

### บทที่ 3

## ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบ การขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายของต่างประเทศ

### 3.1 กฎเกณฑ์ของการขนส่งแต่ละรูปแบบ

ตามที่ได้พิจารณามาแล้วในบทที่ 2 ถึงวิธีการขนส่งแต่ละรูปแบบซึ่งจำแนกเป็นการขนส่งทางทะเล ทางอากาศ และทางบก แต่ละรูปแบบของการขนส่งจะมีวิธีการขนส่ง เอกสารและกระบวนการขนส่งแตกต่างกันไป นอกจากนี้แต่ละรูปแบบของการขนส่งต่างมีกฎหมายที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เฉพาะที่ใช้บังคับต่อการขนส่งช่วงนั้น กล่าวคือ การขนส่งทางทะเลมีกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎหมายที่บางอย่างเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading signed at Brussels on 25 August 1924) หรือเรียกอีกนัยหนึ่งว่า เฮก รูลส์ และพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading signed at Brussels on 23 February 1968) หรือเรียกอีกนัยหนึ่งว่า เฮก วิสบี รูลส์

ในขณะที่การขนส่งทางอากาศมีกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เป็นไปตามอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1929 (The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929) และการขนส่งทางบกมีกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางรถยนต์ ค.ศ. 1965 (The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage of Goods by Road, 1965) หรือเรียกอีกนัยหนึ่งว่า อนุสัญญา CMR และอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางรถไฟ ค.ศ. 1961 (The Convention Concerning the Carriage of Goods by Rail, 1961) หรือเรียกอีกนัยหนึ่งว่า อนุสัญญา CIM



### 3.1.1 การขนส่งทางทะเล

เฮก รูลส์ และ เฮก วิสบี รูลส์ ถือเป็นกฎเกณฑ์สากลที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบระหว่างคู่สัญญาขนส่งทางทะเล

เมื่อเดือนกันยายน ค.ศ. 1921 สมาคมกฎหมายระหว่างประเทศได้จัดประชุม ณ กรุงเฮก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับใบตราส่ง สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและผู้ส่งของ ผลการประชุมครั้งนั้นทำให้ในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1924 จึงมีการลงนามในอนุสัญญา หรือเฮก รูลส์ และต่อมาเมื่อปี ค.ศ. 1968 ได้มีการแก้ไขปรับปรุงเฮก รูลส์ และได้จัดทำพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 หรือ เฮก วิสบี รูลส์<sup>1</sup>

#### 3.1.1.1 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก (เฮก รูลส์ และ เฮก วิสบี รูลส์) ได้กำหนดหน้าที่หลักของผู้ขนส่งไว้ 3 ประการ คือ

3.1.1.1.1 จัดหาเรือให้อยู่ในสภาพเดินทะเลได้

3.1.1.1.2 ต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลรักษาสินค้า

3.1.1.1.3 ต้องไม่เบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยปราศจากเหตุอันควร

<sup>1</sup> Ivamy ER Hardy, Carriage of Goods by Sea, 12<sup>nd</sup> edition (London : Butterworths, 1985), p. 82. .

### 3.1.1.1.1 จัดหาเรือให้อยู่ในสภาพเดินทะเลได้

ตามมาตรา 3 กฎแห่งกรุงเฮก ได้บัญญัติไว้ว่า  
"ก่อนและขณะที่การเดินทางจะได้เริ่มต้น ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอที่จะ

1. ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้
2. จัดคนประจำเรือ อุปกรณ์ และสิ่งที่จำเป็น

แก่เรือ

3. ทำห้องเก็บสินค้า เครื่องทำความเย็น และ  
ห้องเย็นและส่วนอื่น ๆ ของเรือที่บรรจุสินค้าให้เหมาะสมและปลอดภัยสำหรับที่จะรับสินค้าให้เหมาะสม  
และปลอดภัยสำหรับที่จะรับสินค้าขนส่งสินค้า ตลอดจนเก็บรักษาสินค้า"

จากนัยของมาตรา 3 ที่ยกมานี้จะเห็นว่า ก่อนและ  
ขณะที่จะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการจัดเรือให้อยู่ในสภาพเดินทะเลได้ ความหมายของคำว่า  
ก่อนและขณะที่จะออกเดินทาง ได้มีคำวินิจฉัยของศาลอังกฤษ<sup>2</sup> ว่าหมายถึง "ก่อนออกเรือ" ดังนั้น  
หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าเกิดเพลิงไหม้ก่อนออกเรือ แม้ว่าจะมีการบรรทุกสินค้าลงเรือแล้วก็ตาม  
ถือว่าเรือไม่อยู่ในสภาพเดินทะเลได้ หากว่าเรือได้เริ่มแล่นออกไปแล้วและเกิดเหตุขัดข้อง เมื่อ  
ผู้ขนส่งได้จัดเรือให้อยู่สภาพที่สามารถเดินทะเลได้แล้ว ย่อมถือว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติหน้าที่นั้นแล้ว

เรืออยู่ในสภาพเดินทะเลได้ มีความหมายที่กว้าง  
มากต้องพิจารณาเป็นเฉพาะเรื่องเฉพาะกรณีไป และยังต้องคำนึงถึงวิชาการเรือด้วย อีกทั้งสภาพ  
เรือมีความสามารถเดินทะเลได้ยังต้องคำนึงถึงส่วนประกอบของเรือส่วนต่าง ๆ ด้วย เช่น ลำเรือ  
ฝาครอบช่องปากรวง ระบบเครื่องสูบน้ำ ลิ้นเปิดเปิด หม้อต้มน้ำ เครื่องทำความเย็น และอุปกรณ์

<sup>2</sup> คดีระหว่าง Maxine Footwear Co., Ltd V.S. Canadian Government

ในการเดินเรือที่ทันสมัย ลูกเรือที่ได้ผ่านการฝึกอบรมและมีความสามารถที่จะปฏิบัติงานได้ ตาม แนววินิจฉัยของศาลตามระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ พอสรุปได้ว่าหมายถึงสภาพของเรือที่พร้อมด้วย อุปกรณ์ นายเรือและลูกเรือที่พร้อมที่จะเผชิญหน้ากับภัยอันตรายต่าง ๆ ตลอดช่วงการเดินทาง และ เรือจะต้องมีที่เก็บรักษาสินค้าได้อย่างปลอดภัย

อนึ่งหน้าที่ของผู้ขนส่งในประการนี้ตามกฎหมาย คอมมอนลอว์ถือว่าผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัด (Absolute duty)<sup>3</sup> แต่ตามกฎหมาย แห่งกรุงเฮกถือว่าผู้ขนส่งเพียงใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอ (due diligence) เท่านั้น การใช้ความระมัดระวังหมายถึงการใช้ความระมัดระวังของผู้ขนส่งที่ประกอบอาชีพการขนส่งทาง ทะเลอย่างเพียงพอที่จะทำให้มีความสามารถเดินทะเลได้ก่อนที่เรือจะออกเดินทาง

#### 3.1.1.1.2 ต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลสินค้า

ตามมาตรา 3 ข้อ 2 ได้บัญญัติว่า "...ผู้ขนส่ง จะต้องระมัดระวังในการบรรทุก การจัดการ การบรรจุ การขนส่ง การเก็บ การดูแลรักษา และการขนถ่ายขึ้นจากเรือซึ่งของที่ขนส่ง" เมื่อผู้ส่งของตกลงให้ผู้ขนส่งขนส่งสินค้า ผู้ส่งของมีหน้าที่ที่ จะต้องนำสินค้ามาจัดวางไว้ข้างเรือ (alongside the vessel) หลังจากนั้นผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง บรรทุกสินค้าลงเรือ (loading) เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น<sup>4</sup> และเมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือ ปลายทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการขนของขึ้นจากเรือ (discharge) ตลอดระยะเวลาขนส่งนี้ ผู้ขนส่ง จะต้องใช้ความระมัดระวังอยู่เสมอ ดังนั้นหากในช่วงระยะเวลาสินค้าเกิดสูญหายหรือเสียหาย

<sup>3</sup> เกริก วนิกกุล, "กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล : หน้าที่และความ รับผิดชอบของผู้ขนส่ง," วารสารกฎหมาย 11 (ธันวาคม 2529 - มีนาคม 2530) : หน้า 145.

<sup>4</sup> คดีระหว่าง Canadian Transport Co., Ltd. V. Court Line Ltd., (1940) 3 All. E.R.

เพราะการขาดความระมัดระวังของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ มีข้อเท็จจริงในคดีหนึ่งปรากฏว่า ระหว่างการขนส่ง เรือของผู้ขนส่งต้องเข้าอู่เพื่อซ่อมแซมเรือ ในการซ่อมแซมเรือนี้คนงานได้ลืมนัดฝาครอบช่องปากกระวางที่ติดฟ้าเรือ ต่อมาฝนได้ตกลงมาเป็นเหตุให้แผ่นดึบที่เบ็นลื่นค้างอยู่ใต้ท้องเรือได้รับความเสียหาย ศาลได้ตัดสินว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้า เพราะบกพร่องต่อหน้าที่ไม่ใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอในการอารักขาสินค้า<sup>5</sup>

### 3.1.1.1.3 ต้องไม่เบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยปราศจากเหตุอันควร

ในการขนส่งสินค้าทางทะเลมีหลักอยู่ว่า ผู้ขนส่งจะต้องเดินเรือไปตามเส้นทางที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งทางทะเล ซึ่งอาจเป็นเส้นทางตามปกติของการเดินเรือ และอาจจะไม่ใช่เส้นทางที่สั้นที่สุดในทางภูมิศาสตร์ก็ได้<sup>6</sup> ทั้งนี้สืบเนื่องมาจากหน้าที่โดยปริยายของผู้ขนส่งที่จะต้องให้เรือออกเดินทางโดยไม่ชักช้า เพื่อจะได้ส่งมอบของได้โดยไม่ชักช้า ดังนั้นผู้ขนส่งจะต้องไม่เบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทาง แต่ในกรณีที่มีเหตุอันสมควร ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ถือว่า ผู้ขนส่งสามารถกระทำได้ เหตุอันสมควรได้แก่ การเบี่ยงเบนเพื่อความปลอดภัยในการเดินทาง หรือเบี่ยงเบนเพื่อช่วยชีวิต แต่ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกนอกจากการเบี่ยงเบนดังกล่าวแล้ว ยังถือว่าการเบี่ยงเบนเพื่อรักษาทรัพย์สินในทะเล และการเบี่ยงเบนอันสมควรใด ๆ เป็นการเบี่ยงเบนที่มีเหตุอันควร \*

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

<sup>5</sup> คดีระหว่าง Gosse Millerd Ltd. V. Canadian Government Merchant Marine Ltd., (1928) All. E.R. Rep 97.

<sup>6</sup> เกริก วนิกกุล, "กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล : หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง," หน้า 147.

\* มาตรา 4 ข้อ 4 กฎแห่งกรุงเฮก "การเบี่ยงเบนใด ๆ เพื่อช่วยเหลือภัย หรือพยายามที่จะช่วยเหลือชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล หรือการเบี่ยงเบนอันสมควรใด ๆ ไม่ถือว่าเป็นการละเมิดหรือผิดสัญญาขนส่ง หรืออนุสัญญานี้และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือบุบสลายอย่างใด ๆ อันมีผลมาจากการนั้น"

จากนัยของกฎแห่งกรุงเฮกเห็นได้ว่า กรณีใดเป็นการเบี่ยงเบนที่มีเหตุอันควร เป็นปัญหาข้อเท็จจริงที่จะต้องวินิจฉัยเป็นกรณีไป ทั้งนี้เนื่องจากในตอนท้ายของมาตรา 4 ข้อ 4 ได้บัญญัติในลักษณะบทเบ็ดเสร็จครอบคลุมทั่วไป<sup>7</sup>

เมื่อปรากฏว่าเรือได้เบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเพื่อส่งวิศวกรผู้ซึ่งตรวจสอบเครื่องมือประหยัดน้ำมันที่ติดตั้งไว้กับเรือที่เซนฮัฟซึ่งอยู่นอกเส้นทางจากสวีเดนซีไปยังคอนสแตนตินโนเปิล หลังจากออกเดินทางจากเซนฮัฟ เรือชนหินอัปปางลงทำให้สินค้าเสียหาย ศาลอังกฤษตัดสินว่าการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางดังกล่าวไม่ใช่การเบี่ยงเบนที่มีเหตุอันควรตามนัยของกฎแห่งกรุงเฮก มาตรา 4 ข้อ 4<sup>8</sup>

อย่างไรก็ตามการยกเว้นหน้าที่ของผู้ขนส่งซึ่งได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะเบี่ยงเบนเรือได้ โดยระบุไว้ในใบตราส่งว่า "ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะแวะท่าใดก็ได้และมีสิทธิที่จะเบี่ยงเบนเรือเพื่อช่วยชีวิตและทรัพย์สิน" เมื่อปรากฏว่าเส้นทางขนส่งตามสัญญาจากฟิอุม (Fiume) ไปดันเคิร์ค (Dunkirk) ระหว่างทางเรือได้แล่นออกนอกเส้นทางและแวะจอดที่กลาสโกว์ (Glasgow) เพื่อทำธุระส่วนตัวของเจ้าของเรือ หลังจากนั้นเรือก็ได้ล่มและสูญหายเนื่องจากพายุ ศาลตัดสินว่าเงื่อนไขในใบตราส่งนี้ทำให้ผู้ขนส่งนั้นความรับผิดชอบอย่างไรก็ตามในกรณีที่มีเงื่อนไขที่ระบุถึงการเบี่ยงเบนที่เป็นกรณี ๆ ไป และมีการเบี่ยงเบนตามกรณีเช่นนั้น ผู้ขนส่งอาจได้รับการคุ้มครองตามเงื่อนไขดังกล่าว นั่นคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นได้<sup>9</sup>

<sup>7</sup> เกริก วนิกกุล, "กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล : หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง", หน้า 147.

<sup>8</sup> คดีระหว่าง Stag Line, Ltd., V. Foscolo, Mango Co., Ltd. (1932) A.C. 328 H.L.

<sup>9</sup> คดีระหว่าง Ledue V. Ward. (1888). ALL E.R. Rep 88.

### 3.1.1.2 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

ความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลต่อผู้ส่งของตามกฎหมายเกณฑ์การขนส่งทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นเฮก รูลส์ เฮก วิสบี รูลส์ แอมเบอร์ก รูลส์ (อนุสัญญาของสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งทางทะเล 1978)\* หรือกฎหมายคอมมอนลอว์ ต่างกำหนดหลักเกณฑ์ที่แตกต่างกันในเรื่องมูลฐานแห่งความรับผิดของผู้ขนส่ง (Basis of Liability) หรืออีกนัยหนึ่งคือ เรื่องภาระการพิสูจน์ (Burden of Proof) ดังนั้นจึงจำแนกความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของได้ 4 ประการ<sup>10</sup> คือ

3.1.1.2.1 ความรับผิดต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าลูกหนี้มีความผิด (Fault Liability) กรณีภาระการพิสูจน์ความผิดของลูกหนี้ตกแก่เจ้าหนี้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องให้ลูกหนี้ต้องรับผิด เพราะฝ่ายเจ้าหนี้เป็นผู้กล่าวอ้างว่าลูกหนี้เป็นฝ่ายผิดนั่นเอง เป็นไปตามหลักทั่วไปของการสืบพยาน คือ ผู้ใดกล่าวอ้างผู้หนึ่งนำสืบ กล่าวคือเมื่อคู่กรณีฝ่ายใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริงเพื่อประโยชน์แก่รูปคดีของตน คู่กรณีฝ่ายนั้นชอบที่จะต้องรับภาระและเสี่ยงภัยที่จะแพ้คดีในประเด็นนั้นหากตนไม่สามารถพิสูจน์ได้<sup>11</sup>

\* ปัจจุบันได้มีประเทศเข้าเป็นภาคีครบจำนวน 20 ประเทศแล้ว ดู สถาบันพาณิชย์นาวี, การปฏิรูปธุรกิจการขนส่งทางทะเลตามร่าง พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ., (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534), หน้า 36.

<sup>10</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, "ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามใบตราส่ง ตามกฎหมายฝรั่งเศส," วารสารนิติศาสตร์ 4 (ธันวาคม 2530) : 23.

<sup>11</sup> เข็มชัย ชุตินวงศ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2527), หน้า 67.

หลักความรับผิดที่ปรากฏอยู่ในแอมเบอร์ก รูลส์ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในกรณีที่มีความสูญหาย เสียหายเกิดจากอัคคีภัย หรือเกิดจากการใช้มาตรการในการดับไฟ และกรณีการขนส่งสัตว์มีชีวิตที่ผู้ขนส่งได้ทำตามคำแนะนำในการดูแลสัตว์นั้นแล้ว เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องสามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง (หลักเกณฑ์แห่งความรับผิด มาตรา 5 ข้อ 5)

3.1.1.2.2 ข้อสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ (presumption of fault or neglect) หมายถึงความรับผิดของลูกหนี้ที่เกิดขึ้นโดยกฎหมายได้กำหนดข้อสันนิษฐานไว้ว่า กรณีนั้น ๆ เป็นความผิดของลูกหนี้ซึ่งลูกหนี้จะต้องรับผิด กล่าวคือผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหาย เสียหายของสินค้า เพราะกฎหมายสันนิษฐานว่าความสูญหาย เสียหายนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ดังนั้น ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความรับผิดได้ต่อเมื่อผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าเหตุแห่งความสูญหาย หรือเสียหายนั้นไม่ได้เกิดขึ้นจากความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของตนแต่อย่างใด แอมเบอร์ก รูลส์ ได้วางหลักพื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในลักษณะนี้โดยกำหนดใน Common understanding adopted by the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea ซึ่งแนบท้ายแอมเบอร์ก รูลส์ ว่า "ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญา<sup>นี้</sup>มีพื้นฐานของหลักเกณฑ์แห่งการสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ กล่าวคือ ตามอนุสัญญา<sup>นี้</sup>ให้ถือหลักว่า ภาระการพิสูจน์ตกเป็นของผู้ขนส่งที่จะพิสูจน์ความไม่ผิดของตน ยกเว้น ในบางกรณีที่บทบัญญัติในอนุสัญญา<sup>นี้</sup>กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น"

3.1.1.2.3 ข้อสันนิษฐานความรับผิด (presumption of responsibility) หมายถึง กรณีที่กฎหมายกำหนดไว้ก่อนว่าลูกหนี้จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น เว้นแต่ว่าลูกหนี้สามารถพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดที่ตนสามารถกล่าวอ้างได้ตามกฎหมาย ลูกหนี้จึงจะพ้นความรับผิด ตามกฎแห่งกรุงเฮกถือหลักเกณฑ์<sup>นี้</sup> โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความสูญหายเสียหายของสินค้าที่ได้รับมอบมา เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่ามีเหตุยกเว้นตามกฎหมายหรือตามข้อสัญญาให้ตนพ้นความรับผิดได้



ตามหลักเกณฑ์เรื่องภาระการพิสูจน์ในการเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล<sup>12</sup> พิจารณาจากกฎแห่งกรุงเฮกจะเห็นว่าลำดับการพิสูจน์ชั้นแรกผู้ใช้สิทธิเรียกร้องต้องมีภาระการพิสูจน์ว่า ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องเป็นเจ้าของสินค้าและ/หรือเป็นบุคคลที่มีสิทธิเรียกร้อง ต่อมาคือ การพิสูจน์ถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้สิทธิเรียกร้องกับผู้ขนส่งซึ่งอาจเป็นความสัมพันธ์ทางสัญญาหรือละเมิดแล้วแต่กรณี และต้องแสดงให้เห็นว่าผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งที่ปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) หรือแสดงให้เห็นว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าในสภาพที่เรียบร้อย (good order) แต่เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้า สินค้ากลับมีสภาพเสียหาย บอบสลาย สูญหาย อันอยู่ในสภาพที่ไม่เรียบร้อย (bad order) และพิสูจน์ถึงจำนวนมูลค่าของความเสียหาย สูญหายของสินค้าที่ได้รับ อันในกรณีที่มีการส่งมอบสินค้าล่าช้า ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องต้องพิสูจน์ถึงความล่าช้าที่เกิดขึ้น โดยแสดงให้เห็นถึงวันส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่ง ระยะเวลาที่ผู้ขนส่งทำการขนส่งสินค้า และวันที่มีการส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่ง และแสดงถึงความเสียหายที่ตนได้รับจากความล่าช้านี้<sup>13</sup>

ดังนั้น เมื่อปรากฏว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าในสภาพที่เรียบร้อยแต่ได้ส่งมอบสินค้าที่เสียหายหรือขาดจำนวน ย่อมสันนิษฐานเบื้องต้น (prima facie) ว่าผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบความเสียหายหรือความเสียหายเช่นนั้น กล่าวคือ เมื่อผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งที่ปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) ย่อมแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าในสภาพที่เรียบร้อย แต่เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าที่มีสภาพเสียหายหรือขาดจำนวน ย่อมสันนิษฐานเบื้องต้นว่า

<sup>12</sup> William Tetley, Marine Cargo Claims, 2<sup>nd</sup> ed. (Toronto : Butterworths, 1983), page 54.

<sup>13</sup> ไทชิต เอกจริยกร "ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามใบตราส่งตามกฎหมายภายในของฝรั่งเศส," หน้า 24.

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เพราะกรณีเช่นนี้ถือว่าผู้ขนส่งได้ฝ่าฝืนหน้าที่ของผู้ขนส่งภายใต้มาตรา 3 ข้อ 2 กฎแห่งกรุงเฮก ด้วยเหตุนี้ภาระการพิสูจน์จึงตกเป็นของผู้ขนส่ง คือ ต้องพิสูจน์ถึงสาเหตุของความเสียหายของสินค้า และต้องแสดงให้เห็นด้วยว่าผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังในการทำให้เรือมีความสามารถเดินทะเลได้ และได้ปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งโดยครบถ้วน โดยเฉพาะการไม่เบี่ยงเบนเรือ และท้ายที่สุดผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการพิสูจน์ให้ได้ว่าสาเหตุของความสูญหายเสียหายดังกล่าวเกิดจากเหตุตามมาตรา 4 ข้อ 4 จึงจะทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ

เหตุผลที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องและผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ในข้อเท็จจริงดังกล่าวข้างต้น ก็เพราะว่าเป็นข้อเท็จจริงที่ต่างฝ่ายต่างทราบโดยเฉพาะ กล่าวคือ เมื่อผู้ขนส่งได้รับสินค้าแล้ว สินค้าจะอยู่ในความครอบครองหรืออารักขาของผู้ขนส่งตลอดระยะเวลาการขนส่ง ดังนั้นผู้ขนส่งจึงเป็นผู้ที่รู้ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นต่อสินค้าในช่วงการขนส่ง ในขณะที่ผู้รับสินค้าหรือผู้ส่งของแทบจะไม่มีโอกาสรู้เกี่ยวกับสภาพสินค้าระหว่างการขนส่งเลย ดังนั้นจึงถือว่าผู้ขนส่งต้องพิสูจน์เกี่ยวกับสภาพของสินค้าเนื่องจากผู้ขนส่งเป็นผู้ทราบถึงข้อเท็จจริงต่าง ๆ ของสินค้านี้ระหว่างการขนส่ง ในทางกลับกันผู้ส่งของเป็นผู้ที่ทราบข้อเท็จจริงของสภาพสินค้าในขณะการผลิตหรือการบรรจุหีบห่อ และหลังจากที่ได้รับมอบสินค้าจากผู้ขนส่ง ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งยังคงควบคุมการตรวจสอบสินค้า เมื่อปรากฏว่าสินค้าเสียหาย ดังนั้น ผู้ส่งของจึงมีภาระการพิสูจน์ถึงสภาพของสินค้าในช่วงเวลาก่อนการส่งมอบให้ผู้ขนส่งและหลังจากการรับมอบ กล่าวคือ ผู้ส่งของมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่าได้ส่งมอบสินค้าในสภาพดี แต่ได้รับมอบสินค้าในสภาพที่เสียหายหรือสูญหาย<sup>14</sup>

กฎแห่งกรุงเฮกได้กำหนดหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 4 ข้อ 1 โดยถือว่ามูลฐานแห่งความรับผิด (Basis of Liability)

<sup>14</sup> William Tetley, Marine Cargo Claims, p. 50.

ของผู้ขนส่ง คือ การขาดความระมัดระวัง (lack of due diligence) <sup>15</sup> กล่าวคือ กฎแห่งกรุงเฮกกำหนดให้ผู้ขนส่ง ใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่ง โดยทำให้เรืออยู่ในสภาพเดินทะเลได้และความคุ้มครองแลสินค้า หากปรากฏว่าผู้ขนส่งขาดความระมัดระวังในการดังกล่าว ย่อมทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ

นัยของคำว่า "การใช้ความระมัดระวัง" (due diligence) หมายถึง ความพยายามของผู้ขนส่งที่มีเหตุอันควรในการกระทำเพื่อให้บรรลุ หรือ สำเร็จผลตามหน้าที่ที่กำหนดในมาตรา 3(1) (ก), (ข) และ (ค) กฎแห่งกรุงเฮก <sup>16</sup> การใช้ความระมัดระวังตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก คือ การใช้ความระมัดระวังอันสมควร (reasonable diligence)

ระดับของความระมัดระวัง นอกจากจะพิจารณาถึงระดับของวิญญูชนแล้ว ยังต้องคำนึงถึงประวัติของความเสียหายที่เคยเกิดขึ้น กล่าวคือ หากปรากฏว่าเคยเกิดความเสียหายเช่นนั้นมาแล้วครั้งหนึ่ง ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังที่เพิ่มขึ้นกว่าเดิม มิฉะนั้นจะถือว่าขาดความระมัดระวัง และในบางกรณียังต้องคำนึงถึงความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และความรู้สมัยใหม่ด้วย <sup>17</sup>

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>15</sup> J.F. Wilson, "Basic Carrier Liability and the Right of Limitation," in The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea (Boston : A.W. Sijthoff Leyden, 1978), p. 137.

<sup>16</sup> William Tetley, Marine Cargo Claims, p. 165. และคดีระหว่าง Grain Growers Exports Co. V. Canada Steamships Lines Ltd. (1918). 43 O.L.R. 330.

<sup>17</sup> William Tetley, Marine Cargo Claims, p. 167.

บางครั้งการกระทำหน้าที่ของผู้ขนส่งตามมาตรา 3 (1) นี้ ผู้ขนส่งไม่ได้กระทำด้วยตนเอง แต่ได้ให้ผู้อื่นกระทำการแทนโดยเป็นการว่าจ้าง ดังนั้น ผู้รับจ้างจึงต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง หากขาดความระมัดระวัง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ และ ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวัง เลือกรบุคคลให้กระทำการแทนผู้ขนส่งนี้ เช่น การเลือกผู้ตรวจเรือ หากใช้บริษัทที่ไม่ชำนาญในการตรวจสอบเรือแล้วปรากฏว่าต่อมาเรือไม่มีความสามารถเดินทะเลได้ เช่นนี้ ถือว่าผู้ขนส่งขาดความระมัดระวัง

เมื่อปรากฏว่าผู้ขนส่งขาดความระมัดระวังในการกระทำหน้าที่ตามมาตรา 3 แล้ว ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ ผู้ขนส่งจะยกข้อต่อสู้ที่เป็นข้อยกเว้นความรับผิดหาได้ไม่<sup>18</sup> กล่าวคือ ก่อนที่ผู้ขนส่งจะมีสิทธิสืบพยานหลักฐาน แสดงว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากเหตุที่ตนไม่ต้องรับผิดชอบ ผู้ขนส่งจำต้องแสดงให้เห็นว่า ก่อนหรือในขณะที่เริ่มต้นการเดินทางนั้น ผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังอันสมควรในการจัดหาเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้ มิฉะนั้นผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิที่จะนำสืบว่าสินค้าเสียหายเนื่องจากเหตุข้อยกเว้นเลย<sup>19</sup>

3.1.1.2.4 ความรับผิดเคร่งครัด (Absolute Liability หรือ Strict Liability) กรณีนี้ลูกหนี้ต้องรับผิดชอบโดยอัตโนมัติเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น โดยอ้างว่าไม่ใช่เป็นความผิดของตนไม่ได้ แนวคิดนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานเรื่องภัย (risk)<sup>20</sup>

<sup>18</sup> Ibid., p.154. และดูคดีระหว่าง Toronto Elevators Ltd., V. Colonial SS. Ltd., (1950). Ex. C.R. at p. 375.

<sup>19</sup> เกริก วนิกกุล "กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล : หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง" หน้า 144.

<sup>20</sup> ไผทชิต เอกจริยกร "ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามใบตราส่ง ตามกฎหมายภายในของฝรั่งเศส," หน้า 25.

แนวคิดเรื่องความรับผิดเคร่งครัดนี้เป็นทฤษฎีความรับผิดของกฎหมายละเมิด ความรับผิดเคร่งครัด หมายถึง ความรับผิดที่ผู้กระทำจะต้องรับผิดทั้งที่บางครั้งเขาอาจไม่มีความผิด กรณีที่จะถือว่าเป็นความรับผิดเคร่งครัดต่อเมื่อมิใช่การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ มิใช่การกระทำโดยมีเจตนาดีหรือเจตนาร้าย และไม่ว่าจำเลยจะรู้หรือไม่รู้ถึงการกระทำนั้นหรือไม่ก็ตาม จำเลยก็ไม่พ้นความรับผิด<sup>21</sup> เหตุที่ต้องให้บทหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดเคร่งครัดนี้ เนื่องจากความเสียหายบางอย่างที่เกิดจากเหตุใดเหตุหนึ่งที่ย่อยครั้งและเกิดได้ง่าย แต่ผู้เสียหายไม่อาจพิสูจน์ถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นหรือพิสูจน์ได้ยาก เพราะอาจเป็นไปได้ว่าเหตุที่เกิดขึ้นในความรู้เห็นของจำเลยแต่ผู้เดียวที่เป็นผู้ก่อขึ้น ผู้เสียหายอาจพิสูจน์ได้ว่าเหตุได้เกิดขึ้นจริง แต่ไม่อาจพิสูจน์ได้ว่าเหตุนั้นเกิดขึ้นอย่างไร อันจะเป็นการแสดงถึงมูลกรณีหรือที่มาแห่งความประมาทเลินเล่อของจำเลย<sup>22</sup>

ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ถือว่าผู้ขนส่งมีความรับผิดเคร่งครัดต่อความสูญหายเสียหายของสินค้า กล่าวคือ เมื่อปรากฏว่าสินค้าสูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งต้องรับผิดทันที ต่อมาเมื่อเข้าสู่ยุคการค้าเสรี (laissez faire) ซึ่งยอมรับเสรีภาพในการทำสัญญา ผู้ขนส่งที่อยู่ในฐานะอำนาจต่อรองที่เหนือกว่า จึงจำกัดความรับผิดของตนให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ ในที่สุดก่อให้เกิดปฏิกิริยาโต้ตอบจากผู้ส่งของและมีการผลักดันให้เกิดแยก รูลส์ ในเวลาต่อมา

## ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>21</sup> Henry C. Black, Black's Law Dictionary, 4<sup>th</sup> ed., (Minnisota: West Publishing Co., 1968), p. 1591.

<sup>22</sup> ไพจิตร ปุณฺยาพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะเรื่อง/ประมวลกฎหมายพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย. (กรุงเทพมหานคร, สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2526), หน้า 12.

### 3.1.1.3 ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิด

ช่วงการขนส่งทางทะเลตามนัยของกฎแห่งกรุงเฮก มาตรา 1 (5) ได้กำหนดว่า "ให้ครอบคลุมระยะเวลาตั้งแต่ได้บรรทุกสินค้าลงเรือจนกระทั่งบรรทุกสินค้าขึ้นจากเรือ" จะเห็นว่าระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก เริ่มและสิ้นสุดตั้งแต่สินค้านั้นกราบเรือ (หรือเรียกว่า หลัก tackle to tackle) ดังนั้นหากเกิดความเสียหายต่อสินค้าก่อนบรรทุกสินค้าลงเรือ หรือหลังบรรทุกสินค้าขึ้นจากเรือ เช่น สินค้าเกิดเสียหายที่ท่าเทียบเรือ (quay) หรือโรงเก็บสินค้า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก เพราะถือว่าความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกได้สิ้นสุดแล้ว ดังนั้นความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการบรรทุกสินค้าลงหรือขึ้นจากเรือ หากสินค้ายังไม่พ้นกราบเรือแล้วผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก<sup>23</sup> แต่ต้องพิจารณากฎหมายภายในหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องซึ่งอาจกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดได้เมื่อเกิดความเสียหายแก่สินค้าในช่วงนั้น

### 3.1.1.4 ข้อยกเว้นความรับผิด

ข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 4 ข้อ 2 กฎแห่งกรุงเฮกได้กำหนดไว้ดังนี้

ก. การกระทำประมาทเลินเล่อ หรือละเว้นปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือ คนนำร่อง ตัวแทนหรือลูกจ้างอื่น ๆ ของเจ้าของเรือ หรือคนประจำเรือของผู้ขนส่งที่เกี่ยวกับการเดินเรือ หรือการดำเนินการเกี่ยวกับเรือ

<sup>23</sup> Leopold Peyrefitte, "The Period of Maritime Transport," in The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea (Boston : A.W. Sijthoff Leyden, 1978), p. 126.

ข้อยกเว้นความรับผิดนี้เป็นเรื่องเกี่ยวกับความผิดของลูกจ้าง  
ของผู้ขนส่ง ซึ่งดูเหมือนว่ากฎแห่งกรุงเฮกไม่ได้กำหนดให้นายจ้างหรือผู้ขนส่งต้องรับผิดร่วมด้วย  
เสมอไปอย่างกรณีทั่วไป ดังนั้น ถ้าเป็นความผิดพลาดของนายเรือลูกเรือในส่วนที่เกี่ยวกับการเดิน  
เรือ หรือดำเนินการเกี่ยวกับเรือแล้ว ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด<sup>24</sup>

ข. ไฟไหม้ไว้้นแต่เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือเจตนารู้เห็น  
ของผู้ขนส่ง

ค. ภัยอันตราย หรืออุบัติเหตุทางทะเล หรือทางน้ำอื่น

ง. เหตุสุดวิสัย

จ. การสงคราม

ฉ. การกระทำของศัตรูมหาชน

ช. การจับกุมหรือหน่วงเหนี่ยว โดยประมุขของประเทศ  
ผู้ปกครองประเทศ ผู้มีอำนาจปกครองรัฐ หรือการกักกันเรือโดยผลของกฎหมาย

ในคดี Nobel's Explosives Co. v. Jenkins  
(1862) 2 QB. 326 ซึ่งเป็นคดีที่เกิดก่อนมีกฎแห่งกรุงเฮก แต่ยังมีผลเช่นเดียวกันภายใต้  
กฎแห่งกรุงเฮก คดีนี้ข้อเท็จจริงว่า ผู้ขนส่งตกลงที่จะขนส่งสินค้า คือ วัตถุระเบิด จากอังกฤษไป

<sup>24</sup> เกริก วมิกกุล "กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล : หน้าที่และ  
ความรับผิดของผู้ขนส่ง" หน้า 149.



ยังญี่ปุ่น โดยใบตราส่งระบุชื่อยกเว้นความรับผิดไว้สำหรับการจับกุมหรือหน่วงเหนี่ยวเรือ โดยรัฐอื่น เมื่อเรือถึงฮ่องกง ได้ปรากฏว่าเกิดสงครามระหว่างจีนกับญี่ปุ่น นายเรือเกรงว่าถ้าเรือบรรทุกสินค้าต่อไปแล้วก็จะถูกเรือจีนซึ่งอยู่แถวนั้นตรวจค้น และเมื่อพบสินค้านั้นแล้วเข้าก็จะถูกยึดสินค้าทั้งหมดบนเรือ จึงได้ตัดสินใจทิ้งสินค้าไว้ที่ฮ่องกง ศาลอังกฤษ (Queen's Bench Division) ตัดสินว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดโดยตีความว่า "การจับหรือหน่วงเหนี่ยวโดยรัฐอื่น" นั้น หมายรวมถึงกรณีที่เกิดการเสี่ยงต่อการถูกจับกุมหรือหน่วงเหนี่ยวเรือด้วย ไม่จำกัดเฉพาะกรณีที่มีการจับหรือยึดเรือจริง ๆ <sup>25</sup>

ซ. การป้องกันโรคติดต่อ หมายถึงการใช้มาตรการป้องกันโรคที่เกิดกับพืช หรือสัตว์ไม่ว่าโดยการรมยา การสั่งห้ามเรือเข้าเทียบท่าเพราะมีโรคติดต่ออันเป็นเหตุให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าหรือทำให้สินค้าสูญหายหรือเสียหาย

ฉ. การกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้ส่งของตนเอง หรือเจ้าของหรือตัวแทนของบุคคลเช่นว่านั้น

ญ. การนัดหยุดงาน การปิดงาน หรือการผลงงาน หรือเหตุเกี่ยวกับแรงงานไม่ว่าจะเกิดจากสาเหตุใดก็ตาม ไม่ว่าจะเป็นการนัดหยุดงาน การปิดงาน หรือการผลงงานทั้งหมดหรือบางส่วน เช่น การนัดหยุดงานของผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้า (Stevedores) ซึ่งทำให้ไม่สามารถขนถ่ายสินค้าลงเรือได้ทันตามกำหนด

ฎ. การจลาจล และความไม่สงบอื่น ๆ

<sup>25</sup> Ivamy ER. Hardy, "Casebook on Shipping Law, 2<sup>nd</sup> ed., (London : Butterworths, 1982), p. 55.



ญ. การช่วยเหลือภัย หรือการพยายามช่วยเหลือภัยชีวิตหรือทรัพย์สิน ในทะเล

จ. โดยสภาพที่บพร่องของสินค้านั่นเอง

ในคดี *The Flowergate* (1976) 1 Lloyd's Rep 1 สินค้าที่ขนส่งได้แก่โกโก้ เจ้าของสินค้าได้ฟ้องผู้ขนส่งว่า โกโก้เสียหายเพราะถูกความชื้น เพราะผู้ขนส่งไม่ได้ใช้ความระมัดระวังในการขนส่ง แต่ผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้บกพร่องในหน้าที่ และเรือมีระบบถ่ายเทอากาศที่มีประสิทธิภาพ ศาลอังกฤษ (Queen's Bench Division) จึงตัดสินว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ข้อเท็จจริงประการหนึ่งที่ทำให้ศาลอังกฤษตัดสินเช่นนี้เพราะในช่วงเวลาที่เกิดเหตุและตามเส้นทางที่เรือจะต้องแล่นผ่าน ตามปกติสภาพอากาศจะเลวร้ายอยู่แล้วจึงสรุปได้ว่า ผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังในการขนส่งแล้ว แต่เป็นเพราะดินฟ้าอากาศและสภาพของสินค้านั่นเองที่ทำให้สินค้าเสียหาย

แต่ในคดี *The Santa Malta* (1976) 2 Lloyd's Rep.391 ศาล British Columbia Admiralty District ตัดสินว่าการที่ผู้ขนส่งนำเอาสินค้าซึ่งได้แก่ แดงโม กระเทียม และหัวหอม บรรจุทุกไว้ในห้องเดียวกันกับมัสยาหาร (fish food) ทำให้แดงโม กระเทียม หัวหอม เปราะเปื้อนด้วยมัสยาหาร ความเสียหายดังกล่าวเกิดจากความบกพร่องของผู้ขนส่ง ๆ จึงต้องรับผิดชอบ ไม่ใช่เรื่องที่ความเสียหายเกิดขึ้นเพราะสินค้ามีสภาพที่บกพร่องในตัวเอง และในคดี *The Continental Shipper* (1976) 2 Lloyd's Rep. 234 ศาลอุทธรณ์ของแคนาดา (Federal Court of Appeal of Canada) ได้ตัดสินว่าการที่ผู้ขนส่งจัดวางสินค้าหรือรถยนต์ที่ไม่ได้บรรจุอยู่ในลังไว้ใกล้กันเกินไป จนเป็นเหตุให้เสียหาย เป็นความผิดของผู้ขนส่ง และไม่ใช่กรณีที่สินค้าเสียหายเพราะความบกพร่องของสินค้าเอง ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบ<sup>26</sup>

<sup>26</sup> Ibid., p. 173.

ท. การบรรจุหีบห่อไม่แข็งแรงเพียงพอ

ในคดี *The Continental Shipper* ข้างต้น ศาลยังได้ตัดสินอีกว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้านั้น ไม่ได้เกิดจากการบรรจุหีบห่อที่ไม่แข็งแรงพอเพียงอีกด้วย ข้อยกเว้นความรับผิดนี้คงต้องพิจารณาข้อเท็จจริงเป็นกรณี ๆ ไป

ฅ. การทำเครื่องหมายไม่ชัดเจนพอ

ณ. ข้อบกพร่องแฝงที่ไม่สามารถตรวจพบได้โดยการใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอแล้ว

ด. สาเหตุอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นโดยไม่ใช้ความผิดของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่ง ไม่มีส่วนรู้เห็นด้วย หรือไม่ใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ทั้งนี้อ้างประโยชน์ตามข้อยกเว้นความรับผิดมีหน้าที่จะต้องพิสูจน์ว่าความสูญหาย หรือเสียหายแก่สินค้าที่ขนส่ง ไม่ได้เกิดจากความผิดหรือการมีส่วนรู้เห็นด้วยของตนหรือของตัวแทนหรือลูกจ้างของตน

ในคดี *Brown & Co., Ltd. v. Harrison* (1927)

All E.R. Rep. 195 ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือปลายทาง ลูกจ้างของผู้ประกอบการกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้า (Stevedores) ได้เปิดหีบห่อและขโมยสินค้าไปบางส่วน ผู้ขนส่งได้พิสูจน์ว่าความสูญหายเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นจากความผิดของตน แต่ไม่ได้พิสูจน์ว่าไม่ใช้ความผิดของตัวแทนหรือลูกจ้างของตน ศาลอุทธรณ์อังกฤษ (Court of Appeal) ได้ตัดสินว่าผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิด ผู้ขนส่งจะพ้นความรับผิดได้ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นเพราะความผิดของทั้งของตนและตัวแทนลูกจ้างของตนด้วย <sup>27</sup>

<sup>27</sup> Ibid., p. 65.

### 3.1.1.5 ข้อจำกัดความรับผิด

ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก มาตรา 4 ข้อ 5 ได้กำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งดังนี้ คือ ไม่ว่ากรณีใดก็ตามผู้ขนส่งจะรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สินค้าในจำนวนไม่เกิน 100 ปอนด์ต่อหนึ่งหีบห่อหรือต่อหน่วย (ตาม เฮก รูลส์) หรือ 10,000 ฟรังก์\* ต่อหนึ่งหีบห่อหรือต่อหน่วย หรือ 30 ฟรังก์ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย (ตามเฮก วิลล์ รูลส์) หรือเทียบตามหน่วยของสิทธิถอนเงินพิเศษ (SDRs)\*\* ของมูลค่า 10,000 ฟรังก์ มีค่าเท่ากับ 666.67 SDRs ต่อหนึ่งหีบห่อหรือต่อหน่วย เว้นแต่ผู้ส่งของจะได้นำแจ้งให้ทราบถึงสภาพและราคาของสินค้านั้นก่อนที่ จะบรรทุกลง เรือและ ได้จัดส่งไว้ใน ใบตราส่งแล้ว

ดังนั้นผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อผู้ส่งของต่อความสูญหายและเสียหายของสินค้าตามความเป็นจริงซึ่งเกินกว่าอัตราที่กำหนดในข้อจำกัดความรับผิดได้ หากว่า

- (1) ได้มีการแจ้งถึงสภาพและราคาที่แท้จริงของสินค้านั้นก่อนจะบรรทุกลงเรือ และ
- (2) ผู้ขนส่ง ได้บันทึกข้อความเกี่ยวกับสภาพและราคาดังกล่าวไว้ในใบตราส่งแล้ว

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

\* ฟรังก์ หมายถึง หน่วยซึ่งประกอบด้วยทองคำบริสุทธิ์ 900 หนัก 65.5 มิลลิกรัม

\*\* SDRs ย่อมาจาก Special Drawing Rights ซึ่งอยู่ในกฎเกณฑ์ของ The International Monetary Fund ถือว่ามูลค่าของ 1 SDR มีค่าเท่ากับ 1.3457 เหรียญสหรัฐ (เทียบมูลค่า ณ ปี 1988)

ถ้าไม่มีการปฏิบัติครบถ้วนตามเงื่อนไขทั้งสองประการนี้แล้วผู้ขนส่งก็จะสามารถใช้สิทธิยกข้อจำกัดความรับผิด ตามนัยกฎแห่งกรุงเฮก มาตรา 4 ข้อ 5 ได้เสมอ

ในคดี *Anticosti Shipping Co. v. Viateur St. Amand* (1959) 1 Lloyd's Rep. 352 ศาลสูงสุดของแคนาดา (The Supreme Court of Canada) ได้ตัดสินว่าแม้ว่าผู้ขนส่งจะทราบว่าสินค้าที่ผู้ส่งของส่งมอบบรรทุกลงเรือไปนั้นจะมีราคาสูงกว่าจำนวนเงินชั้นสูงที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบภายใต้ข้อจำกัดความรับผิดในกฎแห่งกรุงเฮกก็ตาม เมื่อผู้ส่งของไม่ได้แจ้งให้จดลงไว้ในใบตราส่งแล้ว ผู้ส่งของจะเรียกร้องค่าเสียหายเกินกว่าจำนวนเงินอันเป็นข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งมิได้ การที่ผู้ขนส่งทราบเองถึงราคาที่แท้จริงของสินค้านั้นไม่ใช่ข้อสาระสำคัญที่จะทำให้ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าเสียหายเกินกว่าจำนวนที่ผู้ขนส่งได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิด<sup>28</sup>

และในคดี *Pendle & Rivet Ltd. v. Ellerman Lines Ltd.* (1927) 33 Com.Cas. 70,78 ซึ่งเป็นคดีที่ผู้ส่งของได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและราคาของสินค้าแล้ว แต่ใบตราส่งที่ออกให้ไม่ได้ระบุถึงราคาสินค้าเอาไว้ด้วย ศาลได้ตัดสินว่า "แม้ผู้ส่งของซึ่งเป็นโจทก์จะได้แจ้งถึงราคาสินค้าก่อนที่จะบรรทุกลงเรือก็ตาม แต่ไม่มีการจดลงไว้ในใบตราส่ง ต้องถือว่าเงื่อนไขที่จะให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเกินกว่าข้อจำกัดความรับผิดได้สำเร็จลงเพียงข้อเดียว ดังนั้นผู้ขนส่งจึงถือเอาประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดได้"<sup>29</sup>

<sup>28</sup> Ivamy ER Hardy, *Casebook on Carriage by Sea*, p 68.

<sup>29</sup> Clive M. Schmitthoff, *Schmitthoff's Export Trade*, 9<sup>th</sup> ed.

เหตุผลประกอบเนื่องจาก ถ้าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนเงินชั้นสูงในข้อจำกัดความรับผิดแล้ว อัตราค่าระวางขนส่งในทางปฏิบัติจะต้องสูงกว่าปกติธรรมดา มาก ดังนั้นถ้าไม่ได้แจ้งและระบุไว้ในใบตราส่งซึ่งราคาที่แท้จริงของสินค้าก็ไม่น่าที่จะให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเกินกว่าข้อจำกัดความรับผิดที่วางไว้ในกฎแห่งกรุงเฮก

ประเด็นที่ควรพิจารณาต่อมา คือ ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่ง ควรได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นความรับผิดและข้อจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดในกฎแห่งกรุงเฮก ได้เพียงใดหรือไม่

ตามมาตรา 4 ทวิ ข้อ 2 ถึงข้อ 4 แห่งเฮก วิสบี รูลส์ ได้ให้ความคุ้มครอง ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยกำหนดว่าลูกจ้างหรือตัวแทนซึ่งไม่ใช่ผู้รับจ้าง (Independent Contractor) มีสิทธิที่จะอ้างถึงข้อประโยชน์เอาจากข้อยกเว้นความรับผิดหรือข้อจำกัดความรับผิดได้ เว้นแต่ความสูญหายหรือเสียหายจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจ หรือขาดความระมัดระวังทั้งที่รู้ว่าการกระทำนั้นจะมีผลให้เกิดความเสียหาย ข้อตกลงนี้จะมีกำหนดอยู่ในใบตราส่ง ซึ่งเรียกข้อตกลงนี้ว่า Himalaya Clause ปกติลูกจ้างของผู้ขนส่งคงได้แก่ นายเรือ (Master) และลูกเรือ (Crew) ส่วนตัวแทนต้องพิจารณาไปตามหลักกฎหมายตัวแทน กล่าวคือ เมื่อตัวแทนได้กระทำไปตามอำนาจหน้าที่ซึ่งได้รับมอบหมาย ตัวแทนย่อมหลุดพ้นความรับผิด สำหรับ "ผู้รับจ้าง" เช่น ผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้า (Stevedores) หรือเทอร์มินอล โอเปอเรเตอร์ (Terminal Operator) จะไม่ได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิด<sup>30</sup>

<sup>30</sup> คดีระหว่าง Midland Silicones Ltd. V. Scruttons Ltd. (1962),

อย่างไรก็ดี ผู้รับจ้างอาจอ้างถึงเอาประโยชน์แห่งข้อจำกัด หรือข้อยกเว้นความรับผิดได้ในกรณีที่ผู้ขนส่ง ได้ตกลงกับผู้ส่งของ ในฐานะตัวแทนของผู้รับจ้าง เพื่อให้ ผู้รับจ้าง ได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นและจำกัดความรับผิด ทั้งนี้จะต้องมีการระบุข้อตกลงนั้นไว้ใน ใบตราส่งด้วย<sup>31</sup>

### 3.1.1.6 อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

อายุความฟ้องร้องตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกนั้นแบ่งออกได้เป็น 2 กรณีคือ

3.1.1.6.1 อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง ให้รับผิดชอบความสูญหาย หรือเสียหายหรือการส่งมอบชักช้า ตามมาตรา 3 ข้อ 6 กำหนดไว้ว่าต้องฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับจากวันที่ส่งมอบหรือวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบ

3.1.1.6.2 อายุความฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอก ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก (เฮก วิลล์ รูลส์) มาตรา 3 ข้อ 6 ทวิ กำหนดว่าการฟ้องไล่เบี้ยบุคคลภายนอกนั้น ให้เป็นไปตามกำหนดอายุความของกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีแต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 เดือน นับแต่วันที่ได้ประนีประนอมยอมความหรือได้รับหมายเรียกให้เข้าเป็นจำเลยในคดีก่อน เช่น ในกรณีที่ผู้ขนส่งยอมออกใบตราส่งที่ปราศจากเงื่อนไซ (Clean bill of lading) ตามที่ผู้ส่งของร้องขอทั้งที่สินค้าอยู่ในสภาพไม่เรียบร้อย ทั้งนี้โดยผู้ส่งของยอมรับที่จะชดใช้ความเสียหายที่ผู้ขนส่งอาจ ได้รับ ต่อมาเมื่อสินค้ามาถึงปลายทาง ผู้รับตราส่งพบว่าสินค้าอยู่ในสภาพที่เสียหาย จึงฟ้องร้องต่อผู้ขนส่งให้รับผิดชอบ ในกรณีนี้เมื่อผู้ขนส่งออกใบตราส่งที่ปราศจากเงื่อนไซยอมทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่ง เพราะถือว่าผู้ขนส่งรับสินค้าในสภาพที่เรียบร้อยแต่ส่งมอบสินค้าในสภาพที่เสียหาย ดังนั้นหากผู้ขนส่งจะฟ้องร้องต่อผู้ส่งของ ให้ชดใช้ความเสียหายนี้ ผู้ขนส่งต้องฟ้องภายในอายุความที่กำหนดไว้ในกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี

<sup>31</sup> Clive M. Schmitthoff, Schmitthoff's Export Trade, p. 567-568.

### 3.1.2 การขนส่งทางอากาศ

อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ หรืออนุสัญญากรุงวอร์ซอร์มีความเป็นมาเริ่มจากรัฐบาลฝรั่งเศสได้จัดประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายเอกชนทางอากาศ (International Conference on Private Air Law) ณ กรุงปารีส เมื่อวันที่ 26 ตุลาคม 1925 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะพิจารณาร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ และที่ประชุมได้พิจารณาถึงความสำคัญ ความรับผิดชอบ ความยุ่งยากซับซ้อน และปัญหาทางกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง จึงเห็นสมควรตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญพิเศษขึ้น

คณะกรรมการนี้ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญที่แต่งตั้งโดยประเทศต่าง ๆ 78 คน ได้ทำการประชุมครั้งแรกที่กรุงปารีส เมื่อเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1926 และได้กำหนดชื่อว่คณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการว่าด้วยกฎหมายอากาศระหว่างประเทศ (Committee International Technique D'experts Juridiques Aeriens-C.I.T.E.J.A.)

การประชุมครั้งแรก C.I.T.E.J.A. ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับร่างเอกสารขนส่ง (consignment note) เพื่อเป็นหลักเกณฑ์สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ และศึกษาร่างอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศของการประชุมปี ค.ศ. 1925 แล้วมีความเห็นว่าควรจะนำ 2 เรื่องนี้มาศึกษารวมกัน ดังนั้น ในปี ค.ศ. 1928 จึงได้จัดเตรียมร่างอนุสัญญาในส่วนของปัญหาที่พบเพิ่มขึ้นเกี่ยวกับเอกสารการขนส่งและความรับผิดในกรณีการขนส่งที่ไม่ใช่การขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งร่างอนุสัญญานี้รัฐบาลฝรั่งเศสได้จัดส่งให้รัฐบาลประเทศต่าง ๆ ที่มีส่วนร่วมในการประชุมปี ค.ศ. 1925 พิจารณาก่อนนำเสนอที่ประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายเอกชนทางอากาศครั้งที่ 2

การประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายเอกชนทางอากาศครั้งที่ 2 นี้ จัดขึ้นโดยรัฐบาลโปแลนด์ที่กรุงวอร์ซอร์ ระหว่างวันที่ 4-12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 และได้มีการรับรองอนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศ (The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to

International Carriage by Air) ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 1929 และเป็นที่รู้จักกันทั่วไปว่าอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ ค.ศ. 1929 โดยมีเนื้อหาสาระสำคัญกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการไว้แน่นอน ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้รัดกุมและเหมาะสมยิ่งขึ้นเรื่อย ๆ โดยยึดถือระบบวอร์ซอร์เป็นแม่บท

อนุสัญญากรุงวอร์ซอร์นี้ถือเป็นข้อตกลงฉบับแรกเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และได้รับการให้สัตยาบันจากประเทศต่าง ๆ มากกว่า 110 ประเทศ แม้ว่าบางมาตรการของอนุสัญญานี้จะถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารและอนุสัญญาฉบับต่อ ๆ มา อนุสัญญาฉบับนี้ก็ยังคงมีผลผูกมัดประเทศซึ่งให้สัตยาบันแต่แรก

### 3.1.2.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

มาตรา 18 แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์บัญญัติว่า

"(1) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่ได้รับในกรณีที่มีการทำลาย สูญหาย หรือเสียหายแก่สัมภาระเดินทางลงทะเล เบียนโด ๆ หรือสินค้าใด ๆ ถ้าหากว่าเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งทางอากาศ

(2) การขนส่งทางอากาศตามความหมายของวรรคก่อนรวมถึงระยะเวลาที่สัมภาระเดินทางหรือสินค้าอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะอยู่ที่ท่าอากาศยานหรือบนอากาศยานหรือในที่ใด ๆ ในกรณีที่มีการบินลงนอกท่าอากาศยาน

(3) ระยะเวลาการขนส่งทางอากาศไม่ขยายไปถึงการขนส่งใด ๆ ทางบก ทางทะเล หรือทางแม่น้ำที่กระทำนอกท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตามการขนส่งดังกล่าวเกิดขึ้นโดยเป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาขนส่งทางอากาศ เพื่อขนส่งสินค้าขึ้นเครื่องบินส่งมอบ หรือขนถ่าย ให้สันนิษฐานว่าความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นผลจากเหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ให้เห็นเป็นอย่างอื่น"



ตามมาตรา 18(1) กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดจากการถูกทำลายหรือสูญหายของสัมภาระเดินทางที่ผ่านการตรวจสอบแล้ว หรือของสินค้า เมื่อสาเหตุของความเสียหายนั้นเกิดระหว่างการขนส่งทางอากาศ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศจึงเป็นความรับผิดที่กฎหมายสันนิษฐานว่าความสูญหายเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง (presumption of fault) ภาระการพิสูจน์จึงตกเป็นของผู้ขนส่ง กล่าวคือผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความรับผิดเมื่อผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าเหตุแห่งความสูญหายหรือเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นจากความผิดของตน

มาตรา 18(2) ให้ความหมายคำว่า "การขนส่งทางอากาศ" หมายถึงระยะเวลาที่สัมภาระเดินทางหรือสินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่สินค้าอยู่ภายในท่าอากาศยานหรือบนเครื่องบินหรือที่ใด ๆ ซึ่งรวมถึงในกรณีที่เครื่องบินลงจอดนอกท่าอากาศยานด้วย ในแง่ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลจะเห็นว่าความรับผิดเริ่มต้นและสิ้นสุดลงเมื่อสินค้าพ้นกราบเรือ แต่ในการขนส่งทางอากาศนับแต่สินค้าอยู่ในความดูแล หรือความครอบครองของผู้ขนส่งความรับผิดต่อสินค้าจะเริ่มทันที ขอบเขตความรับผิดต่อสินค้าของผู้ขนส่งทางอากาศจึงกว้างกว่าขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเล

หากความเสียหายเกิดขึ้นขณะที่สินค้าอยู่ในท่าอากาศยาน หรือบนเครื่องบินและอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งย่อมไม่มีปัญหาอะไรต่อความรับผิดของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตามบางครั้งมีการตัดสินคดีที่ขัดแย้งกับมาตรา 18 ข้อเท็จจริงในคดีนี้ปรากฏว่าได้มีการขนส่งทองคำจากราจีไปบอมเบย์ เมื่อทองคำได้ถูกขนส่งไปยังบอมเบย์โดยสภาพเรียบร้อยแล้ว ปรากฏว่าได้ถูกขโมยจากกรงเหล็กในสำนักงานของผู้ขนส่งที่บอมเบย์ขณะรอการส่งมอบให้ผู้รับสินค้า ศาลได้ตัดสินว่าการขนส่งทองคำทางอากาศได้สิ้นสุดแล้ว ด้วยเหตุผล 2 ประการคือ ประการแรกทองคำได้ถูกขนมาถึงจุดหมายปลายทางที่บอมเบย์และกำลังรอส่งมอบ ประการที่สองทองคำได้มาถึงจุดหมายปลายทางแล้วและถูกขนต่อไปยังสำนักงานเพื่อเก็บรอการแจ้งต่อผู้รับสินค้า ดังนั้นถือว่าการขนส่งทางอากาศสิ้นสุดแล้ว ผู้ขนส่งจึงอาจรับผิดเพียง ในฐานะผู้ฝากทรัพย์สินเท่านั้น ทั้งนี้เป็นไปตามข้อความที่ได้ตกลง

ในเอกสารการขนส่ง ดังนั้นแม้ว่าสินค้าจะยังคงอยู่ในภาระการดูแลของผู้ขนส่งอยู่ แต่เมื่อการขนส่งทางอากาศได้สิ้นสุดแล้วเพราะสินค้าได้ไปถึงจุดหมายปลายทางและกำลังรอการส่งมอบที่สำนักงานผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายกรุงวอร์วอร์ มาตรา 18<sup>32</sup>

ปัญหาที่จะต้องพิจารณา คือ เมื่อใดจึงจะถือว่า ผู้ขนส่งได้เข้าควบคุมดูแลสินค้าและสัมภาระแล้ว ศาลในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์บัญญัติหลักทั่วไปเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ว่าผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากหน้าที่ดูแลสินค้าตามกฎหมายเมื่อสินค้าได้ถูกส่ง ไปให้ผู้รับสินค้าแล้วไม่ว่าผู้รับสินค้าจะยอมรับสินค้านั้นหรือไม่ก็ตาม ด้วยเหตุนี้ศาลสหรัฐฯ จึงถือว่าหน้าที่ควบคุมดูแล หมายถึง การควบคุมดูแลตามความเป็นจริง ไม่ใช่โดยปริยาย ดังนั้นศาลจึงไม่ยอมให้ผู้ขนส่งอ้างเงื่อนไขตามสัญญาว่าการส่งมอบสินค้าให้ผู้รับสินค้าโดยส่งมอบสินค้าให้พนักงานศุลกากรแล้ว ย่อมถือว่าส่งมอบสำเร็จบริบูรณ์โดยปริยาย<sup>33</sup>

ศาลฝรั่งเศสในระบบประมวลกฎหมายได้วินิจฉัยในคดีพิพาท

ระหว่าง Favre กับ Belgian State และ Sabena, 1972 โดยตัดสินว่าจำเลยผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบที่จำเลยได้มอบสินค้านั้นให้แก่พนักงานศุลกากร หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐซึ่งมีหน้าที่ดูแลควบคุมสินค้านั้นแต่ฝ่ายเดียว เพราะว่าจำเลยไม่มีสิทธิในการตรวจ หรือควบคุมสินค้านั้นต่อไป ต่อมาศาลฝรั่งเศสได้เปลี่ยนแปลงไป โดยถือว่าการส่งมอบสินค้าเป็นการแสดงให้เห็นถึงการสิ้นสุดหน้าที่ของผู้ขนส่งตามลักษณะกฎหมายการขนส่งทั่วไป แม้ว่าจะไม่ได้เป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 18(2) ของอนุสัญญากรุงวอร์วอร์ก็ตาม ในคดีพิพาทระหว่าง Syndicat d'assurances des lloyds กับ Aerofret, 1968 ศาลอุทธรณ์กรุงปารีสได้ตัดสินว่า ความเสียหายได้เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งทางอากาศ เพราะถือว่าสินค้าซึ่งอยู่ภายในสนามบินซึ่งอยู่ภายใต้การดูแลรักษา

<sup>32</sup> วัชรินทร์ จารุณี, "ระบบวอร์วอร์," ข่าวสารการบินพาณิชย์ 16 (มกราคม 2524) : หน้า 17

<sup>33</sup> All Transport Inc. V. Seaboard World Airlines, 12 AVI 18, 163 (N.Y. City CT. 1973).

ตามกฎหมายของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งทางอากาศต้องรับผิดชอบความเสียหายดังกล่าว และยังมีคดีตัวอย่างระหว่าง Air Express International Agency กับ Marsis & Cie, 1971 ศาลอุทธรณ์กรุงปารีสได้ตัดสินว่า สัญญาขนส่งทางอากาศสิ้นสุดต่อเมื่อผู้รับสินค้าได้ครอบครองสินค้าอย่างแท้จริงแล้ว<sup>34</sup>

อนึ่ง มาตรา 18(3) กำหนดว่า ระยะเวลาในการขนส่งทางอากาศไม่ขยายไปถึงการขนส่งทางบก ทางทะเลหรือทางน้ำที่อยู่นอกเขตท่าอากาศยาน อย่างไรก็ตามการขนส่งทางบกหรือทางทะเลดังกล่าวเป็นการทำตามสัญญาการขนส่งทางอากาศเพื่อจุดมุ่งหมายในการขนส่ง ส่งออก หรือขนถ่ายลำ ให้อธิบายว่าความเสียหายใด ๆ ที่เกิดเป็นผลจากการขนส่งทางอากาศ เว้นแต่จะพิสูจน์ให้เห็นเป็นอย่างอื่น และยังได้กำหนดเพิ่มอีกว่า ในกรณีการขนส่งหลายรูปแบบโดยมีทางอากาศเป็นส่วนหนึ่ง บทบัญญัติของอนุสัญญานี้จะใช้บังคับเฉพาะส่วนที่เป็นการขนส่งทางอากาศเท่านั้น

มีปัญหาว่า ในกรณีที่สนามบินปลายทางตามสัญญาขนส่ง ไม่มีอุปกรณ์เครื่องมือสำหรับเครื่องบินขนาดใหญ่ที่ผู้ขนส่งใช้ในการขนส่ง ผู้ขนส่งจึงจำเป็นต้องขนส่งสินค้าไปยังสนามบินอื่นก่อนแล้วเคลื่อนย้ายโดยรถบรรทุกไปยังสนามบินปลายทางตามสัญญา และสินค้าเกิดความเสียหายเมื่อมาถึงที่ปลายทาง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 18(3) หรือไม่ ตามปัญหานี้ มีคดีศาลฝรั่งเศสพิพาทระหว่าง UTA กับ Electro-Enterprises, 1973 ได้มีการส่งอุปกรณ์บางอย่างจากสนามบิน Le Bourget ในปารีสไปสนามบิน Lome ใน African State of Togo เนื่องจากสนามบิน Lome ไม่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในการขนส่งภาคพื้นดินสำหรับเครื่องบินเจ็ทที่ UTA ใช้ขนส่งจึงบินต่อไปและลงจอดที่รัฐถัดไปคือ Benin แล้วใช้รถบรรทุกขนสินค้ากลับมาที่ Lome เป็นระยะทาง 150 กม. ปรากฏว่าเมื่อมาถึงที่ Lome สินค้าเสียหาย ศาลฝรั่งเศสตัดสินให้ UTA รับผิดชอบตามมาตรา 18(3) เพราะถือว่าเป็นความเสียหายที่เกิดเนื่องจากผลของการขนส่งทางอากาศ<sup>35</sup>

<sup>34</sup> วัชรินทร์ จารุณี, "ระบอบเวอร์ซอร์", หน้า 17.

<sup>35</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 18.

### 3.1.2.2 ข้อยกเว้นความรับผิด

#### 3.1.2.2.1 กรณีตามมาตรา 20 แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม

มาตรา 20(2) แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ ได้กำหนดว่า ในการขนส่งสินค้าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากความประมาทเลินเล่อในการควบคุมบังคับเครื่องบินหรือในการเดินอากาศ และผู้ขนส่งและตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดำเนินการมาตรการที่จำเป็นทั้งปวง เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแล้ว

พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม ณ กรุงเฮก ค.ศ.1955 ได้ยกเลิกมาตรา 20(2) นี้ และได้เพิ่มเติมมาตรา 23 ขึ้นอีกอนุมาตราหนึ่งของอนุสัญญาวอร์ซอร์ ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าว่า ผู้ขนส่งสามารถทำข้อตกลงให้ตนไม่ต้องรับผิดชอบความเสียหายหรือความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องที่มีอยู่ในตัวสินค้า และคุณภาพหรือการเสื่อมของสินค้าบรรทุกได้

พิธีสารเพิ่มเติมกรุงมอนทรีออลฉบับที่ 4 ได้เปลี่ยนแปลงอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า โดยยกเลิกข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในเมื่อได้ใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกันความเสียหายทุกประการแล้ว แต่ให้คงใช้ข้อยกเว้นความรับผิดนี้เฉพาะกรณีเกิดการส่งมอบสินค้าล่าช้าเท่านั้น (มาตรา 5 พิธีสารกรุงมอนทรีออล ฉบับที่ 4 ยกเลิกมาตรา 20 แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์) และกำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายถ้าหากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหาย สูญหาย หรือบอบสลายแก่สินค้า เกิดขึ้นโดยเหตุใดเหตุหนึ่งดังต่อไปนี้

1. ความบกพร่อง คุณภาพ หรือความเสียหายตามธรรมชาติของสินค้านั้น
2. ความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อของสินค้านั้นซึ่งกระทำโดยบุคคลอื่นใดนอกจากผู้ขนส่ง หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
3. สงคราม

4. การกระทำของเจ้าหน้าที่ราชการ ซึ่งกระทำ  
 ขึ้นเกี่ยวกับการเข้า การออกหรือการผ่านแดนของสินค้า (มาตรา 4 แห่งพิธีสารเพิ่มเติมกรุงมอน-  
 ตรีออล แก้ไขมาตรา 18 แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์)

ตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ เมื่อปรากฏว่าสินค้า  
 สูญหาย เสียหาย กฎหมายสันนิษฐานไว้เบื้องต้นว่าผู้ขนส่งมีความผิด ภาระการพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งไม่  
 ต้องรับผิดชอบเพราะมิใช่เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งย่อมตกเป็นของผู้ขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะหลุด  
 พ้นความรับผิดชอบเมื่อได้พิสูจน์ว่าสาเหตุของความสูญหาย เสียหาย เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุตามข้อยก  
 เว้นข้อหนึ่งข้างต้น

### 3.1.2.2.2 กรณีตามมาตรา 26 แห่ง อนุสัญญากรุงวอร์ซอร์

หมายถึงกรณีไม่แสดงข้อคัดค้านใดต่อผู้ขนส่งที่ได้  
 พบความเสียหายภายในกำหนดตามมาตรา 26(2) ที่บัญญัติว่า ในกรณีที่เกิดความเสียหาย บุคคล  
 ผู้มีสิทธิรับมอบสินค้าต้องแจ้งต่อผู้ขนส่งทันทีภายหลังที่ได้พบความเสียหาย และอย่างช้าที่สุดสำหรับ  
 สัมภาระเดินทางภายในสามวันนับแต่วันที่ได้รับสัมภาระ และสำหรับสินค้าภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่  
 ได้รับสินค้า ในกรณีที่มีการส่งมอบล่าช้า การแจ้งดังกล่าวนี้ต้องทำอย่างช้าที่สุดภายในสิบวันนับแต่  
 วันที่ตนได้รับมอบสิ่งของหรือสินค้าให้อยู่ในความดูแลได้ (พิธีสารกรุงเฮก ได้ขยายเวลาในกรณีของ  
 สัมภาระเป็น 7 วัน ในกรณีสินค้าเป็น 14 วัน และในกรณีสินค้าที่ขนส่งล่าช้าเป็น 21 วัน)

การที่ผู้รับสินค้าได้รับสินค้าไว้โดยมิได้แจ้งเหตุ  
 ใด ๆ ย่อมเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าได้มีการส่งมอบสิ่งของดังกล่าวในสภาพที่ดีและถูกต้องตามเอกสาร  
 การขนส่งแล้ว

การแจ้งต่อผู้ขนส่งนี้จำเป็นต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร  
 ในเอกสารการขนส่งหรือโดยคำบอกกล่าวต่างหากเป็นลายลักษณ์อักษรและส่งภายในเวลาดังกล่าวแล้ว  
 หากมิได้แจ้งภายในเวลาดังกล่าวแล้ว จะดำเนินคดีต่อผู้ขนส่งมิได้เว้นแต่ในกรณีการฉ้อฉลของผู้ขนส่ง

### 3.1.2.3 ข้อจำกัดความรับผิด

มาตรา 22(2) แห่ง อนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ บัญญัติว่า ในการขนส่งสัมภาระเดินทางที่ลงทะเล เบียนและสินค้า ความรับผิดของผู้ขนส่งจำกัดเพียงจำนวนเงิน 250 ฟรังก์ต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่ในกรณีที่มอบหีบห่อให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของจะได้แจ้งถึงมูลค่าที่แท้จริงของสินค้าในเวลาส่งมอบ และได้ชำระค่าระวางบรรทุกเพิ่มเติมในกรณีที่ต้องชำระเพิ่มเติม

มีปัญหาว่า การแจ้งราคาของสินค้าเมื่อมีการส่งมอบ เพื่อให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายเต็มตามราคาที่แจ้งตามมาตรา 22(2) นั้น จะถือได้หรือไม่ว่าการแจ้งราคาของสินค้าในใบตราส่งทางอากาศเพื่อจุดประสงค์อื่น แล้วจะนำกรณีนี้มาปรับใช้กับมาตรา 22 (2) ได้หรือไม่ อันที่จริงการแจ้งราคาของสินค้านี้ก็ต้องการเพื่อเพิ่มความรับผิดของผู้ขนส่งโดยเฉพาะ ซึ่งตามปกติก็จะระบุไว้ในช่องราคาพิเศษของสินค้าในใบตราส่งทางอากาศ ดังนั้น การแจ้งราคาของสินค้าในใบตราส่งทางอากาศโดยปกติเพื่อมุ่งหวังในการเก็บภาษีศุลกากรหรือเพื่อการประกันภัยจึงไม่ใช่การแจ้งราคาตามนัยของมาตรา 22(2) นี้

อนึ่ง พิศาล ญ กรุงเฮก แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ ได้กำหนดว่าในกรณีที่มีการสูญหาย เสียหาย หรือชักช้า ของสัมภาระเดินทางที่ลงทะเล เบียน หรือสินค้าบรรทุกหรือสิ่งใดในหีบห่อเหล่านั้น น้ำหนักซึ่งจะใช้ในการพิจารณากำหนดจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้คือน้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อของชั้นหนึ่ง หรือหลายชั้นที่เกี่ยวข้องเท่านั้น อย่างไรก็ตามในกรณีที่มีการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้าของสัมภาระเดินทางที่ลงทะเล เบียนส่วนหนึ่งหรือสินค้าบรรทุกหรือสิ่งใดซึ่งอยู่ในหีบห่อเหล่านั้นกระทบต่อมูลค่าของหีบห่ออื่น ๆ ซึ่งใช้ใบสัมภาระเดินทาง หรือใบตราส่งทางอากาศใบเดียวกัน น้ำหนักทั้งหมดของหีบห่อเหล่านั้นชั้นเดียวหรือหลายชั้นจะได้รับการพิจารณากำหนดขอบเขตความรับผิดด้วย

นอกจากนี้มาตรา 9 ประกอบมาตรา 8 แห่งอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่สามารถหยิบยกหรืออ้างประโยชน์ต่อข้อจำกัดความรับผิดได้ เมื่อผู้ขนส่งยอมรับสินค้าที่ไม่มีการออกเอกสารใบตราส่งสินค้าทางอากาศหรือใบตราส่งสินค้าทางอากาศที่ออกให้ไม่ได้ระบุถึงรายการใดรายการหนึ่งต่อไปนี้

1. สถานที่และวันที่ ๆ ออกใบตราส่งสินค้าทางอากาศ
2. สถานที่เริ่มต้นและปลายทางของการขนส่ง

3. จุดหยุดระหว่างการขนส่งตามที่ตกลงกันได้ แต่ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะไม่เขียนจุดหยุดดังกล่าวได้ ถ้าจำเป็นและไม่มีผลทำให้ลักษณะการขนส่งระหว่างประเทศเสียไป

4. ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่งของ
5. ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่งรายแรก
6. ชื่อและที่อยู่ของผู้รับสินค้า ถ้าจำเป็น ในกรณีนั้น
7. ลักษณะของสินค้า
8. จำนวนหีบห่อบรรจุ วิธีบรรจุหีบห่อและเครื่องหมายเฉพาะหรือหมายเลขที่กำหนดไว้บนหีบห่อ
9. น้ำหนัก ปริมาณ และปริมาตรหรือขนาดของสินค้า
10. ข้อความที่แสดงว่าการขนส่งอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบของอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์

#### 3.1.2.4 อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

ในกรณีที่สินค้าเกิดความเสียหาย ผู้รับตราส่งหรือผู้รับสินค้าต้องแจ้งถึงความเสียหายให้ผู้ขนส่งทราบทันทีหรืออย่างช้าภายใน 14 วันนับจากวันที่ได้รับสินค้าและพบความเสียหายดังกล่าว ในกรณีที่มีการส่งมอบซ้ำต้องใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอย่างช้าภายใน 21 วันนับแต่วันที่สินค้าควรจะมาถึง ณ สนามบินปลายทาง การไม่ดำเนินการภายในระยะเวลาดังกล่าวนี้ย่อมทำให้สิทธิเรียกร้องเสียไป สำหรับการฟ้องร้องเมื่อมีการแจ้งเหตุดังกล่าวให้ผู้ขนส่งทราบภายในระยะเวลาดังกล่าวแล้ว อนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ได้กำหนดอายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง โดยกำหนดให้มีอายุความ 2 ปี นับแต่วันที่เครื่องบินมาถึงสนามบินปลายทาง หรือนับจากวันที่เครื่องบินควรจะมาถึงสนามบินปลายทางหรือนับวันจากวันที่การขนส่ง ได้สิ้นสุด

#### 3.1.3 การขนส่งทางบก

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบกซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยกฎเกณฑ์เดียวเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางรถยนต์ ค.ศ. 1965 (The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage of Goods by Road, 1965) หรือเรียกย่อว่า CMR และอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางรถไฟ ค.ศ. 1961 (The Convention Concerning the Carriage of Goods by Rail, 1961) หรือเรียกย่อว่า CIM

อนุสัญญาระหว่างประเทศทั้ง 2 ฉบับนี้มีผลบังคับใช้เฉพาะกลุ่มประเทศในทวีปยุโรปเท่านั้น การขนส่งทางบกระหว่างประเทศของประเทศอื่น ๆ ที่ไม่ตั้งอยู่ในทวีปยุโรปจะบังคับตามกฎหมายภายในของประเทศนั้น ๆ การเทียบกอนุสัญญาทั้ง 2 นี้มาพิจารณา มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นตัวอย่างที่ดีให้เห็นข้อแตกต่างของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของตามกฎหมายเกณฑ์ระหว่างประเทศที่บังคับต่อการขนส่งแต่ละรูปแบบ ได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

### 3.1.3.1 การขนส่ง โดยทางรถไฟ

ภายใต้อนุสัญญา CIM ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางรถไฟไว้ว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นนับแต่ที่ได้รับมอบสินค้าจนกระทั่งส่งมอบสินค้า เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ว่าความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุดังต่อไปนี้

1. การกระทำที่มีขอบหรือความประมาทเลินเล่อของเจ้าของสินค้า
2. สภาพของสินค้า
3. พฤติการณ์อื่นใดที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้และพฤติการณ์เช่นนั้นผู้ขนส่ง ไม่อาจป้องกันได้

ตามอนุสัญญา CIM กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เป็นแนวเดียวกับอนุสัญญา CMR (การขนส่งโดยทางรถยนต์) คือ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นความรับผิดที่กฎหมายสันนิษฐานไว้ว่าผู้ขนส่งมีความผิด (Presumption of fault) เมื่อปรากฏว่าสินค้าได้สูญหาย หรือเสียหายในขณะที่ผู้ขนส่งครอบครองสินค้า ผู้ขนส่งมีภาระการพิสูจน์ว่าตนไม่ต้องรับผิด เพราะความเสียหายสูญหายเกิดจากเหตุยกเว้นความรับผิดข้างต้น

นอกจากนี้ผู้ขนส่งทางรถไฟยังมีข้อจำกัดความรับผิดในกรณีสินค้าสูญหายหรือเสียหาย โดยรับผิดไม่เกิน 16.66 SDRs ต่อน้ำหนัก 1 กิโลกรัมของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย

เมื่อปรากฏว่าสินค้าสูญหายเสียหาย ผู้รับตราส่งหรือผู้รับสินค้าต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบภายใน 7 วันนับแต่ทราบเหตุดังกล่าวนั้น และต้องฟ้องร้องผู้ขนส่งภายในอายุความ 1 ปี



### 3.1.3.2 การขนส่ง โดยทางรถยนต์

ตามอนุสัญญา CMR ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วนของสินค้า และความเสียหายใดที่เกิดขึ้นระหว่างช่วงเวลาที่ยุขนส่งรับมอบสินค้า และส่งมอบสินค้า ขณะเดียวกันผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความล่าช้าในการส่งมอบด้วย

ความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นความรับผิดที่กฎหมายสันนิษฐานไว้ว่าผู้ขนส่งมีความผิด (Presumed fault) กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความรับผิดสำหรับความเสียหาย สูญหาย หรือความล่าช้าได้ เมื่อพิสูจน์ได้ว่าความเสียหาย สูญหายหรือความล่าช้าเกิดขึ้นเนื่องจาก

1. การกระทำที่มีชอบหรือความประมาทของเจ้าของสินค้า
2. การแจ้งเกี่ยวกับสภาพของสินค้าของผู้ส่งของต่อผู้ขนส่ง
3. สภาพของสินค้าเอง หรือ
4. พฤติการณ์ใด ๆ ที่ผู้ขนส่งไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และผลใด ๆ

ที่ผู้ขนส่ง ไม่อาจป้องกันได้

ในคดีระหว่าง Michael Galley Footwear Ltd. (in liq) V. Laboni (1982)<sup>36</sup> ข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ขนส่งขนส่งสินค้ารองเท้าจากมิลานไปยังประเทศอังกฤษและระหว่างทางได้จอดรถที่สวนสาธารณะซึ่งไม่มีคนเฝ้ารถ ปรากฏว่ามีคนมาขโมยสินค้า ศาลถือว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าเพราะความเสียหายนี้อาจหลีกเลี่ยงได้ โดยการจอดรถในที่ซึ่งมีคนเฝ้ารถ

ตามอนุสัญญา CMR มาตรา 17(3) หากความเสียหายเสียหายหรือล่าช้าเกิดจากสภาพที่บกพร่องของรถยนต์แล้ว ผู้ขนส่ง ไม่สามารถหนีบยกข้อยกเว้นทั้ง 4

<sup>36</sup> Lloyd's Report 1982, p 243.

ประการได้ นอกจากนั้นแนวโน้มของศาลในคดีข้างต้นยังถือว่าผู้ขนส่งไม่อาจหลุดพ้นความรับผิดเนื่องจากเหตุการณ์กระทำที่ไม่ชอบหรือการกระทำที่ประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ผู้ขนส่งได้ว่าจ้างหรือของตัวแทนลูกจ้างของเขา

อนุสัญญา CMR กำหนดไว้ว่า ภาระการพิสูจน์ว่าความสูญหายเสียหายหรือล่าช้าเกิดจากข้อยกเว้นข้อใดข้อหนึ่งตามที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น ตกเป็นของผู้ขนส่ง อนึ่ง หากการขนส่งกำหนดให้มีการขนส่งพิเศษโดยการป้องกันสินค้าจากผลกระทบไม่ว่าความร้อน ความเย็น การเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิ หรือความชื้น ผู้ขนส่งไม่สามารถเรียกร้องประโยชน์ของความเสียหายพิเศษที่ยกเว้นได้ หากเขาไม่อาจพิสูจน์ได้ว่า เขาได้กระทำการป้องกันสินค้าไว้แล้ว โดยใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ ตามมาตรา 18(4)<sup>37</sup>

หากมีการตกลงให้ส่งมอบเมื่อใด แต่ผู้ขนส่งไม่ส่งมอบในเวลา ที่ตกลงไว้แล้วและได้ล่วงเลยไป 30 วันนับแต่วันดังกล่าว หรือหากไม่มีการตกลงนี้ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบสินค้าภายใน 60 วันนับแต่วันที่ควรส่งมอบ ย่อมสันนิษฐานในเบื้องต้นว่า (prima facie) เป็นหลักฐานของการสูญหายของสินค้า และถือว่ากรณีนี้ผู้เรียกร้องสามารถฟ้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบสินค้าสูญหาย

ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อความสูญหายเสียหายของสินค้าไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนจำกัดความรับผิดไม่เกิน 8.33 SDRs ต่อน้ำหนัก 1 กิโลกรัม

ผู้รับสินค้าต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ขนส่งทราบภายใน 7 วันนับแต่วันที่รับมอบสินค้า ถึงความสูญหายเสียหายของสินค้า มิฉะนั้นย่อมถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่า ผู้รับสินค้าได้รับมอบสินค้าในสภาพตามที่ระบุในใบตราส่ง (Consignment note) และในกรณีที่ปรากฏว่ามีการส่งมอบสินค้าล่าช้า ผู้รับสินค้าต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ขนส่งทราบภายใน 21 วันนับจากที่สินค้าได้มาถึง ณ สถานที่ของผู้รับสินค้า อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่งมีอายุความ 1 ปี นับจากวันที่

<sup>37</sup> คดีระหว่าง Ulster Swift Ltd. v. Taunton Meat Haulage Ltd. (1977), Lloyd's Report 346.

ส่งมอบในกรณีที่เกิดความสูญหายหรือความเสียหาย หรือความล่าช้าของสินค้าบางส่วน แต่หากว่าสินค้าได้สูญหายไปทั้งหมด อายุความจะเริ่มนับจากวันที่ 30 หลังจากสิ้นสุดอายุความที่ได้ตกลงหรือในกรณีไม่มีอายุความที่ตกลง ให้นับจากวันที่ 60 หลังจากวันที่สินค้าควรส่งมอบ

### 3.1.4 เปรียบเทียบข้อแตกต่างของกฎเกณฑ์การขนส่งแต่ละรูปแบบ

ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกถือว่า ผู้ขนส่งจะมีความรับผิดชอบเมื่อผู้ขนส่งปราศจากความระมัดระวัง (lack of due diligence) กล่าวคือ เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ขนส่งขาดความระมัดระวังในการกระทำหน้าที่ตามมาตรา 3 กฎแห่งกรุงเฮก ผู้ขนส่งจะยกข้อต่อสู้ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกมายกเว้นความรับผิดชอบได้ไม่ ในขณะที่ตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ และอนุสัญญา CMR หรือ CIM ต่างกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในลักษณะของ Presumption of fault กล่าวคือ เมื่อปรากฏว่าสินค้าสูญหาย เสียหาย ในขณะที่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง กฎหมายสันนิษฐานว่าความสูญหาย เสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง ภาระการพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งไม่มีความผิดจึงเป็นของผู้ขนส่ง โดยผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ให้เห็นว่าเหตุแห่งความสูญหายหรือเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นจากความผิดของตน แต่เนื่องจากเหตุตามที่กฎหมายได้กำหนด ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกเมื่อผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 3 แล้ว ผู้ขนส่งสามารถยกเหตุยกเว้นความรับผิดชอบได้ ในขณะที่ตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์ และอนุสัญญา CMR หรือ CIM เมื่อสินค้าเกิดเสียหายหรือสูญหาย กฎหมายสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งมีความผิด ผู้ขนส่งจึงต้องมีภาระการพิสูจน์ให้เห็นว่า เหตุที่เกิดความเสียหายหรือสูญหายมิใช่เพราะความผิดของตน แต่เนื่องจากเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามกฎหมาย ดังนั้นภาระการพิสูจน์ของผู้ขนส่งตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอร์และอนุสัญญา CMR หรือ CIM จึงมีระดับที่สูงกว่ากฎหมายแห่งกรุงเฮก

ระบบความรับผิดที่เป็นคุณแก่ผู้ขนส่งมากที่สุดย่อมได้แก่ระบบความรับผิดตามกฎหมายของการขนส่งทางทะเล แต่ทั้งนี้หากพิจารณาสภาพของการขนส่งทางทะเลแล้ว ลักษณะสภาพของการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่ต้องเผชิญอันตรายยานาับประการมากกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น อันตรายทางทะเลเป็นสิ่งที่ผู้ใดไม่อาจหยั่งทราบได้แน่นอน นอกจากนี้ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งยังยาวนานกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ย่อมเป็นสิ่งที่กฎหมายต้องตระหนักและเห็นใจต่อผู้ขนส่งทางทะเลอันจะกำหนดกฎเกณฑ์ความรับผิดให้เป็นไปตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น



ความแตกต่างประการต่อมา คือ ข้อจำกัดความรับผิด การขนส่งทางอากาศ เป็นกฎเกณฑ์ที่กำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสูงสุด คือ ประมาณ 83.33 SDRs หรือ 250 ฟรังก์ต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย และการขนส่งทางทะเลตามเอ็ก วิสบี รูลส์ มีกฎเกณฑ์ข้อจำกัดความรับผิดที่ต่ำสุด คือ เพียง 2 SDRs ต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย และแม้ว่าจะเป็นการขนส่งทางบกเช่นเดียวกัน คือ การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางรถยนต์ แต่หาได้มีข้อจำกัดความรับผิดที่เท่ากันไม่ โดยการขนส่งทางรถไฟ อนุสัญญา CIM ได้กำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง 16.66 SDRs ต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักสินค้าที่สูญหาย หรือเสียหาย ในขณะที่การขนส่งทางรถยนต์ อนุสัญญา CMR ได้กำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง 8.33 SDRs ต่อน้ำหนัก 1 กิโลกรัมของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย ความแตกต่างนี้จะเด่นชัดมากขึ้นหากสินค้าใช้รูปแบบการขนส่งทางทะเลและทางอากาศประสมกัน ผู้ส่งของย่อมปรารถนานำกฎเกณฑ์การขนส่งทางอากาศมาใช้บังคับ ในขณะที่ผู้ขนส่งย่อมปรารถนาใช้กฎเกณฑ์การขนส่งทางทะเลใช้บังคับต่อความรับผิดของตน

เมื่อพิจารณากำหนดระยะเวลาของการแจ้งความเสียหายของสินค้า และอายุความฟ้องร้องผู้ขนส่งแต่ละรูปแบบการขนส่ง จะพบว่าแต่ละรูปแบบการขนส่งต่างมีกฎเกณฑ์ที่แตกต่างกัน ปัญหาที่ตามมาก็คือ หากมีการประสมรูปแบบการขนส่งแล้ว หลักเกณฑ์เงื่อนไขในการฟ้องร้องผู้ขนส่ง กำหนดเวลาแจ้งความเสียหาย ความล่าช้าและเรื่องอายุความ จะนำกฎเกณฑ์ของการขนส่งรูปแบบใดมาปรับใช้บังคับ รายละเอียดความแตกต่างของแต่ละรูปแบบอีกประการหนึ่งก็คือ เอกสารที่ใช้ในการขนส่ง การขนส่งแต่ละรูปแบบต่างมีเอกสารเฉพาะที่ใช้กำกับการขนส่ง ความหลากหลายของเอกสารย่อมก่อให้เกิดความสับสน และความยุ่งยากในการเปลี่ยนมือของเอกสารแก่บุคคลผู้รับโอนสินค้าหรือผู้เกี่ยวข้องได้

### 3.2 ระบบความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

ความหลากหลายของกฎเกณฑ์การขนส่งแต่ละรูปแบบดังที่กล่าวมาแล้วนี้ทำให้ไม่สามารถกำหนดความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของ ได้นั่นเอง ด้วยเหตุนี้จึงมีการกำหนด

ระบบความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบโดยจำแนกเป็น 3 ระบบ<sup>38</sup> ดังนี้คือ

### 3.2.1 ระบบเครือข่าย (Network system)

ระบบนี้ถือว่า ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นไปตามระบบกฎหมายของวิธีการขนส่งที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น ณ ช่วงการขนส่งนั้น ๆ หากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในช่วงใดของการขนส่ง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบอาจหลุดพ้นจากความรับผิดหรือรับผิดเพียงเล็กน้อยขึ้นอยู่กับข้อตกลงที่ทำกับผู้ส่งของ

ระบบนี้ตั้งอยู่บนข้อสันนิษฐานไว้ว่า ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบหลังจากชดใช้ค่าทดแทนให้กับเจ้าของสินค้าแล้วย่อมสามารถที่จะฟ้องเรียกกลับคืน หรือได้รับการชดใช้คืนจากผู้ขนส่งช่วงที่ก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายนั้น

จุดอ่อนของระบบนี้อยู่ที่เจ้าของสินค้ามักจะลงท้ายไม่ได้รับการชดใช้ หรือได้รับการชดใช้เพียงเล็กน้อยจากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ เนื่องจากสินค้าที่ส่งมาในตู้สินค้าในทางปฏิบัติออกจะเป็นการยากที่จะพิสูจน์ได้แน่ชัดว่า ความสูญหายหรือเสียหายได้เกิดขึ้น ณ ช่วงใดของการขนส่ง จุดอ่อนอีกจุดหนึ่ง คือ กฎหมายภายในของผู้ขนส่งที่แท้จริงในแต่ละช่วงของการขนส่งอาจจะไม่เป็นไปเช่นเดียวกับระบบกฎหมายที่ใช้บังคับแก่ตัวผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเอง ดังนั้น ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเมื่อได้ชดใช้ให้กับเจ้าของสินค้าไปแล้วตามระบบกฎหมายของตน ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบอาจไม่ได้รับชดใช้คืนจากผู้ขนส่งช่วงตามระบบกฎหมายของผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้องนั้น

<sup>38</sup> ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ, "การขนส่งแบบ Intermodalism - ปัญหาเรื่องความรับผิด," จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี 2 (เมษายน 2532) : หน้า 6-7.

### 3.2.2 ระบบเอกภาพ (Uniform system)

ระบบนี้ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะรับผิดชอบกรณีไม่ว่าความสูญหายหรือเสียหายจะเกิดขึ้น ณ ที่ใดโดยผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะกำหนดตัวเลขการจำกัดความรับผิดชอบไว้ที่ระดับหนึ่ง เจ้าของสินค้าจะได้รับประโยชน์จากระบบนี้ โดยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ถึงสถานที่ที่ความสูญหายหรือเสียหายได้เกิดขึ้น

อย่างไรก็ดี ระบบนี้ยากที่จะทำให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบยอมรับได้ เนื่องจากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องตกเป็นผู้ค้าประกันกราย ๆ ของผู้ขนส่งช่วงตลอดทั้งสาย ซึ่งผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเองอาจจะตั้งคำถามว่าเหตุใดตนจึงต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของผู้ขนส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ๆ ด้วย มีการโต้แย้งว่าปัญหาสามารถแก้ไขโดยการเปลี่ยนระบบประกันภัยจากระบบประกันสินค้า (cargo insurance) มาเป็นการประกันความรับผิดชอบ (liability insurance) การแก้ไขดังกล่าวดูผิวเผินก็น่าจะแก้ปัญหาได้ แต่เมื่อคำนึงโดยถ่องแท้แล้วอาจจะไม่เป็นผลนักในทางปฏิบัติ เนื่องจากเจ้าของสินค้าอาจไม่พร้อมหรือไม่ยินดีที่จะซื้อประกันดังกล่าวจากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ นอกจากนี้การประกันตัวสินค้ายังอาจมีความจำเป็นในบางกรณี เป็นต้นว่าในกรณีที่กรรมสิทธิ์ในตัวทรัพย์สินยังไม่ได้โอนมายังตัวผู้ซื้อเป็นต้น และหากแม้ว่าระบบประกันความรับผิดชอบจะเป็นที่ยอมรับ ก็ยังมีปัญหาที่ตามมาอีกว่าจะกำหนดตัวเลขสำหรับความเสียหายที่จะชดใช้กัน ณ จุดใด

### 3.2.3 ระบบยืดหยุ่น (Flexible system)

ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นไปตามระบบกฎหมายของสถานที่ที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นได้เกิดขึ้น หากสามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น ณ ช่วงนั้น ๆ และในกรณีที่ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดขึ้น ณ ช่วงการขนส่งใด ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะรับผิดชอบที่ตัวเลขระดับหนึ่ง ซึ่งโดยปกติจะถูกกำหนดให้สูงกว่าตัวเลขตามที่กำหนดไว้ในระบบเครือข่ายแต่ต่ำกว่าระบบเอกภาพ ระบบยืดหยุ่นนี้ ได้ใช้เป็นหลักในการร่างกฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบของหอการค้าระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298

### 3.3 กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับต่อการขนส่งหลายรูปแบบ

การขนส่งหลายรูปแบบเป็นการขนส่งที่เริ่มมีขึ้นเนื่องจากวิวัฒนาการของการขนส่งด้วยตู้สินค้าซึ่งนำไปสู่ระบบการขนส่งแบบประตูสู่ประตู (door to door) และการขนส่งเช่นนี้จำเป็นต้องใช้รูปแบบ (mode) หลายรูปแบบประสม แต่ละรูปแบบต่างมีกฎเกณฑ์บังคับเฉพาะตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงเกิดแนวคิดว่าจะทำเช่นไรที่จะประมวลกฎเกณฑ์ที่หลากหลายให้มีเป็นหนึ่ง เดียว ดังนั้นจึงเกิดกฎเกณฑ์ต่อไปนี้ขึ้น

#### 3.3.1 กฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบของ หอการค้าระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298 (ICC Rules' Combined Transport Document NO. 298)

กฎเกณฑ์นี้ได้จัดทำขึ้นครั้งแรกเมื่อ ปี ค.ศ. 1973 โดยหอการค้าระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ในการปรับใช้ต่อการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งขณะนั้นมีอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายอนุสัญญาที่ต่างปรับใช้ และกฎเกณฑ์นี้เป็นสิ่งสำคัญที่จะพัฒนา เอกสารการดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบให้เกิดการใช้กันอย่างแพร่หลาย

กฎเกณฑ์ได้มีการปรับปรุงอีกครั้งเมื่อเดือนตุลาคม 1975 แต่เป็นการปรับปรุงเล็กน้อยเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อการส่งมอบสินค้าชั่ง

#### 3.3.1.1 การปรับใช้กฎเกณฑ์

กฎเกณฑ์ไม่มีฐานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ \* ดังนั้น คู่สัญญาจึงต้องแสดงเจตนาตกลงให้มีการใช้กฎเกณฑ์ในฐานะเป็นข้อตกลงของคู่สัญญา ในทางปฏิบัติ อาจจำแนกกรณีที่มีการปรับใช้กฎเกณฑ์ได้ 3 กรณี คือ

\* กฎหมายระหว่างประเทศ หมายถึง หลักกฎหมายหรือข้อตกลงร่วมกันที่ใช้บังคับต่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เป็นหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับประเทศ รัฐ ความสัมพันธ์ระหว่าง

3.3.1.1.1 ปรับใช้เมื่อปรากฏว่าเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบได้มีการระบุข้อความเหล่านี้ "Negotiable (or non-negotiable) combined transport document issued subject to Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication in 298)" บนหัวกระดาษของเอกสารการขนส่ง การระบุเช่นนี้อาจจะพบในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบของ COMBIDOC ซึ่งเป็นเอกสารที่จัดทำร่วมระหว่างสภาการพาณิชย์แห่งบอลติกและนานาชาติ (Baltic and International Maritime Council) และสมาคมเจ้าของเรือสากล (International Shippers' Association (INSA)) หรือเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบของ FIATA (FBL) เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ใช้เอกสารเหล่านี้ในการขนส่งย่อมมีผลเสมือนว่าได้มีการตกลงระหว่างคู่สัญญา คือ ระหว่างผู้ส่งของและผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ตกลงให้นำกฎเกณฑ์นี้มาใช้บังคับ

3.3.1.1.2 ปรับใช้โดยผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ประสงค์จะใช้เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบตามวิธีแรก ได้มีเงื่อนไขของตอนที่อาศัยหลักกฎเกณฑ์ของ ICC เป็นพื้นฐาน กรณีเช่นนี้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมักพิมพ์ข้อความเหล่านี้ลงบนเอกสารไว้ว่า "Bill of Lading for Combined Transport or Port to Port Shipment" และตามด้วยข้อความ "Subject to the conditions on back of Carrier's applicable tariff" การพิมพ์ข้อความเช่นนี้ทำให้มีผลว่า คู่สัญญาได้ตกลงตามเงื่อนไขที่ปรากฏตามด้านหลังเอกสาร ซึ่งแท้จริงก็มีพื้นฐานจากกฎเกณฑ์เช่นกัน

3.3.1.1.3 ปรับใช้โดยผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ร่างเงื่อนไขต่าง ๆ โดยอิงกับหลักเกณฑ์ของ ICC แต่ไม่ได้ระบุข้อความใด ๆ ดังที่กล่าวข้างต้นบนเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ อย่างไรก็ตามกรณีนี้ถือว่ายังคงเป็นการปรับใช้กฎเกณฑ์นี้โดยปริยายเช่นกัน

\* (ต่อ)

ประเทศและหลักกฎหมาย หรือข้อบังคับที่ใช้บังคับสำหรับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ กฎหมายระหว่างประเทศจึงเป็นกฎหมายที่ได้รับการยอมรับโดยรัฐหรือประเทศ ดู พันตรี ดร.อุสาห์ โกมลปานิก "ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศ" ใน กฎหมายระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2531), หน้า 6-7.



### 3.3.1.2 ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้ามาอยู่ในอารักขาของตนแล้ว ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีหน้าที่ต้องออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบอาจจะเป็นเอกสารเปลี่ยนมือได้หรือไม่สามารถเปลี่ยนมือได้ และกรอกรายละเอียดต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ทั้งนี้ โดยผู้ส่งของเป็นผู้แจ้ง

ความรับผิดชอบต่อสินค้าของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้เกิดขึ้นทันทีเมื่อรับสินค้าและจะสิ้นสุดเมื่อส่งมอบ อนึ่ง ในการดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกฎเกณฑ์นี้ไม่ค้ำประกันว่าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะดำเนินการด้วยตนเองหรือมอบหมายให้ผู้อื่นดำเนินการหรือไปใช้บริการของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็นการใดก็ตามที่กล่าวข้างต้น ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบยังคงต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้ส่งของ

กรณีที่ไม่สามารถกำหนดได้ว่าความสูญหาย เสียหายของสินค้าเกิดขึ้น ณ ช่วงใด กฎเกณฑ์นี้ถือว่าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของดังนี้

- ความรับผิดในสินค้าให้คำนวณมูลค่าสินค้าที่เสียหาย สูญหาย โดยยึดถือมูลค่า ณ สถานที่เวลาที่สินค้าได้ส่งมอบหรือควรส่งมอบแก่ผู้รับสินค้า โดยถือว่าต้องยึดถืออัตราแลกเปลี่ยนราคาสินค้าหรือราคาตลาดในปัจจุบัน ณ สถานที่เวลานั้นแล้วแต่กรณีมาเป็นเกณฑ์
- ข้อจำกัดความรับผิด ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบสามารถจำกัดความรับผิดของตนได้ไม่เกิน 30 ฟรังก์ (francs) ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวม
- ข้อยกเว้นความรับผิด ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหายของสินค้าที่เกิดจากเหตุที่สรุปได้ต่อไปนี้ คือ

1. การกระทำของผู้ส่งของ
2. สภาพบกพร่องหรือไม่แข็งแรงในการบรรจุหรือทำ

เครื่องหมาย

3. การจัดการ จัดเก็บสินค้า โดยผู้ส่งของหรือผู้รับสินค้า
4. สภาพของสินค้า
5. การนัดหยุดงาน การปิดงาน งดจ้าง (lock out)

หรือการผลงงาน

6. เหตุอื่นใดที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่อาจหลีกเลี่ยงได้โดยการกระทำที่ใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอ

กรณีที่สามารถกำหนดได้ว่าความสูญหาย เสียหายของสินค้า เกิดขึ้น ณ ช่วงใด กฎเกณฑ์ถือว่าความรับผิดชอบผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมเป็นไปตามกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในที่ใช้บังคับในช่วงนั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบสินค้าล่าช้าเกิดขึ้นที่รัฐใด ต้องนำหลักเกณฑ์ไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในของการขนส่ง ณ สถานที่ที่มีการส่งมอบล่าช้ามาปรับใช้ แต่ทั้งนี้ความรับผิดชอบผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีไม่เกินกว่าค่าระวางสินค้าที่ได้รับในการขนส่งนั้น และอายุความฟ้องร้องผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีอายุความ 9 เดือนนับแต่วันที่ส่งมอบหรือควรส่งมอบสินค้า

### 3.3.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ 1980

ในปี ค.ศ.1980 องค์การสหประชาชาติได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ (The United Nations Convention of International Multimodal Transport) โดยอิงหลักเกณฑ์ตาม ICC Rules' Combined Transport Document เพื่อรองรับระบบการขนส่งหลายรูปแบบ อนุสัญญานี้ได้สร้างหลักกฎหมายเพื่อใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ส่งของทำสัญญาว่าจ้างผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งสินค้าของตน ในลักษณะที่เป็น การขนส่งหลายรูปแบบ ปัจจุบันอนุสัญญานี้ยังไม่มีผลบังคับใช้เนื่องจากยังมีรัฐภาคีไม่ครบ 30 รัฐที่ ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญานี้<sup>39</sup>

#### 3.3.2.1 ขอบเขตการบังคับใช้

ตามมาตรา 2 และมาตรา 3 แห่งอนุสัญญานี้ได้กำหนดขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญานี้ต่อสัญญาขนส่งหลายรูปแบบทุกฉบับที่ทำขึ้น เพื่อขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจากรัฐภาคีหนึ่ง ไปยังอีกรัฐภาคีหนึ่ง โดยผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบในรัฐภาคีหนึ่ง ได้รับสินค้าอยู่ในอารักขาเพื่อดำเนินการขนส่งและส่งมอบสินค้า ณ ที่ปลายทางตามสัญญาซึ่งตั้งอยู่อีกรัฐภาคีหนึ่ง

<sup>39</sup> Kurosh Nasser, "The Multimodal Convention," Journal of Maritime Law and Commerce 19 (April 1988) : p 231-253.

### 3.3.2.2 เอกสารการขนส่ง

เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้ามาอยู่ในความอารักขา ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีหน้าที่ต้องออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบให้แก่ผู้ส่งของ กรณีนี้อาจออกเอกสารในลักษณะเปลี่ยนมือได้หรือไม่สามารถเปลี่ยนมือได้แล้วแต่ความประสงค์ของผู้ส่งของ เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบนี้จะมีลักษณะเช่นเดียวกับใบตราส่งทุกประการ คือ เป็นเอกสารที่แสดงการรับสินค้า เอกสารสิทธิและหลักฐานของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ<sup>40</sup>

### 3.3.2.3 ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

อนุสัญญานี้กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งของที่จะต้องแจ้งรายละเอียดต่าง ๆ ของสินค้าให้แก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ โดยเฉพาะกรณีที่มีการส่งสินค้าอันตรายถือว่าเป็นหน้าที่ที่สำคัญของผู้ส่งของที่จะต้องแจ้งให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบทราบล่วงหน้า มิฉะนั้นหากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ทำลาย หรือทิ้งสินค้าอันตรายดังกล่าวเพื่อป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้น ผู้ส่งของจะเรียกร้องค่าเสียหายได้หรือไม่ และขณะเดียวกันหากเกิดความเสียหายใดจากสินค้าอันตรายที่ผู้ส่งของได้ปิดกั้นข้อเท็จจริง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้ส่งของได้

ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเริ่มขึ้นนับแต่ได้รับมอบสินค้าอยู่ในอารักขาของตนและสิ้นสุดเมื่อได้ส่งมอบสินค้า ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบนี้ให้รวมถึงความรับผิดชอบของการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของเขาที่ได้กระทำไปในขอบเขตแห่งการจ้าง หรือรวมไปถึงการกระทำของบุคคลอื่นใดที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ใช้บริการของผู้นั้นเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ เช่น กรณีที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรือ (NVO-MTO) ได้ทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล

<sup>40</sup> ESCAP, Guide - Lines for Maritime Legislation, 2<sup>nd</sup> ed. (Bangkok : ESCAP, 1987), p. 211.

กับบริษัทเรือ การกระทำทุกอย่างของบริษัทเรือจะถือเสมือนดังการกระทำของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ เมื่อบริษัทเรือได้ประมาณเงินล่วงหน้าก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้า ย่อมทำให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบผู้ส่งของ จะปฏิเสธว่าความรับผิดชอบดังกล่าวไม่ใช่เกิดจากการกระทำของตนไม่ได้ เพราะอนุสัญญานี้กำหนดอย่างชัดเจนว่าการกระทำของบุคคลดังกล่าว (ลูกจ้างตัวแทน ผู้รับจ้าง) ให้ถือว่าเป็นการกระทำของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

หลักความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ เกิดขึ้นเมื่อปรากฏความสูญหาย เสียหายของสินค้าและความล่าช้าในการส่งมอบสินค้า ในกรณีที่สินค้าอยู่ในช่วงการขนส่งหรือถือว่าอยู่ในอารักขาของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดเมื่อไม่อาจพิสูจน์ได้ว่า ตน ตัวแทนหรือลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นใดที่ตนได้ใช้บริการในการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญา ได้ใช้มาตรการอันควรเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดความเสียหาย สูญหายดังกล่าว เช่นนี้ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิด

ข้อจำกัดความรับผิด อนุสัญญานี้กำหนดให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบรับผิดชอบผู้ส่งของ หรือผู้รับสินค้าในจำนวนไม่เกิน 920 หน่วยคิดบัญชี (Units of account) ต่อหีบห่อหรือหน่วยอื่นทางการขนส่งทางเรือ หรือ 2.75 หน่วยคิดบัญชีต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมแห่งสินค้าที่สูญหาย บุกสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบสินค้าแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่ากัน

อย่างไรก็ตามในความรับผิดต่อความเสียหายจากการส่งมอบล่าช้า ให้จำกัดความรับผิดได้เท่ากับสองเท่าครึ่งของค่าระวางที่ต้องชำระของสินค้าที่ขนส่งซึ่งล่าช้าในการส่งมอบนั้น แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนค่าระวางทั้งหมดที่ต้องชำระตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ

อนึ่งหากความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าได้เกิดขึ้นในระหว่างใดของการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งมีอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในบังคับอยู่ และได้มีข้อจำกัดความรับผิดที่สูงกว่าข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญานี้ ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในที่บังคับในช่วงนั้น

อายุความในการฟ้องคดี 2 ปี (ทั้งการดำเนินคดีต่อศาลและอนุญาโตตุลาการ) นับแต่วันที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ส่งมอบ หรือควรส่งมอบสินค้าไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน แต่ทั้งนี้ผู้เรียกร้องต้องแจ้งข้อเรียกร้อง (notification of claim) เป็นหนังสือต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบถึงความเสียหาย สูญหายภายใน 6 เดือนนับแต่วันที่ส่งมอบ หรือควรส่งมอบ หากล่วงเลยเวลานี้ไม่มีการบอกกล่าวประการใด จะฟ้องร้องผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบหาได้ไม่ แม้จะอยู่ภายในอายุความ 2 ปีก็ตาม

เรื่องการบอกกล่าวแจ้งความเสียหาย บอบสลาย สูญหายของสินค้านี้เป็นเรื่องจำเป็นยิ่ง เพราะนอกจากจะมีผลเป็นการตัดอำนาจฟ้องว่าขาดอายุความแล้ว ยังเป็นหลักฐานประการหนึ่งที่ยืนยันว่าหากไม่ปรากฏหนังสือบอกกล่าวความเสียหาย บอบสลาย (notice of loss or damage) ภายในหนึ่งวันทำการภายหลังจากวันที่ส่งมอบ หรือควรส่งมอบ หรือวันที่เกิดความเสียหาย หรือบอบสลายย่อมเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่า ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าครบถ้วนแล้ว แต่กรณีที่ความเสียหาย บอบสลาย ไม่อาจมองเห็นได้ด้วยตาหากมิได้ทำหนังสือบอกกล่าวภายในหกวันติดต่อกันหลังจากวันที่ได้รับมอบสินค้า ย่อมเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่ามีการรับสินค้าเรียบร้อยทุกประการ

### 3.4 ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของ

ก่อนที่จะเข้าสู่เนื้อหาความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของใคร่ขอพิจารณาประเด็นเรื่องสิทธิของผู้ส่งของ เพื่อจะเป็นการนำไปสู่การวิเคราะห์ในเรื่องนี้ให้ชัดเจนขึ้น สิทธิของผู้ส่งของอาจจำแนกได้ 2 ประการ คือ สิทธิตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ เป็นสิทธิที่จะได้รับการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ คือ การได้รับมอบสินค้า ณ จุดหมายปลายทางที่กำหนดในสภาพที่เรียบร้อยและครบจำนวน และสิทธิในฐานะเจ้าของทรัพย์สิน กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้ส่งของยังถือว่าเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์สินค้า การกระทำละเมิดต่อสินค้าโดยบุคคลใด ผู้ส่งของย่อมมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำความเสียหายแก่สินค้าโดยไม่ชอบได้โดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้นั้นเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของหรือไม่ก็ตาม ดังนั้นการจัดเก็บสินค้าที่ไม่เรียบร้อยตามสัญญาขนส่งแล้วก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้า หรือกรณีที่ผู้ขนส่งทางทะเลส่งมอบสินค้าให้แก่บุคคลที่ไม่มีสิทธิรับมอบสินค้า ย่อมเป็นการกระทำละเมิดต่อเจ้าของสินค้า ๆ ย่อมฟ้องให้รับผิดชอบได้ เป็นความรับผิดในผล

ของการละเมิดต่อเจ้าของสินค้า<sup>41</sup> ดังจะเห็นจากคำวินิจฉัยของศาลอังกฤษโดยผู้พิพากษา Bargrave Deane J. ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า โจทก์ส่งสินค้าโดยเรือทะเลจากเมืองนาทาล ภายใต้ใบตราส่งตลอดเส้นทางไปยังเมืองกลาสโกว์ เมื่อเรือมาถึงเมืองเทมส์ เจ้าของเรือได้ทำสัญญาว่าจ้างให้จำเลยซึ่งเป็นบริษัทรับขนด้วยเรือลำเลียงขนถ่ายสินค้าจากเรือใหญ่ไปยังเรือลำเลียงเพื่อขนส่งสินค้าต่อไปยังกลาสโกว์ ปรากฏว่าเรือลำเลียงที่ขนส่งสินค้าของโจทก์ไม่มีความสามารถเดินทะเลได้ ทำให้สินค้าที่อยู่บนเรือได้รับความเสียหาย ศาลได้ตัดสินว่าแม้โจทก์ซึ่งเป็นผู้ส่งของและเจ้าของสินค้ากับจำเลยซึ่งเป็นเจ้าของเรือลำเลียงไม่มีนิติสัมพันธ์ก็ตาม แต่เมื่อจำเลยจัดหาเรือลำเลียงที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของโจทก์อันเป็นการทำละเมิดโจทก์ จำเลยต้องรับผิดชอบชดใช้ความเสียหายแก่โจทก์ เป็นความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดในทางละเมิดของการจัดเรือที่ไม่มีความสามารถเดินทะเลได้<sup>42</sup> ดังนั้นเจ้าของเรือหรือบุคคลใดที่ไม่ใช่คู่สัญญาหรือไม่เป็นคู่สัญญาโดยตรงกับผู้ส่งของแต่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของในฐานะเป็นผู้ทำละเมิด ย่อมไม่อาจหิบบยกประโยชน์ใด ๆ จากข้อสัญญาม้าอ้างต่อผู้ส่งของได้

#### 3.4.1 การทำสัญญาขนส่งช่วง

เมื่อพิจารณาสัญญาขนส่งหลายรูปแบบจะเห็นว่าเป็นสัญญาต่างตอบแทนชนิดหนึ่ง ดังนั้นเพื่อตอบแทนการได้รับค่าระวาง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจึงต้องผูกพันที่จะขนส่งสินค้าจากจุดต้นทางไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนด โดยต้องส่งมอบสินค้าในสภาพที่เรียบร้อยและครบจำนวนภายในเวลาที่กำหนด ประเด็นหนึ่งที่จะต้องพิจารณา คือ หน้าที่ขนส่งสินค้าของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็นหน้าที่ที่ต้องกระทำเองเฉพาะตัวหรือหน้าที่ดังกล่าวนี้สามารถมอบให้ผู้อื่นกระทำได้ นั่นคือ

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>41</sup> Raoul Colinvaux, Carver's Carriage by Sea, Vol.1, 13<sup>rd</sup> ed. (London : Stevens & Sons, 1982), p. 125.

<sup>42</sup> Ibid, p. 421-422 และมีแนววินิจฉัยในทำนองเดียวกัน คือ คดีระหว่าง Foulkes V. M.D. Ry (1879) 5 C.P.D. 159 ; Self V. L.B. & S.C. Ry (1880) 42 L.T. 173 และคดีระหว่าง Hiram Walker V. Dover Navigation Co., (1949) 83 Ll.L.R. 84, 90, 91.

ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีสิทธิที่จะทำสัญญาขนส่งช่วงได้หรือไม่เพียงใด และเมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งช่วงแล้ว ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบจะสิ้นสุดหรือไม่อย่างไร

การปฏิบัติการค้าระหว่างตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ บุคคลภายนอกจะเป็นผู้ชำระหนี้โดยชอบได้หรือไม่อย่างไร ในประเด็นนี้หากพิจารณาถึงสภาพการดำเนินการธุรกิจการขนส่งหลายรูปแบบในปัจจุบันนี้ โดยเฉพาะผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรือ (NVO-MTO) ย่อมจำเป็นต้องทำสัญญาขนส่งทางทะเลกับผู้ขนส่งทางทะเล เพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบดำเนินไปโดยครบถ้วน ดังนั้นโดยลักษณะของข้อตกลงหรือเงื่อนไขของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบจึงไม่มีข้อกำหนดมิให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบทำสัญญาขนส่งช่วง เพราะหาความรับผิดชอบในสินค้ายังผูกพันอยู่กับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบตลอดเส้นทาง การทำสัญญาขนส่งช่วงหาใช่การปลดเปลื้องความรับผิดชอบสินค้าของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

โดยปกติแล้วการชำระหนี้แทนผู้อื่นหรือการชำระหนี้โดยบุคคลภายนอก หากคู่สัญญาไม่มีข้อกำหนดใด ๆ ไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายให้ต้องกระทำด้วยตนเองหรือโดยลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ชำระหนี้แล้วไซ้<sup>43</sup> คู่สัญญาฝ่ายที่ต้องชำระหนี้ย่อมมีสิทธิทำสัญญาช่วงได้เสมอโดยไม่ต้องให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งยินยอม<sup>44</sup> และเมื่อพิจารณาลักษณะของการชำระหนี้ตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบเห็นว่าสภาพแห่งหนี้เปิดช่องให้บุคคลภายนอกชำระได้เพราะมิใช่หนี้ที่ต้องกระทำเองเฉพาะตัว

## ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>43</sup> คดีระหว่าง British Waggon Co. V. Lea (1880) 5 QBD 149, DC. และคดีระหว่าง Tolhurst V. Associated Portland Cement Manufacturers (1900) Ltd (1903) AC 414, HL.

<sup>44</sup> คดีระหว่าง Garnham, Harris and Elton Ltd. V. Alfred W. Ellis (Transport) Ltd. (1967) 2 ALL ER 940 at 943, (1967) ICLR 940 at 946.

สำหรับการขนส่งสินค้าตามสัญญาขนส่งช่วง คือ การขนส่งสินค้าโดยผู้ขนส่งที่มีใช้สัญญาตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ส่งของ และผู้ขนส่งช่วงต้องไม่เป็นลูกจ้างของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ เพราะการขนส่งสินค้าโดยลูกจ้างของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเสมือนเป็นการขนส่งสินค้าโดยผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่ใช่เป็นการขนส่งตามสัญญาขนส่งช่วง<sup>45</sup>

ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจึงมีสิทธิทำสัญญาขนส่งช่วงได้โดยไม่จำเป็นต้องได้รับอนุญาตจากผู้ส่งของเสียก่อน เพราะเหตุว่าการปฏิบัติหน้าที่ขนส่งสินค้าไม่ใช่เป็นการชำระหนี้ที่ไม่เปิดช่องให้บุคคลอื่นกระทำได้ และเมื่อไม่มีข้อห้ามไว้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจึงย่อมกระทำได้เสมอ และอาจกล่าวอีกว่าการทำสัญญาขนส่งช่วงระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ขนส่งช่วง เป็นการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบประการหนึ่งเพื่อทำให้สินค้าไปถึงจุดหมายปลายทาง การคัดเลือกผู้ขนส่งช่วงเพื่อที่จะทำสัญญาขนส่งช่วงกับผู้ขนส่งช่วงรายใดจึงเป็นภาระหน้าที่ของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเพียงลำพังที่ต้องใช้ความระมัดระวัง เพราะมีฉันทันความเสียหายใดที่เกิดขึ้นเพราะการกระทำของผู้ขนส่งช่วงย่อมทำให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้ส่งของ ในแง่ผู้ส่งของแล้วเห็นว่า ผู้ส่งของไม่มีสิทธิใด ๆ เข้ามาเกี่ยวข้องในการทำสัญญาขนส่งช่วงรวมถึงการคัดเลือกหาผู้ขนส่งช่วงด้วย เหตุผลที่เป็นเช่นนี้เพราะผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อสินค้าต่อผู้ส่งของเสมอ แม้ว่าจะมีการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งช่วงแล้วก็ตามความรับผิดชอบของสินค้าหาได้สิ้นสุดไม่

#### 3.4.2 ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

ใบตราส่งการขนส่งหลายรูปแบบ หรือเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งเป็นหลักฐานของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบมีข้อกำหนดความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ โดย

<sup>45</sup> คดีระหว่าง Learoyd Bros & Co. and Huddersfield Fine Worsteds Ltd V. Pope & Sons (Dock Carriers) Ltd., (1966) 2 Lloyd's Rep. 142.



ถือว่าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบความเสียหาย เสียหายของสินค้าตลอดช่วงการขนส่งนับแต่เวลาที่ ได้รับมอบสินค้าจากผู้ส่งของจนกระทั่งถึงเวลาที่ ได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า กล่าวคือ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะปฏิเสธความรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าในความเสียหาย เสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งหลายรูปแบบ ด้วยการอ้างเหตุว่าช่วงที่สินค้าเสียหาย สูญหาย สินค้าไม่ได้อยู่ในความดูแลของตน หรือตนไม่ใช่ผู้ขนส่งหาได้ไม่ ทั้งนี้เพราะว่า เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งช่วง ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อสินค้าไม่ได้สิ้นสุดทันที ความรับผิดชอบยังมีต่อไปจนกว่าจะ ได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าไปแล้ว อันเป็นการสิ้นสุดของการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ

ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ในกรณีนี้จึงค่อนข้างแตกต่างกับขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางทะเลตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก เพราะวาระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางทะเลเริ่มนับแต่สินค้าขึ้นกราบเรือ (ship's rail) หรือเป็นไปตามหลัก tackle to tackle<sup>46</sup>

อย่างไรก็ตามในการฟ้องให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบรับผิดชอบต่อความเสียหาย ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งจะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่า ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับมอบสินค้าในสภาพที่เรียบร้อย (good order) และได้ส่งมอบสินค้าในสภาพที่เสียหาย (bad order)<sup>47</sup> เพราะว่าการฟ้องคดีให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเป็นการละของ โจทก์ที่ต้องพิสูจน์ให้ชัดว่าผู้ส่งของ ได้ส่งมอบสินค้าที่เรียบร้อยแล้วได้รับมอบสินค้าที่เสียหาย มิฉะนั้นย่อมไม่อาจถือว่าการเสียหายของสินค้าเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งของผู้ขนส่ง<sup>48</sup>

<sup>46</sup> Leopold Peyrefitte, "The Period of Maritime Transport", p. 126.

<sup>47</sup> คดีระหว่าง Missouri Pac. R.R. V. Elmore & Stahl. 377 U.S. 134, 137-138 (1964).

<sup>48</sup> คดีระหว่าง Dischler V. Red Ball Motor Freight, Inc., 352 So. 2d 764, 765-66 (La. Ct. App. 3d Cir 1977) และคดีระหว่าง Yuspey V. Acme Fast Freight, Inc. 352 So. 2d 866 (La. Ct. App. 4th Cir 1951).

ประเด็นต่อมา คือ อย่างไรจึงถือว่าเป็นการรับมอบและส่งมอบสินค้า ตาม กฎเกณฑ์ในเรื่องนี้จากอนุสัญญาาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ และ กฎเกณฑ์ของที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบของหอการค้าระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298 ที่ถือเกณฑ์เดียวกัน คือ

กรณีถือว่าเป็นการรับมอบสินค้านับแต่เวลาที่ได้รับสินค้ามาอยู่ในความครอบ ครองจากผู้ส่งของ หรือบุคคลผู้กระทำการแทนผู้ส่งของ หรือเจ้าหน้าที่หรือบุคคลภายนอกที่ตามผล บังคับแห่งกฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับ ณ สถานที่รับสินค้าให้ถือว่าเป็นผู้ที่กระทำการตามหน้าที่ ในการส่งมอบสินค้าแก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อขนส่งต่อไป และกรณีถือว่าเป็นการส่ง มอบสินค้า คือ การส่งมอบการครอบครองสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า หรือได้มีการวางสินค้า ณ สถานที่ ของผู้รับสินค้าซึ่ง ได้กำหนดตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบหรือได้ส่งมอบการครอบครองสินค้าให้แก่ พนักงาน หรือบุคคลภายนอกที่ตามผลบังคับแห่งกฎหมาย หรือกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับ ณ สถานที่ที่ส่งมอบ สินค้าให้ถือว่าเป็นผู้ที่กระทำหน้าที่รับมอบสินค้า \*

ตามที่ได้พิจารณามาแล้วในบทที่ 2 เรื่องวิธีการดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ อันมีสถานที่ที่ใช้ในการรับมอบและส่งมอบสินค้า เช่น โรงงานของผู้ส่งของและผู้รับสินค้า ลานตู้ สินค้า (CY) สถานีตู้สินค้า (CFS) และสถานีตรวจและบรรจุสินค้าในท่า (Inland Container Depot) สถานที่เหล่านี้อาจจะเป็นเสมือนจุดเริ่มต้นและ/หรือจุดสิ้นสุดแห่งความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบก็ได้ ด้วยเหตุนี้เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้มีการรับมอบสินค้าจากผู้ส่งของหรือตัวแทนผู้ส่งของ ณ สถานที่ดังกล่าว ความรับผิดชอบสินค้าจะต้องเริ่มทันที และเมื่อผู้ ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าหรือตัวแทนผู้รับสินค้า ณ สถานที่ดังกล่าว ความรับผิดชอบสินค้าจะสิ้นสุดลงทันที

\* พิจารณาตาม มาตรา 14 ระยะเวลาแห่งความรับผิดชอบตามอนุสัญญาฯ 1980 และ ให้เปรียบเทียบกับกฎเกณฑ์เรื่องนี้ตาม พรบ. การรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 และ 40 ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ที่กำหนดเรื่องนี้ในแนวเดียวกันในบทที่ 4

อย่างไรก็ตามการส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่งช่วงไม่ว่าจะเป็นการกระทำเพื่อถ่ายลำเรือ (Transshipment) หรือเพื่อขนส่งต่อในช่วงอื่น หรือเพื่อเก็บรอในการขนส่งทอดต่อไป ทำให้การส่งมอบแก่ผู้รับสินค้าไม่ แต่เป็นการปฏิบัติหน้าที่ (performance) ของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบนั่นเอง

ในประเด็นความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นไปตามกฎเกณฑ์ของการขนส่งใด ตามแนวการใช้กฎหมายของศาลคอมมอนลอว์ ศาลได้พิจารณาถึงสถานที่หรือช่วงที่ความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเกิดขึ้น กล่าวคือ จะมีการพิจารณาว่าเมื่อความสูญหาย เสียหายของสินค้าเกิดขึ้นที่โดยยอมทำให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดตามกฎหมายที่ใช้อยู่ในช่วงการขนส่งนั้น ด้วยเหตุนี้การพิจารณาประเด็นความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจึงขอแยกพิจารณาเป็น 2 กรณี คือ

#### 3.4.2.1 กรณีพิสูจน์ได้ว่าสินค้าสูญหาย เสียหาย ณ ช่วงการขนส่งทางทะเล

เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงชัดเจนว่า สินค้าเสียหาย หรือสูญหาย ณ ช่วงการขนส่งทางทะเล กรณีนี้ต้องนำกฎเกณฑ์ที่ใช้อยู่ในช่วงการขนส่งทางทะเลมาปรับใช้พิจารณาความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ<sup>49</sup> นั่นคือ กฎแห่งกรุงเฮก

ประเด็นที่จะพิจารณาต่อมา คือ กฎเกณฑ์ดังกล่าวนี้หากนำมาปรับใช้ต่อการวิเคราะห์ความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ จะมีปัญหาทางกฎหมายอย่างไร จะเห็นได้ว่าตามกฎแห่งกรุงเฮกถือว่า ผู้ขนส่งให้รวมถึงเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือซึ่งทำสัญญาขนส่งกับผู้ส่งของ ดังนั้น หากว่าผู้ทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ส่งของเป็นผู้ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือไม่มีเรือในความครอบครองของตน คือ เป็นผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรือ (NVO-MTO) แม้จะได้เข้าทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วยกับผู้ส่งของก็ตาม กฎแห่งกรุงเฮกก็ไม่สามารถนำมาใช้บังคับได้กับสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ

<sup>49</sup> Jack G. Knebel and Denise Savoie Blocker, "United States Statutory Regulation of Multimodalism", Tulane Law Review 64 (December 1989) : p. 564.

ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรือเทียบคล้าย กับผู้ขนส่งอาชีพที่ไม่ดำเนินการเรือ (Non-Vessel Operating Common Carriers หรือเรียก ย่อว่า NVOCC) ตามแนววินิจฉัยของศาลสหรัฐอเมริกาถือว่า NVOCC ไม่ใช่ผู้ขนส่งทางทะเล แต่ เป็นเสมือนคนกลางระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่งทางทะเลในการรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งของรายเล็ก ๆ เพื่อจัดหาเรือขนส่งสินค้า โดยติดต่อกับผู้ขนส่งทางทะเลและทำสัญญาขนส่งทางทะเลในนามของตน เอง ในแง่ของผู้ส่งของจะถือว่า NVOCC เป็นผู้ขนส่งอาชีพ แต่ในแง่ของเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง ทางทะเลจะถือว่า NVOCC เป็นเพียงผู้ส่งของรายหนึ่งหรือเป็นลูกค้ารายหนึ่ง ด้วยเหตุนี้ใบตราส่ง ที่ออกโดย NVOCC จึงไม่อยู่ในบังคับของ COGSA<sup>50</sup> ดังนั้นความรับผิดของ NVOCC ต่อเจ้าของ สินค้าตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบจึงเป็นไปตามกฎหมายคอมมอนลอว์ NVOCC จะมีฐานะเป็นผู้รับ ประกันสินค้า (Insurer) ที่ต้องรับผิดชอบปกป้องคุ้มครองสินค้าให้ถึงจุดหมายปลายทางด้วยความ ปลอดภัย หากสินค้าถึงปลายทางในสภาพที่เสียหายหรือเกิดสูญหาย NVOCC จะต้องรับผิดชอบทุกกรณี เว้นแต่จะพิสูจน์ให้เห็นว่าสาเหตุเกิดจากเหตุสุดวิสัย การกระทำของชนชาติศัตรู ความผิดของผู้ส่ง ของ หรือสภาพแห่งของนั้น<sup>51</sup>

#### 3.4.2.2 กรณีพิสูจน์ไม่ได้ว่าสินค้าสูญหาย เสียหายในช่วงการขนส่งใด

ตามที่ได้พิจารณาไปแล้วในหัวข้อ 3.1 จะเห็นได้ว่ากฎเกณฑ์ ที่ใช้บังคับต่อความรับผิดของผู้ขนส่งที่ทำให้ผู้ขนส่งได้รับประโยชน์มากที่สุด คือ กฎเกณฑ์ของการ ขนส่งทางทะเล ดังนั้น หากเกิดกรณีพิพาทระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้าต่อประเด็น ความรับผิดของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมปรารถนาที่จะนำกฎเกณฑ์การขนส่งทางทะเลมาใช้บังคับต่อความ รับผิดของตนเพราะเป็นกฎเกณฑ์ที่มีข้อยกเว้นความรับผิดหลายข้อ มีข้อจำกัดความรับผิด และมีอายุ ความฟ้องร้อง 1 ปี ในทางกลับกัน ฝ่ายผู้เรียกร้องย่อมปรารถนานำกฎเกณฑ์การขนส่งที่ก่อให้เกิด ประโยชน์แก่ตนมากที่สุด และเมื่อพิจารณาเฉพาะแต่ละช่วงการขนส่ง พบว่าผู้ขนส่งแต่ละช่วงย่อม พึงพอใจต่อกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับเฉพาะช่วงที่ตนขนส่ง หากว่าได้นำกฎเกณฑ์ดังกล่าวมาปรับใช้ต่อความ รับผิดของตน

<sup>50</sup> คดีระหว่าง Insurance Co. of North America V. S/S American Argosy, 732 F.2d 299 (2d Cir. 1984).

<sup>51</sup> Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, p. 293.

ด้วยเหตุนี้ตามปกติการพิจารณาคดีนี้พาทตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบของสหรัฐอเมริกา จะถือว่ากรณีพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหาย สูญหายของสินค้าเกิดขึ้นช่วงการขนส่งใด ศาลจะนำกฎเกณฑ์ของการขนส่งในช่วงนั้นมาพิจารณาปรับใช้ต่อความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ<sup>52</sup> เช่น หากความเสียหายของสินค้าเกิดขึ้นที่การขนส่งทางทะเล และคดีสู่การพิจารณาของศาลพาณิชย์นาวีสหรัฐ ฯ จะนำ COGSA มาพิจารณาประเด็นความรับผิดชอบผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ<sup>53</sup>

แต่หากว่าความเสียหายของสินค้าไม่อาจหยั่งทราบได้ว่าเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด \* ย่อมก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้รับสินค้าหรือเจ้าของสินค้าทันที เพราะผู้เรียกร้องไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งรายใดเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้า ไม่อาจทราบว่าจะนำกฎเกณฑ์ของการขนส่งช่วงใดช่วงหนึ่งมาใช้บังคับได้ ในเรื่องนี้ ได้มีผู้เสนอว่า ควรให้มีข้อกำหนดในใบตราส่งการขนส่งหลายรูปแบบ ว่าหากเกิดกรณีที่มีความเสียหายที่ไม่อาจทราบแน่ชัดว่าเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด ให้ถือว่าความเสียหาย สูญหายนั้นเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งทางทะเล ด้วยเหตุนี้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจึงต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าหรือ ผู้รับตราส่งตามกฎเกณฑ์ของการขนส่งทางทะเล<sup>54</sup>

<sup>52</sup> Ibid, p. 290.

<sup>53</sup> Jack G. Knebel and Denise Savoie Blocker, "United States Statutory Regulation of Multimodalism", p. 564.

\* ปกติแล้วกรณีเช่นนี้เกิดขึ้นยากมาก เพราะแต่ละช่วงการขนส่งเมื่อผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้า จะตรวจสอบสินค้าเสียก่อนว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือไม่ หากอยู่ในสภาพเรียบร้อยผู้ขนส่งช่วงนั้นก็ออกใบตราส่งที่ปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) อันเป็นการแสดงว่าช่วงการขนส่งก่อนที่ตนจะขนส่ง สินค้าอยู่ในสภาพที่เรียบร้อยสมบูรณ์ แต่กรณีที่เกิดเช่นนี้อาจจะเป็นกรณีความเสียหายที่ไม่อาจจะเห็นได้ด้วยสายตาเปล่า หรือเรียกอีกนัยหนึ่งคือ Concealed damage

<sup>54</sup> Jack G. Knebel and Denise Savoie Blocker, "United States Statutory Regulation of Multimodalism", p. 564.

ข้อเสนอดังกล่าวเห็นว่า เป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ แต่เมื่อมาพิจารณาว่าหากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็นผู้ขนส่งทางทะเลด้วย คือ เป็นเจ้าของเรือ หรือมีเรือที่ใช้ในการขนส่งเอง กรณีดังกล่าวน่าจะไม่มีปัญหาใด ๆ แต่หากว่าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็น NVO-MTO กรณีนี้จะมีปัญหาในแง่ของการใช้สิทธิไล่เบี้ยของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ขนส่งทางทะเลต่อไป ทั้งนี้ เพราะว่าการฟ้องให้ผู้ขนส่งทางทะเลรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ ก็ต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งรับสินค้าในสภาพเรียบร้อยแล้วส่งมอบสินค้าในสภาพเสียหาย เมื่อกรณีที่ไม่มีการพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งรายใดรับมอบสินค้าที่เรียบร้อยแล้วส่งมอบสินค้าที่เสียหาย ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะ ไปฟ้องไล่เบี้ยให้ผู้ขนส่งทางทะเลรับผิดชอบได้อย่างไร แต่ในแง่ของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของหรือผู้รับสินค้าตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ เพราะว่าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีความรับผิดชอบตลอดเส้นทาง การรับสินค้าจากผู้ส่งของในสภาพเรียบร้อย และส่งมอบในสภาพที่เสียหายจึงทำให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ แต่ด้วยเหตุที่ไม่ทราบว่าคุณความเสียหายเกิดในช่วงใด จึงน่าจะอนุโลมให้มีข้อกำหนดในสัญญาว่า ให้เกิดขึ้นในช่วงการขนส่งทางทะเล ซึ่งข้อบังคับดังกล่าวนี้สามารถบังคับได้<sup>55</sup>

### 3.5 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ส่งของ

การพิจารณาประเด็นนี้จะนำหลักเกณฑ์กฎหมายลักษณะสัญญาของกฎหมายคอมมอน ลอว์ มาเป็นทฤษฎีในการวิเคราะห์ คือ หลักนิติสัมพันธ์หรือความผูกพันตามสัญญา หรือ Privity of Contract

กฎเกณฑ์ของ Privity of Contract ถือว่าสัญญาย่อมมีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้น บุคคลภายนอกสัญญาไม่อาจอ้างประโยชน์หรือถูกบังคับให้ต้องรับผิดชอบตามสัญญาหรือเสียประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งเพราะข้อตกลงในสัญญาที่ตนมิได้เป็นคู่สัญญาด้วยไม่ได้ ตัวอย่างคำวินิจฉัยของศาลคดีระหว่าง Dunlop Pneumatic Tyre Co., Ltd. โจทก์ และ Selfridg

<sup>55</sup> คดีระหว่าง Halm Indus., Inc. V. S/S Timur Star., 1985 AMC 391 (S.D.N.Y. 1984).

Co. Ltd. จำเลย<sup>56</sup> ห้าง Dew & Co., (1915) รับเหมาซื้อขายจากโจทก์ และตกลงกับโจทก์ว่า ห้าง Dew & Co., จะไม่นำยางโจทก์ไปขายให้ต่ำกว่าราคาท้องตลาด เนื่องจากที่โจทก์ยอมขายยางให้ต่ำกว่าราคาที่ขายในท้องตลาด และถ้าห้าง Dew & Co., ให้ผู้อื่นรับเหมาซื้อขายไปจำหน่ายต่อไปแล้ว ก็จะทำให้ผู้อื่นตกลงว่าจะไม่ขายยางต่ำกว่าราคาท้องตลาดด้วย ต่อมาทางห้างได้ขายยางให้จำเลยไปจำหน่ายและได้ให้จำเลยทำสัญญาว่าจะไม่นำยางไปขายต่ำกว่าราคาท้องตลาด จำเลยยอมทำสัญญากับห้างภายหลังจำเลยกลับเอายางไปขายต่ำกว่าราคาท้องตลาด โจทก์ทราบเรื่องจึงฟ้องจำเลย ศาลตัดสินว่า ข้อตกลงว่าจะไม่ขายยางให้ต่ำกว่าราคาท้องตลาดนั้นเป็นข้อตกลงระหว่างห้างกับจำเลย โจทก์เป็นคนนอกสัญญาจะบังคับให้จำเลยต้องรับผิดชอบได้ไม่<sup>57</sup>

ดังนั้น ตามหลัก Privity of Contract บุคคลภายนอกที่ไม่ใช่คู่สัญญาจึงไม่สามารถฟ้องเพื่อเรียกร้องตามสิทธิในสัญญาได้ และขณะเดียวกันย่อมไม่อาจถือประโยชน์ใด ๆ จากข้อสัญญาได้ แต่ในทางตรงกันข้ามหากบุคคลภายนอกอ้างสิทธิอื่นใดที่มีใช้สิทธิตามสัญญาที่เป็นเพียงบุคคลสิทธิ เช่น การอ้างหลักกรรมสิทธิ์ในการฟ้องร้องบุคคลใดเพื่อเรียกค่าเสียหายจากการละเมิด หลัก Privity of Contract จะไม่นำมาพิจารณา กฎหมายคอมมอนลอว์ถือหลักนี้โดยเคร่งครัดมากและไม่เปิดให้มีสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกเป็นข้อยกเว้นทั่วไปดังเช่นกฎหมายไทยคือ มาตรา 374 ปพพ. อย่างไรก็ตามมิใช่ว่าบุคคลภายนอกสัญญาจะไม่มีทางเข้ามาผูกพันตามสัญญาเดิมได้เสียทุกกรณี ทั้งนี้เพราะในบางกรณีหากมีความจำเป็นที่จะต้องยอมให้บุคคลภายนอกเข้ามามีสิทธิหน้าที่ตามสัญญา ก็มีการบัญญัติกฎหมายลายลักษณ์อักษรให้มีผลพิเศษดังกล่าวได้ ตัวอย่างในเรื่องที่เกี่ยวกับตราสารเปลี่ยนมือ (Negotiable Instrument) เช่น ตั๋วเงินหรือเรื่องประกันภัย ประกันชีวิตหรือกฎหมายที่ดิน<sup>58</sup> นอกจากนี้ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ในบางเรื่องเช่นสัญญาตัวแทนก็ยอมให้บุคคลภายนอกเข้าถือสิทธิตามสัญญาได้ เช่น กรณีเรื่องตัวแทนเชิด ซึ่งแท้จริงแล้วตัวการไม่ใช่เป็นบุคคลภายนอกเสียทีเดียวแต่เป็นเพียงตัวการที่ไม่เปิดเผยชื่อนั่นเอง

<sup>56</sup> A.C. 847, at p. 853 (1915).

<sup>57</sup> A.G. Guest, M.A., Anson's Law of Contract, 26<sup>th</sup> ed. (Oxford: Oxford University Press, 1985), p. 364.

<sup>58</sup> จรัญ ภักดีธนากุล, "กฎหมายลักษณะสัญญา," ใน กฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศอื่นในสกุลกฎหมายคอมมอนลอว์ (กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา, 2528), หน้า 793.



คำวินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์ในกรณีการปรับใช้หลัก Privity of Contract ต่อการพิจารณาข้อพิพาทในคดีขนส่งสินค้าที่จะหยิบยกมาวิเคราะห์ได้แก่คดีศาลสหรัฐระหว่าง Midland Silicones V. Scruttons (1961)<sup>59</sup> ข้อเท็จจริงในคดีนี้คือ การขนส่งสินค้าทางทะเลได้มีการออกใบตราส่งตาม COGSA 1936 ที่จำกัดความรับผิดผู้ขนส่งเท่ากับ 500 เหรียญสหรัฐต่อหีบห่อกล่องที่บรรจุเคมีภัณฑ์เป็นสินค้าที่ขนส่งจากอเมริกาไปยังลอนดอน ผู้ร้องเป็นผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้าที่ได้รับการว่าจ้างจากผู้ขนส่ง ในขณะที่ยกกล่องจากพื้นชั้นบนดาดฟ้าเรือเพื่อวางที่รถบรรทุก แต่ได้กระทำประมาทเลินเล่อทำให้กล่องเสียหาย เมื่อได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับสินค้าตามใบตราส่ง มีมูลค่าความเสียหายบางส่วน 593 ปอนด์ ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เรียกร้องได้ฟ้องผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้าในฐานะละเมิดและเรียกค่าเสียหาย 593 ปอนด์ ผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ยกข้อจำกัดความรับผิดในใบตราส่งอ้างว่าตนรับผิดชอบเพียง 500 เหรียญสหรัฐหรือ 179 ปอนด์เท่านั้น

ศาลได้ตัดสินว่าผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้าไม่มีสิทธิที่จะยกข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดในใบตราส่งมาอ้างได้เนื่องจากเหตุผลดังนี้

1. นัยของคำ "ผู้ขนส่ง" ใน COGSA ไม่อาจตีความให้รวมไปถึงผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้ เมื่อไม่ปรากฏโดยตรงหรือในใบตราส่งที่กำหนดให้คู่สัญญาขนส่งขยายข้อตกลงเรื่องข้อจำกัดความรับผิดให้บุคคลภายนอก คือ ผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้า ให้สามารถยกขึ้นอ้างได้ และศาลได้อ้างหลักเกณฑ์ในคดีระหว่าง Dutton V. Poole ถือว่าบุคคลภายนอกไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์ใดจากสัญญาที่ตนไม่ได้ทำ

2. ผู้ขนส่งไม่ได้ทำสัญญาในฐานะตัวแทนของผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้า

3. ไม่มีสัญญาใด ๆ โดยปริยายที่กำหนดให้คู่สัญญาขนส่งรวมไปถึงผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้า และกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้าได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิด

<sup>59</sup> Lloyd's Rep. 375., (1962) A.C. 446.



4. ดังนั้น ตามหลัก Privity of Contract อันถือว่าเป็นหลักพื้นฐาน (fundamental principle) ของกฎหมายลักษณะสัญญาของกฎหมายคอมมอนลอว์ พิจารณาแล้วย่อมถือว่าผู้ประกอบกิจการบรรทุกขนถ่ายสินค้าลง เรือเป็นบุคคลภายนอกสัญญาขนส่ง

ตามแนววินิจฉัยของศาลในคดีดังกล่าวจึงมีข้อสังเกตว่ากรณีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ส่งของ โดยพิจารณาตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบอันเป็นสัญญาหลัก เห็นว่า กรณีนี้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบทำสัญญาขนส่งช่วงในนามของตนเอง ทาใช้เป็นการกระทำแทนผู้ส่งของไม่ ดังนั้นผู้ส่งของไม่สามารถอ้างสิทธิตามสัญญาขนส่งช่วงเพื่อฟ้องให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ โดยถือว่าเป็นการฟ้องในฐานะเป็นตัวการแล้วผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็นตัวแทนของตน ซึ่งตัวแทนกระทำสัญญาได้ในนามตัวการ ๆ ย่อมเข้าถึงสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ตามสัญญา ข้ออ้างนี้เห็นว่าย่อมไม่อาจจะเป็นเช่นนั้นได้ ทั้งนี้เพราะการทำสัญญาขนส่งช่วงตามระบบการขนส่งหลายรูปแบบเป็นเสมือนการปฏิบัติการชำระหนี้ของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง และผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อผลที่เกิดขึ้นทุกประการต่อผู้ส่งของ

เมื่อพิจารณาถึงแนววินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์ ศาลถือว่า ผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้าเป็นบุคคลภายนอกไม่ใช่คู่สัญญาตามสัญญาขนส่งช่วงระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ขนส่งช่วง ดังนั้น ผู้ส่งของย่อมไม่อาจอ้างสิทธิ หรือมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งช่วงได้<sup>60</sup> แต่ด้วยเหตุที่ผู้ส่งของเป็นเจ้าของสินค้า ดังนั้นเมื่อผู้ขนส่งช่วงได้รับสินค้าของผู้ส่งของมาอยู่ในความครอบครอง ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ถือว่าผู้ขนส่งช่วงมีหน้าที่ดูแลรักษาสินค้ามิให้สินค้าได้รับความเสียหายอันเป็นหน้าที่ของผู้รับฝากทรัพย์<sup>61</sup> คือ หน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังอันควรต่อการกระทำ

<sup>60</sup> Lord Hailsham of St. Marylebone, Halsbury's Law of England Vol.5, 5<sup>th</sup> ed. (London : Butterworths, 1974), p. 211.

<sup>61</sup> คดีระหว่าง Morris V. C.W. Martin & Sons Ltd (1966) I QB 716 at 731, (1965) 2 All ER 725, CA และคดีระหว่าง Lee Cooper Ltd V. C.H. Jcakens & Son Ltd (1967) 2 QBI, (1965) I ALL ER 280.

หรือละเว้นการกระทำเพื่อมิให้เกิดความเสียหายต่อสินค้า<sup>62</sup> หากผู้ขนส่งช่วงละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่นี้ ผู้ขนส่งช่วงต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ<sup>63</sup>

นอกจากนี้ตามแนววินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์ยังถือว่า ผู้ส่งของสามารถฟ้องผู้ขนส่งช่วงให้รับผิดชอบในฐานะผู้ทำละเมิด หากปรากฏว่าผู้ขนส่งช่วงเป็นผู้ทำละเมิดต่อผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้า ผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้ามีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้ แม้ว่าผู้ขนส่งช่วงจะไม่ได้ทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้าก็ตาม<sup>64</sup>

กล่าวโดยสรุปตามแนววินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์ถือว่า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ส่งของจะมีอยู่ 2 กรณี คือ รับผิดชอบเหมือนเป็นผู้รับฝากทรัพย์สิน และอีกกรณีคือ หากผู้ขนส่งช่วงเป็นผู้ทำละเมิด ก่อให้สินค้าเสียหาย ผู้ขนส่งช่วงต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของที่มีฐานะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์

### 3.6 ความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน

การพิจารณาความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน คือ การพิจารณาความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งช่วงระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ขนส่งช่วง ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า เมื่อผู้ส่งของหรือผู้รับสินค้าหรือเจ้าของสินค้าได้รับสินค้าในสถานที่เสียหาย บุคคลที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของได้แก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้า ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมมีสิทธิเรียกร้องเงินจำนวนดังกล่าวต่อผู้ขนส่งช่วงที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขข้อนี้ ซึ่งก็คือ

<sup>62</sup> คดีระหว่าง Kahler V. Midland Bank Ltd., 1950 AC 24, (1949) 2 All ER 621.

<sup>63</sup> คดีระหว่าง Morris V. C.W. Martin & Sons Ltd (1966) 1 QB 716 at 731.

<sup>64</sup> Raoul Colinvaux, Carver's Carriage by Sea, Vol.1, p. 125.

การฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องคำนึงถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งช่วง เพราะว่าเป็นการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบในฐานะเป็นผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งช่วง หากใช้เป็นการรับช่วงสิทธิแล้วมาฟ้องไล่เบี้ย เพราะกรณีนี้เมื่อผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้าไม่มีสิทธิตามสัญญาขนส่งช่วง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะอาศัยสิทธิใดของผู้ส่งของมาไล่เบี้ยต่อผู้ขนส่งช่วง

มีคดีที่เกิดขึ้นในสหรัฐอเมริกาเกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งประสมรูปแบบการขนส่งทางทะเลและทางบก เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ชดใช้ความเสียหายแก่ผู้ส่งของแล้วมาฟ้องต่อผู้ขนส่งช่วงทางบก โดยล่วงเลยระยะเวลาการแจ้งความเสียหาย คือ 9 เดือน นับแต่พบความเสียหาย กฎเกณฑ์การขนส่งทางบกของสหรัฐ คือ Carmack Amendment, 1906 กำหนดให้ผู้รับสินค้าหรือเจ้าของสินค้าต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงความเสียหายภายใน 9 เดือน มิฉะนั้นจะฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่ได้ ตามข้อเท็จจริงแม้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะฟ้องร้องผู้ขนส่งช่วงภายในอายุความของกฎเกณฑ์การขนส่งทางบก คือ ภายใน 2 ปี และทางทะเล คือ ภายใน 1 ปี แต่ไม่ได้แจ้งความเสียหายภายในเวลา 9 เดือนนับแต่พบความเสียหาย ย่อมทำให้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาขนส่งช่วงไม่อาจบังคับได้<sup>65</sup>

ตามแนววินิจฉัยดังกล่าวจึงสรุปได้ว่า ประเด็นแรกที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องคำนึง คือ อายุความ และกำหนดระยะเวลาในการแจ้งความเสียหายต่อผู้ขนส่งช่วง กล่าวคือ การฟ้องผู้ขนส่งช่วงต้องดำเนินไปตามระยะเวลาที่กำหนดและอายุความตามกฎหมายเกณฑ์ของผู้ขนส่งช่วง

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>65</sup> คดีระหว่าง U.S. Steel International, Inc. V. S.S. Lash Italia, 439 F. Supp. 365, 370, 1978 AMC 384, 391 (S.D.N.Y. 1977) และ คดีระหว่าง Warner Lambert Co. V. M/V. Mayaguez, 540 F. Supp. 166, 1983 AMC 1383 (S.D. Tex 1981).

ประเด็นต่อมา คือ ภาระการพิสูจน์ของผู้เรียกร้องค่าเสียหาย ตามหลักกฎหมายการขนส่งทางทะเลได้กำหนดว่า โจทก์ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ผู้ขนส่งได้รับสินค้าในสภาพที่เรียบร้อยแล้วส่งมอบในสภาพที่เสียหาย ดังนั้นการใช้สิทธิตามสัญญาขนส่งช่วง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจึงอยู่ในฐานะของผู้ส่งที่ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้ขนส่งช่วงรับสินค้าในสภาพเรียบร้อยแล้วส่งมอบในสภาพที่เสียหาย มิฉะนั้นย่อมถือว่าผู้ขนส่งช่วงได้กระทำหน้าที่ขนส่งสินค้าที่เรียบร้อยทุกประการ ผู้ขนส่งช่วงจึงไม่ต้องรับผิดชอบอีกต่อไป<sup>๑๑</sup>

ประเด็นเรื่องข้อยกเว้นความรับผิด และข้อจำกัดความรับผิดตามสัญญาขนส่งช่วง เมื่อการฟ้องร้องผู้ขนส่งช่วงเป็นการฟ้องร้องตามสัญญาอีกฉบับหนึ่งต่างหาก คือ สัญญาขนส่งช่วง ดังนั้นการหยิบยกข้อต่อสู้ตามสัญญาขนส่งช่วง จึงเป็นสิทธิอันชอบธรรมของผู้ขนส่งช่วง แต่ในทางกลับกันข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบมีอยู่เช่นไร ผู้ขนส่งช่วงหาอาจหยิบยกมาอ้างต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ไม่ เพราะกรณีนี้ถือว่าผู้ขนส่งช่วงเป็นบุคคลภายนอกไม่ใช่คู่สัญญาในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ตามกฎเกณฑ์ Privity of Contract ที่ได้วิเคราะห์มาแล้วในหัวข้อ 3.5

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>๑๑</sup> Thomas J. Sehoenbaum, Admiralty and Maritime Law, p. 338.