกต่างในบางกรณีก็ทำให้เกิดความซับซ้อนและยุ่งยากในการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการทำเนื่องจากในกฎหมายบางระบบในการพิจารณาถึงความรับผิดชอบของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้านั้นถูกกำหนดโดยลักษณะของกิจกรรมที่ให้บริการ เช่นการเก็บรักษาสินค้าและการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากยานพาหนะของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้านั้นตกอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของกฎหมายที่แตกต่างกัน

ความแตกต่างของกฎหมายแต่ละระบบนั้นทำให้เกิดปัญหาแก่ผู้ขนส่งและผู้ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งซึ่งต้องเข้าทำสัญญากับผู้ประกอบการทำในประเทศต่างๆ

ยิ่งกว่านั้นกฎหมายภายในของบางประเทศไม่มีความเหมาะสมกับการดำเนินการของกิจการทำขนส่งสินค้าในปัจจุบัน เห็นได้จากการที่กฎหมายภายในของบางประเทศไม่มีบทบัญญัติที่รองรับการใช้วิธีการดำเนินการด้วยระบบคอมพิวเตอร์หรือการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงความไม่เหมาะสมของบทบัญญัติเกี่ยวกับสินค้าอันตราย

## 2. ผลและประโยชน์ที่ได้รับจากอนุสัญญา

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศได้ถูกจัดทำขึ้นเพื่อกำจัดหรือลดปัญหาทางกฎหมายในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น บนพื้นฐานของการสร้างความชอบธรรมทางกฎหมายให้แก่ผู้เป็นเจ้าของสินค้า ผู้ขนส่งและผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้า

อนุสัญญาฉบับนี้เป็นอนุสัญญาที่ช่วยให้เกิดความชัดเจนและแน่นอนเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องในการใช้บริการของท่าขนส่งสินค้าทุกฝ่ายกล่าวคือ ผู้เป็นเจ้าของสินค้านั้นจะได้รับประโยชน์จากความแน่นอนและความสมดุลทางกฎหมายในการที่จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากผู้ประกอบกิจการท่าขนส่งสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่สินค้าได้รับความเสียหายหรือสูญหายก่อนที่ผู้ขนส่งจะเริ่มมีความรับผิดชอบในสินค้านั้นหรือภายหลังจากเวลาที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้สิ้นสุดลงแล้ว โดยปกติแล้วในสถานการณ์เช่นนี้ผู้ประกอบกิจการท่าขนส่งสินค้าคือบุคคลเดียวที่อาจถูกเรียกร้องให้ต้องรับผิดชอบในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งนี้การไม่มีบทบัญญัติทางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจการท่าขนส่งสินค้าโดยตรงย่อมเป็นการจำกัดความสามารถของเจ้าของสินค้าในการได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าภายใต้หลักเกณฑ์ที่มีความชัดเจนแน่นอนและเป็นธรรม

นอกจากนั้นอนุสัญญานี้ยังส่งผลดีต่อผู้ขนส่งกล่าวคือ เมื่อสินค้าได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้ประกอบกิจการท่าขนส่งสินค้าในระหว่างช่วงเวลาที่ยังคงมีความรับผิดชอบในสินค้า ในกรณีดังกล่าวแม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าภายใต้หลักเกณฑ์ของกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แต่ผู้ขนส่งนั้นก็สามารถใช้สิทธิไล่เบี่ยจากผู้ประกอบกิจการท่าขนส่งสินค้าภายใต้หลักเกณฑ์ของอนุสัญญานี้ซึ่งมีความใกล้เคียงและสอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่งผลให้ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในจำนวนที่ใกล้เคียงกับค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้ชดใช้ให้กับผู้เป็นเจ้าของสินค้า

นอกจากที่ได้กล่าวมาแล้วการบังคับใช้อนุสัญญา OTT ยังอาจส่งผลให้มีการฟ้องร้องดำเนินคดีกับผู้ขนส่งน้อยลงจากเดิมในกรณีที่ปรากฏชัดว่าเหตุแห่งความเสียหายของสินค้าเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้า ทั้งนี้เนื่องจากโดยทั่วไปแล้วกฎหมายที่บังคับใช้กับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะมีความชัดเจนแน่นอนและมักมีระบบความรับผิดแบบสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ (Presumed fault or neglect) ซึ่งเป็นระบบที่ผู้เป็นเจ้าของสินค้าที่ต้องใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงเหตุแห่งความเสียหายเพียงแต่พิสูจน์ได้ว่าสินค้าของตนได้รับความเสียหายขณะอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะถูก

สันนิษฐานโดยกฎหมายว่ามีความผิดเว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น ทำให้ผู้เป็นเจ้าของสินค้ามีโอกาสที่จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนมากกว่าการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าซึ่งไม่มีความหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่ชัดเจนในเรื่องความผิดและมีระบบความรับผิดชอบที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องต้องรับภาระในการพิสูจน์ถึงความผิดของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้า อนุสัญญา OTT เป็นอนุสัญญาที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าให้มีความใกล้เคียงและสอดคล้องกันกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าตามกฎหมายและอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ย่อมส่งผลให้ผู้เป็นเจ้าของสินค้าที่ได้รับความเสียหายสามารถเลือกใช้สิทธิเรียกร้องกับบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้โดยตรงโดยไม่จำเป็นต้องเล็งปัญหาความไม่ชัดเจนแน่นอนของกฎหมายโดยการฟ้องร้องดำเนินคดีกับผู้ขนส่งเพียงอย่างเดียว

การพัฒนาและความสอดคล้องของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้ นั้นมีประโยชน์ต่อผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าด้วยกัน เนื่องจากอนุสัญญานี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่มีความทันสมัยให้สอดคล้องกับการพัฒนาในทางปฏิบัติของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้า เช่น บทบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารนั้นมีความเป็นอิสระและสอดคล้องกัน โดยอนุสัญญานี้ได้ยอมรับการใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic data interchange (EDI)) อีกทั้งอนุสัญญานี้ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่แน่นอนเกี่ยวกับความรับผิดชอบ โดยกำหนดให้มีการจำกัดความรับผิดไว้อย่างชัดเจน และให้สิทธิผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าในการเอาสินค้าไว้เป็นประกันในการชำระค่าบริการหรือเพื่อสิทธิเรียกร้องอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับสินค้านั้น นอกจากนี้ยังกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสินค้าอันตรายไว้อย่างชัดเจน<sup>19</sup>

อนุสัญญานี้มีรากฐานจากกฎหมาย 2 ประเภท คือ กฎหมายเรื่องการฝากทรัพย์สิน และกฎหมายเรื่องการเก็บของในคลังสินค้า โดยอนุสัญญา OTT ประกอบด้วยบทบัญญัติรวมทั้งสิ้น 25 มาตรา ได้แก่ คำจำกัดความของผู้ประกอบการท่า ขอบเขตการใช้ข้อบังคับ, ระยะเวลาการรับผิดชอบ, การออกเอกสาร, หลักเกณฑ์ความรับผิด, การจำกัดความรับผิด, ข้อกำหนดพิเศษ

<sup>19</sup> สืบค้นจาก [www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1994-e/vol25-p257-261-e.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1994-e/vol25-p257-261-e.pdf) (A/CN.9/385).

เกี่ยวกับสินค้าอันตราย, สิทธิในการเอาสินค้าเป็นหลักประกัน, การแจ้งการสูญหายเสียหายของสินค้าและการส่งมอบสินค้าซ้ำ, อายุความในการดำเนินคดี, ข้อกำหนดเงื่อนไขในสัญญา และความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาฉบับอื่นๆ

### 3.วัตถุประสงค์

อนุสัญญา OTT มีวัตถุประสงค์ในการสร้างความเป็นเอกภาพให้กับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าซึ่งเป็นผู้ให้บริการต่อเนื่องจากการขนส่งระหว่างประเทศ โดยการกำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิด ภาระการพิสูจน์ความรับผิด และอายุความในการดำเนินคดี ระหว่างผู้ใช้บริการของท่าขนส่งสินค้าและผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าไว้อย่างชัดเจนและสอดคล้องกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีอยู่ เพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบการซึ่งให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ และเพื่อสร้างความความเป็นธรรมให้แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ทั้งผู้ส่ง, ผู้ขนส่ง, ผู้เป็นเจ้าของสินค้าและผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้า

### 4.คำนิยาม (Definition)

ในอนุสัญญา OTT ได้มีการกำหนดคำนิยามของศัพท์ต่างๆ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและความเข้าใจที่ตรงกันดังนี้

1. “ผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้า” (Operator of transport terminal) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “ผู้ประกอบการท่า”) หมายถึง บุคคลซึ่งโดยทางคำปกติรับสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศไว้ในความดูแล เพื่อให้บริการหรือจัดให้มีการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งแก่สินค้านั้นภายในบริเวณที่อยู่ภายใต้การควบคุมของตนหรือตนมีสิทธิเข้าไปหรือที่ตนมีสิทธิใช้

ประโยชน์ อย่างไรก็ตามบุคคลดังกล่าวจะไม่ถือเป็นผู้ประกอบการท่าหากปรากฏว่าบุคคลนั้นอยู่ในฐานะผู้ขนส่งภายใต้กฎหมายซึ่งใช้บังคับกับการขนส่งนั้นๆ<sup>20</sup>

จากบทบัญญัติดังกล่าวคำว่า “บุคคลซึ่งโดยทางค้าปกติ” (In the course of his business) ตามอนุสัญญา OTT แสดงให้เห็นว่าอนุสัญญานี้จะบังคับใช้กับการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งซึ่งมีลักษณะเป็นกิจการในทางการค้าซึ่งเป็นการกระทำที่มีวัตถุประสงค์ในการแสวงหากำไร (commercial activity) เท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามไม่ได้หมายความว่ากิจการดังกล่าวจะต้องดำเนินการโดยการเรียกเก็บค่าบริการเสมอไป เพราะในบางกรณีผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าอาจไม่เก็บค่าบริการในการให้บริการบางประเภท เช่นค่าบริการในการเก็บค่ารักษาสินค้าระยะไม่เกิน 3 วันนับแต่ได้รับสินค้าจากผู้ขนส่งหรือผู้ส่งสินค้าไว้ในความดูแล แต่ผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าจะยังคงเรียกเก็บค่าบริการประเภทอื่นรวมอยู่ด้วย ซึ่งในกรณีดังกล่าวยังคงถือว่าผู้ประกอบการท่ามีสถานะเป็นผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าตามความหมายของอนุสัญญาฉบับนี้

นอกจากนั้นจากคำนิยามดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการพิจารณาว่าบุคคลใดเป็นผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าตามความหมายของอนุสัญญา OTT หรือไม่นั้นมีความแตกต่างไปจากอนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศฉบับอื่นๆ ที่มักพิจารณาความเป็นผู้ขนส่งจากการเข้าทำสัญญากับผู้ส่งของหรือจากการออกเอกสารอันเป็นหลักฐานแห่งการขนส่ง ในขณะที่การเป็นผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าตามอนุสัญญา OTT นั้น พิจารณาจากการให้บริการโดยตรงมิได้พิจารณาเอาการเข้าทำสัญญาเป็นสำคัญ โดยพิจารณาจากการที่บุคคลดังกล่าว “รับ

---

<sup>20</sup> อนุสัญญา OTT Article 1 (a) "Operator of a transport terminal" (hereinafter referred to as "operator") means a person who, in the course of his business, undertakes to take in charge goods involved in international carriage in order to perform or to procure the performance of transport-related services with respect to the goods in an area under his control or in respect of which he has a right of access or use. However, a person is not considered an operator whenever he is a carrier under applicable rules of law governing carriage;

ที่จะดูแลสินค้า(undertakes to take in charge of goods) เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้บริการหรือจัดให้มีบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งแก่สินค้า ทั้งนี้เนื่องจากในทางปฏิบัติแล้วการให้บริการของผู้ประกอบการทำนั้นไม่มีการทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรที่ชัดเจน รวมทั้งในการให้บริการบางอย่างอาจไม่มีการออกเอกสารโดยผู้ประกอบการทำ โดยผู้ประกอบการทำมักทำการรับรองไว้ในเอกสารเกี่ยวกับสินค้าของผู้ใช้บริการเพื่อแสดงว่าได้รับสินค้าไว้ในความดูแลแล้วเพียงเท่านั้น โดยเงื่อนไขการให้บริการจะเป็นไปตามข้อกำหนดซึ่งผู้ประกอบการทำเป็นผู้กำหนดทั้งในส่วนของขอบเขตความรับผิดชอบและภาระค่าบริการ ดังนั้นการที่อนุสัญญา OTT กำหนดให้ความเป็นผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าพิจารณาจากการที่ผู้ประกอบการทำตกลงรับสินค้าไว้ในความดูแลจึงเป็นการสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติในการให้บริการทำขนส่งสินค้าอย่างยิ่ง ในส่วนของพื้นที่ภายใต้การควบคุมของผู้ประกอบการทำหรือผู้ประกอบการที่มีสิทธิเข้าไปหรือมีสิทธิใช้ประโยชน์ (area under his control or in respect of which he has a right of access or use) แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าตามอนุสัญญา OTT จะต้อง มีบริเวณ (area) พื้นที่ที่อยู่ในความควบคุมดูแลหรือบริเวณที่มีสิทธิเข้าไปหรือมีสิทธิใช้ประโยชน์ ทั้งนี้ในขั้นตอนการร่างอนุสัญญาคณะผู้ร่างอนุสัญญาได้ทำการร่างอนุสัญญา OTT โดยกำหนดจุดเกาะเกี่ยวประการหนึ่งว่า การให้บริการของผู้ประกอบการทำจะต้องเป็นการให้บริการที่สืบเนื่องมาจากการให้บริการดูแลรักษาสินค้าให้ปลอดภัย (safe keeping of the goods) เพื่อให้ขอบเขตของอนุสัญญาเป็นไปตามความมุ่งหมายดังกล่าวที่ประชุมจึงได้สร้างหลักเกณฑ์ที่ว่าผู้ประกอบการทำจะต้องมีบริเวณ (area) พื้นที่ที่อยู่ในความควบคุมหรือที่ตนมีสิทธิเข้าไปหรือใช้ประโยชน์ได้ ทั้งนี้บริเวณที่ผู้ประกอบการทำให้บริการนั้น มีความหมายกว้างโดยหมายความรวมถึงบริเวณที่อยู่ภายใต้การควบคุม เช่น โกดังสินค้า (warehouse) และบริเวณที่ผู้ประกอบการทำไม่ใช่ผู้ควบคุมหรือดูแลโดยตรงแต่มีสิทธิในการเข้าไปหรือใช้ประโยชน์จากพื้นที่นั้นได้ เช่น บริเวณที่ผู้ประกอบการทำหลายรายสามารถใช้ร่วมกันได้ในบริเวณดังกล่าว เนื่องจากในการให้บริการบางประเภทโดยเฉพาะในการขนถ่ายสินค้าการจัดเรียงสินค้า ซึ่งเป็นการให้บริการที่จะไม่มีการเก็บรักษาสินค้าไว้ในความดูแลแต่อย่างใด คณะผู้ร่างอนุสัญญาจึงกำหนดคำนิยามของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าว่าผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้านั้นควรจะเป็นผู้ที่ให้บริการซึ่งให้บริการภายในพื้นที่ที่ตนเป็นผู้ควบคุม หรือตนมีสิทธิ

เข้าไปหรือใช้ประโยชน์ในสถานที่นั้นได้เพื่อให้สอดคล้องกับการให้บริการของผู้ประกอบการทำในปัจจุบันตามความเป็นจริงที่อาจไม่เกี่ยวข้องกับการเก็บรักษาสินค้าเลย

จากคำนิยามนี้บุคคลซึ่งเป็นผู้ขนส่งภายใต้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งจะไม่ถือเป็นผู้ประกอบการทำ (A person is not considered and operator whenever he is a carrier under applicable rules of law governing carriage) ตามอนุสัญญา OTT เนื่องจากอนุสัญญา OTT ต้องการแยกขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญานี้ให้ชัดเจน โดยการกำหนดให้ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งซึ่งอยู่ภายใต้กฎหมายการขนส่งในฐานะผู้ขนส่งไม่อยู่ในฐานะผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าภายใต้อนุสัญญานี้ เนื่องจากการให้บริการบางกรณีเช่น ในกรณีที่มีการขนส่งสินค้าทางทะเลอยู่ภายใต้ Hamburg Rules และผู้ขนส่งได้เข้าดูแลรับผิดชอบสินค้า ณ ท่าเรือที่มีการบรรทุกและจัดเก็บสินค้าก่อนเริ่มการเดินทางในการขนส่งสินค้าทางทะเล หรือเมื่อมีการจัดเก็บสินค้าไว้ในความดูแลของผู้ขนส่งในช่วงระยะเวลาหนึ่งที่ทำเรือปลายทางก่อนทำการส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับตราส่ง หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบต่อสินค้าของผู้ขนส่ง ณ ท่าเรือนั้นจะไม่อยู่ภายใต้อนุสัญญานี้แม้ผู้ขนส่งดังกล่าวจะให้บริการในการดูแลรักษาสินค้าภายในบริเวณท่าเรือก็ตาม แต่หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของบุคคลนั้นจะอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่ง คือ Hamburg Rules<sup>21</sup> ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากอนุสัญญา OTT เป็นอนุสัญญาที่มีวัตถุประสงค์ประการหนึ่งคือต้องการปิดช่องว่างของระบบความรับผิดชอบในการขนส่งระหว่างประเทศ บุคคลซึ่งให้บริการเกี่ยวข้องกับการบริการขนส่งสินค้าจึงถือเป็นผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าเฉพาะในกรณีที่บุคคลนั้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้านั้นในฐานะผู้ขนส่งสินค้านั้น

2. “สินค้า” (Goods) ในอนุสัญญา OTT คำว่าสินค้าไม่เพียงแต่หมายถึงสินค้าที่ทำการขนส่งเท่านั้นแต่รวมถึงตู้คอนเทนเนอร์ แผ่นไม้รองสินค้า (pallet) หรือภาชนะที่ใช้ในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้านั้นด้วยหากภาชนะดังกล่าวไม่ใช่ภาชนะที่ผู้ประกอบการทำเป็นผู้จัดหา<sup>22</sup>

<sup>21</sup> สืบค้นจาก [www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1994-e/vol25-p257-261-e.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/yearbooks/yb-1994-e/vol25-p257-261-e.pdf).

<sup>22</sup> อนุสัญญา OTT Article 1(b) Where goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if it was not supplied by the operator;

สินค้าและภาชนะที่ใช้รองรับหรือใช้ในการบรรจุสินค้าจะอยู่ภายใต้ความหมายของสินค้าตามอนุสัญญานี้ก็ต่อเมื่อสิ่งเหล่านั้นถูกจัดหามาโดยบุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่ผู้ประกอบการทำทั้งนี้เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการเป็นผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าซึ่งได้นิยามไว้ในมาตรา 1(a) เนื่องจากมาตราดังกล่าวได้กำหนดว่าบุคคลซึ่งจะถือเป็นผู้ประกอบการทำตามอนุสัญญานี้ นั้นจะต้องรับที่จะดูแล (in charge) สินค้า<sup>23</sup> ดังนั้นผู้สินค้าที่ผู้ประกอบการทำเป็นผู้จัดหามา แม้มีสินค้าบรรจุอยู่ภายในย่อมไม่ใช่สินค้าตามความหมายของอนุสัญญานี้

3. “การขนส่งระหว่างประเทศ” (International Carriage) จากคำนิยามของคำว่าผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าตามอนุสัญญา OTT ซึ่งกำหนดไว้ว่า ผู้ประกอบการทำคือผู้ให้บริการเกี่ยวกับสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศนั้นสามารถแสดงให้เห็นว่าอนุสัญญานี้ไม่มีวัตถุประสงค์ในการนำไปใช้บังคับกับสินค้าที่ทำการขนส่งภายในประเทศ เพื่อความชัดเจนอนุสัญญา OTT จึงได้ให้ความหมายของการขนส่งระหว่างประเทศไว้โดยกำหนดว่า “การขนส่งระหว่างประเทศ” หมายถึง การขนส่งใดก็ตามที่ระบุสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางของสินค้าไว้ในประเทศที่ต่างกัน ในเวลาที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการทำ<sup>24</sup>

จากคำนิยามดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าการขนส่งระหว่างประเทศตามความหมายอนุสัญญา OTT นั้นจะต้องเป็นการขนส่งที่มีสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางอยู่ในคนละประเทศ โดยต้องมีการแสดงข้อเท็จจริงดังกล่าวให้ปรากฏในขณะที่ของนั้นเข้ามาอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการทำ ทั้งนี้อนุสัญญาไม่ได้กำหนดว่า การแสดงถึงข้อเท็จจริงดังกล่าวจะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรแต่อย่างใด ดังนั้นการแสดงซึ่งข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานที่ต้นทางและปลายทางอาจทำได้ด้วยวาจาก็ได้ เพราะเมื่อพิจารณาจากถ้อยคำของอนุสัญญาที่เลือกใช้คำว่า “identified” ซึ่งหมายถึงการระบุหรือแสดงซึ่งข้อเท็จจริงใด อันเป็นคำที่มีความหมายกว้างกว่าการระบุหรือแสดงซึ่งข้อเท็จจริงให้ปรากฏในเอกสารเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากในความเป็นจริงแล้วในการเข้าใช้บริการของทำขนส่งสินค้าในบางกรณีอาจไม่มีการแสดงเอกสารในการขนส่งหรือสัญญา

<sup>23</sup> S.K. Chatterjee, *supra* note 15, p.111.

<sup>24</sup> อนุสัญญา OTT Article 1(c) "International carriage" means any carriage in which the place of departure and the place of destination are identified as being located in two different States when the goods are taken in charge by the operator;

ขนส่งสินค้า(the contract of carriage)ซึ่งแสดงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางของสินค้าต่อผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าแต่อย่างไร<sup>25</sup>

4. “การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง” (Transport-related Service) อนุสัญญา OTT ได้กำหนดให้การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง หมายความรวมถึง การเก็บรักษา (storage) การเก็บของในคลังสินค้า(Warehousing) การบรรจุ (loading) การขนถ่าย (unloading) การจัดเรียง (stowage) การเกลี่ย (trimming) การรองกันการเคลื่อนที่ (dunnaging) และการตรึงหรือรัดให้แน่น (lashing) ด้วย<sup>26</sup>

จากคำนิยามดังกล่าวจะเห็นได้ว่าอนุสัญญา OTT ได้ให้ความหมายของการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยการยกตัวอย่างของการให้บริการ ซึ่งรวมถึงการเก็บรักษา, การเก็บของในคลังสินค้า, การบรรจุ, การขนถ่าย, การจัดเรียง, การเกลี่ย, การรองกันการเคลื่อนที่ และการตรึงหรือรัดสินค้าให้แน่น การให้ตัวอย่างของการดำเนินการให้บริการของผู้ประกอบการท่า เช่นนี้เป็นการแสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าไม่ได้ให้บริการแต่เฉพาะการเก็บรักษาของไว้ในคลังสินค้าแต่อย่างเดียวไม่ หากแต่ให้บริการอื่นๆที่หลากหลายอีกด้วย แม้ในการร่างอนุสัญญาจะมีความพยายามในการกำหนดคำนิยามของการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งให้แคบลงกว่าการยกตัวอย่างก็ตามแต่ก็ไม่เป็นผลสำเร็จ ทั้งนี้การให้คำนิยามโดยการยกตัวอย่างนั้น จะทำให้เกิดความยืดหยุ่นและเปิดกว้างให้กับการดำเนินการให้บริการประเภทใหม่ๆที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต<sup>27</sup> อย่างไรก็ตามจากคำนิยามดังกล่าวตัวอย่างการให้บริการที่อนุสัญญาได้ยกขึ้นนั้นมีลักษณะเป็นการให้บริการที่เป็นการเข้าจัดการกับสินค้าด้วยการสัมผัสตัวสินค้าโดยตรง (Physical handling of goods) เท่านั้น แต่ไม่ได้หมายความรวมถึงการให้บริการที่มีลักษณะเป็นขบวนการ

<sup>25</sup> Paul B. Larsen, Joseph C. Sweeney, Patrick J. Falvey and Joanne Zawitoski, “The Treaty on Terminal Operator Liability in International Trade,” *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.25, No.3,p.360,(July1994).

<sup>26</sup> อนุสัญญา OTT Article 1(d) "Transport-related services" includes such services as storage, warehousing, loading, unloading, stowage, trimming, dunnaging and lashing.

<sup>27</sup> Paul B. Larsen, *supra note 25*, p.360.

ทางอุตสาหกรรม (industrial processing) เช่นการบรรจุหีบห่อ (repacking) การทำความสะอาดของ (cleaning of goods) หรือการให้บริการทางการเงินหรือการให้บริการทางการค้า (financial or commercial services) แต่อย่างไรก็ตาม<sup>28</sup>

5. “การแจ้ง” (Notice) ตามอนุสัญญา OTT หมายถึงการแจ้งที่ถูกทำขึ้นในรูปแบบที่สามารถบันทึกข้อมูลที่แจ้งนั้นไว้ได้<sup>29</sup>

6. “การร้องขอ” (request) หมายถึง การร้องขอที่ถูกทำขึ้นในรูปแบบที่สามารถบันทึกข้อมูลที่ร้องขอไว้ได้<sup>30</sup>

จะเห็นได้ว่าคำนิยามในอนุสัญญานี้ ได้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนและครอบคลุมตามลักษณะการประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการท่า

## 5. ขอบเขตการบังคับใช้ (Scope of Application)

อนุสัญญา OTT ได้กำหนดขอบเขตการบังคับใช้ไว้ดังนี้

### 5.1 อนุสัญญานี้ใช้บังคับเฉพาะกับการให้บริการต่าง ๆ แก่สินค้า ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ (goods which are involved in international carriage)

จากคำนิยามดังกล่าวหมายความว่า การกระทำของผู้ประกอบการท่าที่จะอยู่ภายใต้ อนุสัญญา OTT จะต้องเป็นการให้บริการเกี่ยวข้องกับการขนส่ง (transport related service) ที่ทำขนส่งสินค้าให้บริการแก่สินค้าเท่านั้น และสินค้าซึ่งทำให้บริการนั้นจะต้องเป็นสินค้าที่เกี่ยวข้องกับ

---

<sup>28</sup> Explanatory note by the UNCITRAL secretariat on the United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade <[http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/ott/ott\\_e.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/ott/ott_e.pdf)>, p.21.

<sup>29</sup> อนุสัญญา OTT Article 1(e) "Notice" means a notice given in a form which provides a record of the information contained therein.

<sup>30</sup> อนุสัญญา OTT Article 1(f) "Request" means a request made in a form which provides a record of the information contained therein.

การขนส่งระหว่างประเทศด้วย ซึ่งหมายความว่า สินค้าดังกล่าวจะต้องเป็นสินค้าที่ถูกระบุไว้ในขณะเข้ามาสู่ในความดูแลของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าว่าสินค้านั้นจะถูกขนส่งโดยมีต้นทางและปลายทางอยู่คนละประเทศกัน

ดังนั้นหากการให้บริการของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าไม่ใช่การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศตามความหมายของอนุสัญญาฯ หรือสินค้าที่ใช้บริการของทำเป็นสินค้าที่ถูกขนส่งภายในประเทศเท่านั้น การให้บริการของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าในกรณีนี้ย่อมไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา OTT

## 5.2 การให้บริการของผู้ประกอบการทำจะต้องมีจุดเกาะเกี่ยวกับประเทศภาคี

อนุสัญญา OTT กำหนดให้การให้บริการของผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าจะต้องมีจุดเกาะเกี่ยวกับประเทศภาคีของอนุสัญญาตามลักษณะใดลักษณะหนึ่งดังต่อไปนี้

1. การให้บริการของผู้ประกอบการทำนั้น ได้กระทำลงภายในประเทศภาคีแห่งอนุสัญญา OTT หรือ
2. ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล (Private International Law) กำหนดให้การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศภาคี
3. การให้บริการของผู้ประกอบการทำนั้น เป็นการให้บริการโดยผู้ประกอบการทำ ซึ่งมีสถานประกอบธุรกิจ (place of business) ตั้งอยู่ในประเทศภาคี โดย

ในกรณีที่ผู้ประกอบการทำมีสถานที่ให้บริการหลายแห่ง อนุสัญญา OTT ได้กำหนดให้ถือเอาสถานที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งครั้งนั้นๆมากที่สุดเป็นสถานที่ให้บริการในครั้งนั้น และในกรณีที่ผู้ประกอบการทำไม่มีสถานที่ประกอบธุรกิจ อนุสัญญา OTT กำหนดให้ถือเอาที่อยู่ตามปกติของผู้ประกอบการทำมาเป็นเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดสถานที่ประกอบการ<sup>31</sup>

<sup>31</sup> อนุสัญญา OTT Article 2

## 6. ช่วงเวลาที่ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบ (Period of Responsibility)

ในอนุสัญญา OTT Article 3 กำหนดให้ ผู้ประกอบการที่มีความรับผิดชอบต่อสินค้า ตั้งแต่เวลาที่รับสินค้านั้นไว้ในความดูแล (taken them in charge) ของผู้ประกอบการฯ จนถึงเวลาที่ผู้ประกอบการฯ ได้ทำการส่งมอบ หรือนำสินค้าไปไว้ในเงื้อมมือของผู้มีสิทธิรับมอบสินค้านั้น<sup>32</sup>

ภายใต้อนุสัญญา OTT ผู้ประกอบการฯขนส่งสินค้าจะมีความรับผิดชอบต่อสินค้า ในฐานะผู้รับฝากทรัพย์สิน (bailee) เฉพาะในช่วงเวลาที่ผู้ประกอบการฯดูแลสินค้าจนถึงเวลาที่ทำการส่งมอบสินค้าให้กับผู้มีสิทธิรับสินค้านั้น การที่ผู้ประกอบการฯขนส่งสินค้ามีสถานะเป็นผู้รับฝาก (bailee) สินค้า นั้นถือเป็นหลักเกณฑ์ที่แสดงให้เห็นถึงหน้าที่พื้นฐานของผู้ประกอบการฯ ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการฯจะไม่มี ความรับผิดชอบเกี่ยวกับคุณภาพ, น้ำหนักและปริมาณของสินค้าก็ตาม หน้าที่ของผู้ประกอบการฯที่ชัดเจนนั้นคือหน้าที่เกี่ยวกับการให้การป้องกันให้ความคุ้มครอง (protection) แก่สินค้า เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าสินค้าไม่ถูกรบกวน, หนีบหรือถูกจัดเรียงอย่างถูกต้องหรือสินค้าไม่ได้รับความเสียหาย มิใช่เหตุอื่นซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ประกอบการฯ<sup>33</sup>

แม้ในขั้นตอนการร่างอนุสัญญานี้จะการเสนอว่า ควรมีการกำหนดให้ชัดเจนว่าใน เวลาใดเป็นเวลาทีสินค้าได้อยู่ในความดูแล (charge) ของผู้ประกอบการฯแล้ว ได้มีการเสนอว่า การจะถือว่าผู้ประกอบการฯได้รับสินค้าไว้ในความดูแลก็ต่อเมื่อสินค้าได้ถูกนำเข้าไปไว้ในเขตรั้ว หรือโรงพักสินค้าโดยผู้ประกอบการฯแล้ว อย่างไรก็ตามข้อเสนอดังกล่าวไม่ได้รับการรับรองโดยที่ ประชุมร่างอนุสัญญาแต่อย่างใด เนื่องจากการกำหนดให้ผู้ประกอบการฯเริ่มมีความรับผิดชอบต่อ สินค้าเมื่อผู้ประกอบการฯได้รับสินค้าไว้ในความดูแล (taken in charge) นั้นสามารถนำมาใช้

<sup>32</sup> อนุสัญญา OTT Article 3 Period of responsibility

The operator is responsible for the goods from the time he has taken them in charge until the time he has handed them over to or has placed them at the disposal of the person entitled to take delivery of them.

<sup>33</sup> S.K. Chatterjee, *supra note 15*, pp.112,113.

บังคับได้กับกรณีที่หลากหลายกว่าและรวมถึงกรณีที่ผู้ขนส่งทางทะเล, อากาศ, รถไฟและถนน  
สิ้นสุดความรับผิดชอบก่อนที่ผู้ขนส่งรายใหม่จะเข้ามารับผิดชอบและดูแลสินค้าอีกทั้งการ  
ให้บริการของผู้ประกอบการท่าบางประเภทจะดำเนินการในสถานที่ของบุคคลอื่นซึ่งตนมีสิทธิเข้า  
ใช้ประโยชน์

แนวคิดเกี่ยวกับการดูแล(charge)สินค้าของอนุสัญญา OTT มีลักษณะเช่นเดียวกับ  
หลักเกณฑ์และอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่นอนุสัญญา Hamburg  
Rules Article 4<sup>34</sup> ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบในสินค้าในเวลาที่ผู้ขนส่งดูแลสินค้า แม้  
อนุสัญญา OTT จะไม่ได้กำหนดคำอธิบายเพิ่มเติมว่าในกรณีใดบ้างที่ถือว่าสินค้าอยู่ในความดูแล  
ของผู้ประกอบการท่าเช่นเดียวกับอนุสัญญา Hamburg Rules Article 4(2) ก็ตามแต่จาก  
หลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญา OTT ให้ผู้ประกอบการท่ามีความรับผิดชอบในสินค้านับแต่เวลา  
ที่เข้าดูแลสินค้าจนถึงเวลาที่ผู้ประกอบการท่าได้ทำการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้มีสิทธิรับสินค้านับแต่  
ว่ามีความชัดเจนเพียงพอแล้ว

อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการท่าสามารถหลุดพ้นจากภาระหน้าที่ในการมีความ  
รับผิดชอบต่อสินค้าได้โดยการส่งมอบสินค้าให้อยู่ในเงื้อมมือของผู้มีสิทธิรับสินค้า หรือนำสินค้าไป  
ไว้ในสถานที่ซึ่งผู้มีสิทธิรับสินค้าสามารถเข้าควบคุมและดูแลสินค้าได้

นอกจากนั้นการที่จะถือว่าสินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการท่าแล้วนั้น ไม่  
จำเป็นต้องเป็นกรณีที่ผู้ประกอบการท่าได้ทำการดูแลสินค้าในขณะนั้นแต่เพียงผู้เดียว(sole charge of  
goods) ทั้งนี้เนื่องจากโดยลักษณะทั่วไปของการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง(transport-  
related service) ผู้ประกอบการท่าอาจต้องดำเนินการให้บริการในช่วงเวลาระหว่างการขนส่งแต่  
ละรูปแบบ(modes) หรือดำเนินการก่อนเวลาที่สินค้าจะถึงสถานที่ปลายทาง ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ใน

---

<sup>34</sup> United Nations Convention on the Carriage of goods by sea, 1978

(Hamburg Rules) Article 4 .1. The responsibility of the carrier for the goods under this  
Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the  
port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

ช่วงเวลาหนึ่งสินค้าอาจไม่ได้อยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการท่าแต่เพียงผู้เดียว การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งบางประเภทตามตัวอย่างจากคำนิยามใน Article 1(d) เช่น การบรรทุก , การขนถ่าย, หรือการรัดตรึงสินค้า การดำเนินการเหล่านี้อาจใช้บริการของผู้รับจ้างรายอื่นแม้ในขณะนั้นผู้ประกอบการท่าจะเป็นผู้ดูแลสินค้าอยู่แต่เพียงผู้เดียวก็ตาม ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการดำเนินการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งนั้นผู้ประกอบการท่าหลายรายอาจให้บริการโดยแบ่งแยกกิจกรรมแต่ละประเภทในช่วงเวลาเดียวกันก็ได้<sup>35</sup> เช่นในกรณีที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการรายหนึ่งซึ่งให้บริการในการเก็บรักษาสินค้าไว้ก่อนการขนส่งต่อไปแต่ในขณะเดียวกันนั้นผู้ประกอบการท่าอีกรายหนึ่งเป็นผู้ให้บริการบรรทุกสินค้าขึ้นยานพาหนะเพื่อทำการขนส่งต่อไป จะเห็นได้ว่าในกรณีนี้มีผู้ประกอบการท่าที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าในเวลาเดียวกันถือว่าสินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการท่าสองรายพร้อมกัน แต่หากเกิดความเสียหายขึ้นการพิจารณาว่าผู้ประกอบการท่ารายใดจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวก็จะต้องพิจารณาว่าในขณะที่เกิดความเสียหายขึ้นนั้นผู้ประกอบการท่ารายใดเป็นผู้ดำเนินการให้บริการแก่สินค้าที่เสียหายดังกล่าว ในกรณีนี้หากความเสียหายของสินค้าเกิดขึ้นในขณะที่ทำการบรรทุกสินค้าขึ้นยานพาหนะโดยสินค้าเกิดการตกลงและได้รับความเสียหาย ผู้ประกอบการท่าซึ่งเป็นผู้ให้บริการในการบรรทุกสินค้าจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายนั้นเพราะเป็นผู้ที่ดูแลสินค้าอยู่ในขณะเกิดความเสียหายและเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายด้วย แม้ในเวลาดังกล่าวสินค้ายังอยู่ในบริเวณท่าของผู้ประกอบการท่าอีกรายหนึ่งและยังถือว่าสินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการท่ารายนั้นด้วยก็ตาม

อย่างไรก็ตามความหมายของการดูแลสินค้า(taking goods in charge) จะต้องพิจารณาจากประเภทของการให้บริการของผู้ประกอบการท่า ซึ่งตามข้อเท็จจริงแล้วผู้ประกอบการท่าอาจให้บริการต่อสินค้าในขณะที่สินค้ายังคงอยู่ในความรับผิดชอบของบุคคลอื่น ซึ่งมักจะเป็นผู้ขนส่ง ในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าให้บริการในการเก็บรักษาสินค้าไว้ในคลังสินค้า จะถือว่าผู้ประกอบการท่าได้เข้าดูแลสินค้าแล้วก็ตามเมื่อในเวลานั้นผู้ประกอบการท่าสามารถให้การดูแล (custody) หรือสามารถควบคุม(control over)สินค้าได้ ทั้งนี้ในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าได้เริ่มการ

<sup>35</sup> Paul B. Larsen, *supra* note 25, pp.361, 362.

จัดการกับสินค้าโดยการให้บริการที่เป็นการบรรจุ, การขนถ่าย, การจัดเรียง, การรอกันสินค้าเคลื่อนที่, การเกลี่ยและการวัดตริงสินค้า อันเป็นการให้บริการแก่สินค้าในขณะที่สินค้ายังคงอยู่ในความดูแล (in charge) ของผู้ขนส่ง ในระหว่างการให้บริการในลักษณะดังกล่าวผู้ประกอบการทำอาจไม่สามารถดูแลหรือควบคุมสินค้าได้อย่างเต็มที่ ดังนั้นในการพิจารณาว่าผู้ประกอบการทำได้เริ่มการดูแลสินค้าแล้วในกรณีนี้จึงต้องพิจารณาจากเวลาที่ผู้ประกอบการทำได้เริ่มและต้องสัมผัสกับสินค้าโดยตรง (Physical contact with the goods)

ส่วนการส่งมอบของให้กับบุคคลผู้มีสิทธิรับสินค้านั้นจะขึ้นอยู่กับพฤติการณ์ในแต่ละกรณี กล่าว คือ หากการส่งมอบของเป็นการปล่อยสินค้าออกจากโรงพักสินค้าของผู้ประกอบการเพื่อให้สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง หรือผู้รับตราส่ง ในขณะนั้นจะถือว่าผู้ประกอบการทำได้สละการดูแลรักษาสินค้าแล้ว แต่ในบางกรณีการให้บริการของผู้ประกอบการทำอยู่ภายใต้ขอบเขตของข้อจำกัด เช่น ในการบรรจุ หรือในการจัดเรียงสินค้า เป็นการให้บริการของผู้ประกอบการทำในขณะที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ในกรณีเช่นนี้ต้องถือว่าความรับผิดชอบของผู้ประกอบการทำต่อผู้ขนส่งสิ้นสุดลงเมื่อผู้ประกอบการทำได้ดำเนินการกับสินค้านั้นแล้วเสร็จสิ้นแล้ว

ในการกำหนดหลักเกณฑ์การส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ของบุคคลผู้มีสิทธิรับมอบสินค้าหากพิจารณาภายใต้อนุสัญญา OTT ผู้ประกอบการทำสิ้นสุดความรับผิดชอบในสินค้าแล้วเมื่อนำสินค้าส่งมอบ ณ สถานที่ของผู้มีสิทธิรับสินค้าตามเงื่อนไขในสัญญา (contract) หรือธรรมเนียมปฏิบัติ (usages) เกี่ยวกับสินค้านั้นๆ แม้ว่าบุคคลดังกล่าวจะไม่รับมอบสินค้าก็ตาม<sup>36</sup>

### 7. การออกเอกสาร (Issuance of document)

ภายใต้อนุสัญญา OTT ผู้ประกอบการทำอาจทำการออกใบรับของ (receipt of the goods) หรือไม่ก็ได้ แต่หากผู้ให้บริการร้องขอใบรับของผู้ประกอบการทำจะต้องออกใบรับของให้การที่อนุสัญญา OTT ระบุไว้เช่นนี้ก็เพื่อแก้ปัญหาในทางปฏิบัติซึ่งการให้บริการบางอย่าง

<sup>36</sup> UNCITRAL, *supra note* 28, p.22.

ผู้ประกอบการจะไม่ทำการออกเอกสารใดๆให้กับผู้ใช้บริการ เช่น ในกรณีที่ผู้ประกอบการให้บริการเฉพาะในส่วนของการจัดเรียง , เกลี่ย, รongกันการเคลื่อนที่และการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วจะไม่มีกรอกใบรับของ ในขณะที่กรณีที่ผู้ประกอบการให้บริการในการเก็บรักษาสินค้าโดยปกติแล้วจะมีการออกใบรับของเพื่อแสดงว่าผู้ประกอบการได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว

โดยการออกเอกสารนั้นให้ทำภายในเวลาอันสมควร (reasonable period of time) ซึ่งผู้ประกอบการอาจเลือกได้ว่าจะดำเนินการออกเอกสารแบบใด ทั้งนี้อนุสัญญาได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารไว้ว่า ผู้ประกอบกิจการอาจทำการลงลายมือชื่อและลงวันที่ไว้ในเอกสารอันระบุเกี่ยวกับรายละเอียดของสินค้าที่ผู้ใช้บริการนำมาแสดงเพื่อทำการรับรองว่าผู้ประกอบการได้รับของดังกล่าวไว้ในความดูแลแล้ว หรือในอีกกรณีหนึ่งผู้ประกอบการอาจทำการออกเอกสารที่แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าเอง โดยทำการลงลายมือชื่อในเอกสารนั้นเพื่อรับรองว่าตนได้ทำการรับของไว้ในความดูแลแล้วในวันเวลาดังกล่าว ทั้งนี้จะต้องระบุปริมาณและสภาพของของเท่าที่สามารถทำการตรวจสอบได้ไว้ในเอกสารดังกล่าวด้วย<sup>37</sup>

อย่างไรก็ตามในกรณีที่ผู้ประกอบการไม่ได้ดำเนินการตามที่ดังกล่าวไว้ข้างต้น อนุสัญญา OTT กำหนดให้ผู้ประกอบการทำหลักฐานนิษฐานว่าสินค้าที่ผู้ประกอบการได้รับไว้ นั้นเป็นของที่อยู่ในสภาพดี แต่ก็ไม่ได้ตัดสิทธิผู้ประกอบการในการที่จะพิสูจน์เป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ข้อสันนิษฐานดังกล่าวจะไม่นำมาใช้ในกรณีที่ผู้ประกอบการดำเนินการเฉพาะช่วงการเปลี่ยนถ่ายสินค้าในการขนส่งรูปแบบหนึ่งไปยังการขนส่งอีกรูปแบบหนึ่งในทันที<sup>38</sup>

เอกสารที่ผู้ประกอบการทำออกนั้น สามารถทำเป็นรูปแบบอื่นแตกต่างจากที่กล่าวมาแล้วก็ได้แต่จะต้องมีการระบุข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าไว้ในเอกสารนั้น และในกรณีที่ผู้ประกอบการและลูกค้าได้มีการตกลงกันที่จะให้มีการส่งข้อมูลด้วยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ โดยอาจแทนที่

<sup>37</sup> อนุสัญญา OTT Article 4(1)

<sup>38</sup> อนุสัญญา OTT Article 4(2)

การเอกสารด้วยการส่งข้อมูลสินค้าด้วยระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange) <sup>39</sup> หรือที่นิยมเรียกชื่อย่อว่าระบบ EDI

สำหรับการลงลายมือ (signature) ตามอนุสัญญา OTT นั้น หมายถึงการลงลายมือชื่อโดยการเขียนด้วยมือ (handwritten signature) หรือสำเนาของลายมือชื่อที่แท้จริงดังกล่าวหรือการกระทำอื่น ๆ ที่เทียบเท่ากับการรับรองความถูกต้องแท้จริงของเอกสารก็ให้มีผลใช้ได้เช่นเดียวกันกับการลงลายมือชื่อ <sup>40</sup> โดยอนุสัญญา OTT ไม่ได้เรียกร้องให้การรับรองดังกล่าวจะต้องเป็นการกระทำตามที่กฎหมายภายในของประเทศนั้นยอมรับแต่อย่างใด แต่การแสดงออกของการกระทำที่เทียบเท่ากับการรับรองความถูกต้องแท้จริงนั้นจะต้องเป็นวิธีการที่มีความน่าเชื่อถือในด้านธรรมเนียมปฏิบัติในการดำเนินกิจการนั้นๆ ซึ่งจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวมีลักษณะเหมือนกับหลักเกณฑ์ในอนุสัญญา International Bill of Exchange และ International Promissory Note ที่มีเจตนาสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศให้ขยายตัว นอกจากนี้อนุสัญญา OTT ยังยอมรับการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่คำนึงถึงกฎหมายท้องถิ่นว่าจะมีการยอมรับการกระทำดังกล่าวหรือไม่ก็ตาม

นอกจากนี้เอกสารของผู้ประกอบการทำภายใต้อนุสัญญา OTT ได้ถูกปรับปรุงให้เข้ากับการประมวลผลข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Processing) เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งในอนาคต โดยในอนุสัญญามาตรา 4 (3) ได้กำหนดให้เอกสารของลูกค้าหรือใบรับสินค้าตามที่มีการอ้างในมาตรา 4 (1)(a) สามารถถูกจัดทำได้ในหลายรูปแบบ (form) ที่สามารถเก็บรักษาคัดลอกข้อมูลซึ่งอยู่ในเอกสารนั้นไว้ได้ซึ่งรวมถึงการบันทึกข้อมูลโดยคอมพิวเตอร์ด้วย โดยหลักเกณฑ์นี้นำไปใช้กับ “การแจ้ง” (Notice) และ “การเรียกร้อง” (request) ด้วย ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าอนุสัญญา OTT ได้กำหนดให้การแจ้งและการเรียกร้องนั้นสามารถทำในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งก็ได้แต่จะต้องเป็นวิธีการที่สามารถบันทึกและแสดงให้เห็นข้อมูลได้ จากบทนิยามดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าการแจ้งและการเรียกร้องภายใต้อนุสัญญานี้จะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรไม่สามารถทำด้วยวาจาหรือในกรณีที่คู่สัญญาตกลงกันการทำบันทึกข้อมูลทาง

<sup>39</sup> อนุสัญญา OTT Article 4(3)

<sup>40</sup> อนุสัญญา OTT Article 4(4)

อิเล็กทรอนิกส์ผ่านสัญญาอุปกรณ์ทางอิเล็กทรอนิกส์โดยเครื่องมือที่เหมาะสมก็ได้ เห็นได้จากการที่ Article 4(3) ได้ระบุว่า การออกเอกสารของผู้ประกอบการทำนั้น ผู้ประกอบการทำสามารถตกลงกับผู้ให้บริการให้เอกสารดังกล่าวอยู่ในรูปแบบ EDI ได้ตามความหมายของ Article 4(1) อาจกล่าวได้ว่าอนุสัญญา OTT เป็นอนุสัญญาฉบับแรกที่มีการกล่าวถึงการติดต่อด้วยระบบ EDI ซึ่งเป็นระบบการติดต่อสื่อสารระหว่างคอมพิวเตอร์กับคอมพิวเตอร์บนพื้นฐานของข้อตกลงที่ได้ทำไว้ก่อนหน้านี้

จากที่ได้กล่าวมาการใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange หรือ EDI) ซึ่งเดิมมีชื่อว่า Electronic Business Data Interchange (EBDI) นั้นเป็นการส่งข้อมูลในรูปแบบโครงสร้างเฉพาะหรือรูปแบบของเอกสารธุรกิจร่วม (Common Format) ตามที่คู่สัญญาตกลงกันจากคอมพิวเตอร์เครื่องหนึ่งไปยังอีกเครื่องหนึ่งโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะมีบุคคลหรือมนุษย์เข้ามาเกี่ยวข้องน้อยที่สุด ระบบ EDI จึงเป็นเทคนิคทางธุรกิจที่มีพื้นฐานอยู่บนวิธีการประมวลผลข้อมูล EDI ไม่ใช่การส่งเอกสาร แต่เป็นการส่งข้อมูลของเอกสารนั้นๆ EDI จะสัมพันธ์กับรหัสหรือโค้ดที่สามารถอ่านและเข้าใจได้โดยคอมพิวเตอร์เท่านั้น (Machine Readable) ซึ่งมาตรฐานของ EDI จะสามารถแปลงข้อมูลทางธุรกิจให้มีความแน่นอนและเชื่อถือได้ ทั้งนี้เพราะเครื่องคอมพิวเตอร์จะทำการประมวลผลเอง โดยที่มนุษย์มิได้เข้ามามีส่วนร่วมในการป้อนข้อมูลเข้าคอมพิวเตอร์ของผู้รับข้อมูลหรือทำการเปลี่ยนแปลงข้อมูล<sup>41</sup> เพื่อให้ระบบข้อมูลเป็นที่ยอมรับตามความต้องการในอนุสัญญามาตรา 4(1) ซึ่งถือว่าอนุสัญญาฉบับนี้เป็นอนุสัญญาฉบับแรกที่มีการอ้างอิงระบบ EDI สำหรับการติดต่อสื่อสารระหว่างคอมพิวเตอร์<sup>42</sup> ซึ่งจะต้องมีการจัดเตรียมระบบและคอมพิวเตอร์ รวมไปถึงข้อกำหนดและเงื่อนไขที่จะใช้สำหรับการอ้างอิงด้วย

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกเอกสารของผู้ประกอบการทำตามอนุสัญญา OTT มีลักษณะที่ค่อนข้างยืดหยุ่นและสามารถทำได้ในหลาย

---

<sup>41</sup> อนงค์ ปานดำ, “การซื้อขายสินค้าโดยระบบอีดีไอ”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์, 2543), น. 11-12.

<sup>42</sup> Paul B. Larsen, *supra* note 25, p.364.

รูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นการใช้เอกสารของผู้ให้บริการเองซึ่งอาจอยู่ในรูปแบบของใบตราส่งทางทะเล (maritime bill of lading) หรือใบรับสินค้าของผู้ขนส่ง นอกจากนั้นผู้ประกอบการท่าอาจออกเอกสารเองหรือไม่ออกเอกสารใดๆเลยก็ได้ ทั้งนี้โดยทั่วไปแล้วผู้ให้บริการของท่าขนส่งสินค้าจะเป็นผู้ตัดสินใจและเลือกว่าต้องการเอกสารในรูปแบบใด หากต้องการให้มีเอกสารที่แสดงว่าผู้ประกอบการท่าได้รับสินค้าไว้แล้ว

ในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าเลือกที่จะใช้เอกสารซึ่งแสดงต่อตนโดยผู้ให้บริการ ผู้ประกอบการท่าจะประทับตราของท่าผู้ประกอบการ, ลงวันที่และลงลายมือชื่อในเอกสารดังกล่าว โดยทั่วไปแล้วเอกสารของผู้ให้บริการจะบ่งชี้ถึงตัวสินค้าและมักจะประกอบด้วยข้อมูลซึ่งเป็นข้อมูลที่โดยปกติแล้วจะปรากฏอยู่ในใบตราส่ง เช่น ประเภทของสินค้า, น้ำหนัก, ปริมาณ, สภาพ (condition), ชื่อผู้ตราส่งและชื่อผู้รับตราส่ง ซึ่งอย่างน้อยแล้วผู้ให้บริการจะแสดงใบรับของซึ่งบ่งชี้ (indentifying) ถึงตัวสินค้า โดยผู้ประกอบการท่าจะทำการลงลายมือชื่อและลงวันที่ในเอกสารดังกล่าว การดำเนินการในลักษณะนี้จะทำให้ผู้ประกอบการท่าไม่ต้องรับภาระในการระงับการดำเนินการต่อสินค้าเพื่อทำการตรวจสอบและบันทึกข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ตนให้บริการ ซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการให้บริการ วิธีการดังกล่าวเป็นวิธีที่เหมาะสมกับการให้บริการของผู้ให้บริการขนส่งขึ้นลงจากเรือ (stevedore) เนื่องจากผู้ให้บริการในลักษณะนี้มักเข้าจัดการกับสินค้าในระยะเวลานั้นๆ การรับรองการดูแลสินค้าด้วยวิธีดังกล่าวจึงเหมาะสมกับผู้ให้บริการขนส่งขึ้นลงจากเรือ (stevedore) ที่ทำการขนถ่าย (transfer) สินค้าจากผู้ขนส่งรายหนึ่งไปยังผู้ขนส่งอีกรายหนึ่งเท่านั้น

ในบางกรณีผู้ให้บริการท่าขนส่งสินค้าอาจเลือกที่จะไม่แสดงเอกสารใดๆต่อผู้ประกอบการท่า เช่น ในกรณีที่ผู้ผลิตสินค้า (manufacturer) ซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่งเป็นผู้ทำการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ประกอบการท่าและอาจไม่ทำการยื่นเอกสารใดให้แก่ผู้ประกอบการท่าเพื่อใช้เป็นใบรับของ ในกรณีนี้ผู้ประกอบการท่าอาจออกเอกสารของผู้ประกอบการท่าเองตามความใน Article 4(1)(b) ซึ่งจะมีลักษณะเป็นเอกสารที่เป็นทางการมากกว่าเอกสารซึ่งเป็นของผู้ให้บริการ ทั้งนี้เอกสารซึ่งออกโดยผู้ประกอบการท่าจะต้องระบุวันที่ซึ่งผู้ประกอบการท่าได้รับสินค้าไว้ในความดูแลและบันทึกสภาพและปริมาณของสินค้าซึ่งได้รับไว้เท่าที่สามารถทำการตรวจสอบได้ด้วยวิธีการอันสมควรซึ่งจะไม่รวมถึงการตรวจสอบสินค้าด้วยการเปิดฝักตู้คอนเทนเนอร์แต่อย่างใด

จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าผู้ใช้บริการขนของขึ้นลงจากเรือ (stevedore) มีแนวโน้มที่จะใช้เอกสารของลูกค้าในการรับของ เนื่องจากไม่ต้องการให้เกิดการหยุดชะงักระหว่างการขนส่งเพื่อทำการตรวจสอบและบันทึกสภาพและปริมาณของสินค้า การดำเนินการดังกล่าวในช่วงเวลาอันจำกัดจะไม่ทำให้เกิดรายได้ต่อผู้ประกอบการและอาจเป็นการเพิ่มอัตราค่าบริการให้แก่ผู้ใช้บริการอีกด้วย

ทางเลือกที่สามที่ปรากฏอยู่ใน Article 4(2) ของอนุสัญญา OTT คือการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกรณีที่ผู้ประกอบการทำไม่ออกเอกสารใดๆเลย ในกรณีเช่นนี้ผู้ประกอบการท่าจะได้รับการสันนิษฐานว่าสินค้าที่ได้รับไว้มีสภาพที่สามารถมองเห็นได้อยู่ในสภาพดี ข้อยกเว้นเดียวสำหรับข้อสันนิษฐานดังกล่าว คือ ข้อสันนิษฐานในลักษณะนี้จะไม่นำไปใช้กับการให้บริการในการขนถ่ายสินค้าซึ่งทำขึ้นทันทีระหว่างผู้ขนส่งสองราย แต่ในขณะเดียวกันผู้ประกอบการท่าซึ่งทำการขนถ่ายสินค้าระหว่างผู้ขนส่งสองรายและไม่ทำการออกเอกสารยังคงมีความรับผิดชอบตาม Article 5 ของอนุสัญญานี้ การไม่ได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานที่ว่าสินค้าที่ได้รับไว้เมื่อพิจารณาจากสภาพที่สามารถมองเห็นได้อยู่ในสภาพที่ดีนั้นย่อมส่งผลกระทบต่อการใช้ค่าสินไหมทดแทน อย่างไรก็ตามจะเห็นได้ว่าเหตุในลักษณะดังกล่าวจะเกิดขึ้นกับผู้ให้บริการขนของขึ้นลงจากเรือ (stevedores)

จากข้อสันนิษฐานข้างต้นเกี่ยวกับกรณีที่ผู้ประกอบการทำไม่ออกเอกสารแสดงการรับสินค้าซึ่งได้รับการสันนิษฐานว่าสินค้านั้นมีสภาพภายนอกที่ปรากฏอยู่ในสภาพดีนั้น มีความสอดคล้องกับข้อสันนิษฐานใน Article 11(1) ที่ว่า ผู้ประกอบการท่าได้รับการสันนิษฐานเบื้องต้น (prima facie) ว่าได้ส่งมอบสินค้าที่อยู่ในสภาพดี หากบุคคลผู้มีสิทธิรับสินค้าไม่ได้ทำการแจ้งถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นภายใน 3 นับแต่ได้รับสินค้าไว้

ในการร่างอนุสัญญา OTT นั้นคณะผู้ร่างเห็นว่าการตรวจสอบสินค้าด้วยวิธีการอันสมควร (reasonable means of checking) นั้นไม่รวมถึงการเปิดฉีกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อทำการตรวจสินค้าภายในตู้คอนเทนเนอร์แต่อย่างใด อีกทั้งการที่ Article 4(2) ได้กำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้ประกอบการท่าได้รับสินค้าที่ปรากฏสภาพดี (apparent good condition) ในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าไม่ออกเอกสารแต่กำหนดให้ข้อสันนิษฐานดังกล่าวไม่อาจนำไปใช้ในการขนถ่ายสินค้าทันทีระหว่างการขนส่งสองรูปแบบ เนื่องจากสามารถคาดการณ์ได้ว่าผู้ประกอบการท่าซึ่ง

ให้บริการในลักษณะดังกล่าวมักไม่ทำการออกเอกสารการรับสินค้าด้วยตนเองตามวิธีการใน Article 4(1)(b) ดังนั้นเอกสารซึ่งผู้ประกอบการทำใช้ในการรับสินค้าจึงเป็นเอกสารแสดงรายการสินค้า (waybill) หรือใบตราส่ง (bill of lading) ของผู้ขนส่งนั่นเอง ด้วยเหตุนี้ผู้ประกอบการทำจึงไม่จำเป็นต้องถูกตัดสิทธิในการอ้างข้อจำกัดการรับรอง (guarantee) ที่ระบุว่า “ผู้ตราส่งเป็นผู้ซึ่งนำหน้านักบรรทุกและตรวจนับ” (Shipper's Load and Count) ซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารของผู้ขนส่ง

นอกจากที่ได้กล่าวมาแล้วการที่อนุสัญญา OTT Article 4(3) วางหลักเกณฑ์ให้เอกสารที่ผู้ประกอบการทำออกตามความใน Article 4 (1) นั้นสามารถทำในรูปแบบใดก็ได้ที่สามารถบันทึกข้อมูลได้จึงไม่ได้หมายความว่าเอกสารดังกล่าวจะต้องอยู่ในรูปแบบของกระดาษหรือเป็นเอกสารแบบอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น<sup>43</sup>

อย่างไรก็ตามใบรับของผู้ประกอบการทำออกให้แก่ผู้ใช้บริการนั้น มีผลเพียงประการเดียวคือ เป็นใบรับของที่แสดงถึงสภาพแห่งสินค้าในขณะที่ผู้ประกอบการทำได้รับสินค้าไว้ในความดูแลและเพื่อแสดงว่าผู้ประกอบการทำได้รับสินค้าไว้ในความดูแลแล้ว โดยเอกสารดังกล่าวจะไม่ได้มีผลเป็นหลักฐานแห่งสัญญาหรือเอกสารสิทธิอย่างใบตราส่ง นอกจากนี้ในชั้นร่างอนุสัญญา OTT นั้น ผู้ร่างมีความเห็นตรงกันว่าไม่ได้มีความมุ่งหมายให้ใบรับของมีลักษณะเป็นเอกสารที่สามารถโอนให้กันได้ (negotiable document) แต่อย่างใด

## 8. ระบบความรับผิดของผู้ประกอบการทำ (Terminal Operator' Liability Regime)

ในอนุสัญญา OTT ได้กำหนดระบบความรับผิดเช่นเดียวกับหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งของทางทะเลในอนุสัญญา Hamburg Rules และ Multimodal Transport Convention ที่กำหนดให้ความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นแบบหลักสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ (Presumed fault or neglect) โดยผู้ประกอบการทำต้องรับผิดจากข้อสันนิษฐานที่ว่า เมื่อมีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นกับสินค้าหรือเมื่อเกิดการส่งมอบช้าในระยะเวลาที่ผู้ประกอบการทำต้องรับผิด ผู้ประกอบการทำได้จะรับผลร้ายจากข้อสันนิษฐานเบื้องต้นของ

<sup>43</sup> Paul B. Larsen, *supra* note 25, pp.362, 363.

กฎหมายว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดขึ้นจากความจงใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการทำ ผู้ประกอบการทำจะต้องรับผิดชอบเว้นแต่ผู้ประกอบการทำจะสามารถพิสูจน์ได้ว่า ผู้ประกอบการทำได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งหมดตามสมควร เพื่อหลีกเลี่ยงเหตุดังกล่าวแล้ว ผู้ประกอบการทำจึงจะไม่ต้องรับผิด จากความผิดระบบสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ นั้นทำให้ผู้ประกอบการทำมีภาระการพิสูจน์ (burden of proof) ซึ่งหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบแบ่งออกได้ดังนี้

อนุสัญญา OTT Article 5(1) ไม่ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการทำต้องรับผิดชอบโดยไม่สามารถพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้ อย่างไรก็ตามภาระในการพิสูจน์ตกอยู่ที่ผู้ประกอบการทำ โดยในกรณีสินค้าสูญหาย หรือเสียหาย หรือมีการส่งมอบชกซ้ำ โดยที่การสูญหายหรือเสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นแก่สินค้าเป็นช่วงเวลาที่ยุประกอบการทำเป็นผู้รับผิดชอบสินค้าผู้ประกอบการทำจะต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้น เว้นแต่ว่าผู้ประกอบการทำพิสูจน์ให้เห็นได้ว่า ผู้ประกอบการทำ ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการทำให้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งได้มีการใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งหมดตามสมควร เพื่อหลีกเลี่ยงเหตุดังกล่าวรวมทั้งผลที่อาจเกิดขึ้นแล้ว<sup>44</sup>

ซึ่งหมายความว่าจากระบบความรับผิดชอบในลักษณะดังกล่าว ผู้ประกอบการทำจะสามารถปฏิเสธความรับผิดชอบได้ เพราะเมื่อพิจารณาจากข้อความใน Article 5(1) ที่ระบุว่า ผู้ประกอบการทำมีความผิด เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ว่า ผู้ประกอบการทำ ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการทำให้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งได้มีการใช้มาตรการที่จำเป็น

---

<sup>44</sup> อนุสัญญา OTT Article 5(1) The operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in handing over the goods, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place during the period of the operator's responsibility for the goods as defined in article 3, unless he proves that he, his servants or agents or other persons of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

ทั้งหมดตามสมควร เพื่อหลีกเลี่ยงเหตุดังกล่าวรวมทั้งผลที่อาจเกิดขึ้นในภายหลังแล้ว ในกรณีที่ สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ประกอบการทำก็ไม่ต้องรับผิดแต่อย่างใด

นอกจากนั้นการพิจารณาว่าผู้ประกอบการทำจะต้องรับผิดหรือไม่จะต้องพิจารณา ควบคู่ไปกับเรื่องระยะเวลาความรับผิด(period of liability)ตามความใน Article 3 ด้วย ซึ่ง หมายความว่าผู้ประกอบการทำจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดขึ้นใน ระยะเวลาที่ผู้ประกอบการทำมีความรับผิดชอบต่อสินค้าเท่านั้น แม้ในชั้นร่างอนุสัญญาจะมีการ เสนอว่าผู้ประกอบการทำควรมีความรับผิดชอขบขายรวมถึงช่วงเวลาอันสมควร (reasonable time period) หลังจากผู้ประกอบการทำได้ทำการแจ้งให้ผู้มีสิทธิรับสินค้าว่าสินค้าพร้อมจะส่งมอบ แล้วด้วย แต่ข้อเสนอดังกล่าวไม่ได้รับการรับรองเนื่องจากคณะผู้ร่างอนุสัญญาเห็นว่าข้อเสนอดังกล่าวขัดกับหลักเกณฑ์เรื่องระยะเวลาความรับผิดตาม Article 3 ซึ่งได้กำหนดระยะเวลาความ รับผิดไว้อย่างชัดเจนแล้ว อย่างไรก็ตามในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นในขณะที่ผู้ใช้บริการสามารถ เข้าถึงตัวสินค้าภายในบริเวณของผู้ประกอบการทำก่อนที่ผู้ประกอบการทำได้ทำการส่งมอบสินค้า เพื่อทำการตรวจสอบ, ดำเนินการหรือจัดการบางอย่างกับสินค้า หากความเสียหายเกิดขึ้นใน ช่วงเวลาดังกล่าวผู้ประกอบการทำยังคงถูกสันนิษฐานว่าต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นอยู่ เช่นกัน แต่ในกรณีดังกล่าวผู้ประกอบการทำยังคงมีสิทธิในการที่จะพิสูจน์ว่าตนได้ใช้มาตรการตาม สมควรเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแล้วเพื่อหลุดพ้นจากความรับผิดตามข้อสันนิษฐาน ไปได้

จากความใน Article 5(1) ซึ่งกำหนดให้ผู้ประกอบการทำต้องรับผิดในความเสียหาย อันเป็นผลมาจาก(loss resulting from)การสูญหายหรือเสียหายของสินค้ารวมถึงความเสียหาย อันเกิดจากการส่งมอบชักช้านั้น ไม่ได้มีความหมายว่าผู้ประกอบการทำต้องรับผิดชอบจำกัดอยู่ เพียงไม่เกิดมูลค่าของสินค้าที่เสียหายเท่านั้น แม้ในชั้นร่างอนุสัญญาจะมีข้อเสนอว่าผู้ประกอบการ ทำควรรับผิดจำกัดไม่เกินกว่ามูลค่าของสินค้าก็ตามแต่ข้อเสนอดังกล่าวก็มิได้รับการรับรองแต่ อย่างไม่ใด ดังนั้นในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นผู้ประกอบการทำอาจต้องรับผิดเกินกว่าราคาของ สินค้าซึ่งได้รับความเสียหาย โดยผู้ประกอบการทำจะต้องรับผิดในความเสียหายอันสืบเนื่อง (consequential damages)จากความเสียหายที่เกิดแก่ตัวสินค้าโดยตรงอีกด้วย แต่ในประเด็นที่ว่า

จะรวมถึงค่าขาดกำไร (lost profit) ด้วยหรือไม่นั้นย่อมเป็นไปตามกฎหมายที่บังคับแก่คดี (applicable law)

ในกรณีที่มีการดำเนินการบกพร่อง (failure) โดยผู้ประกอบการทำ ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ประกอบการทำให้เป็นผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งแต่ความเสียหาย สูญหายหรือส่งมอบช้าขึ้นนั้นเกิดจากสาเหตุอื่น (another cause) รวมอยู่ด้วย ในกรณีเช่นนี้ผู้ประกอบการจะต้องรับผิดชอบเฉพาะในขอบเขตของความเสียหายที่เกิดจากความเสียหายสูญหายหรือช้าที่ เป็นผลสืบเนื่องมาจากการกระทำอันบกพร่องของตนเท่านั้น โดยผู้ประกอบการ จะต้องเป็นผู้ทำการพิสูจน์มูลค่าความเสียหายซึ่งไม่ได้เกิดจากการกระทำของตนเองด้วย<sup>45</sup> กรณีเช่นนี้อาจเรียกได้ว่าเป็นการเปรียบเทียบความประมาทเลินเล่อ (Comparative Negligence) เช่น กรณีที่ผู้ให้บริการทำซึ่งอาจเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ส่งของมีส่วนเกี่ยวข้องในเหตุแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย ในกรณีเช่นนี้ผู้ให้บริการจะต้องรับผิดชอบในขอบเขตความเสียหายซึ่งตนเป็นผู้มีส่วนในความผิดพลาดอันเป็นเหตุให้เกิดการสูญหาย, เสียหายหรือความช้าที่เกิดขึ้น เนื่องจากผู้ประกอบการทำมีภาระในการพิสูจน์เพื่อแสดงให้เห็นถึงขอบเขตของความผิดพลาดที่ผู้ประกอบการทำเป็นผู้ก่อแต่ไม่ได้ส่งผลให้เกิดการสูญหาย, เสียหายหรือความช้าขึ้น การพิจารณาเพื่อเปรียบเทียบความประมาทเลินเล่อ (Comparative Negligence) จึงตั้งต้นด้วยข้อสันนิษฐานว่าความเสียหายทั้งหมดเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ประกอบการทำ<sup>46</sup>

---

<sup>45</sup>อนุสัญญา OTT Article 5(2) Where a failure on the part of the operator, his servants or agents or other persons of whose services the operator makes use for the performance of the transport-related services to take the measures referred to in paragraph (1) combines with another cause to produce loss, damage or delay, the operator is liable only to the extent that the loss resulting from such loss, damage or delay is attributable to that failure, provided that the operator proves the amount of the loss not attributable thereto.

<sup>46</sup> Paul B. Larsen, *supra* note 25, p.366.

อนุสัญญา OTT กำหนดให้ผู้ประกอบการที่ส่งมอบของ ชักช้า (delay) โดยกำหนดว่าการส่งมอบของชักช้า นั้น หมายถึงการที่ผู้ประกอบการที่ไม่สามารถ ส่งมอบของหรือนำของไปไว้ให้แก่ผู้มีสิทธิรับสินค้าภายในเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ หรือหากเป็นกรณีที่ มิได้มีการตกลงดังกล่าว ถือว่าผู้ประกอบการที่ส่งมอบของชักช้าเมื่อผู้ประกอบการที่ไม่สามารถ ส่งมอบสินค้าภายในเวลาอันสมควรหลังจากที่ได้รับหนังสือร้องขอ (Request) ให้ทำการส่งมอบ สินค้าจากผู้มีสิทธิรับสินค้าแล้ว<sup>47</sup>

นอกจากนั้นในกรณีที่ผู้ประกอบการที่ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับมอบสินค้า หรือผู้มีสิทธิรับมอบสินค้าได้ภายในเวลา 30 วันนับจากวันส่งมอบสินค้าที่ได้มีการตกลงกันไว้ หรือ ในกรณีที่มิได้มีการตกลงกันและผู้ประกอบการที่ไม่สามารถส่งมอบสินค้าได้ภายใน 30 วันนับจาก วันที่ได้รับหนังสือร้องขอให้ส่งมอบสินค้า อนุสัญญา OTT ให้ถือว่าสินค้านี้สูญหายแล้ว<sup>48</sup> ใน การใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีนี้ผู้มีสิทธิเหนือสินค้าจะต้องทำดำเนินการเช่นเดียวกับกรณีสินค้าสูญ หายและมีสิทธิได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเช่นเดียวกับกรณีสินค้าสูญหายด้วย

ดังนั้นผู้ประกอบการที่จะมีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์การกระทำของตนด้วย และ นอกจากนั้นในกรณีที่สินค้ามิได้สูญหาย หรือเสียหายทั้งหมด ผู้ประกอบการก็จะมีภาระหน้าที่ใน การพิสูจน์ถึงจำนวนสินค้าที่ไม่ได้สูญหาย หรือไม่ได้รับความเสียหายดังกล่าวด้วย โดยจะเห็นได้ว่า

---

<sup>47</sup> อนุสัญญา OTT Article 5 (3) Delay in handing over the goods occurs when the operator fails to hand them over to or place them at the disposal of a person entitled to take delivery of them within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within a reasonable time after receiving a request for the goods by such person.

<sup>48</sup> อนุสัญญา OTT Article 5 (4) If the operator fails to hand over the goods to or place them at the disposal of a person entitled to take delivery of them within a period of 30 consecutive days after the date expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within a period of 30 consecutive days after receiving a request for the goods by such person, a person entitled to make a claim for the loss of the goods may treat them as lost.

หลักความรับผิดดังกล่าวเป็นหลักเกณฑ์เฉพาะที่มีได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ทั่วไป ที่โดยปกติ กำหนดให้ผู้ที่ถูกกล่าวอ้างความเสียหายจะต้องเป็นผู้พิสูจน์ความรับผิดของผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

ขอบเขตความรับผิดตามอนุสัญญา OTT ที่ใช้บังคับกับผู้ประกอบการทำในกรณีที่สินค้า สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าจะครอบคลุมไม่ว่าจะเป็นการทำผิดสัญญา หรือเป็นการกระทำละเมิดของผู้ประกอบการ และขอบเขตความรับผิดนี้ก็ยิ่งรวมไปถึงการกระทำโดยลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ประกอบการทำด้วย ส่งผลให้ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ประกอบการทำจะสามารถใช้สิทธิในการเรียกร้องของผู้ประกอบการทำในการจำกัดความรับผิดภายใต้อนุสัญญาได้ภายใต้อนุสัญญานี้เมื่อเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าขึ้นระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการทำ การสูญหายหรือเสียหายนั้นจะถูกสันนิษฐานว่าเกิดจากการกระทำของผู้ประกอบการทำ โดยผู้ประกอบการจะทำหลุดพ้นจากความรับผิดได้ก็ต่อเมื่อเขาได้พิสูจน์ให้เห็นได้ว่าเขา ลูกจ้างหรือตัวแทนที่ผู้ประกอบการทำได้ใช้ให้ดำเนินการในบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งนั้น ได้ใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการสูญหายหรือเสียหายอย่างเหมาะสมแล้วเท่านั้น

ข้อจำกัดที่ถูกลำเสนอเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ความรับผิดแบบสันนิษฐานความรับผิด (presumed liability) บนพื้นฐานของการที่ในท่าบางท่าจะมีผู้ซึ่งเป็นผู้ฝากสินค้าไว้กับท่าเข้ามาภายในท่าเพื่อทำการตรวจสอบสินค้าหรือเพื่อนำหรือแสดงตัวอย่างสินค้าให้กับผู้ที่ประสงค์จะซื้อสินค้านั้น และนั่นเป็นผลให้ผู้ประกอบการทำไม่สามารถทำการควบคุมสินค้าทั้งหมดได้อย่างเต็มที่เนื่องจากความจำเป็นดังกล่าว ข้อจำกัดนั้นไม่ได้รับการยอมรับเพราะถูกพิจารณาว่าการให้ผู้เป็นเจ้าของสินค้ามีหน้าที่ในการพิสูจน์ความรับผิดซึ่งในทางปฏิบัติแล้วจะเป็นเช่นนั้นจะทำให้ผู้เป็นเจ้าของสินค้าไม่สามารถพิสูจน์ความรับผิดได้เลยหากการสูญหายของสินค้านั้นเกิดขึ้นจากการถูกลักขโมย หรือการจัดการที่ไม่เหมาะสมของท่า อนึ่งย่อมเป็นที่คาดหมายได้ว่าผู้ประกอบการท่าควรมีการจัดการในการควบคุมดูแลสินค้าอย่างเหมาะสม ดังนั้นหลักสันนิษฐานความรับผิดของ

ผู้ประกอบการท่าจึงนับเป็นหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมที่จะช่วยกระตุ้นให้เกิดการจัดการดูแลในลักษณะดังกล่าว<sup>49</sup>

### 9. การจำกัดความรับผิด (Limits of Liability)

อนุสัญญา OTT ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการท่าสามารถจำกัดความรับผิดของตนได้ในกรณีที่ดินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าโดยพื้นฐานการจำกัดความรับผิดจะเป็นไปตามน้ำหนักของสินค้า ซึ่งไม่อยู่บนพื้นฐานการจำกัดความรับผิดตามจำนวนของหีบห่อ เช่น Hamburg Rules และ Hague Rules เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงความยากลำบากในการตีความสำหรับคำว่า “หีบห่อ”

โดยในอนุสัญญา OTT ได้กำหนดการจำกัดความรับผิดที่แตกต่างกันสองลักษณะ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับรูปแบบการขนส่งที่กิจการทำนั้นเกี่ยวข้อง โดยการจำกัดความรับผิดที่ต่ำกว่า คือการจำกัดความรับผิดสำหรับผู้ประกอบการท่าที่ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งทางน่านน้ำภายในประเทศและการจำกัดความรับผิดที่สูงกว่าคือการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าที่ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งทางอื่น การที่อนุสัญญานี้กำหนดการจำกัดความรับผิดไว้แตกต่างกันเช่นนี้เนื่องจากในข้อเท็จจริงแล้วมูลค่าของสินค้าที่ทำการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำจะมีมูลค่าต่ำกว่าสินค้าที่ทำการขนส่งโดยการขนส่งรูปแบบอื่น นอกจากนั้นการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบกิจการท่าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำนั้น ได้กำหนดไว้ใกล้เคียงการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำและทางทะเล เนื่องจากต้องการให้ผู้ประกอบกิจการท่าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่ใกล้เคียงกับผู้ขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำ

นอกจากนี้อนุสัญญา OTT ไม่ได้กำหนดการจำกัดความรับผิดในลักษณะที่เป็นความรับผิดแบบรวม (overall limit of liability) ในกรณีที่เป็นความเสียหายในเหตุการณ์เดียวแต่มีผู้เป็นเจ้าของสินค้าหลายราย เช่นในกรณีเกิดเพลิงไหม้ภายในท่าสามารถก่อให้เกิดความรับผิดแก่

<sup>49</sup> UNCITRAL, *supra* note 28, p.32.

ผู้ประกอบการทำในทำให้สินค้าของเจ้าของสินค้าหลายรายเสียหาย ผู้ประกอบกิจการทำสามารถจำกัดความรับผิดได้ในการเรียกร้องของผู้เสียหายแต่ละรายเท่านั้น ดังนั้นการจำกัดความรับผิดต่อมหันตภัย (catastrophic limit) จึงไม่นำมาใช้เนื่องจากการจำกัดความรับผิดในลักษณะดังกล่าวซึ่งเป็นการจำกัดความรับผิดแบบอัตราเดียวนั้นเป็นการจำกัดความรับผิดที่อาจต่ำเกินไปสำหรับท่าขนาดใหญ่ และไม่สามารถแทนการจำกัดความรับผิดที่แท้จริงสำหรับท่าขนาดเล็กได้ ดังนั้นการจำกัดความรับผิดแบบรวม (overall limits) โดยการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามขนาดของท่าจึงเป็นหลักเกณฑ์ที่ไม่เหมาะสมเช่นกัน อย่างไรก็ตามอาจกล่าวได้ว่า การทำประกันภัยอาจเป็นทางออกที่ช่วยแก้ปัญหาให้กับความรับผิดในกรณีที่เกิดมหันตภัยได้<sup>50</sup>

ในการจัดทำกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดนั้น ประเด็นซึ่งเป็นที่โต้เถียงและมักจะทำการกำหนดให้ชัดเจนในชั้นของการประชุมตัวแทนประเทศ (diplomatic conference) คือประเด็นเกี่ยวกับจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิด เนื่องจากการจำกัดความรับผิดนั้นมีบทบาทและขึ้นอยู่กับการตกลงในประเด็นอื่นๆด้วย แม้แต่ในการประชุมในระดับตัวแทนประเทศ จำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่แน่นอนมักจะไม่สามารถกำหนดได้จนกว่าใกล้ถึงเวลาสิ้นสุดการประชุม การกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดมักสะท้อนให้เห็นถึงการเจรจาเกี่ยวกับการกระจายความเสี่ยง (allocation of risks) ในการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็ประเด็นเกี่ยวกับการกำหนดให้บุคคลใดเป็นผู้รับภาระในการพิสูจน์ ควรกำหนดให้มีกรณีการเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดหรือไม่ และเหตุใดบ้างที่สามารถอ้างเป็นข้อยกเว้นความรับผิดได้ นอกจากนี้ อาจกล่าวได้ว่าการคำนวณจำนวนเงินจำกัดความรับผิด (Limitation of liability) ถือเป็นรูปแบบหนึ่งของการกระจายความเสี่ยงระหว่างผู้ประกอบการท่าและผู้ให้บริการของท่า

เนื่องจากอนุสัญญา OTT เป็นอนุสัญญาซึ่งทำการอุดช่องว่างระหว่างอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในการขนส่งอื่นๆที่มีอยู่ จึงจำเป็นต้องนำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับจำกัดความรับผิดในอนุสัญญาเหล่านั้นมาพิจารณาประกอบ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าอนุสัญญา OTT จะมีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกันกับเครือข่าย (network) การขนส่งทั้งหมด ในขณะเดียวกันหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดบางประการซึ่งปรากฏอยู่ในอนุสัญญาเกี่ยวกับการขนส่ง

<sup>50</sup> UNCITRAL, *supra note* 28, pp.33-35.

ก็ไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้ในอนุสัญญา OTT ทั้งนี้เนื่องจากอนุสัญญา OTT นั้นมีลักษณะที่แตกต่างจากอนุสัญญาอื่นๆ เช่นประเด็นเกี่ยวกับการป้องกันความประมาทเลินเล่อในการเดินเรือ (defense of negligent) หรือการจัดการ (management) จะไม่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญา OTT ในขณะที่ประเด็นดังกล่าวมีความสำคัญอย่างยิ่งในการใช้เพื่อการเจรจาและต่อรองในอนุสัญญา Hamburg Rules ส่วนประเด็นอื่นๆที่ใช้ในการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดในอนุสัญญา OTT คือได้แก่ มูลค่าของสินค้า (value of goods) ที่ผู้ประกอบการทำดูแล , ค่าใช้จ่ายในการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง, ค่าประกันภัย (insurance cost), ระดับความเสียหายโดยเฉลี่ยที่ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบเมื่อเกิดการสูญหาย, เสียหายต่อสินค้าหรือเมื่อส่งมอบสินค้าชกซ้ำ และค่าใช้จ่ายในการอำนวยความสะดวก (utility expenses) อื่นๆของผู้ประกอบการทำ<sup>51</sup>

อนุสัญญา OTT ได้กำหนดประเภทของการจำกัดความรับผิดไว้ดังนี้

1. ในกรณีที่ผู้ประกอบการต้องรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าสูญหาย หรือเสียหาย (Liability Limits for Loss and Damage) ให้จำกัดความรับผิดไว้ไม่เกิน 8.33 SDR ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักสุทธิ (gross weight) ของสินค้าที่สูญหาย หรือเสียหาย แต่ในกรณีที่ได้มีการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ประกอบการทำทันทีหลังจากการขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายในประเทศ (inland water) หรือกรณีที่ผู้ประกอบการทำส่งมอบหรือจะส่งมอบสินค้าทันทีเพื่อทำการขนส่งสินค้าทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน ความรับผิดในกรณีสินค้าสูญหาย หรือเสียหายให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการทำไว้ไม่เกิน 2.75 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักสุทธิของสินค้าที่สูญหาย หรือเสียหาย ซึ่งในการขนส่งสินค้าทางทะเลให้รวมถึงการรับมอบและการส่งมอบสินค้าภายในท่าเรือด้วย

นอกจากนี้หากการสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้ามีผลกระทบต่อมูลค่าของสินค้าส่วนอื่นๆด้วย อนุสัญญา OTT ได้กำหนดให้นำน้ำหนักทั้งหมดของสินค้าที่สูญหาย หรือเสียหาย และมูลค่าของสินค้าส่วนอื่นๆ ที่ได้รับผลกระทบไปพิจารณาในการกำหนดจำกัดความรับผิด

<sup>51</sup> Paul B. Larsen, *supra* note 25, pp.367-368.

ผิดด้วย<sup>52</sup> เช่นในกรณีเครื่องจักรเครื่องหนึ่งถูกทำการขนส่งโดยการแยกออกเป็นสองส่วนบรรจุในสองกล่อง คือกล่อง A และกล่อง B การสูญหายของเครื่องจักรกล่อง A ย่อมส่งผลกระทบต่อมูลค่าของเครื่องจักรในกล่อง B ด้วย ดังนั้นในการคำนวณจำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะต้องนำน้ำหนักสุทธิของกล่อง B มารวมกับน้ำหนักสุทธิของกล่อง A และคำนวณเงินจำกัดความรับผิดเสมือนว่าสินค้าทั้งสองกล่องสูญหาย แต่อย่างไรก็ตามการคำนวณจำนวนเงินจำกัดความรับผิดในกรณีนี้ไม่ใช่การคำนวณโดยนำน้ำหนักของสินค้าทั้งหมดซึ่งทำการขนส่งมาด้วยการมารวมพิจารณาแต่จะพิจารณาเฉพาะสินค้าส่วนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่เกิดการสูญหายหรือเสียหายตามจริงเท่านั้น<sup>53</sup>

2. สำหรับในกรณีของความรับผิดเพื่อการส่งมอบสินค้าช้า (Liability for Delay) ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการทำไว้สองเท่าครึ่งของค่าบริการหรือค่าภาระที่ลูกค้าต้องชำระให้แก่ผู้ประกอบการทำเฉพาะในส่วนแห่งของที่ส่งมอบช้า แต่จะต้องไม่เกินค่าบริการหรือค่าภาระทั้งหมดที่ผู้ประกอบการทำจะได้รับจากการให้บริการครั้งนั้น<sup>54</sup>

3. ผู้ประกอบการทำสามารถตกลงกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้สูงกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิด (Terminal Operator's Agreement on Increased Limits) ซึ่งกำหนดไว้ในอนุสัญญาได้ โดยถือว่าเป็นการตกลงกันเอง และจะถือว่าข้อตกลงดังกล่าวนี้มีผลใช้บังคับได้ ซึ่งผู้ประกอบการทำที่ต้องรับผิดจะต้องยอมรับข้อจำกัดความรับผิดที่สูงขึ้นตามข้อตกลงดังกล่าวด้วย<sup>55</sup>

ในกรณีที่ผู้ประกอบการทำตกลงกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้จำนวนสูงกว่าจำนวนซึ่งได้กำหนดในอนุสัญญานั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้ประกอบการทำย่อมมีความผูกพันและต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าว อย่างไรก็ตามแม้อนุสัญญา OTT จะไม่ได้กำหนดไว้โดยชัดเจนว่าในกรณีดังกล่าวข้อตกลงในการเพิ่มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดนั้นจะมีผลผูกพันลูกจ้างตัวแทนของผู้ประกอบการทำและบุคคลซึ่งผู้ประกอบการทำใช้ให้บริการเกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วย

<sup>52</sup> อนุสัญญา OTT Article 6 (1)

<sup>53</sup> Paul B. Larsen, *supra* note 25, p.370.

<sup>54</sup> อนุสัญญา OTT Article 6 (2)

<sup>55</sup> อนุสัญญา OTT Article 6 (4)

หรือไม่ แต่ในขั้นตอนการจัดทำอนุสัญญาที่ประชุมมีความเห็นว่าข้อตกลงที่จะมีผลผูกพันลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ประกอบการทำหรือบุคคลซึ่งผู้ประกอบการทำใช้บริการเพื่อการบริการเกี่ยวกับการขนส่งด้วยนั้น จะต้องมึลักษณะเป็นข้อตกลงซึ่งจำเป็นต้องทำ (agreement that were compulsory) ภายใต้อนุสัญญา OTT เท่านั้น ส่วนข้อตกลงอื่นซึ่งเป็นข้อตกลงที่จะทำหรือไม่ก็ได้ อย่างเช่น ข้อตกลงในการเพิ่มจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตาม Article 6(4) นั้นไม่จำเป็นต้องตก อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา ซึ่งหมายความว่า ในกรณีที่ผู้ประกอบการทำทำสัญญากับ ผู้ใช้บริการในการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้สูงกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ภายใต้อนุสัญญานี้ โดยที่ข้อตกลงดังกล่าวไม่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าจะให้มีผลผูกพันตัวแทน และลูกจ้างของผู้ประกอบการทำและบุคคลซึ่งผู้ประกอบการทำใช้บริการของเขาในการให้บริการที่ เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้วยแล้ว ข้อตกลงดังกล่าวก็นับยอมผูกพันเฉพาะผู้ประกอบการทำซึ่งเป็น คู่สัญญา โดยไม่มีผลผูกพันลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลซึ่งผู้ประกอบการทำใช้บริการแต่อย่างใด ผล คือบุคคลเหล่านั้นสามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดตามจำนวนซึ่งกำหนดไว้ในอนุสัญญา OTT<sup>56</sup>

4. ความรับผิดโดยรวม (aggregate liability) ของผู้ประกอบการทำภายใต้ Article 6(1) กรณีสินค้าสูญหายเสียหายและ Article 6(2) กรณีส่งมอบช้า เมื่อรวมกันแล้วจะต้องไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดซึ่งคำนวณได้ตาม Article 6(1) ในกรณีสินค้านี้ดังกล่าวสูญหายทั้งหมด<sup>57</sup> เช่นในกรณีสินค้าจำนวนหนึ่งของผู้ใช้บริการในบางส่วนเกิดความเสียหายขึ้นเป็นผล ให้ผู้ประกอบการทำไม่สามารถส่งมอบสินค้าดังกล่าวรวมทั้งสินค้าอื่นๆซึ่งไม่ได้รับความเสียหายได้ ตรงตามเวลาที่ได้ตกลงไว้กับผู้ใช้บริการ ในกรณีนี้การพิจารณาความรับผิดของผู้ประกอบการทำ ซึ่งสามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดได้ตาม Article 6(1) และ Article 6(2) ได้ นั้น เมื่อทำการคำนวณ จำนวนเงินซึ่งผู้ประกอบการทำสามารถจำกัดความรับผิดตามเงื่อนไขในมาตราดังกล่าวแล้ว กล่าวคือ 8.33 SDR ต่อน้ำหนักสินค้าที่เสียหายหนึ่งกิโลกรัมและสองเท่าครึ่งของค่าบริการสำหรับ สินค้าที่ทำการส่งมอบช้าจะต้องไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดในกรณีสินค้าทั้งหมดที่ กล่าวมานั้นสูญหายตามความใน Article 6(1) หรือ 8.33 SDR ต่อน้ำหนักสินค้าหนึ่งกิโลกรัม

<sup>56</sup> Paul B. Larsen, *supra* note 25, pp.371-372.

<sup>57</sup> อนุสัญญา OTT Article 6 (3)

นั่นเอง ซึ่งหมายความว่าหากคำนวณจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามวิธีใน Article 6(1) และ 6(2) หากรวมจำนวนเงินดังกล่าวเข้าด้วยกันแล้วไม่เกิน กว่ากรณีสินค้าเหล่านั้นเสียหายทั้งหมด ผู้ประกอบการท่าก็รับผิดเพียงเท่าตามจำนวนที่คำนวณได้ แต่หากจำนวนรวมของความรับผิดทั้งสองลักษณะสูงกว่าจำนวนเงินซึ่งต้องรับผิดในกรณีสินค้าสูญหายทั้งหมด ผู้ประกอบการท่าจะต้องรับผิดเพียงเท่าที่ไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดเมื่อสินค้านั้นสูญหายทั้งหมดเท่านั้น

5. แม้ว่าผู้ประกอบการท่าจะสามารถจำกัดความรับผิดได้ แต่อनुสัญญา OTT ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการท่าสามารถเสียสิทธิในการอ้างข้อจำกัดความรับผิด (Breakability of the Liability Limits) ได้เช่นกัน กล่าวคือ หากการสูญหายเสียหายหรือความล่าช้าที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ประกอบการท่า หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ประกอบการท่าโดยจงใจที่จะทำให้สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่โดยรู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือความชกช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้<sup>58</sup> ในกรณีนี้ผู้ประกอบการท่าจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้

หลักเกณฑ์ตาม Article 8(1) นั้นเป็นการกำหนดเหตุที่ทำให้ผู้ประกอบการท่าไม่สามารถใช้สิทธิในการอ้างข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญา OTT ได้ ซึ่งเหตุแห่งการเสียสิทธินั้นนอกจากจะเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ของตัวผู้ประกอบการท่าเองแล้ว ยังรวมถึงกรณีลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ประกอบการท่ากระทำการหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่จนเป็นเหตุให้สินค้าเกิดความเสียหายด้วย การที่อนุสัญญา OTT ต้องระบุไว้เช่นนี้เนื่องจากในการดำเนินการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของผู้ประกอบการท่านั้นล้วนเป็นการดำเนินการผ่านลูกจ้างหรือตัวแทนทั้งสิ้น ดังนั้นจึงเป็นภาระหน้าที่และความจำเป็นของผู้ประกอบการท่าในการบริหารจัดการควบคุมการดำเนินการตามการว่าจ้างของตนให้สามารถดำเนินไปด้วยดี นอกจากนั้นเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า Article 8(1) นั้นไม่ได้กล่าวถึงการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าคุณเสียหายอาจเกิดขึ้นของบุคคลซึ่งผู้ประกอบการท่าให้บริการเพื่อให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งแต่อย่างใด ทั้งนี้เนื่องจากการกระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าคุณเสียหายอาจ

<sup>58</sup> อนุสัญญา OTT Article 8 (1)

เกิดขึ้นของบุคคลนั้นพิจารณาได้ว่ามีลักษณะเป็นการทำละเมิดโดยจงใจ (intentional torts) ของผู้รับจ้างอิสระ (independent contractors) ซึ่งผู้ประกอบการทำทำการว่าจ้าง อันไม่ควรส่งผลเป็นการทำให้ผู้ประกอบการทำต้องเสียสิทธิในการอ้างข้อจำกัดความรับผิดแต่อย่างใด

นอกจากกรณีที่ผู้ประกอบการทำต้องเสียสิทธิในการอ้างข้อจำกัดความรับผิดแล้ว อนุสัญญา OTT Article 8(2) ยังกำหนดกรณีที่บุคคลซึ่งมีสิทธิอ้างข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการทำได้ต้องเสียสิทธิในการยกข้อจำกัดความรับผิดขึ้นอ้างด้วย กล่าวคือกรณีที่ลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ประกอบการทำหรือบุคคลที่ผู้ประกอบการทำใช้ให้ดำเนินการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ได้กระทำการไปโดยจงใจที่จะให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือเกิดความช้ำหรือกระทำการโดยละเลยไม่เอาใจใส่โดยรู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือความช้ำนั้นอาจเกิดขึ้น ในกรณีที่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ประกอบการทำไม่สามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดได้ ผู้ประกอบการทำก็เสียสิทธิในการอ้างข้อจำกัดความรับผิดเช่นกัน อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติแล้ว ผู้ประกอบการทำย่อมมีสิทธิในการพิสูจน์ในเบื้องต้นว่าตนมีสิทธิในการอ้างข้อจำกัดความรับผิดได้ก่อนเสมอ<sup>59</sup>

อย่างไรก็ตามอนุสัญญานี้ไม่ได้กำหนดไว้ว่าในกรณีที่ผู้ประกอบการทำได้ทำการตกลงกับลูกค้าในการเพิ่มความรับผิดหรือสละสิทธิในการยกเว้นความรับผิดไว้ การตกลงดังกล่าวจะมีผลผูกพันลูกจ้างและตัวแทนของผู้ประกอบการทำหรือบุคคลที่ผู้ประกอบการทำว่าจ้างด้วยหรือไม่

นอกจากนี้อนุสัญญา OTT ได้กำหนดให้สามารถทำการปรับปรุงจำนวนเงินสำหรับการจำกัดความรับผิดได้โดยจะต้องมีการบังคับใช้อนุสัญญาฉบับนี้ไปแล้วเป็นระยะเวลาานกว่า 5 ปี และมีประเทศภาคีร้องขอให้มีการปรับปรุงจำนวนเงินไม่น้อยกว่าหนึ่งในสี่ของสมาชิกประเทศภาคี โดยในการพิจารณาแก้ไขจำนวนเงินนั้นจะพิจารณาจากหลักเกณฑ์สากล ดังต่อไปนี้ คือ มูลค่าของสินค้าที่ผู้ประกอบการทำครอบครองอยู่, ค่าบริการเกี่ยวกับการขนส่ง, อัตราค่าประกันภัยซึ่งรวมถึงค่าประกันภัยสินค้า ค่าประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการทำ, ค่าเฉลี่ยของค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เรียกจากผู้ประกอบการทำ ในกรณีที่สินค้าเสียหาย สูญหาย

<sup>59</sup> Paul B. Larsen, *supra* note 25, p.373.

ส่งมอบซั๊กซ่า, ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ซึ่งในการแก้ไขนั้นต้องได้รับมติ  
ความเห็นชอบจากคณะกรรมการที่เป็นผู้แทนของประเทศภาคีอย่างน้อยสองในสามของผู้เข้า  
ประชุม<sup>60</sup>

## 10. การบังคับใช้บทบัญญัติกับการเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่ไม่ใช่มูลสัญญา (Application to non-contractual claim)

อนุสัญญา OTT ได้กำหนดหลักเกณฑ์ให้การยกเว้นและจำกัดความรับผิดของ  
ผู้ประกอบการทำในกรณีที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบซั๊กซ่า ที่กำหนดไว้ใน  
อนุสัญญาสามารถนำมาปรับใช้กับการกระทำของผู้ประกอบการทำได้ไม่ว่าจะเป็นการเรียกร้อง  
ค่าเสียหายตามสัญญา ละเมิดและการเรียกร้องในมูลอื่นๆด้วย<sup>61</sup>

ในกรณีที่มีการดำเนินคดีต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลที่ผู้ประกอบการทำใช้ให้  
ดำเนินการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า หากบุคคลดังกล่าวพิสูจน์ได้ว่าได้กระทำไปตาม  
ขอบอำนาจของการว่าจ้างก็มีสิทธิใช้ข้อต่อสู้ของผู้ประกอบการทำตามที่ผู้ประกอบการทำมีสิทธิ  
ภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้<sup>62</sup>

ทั้งนี้เนื่องจากในกฎหมายบางระบบนั้น เมื่อของที่ผู้ประกอบการทำให้บริการเกิด  
ความเสียหาย สูญหายหรือส่งมอบซั๊กซ่าโดยความผิดของผู้ประกอบการทำนั้น บุคคลผู้เป็น  
เจ้าของสินค้า หรือผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าสามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากผู้ประกอบการทำได้ทั้งใน  
มูลละเมิดและมูลผิดสัญญา ซึ่งสิทธิต่างๆในมูลละเมิดกับมูลสัญญานั้นมักมีส่วนที่ลั้กันอยู่  
เช่น อายุความในการใช้สิทธิเรียกร้อง และการพิจารณาค่าเสียหาย ซึ่งทำให้เกิดความแตกต่างใน  
การใช้สิทธิเรียกร้องทั้งที่การใช้สิทธิทั้งสองทางนั้นมีมูลกรณีมาจากเรื่องเดียวกัน ซึ่งเป็นเรื่องที่ไม่  
เหมาะสม ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว ในอนุสัญญา OTT จึงกำหนดให้ผู้ประกอบการทำสามารถ

<sup>60</sup> อนุสัญญา OTT Article 24

<sup>61</sup> อนุสัญญา OTT Article 7(1)

<sup>62</sup> อนุสัญญา OTT Article 7(2)

ยกข้อต่อสู้และการจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญาขึ้นต่อสู้ได้ทั้งในกรณีที่ถูกฟ้องในมูลสัญญา และในมูลละเมิด

อย่างไรก็ตามแม้ผู้เสียหายจะสามารถใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการท่า, ลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ประกอบการท่าและบุคคลซึ่งผู้ประกอบการท่าใช้ให้ดำเนินการบริการเกี่ยวข้อกับการขนส่งได้ก็ตาม เว้นแต่กรณีตาม Article 8 แล้วค่าเสียหายซึ่งบุคคลทั้งหมดที่ได้กล่าวมานั้น จะต้องทำการชดเชยเมื่อรวมกันจะต้องไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดซึ่งได้กำหนดไว้ใน อนุสัญญา<sup>63</sup>

### 11. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย (Dangerous Goods)

ในการขนส่งของระหว่างประเทศ อาจมีการขนส่งสินค้าที่เป็นอันตรายรวมอยู่กับ สินค้าทั่วไปด้วย ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีหลักเกณฑ์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งแก่ผู้ขนส่ง, สินค้าของผู้รับตราส่ง, สินค้าของเจ้าของสินค้านั้นๆ ที่ขนส่งมาพร้อมกัน ซึ่งรวมไปถึงผู้ประกอบการท่าด้วย โดยในอนุสัญญา OTT มีการกำหนดหลักเกณฑ์สำหรับเรื่องของสินค้าอันตรายไว้ให้ผู้ประกอบการท่าเพื่อดำเนินการ คือ

ในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าได้รับมอบสินค้าอันตรายที่ไม่มีเครื่องหมาย(mark), ฉลาก (labeled) หีบห่อ (packaged) หรือเอกสารตามกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับสินค้าอันตรายของประเทศที่ส่งมอบสินค้าอันตราย และในขณะที่รับสินค้าไว้ผู้ประกอบการท่าไม่ทราบถึงลักษณะความอันตรายของสินค้านั้นดังกล่าว อนุสัญญา OTT ได้กำหนดสิทธิของผู้ประกอบการท่าไว้ คือ

1. ผู้ประกอบการท่าสามารถทำการป้องกันใดๆตามความจำเป็นแก่กรณี รวมถึงเมื่อสินค้านั้นมีแนวโน้มที่จะก่อให้เกิดอันตรายอันใกล้จะถึงต่อบุคคลหรือทรัพย์สินอื่น ผู้ประกอบการท่าอาจทำลายสินค้านั้นดังกล่าว หรือทำให้สินค้านั้นหมดฤทธิ์ หรือทำการกำจัดสินค้า

<sup>63</sup> อนุสัญญา OTT Article 7(3)

ดังกล่าวด้วยวิธีอื่นใดตามกฎหมาย ทั้งนี้ผู้ประกอบการไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายของสินค้าซึ่งเกิดจากใช้มาตรการในการป้องกันอันตรายจากสินค้านั้น<sup>64</sup>

2. ในกรณีที่ผู้ประกอบการต้องเสียค่าใช้จ่ายใดๆเนื่องจากการทำลายสินค้า หรือทำให้สินค้านั้นหมดฤทธิ์ อนุสัญญาได้กำหนดให้ผู้ประกอบการที่มีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายทั้งหมดจากผู้ที่ไม่ได้ปฏิบัติตามข้อผูกพันภายใต้กฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ในการการแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะอันตรายของสินค้า<sup>65</sup> บุคคลซึ่งมีหน้าที่ดังกล่าวมานั้นมิได้หมายถึงเฉพาะบุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ประกอบการหรือเป็นผู้ให้บริการของท่าเท่านั้น แต่หมายความรวมถึงบุคคลอื่นซึ่งมีหน้าที่ตามกฎหมายหรือกฎเกณฑ์ในการแจ้งถึงลักษณะของสินค้าให้ผู้ประกอบการท่าทราบ ซึ่งบุคคลดังกล่าวอาจเป็นผู้ผลิต, ผู้ส่งของหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) โดยจะเห็นได้ว่าอนุสัญญา OTT ไม่ได้กำหนดว่าบุคคลซึ่งมีหน้าที่ในการแจ้งถึงลักษณะอันเป็นอันตรายของสินค้าให้ผู้ประกอบการท่าทราบนั้นคือผู้ให้บริการท่าซึ่งโดยส่วนมากแล้วคือผู้ขนส่งนั่นเอง ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขนส่งบางรายอาจไม่รู้ถึงคุณสมบัติที่แท้จริงของสินค้าเพราะสินค้าติดฉลากหรือแสดงสัญลักษณ์(ซึ่งในบางกรณีก็เป็นการแสดงข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง) โดยผู้ผลิตซึ่งอาจไม่ได้เข้ามาเกี่ยวข้องกับขั้นตอนการขนส่งสินค้าแต่อย่างใด เพราะฉะนั้นจึงเป็นการยากที่จะบังคับให้ผู้ให้บริการมีหน้าที่ในการแจ้งให้ผู้ประกอบการท่าทราบถึงลักษณะอันเป็นอันตรายของสินค้า

นอกจากนั้นตามความใน Article 9(a) ซึ่งกล่าวถึงอันตรายอันใกล้จะเกิดต่อบุคคลหรือทรัพย์สินนั้นหมายความรวมถึงอันตรายอันอาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมด้วย จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติใน Article 9 เกี่ยวกับสินค้าอันตรายนั้น ส่งผลให้การบังคับใช้อนุสัญญา OTT กลายเป็นเครื่องมือทางกฎหมายที่บังคับให้ผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับสินค้าอันตรายจะต้องดำเนินการตามกฎหมายและบทบัญญัติเกี่ยวกับการทำเครื่องหมาย, การติดฉลาก, การบรรจุผลิตภัณฑ์และการออกเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตรายทั้งภายใต้บังคับกฎหมายภายในประเทศและกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศด้วย ทั้งนี้หากความเสียหายจากสินค้าอันตรายเกิดขึ้นระหว่างสินค้าอยู่ในความดูแลของ

<sup>64</sup> อนุสัญญา OTT Article 9(a)

<sup>65</sup> อนุสัญญา OTT Article 9(b)

ผู้ประกอบการทำ ซึ่งเป็นผลจากการที่บุคคลเหล่านั้นไม่ปฏิบัติหน้าที่ให้ถูกต้องบุคคลดังกล่าวย่อมต้องรับผิดชอบในความเสียหายและค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากสินค้าอันตรงต่อผู้ประกอบการทำ<sup>66</sup>

## 12. สิทธิในการเอาสินค้าเป็นประกัน (Right of security in goods)

อนุสัญญา OTT ให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการทำในการยึดหน่วงสินค้าไว้ (retention over the goods) เพื่อค่าตอบแทน (cost) และหนี้ตามสิทธิเรียกร้องอื่นอันเนื่องมาจากการให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งแก่สินค้าซึ่งถึงกำหนดชำระแล้ว ไม่ว่าจะค่าตอบแทนหรือหนี้ตามสิทธิเรียกร้องนั้น จะเกิดขึ้นระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการทำหรือภายหลังจากนั้น แต่อย่างไรก็ตามอนุสัญญานี้จะไม่มีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงในสัญญาซึ่งขยายสิทธิของผู้ประกอบการทำในการเอาสินค้าเป็นประกันภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญานั้น<sup>67</sup>

จากบทบัญญัติใน Article 10(1) ซึ่งได้กล่าวมาว่าผู้ประกอบการทำมีสิทธิในการยึดหน่วงสินค้าเพื่อเป็นประกันในการชำระหนี้อันเกิดจากการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งซึ่งเกิดขึ้นภายหลังจากช่วงเวลาที่ต้องรับผิดชอบต่อสินค้า (period of liability) ได้สิ้นสุดลงแล้วด้วย เช่น ค่าบริการในการเก็บรักษาสินค้าไว้ในความดูแลในระหว่างรอการมารับการส่งมอบจากผู้มีสิทธิรับสินค้า อย่างไรก็ตามแม้จะสินค้าช่วงระยะเวลารับผิดชอบต่อสินค้าแล้วผู้ประกอบการทำยังคงมีหน้าที่ตามกฎหมายภายในประเทศ (local law) ในระหว่างช่วงเวลาที่สินค้างังคงอยู่ในความดูแลของตนด้วย นอกจากนี้การที่อนุสัญญา OTT กำหนดหลักเกณฑ์ว่าอนุสัญญา OTT นั้นจะไม่มีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อตกลงในสัญญาซึ่งขยายสิทธิของผู้ประกอบการทำในการเอาสินค้าเป็นประกันภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญานั้น มีความหมายว่า หากกฎหมายภายในประเทศของประเทศอันเป็นสถานที่ที่สินค้านั้นตั้งอยู่ อนุญาตให้ผู้ประกอบการทำสามารถทำข้อตกลงกับผู้ให้บริการในการขยายสิทธิยึดหน่วงในการเอาสินค้าเป็นประกันเพื่อค่าบริการและ

<sup>66</sup> Paul B. Larsen, *supra* note 25, pp.374,375.

<sup>67</sup> อนุสัญญา OTT Article 10 (1)

ค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าอื่นๆของผู้ใช้บริการรายนั้นได้ ข้อตกลงซึ่งสมบูรณ์ภายใต้กฎหมายภายในดังกล่าวก็จะต้องไม่ได้รับผลกระทบใดๆจากอนุสัญญา

อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการที่ไม่สามารถยึดหน่วงสินค้าไว้ได้อีกต่อไป ในกรณีที่มีการวางหลักประกันที่เพียงพอกับจำนวนเงินที่ผู้ประกอบการเรียกร้อง หรือมีการนำเงินตามจำนวนที่ผู้ประกอบการเรียกร้องวางไว้กับบุคคลที่สามซึ่งเป็นที่ยอมรับของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย หรือหน่วยงานราชการในประเทศที่ผู้ประกอบการประกอบกิจการอยู่<sup>68</sup>

นอกจากนี้อนุสัญญาได้กำหนดให้ผู้ประกอบการในการขายสินค้าที่ยึดหน่วงไว้เพื่อชำระค่าตอบแทนและหนี้ตามสิทธิเรียกร้องอื่นๆไว้แล้วนั้น เพื่อที่จะได้รับชำระหนี้ตามจำนวนที่เรียกร้อง ผู้ประกอบการที่มีสิทธินำสินค้าที่ยึดหน่วงไว้ทั้งหมดหรือบางส่วนออกขายภายใต้ขอบเขตแห่งกฎหมายของประเทศที่สินค้านั้นตั้งอยู่ สิทธิในการขายนี้จะไม่ได้ขยายความรวมถึงการขาย ตู้คอนเทนเนอร์ แผ่นไม้รองสินค้า ภาชนะในการขนส่ง หรือหีบห่อบรรจุภัณฑ์ ซึ่งมีบุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่งหรือผู้ส่งของเป็นเจ้าของ และมีการทำเครื่องหมายแสดงให้เห็นถึงความเป็นเจ้าของเหนือภาชนะดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน เว้นแต่กรณีที่ผู้ประกอบการใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมหรือปรับปรุงภาชนะขนส่งนั้น<sup>69</sup> ผู้ประกอบการสามารถขายตู้คอนเทนเนอร์ แผ่นไม้รองสินค้า หรือภาชนะที่ใช้ขนส่งเพื่อค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้

การที่อนุสัญญา OTT ได้ทำการกำหนดไว้ในตัวบทอย่างชัดเจนถึงสถานะของตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งไม่ได้เป็นของผู้ขนส่งหรือผู้ส่งของนั้น เป็นการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการขายตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งทำการเข้ามาได้อย่างดี เนื่องจากนอกจากสินค้าแล้วตู้คอนเทนเนอร์เป็นสิ่งที่มีความสำคัญมากในการขนส่ง อีกทั้งมีความเกี่ยวข้องกับกฎเกณฑ์เรื่องภาษีอากรของตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งมีอนุสัญญากำหนดให้การนำตู้คอนเทนเนอร์เข้าและออกจากประเทศนั้นไม่จำเป็นต้องเสียภาษีแต่อย่างใด นอกจากนั้นมากกว่าครึ่งหนึ่งของตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมดในโลกนี้ ล้วนแต่เป็นตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งทำการเข้ามาเพื่อใช้ประโยชน์ทั้งสิ้น โดยในการเข้าตู้คอนเทนเนอร์แต่ละครั้งนั้นจะมีระยะเวลาของการเข้าที่หลากหลาย ตั้งแต่ 2 เดือนจนถึง 5 ปี ดังนั้นผู้เป็นเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์ที่

<sup>68</sup> อนุสัญญา OTT Article 10 (2)

<sup>69</sup> อนุสัญญา OTT Article 10 (3)

แท้จริงซึ่งโดยส่วนมากแล้วก็คือบริษัทซึ่งประกอบธุรกิจในการให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศที่มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ภายใต้สัญญาเช่าตู้คอนเทนเนอร์ผู้ให้เช่าจึงมักไม่อาจทราบได้เลยว่าตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งตนให้เช่านั้นอยู่ ณ ที่ใด ปัญหาซึ่งผู้ให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ต้องเผชิญ คือ การที่ตู้ไว้ ณ ท่าหรือสถานีขนส่งเมื่อผู้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งมักจะเป็นสายการบินเรื่อนั้นตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือเลิกประกอบธุรกิจการขนส่ง ปัญหาซึ่งได้กล่าวมานั้น คือปัญหาที่ Article 10(3) ต้องการแก้ด้วยการกำหนดห้ามไม่ให้ผู้ประกอบการทำขายตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งเป็นผู้ที่ผู้ขนส่งเข้ามาจากผู้อื่นเพื่อนำมาชดเชยค่าใช้จ่ายหรือภาระหนี้สินใดของสายการบินเรื่อนั้นที่ล้มละลาย การกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการห้ามขายตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งเป็นของผู้อื่นนอกจากผู้ส่งของหรือผู้ขนส่งนั้นเป็นการแก้ปัญหาคอนเทนเนอร์ที่ไม่แน่นอนของกฎหมายภายในของแต่ละประเทศซึ่งผู้เป็นเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์ที่แท้จริงต้องประสบ เนื่องจากเมื่อผู้เป็นเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์ได้ให้บุคคลอื่นเช่าตู้ของตนไปแล้ว ผู้ให้เช่าก็มีอาจทราบได้เลยว่าขณะนั้นตู้คอนเทนเนอร์ของตนอยู่ที่ใด ทั้งนี้ตามข้อเท็จจริงแล้วตู้คอนเทนเนอร์ทุกตู้จะมีชื่อผู้เป็นเจ้าของปรากฏอยู่ที่ตู้อย่างชัดเจน และทำการขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักงานตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ (International Container Bureau) นอกจากนั้นตู้คอนเทนเนอร์แต่ละตู้จะมีหมายเลขประจำตู้อีกด้วย

ในที่ประชุมร่างอนุสัญญา OTT นั้น มีตัวแทนประเทศเสนอให้ตู้คอนเทนเนอร์เปล่าถือเป็นสินค้าตามความหมายของอนุสัญญาและผู้ประกอบการทำอาจขายตู้คอนเทนเนอร์เปล่า เช่นเกี่ยวกับสินค้าที่ทำการยึดหน่วงไว้ อย่างไรก็ตามที่ประชุมมีความเห็นว่าตู้คอนเทนเนอร์นั้นไม่ว่าจะเป็นตู้ที่มีของบรรจุอยู่ภายในหรือเป็นตู้เปล่าหากเป็นของบุคคลอื่นซึ่งไม่ใช่คู่สัญญาที่มีหนี้ต่อผู้ประกอบการแล้ว ผู้ประกอบการทำก็ไม่มีสิทธิขายตู้คอนเทนเนอร์นั้นไม่ว่ากรณีใด ดังนั้นตามความหมายของอนุสัญญา OTT Article 10(3) แล้วตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งไม่ใช่ของผู้ส่งหรือผู้ขนส่งอันเป็นคู่สัญญากับผู้ประกอบการทำไม่ว่าจะเป็นตู้เปล่าหรือตู้ที่มีสินค้าบรรจุอยู่ผู้ประกอบการทำไม่มีสิทธิขายทั้งสิ้น

ตามความในอนุสัญญา OTT Article 10(4) ในกรณีที่ผู้ประกอบการทำต้องการขายสินค้าที่ยึดหน่วงไว้ ผู้ประกอบการทำจะต้องใช้ความพยายามที่เหมาะสมในการแจ้งความประสงค์ในการขายสินค้า (make reasonable efforts to give notice of the intended of sale) ให้เจ้าของสินค้า, บุคคลผู้มอบสินค้าให้ผู้ประกอบการทำ และบุคคลผู้มีสิทธิรับสินค้าจากผู้ประกอบการทำ

ทราบก่อนจะมีการขายสินค้าที่ยึดหน่วงนั้น โดยผู้ประกอบการท่าจะต้องรับผิดชอบในการจัดการขายให้ได้ราคาเกินกว่ายอดหนี้ซึ่งต้องการเรียกร้องบวกกับค่าจัดการในการดำเนินการขายที่เหมาะสม ทั้งนี้สิทธิและวิธีการในการขายให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่สินค้านั้นตั้งอยู่<sup>70</sup>

ตามความหมายของอนุสัญญา OTT Article10(4) นั้นต้องการให้ผู้ประกอบการท่าใช้ความพยายามตามสมควรในการแจ้งเจตนาในการขายสินค้าให้ผู้เป็นเจ้าของสินค้า, ผู้มีสิทธิรับสินค้าและผู้ส่งมอบสินค้าให้กับผู้ประกอบการท่าทราบก่อนที่จะมีการขายสินค้า โดยมีได้ต้องการให้ผู้ประกอบการท่าทำการบอกกล่าวบุคคลใดบุคคลหนึ่งตามที่ได้กล่าวมาเท่านั้น เนื่องจากในอนุสัญญาใช้ข้อความว่า ใช้ความพยายามที่เหมาะสม (make reasonable efforts) ในการแจ้งคำบอกกล่าวนั้น หมายความว่า หากผู้ประกอบการท่าได้ใช้ความพยายามแล้วและสามารถทราบได้ว่าบุคคลเหล่านั้นคือใครและจะสามารถทำการติดต่อได้อย่างไร ผู้ประกอบการท่าจะต้องทำการแจ้งความต้องการในการขายโดยส่งคำบอกกล่าวให้บุคคลเหล่านั้นทุกคน แต่หากผู้ประกอบการท่าไม่อาจทำการติดต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งได้เมื่อได้ใช้ความพยายามตามสมควรแล้ว การทำการแจ้งเจตนาในการขายสินค้าซึ่งยึดหน่วงไว้ให้บุคคลที่สามารถทำการติดต่อได้ทราบก็ถือว่าผู้ประกอบการท่าได้ทำการแจ้งเจตนาในการขายตามอนุสัญญา OTT แล้ว ดังนั้นการที่ Article10(4) กำหนดหน้าที่ก่อนการขายสินค้าที่ยึดหน่วงไว้ให้ผู้ประกอบการท่าต้องทำการแจ้งให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับสินค้านั้นๆ จึงไม่ใช่การเพิ่มภาระหน้าที่ที่หนักหนาเกินไปเนื่องจากกำหนดให้ผู้ประกอบการท่าใช้ความพยายามที่เหมาะสมตามสมควรเท่านั้น<sup>71</sup>

### 13. การแจ้งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า (Notice of loss, damage, delay)

ในกรณีที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า อนุสัญญา OTT Article11(1) ได้กำหนดให้ผู้ที่มีสิทธิได้รับมอบสินค้าต้องทำการแจ้ง (Notice) ให้แก่ผู้ประกอบการท่าทราบภายในเวลาไม่เกิน 3 วันทำการหลังจากวันที่ผู้ประกอบการท่าได้ทำการส่งมอบสินค้านั้น

<sup>70</sup> อนุสัญญา OTT Article 10 (4)

<sup>71</sup> Paul B. Larsen, *supra* note 25, pp.376-379.

โดยการแสดงรายละเอียดและลักษณะของความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าไว้ในคำบอกกล่าวซึ่งแจ้งมายังผู้ประกอบการทำ ในกรณีที่ไม่มีการแจ้งใดๆภายในเวลาที่กำหนดให้ถือว่าการส่งมอบสินค้า (handing over) เป็นหลักฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) ในการแสดงว่าผู้ประกอบการทำได้ส่งมอบสินค้าซึ่งมีสภาพตามที่ได้ระบุไว้ในเอกสารซึ่งออกโดยผู้ประกอบการทำตามความใน Article 4(1)(b) หรือในกรณีที่ไม่มีการออกเอกสารดังกล่าวให้ถือว่าสินค้าอยู่ในสภาพดี<sup>72</sup>

ในกรณีที่สินค้าสูญหาย หรือความเสียหายไม่เห็นประจักษ์จากสภาพภายนอกของสินค้านั้น อนุสัญญาได้กำหนดให้ผู้มีสิทธิในสินค้ายังคงต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในการแจ้ง (Notice) ด้วยกล่าวคือ ในกรณีนี้ผู้มีสิทธิรับสินค้าจะต้องแจ้งถึงการสูญหายเสียหายให้ผู้ประกอบการทำทราบภายในระยะเวลา 15 วันนับจากวันที่สินค้าไปถึงผู้รับคนสุดท้าย (final recipient) แต่ไม่ว่าในกรณีใดๆการแจ้งจะต้องเกิดขึ้นภายในเวลาไม่เกิน 60 วันนับแต่ผู้ประกอบการทำได้ส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับสินค้า หากไม่มีการแจ้งถึงการสูญหายหรือเสียหายใดๆภายในเวลาดังกล่าวถือว่า การส่งมอบสินค้า (handing over) เป็นหลักฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) ในการแสดงว่าผู้ประกอบการทำได้ส่งมอบสินค้าซึ่งมีสภาพตามที่ได้ระบุไว้ในเอกสารซึ่งออกโดยผู้ประกอบการทำตามความใน Article 4(1)(b) หรือในกรณีที่ไม่มีการออกเอกสารดังกล่าวให้ถือว่าสินค้าอยู่ในสภาพดี<sup>73</sup>

ในกรณีที่ผู้ประกอบการทำได้เข้าร่วมในการสำรวจหรือตรวจสอบสภาพของสินค้าในช่วงเวลาทำการส่งมอบสินค้าให้แก่บุคคลผู้มีสิทธิรับสินค้า ผู้มีสิทธิรับสินค้าก็ไม่จำเป็นต้องแจ้งการสูญหาย การเสียหายที่ปรากฏในการตรวจสอบนั้นไปยังผู้ประกอบการทำอีก<sup>74</sup>

ในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายปรากฏชัดเจน หรือในกรณีที่คาดว่าได้มีการสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นอนุสัญญา OTT กำหนดให้ผู้ประกอบการทำ ผู้ขนส่ง และบุคคลผู้มีสิทธิรับ

<sup>72</sup> อนุสัญญา OTT Article 11 (1)

<sup>73</sup> อนุสัญญา OTT Article 11 (2)

<sup>74</sup> อนุสัญญา OTT Article 11 (3)

สินค้า จะต้องให้ความสะดวกและให้ความร่วมมือในการตรวจสอบ (inspecting) และตรวจนับ (tallying) จำนวนสินค้า<sup>75</sup>

การที่อนุสัญญา OTT กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการให้ความสะดวกและความร่วมมือในการตรวจสอบและตรวจนับจำนวนสินค้าด้วย แม้ในผู้ขนส่งจะไม่ใช้คู่สัญญากับผู้ประกอบการท่าหรือผู้มีสิทธิรับสินค้าและไม่มีหน้าที่เหล่านั้นตามสัญญาแต่อย่างใด เนื่องจากในข้อเท็จจริงแล้วเมื่อสินค้าสูญหายหรือเสียหายอาจมีความจำเป็นที่จะต้องขอความร่วมมือและข้อมูลบางอย่างในการตรวจสอบเหตุและจำนวนความเสียหายจากผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ดูแลสินค้าก่อนผู้ประกอบการท่า การกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ดังกล่าวเป็นการช่วยให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย อีกทั้งไม่ถือเป็นการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงสิทธิหรือหน้าที่ตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุสัญญาตามความใน Article 15 แต่อย่างใด

ในกรณีที่ว่าสินค้าสูญหายอันเนื่องมาจากการส่งมอบชักช้า จะไม่มีการจ่ายค่าเสียหายสำหรับการสูญหายดังกล่าว เว้นแต่จะได้มีการแจ้ง (Notice) ถึงความเสียหายดังกล่าวไปยังผู้ประกอบการท่า ภายใน 21 วันนับจากวันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบให้กับบุคคลผู้มีสิทธิรับสินค้าแล้ว<sup>76</sup>

#### 14.อายุความในการดำเนินคดี (Limitation of Action)

เนื่องจากอายุความในการดำเนินคดีให้ผู้ประกอบการท่ารับผิดชอบนั้น แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศและแม้ในประเทศเดียวกันอายุความของเอกเทศสัญญาที่ศาลประเทศนั้นๆนำมาใช้กับข้อพิพาทจากการให้บริการของผู้ประกอบการท่าก็แตกต่างกัน ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว อนุสัญญา OTT ได้มีการกำหนดอายุความสำหรับการดำเนินคดีไว้ใน Article 12 กล่าวคือ ในการดำเนินคดี ต่อผู้ประกอบการท่าให้รับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้า ไม่ว่าจะทำโดย

<sup>75</sup> อนุสัญญา OTT Article 11 (4)

<sup>76</sup> อนุสัญญา OTT Article 11 (4)

การฟ้องคดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด จะต้องทำภายในระยะเวลา 2 ปี ซึ่งเริ่มนับจากวันที่ผู้ประกอบการทำส่งมอบสินค้าทั้งหมดหรือบางส่วนให้กับผู้มีสิทธิรับสินค้า หรือวันที่ผู้ประกอบการทำได้นำสินค้านั้นไปวางไว้ยังสถานที่ของผู้มีสิทธิรับสินค้า แต่ในกรณีที่สินค้าเสียหายหรือสูญหายทั้งหมด (total loss) ระยะเวลาดังกล่าวให้เริ่มนับจากวันที่ผู้มีสิทธิได้รับสินค้าได้รับการแจ้ง (Notice) จากผู้ประกอบการทำให้ทราบถึงความเสียหายนั้น หรือในวันที่บุคคลดังกล่าวถือว่าของเสียหายทั้งหมด เนื่องจากการส่งมอบชักช้าเกินกว่า 30 วันนับจากวันที่ได้กำหนดไว้หรือนับจากวันที่ได้รับแจ้งจากผู้มีสิทธิรับสินค้าให้ทำการส่งมอบ โดยการพิจารณาว่ากรณีใดเกิดขึ้นก่อน หากผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายไม่ได้ดำเนินคดีภายในระยะเวลาดังกล่าวก็จะไม่สามารถดำเนินคดีกับผู้ประกอบการทำได้ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ประกอบการทำได้มีการขยายระยะเวลาในการดำเนินคดีให้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องออกไป โดยผู้ประกอบการทำต้องมีทำการบอกกล่าวเจตนาของตนให้ผู้เรียกร้องทราบไว้ก่อนการสิ้นสุดระยะเวลาแห่งอายุความ ทั้งนี้การขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นสามารถทำได้โดยการส่งคำบอกกล่าวให้แก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง และสามารถทำซ้ำได้ด้วยวิธีการอย่างเดียวกัน

ในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นดำเนินคดีเพื่อไล่เบียดผู้ประกอบการทำ อาจมีการดำเนินคดีต่อผู้ประกอบการทำได้แม้ว่าจะสิ้นสุดอายุความ 2 ปีหรือระยะเวลาที่ผู้ประกอบการทำได้ทำการขยายสิทธิในการดำเนินคดีให้แก่ผู้เรียกร้องไปแล้วก็ตาม เนื่องจากคดีที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นถูกฟ้องนั้นอาจเกินเลยระยะเวลาอายุความ 2 ปี ในกรณีนี้ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นจะต้องดำเนินคดีต่อผู้ประกอบการทำภายใน 90 วันหลังจากที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้ต้องรับผิดชอบ หรือหลังจากวันที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งถูกดำเนินคดีได้ตกลงยุติการดำเนินคดีแล้ว อย่างไรก็ตามในกรณีนี้จะต้องมีการส่งเอกสารแจ้งการใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวให้แก่ผู้ประกอบการทำทราบภายในระยะเวลาที่เหมาะสมเมื่อมีการยื่นข้อเรียกร้องต่อผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่จะมีผลให้ต้องมีการฟ้องไล่เบียดกับผู้ประกอบการทำ

นอกจากนั้นอนุสัญญาฯ นี้ยังได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าวันที่กำหนดในเริ่มนับอายุความนั้นไม่ให้นำวันแรกแห่งการนับอายุความนั้นรวมเข้าไว้ในอายุความด้วย<sup>77</sup>

<sup>77</sup> อนุสัญญา OTT Article 12

### 15. ข้อตกลงของสัญญา (Contractual stipulations)

อนุสัญญา OTT กำหนดไว้ว่า นอกจากอนุสัญญานี้จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นแล้ว บรรดาข้อตกลงใดในสัญญาซึ่งตกลงโดยผู้ประกอบการท่าหรือซึ่งปรากฏอยู่ในเอกสารซึ่งลงชื่อรับรองหรือออกโดยผู้ประกอบการท่าตามความใน Article 4 หากข้อตกลงใดในสัญญาขัดกับอนุสัญญาซึ่งเป็นผลทำให้หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าลดน้อยลงจากที่อนุสัญญากำหนดไว้ทั้งทางตรงและทางอ้อมให้ถือว่าข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ อย่างไรก็ตามไม่ให้ความเป็นโมฆะของข้อตกลงนั้นมีผลกระทบต่อข้อตกลงอื่นๆในสัญญาหรือเอกสารดังกล่าว

ในทางกลับกันกรณีที่ผู้ประกอบการท่าตกลงยินยอมเพิ่มหน้าที่หรือความรับผิดชอบตนไว้ในสัญญาหรือเอกสารซึ่งตนรับรองหรือเป็นผู้ออก ข้อตกลงนั้นย่อมมีผลสมบูรณ์สามารถบังคับใช้ได้ภายใต้อนุสัญญานี้และผู้ประกอบการท่าจะต้องผูกพันและปฏิบัติตามข้อตกลงดังกล่าวนี้ด้วย

ทั้งนี้เนื่องจากอนุสัญญา OTT มีวัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาการที่ผู้ประกอบการท่าอาศัยอำนาจต่อรองที่เหนือกว่าทำการกำหนดเงื่อนไขในสัญญาอย่างเอาเปรียบผู้ใช้บริการ ดังนั้นอนุสัญญานี้จึงต้องกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบที่เป็นมาตรฐานขั้นต่ำไว้ และเพื่อให้วัตถุประสงค์ดังกล่าวบรรลุได้จริง ข้อสัญญาใดที่ผู้ประกอบการท่าทำขึ้นเพื่อลดเปลี่ยนหน้าที่และความรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้จึงต้องตกเป็นโมฆะ

### 16. การตีความอนุสัญญา

อนุสัญญา OTT ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการตีความอนุสัญญาไว้ว่า ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องตีความบทบัญญัติใดๆในอนุสัญญาฉบับนี้ ให้ทำการตีความโดยคำนึงถึงลักษณะของความเป็นระหว่างประเทศและความประสงค์ในการบังคับใช้อย่างเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน<sup>78</sup>

<sup>78</sup> อนุสัญญา OTT Article 14

## 17. ความสัมพันธ์กับอนุสัญญาขนส่งฉบับอื่น

(Relationship of the OTT Convention to other Transportation Convention)

อนุสัญญา OTT ไม่มีผลเป็นการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือกระทบต่อสิทธิและหน้าที่ซึ่งถูกกำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งผูกพันประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้ หรือกฎหมายใดๆ ของประเทศดังกล่าวซึ่งมีผลต่ออนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้น<sup>79</sup>

## 18. ผลกระทบของอนุสัญญาขององค์การสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นอาจสรุปได้ว่าอนุสัญญา OTT มีผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่ว่าจะผู้ประกอบการท่า ผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับประกับภัย ดังนี้

### 1. ผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้า

ข้อดีของหลักเกณฑ์อนุสัญญาที่ผู้ประกอบการท่าได้รับ คือ อนุสัญญา OTT เป็นอนุสัญญาที่ช่วยลดช่องว่างของหลักเกณฑ์ที่มีความแตกต่างกันสำหรับผู้ประกอบการท่า และเป็น การสร้างความเป็นเอกภาพสำหรับหลักเกณฑ์ความรับผิด การยกเว้นความรับผิด การจำกัดความรับผิด โดยบุคคลที่เกี่ยวข้องการทำให้บริการของผู้ประกอบการท่าจะสามารถคาดการณ์หลักเกณฑ์ที่จะนำมาใช้บังคับได้ นอกจากนี้ความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นภายใต้การดูแลของผู้ประกอบการท่าได้ถูกจำกัดให้เกิดความชัดเจนซึ่งทำให้สะดวกต่อการทำประกันภัยและมีความเป็นไปได้ที่อัตราเบี้ยประกันภัยจะต่ำลง นอกจากนี้อนุสัญญาได้ยอมรับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่ผู้ประกอบการท่าสามารถนำมาปรับใช้ได้คือ การยอมรับระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) อีกด้วย

<sup>79</sup> อนุสัญญา OTT Article 15

อีกทั้งอนุสัญญา OTT ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกเอกสารรับสินค้าของผู้ประกอบการท่าที่มีความยืดหยุ่นและปรับใช้ได้จริงในทางปฏิบัติกล่าวคือการทำผู้ประกอบการท่าสามารถใช้เอกสารของผู้ขนส่งหรือผู้ให้บริการในการรับรองปริมาณและสภาพของสินค้า เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการดำเนินการต่อสินค้าซึ่งใช้บริการของท่าในช่วงเวลาสั้นๆเท่านั้น หรือผู้ประกอบการท่าอาจทำการออกเอกสารเองก็ได้

การบังคับใช้ออนุสัญญา OTT จะส่งผลให้มีการฟ้องร้องดำเนินคดีกับผู้ประกอบการท่าน้อยลงจากเดิม เนื่องจากระบบความรับผิดของผู้ประกอบการท่ามีลักษณะที่ใกล้เคียงกับระบบความรับผิดของผู้ขนส่งและสามารถคาดการณ์ได้ว่ากรณีใดบางที่ผู้ประกอบการท่าจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อสินค้า จึงไม่เกิดกรณีการฟ้องร้องผู้ประกอบการท่าเพื่อเลี้ยงข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมายซึ่งบังคับใช้กับผู้ขนส่ง

ส่วนข้อเสียของหลักเกณฑ์ในอนุสัญญานี้ต่อผู้ประกอบการท่า คือ ผู้ประกอบการท่าต้องปรับตัวให้เข้ากับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา OTT โดยเฉพาะกรณีที่ผู้ประกอบการท่าถูกสันนิษฐานว่าจะต้องรับผิดในกรณีสินค้าสูญหาย หรือเสียหายระหว่างอยู่ในความดูแลของตน เว้นแต่จะสามารถทำการพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้มาตรการตามสมควรแล้วเท่านั้นจึงจะสามารถพ้นจากความรับผิดได้ เพราะหากไม่นำอนุสัญญามาใช้แล้วกฎหมายภายในส่วนมากจะกำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องความเสียหายหรือสูญหายจะต้องเป็นผู้พิสูจน์ให้ได้ว่าผู้ประกอบการท่าก่อให้เกิดความเสียหาย หรือผิดสัญญาเท่านั้นผู้ประกอบการท่าถึงจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน

การบังคับใช้ออนุสัญญา OTT อาจส่งผลต่อเบี่ยงประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเนื่องจากอัตราเบี้ยประกันภัยนั้นโดยปกติแล้วจะมีความสัมพันธ์กับประวัติในการถูกใช้สิทธิเรียกร้อง ดังนั้นจึงยังไม่เป็นที่แน่นอนว่าเบี้ยประกันภัยของผู้ประกอบการท่าจะลดลงหรือเพิ่มขึ้นภายใต้การบังคับใช้ออนุสัญญา OTT ซึ่งมีหลักเกณฑ์ความรับผิดแบบข้อสันนิษฐานความรับผิด (presumption of fault) และมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเสียสิทธิในการอ้างข้อจำกัดความรับผิด

## 2. ผู้ส่งสินค้า

ผู้ส่งของเป็นอีกบุคคลหนึ่งซึ่งได้รับประโยชน์จากอนุสัญญา OTT เนื่องจากภายใต้อนุสัญญานี้ภาระในการพิสูจน์ความรับผิดตกอยู่ที่ผู้ประกอบการท่าที่จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า

ผู้ประกอบการทำได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งหมดตามสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดความเสียหาย สูญหายแก่สินค้าซึ่งอยู่ในความดูแลของตน นอกจากนี้การดำเนินคดีกับผู้ประกอบการทำจะลดลง เพราะหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบมีความเป็นเอกภาพและสามารถคาดการณ์ได้ นอกจากนี้ผู้ส่งจะมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำลงเมื่อมีการใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) ทั้งนี้อนุสัญญา ยังกำหนดให้ผู้ที่เป็นคู่สัญญากับผู้ประกอบการทำสามารถร้องขอให้ผู้ประกอบการทำออกเอกสาร ที่แสดงว่าผู้ประกอบการทำได้รับสินค้าไว้ในความดูแลแล้วได้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นผู้ส่งสามารถนำเอกสารดังกล่าวมาเป็นหลักฐานในการพิสูจน์ได้ว่าสินค้า ใดบ้างที่ผู้ประกอบการทำรับไว้ในความดูแลและได้เริ่มทำการดูแลสินค้านั้นในเวลาใด นอกจากนี้ภายใต้อนุสัญญา OTT ผู้ส่งไม่จำเป็นต้องทำประกันภัยเกินกว่าความจำเป็น เนื่องจาก ความเสี่ยงภัยที่ไม่แน่นอน

ส่วนข้อเสียที่อาจเกิดแก่ผู้ส่งของ คือ ผู้ส่งของจะไม่สามารถควบคุมครองภายใต้ กฎหมายภายในของประเทศ เพราะอนุสัญญาจะถูกปรับใช้แทนที่กฎหมายภายในของประเทศ และผู้ประกอบการทำสามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบได้ แม้ผู้ส่งจะไม่ใช้คู่สัญญาโดยตรงกับ ผู้ประกอบการทำก็ตาม

### 3. ผู้ขนส่ง

ข้อดีของอนุสัญญา OTT ต่อผู้ขนส่ง คือ หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของอนุสัญญานี้มี ความใกล้เคียงกับหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของระหว่างประเทศทั้งทางทะเลและการ ขนส่งในรูปแบบอื่น และการดำเนินคดีจะลดลงเพราะมีหลักเกณฑ์ที่เป็นเอกภาพและสามารถ คาดการณ์ได้ ผู้ขนส่งจะมีความเกี่ยวข้องในกรณีที่สินค้าสูญหายเสียหายหรือส่งมอบช้าระหว่าง สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการทำน้อยลง แม้ผู้ประกอบการทำจะไม่มีการเข้าทำสัญญา โดยตรงกับผู้เป็นเจ้าของหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องในความเสียหายดังกล่าว เพราะอนุสัญญา OTT ไม่ได้กำหนดว่าผู้ใช้บริการที่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องจากผู้ประกอบการทำได้นั้นจะต้องเป็น คู่สัญญาที่มีการทำสัญญากับผู้ประกอบการทำ ทั้งนี้หากไม่มีการใช้บังคับอนุสัญญา OTT แม้ ความเสียหายหรือสูญหายจะเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ประกอบการทำ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะใช้ สิทธิเรียกร้องต่อผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญากับตนโดยตรง เนื่องจากตัวผู้มีสิทธิในสินค้ามักไม่ใช่ผู้ทำ สัญญากับผู้ประกอบการทำแต่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งเข้าทำสัญญากับผู้ประกอบการทำแทนตน

นอกจากนี้ผู้ขนส่งสามารถใช้สิทธิไต่เบี่ยจากผู้ประกอบการท่าได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

#### 4. ผู้เป็นเจ้าของสินค้า

เนื่องจากอนุสัญญานี้ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า ให้นำบทบัญญัติในอนุสัญญานี้มาบังคับใช้ไม่ว่าการดำเนินคดีนั้นจะตั้งอยู่บนพื้นฐานของสัญญา หรือละเมิดหรือฐานอื่นก็ตาม นั้นหมายความว่าแม้ผู้เป็นเจ้าของสินค้าจะไม่ใช้คู่สัญญากับโดยตรงกับผู้ประกอบการท่าแต่ผู้เป็นเจ้าของสินค้าก็มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้าได้ภายใต้อนุสัญญานี้เช่นกัน และเมื่ออนุสัญญานี้ใช้ระบบความรับผิดชอบหลักสันนิษฐานความผิด (Presumed fault) จึงเป็นประโยชน์แก่ผู้เป็นเจ้าของสินค้าในการมีโอกาสที่จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายจากผู้ประกอบการท่า มากกว่าการที่ผู้เสียหายจะต้องทำการพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการท่าซึ่งมีความยุ่งยากลำบาก เนื่องจากผู้ใช้บริการไม่ทราบถึงลักษณะการดำเนินงาน อีกทั้งในการทำสัญญากับผู้ประกอบการท่านั้นโดยส่วนมากจะมีผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder) เข้ามาเป็นผู้ดำเนินการแทนผู้ใช้บริการ

ส่วนข้อเสียของอนุสัญญานี้ต่อผู้เป็นเจ้าของสินค้านั้น คือ การที่ผู้เป็นเจ้าของสินค้าที่ได้รับ ความเสียหายอาจไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง เนื่องจากอนุสัญญานี้มีหลักเกณฑ์เรื่องการจำกัดความรับผิดไว้ในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าไม่ได้จงใจทำให้สินค้าเกิดความเสียหาย หรือละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าอาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น

#### 5. ผู้รับประกันภัย

ข้อดีของอนุสัญญานี้ต่อผู้รับประกันภัย คือ การที่ความเสี่ยงในการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของผู้ประกอบการท่าภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญา OTT จะเป็นความเสี่ยงที่สามารถคาดการณ์ได้ ดังนั้นจึงสะดวกต่อการรับประกันภัย และทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถทำประกันภัยต่อได้ง่ายขึ้น การบังคับใช้อนุสัญญา OTT นั้นไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อธุรกิจประกันภัยเนื่องจากผู้รับประกันภัยไม่ว่าจะเป็นการประกันภัยความรับผิดหรือประกันภัยสินค้ายังคงมีปริมาณการทำสัญญาประกันภัยที่ไม่แตกต่างจากเดิม นอกจากนั้นผู้รับประกันภัยจะไม่ประสบปัญหาความไม่แน่นอนที่มีอยู่ในการใช้กฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่มีความไม่แน่นอนและแตกต่างกัน อีกทั้งภายใต้การบังคับใช้อนุสัญญา OTT จะทำให้เกิดการดำเนินคดี

น้อยลงเนื่องจากการบังคับใช้อุสสัญญาจะทำให้เกิดความเป็นเอกภาพทางกฎหมายและระบบความรับผิดชอบที่สามารถคาดการณ์ได้

อย่างไรก็ตามระบบกฎหมายแบบเดิมที่มีความไม่แน่นอนนั้นทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถจัดทำสัญญาประกันภัยเพื่อคุ้มครองความไม่แน่นอนดังกล่าวได้ ดังนั้นการบังคับใช้อุสสัญญา OTT อาจส่งผลกระทบต่อผู้รับประกันภัยในลักษณะนี้ นอกจากนั้นในกรณีผู้รับประกันภัยสินค้าเมื่อทำการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายแล้วเมื่อใช้สิทธิไล่เบี้ยจะต้องตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขของข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการทำตามอุสสัญญา OTT ซึ่งทำให้ไม่สามารถไล่เบี้ยได้ตามจำนวนซึ่งตนได้ทำการชดใช้ให้ผู้เสียหาย

### 6. ผู้ให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์

ข้อดีของอุสสัญญา OTT ที่มีผลต่อผู้ให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ คือ ผู้ประกอบการทำจะไม่สามารถขายตู้คอนเทนเนอร์ที่ผู้ให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์เป็นเจ้าของได้เพื่อชดใช้หนี้สินค้านำที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์เหล่านั้น เว้นแต่เป็นการขายเพื่อค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์นั่นเอง เพราะในการขายตู้คอนเทนเนอร์จะทำให้ผู้ให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ได้รับความเสียหาย โดยในปัจจุบันกฎหมายของประเทศต่างๆ ได้กำหนดสิทธิในการขายตู้คอนเทนเนอร์ไว้แตกต่างกัน อุสสัญญาจึงเป็นการแก้ปัญหาโดยให้ประโยชน์แก่ผู้ให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์และทำให้เกิดความสะดวกในการประกอบธุรกิจให้เช่าตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ

### สรุป

เนื่องจากกฎหมายของแต่ละประเทศที่นำมาปรับใช้กับผู้ประกอบการทำขนส่งสินค้าซึ่งให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีความแตกต่างกันและโดยส่วนมากแล้วในแต่ละประเทศก็มักไม่มีกฎหมายเฉพาะที่จะนำมาปรับใช้กับผู้ประกอบการทำซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบสินค้า ณ สถานที่ต้นทางก่อนการขนส่งและสถานที่ปลายทางหลังจากการขนส่งได้เสร็จสิ้นแล้ว ดังนั้นเพื่อลดช่องว่างดังกล่าวจึงได้มีการจัดทำอุสสัญญา OTT ขึ้น โดยได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานสำหรับกรให้บริการของผู้ประกอบการทำซึ่งรวมถึงผู้ประกอบการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือด้วย ซึ่งทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการขนส่งระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นผู้ส่ง ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง รวมทั้งผู้ประกอบการทำ จะได้ทราบถึงสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ

ระหว่างกันและต่างก็ได้รับประโยชน์จากอนุสัญญานี้ นอกจากนี้ยังมีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้ประโยชน์และเป็นการลดภาระของผู้เสียหายในการดำเนินการเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการที่จะต้องรับภาระการพิสูจน์ความเสียหาย รวมไปถึงหลักเกณฑ์ที่ช่วยลดภาระของผู้ประกอบการทำคือ หลักเกณฑ์การยกเว้นและจำกัดความรับผิด การจำกัดความรับผิด การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย การกำหนดให้ผู้ประกอบการทำสามารถยึดหน่วงสินค้าได้ จะเห็นได้ว่าอนุสัญญานี้ไม่ได้อิงหรือมุ่งให้ผู้เกี่ยวข้องฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้เปรียบกว่ากัน และในอนุสัญญานี้ยังมีเนื้อหาที่ทันสมัยซึ่งบัญญัติหลักเกณฑ์รองรับการออกเอกสารด้วยระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งมีการใช้อย่างแพร่หลายในปัจจุบัน การบัญญัติหลักเกณฑ์มารองรับจึงถือว่ามีเหมาะสมอย่างยิ่ง