

บทที่ 3

สัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract)

3.1 ลักษณะของสัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ก่อนมีการบัญญัติในอนุสัญญาและแนวคิดของการบัญญัติเรื่องสัญญาซื้อขายของโดย กำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ในอนุสัญญาฯ

3.1.1 ลักษณะของสัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ก่อนมีการบัญญัติในอนุสัญญา

เนื่องจากการทำสัญญาให้บริการบรรทุกของลงเรือโดยคิดค่าตอบแทนสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ สัญญาซื้อขายของทางทะเลที่มีใบตราส่ง และสัญญาชาร์เตอร์เรือ (Charter Party) หรือสัญญาที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน

สัญญาซื้อขายของทางทะเลที่มีใบตราส่ง คือสัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงรับขนส่งของทางทะเล โดยผู้ขนส่งจะออกเอกสารฉบับหนึ่งเรียกว่าใบตราส่งให้กับผู้ส่งของ และผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่งตกลงจะชำระเงินค่าตอบแทนให้ผู้ขนส่งเรียกว่าค่าระวาง และในการขนส่งจะทำการเดินเรือในเส้นทางเดินทางประจำ (Line Trade) เรือจะเข้าเมืองท่าเพื่อทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าตามกำหนดการเดินเรือที่ได้ประกาศไว้ล่วงหน้า

สัญญาซื้อขายของทางทะเลจะมีคู่สัญญา 2 ฝ่าย คือ ผู้ส่งของฝ่ายหนึ่ง กับผู้ขนส่งอีกฝ่ายหนึ่ง ดังนี้

(1) ผู้ส่งของ คือ ผู้ที่เข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งให้ขนส่งของไป ผู้ส่งของจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ได้ ส่วนใหญ่ในการขนส่งทางทะเล ผู้ส่งของมักเป็นผู้ขายสินค้า หรือผู้ส่งออก (Exporter)

(2) ผู้ขนส่ง คือ บุคคลที่ตกลงรับขนส่งสินค้าทางทะเลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยได้รับบำเหน็จตอบแทนเป็นค่าระวาง (Freight) โดยปกติ ผู้ขนส่งจะประกอบกิจการรับขนส่งเป็นปกติธุรมีเส้นทางเดินเรือประจำ

(3) ผู้รับสินค้า หรือผู้รับตราส่ง คือบุคคลที่อาจเป็นบุคคลเดียวกับผู้ส่งของก็ได้ โดยปกติผู้รับตราส่งหรือผู้รับสินค้าจะไม่ได้เข้ามาทำสัญญาซื้อขายของทางทะเลกับผู้ขนส่ง แต่เป็นผู้รับประโยชน์จากสัญญาซื้อขายของทางทะเล คือ เป็นผู้ที่มีสิทธิได้รับของและถ้าของที่ขนส่งสูญหาย

บุปสลาย ผู้รับสินค้าหรือผู้รับตราส่งก็มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่ง หรือผู้รับประกันภัยกรณีมีการเอาประกันภัยสินค้าไว้¹

สัญญาเช่าเรือ (Charter Party) คือสัญญาที่เจ้าของเรือตกลงที่จะให้ผู้เช่าเรือ (Charterer) ได้ใช้สอยตัวเรือและระวางเรือในการบรรทุกสินค้าและขนส่งสินค้า โดยเจ้าของเรือจะได้รับค่าเช่าเรือหรือค่าระวางเป็นการตอบแทน ซึ่งจะเห็นได้ว่าสัญญาเช่าเรือเป็นสัญญาที่

(1) มีบุคคล 2 ฝ่าย คือฝ่ายผู้ให้เช่าเรือกับฝ่ายผู้เช่าเรือ โดยผู้ให้เช่าเรือเรือมักเป็นเจ้าของเรือ

(2) ผู้ให้เช่าเรือและผู้เช่าเรือใช้สอยเรือที่เช่า โดยผู้เช่าเรืออาจจะเช่าเรือเพื่อบรรทุกสินค้าของตนเอง เอาเรือที่เช่าไปให้เช่าต่อช่วง หรือใช้เรือเพื่อการขนส่งสินค้าของบุคคลอื่นก็ได้

(3) ผู้เช่าเรือมีหน้าที่ชำระค่าเช่าเรือ

(4) สัญญาเช่าเรือเป็นสัญญาต่างตอบแทน เพราะผู้ให้เช่าเรือได้ให้ผู้เช่าเรือได้ใช้ประโยชน์จากเรือโดยได้รับค่าเช่าเรือหรือค่าเช่าเรือตอบแทน ฝ่ายผู้เช่าเรือก็ได้ใช้ประโยชน์จากเรือที่เช่าแล้ว โดยเสียค่าเช่าเรือ

สัญญาเช่าเรือโดยทั่วไปเป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ แต่เนื่องจากคู่สัญญาต้องการให้มีหลักฐานในการทำสัญญา ข้อตกลงต่างๆ จึงทำขึ้นในลักษณะสัญญาสำเร็จรูป (Standard Form) การเช่าเรือแบ่งได้เป็น 3 ประเภทคือ

(1) สัญญาเช่าเรือแบบเปล้า (Bareboat Charter หรือ Demise Charter) เป็นการเช่าเรือที่เจ้าของเรือตกลงให้ผู้เช่าเรือได้ใช้สอยตัวเรือ และระวางเรือ โดยเจ้าของเรือได้ส่งมอบการครอบครองและควบคุมเรือแก่ผู้เช่าเรือ ผู้เช่าเรือจึงมีหน้าที่จัดหาและว่าจ้างนายเรือ เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือ จัดหาเสบียงสัมภาระ สิ่งจำเป็นในการเดินเรือ รวมทั้งบำรุงรักษาเรือนั้น และเจ้าของเรือจะได้รับค่าเช่าเป็นการตอบแทน และไม่มีควมรับผิดชอบของที่ขนส่งระหว่างที่เรือถูกเช่า

(2) สัญญาเช่าเรือแบบมีระยะเวลา (Time Charter) เป็นการเช่าเรือที่มีกำหนดระยะเวลาที่แน่นอน โดยเจ้าของเรือตกลงให้ผู้เช่าเรือได้ใช้สอยตัวเรือและระวางเรือภายในเวลาที่กำหนด โดยการครอบครองและควบคุมเรือยังอยู่กับเจ้าของเรือ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบ

¹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2 (Maritime Law), พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2552), น.193-194.

เกี่ยวกับการเดินเรือ (Nautical Operation) เจ้าของเรือมีหน้าที่ส่งมอบเรือที่อยู่ในสภาพเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Sea-worthiness) และดูแลเรือให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดีในระหว่างระยะเวลาชาร์เตอร์เตอร์ เป็นผู้จัดหาลูกเรือ ทำประกันเรือ และจัดหาเสบียงสัมภาระแก่เรือ

ผู้ชาร์เตอร์เรือจะรับผิดชอบจัดการและออกค่าใช้จ่ายในด้านการพาณิชย์ (Commercial Operation) เช่นค่านำร่อง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าบรรทุกสินค้าขึ้นและลงจากเรือ นอกจากนี้ ผู้ชาร์เตอร์เรือยังมีหน้าที่ในการเติมน้ำมัน (Bunker) ผู้ชาร์เตอร์เรือจะจ่ายค่าชาร์เตอร์ให้กับเจ้าของเรือ โดยผู้ชาร์เตอร์เรือจะมีอำนาจในการควบคุมเรือมากกว่าการชาร์เตอร์แบบรายเที่ยว โดยสามารถใช้เรือตามที่ต้องการภายใต้ระยะเวลาและขอบเขตของสัญญาชาร์เตอร์เรือและสามารถส่งนายเรือให้เดินทางตามที่ต้องการ แต่จะต้องใช้เพื่อทำการค้าอันชอบด้วยกฎหมายและใช้เรือในท่าเรือที่ปลอดภัย การเสี่ยงภัยในความล่าช้าอันเกิดจากอากาศแปรปรวน การคั่งค้างของท่าเรือ หรือเหตุอื่นใด จะตกเป็นภาระความเสี่ยงภัยของผู้ชาร์เตอร์เรือ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับการทำงานของเรือที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ

(3) สัญญาชาร์เตอร์เรือเฉพาะเที่ยว (Voyage Charter) คือ การที่เจ้าของเรือตกลงให้ผู้ชาร์เตอร์เรือใช้เรือและระวางเรือทั้งหมดหรือบางส่วน บรรทุกสินค้าเพื่อขนส่งสินค้าทางทะเลจากท่าเรือประเทศหนึ่งไปยังท่าเรืออีกประเทศหนึ่ง โดยกำหนดการเดินทางเป็นรายเที่ยว เจ้าของเรือเป็นผู้ดำเนินการขนส่งสินค้า โดยจัดหานายเรือ ลูกเรือ และรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่าง ส่วนผู้ชาร์เตอร์เรือจะจ่ายเงินตอบแทนให้แก่เจ้าของเรือ เรียกว่าค่าระวาง และมีหน้าที่จัดหาสินค้าที่ขอบด้วยกฎหมายมาลงเรือ ซึ่งอาจมีการกำหนดให้ผู้ชาร์เตอร์เรือต้องบรรทุกสินค้าเต็มลำเรือ หากผู้ชาร์เตอร์เรือไม่ปฏิบัติตาม เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหายเท่ากับค่าระวางที่เจ้าของเรือจะได้รับ หากมีการบรรทุกเต็มลำ²

โดยหลักการทำสัญญารับขนของทางทะเลที่มีใบตราส่ง และสัญญาชาร์เตอร์เรือ (Charter Party) นั้นจะอยู่บนหลักการที่แตกต่างกัน กล่าวคือ สัญญารับขนของทางทะเลที่มีใบตราส่งจะอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศ (Hague Rules, Hague-Visby Rules และ Hamburg Rules) แต่สัญญาชาร์เตอร์เรือ หรือสัญญาที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน จะอยู่บนหลักการเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) เพราะเหตุว่าสัญญาประเภทนี้เป็นสัญญาที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีอำนาจในการเจรจาต่อรองเท่าเทียมกัน เช่น การที่เจ้าของเรือตกลงให้เจ้าของสินค้าชาร์เตอร์เรือเพื่อขนส่งสินค้าจำนวนมาก สัญญาชาร์เตอร์เรือจึงอยู่บนหลักเสรีภาพในการทำสัญญานี้ ไม่บังคับตามกฎหมายขนส่งทางทะเลที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน (Hague

² เฟื่องอ้าง, น.171 – 186.

Rules, Hague-Visby Rules และ Hamburg Rules) เว้นแต่ในกรณีที่สัญญาชาร์เตอร์เรื่อนั้น มีการออกใบตราส่ง กฎหมายขนส่งทางทะเลจึงจะบังคับใช้กับใบตราส่งในส่วนที่เกี่ยวข้อง ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่งที่มีใช้ชาร์เตอร์เรือ³

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบ ความแตกต่างระหว่างสัญญาทั้ง 2 ประเภทแล้ว สามารถสรุปความแตกต่างได้ดังนี้⁴

³ **Hague Rules Article 5**

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Hague-Visby Rules Article 5

Surrender of Rights and Immunities, and Increase of Responsibilities and Liabilities a carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and liabilities under the Rules contained in any of these Articles, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of these Rules shall not be applicable to charter-parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter-party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Hamburg Rules Article 3

The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

3.1.1.1 วัตถุประสงค์ของสัญญา

โดยสัญญาเช่าเรือจะมีวัตถุประสงค์ของสัญญาเป็นการเช่าเรือซึ่งแตกต่างจากสัญญาซื้อขายของทางทะเลที่มุ่งเน้นที่การขนส่งสินค้า ดังนั้นหากตัวเรือซึ่งเป็นวัตถุแห่งสัญญาเช่าเรือนั้นเสียหายหรือบุบสลายไป ก่อนออกเดินทาง สัญญาเช่าเรือนั้นก็สิ้นสุดลง แต่หากเป็นสัญญาซื้อขายของทางทะเล สัญญาดังกล่าวยังคงมีผลอยู่ เพียงแต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของสัญญาในเรื่องของเรือที่ขนส่งเท่านั้น

3.1.1.2 การใช้บังคับตามกฎหมาย

เนื่องจากสัญญาเช่าเรือเป็นสัญญาที่ตั้งอยู่บนหลักเสรีภาพในการทำสัญญาของคู่สัญญา คู่สัญญาจึงสามารถตกลงกันอย่างไรก็ได้ กฎหมายที่นำมาบังคับใช้ในสัญญาเช่าเรือจึงเป็นการนำมาใช้โดยเจตนาของคู่สัญญา ไม่ใช่การนำมาใช้เนื่องจากกฎหมายบังคับ ส่วนสัญญาซื้อขายของทางทะเลนั้น จะมีกฎหมายที่ใช้บังคับโดยเฉพาะคู่สัญญาไม่สามารถตกลงยกเว้นหรือเปลี่ยนแปลงได้

3.1.1.3 ภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญา

ในสัญญาเช่าเรือบางประเภท ผู้เช่าเรือ (Charterer) จะเป็นผู้ควบคุมการดำเนินงานของเรือ กับตัน ตลอดจนบรรดาลูกเรือด้วย และจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายบางประการเพิ่มเติมนอกเหนือจากค่าเช่าเรือที่ต้องชำระแก่เจ้าของเรือ ส่วนสัญญาซื้อขายของทางทะเล โดยปกติผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งมีหน้าที่เพียงชำระค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่งเท่านั้น ไม่มีอำนาจควบคุมเรือ กับตันเรือและบรรดาลูกเรือของผู้ขนส่งแต่ประการใด

เดิม Volume Contract คือสัญญาขนส่งสินค้าซึ่งใช้ในการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทางการเดินทางที่กำหนดระยะเวลาของสัญญา ปริมาณสินค้าทั้งหมดที่ขนส่ง และปริมาณสินค้าในการขนส่งแต่ละเที่ยว และใช้บังคับตามเงื่อนไขของสัญญาประเภทสัญญาเช่าเรือแบบเฉพาะเที่ยว (Voyage Charter Party)

จากที่กล่าวมาข้างต้น Volume Contract เป็นสัญญาที่มีลักษณะใกล้เคียงกับสัญญาเช่าเรือโดยมักใช้สำหรับการขนส่งของปริมาณมากประเภท Dry Bulk และ Oil Trades ซึ่งมักจะเรียกว่าเป็นสัญญาจ้างขนส่งของ หรือ Tonnage Contracts เช่น ผู้ซื้อสินค้าโดยใช้ Incoterm FOB (Free on Board) ซื้อขายสินค้ากันภายใต้สัญญาซื้อขายที่มีระยะเวลายาวนาน

⁴ เอกสิทธิ์ มีมา, “ปัญหาของผู้ทรงใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งโดยเรือที่อยู่ภายใต้ CHARTER PARTY”, (วิทยานิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547), น.14.

ผู้ซื้อดังกล่าวซึ่งมีหน้าที่ต้องหาระวางเรือเองก็อาจต้องการมีระวางเรือสำหรับขนส่งสินค้าในระยะยาว ซึ่ง BIMCO⁵ ได้จัดทำมาตรฐาน Volume Contract โดยมีชื่อเรียกว่า “VOLCOA” ในปี ค.ศ. 1982 และจะอยู่ในบังคับหลักเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญาอย่างแท้จริง จึงอยู่นอกเหนือขอบเขตการบังคับใช้ของกฎหมายระหว่างประเทศ (Hague Rules, Hague – Visby Rules and Hamburg Rules)⁶ โดย “VOLCOA” มีเนื้อหาของสัญญาโดยคู่สัญญาจะเป็นผู้ชาร์เตอร์เรือกับเจ้าของเรือ มีการกำหนดระยะเวลาของสัญญาที่แน่นอน จำนวนสินค้าต่อการขนส่งแต่ละครั้ง และกำหนดการขนส่งครั้งสุดท้าย (Final Shipment) ว่าเจ้าของเรือไม่ผูกพันที่จะทำการขนส่งครั้งสุดท้าย หากจำนวนสินค้าที่จะขนส่งนั้นต่ำกว่าจำนวนขั้นต่ำที่กำหนดไว้

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ Volume Contract นั้นมีการออกไปตราส่ง กฎหมายระหว่างประเทศ (Hague Rules, Hague – Visby Rules and Hamburg Rules) ก็จะมีบังคับใช้เพื่อคุ้มครองบุคคลที่สามที่รับโอนใบตราส่งตาม Volume Contract นั้น

เมื่อพิจารณาสัญญาที่ใช้ในการเดินเรือในเส้นทางประจำ จะพบว่าความหมายของ Volume Contract ข้างต้นนั้น คล้ายกับคำนิยามของ Service Contract ที่กำหนดไว้ใน Section 3 (19)⁷ ของ United States Shipping Act of 1984 และแก้ไขเพิ่มเติมโดย the Ocean Shipping Reform Act of 1998 โดยกำหนดให้ Service Contract เป็นสัญญาขนส่งสินค้าที่กำหนดการ

⁵ BIMCO ย่อมาจาก Baltic and International Maritime Council ซึ่งเป็นองค์กรทางทะเลภาคเอกชนที่ใหญ่ที่สุดของโลก ปัจจุบันที่สมาชิกอยู่ในประเทศต่างๆ รวมทั้งสิ้น 121 ประเทศ (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2546)

⁶ CMI News Letter, Comite Maritime International, No.2 May-August 2006, หน้า 2

⁷ “a written contract, other than a bill of lading or receipt, between one or more shippers and an individual ocean common carrier or an agreement between or among ocean common carriers in which the shipper or shippers makes a commitment to provide a certain volume or portion of cargo over a fixed time period, and the ocean common carrier or an agreement commits to a certain rate or rate schedule and a defined service level, such as assured space, transit time, port rotation, or similar service features. The contract may also specify provisions in the event of non-performance on the part of any party”

ขนส่งสินค้าจำนวนหนึ่ง ภายในระยะเวลาของสัญญาตามที่ตกลงไว้⁸ และคล้ายกันกับคำนิยาม “Volume Contract” ตามอนุสัญญา Article 1 Definitions⁸

ดังนี้ จึงอาจสรุปได้ว่า เดิม Volume Contract เป็นสัญญาที่มีลักษณะใกล้เคียงกับสัญญาเช่าเรือและใช้ในการขนส่งสินค้าโดยการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทางทางการเดินทาง ซึ่งต่อมาประเทศสหรัฐอเมริกาได้นำ Volume Contract มาใช้กับการขนส่งโดยการเดินเรือแบบมีเส้นทางประจำไปยังหรือมาจากประเทศสหรัฐอเมริกาโดยมีการบัญญัติไว้ใน Section 3 (19)⁹ ของ United States Shipping Act of 1984 และแก้ไขเพิ่มเติมโดย the Ocean Shipping Reform Act of 1998 และเรียกสัญญาประเภทนี้ว่า Service Contract

3.1.2 แนวคิดของการบัญญัติเรื่องสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ในอนุสัญญาฯ

เมื่อศึกษารายงานการประชุมของคณะทำงานกลุ่มที่สามว่าด้วยกฎหมายขนส่ง “Working Group III (Transport Law)” เกี่ยวกับแนวคิดในการร่างอนุสัญญานี้ ก็สามารถพิจารณาได้ว่าในการบัญญัติเรื่องสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไว้ในอนุสัญญา คณะทำงานได้คำนึงถึงหลักการเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) โดยนำมาเป็นข้อพิจารณากำหนดขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญา ซึ่งใน

⁸ “Volume Contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.

⁹ “a written contract, other than a bill of lading or receipt, between one or more shippers and an individual ocean common carrier or an agreement between or among ocean common carriers in which the shipper or shippers makes a commitment to provide a certain volume or portion of cargo over a fixed time period, and the ocean common carrier or an agreement commits to a certain rate or rate schedule and a defined service level, such as assured space, transit time, port rotation, or similar service features. The contract may also specify provisions in the event of non-performance on the part of any party”

การประชุมคณะทำงาน กลุ่มที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) ครั้งที่ 9 ณ กรุงนิวยอร์ก วันที่ 15-26 เมษายน ค.ศ. 2002 บทที่ 3 ข้อ 3.3.1¹⁰ คณะทำงานได้มีการพิจารณาว่าสัญญาประเภทใดที่จะอยู่ในบังคับของอนุสัญญาและสัญญาประเภทใดที่จะอยู่ในหลักการของเสรีภาพในการทำสัญญาเช่นเดียวกับสัญญาชาร์เตอร์เรือ และในขณะนั้นก็เป็นที่ยกเถียงกันว่าสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จะอยู่ในบังคับของอนุสัญญาหรือไม่

ในการประชุมคณะทำงาน กลุ่มที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) ครั้งที่ 12 ณ กรุงเวียนนา วันที่ 6-17 ตุลาคม ค.ศ. 2003 ที่ประชุมคณะทำงานได้รับแนวคิดของสหรัฐอเมริกาที่เสนอให้มีการบัญญัติเกี่ยวกับสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทาง (Ocean Liner Service Agreement หรือที่เรียกว่า “OLSA”) ไว้ในอนุสัญญา โดยประเทศสหรัฐอเมริกาได้เสนอว่าสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทางเป็นสัญญาประเภทหนึ่งที่มีการใช้ในทางการค้าระหว่างประเทศตั้งแต่มีการปฏิรูปกฎระเบียบเกี่ยวกับอุตสาหกรรมการเดินเรือทะเล (US Regulation of the Ocean Liner industry) ในปี ค.ศ. 1984 และ ค.ศ. 1988 โดยสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทางเป็นสัญญาที่กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงและเจรจาในเรื่องที่เกี่ยวกับสัญญาได้อย่างเต็มที่และใช้เฉพาะกับการให้บริการขนส่งแบบประจำเส้นทาง (Liner Service) ไม่ใช่กับการขนส่งส่วนบุคคลหรือการขนส่งเชิงอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับสินค้าเทกอง (Bulk), เรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker) หรือ การให้บริการขนส่งสินค้าในสายการเดินเรือที่ไม่มีเส้นทางประจำ (Non-Liner Cargo Service) ดังนั้นสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทางจึงแตกต่างจากสัญญาชาร์เตอร์เรือ และสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) เดิมที่ใช้กับการให้บริการในสายการเดินเรือที่ไม่มีเส้นทางประจำ (Non-Liner Service)

จากข้อเสนอดังกล่าวและปัญหาเกี่ยวกับการบัญญัติเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญากับขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญา จึงมีการจัดสัมมนาที่กรุงลอนดอน เมื่อวันที่ 20-21 กุมภาพันธ์ 2004 เพื่อกำหนดกรอบความคิดในการร่างอนุสัญญาโดยในเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญานี้ มี 2 ประเด็นที่ต้องพิจารณาคือ

(1) ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญา เรื่องประเภทของสัญญาขนส่งทางทะเลที่จะต้องอยู่ในบังคับของระบบความรับผิดชอบที่เคร่งครัด และสัญญาประเภทใดที่ไม่ควรอยู่ในบังคับ

¹⁰ “3.3.1 The Provisions of this instrument do not apply to Charter Parties, (Contracts of Affreightment, Volume Contract, or similar Agreements)”

(2) คู่สัญญาควรจะได้รับอนุญาตให้ตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดสำหรับการผิดหน้าที่ของผู้ขนส่งหรือไม่ ถึงแม้ว่าสัญญาดังกล่าวจะอยู่บนหลักการใช้บังคับของอนุสัญญา

นี้

โดยในการสัมมนา ผู้เข้าร่วมสัมมนาเกี่ยวกับขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาว่า สัญญาขนส่งทางทะเลประเภทใดจะต้องอยู่ในบังคับของระบบความรับผิดที่เคร่งครัด และสัญญาประเภทใดที่ไม่ควรอยู่ในบังคับนั้น การร่างอนุสัญญาได้นำวิธีการที่ใช้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ (Hague – Visby Rules and Hamburg Rules) มาพิจารณา คือใน Hague – Visby Rules บัญญัติหลักเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญาไว้โดยพยายามที่จะกำหนดประเภทเอกสารการขนส่งที่จะอยู่ในบังคับความรับผิดโดยเคร่งครัด หรือเอกสารใดที่ไม่จำเป็นต้องอยู่ในบังคับหรือที่เรียกว่า “วิธีการทางเอกสาร” (Document Approach) ซึ่งจะแตกต่างจาก Hamburg Rules ที่จะใช้ “วิธีการทางสัญญา” (Contract Approach) ซึ่งจะพิจารณาจากตัวสัญญาขนส่งโดยตรง (ไม่ต้องพิจารณาเอกสารที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญานั้น) วิธีการทั้ง 2 ประเภทนี้ เรียกว่า “วิธีการทางการค้า” (Trade Approach) ซึ่งทำให้อนุสัญญาใช้บังคับกับสัญญาขนส่งที่ใช้เฉพาะในการให้บริการขนส่งแบบประจำเส้นทาง

อย่างไรก็ตาม วิธีการทั้ง 2 วิธีนี้ก็ยังมีข้อดี ข้อเสียที่แตกต่างกันคือ

(1) วิธีการทางเอกสาร (Document Approach)

เนื่องจากวิธีการทางเอกสาร (Document Approach) ที่ใช้ใน Hague – Visby Rules เป็นวิธีการที่กำหนดบทบัญญัติที่เกี่ยวกับขอบเขตการบังคับใช้ว่าควรจรรวบรวมรายชื่อเอกสารที่จะอยู่ภายใต้สัญญา เช่น ใบตราส่ง, Sea Waybills และสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทาง (OLSA) ข้อดีของวิธีการนี้คือมีความชัดเจนแน่นอน แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือในแต่ละประเทศมีการกำหนดคำศัพท์เฉพาะทางที่เกี่ยวกับเอกสารที่แตกต่างกัน เช่น Sea Waybills ในประเทศสหรัฐอเมริกาถือเป็นเอกสารประเภทเดียวกับใบตราส่ง ในขณะที่ประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้กฎหมายในระบบคอมมอนลอว์เหมือนกันแต่กลับเห็นว่า Sea Waybills และใบตราส่งเป็นเอกสารคนละประเภท มีสถานะทางกฎหมายและผลที่แตกต่างกัน

ข้อเสียหลักของวิธีการนี้อีกประการหนึ่ง คือเมื่อมีเอกสารใหม่ที่พัฒนาขึ้นใช้ในทางการค้า เอกสารเหล่านั้นก็จะไม่อยู่ในบังคับของอนุสัญญา และการทบทวนรายชื่อเอกสารนั้นก็กระทำได้ยาก เช่นที่เกิดขึ้นกับ Hague – Visby Rules ที่กำหนดให้ใช้เฉพาะกับการขนส่งภายใต้ใบตราส่ง ซึ่งในความเป็นจริงเอกสารนี้ในการค้าหลายๆ แห่งมีการใช้ Sea Waybills แทน อย่างไรก็ตาม

ก็ตามการกำหนดในตอนท้ายของรายชื่อเอกสารว่าและเอกสารอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกันเป็นการแก้ปัญหา แต่ก็ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนและอาจส่งผลให้เกิดการฟ้องร้องได้

(2) วิธีการทางสัญญา (Contract Approach)

วิธีนี้เป็นวิธีที่เกิดจากระบบกฎหมายในทวีปยุโรปมากกว่าระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ซึ่งแตกต่างจากวิธีการทางเอกสาร (Document Approach) โดยให้ความสนใจในตัวสัญญาขนส่งเอง วิธีนี้มีข้อดีคือสะดวกในการยอมรับอนุสัญญาเพื่อพัฒนาทางปฏิบัติทางการค้าใหม่และเอกสารที่ใช้ในการขนส่ง และอีกเหตุผลหนึ่งที่สำคัญคือสามารถนำทบทบัญญัติทั่วไปของสัญญาขนส่งมาใช้ในการขนส่งทางทะเลและสามารถใช้กับการขนส่งแบบ Door to Door

ปัญหาหลักของวิธีนี้ก็คือการกำหนดประเภทสัญญาที่แน่นอนที่จะไม่อยู่ในบังคับของอนุสัญญา ซึ่งในความคิดของศาลในแต่ละประเทศ อาจพิจารณาเป็นสัญญาขนส่งซึ่งควรจะอยู่ในบังคับของอนุสัญญา ตัวอย่างเช่น สัญญาชาร์เตอร์เรืออยู่นอกการบังคับใช้อนุสัญญาแต่ในหลายประเทศ สัญญาชาร์เตอร์เรือเฉพาะเที่ยว (Voyage Charter) ถูกพิจารณาว่าเป็นประเภทหนึ่งของสัญญาขนส่ง (Contract of Carriage) ในขณะเดียวกัน สัญญาดังกล่าวโดยดั้งเดิมแล้วไม่อยู่ในบังคับของระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด

นอกจากนี้ในการสัมมนายังมีการพิจารณาว่าคู่สัญญาควรจะได้รับอนุญาตให้ตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดสำหรับการผิดหน้าที่ของผู้ขนส่งหรือไม่ ถึงแม้ว่าสัญญาดังกล่าวจะอยู่บนหลักการใช้บังคับของอนุสัญญานั้น ซึ่งเมื่อพิจารณาจากลักษณะโดยเคร่งครัดของอนุสัญญา ทั้ง Hague – Visby Rules และ Hamburg Rules ก็มีบทบัญญัติที่เคร่งครัดที่ไม่สามารถตกลงเรื่องความรับผิดให้แตกต่างที่จะส่งผลเสียให้แก่ผู้ส่งของและผู้รับโอน ซึ่งจะอยู่ในมาตรฐานทางปฏิบัติในธุรกิจขนส่งแบบประจำเส้นทาง โดยในทางปฏิบัติ อนุสัญญาจะกำหนดบทบัญญัติที่เคร่งครัดที่ไม่สามารถตกลงเรื่องความรับผิดให้แตกต่างอันเป็นการคุ้มครองผู้ส่งของและผู้รับโอนไว้แล้ว ผู้ส่งของรายย่อยมักจะทำสัญญาขนส่งโดยในเงื่อนไขทั่วไปของผู้ขนส่งโดยปราศจากการเจรจาเป็นรายๆ ไป แต่ในทางกลับกันบางครั้งคู่สัญญาในธุรกิจขนส่งก็ต้องการที่จะเจรจาเงื่อนไขการขนส่งต่างหาก เช่นสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทาง (OLSA) ที่ใช้ในประเทศสหรัฐอเมริกา โดยมักใช้ในกรณีเมื่อมีสินค้าจำนวนมากแต่มูลค่าน้อย ผู้ส่งของและผู้ขนส่งอาจตกลงกำหนดความรับผิดให้ต่ำลง เพื่อผู้ส่งของจะได้จ่ายค่าระวางที่ต่ำลงด้วย ซึ่งเป็นผลประโยชน์ของทั้งสองฝ่าย แต่ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นหากสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทาง (OLSA) อยู่ในบังคับของอนุสัญญาแต่กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลง

ให้แตกต่างจากระบบความรับผิดชอบที่เคร่งครัดได้ ผู้ขนส่งก็จะถือเอาประโยชน์และเป็นผลเสียแก่ผู้ส่งของ และบุคคลที่สามได้

หลังจากการสัมมนา คณะทำงาน กลุ่มที่ 3 ยังคงมีการประชุมและอภิปรายเกี่ยวกับสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทางกันอย่างต่อเนื่อง โดยในการประชุม คณะทำงาน กลุ่มที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) ครั้งที่ 14 ณ กรุงเทพมหานคร วันที่ 29 พฤศจิกายน ค.ศ. 2004 ถึงวันที่ 10 ธันวาคม ค.ศ. 2004 คณะทำงานได้อภิปรายเกี่ยวกับสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทางโดยได้มีการแสดงความวิตกกังวลเกี่ยวกับเสรีภาพในการทำสัญญาภายใต้สัญญาดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องการให้คู่สัญญาในสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทางตกลงไม่ใช้บทบัญญัติที่เคร่งครัดภายใต้อนุสัญญานี้ได้ ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาในเรื่องการแข่งขันทางการตลาด และเรื่องการคุ้มครองผู้ส่งของรายเล็กที่ไม่มีอำนาจต่อรองในการทำสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทางกับผู้ขนส่ง นอกจากนี้คณะทำงานมีความเห็นว่าหากพิจารณาความหมายกว้างๆ ของสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทางแล้ว จะเห็นได้ว่าสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทางก็คือสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ประเภทหนึ่ง ซึ่งเป็นสัญญาสำหรับการขนส่งในขนาดที่กำหนดปริมาณและระยะเวลาที่แน่นอนโดยแบ่งขนเป็นหลายเที่ยวและใช้กับการค้าทางเรือเดินทะเล (Liner trade) ดังนี้ มติที่ประชุมคณะทำงานกลุ่มที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) ได้สนับสนุนให้รวมเรื่องสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทางไว้ในอนุสัญญา โดยจะพิจารณากำหนดความหมายและเนื้อหา และการปกป้องผลประโยชน์ของผู้ส่งของรายเล็ก และบุคคลที่สามต่อไป

โดยในการประชุมคณะทำงาน กลุ่มที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) ครั้งที่ 15 ณ กรุงนิวยอร์ก วันที่ 18-28 เมษายน ค.ศ. 2005 ที่ประชุมแจ้งถึงการหารือในการประชุมครั้งที่ 14 ว่าสัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทางเป็นสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ประเภทหนึ่ง และการทำสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จะต้องมีส่วนไข 4 ประการดังต่อไปนี้จึงจะสามารถตกลงให้แตกต่างจากอนุสัญญาได้ คือ

- (1) สัญญาจะต้องมีการเจรจาร่วมกันและตกลงเป็นหนังสือ หรือในแบบอิเล็กทรอนิกส์
- (2) สัญญาจะต้องกำหนดหน้าที่ผู้ขนส่งให้ดำเนินการบริการขนส่งตามที่ระบุไว้

(3) บทบัญญัติในสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ที่กำหนดให้สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบมากกว่าหรือน้อยกว่าจะต้องกำหนดไว้ในสัญญา และไม่อาจรวมไว้โดยการอ้างอิงจากเอกสารอื่น

(4) สัญญาจะต้องไม่ใช่ตารางราคาของผู้ขนส่ง ใบตราส่ง เอกสารการขนส่ง บันทึกทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือใบรับสินค้า หรือเอกสารที่คล้ายคลึง แต่สัญญาอาจรวมเอกสารเหล่านี้ไว้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญา

ในการประชุมครั้งนี้ ที่ประชุมได้พิจารณาว่าบทบัญญัติในเรื่องใดถือเป็นบทบัญญัติที่เคร่งครัดซึ่งไม่สามารถตกลงให้แตกต่างได้ โดยเห็นว่าหน้าที่ในการเดินทางในทะเลได้อย่างปลอดภัยนั้น เป็นบทบัญญัติที่เคร่งครัด ที่ไม่สามารถตกลงให้แตกต่างได้

นอกจากนี้ที่ประชุมคณะทำงานได้พิจารณาเรื่องของสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) อีกครั้งในการประชุมคณะทำงาน กลุ่มที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) ครั้งที่ 17 ณ กรุงนิวยอร์ก วันที่ 3-13 เมษายน ค.ศ. 2006 เพื่อทบทวนและแก้ไขข้อเสนอมานี้ได้เสนอมานี้แล้ว โดยในการประชุมครั้งนี้ มีการหารือเกี่ยวกับความเป็นไปได้ที่สัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จะก่อให้เกิดผลเสียเนื่องจากสัญญาสามารถ ตกลงให้แตกต่างจากบทบัญญัติที่เคร่งครัดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาได้ โดยเฉพาะในกรณีที่สัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) เข้าไปเกี่ยวข้องกับ การค้าขายในปริมาณมาก ซึ่งคณะทำงานได้พิจารณาว่าควรจะมีการกำหนดบทบัญญัติที่เคร่งครัดซึ่งไม่สามารถตกลงให้แตกต่างได้ไม่ว่าด้วยสัญญาใด ถือเป็นส่วนสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงความตั้งใจที่จะปกป้องคุ้มครองคู่สัญญาในสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) อย่างมีประสิทธิภาพ

หลังจากการประชุมดังกล่าว ก็ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ให้มีความชัดเจน และมีประสิทธิภาพในการคุ้มครองคู่สัญญาในสัญญาและบุคคลภายนอกที่จะเข้ามาผูกพันตามสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามที่ปรากฏในอนุสัญญาปัจจุบัน

ดังนี้ จากการศึกษาแนวคิดของการร่างบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไว้ในอนุสัญญา แล้วพบว่าแนวคิดในการร่างบทบัญญัตินี้ดังกล่าว เป็นประเด็นปัญหาที่ได้รับการวิจารณ์จากนานาประเทศถึงหลักการที่จะนำมาใช้ เพื่อให้สิทธิแก่คู่สัญญาที่จะตกลงตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญาแต่ยังคงคุ้มครอง

คู่สัญญา และบุคคลภายนอกให้ได้รับความคุ้มครองในเรื่องที่เกี่ยวกับสัญญานั้น ซึ่งผลของการพิจารณาปรากฏเป็นบทบัญญัติตามที่กำหนดในอนุสัญญาฯ นี้

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญา रखของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญา แล้วเห็นว่าสัญญา रखของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ได้คงหลักเสรีภาพในการทำสัญญาไว้แต่คุ้มครองผู้ใช้บริการโดยกำหนดบทคุ้มครองเป็นขั้นต่ำในการคุ้มครองไว้ด้วย โดยลักษณะของสัญญา रखของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จะแตกต่างจากสัญญา रखของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลาแบบดั้งเดิม อันมีลักษณะใกล้เคียงกับสัญญาชาร์เตอร์เรือ โดยสัญญา रखของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ในอนุสัญญานี้ มีลักษณะผสมระหว่างสัญญา रखของทางทะเลกับสัญญาชาร์เตอร์เรือ กล่าวคือ มีวัตถุประสงค์ของสัญญาเพื่อใช้ระวางเรือโดยกำหนดปริมาณของที่จะขนส่ง ภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญา คล้ายกับการชาร์เตอร์เรือในการเช่าตัวเรือหรือระวางเรือโดยมีระยะเวลาที่แน่นอน แต่แตกต่างจากสัญญาชาร์เตอร์เรือตรงที่หากเรือซึ่งเป็นวัตถุแห่งสัญญาชาร์เตอร์เรื่อนั้นเสียหายหรือบอบสลายไป ก่อนออกเดินทาง สัญญาชาร์เตอร์เรื่อนั้นก็สิ้นสุดลง แต่ในกรณีของสัญญา रखของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) นั้น สัญญาจะยังคงอยู่หากคู่สัญญาตกลงให้สามารถหาเรืออื่นมาแทนได้ ลักษณะดังกล่าวเป็นลักษณะของสัญญา रखของทางทะเล

ประเด็นปัญหาในเรื่องการตีความว่าหากสัญญา रखของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) เป็นสัญญาชาร์เตอร์เรือประเภทหนึ่ง ซึ่งอนุสัญญาได้กำหนดนิยามและบทบัญญัติไว้ชัดเจนแล้ว ดังนั้นอนุสัญญาดังกล่าว จะใช้กับสัญญาชาร์เตอร์เรืออื่นๆ ได้หรือไม่ เช่นที่ Hague – Visby Rules สามารถใช้กับสัญญาชาร์เตอร์เรือได้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าอนุสัญญา ฉบับนี้ได้กำหนดไว้ชัดเจนใน Article 6¹¹ ว่าอนุสัญญาฉบับนี้ไม่ใช้กับสัญญาชาร์เตอร์

¹¹ Article 6. Specific exclusions

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

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

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

เรือและสัญญาอื่นๆ อันเป็นการใช้หรือเช่าพื้นที่บนเรือ อย่างไรก็ตามในความเห็นของผู้เขียน อนุสัญญาฯ นี้ยังคงสามารถใช้บังคับกับสัญญาเช่าเรืออื่นๆ ได้ แต่มีใช้โดยผลของอนุสัญญาฯ นั้นเอง แต่จะเกิดจากการตกลงของคู่สัญญาในการที่จะนำข้อกำหนดในอนุสัญญาฯ หรือ กำหนดให้ใช้ตามข้อกำหนดของอนุสัญญาฯ อย่างไรก็ตามในส่วนบทบัญญัติของสัญญา รับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ไม่อาจจะนำมาใช้กับสัญญาเช่าเรือประเภทอื่นได้ เนื่องจากมีการกำหนดลักษณะของ สัญญาไว้เป็นการเฉพาะ

3.2 หลักเกณฑ์และเงื่อนไขการบังคับใช้สัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณ และระยะเวลา (Volume Contract) ในอนุสัญญาฯ

3.2.1 คำนิยาม

อนุสัญญาฯ ได้กำหนดคำนิยามของคำว่าสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและ ระยะเวลา (Volume Contract) ไว้ใน Article 1 Definitions กล่าวคือ สัญญารับขนของโดยกำหนด ปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) คือ สัญญารับขนของที่มีการกำหนดปริมาณของที่จะ ขนส่ง โดยแบ่งขนเป็นหลายเที่ยวในระหว่างระยะเวลาที่ตกลงกัน ข้อกำหนดในเรื่องปริมาณอาจ กำหนดเป็นจำนวนสินค้าขั้นต่ำ ขั้นสูง หรือเป็นช่วงปริมาณที่แน่นอน¹²

ดังนั้นจากนิยามข้างต้น สาระสำคัญของสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและ ระยะเวลา (Volume Contract) จึงต้องมีการตกลงกันกำหนด

- (1) ระยะเวลาของสัญญาที่แน่นอนชัดเจน
- (2) ปริมาณสินค้าที่ขนส่ง โดยอาจกำหนดเป็นขั้นต่ำ ขั้นสูง หรือเป็นช่วงปริมาณ

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

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

¹² “Volume Contract” means a contract of carriage that provides for the carriage of a specified quantity of goods in a series of shipments during an agreed period of time. The specification of the quantity may include a minimum, a maximum or a certain range.

ในเรื่องค่าตอบแทนการขนส่งจากการกำหนดปริมาณสินค้าตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) นั้น มีประเด็นที่จะต้องพิจารณา เนื่องจากหากเป็นการกำหนดปริมาณไว้เป็นขั้นต่ำ ถ้ามีการขนส่งกันในปริมาณที่กำหนดหรือน้อยกว่าขั้นต่ำที่กำหนดไว้ ผู้ขนส่งก็จะได้รับค่าขนส่งในอัตราที่กำหนดไว้เป็นขั้นต่ำ (Dead Freight) หรือกรณีที่กำหนดเป็นช่วงปริมาณ ผู้ขนส่งก็จะได้รับค่าขนส่งตามช่วงปริมาณนั้นๆ แต่หากมีการกำหนดปริมาณในขั้นสูง อาจมีปัญหาในการกำหนดค่าขนส่งได้ ในกรณีนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรมีการจัดทำตารางอัตราค่าขนส่ง (Rate of Freight Schedule) ระหว่างคู่สัญญาเนื่องจากสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) นั้น ให้สิทธิแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายในการเจรจาเนื้อหาของสัญญาได้เต็มที่อยู่แล้ว ดังนั้นการจัดทำตารางอัตราค่าขนส่งเพื่อใช้แก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจึงสามารถกระทำได้ ซึ่งการกำหนดดังกล่าวก็เป็นหลักการเดียวกันกับ Service Contract ที่กำหนดใน Section 3 (19) ของ United States Shipping Act of 1984 และแก้ไขเพิ่มเติมโดย the Ocean Shipping Reform Act of 1998 โดยถือเป็นผลประโยชน์ทางการค้าที่คู่สัญญาสามารถจะกำหนดอัตราค่าขนส่งได้เอง โดยไม่จำเป็นต้องใช้อัตราค่าขนส่งของผู้ขนส่งตามประกาศ (Published Tariffs)¹³

เนื่องจากในอนุสัญญาฯ นี้ได้บัญญัติให้สัญญาฉบับของ (Contract of Carriage) เป็นสัญญาฉบับของทางทะเล หรือเป็นการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งมีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย ดังนั้น คู่สัญญาจะตกลงกันทำสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ได้ ต่อเมื่อเป็นสัญญาฉบับของทางทะเล หรือเป็นการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งมีช่วงใดช่วงหนึ่งของการขนส่งเป็นการขนส่งทางทะเลเท่านั้น

จากการวิเคราะห์คำนิยามของสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไม่ได้ระบุว่าสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จำเป็นต้องมีการออกใบตราส่งหรือไม่ เมื่อวิเคราะห์ว่าปัจจุบันการออกใบตราส่งสามารถออกใบตราส่งได้ทั้งสัญญาฉบับของทางทะเลและสัญญาชาร์เตอร์เรือ สำหรับใบตราส่งของที่ขนส่งภายใต้สัญญาชาร์เตอร์เรือก็มีใช้กันทั่วไป เพื่อใช้เป็นใบรับของที่นายเรือแสดงว่าได้รับของไว้แล้ว ปริมาณเท่าใด และใช้เป็นเอกสารสิทธิ ให้สามารถขายของที่ขนส่งได้ขณะที่ของอยู่ในระหว่างเดินทาง โดยการโอนใบตราส่ง แต่ใบตราส่งภายใต้สัญญาชาร์เตอร์เรือนี้จะไม่ถือว่าเป็นหลักฐานแห่งสัญญาฉบับของ ดังนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ซึ่งมีลักษณะผสมผสานระหว่างสัญญาฉบับของทางทะเลและ

¹³ CMI News Letter , อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 4, น. 4.

สัญญาเช่าเรือ ก็สามารถมีการออกใบตราส่งได้ อย่างไรก็ตามอนุสัญญาฯ ไม่ได้กำหนดให้สัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จะต้องออกใบตราส่ง ดังนั้นการออกใบตราส่งนั้นจะไม่มีฐานะเป็นหลักฐานแห่งสัญญาฉบับ แต่ใช้เพื่อเป็นหลักฐานในการรับของลงเรือและความสะดวกในการขายของนั้นในระหว่างการเดินทางคล้ายกับการออกใบตราส่งตามสัญญาเช่าเรือ

3.2.2 หลักเกณฑ์การบังคับใช้สัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ในอนุสัญญาฯ

หลักการของสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

3.2.2.1 สัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไม่อยู่ในบังคับว่าด้วยความเป็นโมฆะของสัญญาฉบับของทางทะเลตาม Article 79 บัญญัติไว้

เนื่องจากอนุสัญญาฯ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่ใช้กับสัญญาฉบับของไว้ใน Article 79¹⁴ ซึ่งกำหนดให้ข้อสัญญาใดๆ ในสัญญาฉบับของเป็นโมฆะ หาก

¹⁴ **Article 79** General Provision (Chapter 16 Validity of Contractual Terms)

1. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes or limits the obligations of the carrier or a maritime performing party under this Convention;

(b) Directly or indirectly excludes or limits the liability of the carrier or a maritime performing party for breach of an obligation under this Convention; or

(C) Assigns a benefit of insurance of the goods in favour of the carrier or a person referred to in article 18.

2. Unless otherwise provided in this Convention, any term in a contract of carriage is void to the extent that it:

(a) Directly or indirectly excludes, limits or increase the obligations under this Convention of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper; or

(1) เป็นการยกเว้นหรือจำกัดหน้าที่ ความรับผิดของผู้ขนส่ง หรือ บุคคลอื่นที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทั้งทางตรงและทางอ้อม หรือเป็นการโอนผลประโยชน์ในการประกันภัยสินค้าให้แก่ผู้ขนส่ง หรือบุคคลอื่น ได้แก่ ผู้ปฏิบัติการขนส่ง นายเรือและลูกเรือ ลูกจ้างของผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่ง หรือบุคคลใดๆ ที่ปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งภายใต้สัญญา รับขนของ รวมไปถึงบุคคลที่กระทำการไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมตามที่ผู้ขนส่งร้องขอหรือผู้ขนส่งเป็นผู้ควบคุมตรวจสอบที่กำหนดไว้ใน Article 18¹⁵

(2) เป็นการยกเว้น จำกัด หรือเพิ่มหน้าที่ ความรับผิดของผู้ส่ง, ผู้ตราส่ง (Consignor), ผู้มีสิทธิควบคุม (Controlling Party), ผู้ครอบครองเอกสารการขนส่ง (Holder) หรือ ผู้มีชื่อตามเอกสารว่าเป็นผู้ส่งของ (Documentary Shipper) ทั้งทางตรงและทางอ้อม

อย่างไรก็ตาม สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) เป็นสัญญาที่เกิดจากความสมัครใจของคู่สัญญา เปิดโอกาสให้คู่สัญญาได้เจรจากันอย่างเต็มที่ จึงได้ยอมให้มีการตกลงขอบเขตสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของคู่สัญญาให้ต่ำกว่าหรือสูงกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ ได้ โดยอนุสัญญาฯ ได้บัญญัติเรื่องของสัญญารับ

(b) Directly or indirectly excludes limits or increase the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder or documentary shipper for breach of any of its obligations under this convention.

¹⁵ **Article 18** Liability of the carrier for other persons

The carrier is liable for the breach of its obligations under this Convention caused by the acts or omissions of:

- (a) Any performing party;
- (b) The master or crew of the ship;
- (c) Employees of the carrier or a performing party; or

(d) Any other person that performs or undertakes to perform any of the carrier's obligations under the contract of carriage, to the extent that the person acts, either directly or indirectly, at the carrier's request or under the carrier's supervision or control.

ชนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไว้เฉพาะใน Article 80 (1)¹⁶ ซึ่งกำหนดให้สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไม่อยู่ในบังคับว่าด้วยความเป็นโมฆะที่ใช้กับสัญญารับขนของตามอนุสัญญาฯ Article 79

3.2.2.2 สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตั้งอยู่บนหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนาของคู่สัญญาแต่ยังคงกำหนดความคุ้มครองขั้นต่ำไว้

โดยหลักการข้อนี้ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 80(1)-(4)¹⁷ เนื่องจากสัญญา
รับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) เป็นสัญญาที่มีลักษณะผสม

¹⁶ **Article 80** Special rules for volume contracts

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

¹⁷ **Article 80** Special rules for volume contracts

1. Notwithstanding article 79, as between the carrier and the shipper, a volume contract to which this Convention applies may provide for greater or lesser rights, obligations and liabilities than those imposed by this Convention.

2. A derogation pursuant to paragraph 1 of this article is binding only when:

(a) The volume contract contains a prominent statement that it derogates from this Convention;

(b) The volume contract is (i) individually negotiated or (ii) prominently specifies the sections of the volume contract containing the derogations;

(c) The shipper is given an opportunity and notice of the opportunity to conclude a contract of carriage on terms and conditions that comply with this convention without any derogation under this article; and

(d) The derogation is neither (i) incorporated by reference from another document nor (ii) included in a contract of adhesion that is not subject to negotiation.

3. A carrier's public schedule of prices and services, transport document, electronic transport record or similar document is not a volume contract pursuant to

ระหว่างสัญญาฉบับแรกของทางทะเลกับสัญญาชาร์เตอร์เรือ ลักษณะของสัญญาจึงอยู่บนหลักเสรีภาพในการทำสัญญาซึ่งเกิดจากความสมัครใจของคู่สัญญา แต่ยังคงต้องให้ความคุ้มครองแก่คู่สัญญาในสัญญานั้นอย่างเพียงพอด้วย ซึ่งหลักการแสดงเจตนาโดยอิสระของคู่สัญญานั้นจะต้องเป็นดังนี้

(1) สัญญาจะต้องเกิดจากการเจรจาของคู่สัญญาที่มีอำนาจการเจรจาที่เท่าเทียมกันและเป็นการเจรจาเป็นรายคู่สัญญาไปหรือต้องมีการระบุโดยชัดแจ้งว่าส่วนของสัญญาฉบับแรกของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งไว้มากกว่า หรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

(2) ก่อนเข้าทำสัญญาฉบับแรกของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ผู้ส่งจะต้องได้รับการแจ้งล่วงหน้าหรือมีโอกาสที่จะตัดสินใจทำสัญญาขนส่งโดยมีเงื่อนไขของสัญญาเป็นไปตามอนุสัญญาก่อน เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ส่งของเลือกว่าจะเข้าทำสัญญาในลักษณะไหน และหากตกลงเข้าทำสัญญาฉบับแรกของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) คู่สัญญาสามารถตกลงขอบเขตสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบให้ต่ำกว่าหรือสูงกว่าที่อนุสัญญากำหนดก็ได้

(3) ในการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งที่แตกต่างจากอนุสัญญากำหนดจะต้องมีการกำหนดไว้ให้ชัดแจ้งในสัญญา และไม่กำหนดไว้โดยการอ้างอิงจากเอกสารอื่น หรือรวมอยู่ในสัญญาสำเร็จรูปที่ไม่เกิดจากการเจรจา

(4) สัญญาฉบับแรกของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จะต้องทำเป็นสัญญาที่ชัดเจน โดยตารางราคาและบริการของผู้ขนส่ง, เอกสารการขนส่ง, บันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือเอกสารที่คล้ายคลึง ไม่ถือเป็นสัญญาฉบับแรกของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) อย่างไรก็ตามสัญญาฉบับแรกของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) อาจรวมเอาเอกสารดังกล่าวไว้ โดยการอ้างอิงถึงในฐานะที่เป็นข้อสัญญาได้

paragraph 1 of this article, but a volume contract may incorporate such documents by reference as terms of the contract.

4. Paragraph 1 of this article does not apply to rights and obligations provided in articles 14, subparagraphs (a) and (b), 29 and 32 or to liability arising from the breach thereof, nor does it apply to any liability arising from an act or omission referred to in article 61.

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าอนุสัญญาจะให้สิทธิแก่คู่สัญญาในการเข้าทำสัญญาตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา แต่อ่อนสัญญาก็ยังคงกำหนดบทคุ้มครองเป็นขั้นต่ำในการคุ้มครองคู่สัญญา โดยกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดที่คู่สัญญาไม่สามารถตกลงให้แตกต่างได้ ดังต่อไปนี้คือ

(1) หน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องใช้ความระมัดระวังเพื่อกระทำการเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนส่งของทางทะเล โดยกำหนดหน้าที่ให้ผู้ขนส่งจัดเตรียมเรือให้อยู่ในสภาพปลอดภัยทั้งในเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือ หรือก่อนที่เรือจะออกเดินทาง และในระหว่างการเดินทาง รวมทั้งต้องจัดหาลูกเรือและอุปกรณ์ให้เหมาะสมสำหรับการเดินทะเลตลอดการเดินทางตาม Article 14 (a) และ (b)¹⁸

(2) หน้าที่ของผู้ส่งของการให้ข้อมูล คำแนะนำและเอกสารที่เกี่ยวข้องของที่ส่ง ตาม Article 29¹⁹ ผู้ส่งของมีหน้าที่ในการจัดเตรียมข้อมูล คำสั่ง และเอกสารเกี่ยวกับ

¹⁸ **Article 14** Specific obligations applicable to the voyage by sea

The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:

(a) Make and keep the ship seaworthy;

(b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and

¹⁹ **Article 29** Shipper's obligation to provide information, instructions and documents

1. The shipper shall provide to the carrier in a timely manner such information, instructions and documents relating to the goods that are not otherwise reasonably available to the carrier, and that are reasonably necessary:

(a) For the proper handling and carriage of the goods, including precautions to be taken by the carrier or a performing party; and

(b) For the carrier to comply with law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage, provided that the carrier notifies the shipper in a timely manner of the information, instructions and documents it requires.

สินค้าในเวลาที่เหมาะสม โดยข้อมูล คำสั่งและเอกสารนั้นจำเป็นต่อผู้ขนส่งในการเก็บรักษาและขนส่งของอย่างเหมาะสม และระมัดระวังของผู้ขนส่ง หรือผู้ปฏิบัติการขนส่งที่จะต้องกระทำ และเพื่อให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ หรือข้อบังคับอื่นๆของหน่วยงานรัฐผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งก็ต้องแจ้งแก่ผู้ส่งของเกี่ยวกับข้อมูล คำสั่ง และเอกสารที่ต้องการ ในเวลาอันเหมาะสม

โดยหน้าที่ของผู้ส่งของและผู้ขนส่งในการรับส่งข้อมูล คำแนะนำและเอกสารที่เกี่ยวข้องที่ขนส่งนั้น จะไม่กระทบต่อหน้าที่เฉพาะในการจัดหาข้อมูลที่ชัดเจน คำสั่งและเอกสารที่เกี่ยวข้องที่ขนส่งตามที่กฎหมาย กฎระเบียบ หรือข้อบังคับอื่นๆของหน่วยงานรัฐผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งกำหนดไว้

(3) หน้าที่ของผู้ส่งของเกี่ยวกับของอันตรายตามข้อกำหนดเฉพาะสำหรับของอันตราย Article 32²⁰ โดยผู้ส่งของมีหน้าที่ดังนี้

2. Nothing in this article affects any specific obligation to provide certain information, instructions and documents related to the goods pursuant to law, regulations or other requirements of public authorities in connection with the intended carriage.

²⁰ **Article 32** Special rules on dangerous goods

When goods by their nature or character are, or reasonably appear likely to become, a danger to persons, property or the environment:

(a) The shipper shall inform the carrier of the dangerous nature or character of the goods in a timely manner before they are delivered to the carrier or a performing party. If the shipper fails to do so and the carrier or performing party does not otherwise have knowledge of their dangerous nature or character, the shipper is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure to inform; and

(b) The shipper shall mark or label dangerous goods in accordance with any law, regulations or other requirements of public authorities that apply during any stage of the intended carriage of the goods. If the shipper fails to do so, it is liable to the carrier for loss or damage resulting from such failure.

เมื่อของซึ่งโดยธรรมชาติหรือโดยลักษณะแห่งของนั้นเอง หรือปรากฏให้เห็นว่าจะก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคล ทรัพย์สิน หรือสภาพแวดล้อม

ก. ผู้ส่งของต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นในเวลาก่อนที่ของนั้นจะถูกส่งไปยังผู้ขนส่ง หรือ ผู้ปฏิบัติการขนส่ง หากผู้ส่งของไม่ได้แจ้ง หรือแจ้งหลังจากที่ของได้ไปถึงผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่งแล้ว หรือผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่งไม่มีความรู้เกี่ยวกับสภาพอันตรายแห่งของนั้น ผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งสำหรับความสูญหายหรือเสียหายอันเป็นผลมาจากการไม่แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ และ

ข. ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย ตามที่กฎหมาย กฎระเบียบ หรือข้อบังคับขององค์การของรัฐที่ของนั้นจะถูกส่งไปกำหนดไว้ หากผู้ส่งของไม่ปฏิบัติตาม ผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งสำหรับการสูญเสียชีวิต หรือเสียหายอันเป็นผลมาจากการไม่ปฏิบัติตาม

(4) การไม่สามารถถือเอาประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดชอบตาม Article 61²¹ ผู้ขนส่งหรือบุคคลใดๆ ได้แก่ ผู้ปฏิบัติการขนส่ง นายเรือและลูกเรือ ลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือผู้ปฏิบัติการขนส่ง หรือบุคคลใดๆ ที่ปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของ รวมไปถึงถึงบุคคลที่กระทำการไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมตามที่ผู้ขนส่งร้องขอหรือผู้ขนส่งเป็นผู้ควบคุมตรวจสอบ ซึ่งเป็นผู้มีสิทธิได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดชอบสำหรับผู้ขนส่งอันเนื่องมาจาก

²¹ **Article 61** Loss of the benefit of limitation of liability

1. Neither the carrier nor any of the persons referred to in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 59, or as provided in the contract of carriage, if the claimant proves that the loss resulting from the breach of the carrier's obligation under this Convention was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

2. Neither the carrier nor any of the persons mentioned in article 18 is entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in article 60 if the claimant proves that the delay in delivery resulted from a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause the loss due to delay or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

การฝ่าฝืนหน้าที่ของผู้ขนส่งที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ตาม Article 59²² หรือการจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในสัญญาขนส่ง หากผู้เรียกร้องนั้นพิสูจน์ได้ว่าความสูญเสียเป็นผลมาจากการผิดหน้าที่ของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้ โดยกระทำการหรือละเว้นกระทำการอันมีเจตนาที่จะให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือละเลยไม่ใส่ใจก่อให้เกิดความเสียหาย ทั้งๆ ที่รู้

²² **Article 59 Limits of liability**

1. Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper.

2. When goods are carried in or on a container, pallet or similar article of transport used to consolidate goods, or in or on a vehicle, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on such article of transport or vehicle are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such article of transport or vehicle are deemed one shipping unit.

3. The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.

ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น ผู้ขนส่ง หรือบุคคลเหล่านั้น ไม่อาจเข้าถึงเอาประโยชน์ในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งได้

(5) ไม่ว่าผู้ขนส่งหรือบุคคลใดๆ ได้แก่ ผู้ปฏิบัติการขนส่ง นายเรือและลูกเรือ ลูกจ้างของผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่ง หรือบุคคลใดๆ ที่ปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของ รวมไปถึงบุคคลที่กระทำการไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมตามที่ผู้ขนส่งร้องขอหรือผู้ขนส่งเป็นผู้ควบคุมตรวจสอบ จะมีสิทธิได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดในค่าเสียหายเพื่อความสูญหายหรือเสียหายแห่งของนั้นอันเนื่องมาจากความล่าช้า และความรับผิดสำหรับการสูญเสียดังเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากความล่าช้า ตามที่กำหนดไว้ใน Article 60²³ หากผู้เรียกร้องนั้นพิสูจน์ได้ว่าความล่าช้าในการขนส่งนั้นเป็นผลมาจากการกระทำการหรือละเว้นกระทำการอันมีเจตนาที่จะให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือละเลยไม่ใส่ใจก่อให้เกิดความเสียหาย ทั้งๆ ที่รู้ว่าการเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น ผู้ขนส่ง หรือบุคคลเหล่านั้น ไม่อาจเข้าถึงเอาประโยชน์ในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งได้

ในเรื่องการจำกัดความรับผิดนี้ ตามหลักการของสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ได้กำหนดไว้เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดที่เคร่งครัดโดยคู่สัญญาไม่สามารถตกลงให้แตกต่างได้ในการจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดแก่ของที่ขนส่งหรือความเสียหายอันเกิดจากความล่าช้าของผู้ขนส่งหรือ ผู้ปฏิบัติการขนส่ง นายเรือและลูกเรือ ลูกจ้างของผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่ง หรือบุคคลใดๆ ที่ปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของ รวมไปถึงบุคคลที่กระทำการไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมตามที่ผู้ขนส่งร้องขอหรือผู้ขนส่งเป็นผู้ควบคุมตรวจสอบอันเกิดขึ้นจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำ โดยเจตนาหรือหรือละเลยไม่ใส่ใจก่อให้เกิดความเสียหาย และรู้ว่าจะเกิดความเสียหายนั้น

²³ **Article 60** Limits of liability for loss caused by delay

Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned.

ดังนั้น หลักการของสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จึงเปิดกว้างให้คู่สัญญาสามารถตกลงเรื่องต่างๆ ให้แตกต่างจากที่อนุสัญญาฯ กำหนดไว้ได้ เว้นแต่เพียงหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ใน Article 80 นี้เท่านั้น ที่คู่สัญญาไม่สามารถตกลงให้แตกต่างได้ ซึ่งเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบที่สำคัญและเป็นมาตรฐานขั้นต่ำในการให้ความคุ้มครองคู่สัญญา

3.2.2.3 การกำหนดบทบัญญัติในการคุ้มครองบุคคลภายนอกที่จะเข้ามามีผลผูกพันตามสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract)

หากผู้ส่งของและผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ได้ดำเนินการตามหลักการของสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) แล้ว สัญญาดังกล่าวจะมีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้น เว้นแต่คู่สัญญาจะได้มีการดำเนินการตาม Article 80 (5)²⁴ กล่าวคือ

ข้อกำหนดในสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งไว้มากกว่า หรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ก็สามารถใช้กับผู้ขนส่งอื่นและบุคคลอื่นนอกจากผู้ส่งของได้ หากว่า :

(1) บุคคลนั้นได้รับข้อมูลว่าในสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) มีการระบุ ข้อกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งไว้มากกว่า หรือน้อยกว่าที่อนุสัญญากำหนดไว้ และได้ให้ความยินยอมเข้าผูกพันตามข้อกำหนดนั้นโดยชัดแจ้ง และ

²⁴ **Article 80** Special rules for volume contracts

5. The terms of the volume contract that derogate from this Convention, if the volume contract satisfies the requirements of paragraph 2 of this article, apply between the carrier and any person other than the shipper provided that:

(a) Such person received information that prominently states that the volume contract derogates from this Convention and gave its express consent to be bound by such derogations; and

(b) Such consent is not solely set forth in a carrier's public schedule of prices and services, transport document or electronic transport record.

(2) ความยินยอมดังกล่าวจะต้องไม่เพียงแต่กำหนดไว้ในตารางราคา และการบริการ เอกสารการขนส่ง หรือบันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

เมื่อผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงที่จะทำสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณ และระยะเวลา (Volume Contract) สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในสัญญาจะใช้บังคับ แก่คู่สัญญาเท่านั้น หากคู่สัญญามีความประสงค์ให้สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและ ระยะเวลา (Volume Contract) มีผลใช้บังคับกับบุคคลอื่นด้วย อนุสัญญาฯ กำหนดให้บุคคลนั้น จะต้องรับรู้ถึงสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและ ระยะเวลา (Volume Contract) และยินยอมเข้าผูกพันตามสัญญา โดยความยินยอมนั้นจะต้อง แสดงโดยชัดแจ้งในสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไม่เพียงแสดงไว้ในตารางราคาและการบริการ เอกสารการขนส่ง หรือบันทึกการขนส่งทาง อิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น

เหตุที่อนุสัญญาไม่อนุญาตให้แสดงความยินยอมไว้ในตารางราคาและ การบริการ เอกสารการขนส่ง หรือบันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น เนื่องจากการยินยอมของ บุคคลที่จะเข้ามาผูกพันตามสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบที่ผู้ขนส่งและผู้ส่งของกระทำไว้ จะต้อง รับทราบถึงสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบตามสัญญาทั้งหมดก่อน จึงจะแสดงความยินยอมที่จะเข้า ผูกพันตามสัญญา ดังนั้น หากอนุสัญญาเปิดช่องให้บุคคลดังกล่าวแสดงความยินยอมไว้ในตาราง ราคาและการบริการ เอกสารการขนส่ง หรือบันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ บุคคลนั้นอาจไม่ได้ รับทราบถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามสัญญาก่อนแสดงเจตนาเข้าผูกพัน และอีกประการ หนึ่งคือตารางราคาและการบริการ เอกสารการขนส่ง หรือบันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ตาม Article 80 วรรค 2 (3) ไม่ถือเป็นสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) เว้นแต่จะมีการรวมไว้กับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) และอ้างถึงในฐานะข้อสัญญา ดังนั้นบุคคลที่จะเข้าผูกพันตามสัญญารับขน ของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จึงไม่สามารถแสดงความยินยอมไว้ใน ตารางราคาและการบริการ เอกสารการขนส่ง หรือบันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้

3.2.2.4 การระงับข้อพิพาทตามสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract)

เมื่อเกิดข้อพิพาทอันเกิดมาจากการบังคับใช้สัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) Article 80 (6)²⁵ ได้กำหนดให้ผู้มีหน้าที่นำสืบคือบุคคลที่เรียกร้องเอาประโยชน์จากการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบไว้แตกต่างจากอนุสัญญา โดยต้องนำสืบให้ได้ว่าได้ดำเนินการตามเงื่อนไขในการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งไว้มากกว่า หรือน้อยกว่าที่อนุสัญญากำหนดแล้ว

3.2.2.5 หลักการระงับข้อพิพาทตามสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract)

ในเรื่องการระงับข้อพิพาทอันเกิดจากสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) นั้น สามารถพิจารณาได้เป็น 2 แนวทาง คือการระงับข้อพิพาทโดยทางศาล และการระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการ

3.2.2.5.1 การระงับข้อพิพาทโดยทางศาล

อนุสัญญาฯ นี้ ได้กล่าวถึงการระงับข้อพิพาทโดยทางศาล โดยแบ่งได้เป็นการระงับข้อพิพาทโดยทางศาลกรณีคู่สัญญาไม่มีการตกลงเลือกศาล และกรณีคู่สัญญามีการทำข้อตกลงเลือกศาลไว้ ซึ่งพิจารณาได้ดังนี้

(1) กรณีไม่มีการทำข้อตกลงเลือกศาล อนุสัญญาได้กำหนดไว้ใน Article 66²⁶ ว่า โจทก์มีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งในกรณีไม่มีข้อตกลงเลือกศาล โดยต้องดำเนินการในศาลที่มีเขตอำนาจซึ่งตั้งอยู่ในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง ดังต่อไปนี้

²⁵ **Article 80** Special rules for volume contracts

5. The party claiming the benefit of the derogation bears the burden of proof that the conditions for derogation have been fulfilled.

²⁶ **Article 66** Actions against the carrier

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

(a) In a competent court within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

- ก. ภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง
- ข. สถานที่รับมอบของตามที่ตกลงไว้ในสัญญาฉบับรับ
- ค. สถานที่ส่งมอบของตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาฉบับรับ
- ง. ท่าเรืออันเป็นที่บรรทุกของลงเรือครั้งแรก หรือท่าเรืออันเป็นที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือเป็นครั้งสุดท้าย

(2) กรณีคู่สัญญาทำการข้อตกลงเลือกศาลไว้ เมื่อพิจารณาแล้วสามารถแยกข้อตกลงเลือกศาล ได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

(2.1) ข้อตกลงเลือกศาล ลักษณะ Non-exclusive Jurisdiction หมายถึงข้อตกลงเลือกศาลที่คู่สัญญาได้เลือกศาลของประเทศหนึ่ง แต่ไม่ตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะนำคดีไปดำเนินการที่ศาลอื่น

(2.2) ข้อตกลงเลือกศาล ลักษณะ Exclusive Jurisdiction หมายถึงข้อตกลงเลือกศาลที่คู่สัญญาได้เลือกศาลของประเทศหนึ่งเพียงศาลเดียวให้มีอำนาจพิจารณาคดี โดยตัดสิทธิคู่สัญญาที่จะนำคดีไปดำเนินการที่ศาลอื่น

โดยอนุสัญญานี้ ได้กำหนดให้สัญญาฉบับรับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) สามารถกำหนดข้อตกลงเลือกศาลได้ตาม Article 67²⁷ ซึ่งมีลักษณะเป็น Exclusive Jurisdiction โดยมีเงื่อนไขดังนี้

-
- (i) The domicile of the carrier;
 - (ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;
 - (iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or
 - (iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where the goods are finally discharged from a ship; or
 - (b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

²⁷ **Article 67** Choice of court agreements

1. The jurisdiction of a court chosen in accordance with article 66, paragraph (b), is exclusive for disputes between the parties to the contract only if the parties so agree and the agreement conferring jurisdiction:

(1) ใช้บังคับได้เฉพาะในระหว่างคู่สัญญาซึ่งทำข้อตกลง ทั้งนี้ ข้อตกลงระบุเขตอำนาจดังกล่าวจะต้องระบุอย่างชัดแจ้งถึงชื่อและที่อยู่ของคู่สัญญา ไม่ว่าจะเป็นการเจรจาเฉพาะราย หรือในกรณีที่มีการระบุถ้อยคำสำคัญว่ามีข้อตกลงเลือกศาลและเจาะจงว่าได้ระบุข้อตกลงดังกล่าวไว้ในสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ข้อใด และข้อตกลงระบุเขตอำนาจดังกล่าวจะต้องระบุศาลของประเทศภาคีอนุสัญญาประเทศหนึ่ง หรือระบุศาลโดยเฉพาะเจาะจงศาลหนึ่งหรือหลายศาลของประเทศภาคีอนุสัญญาประเทศหนึ่งไว้โดยชัดแจ้ง

(2) บุคคลซึ่งไม่ได้เป็นคู่สัญญาในสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จะผูกพันตามข้อตกลงเลือกศาลตาม (1) เมื่อ

(2.1) ศาลนั้นตั้งอยู่ในสถานที่ตามที่ระบุไว้ใน Article 66 (a) คือ ศาลที่อนุสัญญากำหนดให้โจทก์มีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งในกรณีไม่มีข้อตกลงเลือกศาล โดยต้องดำเนินการในศาลที่มีเขตอำนาจซึ่งตั้งอยู่ในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง ดังต่อไปนี้

(a) Is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either (i) is individually negotiated or (ii) contains a prominent statement that there is an exclusive choice of court agreement and specifies the sections of the volume contract containing that agreement; and

(b) Clearly designates the courts of one Contracting State or one or more specific courts of one Contracting State.

2. A person that is not a party to the volume contract is bound by an exclusive choice of court agreement concluded in accordance with paragraph 1 of this article only if:

(a) The court is in one of the places designated in article 66, paragraph (a);

(b) That agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

(c) That person is given timely and adequate notice of the court where the action shall be brought and that the jurisdiction of that court is exclusive; and

(d) The law of the court seized recognizes that that person may be bound by the exclusive choice of court agreement.

- ก. ภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง
- ข. สถานที่รับมอบของตามที่ตกลงไว้ในสัญญาฉบับ
- ค. สถานที่ส่งมอบของตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาฉบับ
- ง. ท่าเรืออันเป็นที่บรรทุกของลงเรือครั้งแรก หรือท่าเรืออันเป็นที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือเป็นครั้งสุดท้าย

(2.2) ข้อตกลงดังกล่าวต้องระบุไว้ในเอกสารการขนส่งหรือบันทึกการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์

(2.3) บุคคลดังกล่าวได้รับแจ้งล่วงหน้าเป็นระยะเวลาพอสมควรถึงศาลที่สามารถนำคดีไปฟ้อง และเรื่องเขตอำนาจของศาลดังกล่าวว่าเป็นศาลที่มีเขตอำนาจศาลเดียวเท่านั้นพิจารณาคดี และ

(2.4) กฎหมายที่ศาลที่รับฟ้องนั้นตั้งอยู่ ยอมรับว่าบุคคลดังกล่าวอาจผูกพันตามข้อตกลงเลือกศาล

ในอนุสัญญานี้ได้กำหนดให้คู่สัญญาสามารถทำข้อตกลงเลือกศาลได้ 2 ช่วงคือ การทำข้อตกลงเลือกศาลล่วงหน้า และการทำข้อตกลงเลือกศาลเมื่อเกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นแล้ว โดยในส่วนการทำข้อตกลงเลือกศาลเมื่อเกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นแล้วนั้นได้กำหนดไว้ใน Article 66 (b)²⁸ ว่าศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี คือศาลที่คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ฟ้องคดี หากการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

อย่างไรก็ตามการตกลงตามข้อตกลงเลือกศาลตามอนุสัญญานี้ ตาม Article 74 กำหนดให้คู่สัญญาจะเข้าผูกพันได้ ต่อเมื่อประเทศของคู่สัญญาเป็นประเทศภาคีได้ประกาศ (Declaration) ว่าจะเข้าผูกพันตามบทบัญญัติในหมวดเขตอำนาจศาล (Jurisdiction) และการประกาศจะต้องเป็นการประกาศและมีผลตาม Article 91

²⁸ **Article 66** Actions against the carrier

Unless the contract of carriage contains an exclusive choice of court agreement that complies with article 67 or 72, the plaintiff has the right to institute judicial proceedings under this Convention against the carrier:

(a)

(b) In a competent court or courts designated by an agreement between the shipper and the carrier for the purpose of deciding claims against the carrier that may arise under this Convention.

3.2.2.5.2 การระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาโตตุลาการ

อนุสัญญาได้บัญญัติถึงเรื่องข้อตกลงว่าด้วยอนุญาโตตุลาการไว้ในหมวด 15 ของอนุสัญญา ซึ่งเนื้อหาของบทบัญญัติมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ตามกฎหมายต้นแบบว่าด้วยอนุญาโตตุลาการทางพาณิชย์ระหว่างประเทศของ UNCITRAL ค.ศ. 1985 (UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration, 1985) และอนุสัญญาว่าด้วยการยอมรับและบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการต่างประเทศ ค.ศ. 1958 (Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, 1958)

อาจกล่าวได้ว่าบทบัญญัติในหมวดที่ว่าด้วยอนุญาโตตุลาการตามอนุสัญญา เป็นผลมาจากความพยายามในการประนีประนอมแนวความคิดระหว่างฝ่ายที่เสนอให้บังคับใช้หลักว่าด้วยความเป็นอิสระในการอนุญาโตตุลาการ (Principle of Freedom of Arbitration) ให้กว้างที่สุด กับฝ่ายที่เห็นว่าควรจำกัดขอบเขตของหลักเกณฑ์ดังกล่าว เพื่อป้องกันไม่ให้คู่สัญญานำการอนุญาโตตุลาการไปใช้เพื่อเป็นการจำกัดหลักเกณฑ์ว่าด้วยเขตอำนาจศาล

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติว่าด้วยอนุญาโตตุลาการตามอนุสัญญาแล้ว จะพบว่าการตกลงกันเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการพิจารณานั้น คู่สัญญาอาจตกลงกันได้เป็น 2 ช่วง กล่าวคือ การตกลงกันไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะเกิดข้อพิพาท และการตกลงกันภายหลังเกิดข้อพิพาทแล้ว²⁹

จากที่กล่าวมา หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากสัญญาฉบับของ โดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) นอกจากคู่สัญญาจะสามารถทำข้อตกลงเลือกศาลตามข้อ 3.2.2.5.1 ได้แล้ว คู่สัญญายังสามารถเลือกตกลงระงับข้อพิพาทโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการโดยเป็นการตกลงกันไว้ล่วงหน้า ตามที่ได้บัญญัติไว้ใน Article 75³⁰ แห่งอนุสัญญา โดยพิจารณาได้ดังนี้

²⁹ ทิพย์สุดา เจริญพานิชสันติ, “ข้อคิดทางกฎหมายต่อการเข้าเป็นภาคีร่างอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทะเล ทั้งหมดหรือบางส่วน : ศึกษาประเด็นการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากสัญญาฉบับ”, (วิทยานิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), น.68-69.

³⁰ Article 75 Arbitration agreements

1. Subject to this chapter, parties may agree that any dispute that may arise relating to the carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

(1) สถานที่ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ
ฝ่ายที่เรียกร้องให้ผู้ขนส่งใช้ค่าเสียหายสามารถเลือกสถานที่ใน
การดำเนินกระบวนการพิจารณา ได้ตามที่กำหนดไว้ใน Article 75(2)³¹ ได้แก่

(1.1) สถานที่ที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาอนุญาโตตุลาการ หรือ

(1.2) สถานที่อื่น ที่อยู่ในรัฐซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่ต่อไปนี้

ก. ภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง

ข. สถานที่รับมอบของตามสัญญารับขนของ (Receipt)

ค. สถานที่ส่งมอบของตามสัญญารับขนของ

ง. ท่าเรืออันเป็นที่บรรจุของลงเรือครั้งแรก หรือท่าเรือ
อันเป็นที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือเป็นครั้งสุดท้าย

³¹ **Article 75** Arbitration agreements

1. The arbitration proceedings shall, at the option of the person asserting a claim against the carrier, take place at:

(a) Any place designated for that purpose in the arbitration agreement; or

(b) Any other place situated in a State where any of the following places is located:

(i) The domicile of the carrier;

(ii) The place of receipt agreed in the contract of carriage;

(iii) The place of delivery agreed in the contract of carriage; or

(iv) The port where the goods are initially loaded on a ship or the port where

(v) The goods are finally discharged from a ship.

(2) ข้อตกลงเลือกสถานที่ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ กรณีการระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) Article 75 (3) และ (4)³²

ข้อตกลงเลือกสถานที่ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการจะผูกพันคู่สัญญาในสัญญาอนุญาโตตุลาการ หากสัญญาอนุญาโตตุลาการนั้นได้กำหนดไว้ในสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ซึ่งระบุชื่อและที่อยู่ของคู่สัญญาและจะต้อง

(2.1) เกิดจากการตกลงกันระหว่างคู่สัญญา หรือ

³² **Article 75 Arbitration agreements**

1. The designation of the place of arbitration in the agreement is binding for disputes between the parties to the agreement if the agreement is contained in a volume contract that clearly states the names and addresses of the parties and either:

(a) Is individually negotiated; or

(b) Contains a prominent statement that there is an arbitration agreement and specifies the sections of the volume contract containing the arbitration agreement.

2. When an arbitration agreement has been concluded in accordance with paragraph 3 of this article, a person that is not a party to the volume contract is bound by the designation of the place of arbitration in that agreement only if:

(a) The place of arbitration designated in the agreement is situated in one of the places referred to in subparagraph 2 (b) of this article;

(b) The agreement is contained in the transport document or electronic transport record;

(c) The person to be bound is given timely and adequate notice of the place of arbitration; and

(d) Applicable law permits that person to be bound by the arbitration agreement.

(2.2) ระบุสัญญาอนุญาตตุลาการไว้โดยชัดแจ้ง และกำหนดว่าสัญญาอนุญาตตุลาการได้กำหนดไว้ในส่วนใดของสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract)

เมื่อกำหนดข้อความเกี่ยวกับสัญญาอนุญาตตุลาการไว้ตามที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว บุคคลที่ไม่ใช่คู่สัญญาในสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จะผูกพันตามสัญญาอนุญาตตุลาการได้ต่อเมื่อ:

(1) สถานที่ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาของอนุญาตตุลาการที่กำหนดไว้ในสัญญาอนุญาตตุลาการนั้นตั้งอยู่ในที่ใดที่หนึ่งต่อไปนี้

- ก. ภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง
- ข. สถานที่รับมอบของตามสัญญาฉบับของ (Receipt)
- ค. สถานที่ส่งมอบของตามสัญญาฉบับของ
- ง. ท่าเรืออันเป็นที่บรรทุกของลงเรือครั้งแรก หรือท่าเรืออันเป็นที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือเป็นครั้งสุดท้าย

(2) สัญญาอนุญาตตุลาการนั้นได้กำหนดไว้ในเอกสารการขนส่ง หรือบันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

(3) บุคคลที่จะผูกพันตามสัญญาอนุญาตตุลาการได้จะต้องได้รับการแจ้งถึงสถานที่ในอนุญาตตุลาการล่วงหน้าเป็นระยะเวลาพอสมควร และ

(4) กฎหมายที่ใช้บังคับยอมให้บุคคลภายนอกเข้าผูกพันตามสัญญาอนุญาตตุลาการ

ดังนั้น หากต้องการระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาตตุลาการ อนุสัญญาก็ได้บัญญัติหลักเกณฑ์ที่ทำให้คู่สัญญาผูกพันตามข้อสัญญาอนุญาตตุลาการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาตตุลาการตามสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ซึ่งหากคู่สัญญามีความประสงค์จะระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาตตุลาการก็จำเป็นต้องคำนึงถึงรายละเอียดตามอนุสัญญานี้ จึงจะสามารถระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาตตุลาการตามหลักเกณฑ์กฎหมายการระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาตตุลาการ

ในกรณีการระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาโตตุลาการโดยการตกลงกันภายหลังเกิดข้อพิพาทแล้วตาม Article 77³³ นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้คู่สัญญาในสัญญาฉบับนั้นจะกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จะไม่ได้ตกลงที่จะระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาโตตุลาการกันไว้ล่วงหน้า แต่คู่สัญญาก็สามารถตกลงกันภายหลังได้ตาม Article 77 แต่การตกลงกันนี้จะไม่ผูกพันบุคคลภายนอกให้เข้าร่วมในการอนุญาโตตุลาการนี้ เว้นแต่ บุคคลนั้นจะยินยอม

อย่างไรก็ตาม การระงับข้อพิพาทตามอนุสัญญานี้ ตาม Article 78³⁴ กำหนดให้คู่สัญญาจะเข้าผูกพันได้ ต่อเมื่อประเทศของคู่สัญญาเป็นประเทศภาคีได้ประกาศ (Declaration) ว่าจะเข้าผูกพันตามบทบัญญัติในหมวดการอนุญาโตตุลาการ ซึ่งเป็นหลักการเดียวกับการเข้าผูกพันตามบทบัญญัติในเรื่องเขตอำนาจศาลตามที่ได้กล่าวมาแล้วในข้อ 3.2.2.5.1

³³ **Article 77** Agreement to arbitrate after a dispute has arisen

Notwithstanding the provisions of this chapter and chapter 14, after a dispute has arisen the parties to the dispute may agree to resolve it by arbitration in any place.

³⁴ **Article 78** Application of chapter 15

The provisions of this chapter shall bind only Contracting States that declare in accordance with article 91 that they will be bound by them.