

บทที่ 2

อนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งของทางทะเล

2.1 ความเป็นมาของกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล

กฎเกณฑ์การขนส่งของทางทะเล เกิดขึ้นมาจากความจำเป็นในการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ขายจะต้องส่งของจากประเทศหนึ่งไปให้แก่ผู้ซื้อซึ่งอยู่อีกประเทศหนึ่ง โดยเริ่มแรกกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลที่ได้รับการยอมรับคือกฎเกณฑ์ของประเทศอังกฤษเนื่องจากประเทศอังกฤษเป็นประเทศมหาอำนาจในการเดินเรือทะเล โดยหลักเกณฑ์ที่ใช้เป็นหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) แต่ต่อมาก็มีการนำหลักกฎหมายว่าด้วยสัญญามาใช้ เนื่องจากในสมัยนั้นคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีโอกาสเจรจาต่อรองกันอย่างเสมอภาค เพราะเหตุว่าผู้ขนส่งมักทำการขนส่งสินค้าของพ่อค้าเพียงคนเดียวและการเดินทางมักใช้เวลาาน กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลจึงวางอยู่บนหลักการในเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญา ต่อมาในราวศตวรรษที่ 18 และศตวรรษที่ 19 เป็นยุคของการพัฒนาอุตสาหกรรม มีการผลิตสินค้าที่หลากหลายมากขึ้น รวมทั้งมีการนำเครื่องจักรพลังงานไอน้ำมาใช้ในการเดินเรือ ทำให้ลดระยะเวลาในการเดินทางได้มาก และทำให้สามารถขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ได้มากขึ้น ผู้ขนส่งจึงได้รวมตัวกันและสร้างเส้นทางเดินเรือแบบประจำขึ้น อำนาจในการต่อรองของผู้ขนส่งในขณะนั้นจึงมีมากกว่าบรรดาผู้ส่งสินค้า โดยจะเห็นได้จากการที่ผู้ขนส่งสามารถกำหนดรูปแบบของสัญญาขนส่งของทางทะเลที่มีเงื่อนไขยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในบางกรณี ซึ่งรวมถึงกรณีที่เกิดจากความประมาทเล็กน้อยของตนเองด้วย

การทำสัญญาขนส่งของทางทะเลที่มีเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ขนส่งมากเกินไป ก่อให้เกิดความขัดแย้งขึ้นระหว่างกลุ่มประเทศเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง กับกลุ่มประเทศเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งสินค้าและสร้างความไม่พอใจแก่บุคคลหลายฝ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ส่งสินค้า นายธนาคาร และผู้รับประกันภัย ส่งผลให้กลุ่มประเทศเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งสินค้า โดยเริ่มจากประเทศสหรัฐอเมริกาได้ออกกฎหมายที่เรียกว่า Harter Act ค.ศ. 1893 ซึ่งมีหลักการสำคัญโดยแยกความรับผิดในการเดินเรือกับความรับผิดในการดูแลสินค้า และกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดที่แน่นอนสำหรับเจ้าของเรือและห้ามเพิ่มข้อจำกัดความรับผิด

หลังจากนั้นประเทศอื่นๆ ก็มีการออกกฎหมายในลักษณะที่คล้ายคลึงกันตามมา ได้แก่ Australian Sea Carriage of Goods Act 1904, The New Zealand shipping and Seaman Act 1908 และ The Canadian Water Carriage of Goods Act, 1910¹ ดังนั้น การที่แต่ละประเทศประกาศใช้ตามกฎหมายของตน แม้จะมีความคล้ายกัน แต่ก็ยังคงมีความแตกต่างในสาระสำคัญ ก่อให้เกิดความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน และเกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายตามหลักเกณฑ์เรื่องการขัดกันของกฎหมาย ในที่สุดสมาคมกฎหมายระหว่างประเทศ (The International Law Association) ได้มีแนวคิดในการร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศขึ้น โดยในปี ค.ศ. 1924 จึงเกิดอนุสัญญาด้านการรับขนของทางทะเลขึ้นฉบับแรก คือ Hague Rules และต่อมาอนุสัญญานี้ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารที่เรียกว่า Hague – Visby Protocol และจะเรียกชื่ออนุสัญญาที่แก้ไขแล้วว่า Hague – Visby Rules และในปี ค.ศ. 1978 ก็มีการจัดทำอนุสัญญา Hamburg Rules ขึ้นอีกอนุสัญญาหนึ่ง

2.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเล

2.2.1 Hague Rules

อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924) หรือที่เรียกว่า “Hague Rules” เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับแรกเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล เกิดขึ้นจากแนวคิดที่จะแก้ปัญหาการไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายและแก้ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายตามหลักเกณฑ์เรื่องการขัดกันของกฎหมาย โดยในปี ค.ศ. 1921 สมาคมกฎหมายระหว่างประเทศ (The International Law Association) ได้จัดให้มีการประชุมเพื่อร่างกฎเกณฑ์ที่จะใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางทะเลโดยมีใบตราส่ง ที่กรุงเฮก แต่การประชุมดังกล่าวก็ยังคงไม่ประสบผลสำเร็จ ดังนั้น จึงมีการประชุมกันอีกในปี ค.ศ. 1922 โดยนำร่างกฎเกณฑ์ที่มีการประชุมกันที่กรุงเฮก

¹ สุวิชา พรสุขสว่าง, “ข้อคิดทางกฎหมายต่อการกำหนดทำที่ของประเทศไทยในร่างหลักเกณฑ์สากลว่าด้วยกฎหมายขนส่งทางทะเลในกรอบ UNCITRAL : ศึกษาประเด็นขอบเขตการใช้บังคับตามร่างอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของ (ทั้งหมดหรือบางส่วน) (ทางทะเล) ของคณะทำงานที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) การประชุมสมัยที่ 15 ณ กรุงนิวยอร์ก วันที่ 18-28 เมษายน พ.ศ. 2548”, (สารนิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), น.5-6.

มาพิจารณา จนกระทั่ง ปีค.ศ. 1923 ร่างอนุสัญญาฉบับนี้จึงถูกทำขึ้น และให้มีการลงนามรับรอง อนุสัญญาฉบับนี้ ณ กรุงบรัสเซล เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924

นอกจาก Hague Rules นี้ จะเป็นอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลฉบับแรกแล้ว Hague Rules ยังเป็นอนุสัญญาที่ได้รับการยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลาย เนื่องจากประเทศส่วนใหญ่ใช้หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาฉบับนี้เป็นหลักในการวินิจฉัยข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล รวมทั้งมีหลายประเทศที่นำกฎเกณฑ์ของ Hague Rules ไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของประเทศตน ได้แก่ ประเทศอังกฤษ ประเทศเบลเยียม ประเทศฝรั่งเศส ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศเยอรมนี ประเทศอิตาลี ประเทศญี่ปุ่น และประเทศเนเธอร์แลนด์ เป็นต้น² โดยหลักการสำคัญของอนุสัญญานี้ คือการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบด้านของผู้ขนส่ง ซึ่งได้แก่

(1) หลักการบังคับใช้อนุสัญญา

อนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าบนพาหนะทางบกและการขนส่งสัตว์ที่มีชีวิต โดยจะใช้บังคับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกขนขึ้นเรือ จนกระทั่งเวลาที่สินค้าถูกยกออกจากเรือ

(2) หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดเตรียมเรือให้อยู่ในสภาพพร้อมที่จะเดินทะเล ในเวลาก่อนและเมื่อเริ่มเดินทาง

(3) ความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

เมื่อสินค้าที่ขนส่งได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งถูกสันนิษฐานว่าต้องรับผิด เว้นแต่ผู้ขนส่งจะอ้างข้อยกเว้นความรับผิดเพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิด อันได้แก่

- ก. ผู้ขนส่งหรือเรือไม่ต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย หรือบุบสลายที่มีผลมาจากหรือเกิดจากการที่เรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย หากได้ใช้ความระมัดระวังอันสมควรเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยแล้ว

² จิราภา เลิศอริยรังสี, “ข้อคิดทางกฎหมายต่อการกำหนดหน้าที่ของประเทศไทยในร่างหลักเกณฑ์สากลว่าด้วยกฎหมายขนส่งทางทะเลในกรอบ UNCITRAL : ศึกษาประเด็นระบบความรับผิดของผู้ขนส่งตามร่างหลักเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งทางทะเล ของคณะทำงานที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) การประชุมสมัยที่ 12 ณ กรุงเวียนนา วันที่ 6-17 ตุลาคม พ.ศ. 2546”, (วิทยานิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น.9-10.

- ข. การกระทำโดยความประมาทเลินเล่อหรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของ
นายเรือ ลูกเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการเดินเรือหรือการ
จัดการเรือ
 - ค. อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งมีส่วน
รู้เห็น
 - ง. ภัย อันตราย และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทะเล หรือเขตการเดินเรืออื่นๆ
 - จ. การกระทำของพระเจ้า
 - ฉ. สงคราม
 - ช. การกระทำของโจรสลัด
 - ซ. การจับกุมหรือหน่วงเหนี่ยวโดยเจ้าผู้ครองเมือง ผู้ปกครองประเทศหรือ
ผู้มีอำนาจปกครองรัฐ หรือการกักเรือตามกฎหมาย
 - ฌ. การป้องกันโรคติดต่อ
 - ฎ. การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ส่งของ หรือเจ้าของสินค้า ผู้แทน
หรือตัวแทนของบุคคลเช่นว่านั้น
 - ฏ. การนัดหยุดงานหรือการปิดงาน งดจ้าง หรือการการผลงานหรือการจงใจ
ทำงานล่าช้าไม่ว่าจากสาเหตุใด ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน
 - ภู. การจลาจลและการก่อความไม่สงบของประชาชน
 - ฐ. การช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล
 - ฑ. การสูญเสียมวลวัตถุหรือน้ำหนัก หรือความสูญหายหรือบุบสลายอย่างอื่น
ที่เกิดขึ้นจากความชำรุดบกพร่องที่ไม่เห็นประจักษ์ คุณภาพ หรือสภาพของ
สินค้านั้นเอง
 - ฒ. การบรรจุหีบห่อไม่แข็งแรงเพียงพอ
 - ณ. การระบุเครื่องหมายไม่ชัดเจนพอ
 - ด. ข้อบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ ซึ่งไม่สามารถตรวจพบได้โดยการใช้ความ
ระมัดระวังตามสมควร (Due Diligence)
 - ต. เหตุอื่นๆที่เกิดขึ้น อันไม่ได้เกิดการกระทำหรือความผิดของผู้ขนส่ง
ตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง
- (4) การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง
- ความรับผิดของผู้ขนส่งจำกัดไว้ไม่เกิน 100 ปอนด์ต่อหีบห่อ หรือหน่วย

(5) อายุความฟ้องคดี

อายุความฟ้องคดีตามอนุสัญญานี้มีระยะเวลา 1 ปี

2.2.2 Hague – Visby Rules

พิธีสาร Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading, 1968 เป็นพิธีสารที่แก้ไขเพิ่มเติม Hague Rules หลังจากที่ได้ใช้บังคับตาม Hague Rules มานานถึง 44 ปี นับตั้งแต่มีการลงนามอนุสัญญา โดยมีการลงนามในพิธีสารกรุงบรัสเซล ค.ศ. 1968 โดยพิธีสารฉบับนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 23 มิถุนายน ค.ศ. 1977

ในการแก้ไขเพิ่มเติมดังกล่าวสืบเนื่องมาจากพบว่า Hague Rules มีข้อบกพร่องหลายประการ จึงได้มีการประชุมเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ต่างๆ ของ Hague Rules หลักเกณฑ์ต่างๆ ที่พิธีสารฉบับนี้ได้แก้ไขเพิ่มเติม Hague Rules คือ

(1) ขยายขอบเขตการบังคับใช้ Hague Rules

เดิมให้ใช้บังคับเฉพาะกรณีใบตราส่งได้ออกในประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญา ให้รวมไปถึงกรณีที่มีการขนส่งสินค้าเริ่มต้นจากท่าเรือในประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญา หรือในกรณีที่มิใช่ข้อกำหนดในใบตราส่งให้การขนส่งของดังกล่าวอยู่ในภายใต้บทบัญญัติของอนุสัญญา

(2) เปลี่ยนจำนวนเงินสูงสุดที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ

จากเดิม 100 ปอนด์ มาเป็น 10,000 ฟรังก์ ต่อหีบห่อ หรือต่อหน่วย หรือ 30 ฟรังก์ต่อกิโลกรัม

(3) การนับหน่วยการขนส่ง

ในกรณีที่มีการรวมของโดยมีการใช้ภาชนะ หรือฐานไม้มองรับ หรือสิ่งอื่นๆ คล้ายคลึงกันและได้มีการระบุหีบห่อหรือหน่วยไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าของนั้นมีปริมาณดังที่ระบุไว้ หากไม่มีการระบุไว้เช่นนั้น ถือว่าของที่ถูกรับบรรจุอยู่ในภาชนะนั้นเป็นหนึ่งในหีบห่อหรือหน่วย

(4) การสิ้นสุดสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

หากว่าความเสียหายแก่ของเกิดขึ้นจากการกระทำโดยเจตนา หรือการกระทำทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย หรือเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิด

(5) การยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของลูกเรือ

บรรดาลูกเรือของผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างข้อยกเว้นความรับผิดและจำกัดความรับผิดของตนเองได้เช่นเดียวกับผู้ขนส่ง

(6) อายุความฟ้องร้องคดี

ผู้ขนส่งและเจ้าของเรือจะสิ้นสุดความรับผิดเกี่ยวกับสินค้าที่เกิดขึ้น หากไม่มีการฟ้องร้องคดีภายในระยะเวลา 1 ปี นับจากวันส่งมอบ หรือวันที่สินค้าควรจะถูกส่งมอบ และในส่วนความรับผิดกับบุคคลภายนอก อาจฟ้องร้องดำเนินคดีหลังจากระยะเวลา 1 ปี นับจากวันส่งมอบ หรือวันที่สินค้าควรจะถูกส่งมอบก็ได้ หากเป็นการฟ้องร้องภายในเวลาที่กฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีอนุญาตให้ทำได้ แต่อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาที่สามารถฟ้องร้องได้จะต้องไม่น้อยกว่า 3 เดือน นับจากวันที่บุคคลได้ฟ้องร้องคดีต่อศาล หรือนับจากถูกเรียกเข้ามาต่อสู้คดี

ต่อมาเกิดปัญหาในเรื่องการคำนวณค่าของฟรังก์ ซึ่งใช้เป็นหน่วยของจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง จึงมีการประชุมเพื่อแก้ไขเรื่องดังกล่าวอีกครั้งหนึ่งโดยจัดทำเป็นพิธีสารฉบับลงวันที่ 21 ธันวาคม ค.ศ. 1979 และให้มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 14 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1984 ในพิธีสารฉบับนี้ได้เปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดสูงสุดจากระบบฟรังก์มาเป็นระบบ SDR. และกำหนดจำนวนไว้ 666.67 SDR. ต่อหีบห่อหรือหน่วยและ 2 SDR. ต่อกิโลกรัม

2.2.3 Hamburg Rules

อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978) หรือที่เรียกว่า “Hamburg Rules” เป็นอนุสัญญาที่สหประชาชาติได้จัดทำขึ้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 เนื่องมาจากความไม่พอใจในกฎเกณฑ์ของ Hague Rules แม้ว่าจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมถึง 2 ครั้งตาม Hague – Visby Rules รวมทั้งเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงพัฒนาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงกว่า 50 ปีที่ใช้บังคับตาม Hague Rules เช่น การพัฒนาเรือเดินทะเลให้มีขนาดใหญ่และเดินทางได้รวดเร็วขึ้น เนื่องจากการนำเครื่องยนต์ที่เดินด้วยเครื่องจักรที่ใช้น้ำมันมาแทนเครื่องจักรไอน้ำ การพัฒนาการคมนาคมและพยากรณ์อากาศที่แม่นยำทำให้เรือสามารถคาดการณ์เหตุการณ์ธรรมชาติได้ดีขึ้น การนำคอนเทนเนอร์มาใช้ในการบรรจุสินค้าทำให้สินค้าได้รับความปลอดภัยมากขึ้น การยกขนส่งสินค้าทำได้รวดเร็วขึ้น นอกจากนี้ ปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งคือการที่ประเทศในแถบแอฟริกา และประเทศต่างๆ ในเอเชีย ซึ่งเดิมเป็นประเทศอาณานิคม และไม่มีส่วนร่วม

ในการร่าง Hague Rules ต้องการที่จะมีบทบาทในการพัฒนากฎหมายโดยเห็นว่าหลักเกณฑ์ของ Hague Rules เอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ขนส่งมากเกินไป โดยเห็นว่า Hague Rules กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในระดับต่ำมาก ทำให้การสูญหายหรือเสียหายของสินค้าตกเป็นภาระของผู้ส่งสินค้า³

จากปัญหาที่กล่าวมา สหประชาชาติได้จัดทำ Hamburg Rules ขึ้น โดยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1992 โดยกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งไว้แตกต่างจาก Hague Rules และ Hague – Visby Rules กล่าวคือ Hague Rules และ Hague – Visby Rules จะใช้ระบบข้อสันนิษฐานความรับผิด ซึ่งผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดได้ถึง 17 กรณี ส่วนระบบความรับผิดของ Hamburg Rules เป็นข้อสันนิษฐานความผิด ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในการดูแลของผู้ขนส่ง เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ใช้มาตรการที่สมควรจะต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดและผลที่ตามมาจากการเกิดความเสียหายนั้นแล้ว ผู้ขนส่งก็จะหลุดพ้นความรับผิด นอกจากนี้เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งใน Hamburg Rules มีเพียง 4 กรณีเท่านั้น และกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้สูงกว่า Hague Rules และ Hague – Visby Rules⁴ ซึ่งหลักเกณฑ์ที่สำคัญของ Hamburg Rules มีดังนี้

(1) หลักการบังคับใช้อนุสัญญา

- ก. Hamburg Rules ใช้บังคับแก่สัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเล โดยไม่คำนึงถึงเอกสารที่ออกว่าจะมีใบตราส่งหรือไม่
- ข. Hamburg Rules ใช้บังคับแก่การขนส่งสัตว์ที่มีชีวิตและการขนส่งสินค้าบนพาหนะทาง

(2) ความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

- ก. ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าครอบคลุมระยะเวลาที่สินค้าอยู่ในความดูแลของตน
- ข. ความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นแบบข้อสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ

³ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, รับขนส่งทางทะเล (Carriage of goods by sea), พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2541), น.39-40.

⁴ จิราภา เลิศอริยรังสี, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 2, น.12.

- ค. การที่ผู้ขนส่งมอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งสินค้าทั้งหมดหรือบางส่วน ผู้ขนส่งยังคงจะต้องรับผิดชอบต่อการขนส่งนั้นทั้งหมด
 - ง. ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อการส่งมอบชักช้าและในกรณีผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ ในอัตราส่วนสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมแล้วต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดของสัญญา รับขนของทางทะเล
 - จ. ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อการสูญหาย บุปสลายของสินค้าจำกัดความรับผิดไว้ที่ 2.5 SDR. ต่อกิโลกรัม หรือ 835 SDR. ต่อหีบห่อ แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่าก็ใช้จำนวนนั้น
- (3) ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง มี 4 กรณี คือ
- ก. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือบุปสลายที่เกิดขึ้นแก่สินค้า หรือความล่าช้าในการส่งมอบอันเกิดจากไฟไหม้ หากผู้เรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าไฟนั้นได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
 - ข. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายบุปสลาย หรือความชักช้าในการส่งมอบ ที่ผู้เรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าเกิดจากความผิดหรือความประมาทของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการต่างๆ ที่พึงกระทำในการดับไฟ หลีกเสี่ยง หรือบรรเทาผลเสียหายที่จะตามมา
 - ค. ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อการสูญหาย บุปสลาย หรือการส่งมอบล่าช้าซึ่งสัตว์มีชีวิต ที่เกิดขึ้นจากสาเหตุพิเศษเฉพาะของสัตว์ประเภทนั้น หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งได้กระทำตามวิธีการเฉพาะที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งของเกี่ยวกับสัตว์นั้น และในพฤติการณ์แห่งกรณี การสูญหายเสียหาย หรือความล่าช้า เกิดขึ้นจากสาเหตุดังกล่าว เว้นแต่ในกรณีที่มีการพิสูจน์ว่าการสูญหายเสียหาย หรือความล่าช้าในการส่งมอบทั้งหมดหรือบางส่วนเกิดขึ้นจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

ง. นอกจากการเฉลี่ยความเสียหายทางทะเลร่วมกันแล้ว ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อการสูญหาย บอบสลาย หรือความล่าช้าในการส่งมอบซึ่งเป็นผลมาจากการใช้มาตรการในการช่วยชีวิตมนุษย์ หรือใช้มาตรการที่สมเหตุสมผลในการช่วยทรัพย์สินในทะเล

อย่างไรก็ตาม Hamburg Rules เปิดโอกาสให้ผู้ขนส่งสามารถที่จะหลุดพ้นความรับผิดโดยการพิสูจน์ว่าตนเอง ลูกจ้างหรือตัวแทนของตนได้ใช้มาตรการทุกอย่างอันสมควรแก่เหตุการณ์เพื่อหลีกเลี่ยงการสูญหายหรือบอบสลาย และผลอันเกิดจากการนั้น

(4) อายุความฟ้องร้อง

Hamburg Rules กำหนดอายุความฟ้องร้องคดีให้มีระยะเวลา 2 ปี

(5) การระงับข้อพิพาท

Hamburg Rules กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องเขตอำนาจศาลและการระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการไว้ด้วย

เนื่องจาก Hamburg Rules มีการกำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เคร่งครัดกว่าของ Hague Rules และ Hague – Visby Rules ประเทศที่อยู่ในกลุ่มประเทศผู้ขนส่งจึงไม่ยอมเข้าเป็นภาคีใน Hamburg Rules

2.3 อนุสัญญา ความตกลงระหว่างประเทศ และ UNCTAD/ICC Rules ที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2.3.1 อนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

แนวความคิดในการออกกฎเกณฑ์หรือกฎหมายเพื่อควบคุมดูแลการปฏิบัติของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้เริ่มต้นขึ้นมาโดยในปี ค.ศ. 1930 สถาบันระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายเอกชน (the International Institute for the Unification of Private Law หรือที่เรียกว่า UNIDROIT) ได้จัดทำร่างอนุสัญญาการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบระหว่างประเทศ “A Draft Convention on the International Combined Transport of Goods” และในปี ค.ศ. 1969 คณะกรรมการทางทะเลระหว่างประเทศ (Comite Maritime International หรือที่เรียกว่า CMI) ได้ใช้ร่างฉบับของ UNIDROIT เป็นต้นแบบในการจัดทำ “Draft Convention on Combined Transport – Tokyo Rules” หลังจากนั้น UNIDROIT และ CMI ได้นำร่างทั้งสองฉบับมาจัดทำเป็นร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ คือ “Rome Draft”

ต่อมาคณะกรรมการการขนส่งทางบกของกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งสหประชาชาติ ภาคพื้นยุโรป (the Inland Transport Committee of the UN Economic Commission for Europe หรือที่เรียกว่า UNIECE) ร่วมกับองค์กรที่ปรึกษาระหว่างรัฐ (the Intergovernmental Consultative Organization หรือที่เรียกว่า IMCO) ได้นำ “Rome Draft” มาแก้ไขปรับปรุง จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1971 ร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ คือ “Draft Convention on the International Combined Transport of Goods” จึงเกิดขึ้น แต่ยังคงไม่มีผลเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพราะไม่ได้รับการยอมรับและสนับสนุนจากกลุ่มประเทศกำลังพัฒนา และในปี ค.ศ. 1972 UNCTAD หน่วยงานขององค์การสหประชาชาติ ได้นำร่างอนุสัญญาที่ UNIECE และ IMCO ร่วมปรับปรุงแก้ไขมาศึกษาเพิ่มเติมและจัดทำร่างอนุสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับใหม่ล่าสุด คือ “the United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980” หรือที่เรียกว่า “MT Convention 1980” แต่ทั้งนี้จนถึงปัจจุบันก็ยังไม่ผลใช้บังคับ

สำหรับในภูมิภาคต่างๆ ของโลก ก็ได้มีการออกกฎหมาย ระเบียบกฎเกณฑ์ต่างๆ เพื่อใช้บังคับในประเทศที่อยู่ในภูมิภาคเดียวกัน เช่น ในทวีปอเมริกาได้มีการออกกฎเกณฑ์ที่เรียกว่า Andean Community Decision 331 “International Multimodal Transport” หรือในทวีปเอเชียก็มีการทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Agreement on Multimodal Transport) แต่ก็ยังไม่ผลใช้บังคับในปัจจุบัน

2.3.2 UNCTAD/ICC Rules ที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ICC Rules ที่ใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่มีความนิยมและแพร่หลายที่สุด มีดังนี้

2.3.2.1 ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication No. 298) เป็นผลงานของหอการค้านานาชาติ (the International Chamber of Commerce หรือที่เรียกว่า ICC) อันเนื่องมาจากการที่ร่างอนุสัญญา TCM Convention ซึ่งยกย่องเสร็จในปี ค.ศ. 1971 ไม่มีผลบังคับใช้ ทำให้ภาคอุตสาหกรรมมองว่าการขาดร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศที่จะใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทำให้มีความเสี่ยงภัยและเกิดความเสียหายอย่างชัดเจนในการพัฒนาความหลากหลายของเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่แตกต่างกัน ดังนั้น ICC จึงได้ออกกฎ “ICC Uniform Rules for a Combined Transportation Document หรือ ICC Publication No. 273” โดยหวังให้เกิดความเป็นหนึ่งเดียวกันด้วยการนำกฎ

ดังกล่าวไปไว้ในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ต่อมาในเดือนตุลาคม ค.ศ. 1975 ได้มีการแก้ไขกฎนี้เป็นฉบับ “ICC Publication No. 278” เพื่อแก้ปัญหาคความยุ่งยากในการบังคับใช้ที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติด้านความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการส่งมอบซั๊กซ่า โดยสายการเดินเรือบางสายที่ออกไปตราส่งแบบ Combined Transport Bill of Lading ได้ใช้กฎนี้ รวมถึงใบตราส่ง COMBIDOC, 1997 ของ BIMCO (Baltic and International Maritime Council) ก็ใช้กฎนี้ด้วยเช่นกัน

2.3.2.2 UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents (ICC Publication No. 481) ตั้งแต่การรกร่างเสร็จสิ้นและเปิดให้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา MT Convention, 1980 จนถึงปี ค.ศ. 1986 มีเพียง 4 ประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ ดังนั้นระหว่างที่อนุสัญญานี้ยังไม่มีผลบังคับใช้และไม่มีแนวโน้มว่าจะมีผลบังคับใช้ในอนาคต แต่การขนส่งที่ใช้มากกว่าหนึ่งรูปแบบภายใต้สัญญาขนส่งฉบับเดียว (เรียกว่า Combined Transport และ Multimodal Transport) ยังคงดำเนินต่อไป คณะกรรมาธิการของ UNCTAD จึงเข้ามามีบทบาทในการจัดให้มีการทำข้อกำหนดที่เป็นแม่แบบ (Modal Provisions) สำหรับเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยได้รับความร่วมมือจากฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และหน่วยงานระหว่างประเทศในการนำอนุสัญญา Hague Rules และ Hague – Visby Rules รวมทั้งเอกสารที่มีใช้อยู่ในขณะนั้น เช่น FIATA Bill of Lading (FBL) ของสมาพันธ์ระหว่างประเทศของสมาคมผู้รับจัดการขนส่ง (the International Federation of Freight Forwarders Association หรือที่เรียกว่า FIATA) และ ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document ของหอการค้านานาชาติ (ICC) มาเป็นหลักในการจัดทำ ต่อมาในปี ค.ศ. 1991 คณะทำงานของ UNCTAD และ ICC ได้จัดทำกฎสำหรับใช้กับเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ “the UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents” แล้วเสร็จ และได้เริ่มใช้ในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1992 ซึ่งเป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวางโดยนำไปเป็นข้อกำหนดในแบบฟอร์มตราส่ง “MULTIDOC 95” และ “FBL” ที่ใช้กันในปัจจุบัน อย่างไรก็ตามก็ดีหลักการส่วนใหญ่ใน UNCTAD / ICC Rules ได้รับการยอมรับและนำไปบัญญัติไว้ใน Draft ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport ซึ่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ก็ได้นำสาระสำคัญของ ASEAN Framework Agreement มาบัญญัติไว้ด้วย

ทั้งนี้ ICC Uniform Rules for a Combined Transport Document และ UNCTAD / ICC Rules for Multimodal Transport Documents ไม่ใช่อนุสัญญาระหว่างประเทศและไม่มีฐานะเป็นกฎหมาย ดังนั้นจึงใช้บังคับได้เพียงเท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายและต้องนำมาใช้ในลักษณะที่เป็นความผูกพันตามสัญญา (Contractual Obligations)

2.4 อนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมด หรือบางส่วน ค.ศ. 2008

2.4.1 แนวคิดและความจำเป็นในการมีหลักเกณฑ์สากลว่าด้วยการขนส่งของทางทะเลฉบับใหม่

ความคิดที่จะร่างอนุสัญญาฉบับใหม่นี้เริ่มขึ้นในปี ค.ศ. 1995 ในระหว่างที่คณะทำงาน (Working Group) ของคณะกรรมการการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (United Nations Commission on International Trade Law หรือ “UNCITRAL”) กำลังพิจารณาเกี่ยวกับเรื่อง E-Commerce ซึ่งมีประเด็นเกี่ยวกับเรื่องของ “เอกสารสิทธิ” (Documents of Title) อันเป็นหน้าที่หนึ่งของใบตราส่งในรูปแบบที่เป็น “Electronic Bill of Lading” (ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์) จะสามารถควบคุมการโอนสิทธิ (Rights) ความผูกพัน (Obligation) และใช้แทนที่ใบตราส่งที่เป็นกระดาษ (Paper Bill of Lading) ได้อย่างสมบูรณ์หรือไม่⁵

ด้วยเหตุนี้ UNCITRAL จึงเห็นเป็นประเด็นว่าควรปรับปรุงหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล และขอให้คณะกรรมการทางทะเลระหว่างประเทศ (Comite Maritime International หรือ “CMI”) รับหน้าที่ในการจัดเตรียมข้อเสนอและข้อปรึกษากับองค์กรที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล และศึกษาในประเด็นต่างๆ โดยมีเป้าหมายที่จะทำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นสากล โดยผลของการศึกษารูปได้ว่ากฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องการขนส่งของทางทะเลที่ใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน อีกทั้งกฎเกณฑ์ที่ใช้อยู่ยังไม่รองรับต่อสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน กล่าวคือ

⁵ ประมวล จันทร์ชีวะ, “Draft Instrument on Transport Law”, วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (Special Issue 2002: fifth Anniversary), น.338, (ธันวาคม 2545)

2.4.1.1 อนุสัญญา Hague Rules และ Hamburg Rules นั้นยังคงมีความแตกต่างในเรื่องหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่ง การกำหนดช้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งทำให้เกิดปัญหาขาดความชัดเจนแน่นอนในการปฏิบัติ และการกำหนดสิทธิหน้าที่ ความรับผิดของคู่สัญญา เนื่องจากคู่สัญญาแต่ละฝ่ายย่อมต้องการกำหนดหลักเกณฑ์ที่เป็นประโยชน์แก่ฝ่ายตนมากที่สุด

2.4.1.2 มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง โดยเดิมมีการขนส่งรูปแบบเดียว ทำให้การขนส่งของระหว่างประเทศ ผู้ส่งของต้องทำสัญญากับผู้ขนส่งหลายราย โดยแต่ละรายจะดำเนินการเฉพาะในช่วงการขนส่งของตนตามสัญญาขนส่งที่ทำแต่ละฉบับ ต่อมา มีการนำเอา ระบบตู้สินค้า (Container) มาใช้กับการขนส่งของทางทะเล โดยนำของบรรจุใส่ตู้สินค้าแล้วขนส่งต่อเนื่องจากสถานีต้นทางไปยังสถานีปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง รูปแบบการขนส่งจึงพัฒนาไปเป็นแบบระบบการขนส่งร่วม (Integrated Transport System) ซึ่งเป็นการเชื่อมวิธีการขนส่งที่แตกต่างกันเข้าด้วยกันจนพัฒนาเป็นรูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในปัจจุบัน แต่ในขณะที่กฎหมายที่ใช้บังคับไม่ว่าจะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ หรือภายในประเทศของบางประเทศยังคงเป็นหลักกฎหมายที่สร้างขึ้นสำหรับการขนส่งรูปแบบเดียวอยู่⁶

2.4.1.3 มีการนำพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในขั้นตอนการขนส่งของทางทะเลมากขึ้น

จากการศึกษาและพบปัญหาดังกล่าว จึงจำเป็นที่จะต้องมีการปรับปรุงกฎหมายการขนส่งเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นและให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน จึงนำมาสู่การจัดทำร่างอนุสัญญานี้

2.4.2 การจัดทำร่างหลักเกณฑ์สากลเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลฉบับใหม่

หลังจากที่ UNCITRAL ได้มอบหมายให้ CMI เป็นผู้ดำเนินการสอบถามความเห็น และคำแนะนำในปัญหาที่เกี่ยวกับกฎหมายการขนส่ง จากองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น Comité Maritime International (CMI), International Chamber of Commerce (ICC), International Union of Marine Insurance (IUMI), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), International Chamber of Shipping (ICS) และ International Association of Ports and Harbors จนได้ข้อสรุปถึงปัญหาต่างๆ ในปี ค.ศ. 2001 CMI จึงได้

⁶ สุวิชา พรสุขสว่าง, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 1, น.14.

จัดทำ Draft Instrument on Transport Law ขึ้น โดยนำหลักการของอนุสัญญา Hague Rules, Hague – Visby Rules และ Hamburg Rules รวมทั้งบางส่วนของ Multimodal Convention มากำหนดไว้ในร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ หลังจากนั้น UNCITRAL ได้รับร่างอนุสัญญาดังกล่าว โดยได้จัดตั้งคณะทำงานกลุ่มที่สามว่าด้วยกฎหมายขนส่ง “Working Group III (Transport Law)” ขึ้น เพื่อพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมร่างอนุสัญญานี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยในการประชุมของคณะทำงานที่สาม สมัยที่ 11 ณ กรุงนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา ระหว่างวันที่ 24 มีนาคม ถึงวันที่ 4 เมษายน ค.ศ. 2003 ได้มีการเปลี่ยนชื่อร่างอนุสัญญานี้จากเดิมคือ “Draft Instrument on Transport Law” เปลี่ยนเป็น “Draft Instrument on Carriage of Goods by Sea” และในการประชุม สมัยที่ 12 ณ กรุงเวียนนา ประเทศออสเตรีย ระหว่างวันที่ 6 ถึง 17 ตุลาคม ค.ศ. 2003 ฝ่ายเลขาธิการได้แก้ไขชื่อร่างอนุสัญญาฉบับนี้ เป็น “Draft Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea” นอกจากนี้ในการประชุมแต่ละสมัย จะมีการพิจารณาถึงประเด็นต่างๆ ที่จะกำหนดในร่างอนุสัญญานี้ จนกระทั่งในวันที่ 3 กรกฎาคม ค.ศ. 2008 UNCITRAL ได้อนุมัติรับรองร่างอนุสัญญานี้ ในการประชุมคณะกรรมการ สมัยที่ 41 ณ กรุงนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกา ระหว่างวันที่ 16 มิถุนายน ถึงวันที่ 3 กรกฎาคม ค.ศ. 2008 และดำเนินการส่งให้ที่ประชุมใหญ่ (General Assembly) พิจารณาและได้รับการยอมรับจากที่ประชุมใหญ่ (General Assembly) ในวันที่ 11 ธันวาคม ค.ศ. 2008 โดยอนุสัญญาฉบับนี้จะมีผลบังคับใช้เมื่อมีประเทศต่างๆ ให้การรับรองและให้สัตยาบัน อย่างน้อย 20 ประเทศ

โดยในขณะนี้ มีประเทศต่างๆ ร่วมลงนามรับรองอนุสัญญาฯ ทั้งสิ้น 21 ประเทศ คือ เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 2009 พิธีร่วมลงนามรับรองอนุสัญญาฯ ดังกล่าวได้ถูกจัดขึ้น ณ เมือง Rotterdam ประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยมีประเทศที่ลงนามรับร่างอนุสัญญานี้ในวันดังกล่าวจำนวน 16 ประเทศ ได้แก่ ประเทศคองโก (Congo), ประเทศเดนมาร์ก (Denmark), ประเทศฝรั่งเศส (France), ประเทศกาบอง (Gabon), ประเทศกานา (Ghana), ประเทศกรีซ (Greece), ประเทศกินี (Guinea), ประเทศเนเธอร์แลนด์ (the Netherlands), ประเทศไนจีเรีย (Nigeria), ประเทศนอร์เวย์ (Norway), ประเทศโปแลนด์ (Poland), ประเทศเซเนกัล (Senegal), ประเทศสเปน (Spain), ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ (Switzerland), ประเทศโตโก (Togo) และประเทศสหรัฐอเมริกา (United States of America)

วันที่ 25 กันยายน ค.ศ. 2009 ประเทศมาดากัสการ์ (Madagascar) ได้เข้าร่วมลงนามรับรองอนุสัญญาฯ และวันที่ 29 กันยายน ค.ศ. 2009 มีประเทศเข้าร่วมลงนามรับรองอนุสัญญาฯ 2 ประเทศคือ ประเทศอาร์เมเนีย (Armenia) และประเทศคาเมรูน (Cameroon)

นอกจากนี้ประเทศเข้าร่วมลงนามรับรองอนุสัญญาฯ อีก 2 ประเทศในเดือนตุลาคม ได้แก่ ประเทศไนเจอร์ (Niger) ร่วมลงนามรับรองอนุสัญญาฯ วันที่ 22 ตุลาคม ค.ศ. 2009 และ ประเทศมาลี (Mali) เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม ค.ศ. 2009⁷

อนุสัญญานี้ มีแนวความคิดและหลักเกณฑ์ใหม่ที่แตกต่างจากอนุสัญญาขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเดิมอยู่หลายประการ เช่น การบังคับใช้กับสัญญาขนส่งที่มีรูปแบบการขนส่งอื่นที่ไม่ใช่การขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย และการกำหนดหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) โดยเฉพาะในเรื่องหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) ทั้งใน Hague Rules และ Hague – Visby Rules ได้วางหลักเกี่ยวกับเสรีภาพในการทำสัญญาไว้เหมือนกันคือ ทั้ง Hague Rules และ Hague – Visby Rules มีการกำหนดไว้ใน Article 3 (8)⁸ ว่า ข้อสัญญาใดที่ปลดปล่อยผู้ขนส่งจากความรับผิดสำหรับความสูญหายหรือเสียหายของของอันเกิดจากความประมาท หรือความรับผิด หรือการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่มาตรา 3 กำหนดไว้จะเป็นโมฆะและไม่มีผลบังคับใช้ แต่อนุสัญญาก็ยังให้สิทธิคู่สัญญาในการเข้าทำสัญญาโดยกำหนดไว้ใน Article 6⁹ ว่าผู้ขนส่งอาจเข้าทำสัญญาเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดของตนได้ ในบางเรื่องเท่าที่

⁷ สืบค้นจาก http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html, 27 มกราคม 2553.

⁸ Hague Rules and Hague – Visby Rules Article 3 (8)

Any clause, covenant or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to or in connection with goods arising from negligence, fault or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect.

A benefit of insurance or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

⁹ Hague Rules and Hague - Visby Rules Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to

ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและต้องเป็นกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง หรือจะไม่มีใบตราส่ง แต่มีการบันทึกข้อตกลงนั้นไว้ในใบรับของ (Receipt) ที่โอนเปลี่ยนมือไม่ได้ และของนั้นไม่ได้ถูกขนส่งโดยการรับขนส่งทางการค้าโดยทั่วไป และกำหนดไว้ใน Article 7¹⁰ ว่าเสรีภาพในการทำสัญญาสามารถทำได้ก่อนที่จะบรรทุกของลงเรือและหลังจากขนถ่ายของจากเรือแล้ว

ดังนั้นหลักการของ Hague Rules และ Hague – Visby Rules ในเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญาคือ ห้ามคู่สัญญาทำสัญญาขนส่งที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้น้อยกว่าที่อนุสัญญากำหนด แต่อนุสัญญาก็มีข้อยกเว้นให้คู่สัญญาสามารถทำสัญญากำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้แตกต่างกันไปได้ แต่การขนส่งนั้นจะต้องไม่มีการออกใบตราส่งและไม่ใช้การขนส่งอันเป็นทางการค้าทั่วไปและสามารถทำสัญญาได้ก่อนที่จะบรรทุกของลงเรือและหลังจากขนถ่ายของจากเรือแล้ว

public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by water, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

¹⁰ **Hague Rules and Hague - Visby Rules Article 7**

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with the custody and care and handling of goods prior to the loading on and subsequent to the discharge from the ship on which the goods are carried by water.

นอกจากนี้ในเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดไว้ใน Article 23¹¹ ว่าการกำหนดในสัญญาขนส่งทางทะเล ใบตราส่ง หรือเอกสารอันเป็นหลักฐานแห่งการรับขนของจะเป็นโมฆะและไม่มีผลบังคับใช้หากกำหนดให้แตกต่างจากอนุสัญญา อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งอาจกำหนดเพิ่มความรับผิดชอบและหน้าที่ตามอนุสัญญานี้ก็ได้ นอกจากนี้ Hamburg Rules ยังคงเพิ่มการคุ้มครองผู้ส่งของและผู้รับโอน โดยกำหนดว่าหากมีความสูญเสียอันเป็นผลจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะและไม่มีผลบังคับใช้ นั้นเกิดขึ้น ผู้ขนส่งจะต้องชดเชยค่าเสียหาย ดังนี้

¹¹ **Hamburg Rules Article 23**

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

Rules และ Hague – Visby Rules โดยให้สิทธิคู่สัญญาตกลงกันในเรื่องหน้าที่ ความรับผิดชอบ ผู้ขนส่งให้มากกว่าที่อนุสัญญากำหนดเท่านั้น

โดยหลักการดังกล่าวแตกต่างจากหลักเสรีภาพในการทำสัญญาที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ เนื่องจากอนุสัญญานี้ มีบทบัญญัติที่กำหนดเคร่งครัดในเรื่องการทำสัญญาขนส่งว่า จะต้องกำหนดข้อสัญญาให้อยู่ภายใต้อนุสัญญา หากฝ่าฝืนข้อสัญญาดังกล่าวก็จะมีผลใช้บังคับ แต่อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาก็คงให้อิสระแก่ผู้ส่งของและผู้ขนส่งสามารถตกลงทำสัญญารับขนของแบบสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) โดยมีข้อตกลงในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งมากกว่า หรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาได้ รวมไปถึงการคุ้มครองสิทธิของบุคคลที่สามที่จะเข้ามาผูกพันตามสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ที่มีข้อตกลงในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งมากกว่า หรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาได้

ดังนั้นหลักการเสรีภาพในการทำสัญญาของอนุสัญญาขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศฉบับใหม่ จึงมีความแตกต่างจากอนุสัญญาขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศฉบับเดิม

2.5 การขนส่งของทางทะเลตามกฎหมายไทย

2.5.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

เดิมในช่วงก่อนการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลใช้บังคับโดยเฉพาะ คงมีแต่บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขนของ ซึ่งไม่ได้กำหนดให้ใช้กับเรื่องการรับขนของทางทะเล ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติในมาตรา 609 วรรคสอง¹² ได้กำหนดว่าเรื่องการรับขนของทางทะเล ให้ใช้บังคับตามกฎหมายเรื่องรับขนของทางทะเลโดยเฉพาะ อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หากมีคดีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลเกิดขึ้น ศาลไทยก็ไม่อาจอ้างว่าไม่มีกฎหมายใช้บังคับแก่

¹² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรคสอง “รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมาย และกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

การขนส่งสินค้าทางทะเล เนื่องจากประมวลวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 134¹³ วางหลักห้ามศาลที่รับฟ้องคดีปฏิเสธไม่ยอมพิพากษา หรือมีคำสั่งชี้ขาดคดี โดยอ้างว่าไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่คดีนั้น ดังนั้น ศาลจึงต้องพิจารณาหากฎหมายที่เหมาะสมมาปรับใช้แก่คดี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4¹⁴ ที่วางหลักให้ศาลพิจารณาเป็นลำดับคือพิจารณาว่ามีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับเรื่องนั้นหรือไม่ หากไม่พบกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนั้นโดยเฉพาะแล้ว ศาลจะพิจารณาว่ามีจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นเกี่ยวกับเรื่องนั้นอยู่หรือไม่ หากไม่มีศาลก็จะพิจารณาต่อว่าสามารถเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยั้งได้หรือไม่ หากยังไม่สามารถหาบทบัญญัติที่ใกล้เคียงได้ ศาลก็จะพิจารณาคดีโดยใช้หลักกฎหมายทั่วไป ซึ่งส่วนใหญ่ในคดีขนส่งสินค้าทางทะเลนี้ เมื่อศาลพิจารณาตามมาตรา 4 แล้ว ศาลก็มักจะนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องรับชนมาใช้กับคดีในฐานะเป็นกฎหมายใกล้เคียงอย่างยั้ง โดยจะเห็นได้จากคำพิพากษาศาลฎีกาก่อนที่จะมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1709/2532

“การที่บริษัทเดินเรือขนส่งสินค้าจากประเทศญี่ปุ่นมายังท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นท่าเรือปลายทางเป็นการรับชนของทางทะเลซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 609 วรรคท้าย บัญญัติให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น ปัจจุบันกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการรับชนของทางทะเลของประเทศไทยยังไม่มีในเรื่องอายุความฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายหรือบุบสลายของสินค้าหรือ

¹³ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 134

“ไม่ว่าในกรณีใดๆ ห้ามมิให้ศาลที่รับฟ้องคดีไว้ ปฏิเสธไม่ยอม พิพากษาหรือมีคำสั่งชี้ขาดคดีโดยอ้างว่าไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่คดี หรือว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับนั้นเคลือบคลุมหรือไม่บริบูรณ์”

¹⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4

“กฎหมายนั้นต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใดๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษรหรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้นๆ

เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้น ตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นนั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยั้ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป”

สิ่งของที่ขนส่งทางทะเล ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 624 ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 ว่าด้วยรับขนของอันเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งปรับคดีตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 4 วรรคสาม”(ที่มา-ส่งเสริม)

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1112/2530

“จำเลยเพิ่งมาอ้างในชั้นฎีกาว่าการที่จะพิจารณาว่าจำเลยต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายตามสัญญาขนส่งพิพาทให้โจทก์หรือไม่เพียงใด ต้องบังคับตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเลของสหรัฐอเมริกา เนื่องจากคู่สัญญาขนส่งคือผู้ส่งและผู้ขนส่งได้ตกลงไว้เช่นนั้นตามมาตรา 13 ของพ.ร.บ. ว่าด้วยการชดเชยแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ข้อต่อสู้ดังกล่าวจำเลยหาได้ยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ไว้ในศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ไม่ ศาลฎีกาจึงไม่รับวินิจฉัยให้เพราะถือว่ามีใช้เป็นข้อที่ได้ยกขึ้นมาก่อนแล้วในศาลชั้นต้น และศาลอุทธรณ์ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 249

ขณะนี้ประเทศไทยไม่มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนทางทะเลและไม่ปรากฏว่ามีจารีตประเพณีว่าด้วยการนี้จึงต้องใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับแก้คดีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 4 วรรค 3

ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบที่เขียนไว้ด้านหลังใบตราส่งนั้นหากไม่ปรากฏว่าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งย่อมเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625” (ที่มา-ส่งเสริม)

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติมาตรา 609 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดให้การรับขนของทางทะเล ต้องใช้กฎหมายเฉพาะ แต่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะในเรื่องดังกล่าว ซึ่งศาลก็จำเป็นต้องนำบทบัญญัติเรื่องรับขนของในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับกับการขนส่งทางทะเล ซึ่งบทบัญญัตินี้ดังกล่าวอาจไม่เหมาะสมกับลักษณะของการขนส่งทางทะเล ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลขึ้นโดยพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่ยกกว้างขึ้นโดยคณะกรรมการเฉพาะเรื่องกฎหมายพาณิชย์นาวี ของคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี¹⁵ และได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยผ่านกระบวนการนิติบัญญัติจนมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์

¹⁵ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 4, น. 75.

พ.ศ. 2535 โดยบทบัญญัติของพระราชบัญญัติดังกล่าว ได้มีการนำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา
ระหว่างประเทศทั้ง Hague Rules, Hague – Visby Rules และ Hamburg Rules รวมทั้งกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย เช่น ฝรั่งเศส
ญี่ปุ่น ไต้หวัน เกาหลีใต้ สหรัฐอเมริกา อังกฤษ เป็นต้น¹⁶ ดังนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทาง
ทะเล พ.ศ. 2534 จึงเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนของทางทะเลฉบับแรกของประเทศไทย
และยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน โดยเนื้อหาสาระของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล
พ.ศ. 2534 มีทั้งหมด 61 มาตรา แบ่งเป็น 6 หมวด ดังนี้

บททั่วไป มาตรา 1-มาตรา 7 เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับใช้

หมวดที่ 1 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

หมวดที่ 2 ใบตราส่ง

หมวดที่ 3 หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ

หมวดที่ 4 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

หมวดที่ 5 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

หมวดที่ 6 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล
พ.ศ. 2534 แล้วจะเห็นว่าขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติจะใช้เฉพาะกับการขนส่งทางทะเล
ระหว่างประเทศ โดยในสัญญาการรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัตินี้จะใช้กับการขนส่งที่
ผู้ขนส่งของรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งโดย
คิดค่าธรรมเนียม ซึ่งในการทำสัญญาการรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัตินี้ในเรื่องเสรีภาพ
ในการทำสัญญานั้นกำหนดไว้ในลักษณะที่คล้ายกันกับบทบัญญัติของ Hague Rules, Hague –
Visby Rules ดังจะเห็นได้จากมาตรา 17 ที่กำหนดให้ข้อกำหนดในสัญญาการรับขนของทางทะเลเป็น
โมฆะ หากเป็นการปลดเปลื้อง ผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดใดๆ ตามที่กำหนดไว้ใน
พระราชบัญญัติ หรือเป็นการกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนด แต่อย่างไรก็ตาม
พระราชบัญญัติก็ให้สิทธิคู่สัญญาที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่ และความรับผิดของผู้ขนส่ง
ให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติก็ได้

¹⁶ สมพร ไพลิน, “พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับเฮกวิลล์ เฮก-
วิสวิลล์ และแฮมเบอร์เกอร์วิลล์”, วารสารการพาณิชย์ 11, น. 15, (มกราคม 2535)

2.5.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

ก่อนที่จะมีการออกพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อบังคับใช้แก่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ดังนั้นเมื่อมีการนำคดีมาฟ้องศาล ศาลก็ต้องใช้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 ที่วางหลักว่าถ้าไม่มีกฎหมายจะใช้บังคับให้ศาลวินิจฉัยคดีตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น และถ้าไม่มีจารีตประเพณีก็ให้ศาลวินิจฉัยคดีตามกฎหมายใกล้เคียง หรือหลักกฎหมายทั่วไปตามลำดับ เช่นเดียวกับการวินิจฉัยคดีการรับขนของทางทะเล ในช่วงก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีผลบังคับใช้ การปรับใช้กฎหมายในขณะนั้นจึงใช้ตามลักษณะการขนส่งแต่ละช่วง แต่ก็มักจะเกิดปัญหาว่าไม่ทราบแน่ชัดว่าความสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกชำนันเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ดังนั้น เพื่อการปรับใช้กฎหมายอย่างเหมาะสมจึงเป็นเหตุอันสมควรให้มีการร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ขึ้น

ในส่วนการดำเนินการร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นั้น เริ่มจากกระทรวงคมนาคมได้ตั้งคณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติขึ้นในปี พ.ศ. 2536 และมีการตั้งคณะอนุกรรมการ 4 คณะเพื่อศึกษาหาแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกระทรวงคมนาคมได้เสนอผลดังกล่าวต่อคณะรัฐมนตรีและคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแนวทางดังกล่าว

ในปี พ.ศ. 2537 คณะกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติจึงได้แต่งตั้งคณะอนุกรรมการพิจารณาปรับปรุงกฎหมาย โดยให้มีหน้าที่ในการยกร่างกฎหมายว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ อย่างไรก็ตามการจัดทำพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เริ่มต้นขึ้นในปี พ.ศ. 2541 ภายหลังคณะทำงานของอาเซียนได้จัดทำ “Draft ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport” เสร็จ และได้รับความเห็นชอบจาก STOM (Senior Transport Official Meeting) และ ATM (ASEAN Transport Ministers Meeting) ของอาเซียนเป็นร่างฉบับสุดท้าย ผู้ร่างได้นำสาระสำคัญของร่างกรอบความตกลงของอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้เป็นต้นแบบในการร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบ พ.ศ. 2548¹⁷ ดังนั้นพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จึงมีสาระสำคัญสอดคล้องกับความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งในส่วนที่เป็นระบอบความรับผิด (Regime of Liability) และในส่วนที่กำหนดมาตรฐานและกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในอนาคต แม้ว่าความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะยังไม่มีผลใช้บังคับ แต่เนื่องจากประเทศไทยเป็นสมาชิกในกลุ่มอาเซียน จึงต้องปฏิบัติตามพันธกรณีที่มีต่อกลุ่มประเทศสมาชิก นอกจากนี้ ผู้ร่างได้นำบทบัญญัติบางเรื่องในลักษณะรับขนของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาดัดแปลงเพิ่มเติม

บทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 สามารถแบ่งออกเป็นส่วนกฎหมายเอกชนที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดทางแพ่งระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ตราส่ง และผู้รับตราส่ง และส่วนที่เป็นกฎหมายมหาชนที่ใช้ในทางบริหารเพื่อกำกับดูแลการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และโทษทางอาญา โดยกำหนดหลักเกณฑ์การควบคุมการประกอบการขนส่งไว้ตามหลักเกณฑ์ของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 ที่กำหนดหลักเกณฑ์ตามกรอบความตกลงอาเซียนเนื่องจากต้องการให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องของไทยสามารถไปประกอบการในกลุ่มประเทศอาเซียนอื่นและเพื่อเป็นหลักประกันการให้บริการแก่ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่ง¹⁸

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มีทั้งหมด 80 มาตรา เป็นบทบัญญัติที่มีลักษณะทางแพ่ง ทางปกครอง และมีบทกำหนดโทษในทางอาญา ซึ่งแบ่งได้ดังนี้

มาตรา 1-6 การบังคับใช้และคำจำกัดความ

หมวดที่ 1 มาตรา 7-38 สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

หมวดที่ 2 มาตรา 39-64 การควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

หมวดที่ 3 มาตรา 65-69 การระงับข้อพิพาท

หมวดที่ 4 มาตรา 70-78 บทกำหนดโทษ

¹⁷ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550), น.7-10.

¹⁸ เฟื่องอ้าง, น.149.

และมาตรา 79-80 บทเฉพาะกาล

โดยพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้วางหลักให้ใช้กับการรับขนของที่มีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป ซึ่งได้กระทำการขนส่งภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว และเป็นการขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ส่งมอบที่อยู่ในอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งการนำพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาใช้นั้น คู่สัญญาสามารถที่จะตกลงนำบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมาใช้ได้ ซึ่งในส่วนนี้ได้วางหลักการเสรีภาพในการทำสัญญาไว้ในมาตรา 8 โดยกำหนดให้ข้อกำหนดในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลเป็นการปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หรือทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติก็ให้สิทธิคู่สัญญาที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ให้มากกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติก็ได้

ในส่วนกฎหมายมหาชน ได้กำหนดให้ผู้ต้องการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะทำการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้จะต้องขอจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน และมีการวางหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่น และจะต้องรายงานเกี่ยวกับการประกอบการต่อนายทะเบียนตามแบบ หลักเกณฑ์ และระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนดรวมทั้งหากมีการเปลี่ยนแปลงใด เช่น กรณีการย้ายสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขา หรือมีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรายการในใบทะเบียน รวมไปถึงการเลิกสถานประกอบการก็ต้องแจ้งความประสงค์ดังกล่าวเป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบ

กรณีผู้ต้องการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ดำเนินการหรือดำเนินการฝ่าฝืนบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ผู้ต้องการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นก็มีความผิดตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และจะต้องถูกลงโทษตามบทกำหนดโทษที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติฉบับนี้