

บทที่ 4

แนวทางการนำอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมด หรือบางส่วน ค.ศ. 2008 เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับสัญญารับขนของ โดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) มาใช้กับกฎหมายไทย

เนื่องจากอนุสัญญานี้ เกิดขึ้นจากแนวคิดที่ต้องการจะแก้ปัญหาความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมาย นานาประเทศจึงร่วมมือกันจัดทำหลักเกณฑ์ร่วมกันเป็นอนุสัญญาฉบับนี้ขึ้น อนุสัญญาฉบับนี้ จึงมีแนวโน้มที่จะได้รับการยอมรับจากนานาประเทศ และเมื่อพิจารณาในเนื้อหาของสาระสำคัญของอนุสัญญา ซึ่งมีบทบัญญัติที่แตกต่างไปจากหลักเกณฑ์สากลเดิม เช่น Hague Rules, Hague – Visby Rules หรือ Hamburg Rules โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญา ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่กำหนดแตกต่างจากหลักเกณฑ์สากลเดิม เนื่องจากหลักเกณฑ์สากลเดิม เช่น Hague Rules, Hague – Visby Rules หรือ Hamburg Rules ไม่เปิดโอกาสให้ผู้สัญญาในสัญญาขนส่งทางทะเลที่อยู่ภายใต้หลักเกณฑ์สากลดังกล่าวสามารถตกลงยกเว้นหรือกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้น้อยกว่าที่หลักเกณฑ์สากลนั้นกำหนดไว้ คู่สัญญาจึงมีสิทธิเสรีภาพในการทำข้อตกลงเท่าที่ไม่ขัดต่อหลักเกณฑ์นั้น

เมื่อพิจารณาทางปฏิบัติของการทำสัญญาขนส่งทางทะเลของประเทศไทย พบว่าในประเทศไทย การทำสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ที่ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน เป็นการทำในลักษณะของ Service Contract ของประเทศสหรัฐอเมริกา และการตกลงของผู้สัญญาก็จะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายขนส่งทางทะเลที่ใช้บังคับอยู่ ตัวอย่างเช่น ตามหนังสือเลขที่ 249/2550 ลงวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2550¹ สภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย มีการเจรจาและจัดทำ Service Contract กับทางสายเรือ China Shipping โดยสมาชิกของสภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ที่ต้องการขนส่งสินค้าไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา สามารถที่จะใช้บริการการขนส่งของสายเรือภายใต้ Service Contract ในนามของสภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย โดยในการเจรจาทำ Service Contract กับสายเรือ

¹ สืบค้นจาก http://www.tnsc.com/html/images/stories/services/Service_contract_for_Members.pdf, 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2553.

สภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจะเจรจาในเรื่องระยะเวลาของสัญญา เส้นทางที่สามารถใช้บริการ และราคาค่าระวาง เป็นหลัก ส่วนข้อตกลงอื่นๆ สมาชิกสามารถตกลงกับทางสายเรือเอง แต่ก็จะต้องอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายขนส่งทางทะเลที่ใช้บังคับอยู่ในประเทศไทย หรือในกรณีผู้ส่งของเข้าทำ Service contract กับสายเรือโดยไม่เข้าทำในนามของสภาผู้ขนส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ผู้ส่งของและสายเรือก็ต้องตกลงรายละเอียดของสัญญาเอง โดยสัญญาจะต้องระบุถึงชนิดและประเภทของสินค้า, ปริมาณที่ต้องการจะขนส่งตามระยะเวลาของสัญญา, การกำหนดมาตรการการกรณียกเว้นที่ขนส่งไม่เป็นไปตามปริมาณที่กำหนด โดยในกรณีขนส่งของน้อยกว่าที่ตกลงไว้ในสัญญา อาจกำหนดให้จ่ายตามปริมาณที่กำหนดไว้เป็นขั้นต่ำ แต่หากมีการขนส่งเกินปริมาณที่กำหนด ก็จะต้องกำหนดไว้ในสัญญาว่าจะคิดค่าขนส่งอย่างไร, ค่าขนส่ง กำหนดไว้โดยแยกราคาค่าขนส่งไปแต่ละสถานที่ที่ขนส่ง และเงื่อนไขอื่นๆ ตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกัน เช่น ระยะเวลาพักตู้คอนเทนเนอร์ในลาน ณ ท่าปลายทางโดยไม่มีค่าใช้จ่าย (Free Time)

นอกจากนี้ในการทำหรือแก้ไข Service Contract ในทุกกรณีจะต้องมีการจดทะเบียนสัญญาไว้กับ Federal Maritime Commission (FMC) เพื่อควบคุมการปฏิบัติการตามสัญญานั้น

ดังนี้ แม้จะพิจารณาได้ว่าปัจจุบัน สัญญาในลักษณะของสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญาฯ ได้มีการใช้อยู่ในประเทศไทยแล้ว แต่ก็ยังเป็นการใช้อยู่ในวงจำกัด กล่าวคือ เป็นการใช้เฉพาะการขนส่งสินค้าไปยังประเทศสหรัฐอเมริกาเท่านั้น และเงื่อนไขในสัญญาขนส่งที่คู่สัญญาสามารถตกลงกันได้จะต้องไม่ขัดกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งแตกต่างจากสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญาฯ ที่ให้สิทธิคู่สัญญาตกลงให้แตกต่างไปจากที่อนุสัญญากำหนดได้ อีกทั้งยังกำหนดความมีผลของสัญญาต่อบุคคลภายนอก ซึ่งแตกต่างไปจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยทั้ง 2 ฉบับคือพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งไม่ให้อำนาจคู่สัญญาในสัญญาขนส่งทางทะเลให้สามารถตกลงยกเว้นหรือกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้น้อยกว่าที่พระราชบัญญัติ รวมถึงไม่มีการกำหนดผลผูกพันบุคคลภายนอกสัญญาเช่นที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้ นอกจากนี้ ส่วนที่แตกต่างอีกประการหนึ่งคือ สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญาฯ มีการขอใบการรับประกันใช้ที่กว้างขึ้น ไม่เพียงใช้บังคับกับการขนส่งทางทะเลที่ไปยังประเทศ

สหรัฐอเมริกาเท่านั้น แต่สามารถใช้กับสัญญาขนส่งระหว่างประเทศที่ขนส่งไปยังประเทศเป็นภาคีอนุสัญญา หรือประเทศที่มีการนำหลักเกณฑ์ของสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญา มาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในได้ด้วย

ดังนั้น การรับเอาหลักเกณฑ์เรื่องสัญญาขนส่งทางทะเลแบบสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ของอนุสัญญา นี้ มาพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศของไทยจึงมีความสำคัญ ไม่ว่าประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้หรือไม่ก็ตาม โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะพิจารณากฎหมายขนส่งของไทย 2 ฉบับที่อาจเกี่ยวข้องกับอนุสัญญา ฉบับนี้ คือ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยแยกพิจารณาได้ดังนี้

4.1 การนำอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศ ทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน

ค.ศ. 2008 เฉพาะในส่วนที่สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา

(Volume Contract) มาใช้กับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พ.ศ. 2548

เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เป็นพระราชบัญญัติที่บัญญัติขึ้นใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งการขนส่งทางบก ทางน้ำและทางอากาศ ซึ่งสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 สามารถพิจารณาได้เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนกฎหมายมหาชนและกฎหมายเอกชน

ในส่วนกฎหมายมหาชน พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 39² กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จะสามารถประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลาย

²พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 39 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนดังต่อไปนี้

- (1) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 41
- (2) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา 45 หรือ
- (3) ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทนตามมาตรา 48”

รูปแบบได้จะต้องจดทะเบียนตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยหากไม่ดำเนินการจดทะเบียนแล้ว ผู้ประกอบการขนส่งนั้นจะไม่สามารถประกอบการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ หากฝ่าฝืนจะมีโทษปรับตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 70³ นอกจากนี้มาตรา 41 วรรค 1⁴ ยังกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ต้องมีหลักประกัน ความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นจากสัญญาที่สร้างขึ้น ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยมาตรา 43 วรรค 1⁵ กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องดำรงไว้ซึ่งหลักประกันนั้นตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งหลักเกณฑ์ในการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดังกล่าวเป็นหลักเกณฑ์ที่เคร่งครัด

³ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 70 บัญญัติว่า “ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยไม่ได้เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน หรือโดยฝ่าฝืนคำสั่งให้เพิกถอนใบทะเบียนตามมาตรา 58 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งแสนบาท ถึงหนึ่งล้านบาท และในกรณีที่มีการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้แล้ว ให้ปรับอีกเป็น รายสัญญาในอัตราสัญญาละห้าหมื่นบาท เพื่อประโยชน์แก่คู่สัญญาหรือผู้รับตราส่ง ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีลัทธิปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวที่ได้ทำไว้แล้วต่อไปจนแล้วเสร็จ”

⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 41 วรรค 1 บัญญัติ ว่า “ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) ให้ยื่นคำขอโดยแสดงหลักฐานการมี คุณสมบัติตามมาตรา 40 และการมีหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่สร้างขึ้น”

⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 43 วรรค 1 บัญญัติ ว่า “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับ ความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ ทำ ขึ้น และดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตลอดระยะเวลาที่ ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

ส่วนของกฎหมายเอกชน พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดหลักเกณฑ์การดำเนินงานการขนส่งของผู้ขนส่งต่อเนื่องไว้ในเรื่องสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบ โดยกำหนดไว้ในมาตรา 8 วรรค 1⁶ ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องสามารถตกลงทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้แต่ต้องไม่กำหนดข้อกำหนดที่เป็นการเปลี่ยนแปลงหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือมีข้อกำหนดที่ทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง ข้อกำหนดที่เป็นการเปลี่ยนแปลงหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งนั้นเป็นโมฆะ

เมื่อพิจารณาการบังคับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กับอนุสัญญา จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ใช้บังคับเฉพาะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ส่วนการขนส่งทางทะเลนั้น มีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 6⁷ บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะว่าในการดำเนินการขนส่งทางทะเลที่มีการขนส่งทางอื่นรวมอยู่ด้วย ในส่วนของการขนส่งทางทะเลนั้นจึงต้องบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ดังนี้ เมื่อพิจารณาอนุสัญญา ซึ่งวางหลักการบังคับใช้อนุสัญญาฯ ให้ใช้บังคับกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลเป็นหลักและมีการขนส่งทางอื่นรวมอยู่ด้วย⁸ ไม่ได้ครอบคลุมถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทุกชนิด ดังนั้นสัญญาฯ รับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา

⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 8 วรรค 1 บัญญัติว่า “ข้อกำหนดใดในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการเปลี่ยนแปลงหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือทำให้เสื่อมสิทธิแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ให้ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ”

⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 6 บัญญัติว่า “สัญญาฯ รับขนของที่มีการขนส่งทางทะเลและทางอื่นรวมอยู่ด้วย ให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้น”

⁸ Article 1 Definitions

1. “Contract of carriage” means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.

(Volume Contract) ตามอนุสัญญาฯ จึงต้องเป็นสัญญารับขนของทางทะเลหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลเป็นหลักและมีการขนส่งทางอื่นรวมอยู่ด้วยเท่านั้น

เมื่อวิเคราะห์ลักษณะการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กับอนุสัญญาในส่วนที่เกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) แล้ว เห็นได้ว่ามีความแตกต่างกันอย่างมากทั้งในเรื่องการบังคับใช้ที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ใช้บังคับเฉพาะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป แต่อนุสัญญาให้ใช้บังคับกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลเป็นหลักและมีการขนส่งทางอื่นรวมอยู่ด้วย ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าการนำอนุสัญญาในส่วนที่เกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) มาใช้กับกฎหมายไทยไม่ควรนำมาปรับใช้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

4.2 การนำอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมด หรือบางส่วน ค.ศ. 2007 เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) มาใช้กับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

เนื่องจากอนุสัญญานี้ มีแนวความคิดและหลักเกณฑ์ใหม่ที่แตกต่างกันจากอนุสัญญาขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเดิมโดยเฉพาะเรื่องการกำหนดหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) โดยให้อิสระแก่ผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่งสามารถตกลงทำสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ซึ่งมีข้อตกลงในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งมากกว่า หรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา รวมไปถึงการคุ้มครองสิทธิของบุคคลที่สามที่จะเข้ามาผูกพันตามสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) และการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นมาจากสัญญานั้น

โดยในการเพิ่มหลักเกณฑ์และผลของการทำสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่บัญญัติไว้ในเรื่องเดียวกันกับอนุสัญญาที่กำหนดให้เป็นบทบัญญัติที่เคร่งครัดซึ่งคู่สัญญาในสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไม่สามารถตกลงให้แตกต่างไปจากอนุสัญญาได้ ดังนี้

(1) เรือหน้าท้องของผู้ขนส่งที่จะต้องใช้ความระมัดระวังเพื่อกระทำการเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล

โดยในอนุสัญญาได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดเตรียมเรือให้อยู่ในสภาพปลอดภัยทั้งในเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือ หรือก่อนที่เรือจะออกเดินทาง และในระหว่างการเดินทาง รวมทั้งต้องจัดหาลูกเรือและอุปกรณ์ให้เหมาะสมสำหรับการเดินทะเลตลอดการเดินทาง ตาม Article 14 (a) และ (b) โดยหน้าที่นี้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 8⁹ ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับบทบัญญัติในอนุสัญญาแล้วจะพบว่าบทบัญญัติในอนุสัญญา ผู้ขนส่งจะมีหน้าที่จัดเตรียมเรือที่เคร่งครัดกว่าคือจะมีหน้าที่ทำให้เรืออยู่ในสภาพปลอดภัยในระหว่างการเดินทางด้วย ซึ่งในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้บัญญัติไว้ อย่างไรก็ตามในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็ได้บัญญัติหน้าที่ของผู้ขนส่งในระหว่างการเดินทางไว้ในมาตรา 9¹⁰ ว่าหากมีความบกพร่องเกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางผู้ขนส่งต้องแก้ไขความบกพร่องนั้นตามวิสัยของผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล เมื่อพิจารณามาตรา 8 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ประกอบกันก็เทียบได้กับหน้าที่ของผู้ขนส่งตามอนุสัญญานี้

⁹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8 บัญญัติว่า

“ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

(1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่าง ปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ

(2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ

(3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของให้ เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะได้รับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวง เท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพ รับขนของทางทะเล”

¹⁰ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 9 บัญญัติว่า

“ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งตาม มาตรา 8 เกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น”

(2) หน้าที่ของผู้ส่งของในการให้ข้อมูล คำแนะนำและเอกสารที่เกี่ยวข้องของที่ส่ง

ในอนุสัญญากำหนดไว้ใน Article 29 ให้ผู้ส่งของต้องจัดเตรียมข้อมูล คำสั่ง และเอกสารเกี่ยวกับสินค้าในเวลาที่เหมาะสม โดยข้อมูล คำสั่งและเอกสารดังกล่าวเป็นสิ่งจำเป็นต่อผู้ขนส่งในการเก็บรักษา ขนส่งของ และเพื่อให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ หรือข้อบังคับอื่นๆของหน่วยงานรัฐได้อย่างถูกต้อง อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งก็ต้องแจ้งแก่ผู้ส่งของในเวลาอันเหมาะสมถึงข้อมูล คำสั่ง และเอกสารที่ต้องการ หน้าที่ของผู้ส่งของและผู้ขนส่งในการให้และรับข้อมูล คำแนะนำและเอกสารนี้ จะไม่ผลกระทบต่อนหน้าที่ ในการจัดหาข้อมูล คำสั่งและเอกสารที่เกี่ยวข้องของที่ขนส่งตามที่กฎหมาย กฎระเบียบ หรือข้อบังคับอื่นๆของหน่วยงานรัฐผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่งกำหนดไว้

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในเรื่องหน้าที่ของผู้ส่งของในการให้ข้อมูล คำแนะนำและเอกสารที่เกี่ยวข้องของที่ส่งแล้ว พบว่าบัญญัติเรื่องนี้ไว้ในมาตรา 32¹¹ แต่เนื้อหาในเรื่องดังกล่าวนี้แตกต่างจากอนุสัญญา โดยในพระราชบัญญัติฯ บัญญัติให้ผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบแจ้งข้อมูลที่ไม่ถูกต้อง ซึ่งผู้ขนส่งได้บันทึกไว้ในใบตราส่ง

(3) หน้าที่ของผู้ส่งของเกี่ยวกับของอันตราย

ในอนุสัญญากำหนดไว้ใน Article 32 โดยเมื่อของนั้นเป็นของอันตรายโดยสภาพ หรือของนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคล ทรัพย์สิน หรือสภาพแวดล้อมผู้ส่งของมีหน้าที่ดังนี้

(3.1) แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น ในเวลาก่อนที่ของนั้นจะถูกส่งไปยังผู้ขนส่ง หรือ ผู้ปฏิบัติการขนส่ง หากผู้ส่งของไม่ได้แจ้ง หรือแจ้งหลังจากที่ของได้ไปถึงผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่งแล้ว หรือผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่งไม่มีความรู้เกี่ยวกับ

¹¹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 32 บัญญัติว่า

“ถ้าผู้ส่งของได้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความตาม มาตรา 23 เพื่อให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อความนั้นไว้ในใบตราส่ง และเมื่อได้บันทึกให้ตามนั้นแล้วให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งว่าข้อความที่แจ้งหรือจัดให้นั้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับของนั้นทุกประการ

ถ้ามีความเสียหายใดๆ เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่ถูกต้องแท้จริง ของข้อความตามวรรคหนึ่ง ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบใช้ความเสียหาย ให้แก่ผู้ขนส่ง แม้ว่าผู้ส่งของจะได้โอนใบตราส่งนั้นให้แก่บุคคล ภายนอกไปแล้วก็ตาม แต่ทั้งนี้ ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญาการรับขนของทางทะเลต่อบุคคลภายนอก”

สภาพอันตรายแห่งของนั้น ผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งสำหรับความสูญหาย หรือเสียหาย อันเป็นผลมาจากการไม่แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ และ

(3.2) ต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย ตามที่กฎหมาย กฎระเบียบ หรือข้อบังคับขององค์การของรัฐที่ของนั้นจะถูกส่งไปกำหนดไว้ หากผู้ส่งของไม่ปฏิบัติตาม ผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งสำหรับการสูญเสีย หรือเสียหายอันเป็นผลมาจากการไม่ปฏิบัติตาม

โดยในเนื้อหาของของผู้ส่งของเกี่ยวกับของอันตรายนี้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 33¹² ได้บัญญัติหลักเกณฑ์ไว้คล้ายกับอนุสัญญาฯ โดยกำหนดให้ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมายและปิดป้ายให้รู้ว่าเป็นของอันตราย แต่แตกต่างกันเรื่องการแจ้ง ซึ่งพระราชบัญญัติกำหนดให้แจ้งแก่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นเมื่อจะต้องส่งของอันตรายให้แก่ผู้ขนส่งอื่นเท่านั้น ในขณะที่อนุสัญญาฯ กำหนดให้แจ้งก่อนที่ของนั้นจะถูกส่งไปยังผู้ขนส่ง หรือผู้ปฏิบัติการขนส่ง

(4) การสูญเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิด

ในอนุสัญญากำหนดไว้ใน ตาม Article 61 โดยกำหนดให้ผู้ขนส่ง ผู้ปฏิบัติการขนส่ง นายเรือและลูกเรือ ลูกจ้างของผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่ง หรือบุคคลใดๆ ที่ปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งภายใต้สัญญา รับขนของ รวมไปถึงบุคคลที่กระทำการไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมตามที่ผู้ขนส่งร้องขอหรือผู้ขนส่งเป็นผู้ควบคุมตรวจสอบ (บุคคลในฝ่ายผู้ขนส่ง) มีสิทธิได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งอันเนื่องมาจาก

(4.1) การจำกัดความรับผิดกรณีผู้ขนส่งฝ่าฝืนหน้าที่ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฯ หรือกำหนดไว้ในสัญญาขนส่ง

(4.2) การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในค่าเสียหายสำหรับความสูญหาย หรือเสียหายแห่งของนั้นอันเนื่องมาจากความล่าช้า และความรับผิดสำหรับการสูญเสียทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากความล่าช้า

¹² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 33 บัญญัติว่า

“ของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิด หรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่น ผู้ส่งของ ต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย เมื่อส่งของตามวรรคหนึ่งให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ผู้ขนส่งต้อง แจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น และในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นร้องขอ ให้ผู้ส่งของแจ้งข้อควรระวัง และวิธีป้องกันอันตรายให้ทราบด้วย”

แต่หากผู้เสียหายนั้นพิสูจน์ได้ว่าความสูญเสีย หรือความล่าช้านั้นเป็นผลมาจาก การที่ผู้ขนส่ง หรือบุคคลในฝ่ายของผู้ขนส่งกระทำ หรือการละเว้นการกระทำ โดยเจตนาหรือ ละเลยไม่ใส่ใจก่อให้เกิดความเสียหาย ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น ผู้ขนส่ง หรือบุคคล ในฝ่ายผู้ขนส่ง ไม่อาจเข้าถือเอาประโยชน์ในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง หรือบุคคล ในฝ่ายผู้ขนส่งได้

ในเรื่องการสูญเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิด พระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 60(1)¹³ ได้บัญญัติหลักเกณฑ์ไว้เหมือนกับอนุสัญญา

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติในพระราชบัญญัติและอนุสัญญา โดยเฉพาะในส่วนที่ใช้ บังคับกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) มีความ แตกต่างกันโดยเฉพาะในเรื่องหน้าที่ของผู้ส่งของการแจ้งข้อมูลเกี่ยวของที่ขนส่งและการแจ้ง เกี่ยวกับของอันตราย ทั้งนี้ ผู้เขียนมีความเห็นการแก้ไขบทบัญญัติในเรื่องดังกล่าว ในพระราชบัญญัติให้เป็นไปตามอนุสัญญา ก็อาจกระทบต่อการใช้พระราชบัญญัติในส่วนอื่นที่ ไม่ได้ทำสัญญาขนส่งแบบสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ได้ ดังนั้นจึงควรบัญญัติเพิ่มเติมบทบัญญัติว่าด้วยสัญญารับขนของโดยกำหนด ปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไว้เป็นหมวดหมู่เฉพาะ และแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ เดิมบางข้อให้ไม่ขัดแย้งกับบทบัญญัติว่าด้วยสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ที่บัญญัติไว้ใหม่โดยไม่กระทบต่อการใช้พระราชบัญญัติในส่วนอื่น ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังนี้

¹³ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 60 (1) บัญญัติว่า

“การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม มาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือ ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำ หรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่ง มอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้”

4.2.1 การเพิ่มเติมบทบัญญัติว่าด้วยสัญญาขนส่งของแบบกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ในพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534

การเพิ่มเติมบทบัญญัติว่าด้วยสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไว้เป็นหมวดหมู่เฉพาะ โดยเพิ่มเติมในเรื่องต่อไปนี้

4.2.1.1 คำนิยามของคำว่าสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) และหลักเกณฑ์การทำสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract)

คำนิยามของคำว่าสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract)

โดยนำเอาคำนิยามใน Article 1 ของอนุสัญญามาทำหนดไว้ ดังนี้ “สัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) คือสัญญาขนส่งของที่มีการกำหนดปริมาณของที่จะขนส่ง โดยแบ่งขนส่งเป็นหลายเที่ยวในระหว่างระยะเวลาที่ตกลงกัน ข้อกำหนดในเรื่องปริมาณอาจกำหนดเป็นจำนวนสินค้าขั้นต่ำ ขั้นสูง หรือเป็นช่วงปริมาณที่แน่นอน”

หลักเกณฑ์การทำสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract)

โดยเพิ่มตาม Article 80 ในอนุสัญญา ซึ่งได้บัญญัติหลักเกณฑ์ของสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไว้เฉพาะ เมื่อนำมาปรับใช้กับพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 จึงต้องนำหลักเกณฑ์และเงื่อนไขดังกล่าวมาบัญญัติให้คู่สัญญาคือผู้ขนส่งและผู้ส่งของสามารถทำสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตกลงขอบเขตสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบคู่สัญญาให้ต่ำกว่าหรือสูงกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้โดยจะต้องดำเนินการตามเงื่อนไขต่อไปนี้

(1) ระบุข้อความไว้ชัดเจนในสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ว่ามีการกำหนดสิทธิ ภาระหน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของไว้มากกว่า หรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ

(2) การทำสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จะต้องมีการเจรจาระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของเป็นรายคู่สัญญาไป หรือต้องมีการระบุโดยชัดแจ้งว่าส่วนใดของสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume

Contract) ที่กำหนดสิทธิ ภาระหน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของไว้มากกว่า หรือ น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ

(3) ก่อนทำสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ผู้ส่งของจะต้องได้รับการแจ้งล่วงหน้าหรือมีโอกาสที่จะตัดสินใจทำสัญญารับ ขนของโดยมีเงื่อนไขของสัญญาเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยไม่มีการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของไว้มากกว่า หรือน้อย กว่า และ

(4) การกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของ ไว้มากกว่า หรือน้อยกว่าจะต้องไม่ถูกกำหนดไว้โดยการอ้างอิงจากเอกสารอื่น หรือรวมอยู่ใน สัญญาสำเร็จรูปที่ไม่เกิดจากการเจรจา

(5) ตารางราคาและบริการของผู้ขนส่ง เอกสารการขนส่ง บันทึกการ ขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือเอกสารที่คล้ายคลึง ไม่ถือเป็นสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณ และระยะเวลา (Volume Contract) อย่างไรก็ตาม สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและ ระยะเวลา (Volume Contract) อาจรวมเอาเอกสารดังกล่าวไว้ โดยการอ้างอิงในฐานะที่เป็นข้อ สัญญา

4.2.1.2 หลักเกณฑ์เรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด ซึ่งคู่สัญญาในสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไม่สามารถตกลงให้แตกต่างได้

(1) หน้าที่ของผู้ขนส่ง ก่อนบรรทุกของลงเรือ หรือก่อนที่เรือจะออก เดินทาง และในระหว่างการเดินทางในการเตรียมเรือให้มีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่าง ปลอดภัย และการจัดเตรียมลูกเรือ และอุปกรณ์ที่มีสภาพเหมาะสมตลอดการเดินทาง ตามมาตรา 8 และมาตรา 9

(2) หน้าที่ของผู้ส่งของในการให้ข้อมูล คำแนะนำและเอกสารอัน เกี่ยวข้องกับขนนั้น ผู้ส่งของต้องจัดเตรียมข้อมูล คำสั่ง และเอกสารเกี่ยวกับสินค้านั้นในเวลา ที่เหมาะสม โดยข้อมูล คำสั่งและเอกสารดังกล่าวเป็นสิ่งจำเป็นต่อผู้ขนส่งในการเก็บรักษา ขนส่ง ของ และเพื่อให้ผู้ขนส่งปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ หรือข้อบังคับอื่นๆของหน่วยงานรัฐ ได้อย่างถูกต้อง อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งก็ต้องแจ้งแก่ผู้ส่งของในเวลาอันเหมาะสมถึงข้อมูล คำสั่ง และเอกสารที่ต้องการ หน้าที่ของผู้ส่งของและผู้ขนส่งในการให้และรับข้อมูล คำแนะนำและ เอกสารนี้ จะไม่ผลกระทบต่อนหน้าที่ ในการจัดหาข้อมูล คำสั่งและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับของที่ขนส่ง

ตามที่กฎหมาย กฏระเบียบ หรือข้อบังคับอื่นๆของหน่วยงานรัฐผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการขนส่ง กำหนดไว้

(3) ข้อกำหนดเฉพาะสำหรับของอันตราย ผู้ส่งของมีหน้าที่ดังนี้

(3.1) แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น ในเวลา ก่อนที่ของนั้นจะถูกส่งไปยังผู้ขนส่ง หรือ ผู้ปฏิบัติการขนส่ง หากผู้ส่งของไม่ได้แจ้ง หรือแจ้ง หลังจากที่ได้ไปถึงผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่งแล้ว หรือผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่งไม่มีความรู้เกี่ยวกับสภาพอันตรายแห่งของนั้น ผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งสำหรับความสูญหาย หรือเสียหายอันเป็นผลมาจากการไม่แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ และ

(3.2) ต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย ตามที่กฎหมาย กฏระเบียบ หรือข้อบังคับขององค์การของรัฐที่ของนั้นจะถูกส่งไปกำหนดไว้ หาก ผู้ส่งของไม่ปฏิบัติตาม ผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งสำหรับการสูญเสียชีวิต หรือเสียหายอันเป็นผล มาจากการไม่ปฏิบัติตาม

(4) การเสียชีวิตในการถือเอาประโยชน์ในการจำกัดความรับผิดชอบ ผู้ขนส่ง หรือบุคคลในฝ่ายผู้ขนส่ง เนื่องจากความสูญเสียชีวิต หรือความล่าช้าอันเป็นผลมาจากการที่ ผู้ขนส่ง หรือบุคคลในฝ่ายของผู้ขนส่งกระทำ หรือการละเว้นการกระทำ โดยเจตนาหรือ ละเลย ไม่ใส่ใจก่อให้เกิดความเสียหาย ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น

4.2.1.3 ผลผูกพันของสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ที่จะผูกพันบุคคลที่สาม

นำเอาหลักเกณฑ์การกำหนดเงื่อนไขที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา เกี่ยวกับผล ผูกพันของสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ที่จะผูกพัน บุคคลที่สาม เช่น ผู้ขนส่งอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งรับโอนสิทธิจากผู้ส่งของมาบัญญัติไว้ใน พระราชบัญญัติด้วยตามเงื่อนไขฯ ดังนี้ :

(1) บุคคลอื่นนั้นได้รับรู้ข้อมูลว่าในสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณ และระยะเวลา (Volume Contract) มีการระบุ ข้อกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ ขนส่งและผู้ส่งของไว้มากกว่า หรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ และได้ให้ความยินยอม เข้าผูกพันตามข้อกำหนดนั้นโดยชัดแจ้ง และ

(2) ความยินยอมดังกล่าวจะต้องไม่เพียงแต่กำหนดไว้ในตารางราคา และการบริการ เอกสารการขนส่ง หรือบันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

เมื่อบัญญัติการบังคับใช้สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ซึ่งกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของไว้มากกว่า หรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติ ฝ่ายที่เรียกร้องเอาประโยชน์จากการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบได้แตกต่างจากพระราชบัญญัตินั้น มีหน้าที่ที่จะต้องพิสูจน์ (ภาระการพิสูจน์) ว่าได้ดำเนินการตามเงื่อนไขในการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของไว้มากกว่า หรือน้อยกว่าที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดไว้แล้ว

4.2.1.4 หลักเกณฑ์การระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) โดยวิธีการทางการศาล และผลผูกพันบุคคลภายนอก

เพิ่มหลักเกณฑ์การระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) โดยแบ่งได้เป็น 2 กรณีคือ กรณีที่คู่สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไม่ได้ตกลงกันให้ศาลใดมีเขตอำนาจ และกรณีที่คู่สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตกลงกันกำหนดข้อตกลงเลือกศาลไว้ในสัญญา

4.2.1.4.1 กรณีที่คู่สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไม่ได้ตกลงกันกำหนดข้อตกลงเลือกศาลไว้ในสัญญา โจทก์มีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่ง โดยต้องดำเนินการในศาลที่มีเขตอำนาจซึ่งตั้งอยู่ในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง ดังต่อไปนี้

- ก. ภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง
- ข. สถานที่รับมอบของตามที่ตกลงไว้ในสัญญารับขน
- ค. สถานที่ส่งมอบของตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญารับขน
- ง. ท่าเรืออันเป็นที่บรรทุกของลงเรือครั้งแรก หรือท่าเรืออันเป็นที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือเป็นครั้งสุดท้าย

4.2.1.4.2 กรณีที่คู่สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตกลงกันกำหนดข้อตกลงเลือกศาลไว้ในสัญญา จะเป็นไปตามเงื่อนไขดังนี้

(1) ใช้บังคับได้เฉพาะในระหว่างคู่สัญญาซึ่งทำข้อตกลง ทั้งนี้ ข้อตกลงระบุเขตอำนาจจะต้องระบุอย่างชัดแจ้งถึงชื่อและที่อยู่ของคู่สัญญา ไม่ว่าจะเป็นการเจรจาเฉพาะราย หรือในกรณีที่มีการระบุถ้อยคำสำคัญว่ามีข้อตกลงเลือกศาลและเจาะจงว่าได้ระบุข้อตกลงดังกล่าวไว้ในสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume

Contract) ข้อใด และข้อตกลงระบุเขตอำนาจดังกล่าวจะต้องระบุศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งไว้โดยชัดแจ้ง

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าคู่สัญญาจะไม่ได้ตกลงเลือกศาลไว้ล่วงหน้า คู่สัญญาก็อาจตกลงกันให้ฟ้องคดีในศาลใดๆ ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีตามกฎหมายของประเทศนั้นก็ได้ หากการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว

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

(2.1) ศาลนั้นตั้งอยู่ในสถานที่ ซึ่งโจทก์มีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่ง โดยต้องดำเนินการในศาลที่มีเขตอำนาจซึ่งตั้งอยู่ในสถานที่ใดสถานที่หนึ่ง ดังต่อไปนี้

- ก. ภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง
- ข. สถานที่รับมอบของตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาฉบับรับขน
- ค. สถานที่ส่งมอบของตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาฉบับรับขน
- ง. ท่าเรืออันเป็นที่บรรทุกของลงเรือครั้งแรก หรือท่าเรืออันเป็นที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือเป็นครั้งสุดท้าย

(2.2) ข้อตกลงดังกล่าวต้องระบุไว้ในเอกสารการขนส่งหรือบันทึกการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์

(2.3) บุคคลดังกล่าวได้รับแจ้งล่วงหน้าเป็นระยะเวลาพอสมควรถึงศาลที่สามารถนำคดีไปฟ้อง และเรื่องเขตอำนาจของศาลดังกล่าวว่าเป็นศาลที่มีเขตอำนาจศาลเดียวเท่านั้นพิจารณาคดี และ

(2.4) กฎหมายที่ศาลที่รับฟ้องนั้นตั้งอยู่ ยอมรับว่าบุคคลดังกล่าวอาจผูกพันตามข้อตกลงเลือกศาล

โดยในเรื่องนี้หลักการจะแตกต่างจากหลักการทั่วไปในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยในปัจจุบันที่ไม่ยอมให้มีการทำข้อตกลงเลือกศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดี อย่างไรก็ตามหลักการนี้ก็มีให้นำมาใช้โดยบัญญัติไว้ใน

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 65¹⁴ กำหนดรับรองให้คู่สัญญาสามารถตกลงเลือกฟ้องศาลได้¹⁵ ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าในเรื่องการระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) โดยให้คู่สัญญาสามารถตกลงเลือกศาลได้นั้น ก็สามารถนำมาบัญญัติไว้และใช้บังคับตามกฎหมายไทยได้เช่นกัน

4.2.1.5 หลักเกณฑ์การระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) โดยวิธีการอนุญาโตตุลาการและผลผูกพันบุคคลภายนอก

เพิ่มหลักเกณฑ์การระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) โดยวิธีการอนุญาโตตุลาการตามที่กำหนดไว้ในตาม Article 75 ในอนุสัญญา ซึ่งได้บัญญัติหลักเกณฑ์การระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) โดยวิธีการอนุญาโตตุลาการไว้ว่าหากมีข้อ

¹⁴ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 65 บัญญัติว่า

“คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันให้ศาลในประเทศใด ประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี โดยระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้

ในกรณีที่มีได้มีการระบุศาลในการฟ้องคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

- (1) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของจำเลย
- (2) ศาลในประเทศที่คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย
- (3) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของ หรือส่งมอบของ อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ฟ้องคดีในศาลใดๆ ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นก็ได้ ถ้าการตกลงนั้นได้กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว”

¹⁵ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 รับขนของทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร:โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550), น.142.

พิพาทเกิดขึ้น คู่สัญญาสามารถตกลงระงับข้อพิพาทโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการได้ โดยสถานที่ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการนั้น ฝ่ายที่เรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าเสียหายสามารถเลือกสถานที่ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาฯ ได้แก่

- (1) สถานที่ที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาอนุญาโตตุลาการ หรือ
- (2) สถานที่อื่น ที่อยู่ในรัฐซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานที่ต่อไปนี้
 - ก. ภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง
 - ข. สถานที่รับมอบของตามสัญญารับขนของ (Receipt)
 - ค. สถานที่ส่งมอบของตามสัญญารับขนของ
 - ง. ท่าเรืออันเป็นที่บรรจุของลงเรือครั้งแรก หรือท่าเรืออันเป็นที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือเป็นครั้งสุดท้าย

ในกรณีเป็นการระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) สถานที่ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการที่กล่าวมาข้างต้นจะผูกพันคู่สัญญาในสัญญาอนุญาโตตุลาการได้ หากสัญญาอนุญาโตตุลาการนั้นได้กำหนดไว้ในสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ซึ่งระบุชื่อและที่อยู่ของคู่สัญญาและจะต้อง

- (1) เกิดจากการตกลงกันระหว่างคู่สัญญา หรือ
- (2) ระบุสัญญาอนุญาโตตุลาการไว้โดยชัดแจ้ง และกำหนดว่าสัญญาอนุญาโตตุลาการได้กำหนดไว้ในส่วนของสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract)

4.2.1.6 หลักเกณฑ์การระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) โดยวิธีการอนุญาโตตุลาการที่จะผูกพันบุคคลภายนอก สัญญาอนุญาโตตุลาการดังกล่าว จะผูกพันบุคคลที่ไม่ใช่คู่สัญญาในสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ได้ต่อเมื่อ :

- (1) สถานที่ในการดำเนินกระบวนการพิจารณาของอนุญาโตตุลาการที่กำหนดไว้ในสัญญาอนุญาโตตุลาการนั้นตั้งอยู่ในที่ใดที่หนึ่งต่อไปนี้
 - ก. ภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง
 - ข. สถานที่รับมอบของตามสัญญารับขนของ (Receipt)
 - ค. สถานที่ส่งมอบของตามสัญญารับขนของ

ง. ทำเรืออันเป็นที่บรรทุกของลงเรือครั้งแรก หรือทำเรืออันเป็นที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือเป็นครั้งสุดท้าย

(2) สัญญาอนุญาตตุลาการนั้นได้กำหนดไว้ในเอกสารการขนส่ง หรือบันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

(3) บุคคลที่จะผูกพันตามสัญญาอนุญาตตุลาการได้ จะต้องได้รับการแจ้งถึงสถานที่ในอนุญาตตุลาการล่วงหน้าเป็นระยะเวลาพอสมควร และ

(4) กฎหมายที่ใช้บังคับยอมให้บุคคลภายนอกเข้าผูกพันตามสัญญาอนุญาตตุลาการ

ในเรื่องการกำหนดบทบัญญัติเรื่องการระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาตตุลาการไว้ในหมวดของสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) นี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าแม้จะกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติไว้ชัดเจนเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาตตุลาการในหมวดของสัญญาฉบับของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ก็ไม่ได้หมายความว่า การระงับข้อพิพาทตามสัญญาดังกล่าว จำเป็นจะต้องใช้วิธีการอนุญาตตุลาการเสมอไป คู่สัญญาอาจตกลงระงับข้อพิพาทโดยวิธีอื่นก็ได้ แต่หากได้ตกลงที่จะใช้การระงับข้อพิพาทโดยวิธีการอนุญาตตุลาการและได้กำหนดไว้ในสัญญาแล้ว เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับสัญญาเกิดขึ้น คู่สัญญาก็จำเป็นต้องเข้าสู่กระบวนการระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาตตุลาการตามที่ตกลงไว้ในสัญญา ซึ่งหลักการดังกล่าวก็เป็นหลักการของอนุญาตตุลาการตามอนุสัญญาว่าด้วยการยอมรับและบังคับตามคำชี้ขาดของอนุญาตตุลาการต่างประเทศ ค.ศ. 1958 (Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards, 1958) ซึ่งประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคี และออกกฎหมายอนุวัติการที่ใช้บังคับในปัจจุบันคือพระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการ พ.ศ. 2545 โดยในมาตรา 11¹⁶ บัญญัติให้

¹⁶ พระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 11 บัญญัติว่า

“สัญญาอนุญาตตุลาการ หมายถึง สัญญาที่คู่สัญญาตกลงให้ระงับข้อพิพาททั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดขึ้นแล้วหรือที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตไม่ว่าจะเกิดจากนิติสัมพันธ์ทางสัญญาหรือไม่โดยวิธีอนุญาตตุลาการ ทั้งนี้ สัญญาอนุญาตตุลาการอาจเป็นข้อสัญญาหนึ่งในสัญญาหลัก หรือเป็นสัญญาอนุญาตตุลาการแยกต่างหากก็ได้

สัญญาอนุญาตตุลาการต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อคู่สัญญา เว้นแต่ถ้าปรากฏข้อสัญญาในเอกสารที่คู่สัญญาได้ตอบทางจดหมาย โทรสาร โทรเลข โทรพิมพ์ การแลกเปลี่ยนข้อมูลโดยมีการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือทางอื่นซึ่งมีการบันทึกข้อสัญญา

คู่สัญญาจะต้องตกลงว่าจะมีการอนุญาตตุลาการ โดยข้อสัญญาอนุญาตตุลาการอาจเป็นข้อสัญญาหนึ่งในสัญญา หรือทำเป็นสัญญาแยกต่างหาก ซึ่งผลของการทำข้อสัญญาอนุญาตตุลาการจะเป็นไปตามมาตรา 14 วรรค 1¹⁷ คือเมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้น คู่สัญญาจะต้องดำเนินการระงับข้อพิพาทกันโดยวิธีการอนุญาตตุลาการตามที่ตกลงไว้ หากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งนำข้อพิพาทดังกล่าวไปสู่ศาลก่อนที่จะมีการดำเนินกระบวนการทางอนุญาตตุลาการ ศาลมีอำนาจจำหน่ายคดีให้คู่สัญญาไปดำเนินการระงับข้อพิพาทโดยการอนุญาตตุลาการ

4.2.2 แก้ไขบทบัญญัติเดิมในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ให้สอดคล้องกับบทบัญญัติในเรื่องสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract)

เนื่องจากการเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญาไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ทำให้มีบทบัญญัติเดิมบางมาตราขัดแย้งกับบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ดังนั้น หากจะเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญาไว้ใน

นั้นไว้ หรือมีการกล่าวอ้างข้อสัญญาในข้อเรียกร้องหรือข้อคัดค้านและคู่สัญญาฝ่ายที่มีได้กล่าวอ้างไม่ปฏิเสธให้ถือว่ามีสัญญาอนุญาตตุลาการแล้ว

สัญญาที่มีหลักฐานเป็นหนังสืออันได้กล่าวถึงเอกสารใดที่มีข้อตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยวิธีอนุญาตตุลาการ โดยมีวัตถุประสงค์ให้ข้อตกลงนั้นเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาหลัก ให้ถือว่า มีสัญญาอนุญาตตุลาการแล้ว”

¹⁷ พระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 14 บัญญัติว่า

“ในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งฟ้องคดีเกี่ยวกับข้อพิพาทตามสัญญาอนุญาตตุลาการโดยมิได้เสนอข้อพิพาทนั้นต่อคณะอนุญาตตุลาการตามสัญญา คู่สัญญาฝ่ายที่ถูกฟ้องอาจยื่นคำร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจไม่ช้ากว่าวันยื่นคำให้การหรือภายในระยะเวลาที่มีสิทธิยื่นคำให้การตามกฎหมายให้มีคำสั่งจำหน่ายคดี เพื่อให้คู่สัญญาไปดำเนินการทางอนุญาตตุลาการ และเมื่อศาลทำการไต่สวนแล้วเห็นว่าไม่มีเหตุที่ทำให้สัญญาอนุญาตตุลาการนั้นเป็นโมฆะ หรือใช้บังคับไม่ได้ หรือมีเหตุที่ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญานั้นได้ ก็ให้มีคำสั่งจำหน่ายคดีนั้นเสีย”

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็จะต้องแก้ไขบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 คือ มาตรา 17 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เรื่องความเป็นโมฆะของการตกลงปลดปล่อยหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 17 บัญญัติว่า

“ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งมีวัตถุประสงค์ หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

(1) ปลดปล่อยผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดใดๆ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(2) กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 หรือมาตรา 60

(3) บัดภาระการพิสูจน์ซึ่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งไปให้ผู้ส่งหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิสูจน์

(4) ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญารับขนของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย

ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดตามวรรค 1 จะไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกต่างหากจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรค 1

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่กรณีที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้”

โดยหลักการของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 17 ที่บัญญัติห้ามคู่สัญญาตกลงยกเว้นหรือกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่พระราชบัญญัติกำหนดไว้ ซึ่งเมื่อพิจารณาบทบัญญัตินี้ดังกล่าว จะเห็นได้ว่าขัดแย้งกับหลักการของ สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ที่วางหลักการให้คู่สัญญาในสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ทั้งผู้ขนส่งและผู้ส่งของสามารถตกลงขอบเขตสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญาให้ต่ำกว่าหรือสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมาย เว้นแต่จะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และความรับผิดโดยเคร่งครัด ดังนั้นหากจะบัญญัติข้อกำหนดเกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็จำเป็นที่จะต้องแก้ไขมาตรา 17 นี้ โดยกำหนดให้บทบัญญัติในมาตรา 17 เป็น บทบัญญัติที่ไม่ใช้กับกรณีคู่สัญญาตกลงทำ

สัญญาฉบับหนึ่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ผู้เขียนขอสรุปว่า เดิมสัญญาฉบับหนึ่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) คือสัญญาขนส่งสินค้าซึ่งใช้ในการเดินเรือแบบไม่ประจำเส้นทางการเดินทางที่กำหนดระยะเวลาของสัญญา ปริมาณสินค้าทั้งหมดที่ขนส่ง และปริมาณสินค้าในการขนส่งแต่ละเที่ยว และใช้บังคับตามเงื่อนไขของสัญญาประเภทสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบเฉพาะเที่ยว (Voyage Charter Party) ดังนั้นสัญญาฉบับหนึ่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) จึงเป็นสัญญาที่มีลักษณะใกล้เคียงกับสัญญาชาร์เตอร์เรือ ซึ่งไม่อยู่ในบังคับของหลักเกณฑ์สากลระหว่างประเทศ เช่น Hague Rules, Hague-Visby Rules and Hamburg Rules โดยคู่สัญญาในสัญญาฉบับหนึ่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) สามารถตกลงเนื้อหาของสัญญาได้อย่างเต็มที่ ซึ่งต่อมาประเทศสหรัฐอเมริกาได้นำสัญญาฉบับหนึ่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) มาใช้กับการขนส่งโดยการเดินเรือแบบมีเส้นทางประจำไปยังหรือมาจากประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นที่รู้จักกันในนามของ Service Contract

ต่อมาในปี ค.ศ. 1995 แนวความคิดในการจัดทำหลักเกณฑ์สากลว่าด้วยการขนส่งของทางทะเลฉบับใหม่ หรือที่เรียกว่า Rotterdam Rules ก็เกิดขึ้นเนื่องจากความต้องการที่จะแก้ปัญหาความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศ โดย UNCITRAL ได้มอบหมายให้ CMI เป็นผู้ดำเนินการร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ หลังจากนั้น UNCITRAL ได้รับร่างอนุสัญญาดังกล่าวแล้ว ก็ได้ส่งให้คณะทำงานกลุ่มที่สามว่าด้วยกฎหมายขนส่งพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมร่างอนุสัญญาให้สมบูรณ์ โดยในการประชุมคณะทำงาน กลุ่มที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) ครั้งที่ 12 ณ กรุงเวียนนา วันที่ 6-17 ตุลาคม ค.ศ. 2003 ที่ประชุมคณะทำงานได้รับแนวคิดของสหรัฐอเมริกาที่เสนอให้มีการบัญญัติเกี่ยวกับสัญญาฉบับหนึ่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ซึ่งในขณะนั้นให้คำว่า สัญญาให้บริการขนส่งทางทะเลแบบประจำเส้นทาง (Ocean Liner Service Agreement หรือที่เรียกว่า “OLSA”) ไว้ในอนุสัญญา ซึ่งที่ประชุมก็ยอมรับหลักการดังกล่าว แต่ก็มีประเด็นถกเถียงกันถึงหลักการของสัญญาฉบับหนึ่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญาฯ ว่าควรให้สิทธิเสรีภาพแก่คู่สัญญามากน้อยเพียงใด เนื่องจากเกรงว่าหากให้สิทธิคู่สัญญาเจรจาตกลงเนื้อหาของสัญญากันได้อย่างเต็มที่ อาจเกิดความได้เปรียบเสียเปรียบอันเกิดจากอำนาจต่อรองที่ไม่เท่ากันของคู่สัญญา โดยเฉพาะผู้ขนส่งที่มีอำนาจต่อรองมากกว่าผู้ส่งของ ดังนั้นอนุสัญญานี้จึงจำเป็นที่จะต้องให้ความคุ้มครองขั้นต่ำแก่คู่สัญญาโดยเฉพาะผู้ส่งของ โดยกำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบพื้นฐาน ที่คู่สัญญาไม่อาจตกลง

ให้แตกต่างได้ รวมทั้งคุ้มครองถึงบุคคลที่สามที่จะเข้ามาผูกพันตามสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา(Volume Contract) อีกด้วย

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นว่าบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา(Volume Contract) เป็นลักษณะสัญญาขนส่งทางทะเลที่มีความทันสมัย และมีการผสมผสานระหว่างการคุ้มครองสิทธิขั้นต่ำของคู่สัญญาและการให้สิทธิคู่สัญญาตามหลักการเสรีภาพในการทำสัญญา ซึ่งเมื่อพิจารณาทางปฏิบัติในปัจจุบันแล้ว การทำสัญญาขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทยจะมีการทำสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ในลักษณะของ Service Contract ที่กำหนดไว้ใน United States Shipping Act of 1984 และแก้ไขเพิ่มเติมโดย the Ocean Shipping Reform Act of 1998 โดยใช้เฉพาะกับการขนส่งสินค้าที่ต้องขนส่งไปยังหรือมาจากประเทศสหรัฐอเมริกาเท่านั้น คู่สัญญาก็สามารถที่จะทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลประเภท Service Contract นี้ โดยสัญญาจะต้องระบุถึงชนิดและประเภทของสินค้า, ปริมาณที่ต้องการจะขนส่งตามระยะเวลาของสัญญา, การกำหนดมาตรการกรณีของที่ขนส่งไม่เป็นไปตามปริมาณที่กำหนด และเงื่อนไขอื่นๆ ตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกัน โดยจะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลที่ใช้บังคับกับสัญญานั้น เช่น หากมีการทำ Service Contract ในประเทศไทย เงื่อนไขข้อตกลงในสัญญาดังกล่าวก็ต้องอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หากตกลงขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ข้อตกลงนั้นก็ใช้บังคับไม่ได้ เมื่อเปรียบเทียบกับการทำสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา(Volume Contract) ตามอนุสัญญาฯ แล้วจะเห็นว่า บทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญาฯ ให้สิทธิคู่สัญญาในการเข้าทำสัญญากันได้อย่างเต็มที่มากกว่าหลักเกณฑ์สากลเดิม และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดไว้

ดังนี้ หากอนุสัญญาฯ มีแนวโน้มที่จะได้รับการยอมรับจากนานาประเทศ เมื่ออนุสัญญาฯ มีผลใช้บังคับ ประเทศต่างๆก็นำสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา(Volume Contract) ตามอนุสัญญามาใช้กันอย่างแพร่หลาย เนื่องจากสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา(Volume Contract) เป็นสัญญาขนส่งรูปแบบใหม่ที่มีการพัฒนาเพื่อความสะดวกทางการค้าและการขนส่งทางทะเล ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิก UNCITRAL และมีความสัมพันธ์ติดต่อกับต่างประเทศอย่างต่อเนื่องจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนากฎหมายภายในของไทยให้เป็นสากล ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้วิเคราะห์แนวทางการนำอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2008 เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้อง

สัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) มาใช้กับกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534

ในส่วนของการนำสัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) มาใช้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นั้น เมื่อพิจารณาลักษณะการบังคับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งจะใช้บังคับเฉพาะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งที่มีการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ไม่ว่าการขนส่งนั้นจะเป็นรูปแบบใด แต่หากเป็นการขนส่งทางทะเลนั้นต้องบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534

หลักการดังกล่าวจะแตกต่างจากหลักการของอนุสัญญาที่วางหลักการบังคับใช้อนุสัญญาให้ใช้บังคับกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งมีการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก และมีการขนส่งทางอื่นรวมอยู่ด้วย ไม่ได้ครอบคลุมถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทุกชนิด ดังนั้นเมื่อพิจารณาทั้งลักษณะการบังคับใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่า การนำบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) มาปรับใช้ไว้ในพระราชบัญญัตินั้นไม่เหมาะสม การนำสัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) มาใช้ในพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะเหมาะสมกว่า

ในส่วนของการปฏิบัติว่าจะมีการนำมาใช้มากน้อยเพียงใดนั้น หรือปัญหาว่าหากนำมาบัญญัติไว้ในกฎหมายไทยแล้วจะทำให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของเนื่องจากอำนาจในการเจรจาต่อรองที่ไม่เท่าเทียมกันของคู่สัญญานั้น ผู้เขียนเห็นว่า หลักการข้อหนึ่งของสัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญา ก็คือคู่สัญญาจะต้องแสดงเจตนาเข้าทำสัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) โดยสมัครใจ และผู้ส่งของมีสิทธิที่จะเลือกทำสัญญาขนส่งประเภทอื่นก่อนที่จะเข้าทำสัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ดังนั้นเมื่อมีการบัญญัติหลักเกณฑ์ของสัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญาไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในการเข้าทำสัญญาขนส่ง ผู้ส่งของก็ยังคงมีสิทธิที่จะเลือกประเภทสัญญาขนส่งที่เห็นว่าเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าของตน โดยไม่จำเป็นต้องเข้าทำสัญญาซื้อขายของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) เสมอไป

ดังนั้น การแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญาซื้อขายโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ไว้ในพระราชบัญญัติการรับซื้อของทางทะเล พ.ศ. 2534 จึงเป็นการเพิ่มทางเลือกอีกรูปแบบหนึ่งในการเข้าทำสัญญาซื้อขายของทางทะเลของคู่สัญญาในประเทศไทย และผู้เขียนก็มีความเห็นว่าหลักการของสัญญาซื้อขายโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญานั้นเป็นประโยชน์อย่างมาก เนื่องจากคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศสามารถเลือกที่จะเข้าทำสัญญาซื้อขายโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) หรือไม่ก็ได้และในการทำสัญญาซื้อขายโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) คู่สัญญาก็สามารถเจรจาตกลงเนื้อหาสาระของสัญญาที่ไม่ขัดแย้งกับบทบัญญัติที่เคร่งครัดได้ ซึ่งจะทำให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่