

บทที่ 4

บทบัญญัติในอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของต่างประเทศ

1. ความเป็นมาของอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของต่างประเทศ

ในระบบการขนส่งทางทะเลนั้น คู่สัญญาต่าง ๆ มีเสรีภาพในการทำสัญญาภายใต้กฎหมายพาณิชย์นาวี ทั้งนี้คู่สัญญามีเสรีภาพที่จะเข้าทำสัญญาเป็นประการใดก็ได้ แต่อาจถูกจำกัดเสรีภาพบางประการโดยกฎหมายพาณิชย์นาวี ซึ่งกฎหมายพาณิชย์นาวีนั้นมีอยู่ 2 ประเภทคืออนุสัญญาระหว่างประเทศ (International Convention) และกฎหมายภายในประเทศ (National Legislation)

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนส่งทางทะเล ได้แก่ Hague Rules, Hague-Visby Rules และ Hamburg Rules

ในปี ค.ศ. 1921 บรรดาตัวแทนของผู้ขนส่ง ผู้รับประกันภัย ผู้ส่งของ และนายขนาคาร์ จากประเทศมหาอำนาจทางทะเล ร่วมกับ International Law Association และ Comite Maritime International (CMI) ได้จัดให้มีการประชุมระหว่างประเทศขึ้น ณ กรุงเฮก และได้กำหนดหลักเกณฑ์ซึ่งต่อมาเป็นที่รู้จักกันในนามของ "อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับบิลออฟเลดิงให้เป็นอย่างเดียวกัน ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading signed at Brussels on the 25th August 1924)" หรือเรียกสั้น ๆ ว่า "Hague Rules"

ประเทศที่ให้สัตยาบันแก่ Hague Rules เมื่อปี พ.ศ. 2530 มี 72 ประเทศ เช่น เบลเยียม ฝรั่งเศส เยอรมัน อังกฤษ ฮังการี อิตาลี ญี่ปุ่น โปแลนด์ รูมาเนีย สเปน สหรัฐอเมริกา และยูโกสลาเวีย เป็นต้น (The UNCTAD Secretariat (TD/B/C. 4/315) 1987 : 6)

ต่อมาได้มีการแก้ไข Hague Rules ในรายละเอียดอีกสองครั้งโดย Brussels Protocol 1968 และ Protocol 1979 Hague Rules ที่ถูกแก้ไขโดย Brussels Protocol 1968 นี้เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า "Hague-Visby Rules" ประเทศที่ให้สัตยาบันแก่

Brussels Protocol 1968 ในชั้นแรก มีจำนวน 6 ประเทศ ได้แก่ เดนมาร์ก นอร์เวย์ สวีเดน สวิสเซอร์แลนด์ อังกฤษ และฝรั่งเศสตามลำดับ (William Tetley 1983 : 498) และในปี พ.ศ. 2530 มีภาคีจำนวนทั้งสิ้น 19 ประเทศ (The UNCTAD Secretariat (TD/B/C. 4/315) 1987 :6)

มีข้อสังเกตว่าอังกฤษและฝรั่งเศสนั้นเป็นเพียงสองประเทศที่ได้ให้สัตยาบันทั้ง Hague Rules และ Hague-Visby Rules ในขณะที่ประเทศส่วนใหญ่ที่ได้ให้สัตยาบัน Hague Rules ไปแล้ว แต่มิได้ให้สัตยาบันแก่ Hague-Visby Rules ได้แก่ เบลเยียม เยอรมัน อังการี อิตาลี ญี่ปุ่น โปแลนด์ รุมาเนีย สเปน สหรัฐอเมริกา และยูโกสลาเวีย และบางประเทศไม่เคยให้สัตยาบัน Hague Rules มาก่อนเลยคงให้สัตยาบัน Hague-Visby Rules เพียงอย่างเดียว ได้แก่ เดนมาร์ก นอร์เวย์ สวีเดน และสวิสเซอร์แลนด์

ต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะใช้คำว่า "กฎแห่งกรุงเฮก" เมื่อต้องการจะให้หมายถึง ทั้ง Hague Rules และ Hague-Visby Rules

เนื่องจากประเทศส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในโลกที่สามยังคงไม่พอใจกับ Hague Rules และ Hague-Visby Rules ในข้อกำหนดหลาย ๆ ข้อ โดยมีความรู้สึกว่าจะจำกัดความรับผิดชอบที่ให้แก่ผู้ขนส่งตาม Hague Rules และ Hague-Visby Rules นั้น ยังไม่ยุติธรรมสำหรับผู้ส่งของ ในปี ค.ศ. 1978 The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) จึงได้มอบหมายให้ The United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) พิจารณาเรื่องนี้และร่างอนุสัญญาฉบับใหม่ขึ้น เรียกว่า "อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention on Carriage of Goods by Sea 1978)" หรือเรียกสั้น ๆ ว่า "Hamburg Rules" ซึ่งต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเรียกว่า "กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์เกอร์"

อนุสัญญานี้ยังไม่มีผลบังคับใช้เพราะยังมีประเทศเข้าเป็นภาคีไม่ครบตามเงื่อนไขของอนุสัญญา อย่างไรก็ตามก็อาจถือได้ว่ากฎแห่งเมืองแฮมเบอร์เกอร์นี้เป็นวิวัฒนาการในหลักกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล และเป็นแนวโน้มที่อาจจะเกิดขึ้นได้ในภายหน้า

ประเทศที่ลงนามรับรอง (signature) อนุสัญญานี้ ได้แก่ บราซิล ชิลี เอกวาดอร์ อียิปต์ สาธารณรัฐเยอรมัน (Federal Republic of German) กานา โปแลนด์

มาดากัสการ์ เม็กซิโก ปานามา โปรตุเกส เซเนกัล สิงคโปร์ เวเนซุเอลาและฟิลิปปินส์ ตามลำดับ (Samir Mankabady 1978 : 353)

สำหรับกฎหมายภายในที่เกี่ยวกับการรับขนส่งของทางทะเลนั้น เนื่องจากอังกฤษได้เข้าเป็นภาคีทั้งใน Hague Rules และ Hague-Visby Rules ดังนั้นอังกฤษจึงได้นำกฎแห่งกรุงเฮกดังกล่าวมานำปฏิบัติไว้ใน The Carriage of Goods by Sea Act 1924 และ 1971 ของตน ส่วนสหรัฐอเมริกาได้นำ Hague Rules มานำปฏิบัติไว้ใน The Carriage of Goods by Sea Act 1936 ของตนเช่นกัน

2. การใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของต่างประเทศ

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงเนื้อหาของกฎแห่งกรุงเฮกโดยอาศัยหลักกฎหมายของอังกฤษและของสหรัฐอเมริกาในการพิจารณา ทั้งนี้เพราะอังกฤษเป็นภาคีของกฎแห่งกรุงเฮกและนำไปปฏิบัติไว้เป็นกฎหมายของตน และประเทศสหรัฐอเมริกาก็นำ Hague Rules ไปปฏิบัติเป็นกฎหมายของตนเช่นกัน นอกจากนี้จะกล่าวถึงกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ซึ่งเป็นอนุสัญญาสหประชาชาติฉบับใหม่ที่ยังไม่มีผลบังคับใช้เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ดังได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 ในเรื่องการรับขนส่งของทางทะเล การบังคับใช้กฎหมาย ผู้ขนส่งและความรับผิดของผู้ขนส่ง สิทธิของผู้รับตราส่ง และอายุความ

2.1 ขอบเขตของการรับขนส่งของทางทะเลและการใช้บังคับกฎหมาย

Hague Rules ญัตติ 10* บัญญัติว่า "บทบัญญัติใด ๆ แห่งอนุสัญญาจะใช้บังคับกับบิลออฟเลดิงที่ออกในรัฐภาคี" ซึ่งหมายความว่า สัญญาการขนส่งสินค้าที่ทำขึ้นในรัฐภาคี ภายใต้อิลออฟเลดิงที่ออกในรัฐนั้น จะต้องอยู่ภายใต้บังคับของ Hague Rules

* Hague Rules article 10 บัญญัติว่า

"The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States."

ส่วน Hague-Visby Rules นี้มีขอบเขตการบังคับใช้ที่กว้างกว่า โดยกฎที่ 5* บัญญัติว่า "บทบัญญัติใด ๆ ของอนุสัญญาจะใช้บังคับกับบิลออฟเลดิงที่ออกให้สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างท่าของรัฐสองรัฐ ถ้าบิลออฟเลดิงได้ออกในรัฐภาคี หรือมีการขนส่งมาจากรัฐภาคี หรือบิลออฟเลดิงที่ระบุชื่อสัญญาหรือที่เป็นหลักฐานของสัญญา ได้กำหนดให้นำกฎระเบียบของอนุสัญญานี้หรือกฎหมายของรัฐใดที่ยอมรับผลแห่งอนุสัญญานี้มาใช้บังคับแก่สัญญา โดยจะไม่คำนึงถึงสัญชาติของเรือ ผู้ขนส่ง ผู้ส่งสินค้า ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้มีส่วนได้เสียอื่นใด

แต่ละรัฐภาคีจะบังคับใช้บทบัญญัติในอนุสัญญานี้ต่อบิลออฟเลดิงดังกล่าวข้างต้น

* Hague-Visby Rules article 5 บัญญัติว่า

Article 10 of the Convention shall be deleted and replaced by the following :

"The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if :

- (a) the bill of lading is issued in a Contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a Contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract, whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to the bills of lading mentioned above.

This Article shall not prevent a Contracting State from applying the Rules of this Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs."

กฎนี้จะไม่ห้ามรัฐภาคีที่จะใช้บังคับกฎระเบียบในอนุสัญญานี้ ต่อบิลออฟเลดิงที่ไม่อยู่ในเงื่อนไขในวรรคก่อน"

นอกจากนี้กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 1 ข้อ (e)* ยังได้กำหนดถึงการเริ่มต้นและสิ้นสุดของการขนส่งของทางทะเลด้วยว่า "การขนส่งของทางทะเลให้ครอบคลุมระยะเวลาตั้งแต่ได้บรรทุกของลงเรือจนกระทั่งขนถ่ายของขึ้นจากเรือ" ซึ่งหมายความว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะเริ่มตั้งแต่ของได้ถูกบรรทุกลงเรือ (Loading) จนกระทั่งของได้ถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือ (Discharging) ดังนั้นหากของที่ขนส่งนั้นสูญหายหรือเสียหายในช่วงเวลาดังกล่าว ผู้ขนส่งก็อาจจะต้องรับผิดชอบภายใต้กฎแห่งกรุงเฮก แต่ถ้าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดขึ้นก่อนบรรทุกของลงเรือหรือหลังจากที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือแล้ว กฎแห่งกรุงเฮกจะไม่บังคับใช้ เว้นแต่จะมีข้อสัญญาการขนส่งให้นำกฎแห่งกรุงเฮกมาใช้บังคับตั้งแต่ผู้ขนส่งรับมอบของจนกระทั่งส่งมอบของที่ปลายทาง กล่าวคือ สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎแห่งกรุงเฮกจะใช้บังคับแม้ก่อนที่จะบรรทุกของลงเรือหรือหลังจากขนถ่ายขึ้นจากเรือ

ในอังกฤษซึ่งเป็นประเทศภาคีกฎแห่งกรุงเฮกนี้มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่ 2 ฉบับคือ The Carriage of Goods by Sea Act, 1924 ซึ่งออกใช้ในเดือนมกราคม 1925 เพื่อให้ Hague Rules มีผลบังคับทางกฎหมายในประเทศอังกฤษ และ The Carriage of Goods by Sea Act, 1971 ซึ่งออกมาเพื่อรองรับ Hague-Visby Rules ให้มีผลใช้บังคับในทางกฎหมาย และเพื่อแก้ไขพระราชบัญญัติฉบับปี 1924

บทบัญญัติในพระราชบัญญัติฉบับปี 1971 ระบุว่าให้ใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเลบังคับแก่การขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ และการขนส่งของทางทะเลภายในประเทศด้วยถ้าหากท่าที่บรรทุกของลงเรือ (Port of Shipment) เป็นท่าในสหราชอาณาจักรไม่ว่าการขนส่งนั้นจะเป็นการขนส่งระหว่างเมืองท่าของสองประเทศหรือไม่ก็ตาม ดังจะเห็น

* Hague Rules article 1 (e) บัญญัติว่า

"Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship"

ได้จาก The Carriage of Goods by Sea Act, 1971 มาตรา 1 (3)* ที่ว่า "บทบัญญัตินี้มีผลบังคับกับและเกี่ยวเนื่องกับการรับขนส่งของทางทะเลโดยเรือในกรณีที่ท่าที่บรรจุของลงเรือเป็นท่าในสหราชอาณาจักร โดยไม่คำนึงว่าการขนส่งดังกล่าวจะเป็นการขนส่งระหว่างท่าของรัฐสองรัฐภายใต้บทบัญญัติในมาตรา 10 ตามกฎแห่งกรุงเฮก"

ส่วนในสหรัฐอเมริกา นั้น ก็มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งเรียกว่า "The U.S. Carriage of Goods by Sea Act 1936 หรือ COGSA" ซึ่งมีเนื้อหาเช่นเดียวกับ Hague Rules ด้วยเหตุนี้ COGSA จึงมีความแตกต่างในด้านข้อจำกัดจาก The Carriage of Goods by sea Act 1971 ของอังกฤษน้อยมาก และคำวินิจฉัยของศาลอเมริกันกับศาลอังกฤษก็แทบจะไม่มี ความแตกต่างกัน (W.E. Astle 1967 : 287)

COGSA นี้มีผลใช้บังคับกับ ** การขนส่งของทางทะเลที่ไปยังหรือมาจากท่าเรือต่าง ๆ ของสหรัฐอเมริกาในทางการค้าระหว่างประเทศ โดย COGSA จะเริ่มใช้บังคับตั้งแต่มิมีการบรรจุสินค้าลงเรือ ณ ท่าเรือต่าง ๆ ของต่างประเทศหรือของสหรัฐอเมริกาจนกระทั่งมีการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ ณ ท่าเรือต่าง ๆ ในต่างประเทศ

* The Carriage of Goods by Sea Act, 1971 Article 1 (3) บัญญัติว่า
"Without prejudice to subsection (2) above, the said provisions shall have effect (and have the force of law) in relation to and in connection with the carriage of goods by sea in ships where the port of shipment is a port in the United Kingdom, whether or not the carriage is between ports in two different States within the meaning of Article 10 of the Rules"

** มาตรา 13 แห่ง COGSA บัญญัติว่า
"This Act shall apply to all contracts for carriage of goods by sea to or from ports of the United States in foreign trade."

ส่วน Harter Act นั้นมีผลใช้บังคับกับการขนส่งภายในประเทศตลอดเวลา ก่อนที่สินค้าจะถูกบรรจุลงเรือ และใช้บังคับตลอดเวลาหลังจากสินค้าถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือ กล่าวคือ Harter Act จะใช้บังคับในช่วงเวลาระหว่างที่สินค้างังอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งไปจนกระทั่งถึงเวลาที่มีการนำสินค้านี้ลงจากเรือไปบรรจุลงเรือ และจะใช้บังคับตลอดเวลาตั้งแต่สินค้าได้ถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือไปจนกระทั่งถึงเวลาที่มีการนำสินค้านี้ลงจากเรือไปส่งมอบให้กับผู้รับตราส่ง ทั้งนี้ เพราะช่วงเวลาหลังจากที่สินค้าบรรจุลงเรือไปแล้วหรือช่วงเวลาระหว่างที่สินค้างังอยู่ในเรือไปจนถึงเวลาที่มีการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือนั้นกฎหมายซึ่งจะใช้บังคับก็คือ COGSA ดังจะเห็นได้จาก การที่บทบัญญัติในมาตรา 1 (e) * ให้ความหมายคำว่า "การขนส่งของ" ว่าครอบคลุมถึงช่วงเวลาตั้งแต่เมื่อสินค้าได้ถูกบรรจุลงเรือไปจนกระทั่งถึงเวลาที่ขนถ่ายสินค้านี้ลงจากเรือ ด้วยเหตุนี้ "การขนส่งของ" ที่จะอยู่ในบังคับของมาตรา 13 แห่ง COGSA ได้เห็นจะต้องเป็น "การขนส่งของ" ตามความหมายในมาตรา 1 (e) แห่ง COGSA ด้วย

อย่างไรก็ตามถ้าคู่สัญญาในสัญญาขนส่งภายในประเทศได้ตกลงและระบุไว้อย่างชัดเจนในบิลออฟเลดิงว่าให้นำบทบัญญัติแห่ง COGSA มาใช้บังคับ COGSA ก็จะมีผลบังคับกับการขนส่งของภายในประเทศด้วย (Scrutton 1984 : 522)

* มาตรา 1 (e) แห่ง COGSA บัญญัติว่า

"The term "carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time when they are discharged from the ship."

สำหรับกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ในกฎที่ 1 ข้อ 6* ได้ให้คำนิยามของสัญญารับ
 ขนส่งของทางทะเลว่า "หมายถึงสัญญาใด ๆ ที่ผู้ขนส่งรับที่จะขนส่งของทางทะเลจากท่าแห่งหนึ่งไป
 ยังท่าอีกแห่งหนึ่งโดยคิดค่าระวาง อย่างไรก็ตามก็สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรับขนส่งของทางทะเลและมี
 การรับขนส่งโดยวิธีอื่นด้วย ให้ถือว่าเป็นสัญญารับขนส่งของทางทะเลตามอนุสัญญานี้เพียงเท่าที่เกี่ยวกับ
 การรับขนส่งของทางทะเล"



ศูนย์วิทยพัทยากร

* Hamburg Rules article 1 บัญญัติว่า

"6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another ; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea"

นอกจากนี้ในกฎที่ 2 ข้อ 1* ก็ได้บัญญัติถึงขอบเขตของการใช้บังคับอนุสัญญาว่า "บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเลระหว่างประเทศทุกกรณี หากว่าทำที่บรรทุกลงเรือตามสัญญาอยู่ในประเทศภาคี หรือทำที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามสัญญาอยู่ในประเทศภาคี หรือ ทำตามที่สัญญาให้เลือกขนถ่ายของขึ้นจากเรือ และได้ขนถ่ายขึ้นจริงอยู่ในประเทศภาคี หรือบิลออฟเลดิงหรือเอกสารที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลนั้น ได้ออกในประเทศภาคีหรือได้กำหนดว่าให้นำบทบัญญัติของอนุสัญญานี้หรือกฎหมายของประเทศใดที่อนุวัติการตามอนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่สัญญา"

* Hamburg Rules article 2 ข้อ 1 บัญญัติว่า

" 1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if :

(a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

(c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

(d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or

(e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract"

ส่วนเรื่องระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น ได้บัญญัติไว้ในกฎที่ 4 ข้อ 1* ว่า "ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้ เริ่มตั้งแต่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาในความดูแล ณ ท่าที่บรรทุกของลงเรือในระหว่างการรับขนของ จนกระทั่งถึงท่าที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือ"



ศูนย์วิทยทรัพยากร

* Hamburg Rules article 4 หมายความว่า

"1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge."

กฎที่ 4 ข้อ 2* บัญญัติว่า "เพื่อประโยชน์ตามกฎหมายที่ 4 ข้อ 1 ให้ถือว่าของได้ อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งแล้ว ในกรณีต่อไปนี้ ;

- (ก) ตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งรับของจาก :
- (1) ผู้ส่งของหรือผู้กระทำการแทนผู้ส่งของ หรือ
 - (2) หน่วยงานหรือบุคคลที่สามซึ่งกฎหมายหรือข้อบังคับของท่าที่บรรจุของลงเรือระบุให้มีอำนาจรับของนั้นเพื่อการขนส่ง
- (ข) จนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น :
- (1) โดยการส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งหรือ
 - (2) โดยการนำของไปไว้ ณ ที่ซึ่งผู้รับตราส่งสามารถรับของไปได้ ตามสัญญาหรือตามกฎหมายหรือตามวิธีการปฏิบัติทางการค้าในเรื่องนั้น ๆ ที่ใช้อยู่ ณ ที่ที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง หรือ
 - (3) โดยการมอบสินค้าให้หน่วยงานหรือบุคคลที่สามซึ่งตามกฎหมายหรือข้อบังคับของท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือระบุให้ส่งมอบ"

* Hamburg Rules article 4 บัญญัติว่า

"2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods :

- (a) from the time he has taken over the goods from :
- (I) the shipper, or a person acting on his behalf ; or
 - (II) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment :
- (b) until the time he has delivered the goods :
- (I) by handing over the goods to the consignee ; or
 - (II) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge ; or
 - (III) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over."

2.2 ผู้ขนส่ง (Carrier) และความรับผิดของผู้ขนส่ง

ในส่วนของผู้ขนส่งนี้ประกอบด้วยความหมายของผู้ขนส่ง ความรับผิดของผู้ขนส่งหลายคน ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

2.2.1 ความหมายของผู้ขนส่ง

กฎแห่งกรุงเฮกได้ให้ความหมายของคำว่า "ผู้ขนส่ง" ไว้ในกฎที่ 1 (a)* ว่าผู้ขนส่งให้รวมถึงเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือผู้ซึ่งทำสัญญาขนส่งกับผู้ส่งของด้วย ที่ให้ความหมายรวมถึง "ผู้เช่าเรือ" ด้วยนั้นก็เพราะผู้เช่าเรืออาจเช่าเรือมาเพื่อนำไปรับขนของให้กับผู้ส่งของรายอื่น ถ้าได้ทำสัญญาการขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของโดยตกลงว่าจะขนส่งของนั้นจากที่แห่งหนึ่ง ไปยังที่อีกแห่งหนึ่งแล้ว ผู้เช่าเรือก็จะอยู่ในฐานะเป็นผู้ขนส่ง ดังนั้นบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือเองจึงอาจจะไม่ใช่ผู้ขนส่งก็ได้ เพียงแต่มีฐานะเป็นเจ้าของเรือเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ในการที่จะพิจารณาว่าบุคคลใดมีฐานะเป็น "ผู้ขนส่ง" ตามกฎแห่งกรุงเฮกนั้นจะต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงที่ว่า ผู้ใดเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลเองหรือไม่ ผู้ใดทำสัญญากับผู้ส่งของผู้ซึ่งมีลักษณะหน้าที่และความรับผิดตามกฎแห่งกรุงเฮก อย่างไรก็ตาม บุคคลผู้จะเข้าทำสัญญาดังกล่าวได้ก็จะต้องเป็นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือเท่านั้น ถ้าหากทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือร่วมกันทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ ถือว่าทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือเป็นผู้ขนส่ง (ชยันติ ไกรกาญจน์ 2530 : 30)

มีข้อสังเกตว่ากฎแห่งกรุงเฮกใช้คำว่า "บุคคลผู้ซึ่งทำสัญญารับขนของ" เท่านั้น ดังนั้นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือที่ได้เข้าทำสัญญารับขนของไม่จำเป็นต้องเป็น "บุคคลผู้ดำเนินการขนส่งสินค้า" นั้นด้วยตัวเอง (ชยันติ ไกรกาญจน์ 2530 : 30)

* กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 1 (a) นิยามไว้ว่า

" " Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper"

ใน The Carriage of Goods by Sea Act 1971 ของอังกฤษ ก็มีบทบัญญัติในเรื่องความหมายของผู้ขนส่งไว้เช่นเดียวกับกฎแห่งกรุงเฮก นอกจากนั้นคำว่า "ผู้ขนส่ง" ยังอาจรวมถึงผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Forwarding Agent) หรือคู่สัญญาในการขนส่ง (carriage contractor) ใด ๆ ที่เข้าทำสัญญาในการขนส่งและออกบิลออฟเลดิงโดยผูกพันตนว่าจะทำการขนส่งสินค้าให้กับผู้ส่งสินค้าภายใต้บิลออฟเลดิงนั้น ดังนั้นผู้ขนส่งจะไม่รวมถึงบุคคลผู้ทำการขนถ่ายสินค้าที่เรียกว่า "Stevedore" ด้วยแต่อย่างใดเพราะไม่ใช่ผู้ทำสัญญารับขนของกับผู้ส่งสินค้า (Scrutton 1984 : 427)

ในกรณีสัญญาเช่าเรือกำหนดระยะเวลา (Time Charter) หรือสัญญาเช่าเรือเปล่า (Charter by Demise) นั้น ถ้าผู้เช่าเรือเป็นผู้ออกบิลออฟเลดิงและเป็นผู้ลงลายมือชื่อในบิลออฟเลดิงเองแล้ว ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้ขนส่งไม่ใช่เจ้าของเรือ

ส่วน The Carriage of Goods by Sea Act 1936 ของสหรัฐอเมริกา นั้น เนื้อหาส่วนใหญ่ในเรื่องความหมายของผู้ขนส่งจะมีลักษณะเช่นเดียวกับกับกฎหมายของอังกฤษตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 1 (a)

กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กได้ให้ความหมายของคำว่า "ผู้ขนส่ง" ไว้ในกฎที่ 1* ข้อ 1 และข้อ 2 ดังนี้

"ข้อ 1 "ผู้ขนส่ง" หมายถึง บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาหรือมีชื่อเป็นผู้สัญญาการรับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

* กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 1 บัญญัติว่า

"1. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted."

ข้อ 2 "ผู้ขนส่งตัวจริง" หมายถึง บุคคลซึ่งผู้ขนส่งมอบหมายให้กระทำการรับขนของทั้งหมดหรือแต่บางส่วน และหมายรวมถึงบุคคลอื่นซึ่งได้รับมอบหมายให้กระทำการเช่นนั้น"

กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กได้ให้ความหมายของคำว่า "ผู้ขนส่ง" ไว้กว้างกว่าบทนิยามในกฎแห่งกรุงเฮก กฎแห่งกรุงเฮกได้ให้นิยามว่าผู้ขนส่งนั้นให้รวมถึงเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือผู้ซึ่งทำสัญญาขนส่งกับผู้ส่งของ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อสงสัยขึ้นมาได้ว่านอกจากเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือแล้ว ยังมีใครอื่นที่อาจจะเป็นผู้ขนส่งได้อีกบ้างหรือไม่ การที่กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กกำหนดไว้กว้าง ๆ ว่าบุคคลใดก็ตามที่เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลหรือเป็นคู่สัญญาหรือมีชื่อเป็นคู่สัญญาการรับขนของทางทะเลแล้ว บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบในฐานะที่เป็น "ผู้ขนส่ง" ย่อมทำให้เข้าใจคำว่า "ผู้ขนส่ง" ได้ง่ายกว่ากฎแห่งกรุงเฮก บทบัญญัติในกฎแห่งกรุงเฮกอาจทำให้เกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อนไปได้ว่าเฉพาะเจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเรือเท่านั้นที่อาจเป็นผู้ขนส่งได้

ถ้าจะกล่าวถึงแต่เพียงบทนิยามหรือความหมายของคำว่า "ผู้ขนส่ง" เท่านั้นอาจทำให้ภาพพจน์ของคำว่า "ผู้ขนส่ง" ยังไม่แจ่มชัดเท่าที่ควร จึงสมควรจะต้องกล่าวถึงหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ด้วย เพื่อชี้ให้เห็นว่าบุคคลที่มีสถานะทางกฎหมายเป็น "ผู้ขนส่ง" นั้นจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในการเป็นผู้ขนส่งอย่างไรบ้าง

กฎแห่งกรุงเฮกกำหนดหน้าที่หลัก ๆ ของผู้ขนส่งไว้ในกฎที่ 3 ข้อ 1* ว่า "ผู้ขนส่งมีความผูกพันก่อนและขณะที่การเดินทางจะได้ เริ่มต้นในการใช้ความอดุสาหะตามสมควร ที่จะทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สมควรเดินทะเลได้ จัดคนประจำเรือ อุปกรณ์ และสิ่งที

* กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 1 บัญญัติว่า

"The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage of exercise due diligence to :

- (a) Make the ship seaworthy,
- (b) Properly man, equip and supply the ship ;
- (c) Make the holds, refrigeration and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation."

จำเป็นแก่เรือและท่าห้องเก็บสินค้า เครื่องทำความเย็น และห้องเย็น และส่วนอื่น ๆ ของเรือที่บรรจุน้ำมันให้เหมาะสมและปลอดภัยสำหรับที่จะรับสินค้า ขนส่งสินค้า ตลอดจนเก็บรักษาสินค้า"

นอกจากนี้ก็ยังกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ในกฎที่ 3 ข้อ 2* อีกว่า "ภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎที่ 4** ผู้ขนส่งจะต้องระมัดระวังในการบรรทุก การจัดวางเก็บรักษาสินค้า การขนส่ง การดูแลรักษา และการขนถ่ายขึ้นจากเรือซึ่งของที่ขนส่ง"

ถ้าผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎที่ 3 ข้อ 1 และข้อ 2 ดังกล่าวนี้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายเสียหายของสินค้า โดยจะไม่ได้รับการยกเว้นความรับผิดแต่อย่างใด แต่ถ้าหากผู้ขนส่งได้ทำหน้าที่ครบถ้วนตามที่กำหนดแล้ว เมื่อเกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้นแก่สินค้า และเป็นกรณีเข้าข้อยกเว้นความรับผิดแล้วผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้านี้ดังกล่าวนั้น แต่จะเข้ากรณีตามกฎที่ 4 ในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงจะไม่ต้องรับผิด

The Carriage of Goods by Sea Act 1971 ของอังกฤษ มาตรา 3 ข้อ 1 และข้อ 2 และ COGSA ของอเมริกา มาตรา 3 ข้อ 1 และข้อ 2 มีข้อความเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 1 และข้อ 2 โดยศาลอังกฤษและศาลอเมริกันได้วินิจฉัยไว้ในคดีต่าง ๆ ในเรื่องสภาพสมควรเดินทะเล (seaworthiness) เช่น ศาลสูงสหรัฐอเมริกาได้พิพากษาไว้ในคดี The Southwark ว่าเรือที่มีสภาพสมควรเดินทะเลได้ (seaworthiness) ตามมาตรฐานและเทคโนโลยีในปัจจุบัน อาจถือว่ามีสภาพสมควรเดินทะเลได้ตามมาตรฐานในอนาคตก็ได้ (คดี The Southwark 191 U.S. 1, 24 S.Ct. 1 48 L.Ed 65 (1903)) นอกจากนั้นการที่เรือมีสภาพสมควรเดินทะเลได้สำหรับการขนส่งสินค้าประเภทหนึ่ง อาจจะ ไม่เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าอีกประเภทหนึ่งก็ได้ หรือเรือที่มีสภาพสมควรเดินทะเล

* กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 2 บัญญัติว่า

"Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried."

** กฎที่ 4 เป็นบทบัญญัติเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

สำหรับการขนส่งสินค้าในหน้าร้อน อาจจะไม่เหมาะกับการขนส่งสินค้าในหน้าหนาวก็ได้ (คดี *President of India v. West Coast Steamship Co.*, 213 F.Supp. 352 (D.Ore 1962), *aff'd* 327 F.2d 638, *cert. den.* 377 U.S. 924) ศาลอเมริกันยังได้วินิจฉัยต่อไปด้วยว่าในการเก็บรักษาสินค้าในเรือ (stowage) นั้น ถ้าได้บรรทุกสินค้าในปริมาณน้ำหนักที่มากจนอาจไม่ปลอดภัยต่อการเดินทาง ถือว่าเรือไม่อยู่ในสภาพสมควรเดินทะเล (คดี *The Benjamin Noble* 244 F. 95 (6th Cir (Mich) 1917) *aff'd*, 249 U.S. 334, 39 S. Ct. 292, 63 L.Ed 631 (1919) และศาลอเมริกันได้ตัดสินไว้ในคดี *The Glymont* ว่าในการเติมเชื้อเพลิงให้แก่เรือ (bunkers) นั้น ไม่จำเป็นต้องเติมให้พอในครั้งเดียวสำหรับการเดินทางทั้งหมดจึงจะถือว่าเป็นการทำให้เรืออยู่ในสภาพสมควรเดินทะเล เพียงแต่เติมเชื้อเพลิงให้พอที่จะสามารถเดินทางไปถึงท่าเรือถัดไปที่ได้กำหนดไว้สำหรับการเติมเชื้อเพลิงก็พอแล้ว (คดี *The Glymont* 56 f. 2d 252 (S.D.N.Y. 1932), *aff'd* 66 f.2d 617, 1933 A.M.C 1293 (2d Cir (N.Y.) 1933)) ส่วนศาลอังกฤษก็ได้วินิจฉัยไว้ในคดี *Bond, Connolly v. Federal S.N. Co.*, ว่าเมื่ออุปกรณ์ทำความเย็นในการเก็บสินค้าทำงานเป็นปกติ แต่ไม่สามารถเก็บรักษาสินค้าให้อยู่ในสภาพดีได้ เป็นเรื่องของการเก็บรักษาสินค้าไม่ดี ตามกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 2 ไม่ใช่เรื่องของอุปกรณ์ของเรือเป็นเหตุทำให้เกิดความเสียหาย ซึ่งเป็นเรื่องของสภาพที่สมควรเดินทะเลได้ตามกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 1 (คดี *Bond, Connolly v. Federal S.N. Co.*, (1906) 21 T.L.R. 438; 22 T.L.R. 685)

ศาลอังกฤษได้ตีความกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 1 ไว้ในคดี *Maxine Footware v. Canadian Government Merchant Marine* ว่าหน้าที่ของผู้ขนส่งในการใช้ความอุตสาหะตามสมควร (due diligence) ในการจัดเรือให้มีสภาพสมควรเดินทะเลได้นั้น เป็นหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติก่อนเรือออกเดินทาง หากไม่ปฏิบัติในเวลาดังกล่าว หรือละเว้นไม่ปฏิบัติหน้าที่นี้ และสินค้าเกิดความเสียหายขึ้นจากการที่เรือมีสภาพไม่สมควรเดินทะเล ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบและหมดสิทธิที่จะยกข้อยกเว้นความรับผิดตาม กฎที่ 4 มาใช้ (คดี *Maxine Footware v. Canadian Government Merchant Marine* (1956) A.C. 589 at P. 602, (1959) 2 Lloyd's Rep. 105 at p. 113)

สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นตามกฎแห่งกรุงเฮก คือ กรณีที่ผู้ขนส่งได้มอบหมายหน้าที่ให้บุคคลอื่นเป็นผู้กระทำจะถือว่าผู้ขนส่งยังมีความรับผิดในเรื่องการใช้ความอุตสาหะตามสมควร (due diligence) ในอันที่จะต้องจัดให้เรืออยู่ในสภาพสมควรเดินทะเล (seaworthiness) หรือไม่ซึ่งศาลอังกฤษได้วินิจฉัยไว้ในคดี *Union of India v. V.N.V.*

Reederij Amsterdam (The Amstelslot) ว่าเมื่อบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งได้ใช้ความอดุสาหะตามสมควรในการจัดเรือให้อยู่ในสภาพสมควรเดินทะเลแล้วโดยจ้างบุคคลที่มีความชำนาญและความสามารถในการตรวจสอบมาตรฐานตรวจสอบเรือ และบุคคลดังกล่าวได้ใช้ความระมัดระวังในการตรวจสอบแล้วก็ยังไม่พบรอยแตกที่เพิงตัวนอนในเกียร์ของเรือ ก็ถือว่าผู้ตรวจสอบได้ใช้ความอดุสาหะตามสมควรแล้ว แม้ว่าจะมีวิธีการในการตรวจสอบอยู่ 3 วิธี และวิธีการที่ใช้ในคดีนี้จะไม่ใช่วิธีการที่ดีที่สุดหรือละเอียดที่สุดก็ตาม (คดี Union of India v. V.N.V. Reederij Amsterdam (The Amstelslot) (1963) 2 Lloyd's Rep 223)

แต่ถ้าผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งไม่ได้ใช้ความอดุสาหะตามสมควรในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ศาลอังกฤษวินิจฉัยว่าผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้จัดหาบุคคลที่มีประสบการณ์ และชื่อเสียงมาปฏิบัติหน้าที่แล้วก็ตาม ดังจะเห็นได้จากข้อเท็จจริงในคดี River Stone Meat Co., Pty v. Lancashire Shipping Co. (The Muncaster Castle) ซึ่งเป็นกรณีที่มีการขนส่งหีบห่อซึ่งบรรจุอาหารกระป๋องจากกรุงซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย ไปยัง กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ก่อนที่เรือจะออกจากประเทศออสเตรเลีย ผู้ขนส่งได้จ้างช่างซ่อมฝาปิดระวางสินค้าเพื่อกันผายุ จากนั้นผู้ขนส่งก็ได้จ้างบริษัท Lloyd จำกัด ซึ่งมีชื่อเสียงมาทำการตรวจสอบการซ่อมดังกล่าว และออกใบรับรองว่าการซ่อมใช้ได้ แต่ปรากฏว่าช่างซ่อมขันนอตไม้แน่นพอเป็นเหตุให้สินค้าถูกน้ำทะเลเสียหาย ศาลอังกฤษวินิจฉัยว่า ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบเพราะถือว่ายังไม่ได้ใช้ความอดุสาหะตามสมควร (คดี River Stone Meat Co., Pty v. Lancashire Shipping Co. (The Muncaster Castle) (1961) 1 Lloyd's Rep 57)

ปัญหายังมีอีกว่าการใช้ความอดุสาหะตามสมควรในการจัดให้เรืออยู่ในสภาพสมควรเดินทะเลตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก ญัตติ 3 ข้อ 1 นั้น เริ่มต้นเมื่อใดในเมื่อกฎหมายแห่งกรุงเฮกใช้คำว่า "ก่อนและในขณะเริ่มต้นการเดินทาง (before and at the beginning of the voyage)" ต่อปัญหาที่ ศาลอังกฤษในคดี Maxine Footwear v. Canadian Government Merchant Marine ได้อธิบายความหมายของคำว่า "ก่อนและในขณะเริ่มต้นการเดินทาง" ไว้ว่าหมายถึง "ระยะเวลาตั้งแต่เริ่มการขนสินค้าลงเรือไปจนกระทั่งเรือได้แล่นออกเดินทาง" ส่วนศาลอเมริกันก็ได้วินิจฉัยไว้ในคดี SS. Del Sud (1959) A.M.C. 2143 (U.S. Ct of Appeals) ว่าในขณะที่เรือถูกลากจูงออกมาจากอู่เรือโดยเรือลาก (Tug) เรือได้สายและกระแทกไปโดนท่าเทียบเรือ กรณีนี้ถือได้ว่าเรือได้เริ่มเดินทางแล้ว

นอกจากความหมายของผู้ขนส่งตามที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ยังมีคำว่า "Common Carrier" ที่จะต้องพิจารณา ความหมายของ Common Carrier ตามกฎหมายอังกฤษ นั้นมีนักกฎหมายอังกฤษ ได้ให้คำอธิบายไว้ต่าง ๆ กันดังนี้

Carver ได้อธิบายว่าโดยหลักนายเรือก็เป็น Common Carrier ส่วนเจ้าของเรือในพฤติการณ์หรือกรณีบางอย่างจะถือว่าเป็น Common Carrier ได้หรือไม่นั้นยังเป็นปัญหาที่ยังยากอยู่ Common Carrier นั้นหมายถึงผู้ซึ่งทำการรับขนส่งสินค้าเป็นธุรกิจ เป็นผู้แสดงให้ปรากฏต่อประชาชนว่าตนเองพร้อมที่จะทำการรับขนส่งสินค้าให้กับผู้ใดก็ตามที่มาว่าจ้าง แต่ก็ยังมีข้อที่สงสัยว่า การจะเป็น Common Carrier นั้นจำเป็นหรือไม่ที่จะต้องรับขนส่งสินค้าเป็นการทั่วไป หากเป็นการรับขนส่งแบบนาน ๆ จึงรับขนส่งครั้งหนึ่งจะเป็น Common Carrier หรือไม่ หรือว่า ในบางครั้งที่รับขนส่งให้กับลูกค้าคนใดคนหนึ่ง โดยเฉพาะเจาะจง โดยที่มิได้เป็นการบริการให้แก่สาธารณะจะเป็น Common Carrier หรือไม่

ถ้าเป็นการเชื้อเชิญหรือประกาศเป็นการทั่วไปว่าตนรับขนส่งสินค้าแต่อย่างใดแล้วสงวนสิทธิไว้ว่าจะรับขนส่งเฉพาะสินค้าบางอย่าง และจะไม่รับเฉพาะสินค้าบางอย่าง กรณีนี้ไม่ถือว่าเป็น Common Carrier การที่ผู้ใดจะเป็น Common Carrier หรือไม่นั้นจึงเป็นปัญหาข้อเท็จจริง

Common Carrier ที่รับขนส่งสินค้าจากสถานที่ที่กำหนดแน่ชัด (fixed place) และรับขนส่งสินค้าเป็นการทั่วไปนั้น จะต้องรับขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยไม่มีสิทธิปฏิเสธ ไม่รับขนส่ง และจะต้องไม่เลือกบุคคลที่มาว่าจ้าง เว้นแต่เป็นการที่สินค้านั้นไม่เหมาะสมสำหรับการรับขนส่ง (คดี Riley v. Horne (1828) 5 Bing. 217, 220) นอกจากนี้ผู้รับขนส่งจะต้องคิดค่าระวางเป็นจำนวนที่พอสมควรหรือเหมาะสม และจะต้องไม่วางเงื่อนไขที่ไม่สมเหตุผล แต่อย่างไรก็ตามผู้รับขนส่งก็ยังสามารถกำหนดเงื่อนไขบางประการได้ หากไม่ขัดต่อบทบัญญัติของกฎหมาย (Carver I 1982 : 3)

ส่วนนักกฎหมายอังกฤษอีกท่านหนึ่งคือ William Tetley ก็ได้กล่าวว่า เคยมีความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนว่ากฎหมายแห่งกรุงเฮกนี้ใช้บังคับกับ public carriage แต่ไม่ใช้บังคับกับกรณี private carriage (คดี Instituto Cubano v. T/V Golden West (1957) A.M.C. 1481) private carriage นั้นโดยปกติจะอยู่ในรูปของสัญญาเช่าเรือ (charter party) และจะเกิดขึ้นเมื่อมีสัญญาพิเศษในการรับขนส่งสินค้าบางชนิด ส่วน

public carriage เป็นสัญญารับขนส่งซึ่งเกิดขึ้นหลังจากที่มีการโฆษณาเสนอต่อสาธารณชนแล้ว และโดยปกติจะอยู่ในรูปบิลออฟเลดิงที่ออกโดยบริษัทเรือ (liner bill of lading) (ตัวอย่าง เช่น บิลออฟเลดิงออกโดยบริษัทเรือที่มีเรือแล่นอยู่ในเส้นทางตามที่กำหนดไว้) public carriage นั้นโดยปกติจะอยู่ในรูปของบิลออฟเลดิงของผู้ขนส่งเอง

อย่างไรก็ตามกฎแห่งกรุงเฮกนี้ ไม่ได้ให้ความแตกต่างระหว่าง Common carriage กับ private carriage ดังนั้นกฎแห่งกรุงเฮกจึงใช้บังคับได้กับการขนส่งทั้งสองชนิดนี้ เพราะว่าหลักเกณฑ์ของกฎแห่งกรุงเฮกไม่ได้มองในแง่ความแตกต่างระหว่าง private carriage และ public carriage

ในคดี Nichimen Company v. M/V Farland (1972) A.M.C. 394 ศาลชั้นต้นของประเทศสหรัฐอเมริกาได้วินิจฉัยว่าเป็น common carriage เพราะเรือได้ขนส่งสินค้าของผู้ส่งสินค้าสองรายต่างกันผู้ซึ่งไม่มีความเกี่ยวพันกันเลย ศาลจึงสรุปว่าบิลออฟเลดิงไม่ใช่เป็นเพียงใบรับของ แต่ว่าจะต้องขึ้นอยู่กับ COGSA ศาลอุทธรณ์ของสหรัฐฯ วินิจฉัยว่าจะเป็น private carriage หรือ common carriage ก็ไม่มีความสำคัญ เพราะหลักเกณฑ์อยู่ที่ว่ามี การออกบิลออฟเลดิงหรือไม่ ในคดีนั้นนอกเหนือจากข้อเท็จจริงที่ว่ามีการออกบิลออฟเลดิงให้แล้ว ศาลได้กล่าวเพิ่มเติมว่า "freight contract" ก่อให้เกิดข้อกำหนดเกี่ยวกับบิลออฟเลดิงของผู้ขนส่ง (William Tetley 1983 : 4)

ส่วนความหมายของ Common Carrier ตามกฎหมายอเมริกัน The U.S. Shipping Act 1984 มาตรา 3 อนุมาตรา 6 ได้ให้ความหมายของคำว่า ผู้ขนส่งอาชีพ (Common Carrier) ว่า "บุคคลใดซึ่งเสนอตนเองต่อสาธารณะเป็นการทั่วไปในการจัดเตรียมการขนส่งทางน้ำให้กับคนโดยสารหรือสินค้านระหว่างสหรัฐอเมริกากับประเทศใดประเทศหนึ่งเพื่อเรียกค่าทดแทน (compensation);

ก. ถือว่ามีความรับผิดชอบในการขนส่งจากท่าเรือหรือสถานที่รับมอบสินค้า ไปจนถึงท่าเรือหรือสถานที่ปลายทาง และ

ข. ใช้เรือในการดำเนินการไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนในการขนส่งในทะเลหลวง (High seas) หรือทะเลสาบทั้งห้า (Great Lakes) ระหว่างท่าเรือใดท่าเรือหนึ่งในสหรัฐอเมริกากับท่าเรือใดท่าเรือหนึ่งในประเทศใดประเทศหนึ่ง"*

ข้อแตกต่างระหว่าง Common Carrier ตามกฎหมายอเมริกากับตามกฎหมายอังกฤษ คือ ความรับผิดชอบของ Common Carrier ตามกฎหมายอเมริกานั้นกว้างกว่า กล่าวคือต้องรับผิดชอบตั้งแต่สถานที่รับมอบสินค้าจากต้นทางไปจนถึงสถานที่ปลายทาง (Door to Door) ในขณะที่ความรับผิดชอบของ Common Carrier ตามกฎหมายอังกฤษจะเป็นแบบ Port to Port.

* The U.S. Shipping Act 1984 มาตรา 3 (6) ระบุว่า

" "Common Carrier" means a person holding itself out to the general public to provide transportation by water of passengers or cargo between the United States and a foreign country for compensation that ;

(a) assumes responsibility for the transportation from the port or point of receipt to the port or point of destination, and

(b) utilizes, for all or part of that transportation, a vessel operating on the high seas or the Great Lakes between a port in the United States and a port in a foreign country."

สำหรับหลักเกณฑ์ในเรื่องหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กัน ลักษณะการบัญญัติหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กันจะต่างกับลักษณะในการบัญญัติหลักเกณฑ์ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก กล่าวคือ ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกนั้น จะกำหนดถึงหน้าที่ของผู้ขนส่งในกฎที่ 3 ข้อ 1 และข้อ 2 ไว้เสียก่อน แล้วจึงค่อยมากำหนดในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในกฎที่ 4 ข้อ 1 และข้อ 2 ในลำดับต่อมา โดยกฎที่ 4 ข้อ 1 จะเป็นบทบัญญัติในเรื่องผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความอดุสาหะตามสมควร (due diligence) ในการทำให้เรือมีสภาพสมควรเดินทะเล (seaworthiness) แม้ความสูญหายหรือเสียหายจะเกิดจากความไม่สมควรเดินทะเลก็ตาม และกฎที่ 4 ข้อ 2 จะเป็นบทบัญญัติถึงกรณีที่จะเข้าข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งมีอยู่ 17 ประการ แต่กฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กันจะกำหนดไว้แต่ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเท่านั้น โดยกำหนดไว้ในกฎที่ 5 ข้อ 1 ว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ถ้าหากสาเหตุของความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นได้เกิดขึ้นในขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลของตน (took place while the goods were in his charge) ตามที่ได้บัญญัติไว้ในกฎที่ 4 ข้อ 1 การที่จะถือว่าสินค้าอยู่ในความดูแลของตนเมื่อใดจะเป็นไปตามที่ได้บัญญัติไว้ในกฎที่ 4 ข้อ 2 ผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดชอบเมื่อผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าตนหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนได้ใช้มาตรการที่พึงปรารถนาที่จะกระทำ (took all measures that could reasonably be required) เพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดและเป็นผลให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ทั้งนี้เพราะแนวความคิดในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้กฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กัน อาศัยข้อสันนิษฐานที่ว่าผู้ขนส่งมีความผิดหรือประมาทเลินเล่อ (presume fault or neglect) เป็นเกณฑ์ ดังนั้นกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กันจึงไม่มีข้อยกเว้นความรับผิดชอบทั้งหลายบัญญัติไว้ เรียงรายดังเช่นกรณีของกฎหมายแห่งกรุงเฮกอีก ตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กัน ผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดชอบเมื่อพิสูจน์ว่าตนได้ใช้มาตรการที่พึงปรารถนาตามสมควรที่จะกระทำแล้วนั่นเอง

เนื่องจากข้อยกเว้นความรับผิดชอบในกฎหมายแห่งกรุงเฮกส่วนใหญ่จะไม่ใช่เรื่องการกระทำผิดของผู้ขนส่งเอง * ดังนั้นความพยายามของกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กันในส่วนที่จะยกเลิกการบัญญัติบรรดาข้อยกเว้นดังกล่าวจึงไม่สู้จะมีผลมากนัก (Samir Mankabady 1978 : 140) อย่างไรก็ตามการบัญญัติกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กันมีลักษณะเช่นนี้ก็มีผลดีในแง่ที่ช่วยให้ไม่ต้องมาให้ความสนใจของข้อยกเว้นที่ไม่จำเป็น และเป็นเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอน และไม่ต้องมาตีความขยาย

* ในกฎหมายแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2 ตั้งแต่ (a)-(q) นั้น เฉพาะข้อยกเว้นข้อ (a) (b) (p) และ (q) เท่านั้นที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลของผู้ขนส่งมีส่วนกระทำผิดอยู่ด้วย

ข้อยกวันดังกล่าว เนื่องจากข้อยกวันเหล่านี้เป็นแต่เพียงสถานการณ์ที่ยกขึ้นมาเป็นตัวอย่างของกรณีที่เป็นความผิดของผู้ขนส่งทั้งสิ้น นอกจากนั้นกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก็ยังหลีกเลี่ยงการใช้ถ้อยคำหรือภาษาที่กำกวมที่กฎแห่งกรุงเฮกบัญญัติไว้ด้วย เช่น ในเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สมควรเดินทะเลได้ตามกฎที่ 3 ข้อ 1 ซึ่งหน้าที่นี้ถูกจำกัดโดยหน้าที่ที่จะต้องใช้ความอดสาหัสตามสมควรว่าจะต้องใช้ความอดสาหัสตามสมควรในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สมควรเดินทะเลได้ก่อนหรือขณะที่การเดินทางจะได้เริ่มต้นขึ้น ข้อกำหนดในกฎแห่งกรุงเฮกดังกล่าวทำให้แปลความได้ว่าผู้ขนส่งจะไม่มีควมรับผิดชอบใด ๆ ในระหว่างการเดินทางในขณะที่ความประมาทเลินเล่อใด ๆ ของผู้ขนส่งในเรื่องนี้ก็ยังอยู่ภายใต้ข้อยกวันความรับผิดชอบในเรื่องการจัดการเกี่ยวกับเรืออีกด้วย นอกจากนี้ยังได้มีคำพิพากษาของศาลเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการต้องใช้ความอดสาหัสตามสมควร ซึ่งยังผลให้หลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมีการตีความที่เคร่งครัดมากกว่าหลักเกณฑ์ในเรื่องความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ทั้งนี้เพราะตามหลักเกณฑ์ในเรื่องประมาทเลินเล่อผู้ขนส่งจะมีความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ตนจ้างเป็นภารอัสระด้วย ถึงแม้ว่าตนจะมิได้มีอำนาจควบคุมบุคคลเหล่านั้นอย่างแท้จริงก็ตาม นอกจากปัญหาเหล่านี้แล้วก็ยังมีข้อสังเกตว่ากรณีผู้ขนส่งตามกฎแห่งกรุงเฮกจะต้องใช้ความระมัดระวังในการดูแลสินค้าระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของตน โดยภาษาอังกฤษใช้คำว่า "properly and carefully" ในกฎที่ 3 ข้อ 2 นั้น หลักการในกฎนี้อยู่บนพื้นฐานของความรับผิดชอบเพื่อประมาทเลินเล่อ อย่างไรก็ตามก็ยังมีความยุ่งยากอยู่ดีในการตีความคำว่า "properly" (Samir Mankabady 1978 : 140-141)

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากกฎแห่งกรุงเฮกจะไม่เกิดขึ้นในกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กล่าวคือตามกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กนี้ ไม่ว่าจะ เป็นหน้าที่ในการจัดหาเรือที่สมควรเดินทะเลได้หรือจะเป็นหน้าที่ในการดูแลสินค้าต่างก็จะต้องเป็นหน้าที่ที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบไปตลอดการเดินทางทั้งสิ้น และสิ่งที่จะทิ้งไว้ให้เป็นหน้าที่ของศาลในแต่ละประเทศที่จะตัดสินก็มีอยู่เพียงในข้อที่ว่าผู้ขนส่งได้ใช้มาตรการอันสมควรทั้งปวงที่พยายามจะหลีกเลี่ยงหรือป้องกันมิให้เกิดความเสียหายขึ้นแล้วหรือไม่เท่านั้น (Samir Mankabady 1978 : 141)

2.2.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

โดยทั่วไปจะ ไม่มีการบริการของสายเดินเรือประจำเส้นทาง (liner) ใดที่จะให้บริการโดยตรงตั้งแต่ต้นทางซึ่งเป็นโรงงานของผู้ขาย ไปจนกระทั่งถึงปลายทางซึ่งเป็นโรงงานของผู้ซื้อโดยไม่เกี่ยวข้องกับภาระขนส่งภายใน เช่น การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกจากโรงงานไปยังท่าเรือ การให้บริการดังกล่าวอาจแยกเป็นสองกรณีซึ่งแตกต่างกันดังนี้คือ

กรณีแรก เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งทางทะเลตั้งแต่สองรายขึ้นไปโดยผู้ขนส่งรายแรกรับที่จะขนส่งสินค้าจากท่าเรือ ก. ไปยังท่าเรือ ข. และต่อไปยังจุดหมายปลายทางที่ท่าเรือ ค. โดยมีผู้ขนส่งทางทะเลรายแรกรับสินค้าจากท่าเรือ ก. และขนส่งไปที่ท่าเรือ ข. ผู้ขนส่งทางทะเลรายที่สองจะรับสินค้าจากท่าเรือ ข. เพื่อขนส่งไปที่ท่าเรือ ค. ซึ่งการขนส่งแบบนี้เราเรียกว่า "การขนส่งตลอดเส้นทาง หรือ Through Transport"

กรณีที่สอง เป็นกรณีของการขนส่งสินค้าที่มีการใช้ยานพาหนะในการขนส่งสินค้าตั้งแต่สองชนิดขึ้นไปเพื่อใช้ขนส่งสินค้าตั้งแต่จุดต้นทางไปยังจุดปลายทาง ทั้งนี้ยานพาหนะต่าง ๆ นั้นอาจเป็นของผู้ขนส่งต่างรายกัน การขนส่งแบบนี้เรียกว่า "การขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี หรือ Comebined Transport หรือ Multimodal Transport"

1) การขนส่งตลอดเส้นทาง (Through Transport)

การขนส่งตลอดเส้นทางเป็นการขนส่งที่ใช้เรือมากกว่าหนึ่งลำ โดยมีการขนถ่ายสินค้าลงเรือลำอื่น ตัวอย่างเช่น กรณีที่มีการบรรทุกสินค้าลงเรือเล็กที่ท่าเรือ ก. ในแม่น้ำภายในประเทศ เพื่อขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือ ข. ที่อยู่ปากแม่น้ำ และที่ท่าเรือปากแม่น้ำนี้ได้มีการขนถ่ายสินค้าจากเรือเล็กลงเรือเดินทะเลซึ่งจะขนส่งสินค้านั้นไปที่ท่าเรือ ค. ซึ่งเป็นท่าเรือปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง หรืออีกกรณีหนึ่งคือกรณีที่มีการบรรทุกสินค้าลงเรือเดินทะเลจากท่าเรือ ก. ไปท่าเรือ ข. เพื่อขนถ่ายสินค้าลงเรือเดินทะเลอีกลำหนึ่งโดยเรือเดินทะเลลำหลังนี้จะขนส่งสินค้าในช่วงสุดท้ายคือจากท่าเรือ ข. ไปยังท่าเรือ ค. ซึ่งเป็นท่าเรือปลายทาง ที่กล่าวมานี้ เป็นเพียงกรณีตัวอย่างให้เห็นภาพรวมเท่านั้น ในทางปฏิบัติ การขนส่งในลักษณะนี้อาจมีกรณีอื่นได้อีก แต่ลักษณะสำคัญที่เหมือนกันอยู่อย่างหนึ่งคือ ผู้ขนส่งรายแรก (ทำการขนส่งจากท่าเรือ ก. ไปท่าเรือ ข.) กับผู้ขนส่งรายต่อมาหรือรายที่สอง (ทำการขนส่งจากท่าเรือ ข. ไปท่าเรือ ค.) จะไม่ใช้ผู้ประกอบการขนส่งรายเดียวกัน (ESCAP II : 338)

ในการขนส่งที่มีผู้ขนส่งมากกว่าหนึ่งรายตลอดช่วงการขนส่งนี้
ผู้ขนส่งรายแรกมีทางเลือก 3 ทางดังนี้

1. ผู้ขนส่งรายแรกเลือกที่จะตกลงทำสัญญารับประกันของกับผู้ส่ง
ของเฉพาะในระยะทางช่วงแรก (กรณีตามตัวอย่างคือจากท่าเรือ ก. ไปยังท่าเรือ ข.) เท่านั้น
โดยออกบิลออฟเลดิงครอบคลุมเฉพาะการขนส่งในช่วงดังกล่าว

2. ผู้ขนส่งรายแรกเลือกที่จะตกลงทำสัญญารับประกันของกับผู้ส่ง
ของในระยะทางช่วงแรก (กรณีตามตัวอย่างคือจากท่าเรือ ก. ไปยังท่าเรือ ข.) โดยตกลงที่จะ
จัดเตรียมการขนส่งในช่วงต่อไป (กรณีตามตัวอย่างคือจากท่าเรือ ข. ไปยังท่าเรือ ค.) ให้แก่ผู้
ส่งของด้วย กล่าวคือ ผู้ขนส่งรายแรกจะเป็นตัวแทนของผู้ส่งของในการจัดหาผู้ขนส่งรายที่สองนั้น
เอง ในกรณีนี้ถือว่าผู้ขนส่งรายที่สองได้ตกลงทำสัญญารับประกันของ และมีความผูกพันกับตัวการซึ่งก็คือ
ผู้ส่งของในอันที่จะรับประกันของในช่วงที่สอง (กรณีตามตัวอย่างคือจากท่าเรือ ข. ไปยังท่าเรือ ค.)
ด้วย

ในกรณีที่ผู้ขนส่งรายแรกจะออกบิลออฟเลดิงที่เรียกว่า "บิลออฟ
เลดิงตลอดเส้นทาง (Through Bill of Lading)" เพื่อครอบคลุมการขนส่งตลอดระยะทาง
ที่ทำการขนส่ง (ตั้งแต่ท่าเรือ ก. ไปยังท่าเรือ ข. จนกระทั่งถึงท่าเรือ ค.) และในบิลออฟเลดิง
ตลอดเส้นทางนี้จะระบุข้อกำหนดสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Clauses)* เอาไว้ด้วย ทั้งนี้
เพื่อให้ผลเป็นการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งรายแรกให้ต้องรับผิดเฉพาะในช่วงการขนส่งที่ตน
ได้ทำการขนส่งจริงเท่านั้น ซึ่งในทางทฤษฎีถือว่าข้อกำหนดเช่นนี้เป็นข้อกำหนดที่ขัดต่อลักษณะพิเศษ
ที่สำคัญของบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางที่ผู้ขนส่งรายแรกจะต้องมีความรับผิดครอบคลุมตลอดระยะ
ทางทุกช่วงของการขนส่ง แต่ในทางปฏิบัตินั้นข้อกำหนดดังกล่าวยังเป็นที่ยอมรับกันอยู่ ดังจะเห็นได้
จากการที่กฎหมายและข้อตกลงระหว่างประเทศในปัจจุบันมักจะกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเฉพาะ
ในกรณีที่สินค้าอยู่ในความครอบครองของตนเท่านั้น (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 :
120-121)

* ข้อกำหนดสินค้าถ่ายลำอาจจะมีข้อความว่า "ผู้ขนส่งแต่ละรายในการขนส่งนี้ จะม
ความรับผิดต่อสินค้าเฉพาะแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นขณะสินค้าอยู่ในความครอบครองของตนเท่านั้น"
(ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 120)

ในทางปฏิบัติ ผู้ขนส่งรายแรกจะเป็นผู้ออกบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางให้แก่ผู้ส่งของ ณ ท่าเรือที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ (กรณีตามตัวอย่างคือท่าเรือ ก.) และผู้ขนส่งรายที่สองก็จะเป็นผู้ออกบิลออฟเลดิงที่เรียกว่า "บิลออฟเลดิงถ่ายลำ (Transhipment Bill of Lading)" ให้แก่ผู้ขนส่งรายแรก ณ ท่าเรือที่ทำการถ่ายลำ (กรณีตามตัวอย่างคือท่าเรือ ข.) เพื่อเป็นหลักฐานว่าผู้ขนส่งรายที่สองได้รับสินค้าไว้ในความครอบครองของตนแล้ว และจะทำการขนส่งสินค้าต่อไปยังท่าเรือปลายทาง (กรณีตามตัวอย่างคือท่าเรือ ค.)

บิลออฟเลดิงตลอดเส้นทาง (Through Bill of Lading) นั้นมีฐานะทางกฎหมายทั้งสามประการเช่นเดียวกับบิลออฟเลดิงทั่วไป (William Tetley 1983 : 466 -467) กล่าวคือ เป็นใบรับสินค้าเพื่อแสดงว่าได้รับสินค้าลงเรือแล้ว เป็นพยานหลักฐานของสัญญารับขนส่งสินค้า และเป็นเอกสารสิทธิซึ่งสามารถจะโอนเปลี่ยนมือได้ ผลทางกฎหมายของบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางก็คือ ผู้ทรงบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางจะสามารถมาขอรับสินค้าที่ท่าเรือปลายทางได้โดยการแสดงบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทาง สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่งรายแรกในกรณีสินค้าสูญหายหรือบุบสลาย และยังสามารถเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวจากผู้ขนส่งรายอื่น ๆ ได้หากสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งของผู้ขนส่งรายนั้น (William Tetley 1983 : 466) โดยความสัมพันธ์ระหว่างผู้ทรงบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางกับผู้ขนส่งทุกรายนั้นจะอยู่ภายใต้ข้อกำหนดในบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทาง (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531:120-121)

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางนี้เป็นเอกสารที่ใช้ในการรับขนส่งสินค้าหลายทอดซึ่งแต่ละทอดจะมีผู้ขนส่งต่างรายกัน โดยมีการขนส่งสินค้าถ่ายลำ (Transhipment) เป็นตัวเชื่อมในแต่ละทอด ดังนั้นบิลออฟเลดิงชนิดนี้จึงมีลักษณะเฉพาะที่บิลออฟเลดิงทั่วไปไม่มี กล่าวคือ จะมีข้อความที่ระบุให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะถ่ายลำสินค้าได้ และมีข้อความที่ระบุให้ทำการถ่ายลำ ณ ท่าเรือที่ได้ระบุไว้ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 118-119)

ส่วนบิลออฟเลดิงถ่ายลำ (Transhipment Bill of Lading) นั้นจะมีฐานะในทางกฎหมายเป็นเสมือนใบรับสินค้า (receipt) ของผู้ขนส่งรายที่สองเพื่อแสดงว่าตนได้รับสินค้าดังกล่าวจากผู้ขนส่งรายแรกไว้แล้วเท่านั้น ไม่มีฐานะทางกฎหมายเป็นเอกสารสิทธิ (Document of Title) แต่อย่างใด (William Tetley 1983 :472)

3. ผู้ขนส่งรายแรกเลือกที่จะตกลงทำสัญญารับขนของกับผู้ส่งของว่าจะขนส่งสินค้าตลอดระยะทางแห่งการขนส่ง (จากท่าเรือ ก. ไปยังท่าเรือ ค.) โดยตกลงที่จะขนส่งสินค้าในช่วงแรกแห่งการขนส่ง (จากท่าเรือ ก. ไปยังท่าเรือ ข.) และยังคงตกลงที่จะจัดหาผู้ขนส่งรายที่สองเพื่อขนส่งสินค้าในการขนส่งช่วงที่สอง (จากท่าเรือ ข. ไปยังท่าเรือ ค.) ด้วยในการจัดหาผู้ขนส่งรายที่สองนี้ ผู้ขนส่งรายแรกจะทำสัญญารับขนของกับผู้ขนส่งรายที่สองด้วยตัวเองในฐานะตัวการ โดยผู้ส่งของไม่ต้องเกี่ยวข้องกับการทำสัญญาดังกล่าวแต่อย่างใด ในกรณีนี้จะถือว่าผู้ขนส่งรายที่สองกับผู้ส่งของมิได้เป็นคู่สัญญากันโดยตรง ผู้ขนส่งรายที่สองมีความเกี่ยวข้องเพียงเป็นผู้ทำสัญญารับขนช่วง (Sub contractor) กับผู้ขนส่งรายแรกเท่านั้น การที่ผู้ขนส่งรายแรกทำสัญญารับขนของกับผู้ขนส่งรายที่สองในฐานะตัวการเช่นนี้ ผู้ขนส่งรายแรกจะมีสถานะเป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder หรือ Forwarding Agent) ของผู้ส่งของประเภทที่มีหน้าที่ตั้งแต่จัดเตรียมการต่าง ๆ เกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งเข้าเป็นผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าเองด้วย ในกรณีที่ผู้ขนส่งรายแรกจึงมีฐานะเป็น "ผู้ขนส่ง" ตลอดเส้นทางตั้งแต่ท่าเรือ ก. จนถึงท่าเรือ ค.

ผู้ขนส่งรายแรกจะออกบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทาง (Through Bill of Lading) เพื่อครอบคลุมการขนส่งตลอดระยะทางแห่งการขนส่งสินค้าโดยบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางนี้จะระบุข้อกำหนดสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Clauses) ไว้ด้วย การที่ผู้ขนส่งรายแรกมีความผูกพันตามบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางในขั้นที่จะต้องขนส่งสินค้า ตั้งแต่ท่าเรือ ก. จนถึงท่าเรือ ค. นั้น ลักษณะเช่นนี้อาจเรียกได้ว่าผู้ขนส่งรายแรกเป็น "Multimodal Transport Operator หรือ MTO"* ประเภทหนึ่ง

เมื่อสินค้าที่ขนส่งเกิดสูญหายหรือเสียหายขึ้น ปัญหาที่จะต้องพิจารณา คือ สินค้าดังกล่าวสูญหายหรือเสียหายในช่วงใดแห่งการขนส่ง เพื่อจะได้ทราบว่าผู้ขนส่งรายใดจะต้องรับผิดชอบ และการที่จะทราบว่าสินค้าสูญหายหรือเสียหายในช่วงใดนั้น สามารถพิจารณาได้จากข้อความที่ระบุถึงลักษณะและสภาพของสินค้าในช่วงเวลาต่าง ๆ ในบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทาง

* Multimodal Transport Operator หรือ MTO หมายถึง ผู้ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธีที่รับขนส่งสินค้าด้วยยานพาหนะมากกว่า 1 วิธี ตลอดเส้นทางจนถึงท่าเรือปลายทาง โดยมีการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก และอาจประกอบไปด้วยช่วงการขนส่งโดยรถบรรทุก หรือรถไฟด้วย

(Through Bill of Lading) และใบบิลออฟเลดิงถ่ายลำ (Transshipment Bill of Lading) อย่างไรก็ตามอาจจะมีบางกรณีที่ไม่อาจทราบได้แน่ชัดหรือไม่อาจจะบ่งชี้ให้เห็นแน่ชัดว่า ความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดขึ้นในช่วงใดแห่งการขนส่ง

ดังนั้นการพิจารณาถึงความรับผิดของผู้ขนส่งแต่ละรายในการขนส่งตลอดเส้นทาง (Through Transport) นั้นนอกจากจะต้องพิจารณาว่าผู้ขนส่งรายแรกได้ตกลงกับผู้ส่งของว่าอย่างไรแล้วยังต้องพิจารณาต่อมาว่าความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าได้เกิดขึ้นในช่วงใดด้วย ซึ่งอาจแยกพิจารณาเป็นแต่ละกรณีดังนี้

1. ในกรณีที่ผู้ขนส่งรายแรกเลือกที่จะตกลงทำสัญญารับประกันกับผู้ส่งของเฉพาะในระยะทางช่วงแรกซึ่งเป็นช่วงการขนส่งของตนเท่านั้น

ผู้ขนส่งรายแรกในกรณีนี้จะออกบิลออฟเลดิงครอบคลุมเฉพาะการขนส่งในช่วงแรกเท่านั้น (จากท่าเรือ ก. ไปยังท่าเรือ ข.) ส่วนการขนส่งในช่วงที่สอง (จากท่าเรือ ข. ไปยังท่าเรือ ค.) นั้น ผู้ส่งสินค้าจะเป็นผู้จัดการหาผู้ขนส่งรายที่สองเอง โดยผู้ขนส่งรายที่สองจะออกบิลออฟเลดิงครอบคลุมการขนส่งในช่วงที่สองนี้ ผู้ขนส่งรายแรกในกรณีนี้จึงมิได้ออกบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางแต่อย่างใด ดังนั้นความรับผิดของผู้ขนส่งรายแรกที่ดี ความรับผิดของผู้ขนส่งรายที่สองก็จะเป็นไปในลักษณะที่ต่างรายต่างรับผิดในช่วงที่ตนทำการขนส่งจริงเท่านั้น โดยเป็นไปตามหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดตามที่ได้บัญญัติไว้ในกฎแห่งกรุงเฮก*

ดังนั้นถ้าเป็นกรณีที่สามารทราบได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งของผู้ขนส่งรายใด ผู้ขนส่งรายนั้นก็จะต้องรับผิด แต่ถ้าเป็นกรณีที่สามารจะทราบได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น ณ จุดใด ปัญหาจะเกิดขึ้นว่าใครจะเป็นผู้รับผิดในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้านั้น ซึ่งปัญหาในเรื่องนี้ยังไม่มีข้อสรุปที่แน่ชัด อย่างไรก็ตามโดยความเห็นของผู้เขียนแล้วเห็นว่า ผู้ส่งสินค้าอาจจะต้องฟ้องร้องผู้ขนส่ง

* กฎแห่งกรุงเฮกได้กำหนดช่วงเวลาที่ต้องรับผิดไว้ตั้งแต่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ (loading) จนกระทั่งได้ทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (discharge) แล้ว

ทุกรายให้รับผิดชอบ แต่ผู้ขนส่งรายแรกอาจจะหลุดพ้นจากข้อกล่าวหาได้ถ้าตนสามารถพิสูจน์ได้ว่า ใน การส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือระหว่างทางนั้นตนได้ส่งมอบสินค้าในสภาพที่เรียบร้อยครบถ้วนตามที่ ปรากฏในบิลออฟเลดิงแล้ว ในขณะที่ผู้ขนส่งรายที่สองในกรณีนี้ไม่อาจนำข้ออ้างทำนองดังกล่าวมา ใช้ได้เนื่องจากเหตุผลที่ว่าเมื่อสินค้าออกจากท่าเรือต้นทาง (ท่าเรือ ก.) มาในสภาพเรียบร้อย สมบูรณ์ทุกประการแล้ว เมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือที่ทำการถ่ายลำ (ท่าเรือ ข.) ปรากฏว่าสินค้าก็ยังคง อยู่ในสภาพเรียบร้อยดังเดิม ผู้ขนส่งรายที่สองก็ต้องออก Clean Bill of Lading ให้แก่ ผู้ขนส่งรายแรกแต่พอสินค้ามาถึงท่าเรือปลายทาง (ท่าเรือ ค.) และผู้ขนส่งรายที่สองได้ทำการ ส่งมอบสินค้าดังกล่าวให้กับผู้รับสินค้า ปรากฏว่าสินค้าอยู่ในสภาพไม่เรียบร้อยหรือไม่ครบถ้วนเสียแล้ว กรณีนี้ก็ต้องมีแต่ผู้ขนส่งรายที่สองเท่านั้นที่ต้องรับผิดชอบ เพราะสภาพของสินค้าที่ปรากฏ ณ ท่าเรือปลายทาง ไม่ตรงกับสภาพที่ปรากฏ ณ ท่าเรือต้นทาง และไม่ตรงกับสภาพที่ได้ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงด้วย จึงอาจกล่าวได้ว่าผู้ขนส่งรายที่สองในกรณีนี้ตกอยู่ในสถานการณ์ที่เสียเปรียบที่ไม่อาจจะเลือกได้

ส่วนกรณีที่พิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นใน ระหว่างการถ่ายลำ ณ ท่าเรือระหว่างทาง (ท่าเรือ ข.) กล่าวคือมีได้อยู่ทั้งในช่วงการขนส่ง ของผู้ขนส่งรายแรกหรือผู้ขนส่งรายที่สองทั้งสองกรณี ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าในกรณีนี้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังตาม สมควร ในการเป็นตัวแทนของผู้ส่งสินค้าในการจัดหาผู้ดำเนินการขนย้ายสินค้าบนท่า (Shore Handling) เพื่อขนถ่ายสินค้าจากเรือลำแรก ไปลงเรือลำที่สองแล้ว

2. ในกรณีที่ผู้ขนส่งรายแรกเลือกที่จะทำสัญญารับประกันของกับผู้ ส่งของในระยะทางช่วงแรกในฐานะที่เป็น "ผู้ขนส่ง" และตกลงที่จะเป็น "ตัวแทน" ของผู้ส่งของ ในการทำสัญญารับประกันกับผู้ขนส่งรายที่สองในระยะทางช่วงที่สอง โดยออกบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางที่มีข้อกำหนดสินค้าถ่ายลำ

ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดกับสินค้าในกรณีนี้ ถ้า สามารถกำหนดได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งของผู้ขนส่งรายใด ผู้ขนส่งรายนั้นก็จะต้องรับผิดชอบ กล่าวคือ ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งช่วงที่สอง ผู้ขนส่งรายแรกก็ไม่ต้องรับผิดชอบแต่ประการใด (คดี Cliff v. Hull & Netherlands S.S. Co., Ltd. (1921) LLR. 136 เพราะความเสียหายมิได้เกิดขึ้นในช่วงที่ตนทำการขนส่งด้วยตัว เอง (ไพบูลย์ สุตันดิวารคุณ 2532 : 4) อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งรายแรกในฐานะที่เป็นตัวแทนของ ตัวการคือผู้ส่งของ จะต้องใช้วิธีการตามสมควร (to use diligence) ในการจัดการหา

ผู้ขนส่งรายที่สอง และในการทำสัญญารับประกันกับผู้ขนส่งรายที่สองด้วย มิฉะนั้นผู้ขนส่งรายแรก อาจต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าในระหว่างการขนส่งช่วงที่สองด้วย (ESCAP II : 339) ซึ่งการรับผิดชอบในกรณีนี้เป็นการรับผิดชอบตามกฎหมายในเรื่องตัวการตัวแทน นอกจากนั้นยังต้องรับผิดชอบในช่วงการขนส่งของตนด้วยตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก

ถ้าเป็นกรณีที่ไม้อาจจะทราบได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในช่วงใด หรือถ้าเป็นกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการถ่ายลำ ผลก็จะ เป็นเช่นเดียวกับกรณีตามข้อ 1 ซึ่งได้พิจารณามาแล้ว

3. ในกรณีที่ผู้ขนส่งรายแรกเลือกที่จะทำสัญญารับประกันกับผู้ส่งของของตลอดทุกช่วงในสถานะที่เป็น "ผู้ขนส่ง" ตลอดเส้นทาง โดยออกบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางที่มีข้อกำหนดสินค้าถ่ายลำ

ในทางทฤษฎีผู้ขนส่งรายแรกที่ออกบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางสมควรที่จะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเสมอไม่ว่าสินค้านั้นจะสูญหายหรือเสียหาย ณ จุดใดของการขนส่งทั้งหมด แต่ในทางปฏิบัติผู้ขนส่งรายแรกมักจะระบุข้อกำหนดสินค้าถ่ายลำไว้ในบิลออฟเลดิงตลอดเส้นทางอันยังผลให้ผู้ขนส่งรายแรกจำกัดความรับผิดชอบของตนอยู่เพียงเฉพาะในช่วงการขนส่งของตนเท่านั้น ไม่ต้องรับผิดชอบในช่วงการขนส่งที่สอง การกำหนดสินค้าถ่ายลำดังกล่าวย่อมทำได้เพราะเป็นเจตนาของคู่สัญญาที่จะตกลงกันให้เป็นไปอย่างไรก็ได้ โดยมีเงื่อนไขว่าการถ่ายลำสินค้าจะต้องทำอย่างสมเหตุสมผลและเหมาะสมตามสถานการณ์นั้น ๆ และผู้ขนส่งจะต้องแจ้งการถ่ายลำสินค้าต่อผู้ส่งสินค้าในกรณีที่สามารถกระทำได้ เพื่อให้ผู้ส่งสินค้าสามารถทราบและทำประกันภัยคุ้มครองความเสี่ยงภัยที่อาจจะมีเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเปลี่ยนเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้า (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 124)

ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายต่อสินค้าขึ้นในช่วงการขนส่งของผู้ขนส่งรายใด ผู้ขนส่งรายนั้นก็ต้องรับผิดชอบ ส่วนกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นระหว่างการถ่ายลำหรือในกรณีที่ไม้อาจจะทราบได้ว่าสินค้าเสียหายเมื่อใด ผลจะเป็นทำนองเดียวกับข้อ 1 และข้อ 2

2) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธี (Multimodal Transport หรือ Combined Transport หรือ Intermodalism)

ในเรื่องของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธีนี้ มีข้อพิจารณาว่าหลักเกณฑ์ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกจะสามารถนำมาปรับใช้กับการขนส่งแบบนี้ได้มากน้อยเพียงใดในเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ในเรื่องของผู้ขนส่ง ในเรื่องระบบความรับผิดของผู้ขนส่ง ในเรื่องระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของความรับผิดของผู้ขนส่ง และในเรื่องของระบบเอกสารที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งจะได้พิจารณาถึงปัญหาเหล่านี้ต่อไปในหัวข้อนี้

การขนส่งแบบนี้อาจเรียกว่า "Multimodal Transport" หรือ "Combined Transport" หรือ "Intermodal Transport" หรือ "Intermodalism" ก็ได้ แต่ในวิชานิติศาสตร์มักจะขอเรียกว่า "การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธี"

ลักษณะของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธี เป็นการขนส่งที่ใช้รูปแบบในการขนส่ง (Mode of Transport) รวมกันมากกว่าหนึ่งรูปแบบขึ้นไปในการขนส่ง เช่น ใช้การขนส่งทางทะเล ทางบก และทางอากาศรวมกัน ซึ่งแต่เดิมนั้นในการที่จะพิจารณาความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีดังกล่าวนี้ จะต้องแยกพิจารณาตามระบบกฎหมาย หรือ อนุสัญญาของวิธีการขนส่งแต่ละระบบ (segmented liability) โดยการขนส่งในแต่ละรูปแบบก็จะมีกฎเกณฑ์ความรับผิดที่แตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับอนุสัญญาที่ใช้กับการขนส่งในรูปแบบนั้น ๆ เช่น ความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลก็จะอยู่ภายใต้อนุสัญญาต่าง ๆ ซึ่งได้แก่ Hague Rules และ Hague Visby Rules ความรับผิดของผู้ขนส่งทางบกในกรณีของทางรถยนต์ก็จะอยู่ภายใต้อนุสัญญา "CMR" (the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, 1956 หรือ Convention relative au contrat de transport international de Marchandises par Route)* ส่วนการขนส่งทางบกในกรณีของทางรถไฟความรับผิดของผู้ขนส่งก็จะอยู่ภายใต้อนุสัญญา "CIM" (The Convention

* มีการลงนามในอนุสัญญานี้เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม ค.ศ. 1956 ณ กรุงเจนีวา ประเทศสวิสเซอร์แลนด์ (Schmitthoff 1980 : 391)

concerning the Carriage of Goods by, Rail 1890 หรือ Convention Internationale concernant le transport des Marchandises par chemin de fer)* ส่วนความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศก็จะอยู่ภายใต้อนุสัญญาเพื่อรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศหรืออนุสัญญากรุงวอร์ซอ (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the International Carriage by Air หรือ Warsaw Convention, 1929) ** ซึ่งต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนทรีออล ฉบับที่ 1 เมื่อปี ค.ศ. 1975

หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งตามแต่ละอนุสัญญาข้างต้นมีลักษณะที่แตกต่างกัน กล่าวคือ พื้นฐานความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้กฎแห่งกรุงเฮกอยู่ที่การขาดความระมัดระวัง (lack of due diligence) แต่ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นความรับผิดได้ถ้าหากเหตุแห่งความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากเหตุการณ์ที่กำหนดไว้ 17 รายการด้วยกัน แต่ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญา CMR หรือ CIM นั้นจะมีลักษณะเป็นความรับผิดเด็ดขาด (absolute liability) โดยมีข้อยกเว้นเฉพาะกรณีเหตุสุดวิสัยเท่านั้น ส่วนความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญากรุงวอร์ซอนั้น กฎหมายจะสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิด เว้นเสียแต่ว่าจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ประมาทเกินไป (ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ 2532 : 6)

นอกจากนี้ระบบการใช้เอกสารและระบบการชดใช้ค่าเสียหายตามแต่ละอนุสัญญาก็แตกต่างกัน กล่าวคือ โฉนดของเอกสารนั้น ในขณะที่กฎแห่งกรุงเฮกกำหนดให้มีการออกบิลออฟเลดิง อนุสัญญา CIM และ CMR ก็กำหนดให้ใช้ Consignment Note ส่วนในแง่ของระบบการชดใช้ค่าเสียหายนั้นกฎแห่งกรุงเฮกซึ่งมีการแก้ไขล่าสุดในปี ค.ศ. 1979 กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ถึง 666.67 SDR ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 668 เหรียญสหรัฐต่อหนึ่งหีบห่อหรือหนึ่งหน่วย หรือ 2 SDR ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 2.60 เหรียญสหรัฐต่อหนึ่งกิโลกรัม

* มีการลงนามในอนุสัญญานี้เมื่อวันที่ 14 ตุลาคม ค.ศ. 1890 ณ กรุงเบิร์น

** อนุสัญญานี้เสร็จสมบูรณ์และเริ่มเปิดให้ประเทศต่าง ๆ ร่วมลงนามตั้งแต่วันที่ 12 ตุลาคม ค.ศ. 1929 ณ กรุงวอร์ซอ ประเทศโปแลนด์ มีภาคีรวมทั้งสิ้นกว่า 140 ประเทศ

แล้วแต่ว่าอันใดจะให้ค่าตอบแทนสูงกว่ากัน ส่วนผู้ขนส่งตามอนุสัญญากรุงวอร์ซอ¹นั้นจะจำกัดความรับผิดได้ 250 ฟรังก์ต่อ 1 กิโลกรัม หรือ 17 SDR ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 22 เหรียญสหรัฐต่อ 1 กิโลกรัม ตามพิธีสารเพิ่มเติมเมืองมอนทรีออล

เนื่องจากหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่ง ระบบการใช้เอกสาร ระบบการชดเชยค่าเสียหาย ตลอดจนการกำหนดจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของความรับผิดของผู้ขนส่ง ตามแต่ละระบบก็มีความแตกต่างกัน ดังนั้นจึงมีปัญหาว่าจะทำอย่างไรที่จะให้กฎเกณฑ์ที่ต่างกันดังกล่าวมานี้สามารถนำมาปรับใช้เข้าด้วยกันได้ ต่อปัญหานี้ได้มีผู้เสนอทางออก 3 ทฤษฎีด้วยกันคือ ระบบความรับผิดแบบเครือข่าย (Net work system) ระบบความรับผิดแบบเอกภาพ (Uniform system) และระบบความรับผิดแบบยืดหยุ่น (Flexible system) ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. ระบบความรับผิดแบบเครือข่าย (Net work system)

ความรับผิดของ Combined Transport Operator หรือ CTO* จะเป็นไปตามระบบกฎหมายหรืออนุสัญญาของวิธีการขนส่งที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นหากสามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายได้เกิดขึ้นในช่วงการขนส่งนั้น ๆ แต่ถ้าไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นในช่วงไหนของระบบการขนส่ง กรณีนี้ CTO อาจหลุดพ้นจากความรับผิดหรือรับผิดแต่เพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงที่ตนได้ทำไว้กับผู้ส่งสินค้าด้วย ระบบความรับผิดแบบเครือข่ายนี้ตั้งอยู่บนข้อสันนิษฐานที่ว่าหลังจากที่ CTO ได้ชดเชยค่าทดแทนให้กับเจ้าของสินค้าแล้วย่อมสามารถฟ้องเรียกคืน (recourse) หรือได้รับการชดเชยคืนจากผู้ขนส่งที่แท้จริง (actual carrier) ที่ก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายนั้นได้ (ไพบูลย์ สุตันตีวารคุณ 2532 : 6)

* CTO เป็นศัพท์ที่ International Chamber of Commerce (ICC) ใช้เรียกตาม ICC Uniform Rules ฉบับที่ 298

จุดอ่อนประการแรกของระบบนี้คือในที่สุดแล้วเจ้าของสินค้า มักจะไม่ได้รับการชดเชยคืน หรือได้รับการชดเชยเพียงเล็กน้อยจาก CTO เนื่องจากเหตุผลที่ว่า ในทางปฏิบัตินั้นเป็นการยากที่จะพิสูจน์ได้อย่างแน่ชัดว่าได้เกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้นกับสินค้าที่บรรจุก่ออยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ ณ จุดใดของการขนส่งทั้งระบบ

จุดอ่อนประการที่สอง คือกฎหมายภายในของผู้ขนส่งที่แท้จริงในแต่ละช่วงของการขนส่งอาจจะไม่เป็นไปเช่นเดียวกับระบบกฎหมายที่ใช้บังคับแก่ CTO เอง ดังนั้นเมื่อ CTO ได้ชดเชยให้กับเจ้าของสินค้าไปแล้วตามระบบกฎหมายของตน CTO อาจไม่ได้รับการชดเชยคืนจากผู้ขนส่งที่แท้จริงตามระบบของผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้องนั้น ๆ (ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ 2532 : 6-7)

2. ระบบความรับผิดชอบแบบเอกภาพ (Uniform system)

ความรับผิดชอบของ CTO ตามระบบนี้ CTO จะต้องรับผิดชอบทุกกรณีไม่ว่าความสูญหายหรือเสียหายจะเกิดขึ้น ณ ที่ใด โดย CTO จะกำหนดตัวเลขการจำกัดความรับผิดชอบไว้ที่ระดับหนึ่ง ดังนั้นเจ้าของสินค้าในระบบนี้จะได้รับประโยชน์ในการที่ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ถึงสถานที่ที่เกิดความสูญหายหรือเสียหายของสินค้า

จุดอ่อนของระบบนี้ก็คือเป็นการยากที่ CTO จะยอมรับระบบความรับผิดชอบนี้ได้ ทั้งนี้ทำเพราะโดยผลของระบบนี้ให้ CTO มีลักษณะคล้ายกับเป็นผู้ค้าประกันของผู้ขนส่งตลอดทั้งระบบ ซึ่งอาจไม่เป็นธรรมต่อ CTO นักที่ต้องมารับผิดชอบต่อการกระทำของผู้ขนส่งรายที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น อย่างไรก็ตามได้มีการโต้แย้งว่าปัญหานี้สามารถแก้ไขได้โดยการเปลี่ยนระบบประกันภัยจากระบบประกันตัวสินค้า (cargo insurance) มาเป็นประกันความรับผิด (liability insurance) ซึ่งการแก้ไขดังกล่าวดูผิวเผินแล้วก็น่าจะแก้ปัญหาได้ แต่เมื่อคำนึงโดยถ่องแท้แล้วอาจจะไม่เป็นผลนักในทางปฏิบัติ เนื่องจากเจ้าของสินค้าอาจไม่พร้อมหรือไม่ยินดีที่จะซื้อประกันดังกล่าวจาก CTO นอกจากนั้นการประกันตัวสินค้ายังอาจมีความจำเป็นอยู่ในบางกรณี เป็นต้นว่าในกรณีที่กรรมสิทธิ์ในตัวทรัพย์สินยังไม่ได้โอนมายังตัวผู้ซื้อ เป็นต้น และถึงแม้ว่าระบบประกันความรับผิดจะเป็นที่ยอมรับก็ยังคงมีปัญหาตามมาอีกว่าจะกำหนดตัวเลขสำหรับความเสียหายที่จะชดเชยกัน ณ จุดใด (ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ 2532 : 7)

3. ระบบความรับผิดชอบยืดหยุ่น (Flexible system)

เนื่องจากระบบ 2 ระบบที่กล่าวมาต่างก็มีข้อดีข้อเสียด้วยกันทั้งคู่ จึงมีผู้เสนอทางแก้ที่เป็นสายกลางโดยการแก้ไขข้อเสียของทั้งสองระบบโดยเสนอระบบความรับผิดชอบยืดหยุ่น (Flexible system) ขึ้นโดยอ้างว่าระบบนี้จะสามารถให้ความเป็นธรรมแก่ทั้งสองฝ่าย คือ ทั้งฝ่ายเจ้าของสินค้าและฝ่าย CTO ได้กล่าวคือ ในกรณีที่เจ้าของสินค้าไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายได้เกิดขึ้นในช่วงใดของการขนส่งนั้น เจ้าของสินค้าตามระบบนี้จะไม่ถึงกับไม่ได้รับชดใช้ หรือได้รับชดใช้แต่เพียงเล็กน้อยดังเช่นกรณีของเจ้าของสินค้าตามระบบเครือข่าย ในขณะที่เดียวกัน CTO ตามระบบนี้ก็ไม่ต้องมีหน้าที่คล้ายกับเป็นผู้รับประกันของผู้ขนส่งซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายดังเช่น CTO ตามระบบเอกภาพ

ความรับผิดชอบของ CTO ตามระบบนี้จะ เป็นไปตามระบบกฎหมายของสถานที่ที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นได้เกิดขึ้น ในกรณีที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น ณ ช่วงนั้น ๆ ส่วนในกรณีที่ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น ณ จุดใดของการขนส่งทั้งระบบ กรณีนี้ CTO จะรับผิดชอบที่ตัวเลขระดับหนึ่งซึ่งโดยปกติจะถูกกำหนดให้สูงกว่าตัวเลขตามที่กำหนดไว้ในระบบเครือข่ายแต่จะต่ำกว่าตัวเลขที่กำหนดไว้ในระบบเอกภาพ ระบบนี้ใช้เป็นหลักในการร่าง Rules for Combined Transport Document ฉบับที่ 298 ของ International Chamber of Commerce (ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ 2532 : 7)

International Chamber of Commerce (ICC) ได้ออก The Uniform Rules for a Combined Transport Document ขึ้นใช้ครั้งแรกในฉบับที่ 273 เมื่อปี ค.ศ. 1973 ซึ่งต่อมาได้มีการแก้ไขโดยฉบับที่ 298 เมื่อเดือนตุลาคม ค.ศ. 1975 ในช่วงเวลาดังกล่าวยังไม่มียุทธศาสตร์ระหว่างประเทศที่ใช้บังคับกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธี จนกระทั่งในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1980 The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) ซึ่งได้รับมอบหมายจาก The United Nations Economic and Social Council (UNESCO) ให้ร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศในเรื่องของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธีนั้น ได้จัดทำอนุสัญญาดังกล่าวเสร็จสิ้นเรียกว่า "The United Nations Conference on International Multimodal

Transport of Goods, 1980"* อนุสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับภายในระยะเวลา 1 ปี หลังจากที่
รัฐบาลของ 30 ประเทศได้ให้สัตยาบันเรียบร้อยแล้ว ซึ่งในขณะนี้ยังไม่มีผลใช้บังคับ โดยทั่วไป
สัญญาจึงมักจะนำบทบัญญัติใน ICC Uniform Rules มากำหนดไว้ในสัญญาของตน ซึ่งบทบัญญัติ
หลายเรื่องใน ICC Uniform Rules นี้มีข้อความคล้ายกันกับบทบัญญัติในอนุสัญญาของสหประชา
ชาติดังกล่าว (ESCAP I : 109)

บุคคลที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
หรือหลายวิธีก็คือบุคคลที่เรียกกันว่า "Combined Transport Operator หรือ CTO"*** หรือ
ที่อาจเรียกว่า "Multimodal Transport Operator หรือ MTO" *** ซึ่งในภาษาไทยนั้น
บางแห่งก็เรียกว่า "ผู้รับผิดชอบการขนส่งตลอดทั้งสายหรือ CTO" (ไพบูลย์ สุตันติวารคุณ 2532
: 6) แต่บางแห่งก็เรียกว่า "ผู้ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือ MTO" (ชยันติ
ไกรกาญจน์ 2531 : 44) ซึ่งต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะขอเรียกว่า "ผู้ดำเนินการขนส่งต่อ
เนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธี" โดยจะใช้คำย่อว่า CTO

* ต่ไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเรียกว่า "อนุสัญญาของสหประชาชาติ" และราย
ละเอียดของประวัติความเป็นมาแห่งอนุสัญญานี้ สามารถศึกษาได้จากบทความเรื่อง "UN
Multimodal Transport Convention" โดย Wei Jia Ju ใน Journal of World
Trade Law, Volume 15 Number 4, July : August 1981 : 283-304

** คำว่า "Combined Transport Operator หรือ CTO" เป็นคำที่ Inter-
national Chamber of Commerce ใช้เรียก

*** คำว่า "Multimodal Transport Operator หรือ MTO" เป็นคำที่อนุสัญญา
ของสหประชาชาติใช้เรียก

ICC Uniform Rules ฉบับที่ 298 ได้ให้ความหมายของคำว่า "Combined Transport Operator (CTO)" ไว้ในกฎที่ 2 ข้อ b* ว่าหมายถึง "บุคคล (รวมทั้งบริษัทหรือนิติบุคคลอื่น) ผู้ออกเอกสารในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หากกฎหมายภายในกำหนดว่าบุคคลผู้ซึ่งจะออกเอกสารดังกล่าวนี้ได้ จะต้องได้รับอำนาจหรือได้รับอนุญาตเสียก่อน กรณีนี้ CTO ก็จะมีหมายถึงบุคคลผู้ได้รับอำนาจหรือได้รับอนุญาตเช่นนี้แล้ว"

ส่วนอนุสัญญาของสหประชาชาติได้ให้คำจำกัดความคำว่า "Multimodal Transport Operator (MTO)" ไว้ในมาตรา 1 ข้อ 2 ว่า** หมายถึง "บุคคลซึ่งเข้าทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบด้วยตนเอง หรือโดยผู้อื่นซึ่งทำการแทนตนเอง และเป็น

* ICC Uniform Rules ฉบับที่ 298 กฎที่ 2 ข้อ b บัญญัติว่า

"Combined Transport Operator (CTO) means a person (including any corporation, company or legal entity) issuing a combined transport document.

Where a national law requires a person to be authorised or licenced before being entitled to issue a combined transport document, then combined transport operator can only refer to a person so authorised or licenced."

** The U.N. Conference on International Multimodal Transport of Goods มาตรา 1 ข้อ 2 บัญญัติว่า

" "Multimodal transport operator" means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf concludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract."

บุคคลซึ่งทำการในฐานะเป็นตัวการไม่ใช่ในฐานะเป็นตัวแทน หรือทำในนามผู้ตราส่งหรือทำในนามผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมกับการขนส่งหลายรูปแบบ และเป็นบุคคลซึ่งผูกพันที่จะปฏิบัติตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ"

CTO หรือ MTO นี้อาจเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับเรือหรืออาจไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับเรือก็ได้ ด้วยเหตุนี้จึงอาจแบ่งผู้ดำเนินการออกเป็น 2 ประเภทดังนี้

1. ผู้ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดำเนินการเรือ (Vessel Operating Combined Transport Operators หรือ VO-CTOs)

VO-CTOs คือการที่เจ้าของเรือที่ดำเนินการขนส่งทางทะเลขยายการบริการของตนเพิ่มขึ้น โดยให้รวมถึงการขนส่งทางบกและทางอากาศด้วย ทั้งนี้เพราะในทางปฏิบัติของระบบการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์นั้นจะต้องมีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลทางบกและทางอากาศด้วยเสมอ โดยปกติ VO-CTOs จะไม่เป็นเจ้าของกิจการหรือดำเนินการการขนส่งโดยรถยนต์ รถไฟ หรือเครื่องบิน แต่เขาจะเป็นผู้จัดเตรียมให้มีการขนส่งเหล่านี้โดยเป็นผู้ทำสัญญาช่วงกับผู้ขนส่งอื่น ๆ เหล่านี้ อย่างไรก็ตาม VO-CTOs จะต้องเป็นเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินการเรือเอง

2. ผู้ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรือ (Non-Vessel Operating Combined Transport Operators หรือ NVO-CTOs)

NVO-CTOs หรือที่เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า "ผู้ขนส่งที่ไม่ดำเนินการเรือ (Non Vessel Operating Common Carriers หรือ NVOCCs)" นี้เป็นบุคคลที่ไม่ใช่ผู้ดำเนินการขนส่งทางทะเลแต่ได้เสนอการขนส่งสินค้าโดยใช้วิธีการขนส่งมากกว่าหนึ่งวิธี โดยลักษณะการให้บริการจะเป็นแบบ door to door NVO-CTOs นี้อาจเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้ดำเนินการขนส่งทางอื่น แต่ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือหรือไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการขนส่งทางเรือเลย เช่น อาจเป็นเจ้าของหรือผู้ดำเนินการกิจการการขนส่งด้วยรถบรรทุกหรือเครื่องบิน แต่มิได้เป็นเจ้าของหรือผู้ดำเนินการกิจการการขนส่งด้วยเรือแต่อย่างใดก็ได้ หรืออาจไม่ได้เป็นเจ้าของ หรือไม่ได้ดำเนินการกิจการการขนส่งโดยวิธีใด ๆ เลขก็ได้

ในทางปฏิบัติอาจเกิดความเข้าใจสับสนระหว่างบทบาทของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder หรือ Forwarding Agent) กับบทบาทของ NVO-CTOs ได้ เพราะเหตุว่าโดยปกติผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นมักจะขยายกิจการของตนออกไปจนถึงขนาดที่เข้าเสนอบริการในการขนส่งสินค้าด้วยตัวเอง ซึ่งในจุดนี้จะมีลักษณะที่คล้ายคลึงกันกับบทบาทของ NVO-CTOs เป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตามในทางทฤษฎีแล้ว บทบาทของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและบทบาทของ NVO-CTOs นั้น ยังมีลักษณะค่อนข้างจะแตกต่างกันและแยกจากกันได้ กล่าวคือ บุคคลที่เป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นเป็นบุคคลที่ผูกพันตนเองโดยรับรองว่าตนจะดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าตามคำสั่งหรือคำแนะนำของลูกค้าโดยใช้วิธีการต่าง ๆ ในการดำเนินการของตนให้ดีที่สุด หน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก็คืออำนวยความสะดวกในการขนส่งและจัดเตรียมการต่าง ๆ ในขั้นแรกเท่านั้นและไม่มี ความผูกพันที่จะรับรองว่าสินค้าได้ไปถึงปลายทาง แต่บุคคลที่เป็น NVO-CTOs นั้น ผู้ผูกพันที่จะจัดการให้สินค้าไปถึงที่หมายปลายทางในปริมาณและสภาพที่เขาได้รับมา โดย NVO-CTOs จะเข้าทำสัญญาการขนส่งกับเจ้าของสินค้าและเป็นผู้ออกเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Combined Transport Document) ก่อนเสร็จแล้ว NVO-CTOs จึงจะเข้าทำสัญญาการขนส่งกับผู้ขนส่งรายอื่น ๆ อีกต่อหนึ่งในนามของตนเองเพื่อที่จะขนส่งสินค้าไปให้ถึงปลายทาง ดังนั้น NVO-CTOs จึงมีความรับผิดชอบในสินค้าไม่เพียงแต่ขณะที่สินค้าอยู่ในความอารักขาของตนเท่านั้น แม้สินค้านั้นจะอยู่ในความอารักขาของผู้ขนส่งรายอื่น ๆ ที่ตนเป็นผู้จัดการให้มีบริการขนส่งสินค้าต่อไป NVO-CTOs ก็ยังต้องรับผิดชอบ ความรับผิดชอบของ NVO-CTOs จึงมีตั้งแต่เริ่มต้นจนต้องทำให้สำเร็จถึงที่สุด ซึ่งต่างจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เพียงแต่ใช้วิธีที่ดีที่สุดเท่านั้น (ชยันติ ไกรกาญจน์ 2531 : 44-46)

หลักทั่วไปในเรื่องสัญญาในการขนส่งนั้น "ผู้ขนส่ง" หมายถึงบุคคลซึ่งทำสัญญาขนส่งในนามของตนเองกับเจ้าของสินค้า หรืออาจเป็นผู้ทำการขนส่งสินค้าเองก็ได้ ดังนั้นผู้ขนส่งตลอดเส้นทางซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งกับเจ้าของสินค้า แต่มิได้ดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง จึงอาจถือได้ว่าเป็นผู้ขนส่งตามสัญญา มิใช่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง อย่างไรก็ตาม คำจำกัดความของคำว่า "ผู้ขนส่ง" ตามที่ปรากฏในกฎแห่งกรุงเฮกนั้นผู้ขนส่งหมายถึง เจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ จึงมีข้อถกเถียงว่าผู้ขนส่งตามความหมายในกฎแห่งกรุงเฮกนั้นควรจะหมายถึงผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งทำการขนส่งสินค้าด้วยตัวเองเท่านั้น หรือควรจะหมายความรวมถึงผู้ขนส่งตามสัญญาดังเช่นกรณีของ CTO นี้ด้วย (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific 1983 : 95)

ต่อไปหาในเรื่องผู้ขนส่งนี้ เนื่องจากภายใต้กฎหมายแห่งกรุงเฮก ผู้ขนส่งได้ถูกกำหนดว่าจะต้องเป็นเจ้าของเรือ (ownership) หรือผู้เช่าเรือ (charterer) เท่านั้น ดังที่กฎหมายแห่งกรุงเฮกจึงยอมไม่ใช่บังคับกับ CTO ในกรณีที่ เป็น NVO-CTOs (Non-Vessel Operating Combined Transport Operators) แม้ว่า NVO-CTOs ดังกล่าวจะได้เข้าทำสัญญาขนส่งทางทะเลกับผู้ส่งของแล้วก็ตาม ซึ่งเหตุผลที่กฎหมายแห่งกรุงเฮกกำหนดไว้ว่าผู้ขนส่งต้องเป็นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ นั้นอาจมีผลมาจากการดำเนินธุรกิจในอดีตที่ให้ความเชื่อถือต่อผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ หรือมีสิทธิควบคุมในตัวเรือ ดังจะเห็นได้จากการที่หลักกฎหมายเรื่องสิทธิยึดหน่วงทางทะเล (maritime lien) หรือการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ (owner's limitation) นั้น กฎหมายมักจะกำหนดให้มีผลใกล้เคียงกับราคาของตัวเรือ ซึ่งหลักกฎหมายดังกล่าวนี้ตั้งข้อสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งกับเจ้าของเรือ นั้นถือเสมือนเป็นบุคคลคนเดียวกัน (ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ 2532 : 7)

อย่างไรก็ตามหลักเกณฑ์ตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กใน เรื่องนี้จะต่างไปจากกฎหมายแห่งกรุงเฮก กล่าวคือ กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ได้ยอมรับความเป็นจริงในทางปฏิบัติ โดยถือว่าบุคคลใดก็ตามที่เข้าทำสัญญาการขนส่งทางทะเลกับผู้ส่งของ บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบในฐานะเป็นผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ซึ่งตรงกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาของสหประชาชาติด้วยเช่นกัน ดังที่จริงมีแนวโน้มในอนาคตว่า CTO ประเภท NVO-CTOs ซึ่งมีได้ดำเนินการเรือหรือเป็นเจ้าของเรือหรือมีเรืออยู่ในครอบครอง แต่อย่างไรก็ตามก็อาจเป็นผู้ขนส่งได้ (ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ 2532 : 7)

สำหรับปัญหาในเรื่องระยะเวลา เริ่มต้นและสิ้นสุดของ ความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น ความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกจะเริ่มต้นเมื่อสินค้าได้มีการบรรทุกลงเรือ (load on board) จนกระทั่งสินค้าได้มีการบรรทุกขนถ่ายขึ้นจากเรือ (discharge) ซึ่งตามหลักที่ถือปฏิบัติกันอยู่ในขณะนี้ ผู้ส่งสินค้ามีหน้าที่จะต้องนำสินค้ามาวางที่ข้างระวางเรือ จากนั้นก็จะมีการขนสินค้าจากข้างระวางเรื่อนั้นบรรทุกลงเรือ ซึ่งจุดที่ถือว่าความรับผิดของผู้ขนส่งจะเริ่มเกิดขึ้นก็คือเมื่อสินค้านั้นได้ผ่านส้นกราบเรือ (ship's rail) แล้วหาก ความเสียหายเกิดขึ้นก่อนหน้าทีสินค้านั้นได้ผ่านส้นกราบเรือ ผู้ขนส่งก็ยังไม่มีความรับผิดแต่อย่างใด ในขณะที่กฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ได้ขยายระยะเวลาแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งออกไป โดยเริ่มตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับสินค้าเข้ามาในความอารักขา ณ ท่าเรือที่ทำการรับสินค้านั้น ๆ จนกระทั่งขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าปลายทาง ส่วนอนุสัญญาของสหประชาชาตินั้น ได้ขยายระยะเวลาของความรับผิดออกไปอีกโดยความรับผิดของผู้ขนส่งจะเริ่มต้นตั้งแต่รับสินค้าเข้ามาในความอารักขา จนกระทั่งได้

มีการส่งมอบสินค้านั้น ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้สอดคล้องกับแนวปฏิบัติของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธีตามที่เป็นอย่างนี้ ดังนั้นจึงไม่สามารถนำหลักเกณฑ์ในเรื่องระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎแห่งกรุงเฮกและกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กมาใช้กับกรณีของ CTO ได้

ปัญหาในเรื่องระบบเอกสารตามกฎแห่งกรุงเฮกนั้น

กฎแห่งกรุงเฮกจะมีผลใช้บังคับก็ต่อเมื่อเป็นการขนส่งทางทะเลที่ได้มีการออกบิลออฟเลดิง ด้วยเหตุนี้กฎแห่งกรุงเฮกจึงไม่สามารถนำมาใช้บังคับกับกรณีของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธีได้ เนื่องจากเอกสารที่ CTO ออกให้แก่ผู้ส่งสินค้านั้น โดยปกติจะไม่เข้ากฎเกณฑ์ลักษณะของบิลออฟเลดิงทางทะเลที่เป็นที่ยอมรับกัน ด้วยเหตุนี้กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กจึงได้กำหนดลงไปว่าอนุสัญญาที่สามารถใช้บังคับได้ถึงแม้ว่าบิลออฟเลดิงตามที่ใช้และตามที่ยอมรับกันจะมีได้มีการออกก็ตาม เอกสารอื่นทำนองเดียวกันนี้ก็มีผลใช้บังคับได้ จะเห็นได้ว่าแนวความคิดตามกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กนี้ได้เริ่มเป็นที่ยอมรับกันบ้างแล้วในวงการธนาคาร โดย Uniform Customs of Practice for Documentary Credits (1983 Revision) ฉบับที่ 400 ของ International Chamber of Commerce นั้น ธนาคารสามารถรับบิลออฟเลดิงในรูปของ Combined Transport Bill of Lading ที่ออกโดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคม FIATA ได้ เว้นเสียแต่ว่าเลตเตอร์ออฟเครดิตในกรณีนั้น ๆ จะได้กำหนดเอาไว้เป็นอย่างอื่น ดังนั้นจึงถือได้ว่าหลักเกณฑ์ตามกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กในเรื่องเอกสารนี้เป็นก้าวสำคัญก้าวหนึ่งที่มีผลต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธีด้วย (ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ 2530 : 8)

จากที่ได้พิจารณามาทั้งหมดนี้ จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันนี้ กฎแห่งกรุงเฮกไม่สามารถนำมาปรับใช้กับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธีได้อย่างสมบูรณ์ อนุสัญญาที่อาจนำมาปรับใช้ได้ก็คือกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กและอนุสัญญาของสหประชาชาติ* ซึ่งทั้งกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กและอนุสัญญาของสหประชาชาตินี้ต่างก็ยังมีผลบังคับใช้ ด้วยเหตุนี้ผู้ขนส่งจึงสามารถเลือกระบบความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่ตนเห็นสมควรก็ได้ ตั้งแต่ระบบเรือข้ามระบบเอกภาพไปจนกระทั่งระบบยึดหยุ่น ดังนั้นในขณะนี้ปัญหาในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือหลายวิธีจึงยังไม่เป็นที่ยุติ

* อนุสัญญาของสหประชาชาตินี้ได้รับอิทธิพลมาจากกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก (ESCAP

2.2.3 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ตามกฎแห่งกรุงเฮกถ้าสินค้าที่ผู้ขนส่งรับขนนั้นเกิดสูญหายหรือเสียหาย ผู้ขนส่งอาจจะไม่ต้องรับผิดถ้าพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเข้าข้อยกเว้นความรับผิดตามกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 1* ซึ่งเป็นเรื่องที่ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ว่าตนได้ใช้ความอุตสาหะอย่างเพียงพอ (due diligence) ในการทำให้เรือมีสภาพสมควรเดินทะเลได้ (seaworthiness) แม้ความสูญหายหรือเสียหายนั้นจะเกิดจากสภาพไม่สมควรเดินทะเลได้ก็ตาม และในกฎที่ 4 ข้อ 2** ซึ่งกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ 17 ประการนั้น

* กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 1 บัญญัติว่า

"Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of s.1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article."

** กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2 บัญญัติว่า

"Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from (a) - (q)."

ผู้ขนส่งจะกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดไว้ในสัญญารับขนส่งของทางทะเลมากกว่า 17 ประการไม่ได้ เพราะในกฎที่ 3 ข้อ 8* ได้กำหนดไว้ว่าผู้ขนส่งจะทำสัญญาใด ๆ ปลดเปลื้องหรือทำให้ลดน้อยลง จากที่กฎแห่งกรุงเฮกนี้ได้บัญญัติไว้ไม่ได้ จะตกเป็นโมฆะและไม่มีผลบังคับกันได้ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 4)

การที่ผู้ขนส่งจะอ้างข้อยกเว้นความรับผิดตามกฎที่ 4 ข้อ 2 นั้น กฎแห่งกรุงเฮกได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ตามกฎที่ 3 ข้อ 2** ว่าให้ผู้ขนส่งทำอย่างถูกต้องและด้วยความระมัดระวังในการบรรทุก การจัดวางเก็บรักษาสินค้าบนเรือ การขนส่ง การเก็บ การดูแลรักษาและการขนถ่ายขึ้นจากเรือซึ่งของที่ขนส่ง ถ้าหากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าวนี้ ผู้ขนส่งอาจไม่มีสิทธิอ้างข้อยกเว้นเพื่อให้ตนพ้นจากความรับผิดขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 2)

The Carriage of Goods by Sea Act 1971 ของอังกฤษก็ได้บัญญัติถึงหลักในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ทำนองเดียวกับกฎแห่งกรุงเฮก โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 4 ข้อ 1 ว่าการที่ผู้ขนส่งจะอ้างข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าซึ่งเกิดขึ้นเนื่องจากสภาพไม่สมควรเดินทะเลได้ของเรือนั้น ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ว่า

* กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 8 บัญญัติว่า

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

** กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 2 บัญญัติว่า

"Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried."

ตนได้ใช้ความอดุสาหะตามสมควร (due diligence) ในการทำให้เรือมีสภาพสมควรเดินทะเลได้ (seaworthiness) การใช้ความอดุสาหะตามสมควรในการทำให้เรือมีสภาพสมควรเดินทะเลได้นั้น ไม่ได้หมายความว่าแต่ตัวผู้ขนส่งเอง แต่ยังรวมถึงลูกจ้าง หรือตัวแทน หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งทำสัญญาด้วย (Scrutton 1984 : 434)

ในขณะที่ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก ญक्ति 4 ข้อ 2 มีทั้งสิ้น 17 ประการนั้น The Carriage of Goods by Sea Act 1971 ของอังกฤษก็ได้บัญญัติเรื่องข้ออ้างไม่ต้องรับผิด (Immunities) ของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 4 ข้อ 2 โดยมีข้อความเช่นเดียวกับกับกฎหมายแห่งกรุงเฮกและข้อยกเว้นความรับผิดดังกล่าวก็มี 17 ประการเช่นเดียวกัน

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกและตามกฎหมายอังกฤษมี 17 ประการ ดังนี้

1. การกระทำ ความประมาทเลินเล่อ หรือการละเว้นกระทำการของนายเรือ คนประจำเรือ คนนำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการเดินเรือ หรือในการดำเนินการเกี่ยวกับเรือ (Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.)

ถ้าสินค้าเกิดความ สูญหายหรือเสียหายขึ้นจากการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ คนนำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด เหตุผลที่กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดสำหรับการกระทำของบุคคลดังกล่าวเป็นเพราะเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากความสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นเหตุการณ์ที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของผู้ขนส่ง จึงต้องยกเว้นความรับผิดให้ผู้ขนส่งด้วย แต่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นจะต้องเกิดจากการเดินเรือหรือเกิดจากการดำเนินการเกี่ยวกับเรือเท่านั้น ซึ่งกฎหมายแห่งกรุงเฮกไม่ได้ให้ความหมายของคำว่า "การเดินเรือ (Navigation)" กับ "การดำเนินการเกี่ยวกับเรือ (Management of the Ship)" ไว้ ดังนั้นผู้ขนส่งจึงอ้างว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากการเดินเรือหรือการดำเนินการเกี่ยวกับเรืออยู่เสมอ ซึ่งศาลจะต้องใช้ความระมัดระวังในการพิจารณาข้อยกเว้นข้อนี้ เพื่อที่จะมิให้ผู้ขนส่งบิดความรับผิดโดยที่ความสูญหายหรือเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของตนก็ได้ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531: 82) เช่น ศาลอังกฤษ ในคดี Gosse Millerd, Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd. (1928) ได้ตัดสินไว้ว่า การที่คนงานที่

ซ่อมเรือของผู้ขนส่ง ได้ลืมนัดเผาที่คาดฟ้าเรือเป็นเหตุให้ฝนที่ตกลงมาทำความเสียหายแก่สินค้าในท้องเรือนั้น เป็นเรื่องของการขาดความระมัดระวังในการดูแลรักษาสินค้าที่ขนส่ง (Failure to take proper care for goods) โดยตรงตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก หน้าที่ 3 ข้อ 2 ไม่ใช่เรื่องประมาทเลินเล่อหรือการขาดความระมัดระวังในการเดินเรือหรือการดำเนินการที่เกี่ยวกับเรืออันมีผลทางอ้อมที่ทำให้ของเสียหาย ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบ (เกริก วัฒนกุล 2530 : 73-74)

2. อัคคีภัย เว้นแต่เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งโดยตรงหรือผู้ขนส่งมีส่วนรู้เห็น (Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier)

ข้อยกเว้นข้อนี้ให้ประโยชน์แก่ผู้ขนส่ง โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ว่า ความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากอัคคีภัย ซึ่งคำว่า "อัคคีภัย (Fire)" นั้นก็คือเปลวไฟ ไม่เพียงแต่เป็นความร้อนเท่านั้น (William Tetley 1983 : 184) กล่าวคือ ถ้าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความร้อนก่อนที่จะเกิดอัคคีภัย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ เช่น ข้อเท็จจริงในคดี Buckeye State (1941) A.M.C. 1238 ศาลตัดสินว่า อัคคีภัยมีความหมายมากกว่าความร้อน ถ้าไม่มีแสงหรือเปลวไฟก็ไม่ถือว่าเป็น "อัคคีภัย" เมล็ดข้าวเสียหายเนื่องจากความร้อนจากหลอดไฟฟ้าที่อยู่ในท้องระวางเรือ ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบอยู่ (William Tetley 1983:184)

ศาลอังกฤษในคดี Goodwin Ferreira v. Lamport and Holt (1929) ได้วางหลักว่าข้อยกเว้นข้อนี้ใช้บังคับตั้งแต่บรรทุกสินค้าลงเรือ (load) ไปจนถึงขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (discharge) และยังครอบคลุมถึงกรณีที่เกิดอัคคีภัยต่อสินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือ Lighter และกำลังขนถ่ายขึ้นจากเรือด้วย (Carver I 1982 : 378)

3. ภัยอันตราย อันตรายและอุบัติเหตุทางทะเลหรือทางน้ำอื่น (Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters)

ความหมายของคำว่า "ภัยอันตรายทางทะเล (perils of the sea)" เป็นเรื่องสำคัญ แต่กฎหมายกรุงเฮกมิได้ให้ความหมายไว้ ปัญหาที่ว่า "พายุ" จะถือว่าเป็นภัยอันตรายทางทะเลหรือไม่ ในคำวินิจฉัยของศาลในต่างประเทศหลาย ๆ ประเทศแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสภาพทางภูมิศาสตร์ ระยะเวลาและความรุนแรงของพายุ (William Tetley 1983 : 195)

ข้อยกเว้นความรับผิดข้อนี้ครอบคลุมเฉพาะภัยที่เกิดจากทะเล ซึ่งรวมถึงความเสียหายต่อสินค้าที่เกิดจากน้ำทะเล พายุ เรือโดนกัน และเรือเกยตื้น ซึ่งไม่สามารถคาดหมายและป้องกันได้ ในทางตรงข้ามจะไม่รวมไปถึงภัยที่เกิดระหว่างทางในทะเล แต่ไม่ได้เกิดเนื่องมาจากทะเล เช่น หนูกัดกินสินค้าที่อยู่ในทะเลเสียหาย เป็นต้น (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 110)

อย่างไรก็ตามจะต้องปรากฏด้วยว่า เรือนั้นต้องมีความแข็งแรงเพียงพอที่จะพบกับอันตรายทางทะเลได้เสียก่อน และอันตรายทางทะเลนั้นก็ต้องเกิดขึ้นนอกเหนืออำนาจการควบคุมของผู้ขนส่งด้วย จึงจะเป็นกรณีตามข้อยกเว้นข้อนี้

4. เหตุสุดวิสัย (Act of God)

เหตุสุดวิสัยนี้จะมีความหมายรวมถึง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุการณ์ธรรมชาติโดยตรงและนอกอำนาจมนุษย์โดยมนุษย์ไม่สามารถเข้าไปขัดขวางได้ และไม่มีใครที่ไม่สามารถป้องกันได้โดยการคาดเห็นหรือการใช้ความระมัดระวังดูแลตามสมควร (Scrutton 1984 : 221) เช่น ข้อเท็จจริงในคดี *Siordet v. Hall* (1828) 4 Bing 607. เรือบรรทุกสินค้านายได้บิลออฟเลดิงที่มีข้อยกเว้นเรื่องเหตุสุดวิสัย เรือจะออกเดินทางในวันรุ่งขึ้น นายเรือได้เติมหม้อน้ำเรือตลอดทั้งคืน ในขณะที่อากาศเย็นจัดจนถึงจุดเยือกแข็ง ท่อเกิดระเบิดขึ้นสินค้าเสียหายศาลตัดสินว่า ความประมาทเลินเล่อของนายเรือเป็นข้อยกเว้นความรับผิดไม่ได้ แม้ว่าความเย็นถึงจุดเยือกแข็งจะเป็นเหตุสุดวิสัยก็ตาม (Scrutton 1984 : 222)

ตัวอย่างของเหตุสุดวิสัย เช่น ฟ้าแลบ น้ำท่วม น้ำค้างแข็ง และลม (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 110)

5. การสงคราม (Act of War)

คำว่า "การสงคราม (Act of War)" นี้หมายความแต่เพียงผลที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการทำสงครามเท่านั้น ไม่รวมถึงผลที่เกิดขึ้นโดยอ้อม เช่น เรือไปชนกับเรือรบในขณะที่เกิดสงคราม (คดี *Richard de Larrinaga v. Liverpool & London War Risks* (1921) - *Commonwealth Shipping Representative v. P & O* (1923) - *Gen. v. Adelaide SS.Co.* (1923) - *Yorkshire Dale SS.Co. v. Minister of*

War Transport (1942)) และรวมถึงสงครามกลางเมือง (คดี Curtis v. Mathews (1919)-Pesquierias y Secadores v. Beer (1949)) ตลอดจนรวมไปถึงการสู้รบระหว่างรัฐบาลด้วย (คดี Kawasaki Kisen, etc, v. Bantham SS.Co. (No.2.) (1939)) (Scrutton 1984 : 449)

6. การกระทำของศัตรูมหาชน (Act of public enemies)

ข้อยกเว้นนี้ครอบคลุมถึงการกระทำที่เกิดจากศัตรูของรัฐ ถ้าพิจารณาพร้อมกับข้อยกเว้นเรื่องการสงคราม (Act of War) ก็จะครอบคลุมถึงการกระทำของประเทศคู่สงคราม แต่จะไม่ครอบคลุมถึงการกระทำที่เกิดจากโจรสลัด (Pirate) และบุคคลทรยศ (Traitors) (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 83)

7. การจับกุมหรือการหน่วงเหนี่ยวโดยประมุขของประเทศ ผู้ปกครองประเทศหรือประชาชน หรือการกักเรือโดยผลของกฎหมาย (Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.)

ข้อยกเว้นข้อนี้จะครอบคลุมถึงการกระทำที่เกิดจากอำนาจของรัฐ หรืออำนาจอธิปไตย (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 83) ในการปกครองประเทศ ไม่ว่าของประเทศใดก็ตาม และไม่ว่าจะทำในฐานะที่เป็นศัตรูของรัฐที่เรือมีสัญชาติหรือไม่ก็ตาม ตัวอย่างคำสั่งของรัฐบาล ได้แก่ ข้อห้ามหรือข้อจำกัดการส่งออกหรือการนำเข้า ข้อกำหนดกักเรือเพื่อป้องกันโรคติดต่อ (quarantine regulation) การห้ามเรือเข้าออกจากท่าเพื่อส่งสินค้า (embargo) การกักเรือบางชนิด การใช้เรือรบปิดล้อมเมืองท่า (blockade) และการห้ามขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (Carver I 1982 : 175) ซึ่งการกระทำเหล่านี้มีผลในการหน่วงเหนี่ยวสินค้า

8. การกักเรือเพื่อป้องกันโรคติดต่อ (Quarantine restrictions)

ข้อยกเว้นข้อนี้ครอบคลุมถึงความสูญหายหรือเสียหายต่อสินค้าอันเนื่องมาจากข้อกำหนดเกี่ยวกับการป้องกันโรคติดต่อ ในขณะที่เดียวกันยังครอบคลุมถึงความเสียหายต่อสินค้าที่มีสาเหตุจากการพ่นควันเพื่อฆ่าเชื้อโรค และครอบคลุมถึงความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรืออันเนื่องมาจากเหตุดังกล่าวด้วย (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 84)

ช้อยกเว้นความรับผิดในเรื่องการกักเรือเพื่อป้องกันโรคติดต่อนี้ ไม่ค่อยมีความสำคัญเท่าใดนักในกฎหมายอังกฤษ เพราะช้อยกเว้นเรื่องนี้ถูกจัดรวมอยู่ในช้อยกเว้น ข้อที่ 7 อยู่แล้ว (Carver I 1982 : 379)

9. การกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้า ตัวแทน หรือผู้แทนของบุคคลเช่นว่านั้น (Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative)

โดยปกติช้อยกเว้นนี้จะครอบคลุมถึงความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ส่งสินค้าในเรื่องที่ผู้ส่งสินค้าไม่แสดงสภาพที่ถูกต้องในลักษณะหรือคุณสมบัติของสินค้าจนเป็นเหตุให้ผู้ขนส่งมิได้เก็บรักษาสินค้านั้นไว้ตามสภาพและวิธีการที่เหมาะสมต่อการเก็บรักษาสินค้าประเภทนั้น ช้อยกเว้นนี้อาจจะอยู่ภายใต้ช้อยกเว้นข้อที่ 13, 14 และ 15 (Carver I 1982 : 379)

10. การนัดหยุดงานหรือการปิดงานดัจ้าง การเลิกจ้าง การผลงานหรือการเหนี่ยวรั้งเกี่ยวกับแรงงานไม่ว่ามีสาเหตุใดก็ตามไม่ว่าบางส่วนหรือทั้งหมด (Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.)

"การนัดหยุดงาน (Strike)" เป็นกรณีที่กรรมกรปฏิเสธการทำงานอันเนื่องมาจากการยื่นข้อเรียกร้องไม่เป็นผล การนัดหยุดงานอาจเป็นการปฏิเสธทำงานของกรรมกร หรือผู้ทำการขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือลูกเรือ อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติผู้ขนส่งอาจต้องหาวิธีการที่เหมาะสมเพื่อดำเนินธุรกิจของตนต่อไป โดยจัดหาคนมาทำงานเพื่อให้การบรรทุกขนถ่ายสินค้าลุล่วงไป ข้อกำหนดในกฎหมายแห่งกรุงเฮกนี้ค่อนข้างกว้างและไม่ได้หมายถึงเฉพาะการนัดหยุดงานเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการอื่นที่มีลักษณะอย่างเดียวกันกับการนัดหยุดงานด้วย (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 84)

11. การจลาจลและการก่อความวุ่นวายไม่สงบของประชาชน (Riots and civil commotions)

"การจลาจล (Riot)" หมายถึงการกระทำผิดอย่างหนึ่งตามความหมายของกฎหมายอาญา (คดี London and Lans, Fire Insurance Co.v. Bolands (1924) A.C. 836) (Carver I 1982 : 380)

คำว่า "การก่อความวุ่นวายไม่สงบของประชาชน (Civil Commotions)" นั้น ผู้พิพากษา Farwell ได้ให้ข้อสังเกตไว้ในคดี Bolivia Republic v. Indemnity Mutual Marine Assurance Co. (1909) ว่าเป็นการกระทำที่อยู่ระหว่าง "การจลาจล (Riot)" กับ "สงครามกลางเมือง (Civil War)" ผู้พิพากษา Birkenhead ได้กล่าวไว้ในคดี Motor Union Insurance Co.v.Boggan (1923) ว่าในทางปฏิบัติให้การก่อความวุ่นวายไม่สงบของประชาชนอาจเป็นการจลาจลได้ และผู้พิพากษา Mansfield ก็ได้ให้ความหมายของคำว่า การก่อความวุ่นวายไม่สงบของประชาชนไว้ในคดี Langdale v. Mason (1780) ว่าการก่อความวุ่นวายไม่สงบของประชาชนนั้นเป็นการจลาจลเพื่อวัตถุประสงค์ทั่วไป (Carver I 1982 : 380)

นอกจากนั้นศาลอังกฤษยังได้ตัดสินไว้ในคดีต่าง ๆ เช่น ในคดี London and Manchester Plate Glass Co.v. Heath (1913) ศาลตัดสินว่าการเดินขบวนเพื่อเรียกร้องสิทธิสตรี ซึ่งมีได้มีสภาพของความอลหม่าน โกลาหล ไม่ใช่การก่อความวุ่นวายไม่สงบของประชาชน คดี Curtis & Sons v. Mathews (1919) ศาลตัดสินว่าสงครามกลางเมืองเป็นการกระทำที่มีความรุนแรงกว่าการก่อความวุ่นวายไม่สงบของประชาชน จึงไม่เข้าข้อยกเว้นข้อนี้ แต่จะไปเข้าข้อยกเว้นข้อที่ 5 เรื่องการสงคราม (Act of War) (Carver I 1982 : 380)

12. การช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล
(Saving or attempting to save life or property at sea.)

ข้อยกเว้นข้อนี้เป็นเรื่องของการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทาง (deviation) เพื่อที่จะช่วยเหลือหรือพยายามที่จะช่วยเหลือชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล ซึ่งเป็นการเบี่ยงเบนที่ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะกระทำได้อยู่แล้ว โดยไม่ถือว่าเป็นการผิดสัญญารับขนส่งของทางทะเล

แต่อย่างใดทั้งนี้ เป็นไปตามกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 4* ซึ่งบัญญัติว่า "การเบี่ยงเบนใด ๆ เพื่อจะช่วยเหลือหรือพยายามที่จะช่วยเหลือชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล หรือการเบี่ยงเบนอันสมควรใด ๆ ไม่ถือว่าเป็นการละเมิดหรือผิดสัญญาการรับขนของทางทะเลหรืออนุสัญญานี้ และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายอย่างใด ๆ อันมีผลมาจากการนั้น"

ข้อยกเว้นข้อนี้ครอบคลุมถึงความสูญหายหรือเสียหายของสินค้า อันเนื่องมาจากการช่วยเหลือหรือการพยายามช่วยเหลือต่อผู้โดยสารหรือสินค้าที่อยู่ในเรือลำอื่น ด้วย (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 85)

13. การสูญเสียสิ้นเปลืองของจำนวนหรือน้ำหนักหรือความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากความบกพร่องของสินค้านั้นเองหรือโดยคุณสมบัติหรือสภาพของสินค้านั้นเอง (Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.)

ความเสียหายที่เกิดขึ้นจาก "ความบกพร่องของสินค้า (Inherent Defect)" หมายถึง ความเสียหายที่เป็นผลมาจากคุณสมบัติหรือสภาพหรือความบกพร่องภายในสินค้าที่รับขน เช่น สินค้าบางอย่างถ้าอยู่ในที่ชื้นจะทำให้น้ำหนักลดลงหรือเพิ่มขึ้นภายในระยะเวลาหนึ่งซึ่งเรียกว่า "การสูญเสียสิ้นเปลืองของจำนวนหรือน้ำหนัก (Wastage in bulk or weight)" กรณีนี้ผู้ขนส่งอาจไม่ต้องรับผิดชอบ ถ้าน้ำหนักที่ขาดหายไปในระหว่างเดินทางมีจำนวน

* กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 4 บัญญัติว่า

"Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom."

ไม่เกินกว่าอัตราตามปกติซึ่งเป็นที่ยอมรับกันตามประเพณีทางการค้าที่กำหนดไว้ คือระหว่าง .05% ถึง 0.5% ตามแต่ชนิดของสินค้า หรือกรณีที่มีความเสียหายเกิดจากความเปียกชื้นอันเป็นผลจากการที่เรือแล่นจากบริเวณที่มีอากาศเย็นผ่านไปสู่บริเวณที่มีอากาศอบอุ่นทำให้เกิดไอน้ำขึ้นในท้องระวางเรือนั้น ถ้าผู้ขนส่งได้ทำการระวางล่วงหน้าทุกอย่างเท่าที่ทำได้ เช่น ป้องกันสินค้าไม่ให้สัมผัสกับข้างตัวเรือและใต้ท้องเรือโดยหาวัสดุป้องกัน (dunnage) ซึ่งอาจเป็นไม้กระดาน (wooden planks) อย่างเพียงพอหรือจัดให้มีระบบระบายอากาศที่ดีและมีความเหมาะสมกับสภาพอากาศแล้ว สินค้าก็ยังเปียกชื้นเสียหายอยู่อีก ดังนั้นผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นโดยผลของข้อยกเว้นข้อนี้ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 85)

กรณีที่สินค้าที่รับขนส่งเป็นสินค้าที่เน่าเปื่อยได้ (Perishable goods) เช่น ผัก ผลไม้ หนังสัตว์ หรือเมล็ดพืช ถ้าผักหรือผลไม้ได้รับความชื้นจนขึ้นราและเน่าเสีย หรือมีแมลงกัดกินในเมล็ดพืช หากผู้ขนส่งได้ดูแลรักษาสินค้าโดยวิธีการที่ใช้อย่างปกติสำหรับสินค้านั้น ๆ เป็นอย่างดีแล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 85)

กรณีที่สินค้าที่รับขนส่งเป็นของเหลว ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในการรั่ว การหมักจนเปรี้ยวหรือเกิดฟองอันเป็นผลมาจากกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางเคมีตามธรรมชาติในตัวสินค้าเหล่านั้นเอง หากผู้ขนส่งมิได้มีส่วนในความเสียหายดังกล่าวด้วย (Carver I 1982 : 15)

กรณีที่สินค้าที่รับขนส่งเป็นสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในการเจริญเติบโตของเชื้อโรคที่อยู่ในตัวสัตว์ในกรณีที่สัตว์นั้นป่วย และไม่ต้องรับผิดชอบในการบาดเจ็บของสัตว์ที่เป็นผลมาจากความดุร้าย อาละวาดของสัตว์นั้นเอง (Carver I 1982 : 15)

อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่ตนรับขนส่ง ถ้าหากสภาพบกพร่องของสินค้าได้ปรากฏให้เห็นในขณะที่ผู้ขนส่งรับมอบสินค้าดังกล่าวแล้ว และผู้ขนส่งก็ยังออกบิลออฟเลดิงโดยระบุข้อความว่า "สภาพเรียบร้อยสมบูรณ์ตามที่ปรากฏ (shipped in apparent good order and condition)" อีก เมื่อสินค้าไปถึงปลายทาง ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบตามที่ตนได้ออกบิลออฟเลดิง เช่นนั้นแม้ว่าสภาพบกพร่องของสินค้าจะเกิดขึ้นก่อนที่ตนรับมอบสินค้าที่รับขนส่งก็ตาม (Scrutton 1984 : 227)

ศาลอังกฤษในคดี Commonwealth Line v. Leary (1928) ได้ตัดสินว่า "การสูญเสียสิ้นเปลืองของจำนวนหรือน้ำหนัก (Wastage in bulk or weight) ของสินค้า" นี้ให้รวมถึง "การรั่วซึม (Leakage)" ด้วย (Carver I 1982 : 380) ในกรณีที่สินค้านั้นเป็นของเหลว (Carver I 1982 : 182) และศาลอังกฤษในคดี Phoenix Insurance v. De Monchy (1929) ก็ได้ตัดสินว่าการรั่วซึมนี้หมายถึงการสูญเสียทุกชนิดอันเนื่องมาจากการรั่วซึมตามธรรมชาติในสภาพที่ของเหลวซึมออกไปจากรอยต่อระหว่างแผ่นไม้แต่ละแผ่นของถัง ไม้ที่บรรจุของเหลว โดยซึมออกไปเพียงเล็กน้อย เท่านั้น ในขณะที่ถังไม้ดังกล่าวอยู่ในสภาพที่สมบูรณ์ไม่มีร่องรอยของความบวมสลายเลย (Carver I 1982 : 182)

14. การบรรจุหีบห่อไม่แข็งแรงพอ (Insufficiency of packing)

ข้อยกเว้นข้อนี้ครอบคลุมถึงความสูญหายหรือเสียหายต่อสินค้าที่เกิดจากการที่ผู้ส่งสินค้าบรรจุหีบห่อบกพร่องหรือไม่แข็งแรงพอ

ผู้ขนส่งพยายามอ้างถึงข้อยกเว้นข้อนี้บ่อยครั้ง เมื่อสินค้าที่ได้ขนถ่ายขึ้นจากเรือมีสภาพเสียหายหรือหีบห่อฉีกขาด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่สินค้าที่ทางปฏิบัติทางการค้าจะบรรจุหีบห่อโดยใช้กล่องกระดาษซึ่งฉีกขาดง่าย เช่น แอลกอฮอล์หรือเบียร์ โดยทั่วไปผู้ส่งสินค้าจะเป็นผู้มีหน้าที่บรรจุหีบห่อสินค้าให้อยู่ในสภาพที่สามารถจะรักษาสินค้าภายในมิให้เสียหาย ถ้าหากการบรรจุหีบห่อไม่ดีพอและสินค้าภายในเสียหาย ซึ่งผู้ขนส่งเองก็ไม่สามารถจะตรวจสอบภายในหีบห่อได้ ผู้ขนส่งก็สามารถยกเว้นความรับผิดชอบได้

ศาลอังกฤษในคดี Silver v. Ocean SS.Co. (1930) ได้ตัดสินว่าข้อยกเว้นเรื่องการบรรจุหีบห่อไม่แข็งแรงพอนั้น ถ้าผู้ขนส่งได้ออกบิลออฟเลดิงปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) โดยระบุไว้ในบิลออฟเลดิงว่าตนได้รับสินค้าในสภาพเรียบร้อยสมบูรณ์ตามที่ปรากฏ (shipped in apparent good order and condition) แล้ว ผู้ขนส่งจะอ้างข้อยกเว้นข้อนี้ขึ้นต่อสู้กับผู้รับโอนบิลออฟเลดิงนั้นไม่ได้ ถ้าปรากฏว่าผู้ขนส่งได้ตรวจสอบตามสมควรแล้ว และเห็นสภาพการบรรจุหีบห่อภายนอกไม่แข็งแรงพอลแล้วยังออกบิลออฟเลดิงปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) อีก (Carver I 1982 : 381)

ศาลอังกฤษในคดี Goodwin Ferreira v. Lamport and Holt Line (1929) และในคดี Ministry of Food v. Lamport and Holt Line (1952) ได้ให้ข้อสังเกตว่าข้อยกเว้นข้อนี้จะใช้กับกรณีที่สินค้าเสียหายเพราะการท่อนสินค้าไม่ดีพอ ซึ่งเกิดจากผู้อื่น (Carver I 1982 : 381)

15. การระบุเครื่องหมายไม่ชัดเจนพอ (Insufficiency or inadequacy of marks)

ข้อยกเว้นข้อนี้ทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบหากผู้ขนส่งแสดงให้เห็นว่าสินค้าที่ได้ขนถ่ายขึ้นจากเรือนั้นไม่สามารถระบุแยกสินค้าได้เพราะเครื่องหมายไม่ชัดเจนพอ การระบุเครื่องหมายไม่ชัดเจนนี้อาจเป็นกรณีที่เครื่องหมายเลอะเลือน หรือเป็นกรณีที่ไม่สามารถแยกเครื่องหมายของสินค้านั้นออกจากเครื่องหมายของสินค้าอื่น ๆ ได้ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 86)

อย่างไรก็ตามข้อยกเว้นนี้ไม่ครอบคลุมถึงกรณีที่เครื่องหมายที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง แตกต่างไปจากเครื่องหมายของสินค้าและผู้รับตราส่งต้องการเฉพาะสินค้าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงเท่านั้น ทั้งนี้เพราะผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องออกบิลออฟเลดิงที่ระบุแต่เครื่องหมายของสินค้าที่ถูกต้องเท่านั้น (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 86-87)

ศาลอังกฤษในคดี Parsons v. New Zealand Shipping Co. (1901) ได้ตัดสินไว้ในทำนองเดียวกันว่าข้อยกเว้นข้อนี้มีขอบเขตแคบและจะไม่ครอบคลุมไปถึงกรณีที่เครื่องหมายที่ได้ระบุไปนั้นไม่ถูกต้องหรือไม่ชัดเจน เมื่อเปรียบเทียบกับเครื่องหมายที่ได้อ้างไว้ในบิลออฟเลดิง (Carver I 1982 : 381)

16. ข้อบกพร่องแฝงที่ไม่สามารถตรวจพบได้โดยใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอ (Latent defects not discoverable by due diligence.)

แม้กฎแห่งกรุงเฮกมิได้บัญญัติว่า "ข้อบกพร่องแฝง (Latent defect)" ดังกล่าวเป็นข้อบกพร่องแฝงในตัวสินค้าหรือตัวเรือก็ตาม แต่นักกฎหมายหลายท่าน เช่น Tetley และ Carver ต่างก็เห็นว่าจะต้องเป็นข้อบกพร่องแฝงใน "เรือ" เท่านั้น ไม่ใช่ข้อ

บกพร่องแห่งของสินค้า (William Tetley 1983 : 239 และ Carver I 1982 : 382) ถ้าเป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับตัวสินค้าคงต้องกลับไปพิจารณาข้อยกเว้นข้อที่ 13 เรื่องการสูญเสียสิ้นเปลืองของ จำนวนหรือน้ำหนักหรือความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากความบกพร่องของสินค้านั้นเองหรือโดยคุณสมบัติหรือสภาพของสินค้านั้นเอง ข้อยกเว้นข้อที่ 14 เรื่องการบรรจุหีบห่อไม่แข็งแรงพอ และข้อยกเว้นข้อที่ 15 เรื่องการระบุเครื่องหมายไม่ชัดเจนพอ (Carver I 1982 : 382)

ข้อบกพร่องแห่งนี้โดยทั่วไปก็คือข้อบกพร่องในโครงสร้างและการสึกหรอ ข้อบกพร่องแห่งนั้นจะต้องเป็นข้อบกพร่องที่เมื่อตรวจสอบโดยใช้ความสามารถอย่างสมควร (reasonable) ตามมาตรฐานที่ทันสมัยทางการค้าแล้วก็ยังไม่สามารถตรวจพบได้ (William Tetley 1983 : 239)

ศาลอังกฤษในคดี The Demetrois N. Rallias (1922) และในคดี Minister of Materials v. Wold SS. Co. (1952) ได้ยึดหลักการข้างต้นว่า ข้อบกพร่องที่จะถือว่าเป็นข้อบกพร่องแห่งนั้นจะต้องเป็นข้อบกพร่องที่ไม่สามารถพบได้โดยบุคคลผู้มีความสามารถเชี่ยวชาญใช้ความระมัดระวังในการตรวจตามปกติ (a person of competent skill using ordinary care) และข้อบกพร่องจะไม่เป็นข้อบกพร่องแห่งถ้าสามารถค้นพบได้โดยวิธีการตามสมควร (reasonable method) (Carver I 1982 : 382)

17. สาเหตุอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นโดยไม่ใช้ความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่ง
ไม่มีส่วนรู้เห็นด้วย (Any other cause arising without the actual fault or
privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the
agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on
the person claiming the benefit of this exception to show that neither
the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of
the agents or servants of the carrier contributed to the loss or
damage.)

ข้อยกเว้นข้อนี้ได้ขยายออกไปถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่ใช่ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง แต่การการพิสูจน์จะตกอยู่กับบุคคลที่เรียกร้องเอาประโยชน์จากข้อยกเว้นนี้ โดยแสดงว่าไม่ใช่ความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งไม่มีส่วนรู้เห็น และไม่ใช่ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ทำให้เกิดความสูญหายหรือบุบสลาย (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 87)

ข้อยกเว้นข้อนี้เป็นบทเบ็ดเสร็จครอบคลุมกรณีทั่วไป (Sweeping Clause) ที่ข้อยกเว้นข้อที่ 1 ถึงข้อที่ 16 ครอบคลุมไม่ถึง แต่กรณีจะเข้าข้อยกเว้นข้อนี้ได้ต้องเป็นกรณีที่ความเสียหายนั้นไม่ได้เป็นผลมาจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง และถึงแม้ว่าผู้ขนส่งไม่มีความจำเป็นที่จะต้องแสดงสาเหตุของความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าก็ตาม แต่เพื่อจะให้เป็นไปตามข้อยกเว้นนี้ ผู้ขนส่งยังต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าไม่มีความผิดหรือความประมาทเลินเล่อในส่วนของผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ในทางปฏิบัติบุคคลใดที่สามารถแสดงให้เห็นถึงการไม่มีความผิดหรือความประมาทเลินเล่อ จะต้องแสดงให้เห็นถึงสาเหตุโดยตรงของความเสียหายด้วย (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 88)

ศาลอังกฤษในคดี Potts v. Union SS.Co. of New Zealand (1946) ได้ยืนยันกฎแห่งกรุงเฮกโดยอธิบายว่า คำว่า "สาเหตุอื่น ๆ (Any other cause)" ในที่นี้หมายถึงว่าข้อยกเว้นในข้อนี้เป็นข้อยกเว้นที่ครอบคลุมถึงกรณีอื่น ๆ ที่นอกเหนือไปจากข้อยกเว้นตั้งแต่ข้อที่ 1 ถึงข้อที่ 16 เพื่อเป็นการตัดความรับผิดของผู้ขนส่งในทุกกรณีเมื่อผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่มีความผิด (Scrutton 1984 : 450)

ศาลอังกฤษในคดี Hourani v. Harrison (1927) คดี Paterson Steamships v. Canadian Co-operative Wheat Producers (1934) และคดี Leesh River Tea Co. v. British India Steam Navigation Co. (1966) ได้วางหลักไว้ว่า คำว่า "or without the fault...of the agents..." นั้น คำว่า "or" ในที่นี้หมายถึง "and" (Scrutton 1984 : 451)

ตัวอย่างของข้อยกเว้นข้อนี้ได้แก่ การกระทำโดยไม่สุจริตของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในการขโมยสินค้า เว้นแต่การขโมยดังกล่าวจะเกิดขึ้นนอกเหนือการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สัญญาจ้างที่ผู้ขนส่งได้มอบหมายหน้าที่ให้แก่ลูกจ้างหรือตัวแทน (คดี Leesh River Tea Co. v. British India Steam Navigation (1966) ดังนั้นผู้ขนส่งจึงไม่

สามารถหลีกเลี่ยงความรับผิดได้ในกรณีลูกจ้างหรือตัวแทนผู้มีการหน้าที่ดูแลสินค้า โมยสินค้าในขณะปฏิบัติหน้าที่ (คดี Hourani v. Harrison (1927)) ในกรณีที่ผู้ทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) ขโมยอุปกรณ์เรือไปจนเรือไม่สามารถผจญอันตรายทางทะเลได้ผู้ขนส่งก็จะได้รับความคุ้มครองตามข้อยกวันข้อนี้ (คดี Leesh River Tea Co. v. British India Steam Navigation (1966)) (Scrutton 1984 : 451)

ข้อยกวันทั้ง 17 ประการดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้ เป็นข้อยกวันความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกที่จะนำไปใช้ในทางปฏิบัติเพื่อความรับผิดได้ เมื่อสินค้าเสียหาย สูญหาย หรือมีการส่งมอบชั่งช้ำที่ทำเรือปลายทาง โดยเจ้าของสินค้าจะต้องพิสูจน์ว่าตนได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งในสภาพที่สมบูรณ์เรียบร้อย (in good order) ณ ท่าเรือต้นทาง แต่กลับได้รับมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทางในสภาพที่ไม่ตรงกับตอนที่ได้ส่งมอบให้กับผู้ขนส่ง (in bad order) ทั้งนี้โดยการแสดงบิลออฟเลดิงปราศจากเงื่อนโซ่ (Clean Bill of Lading) และรายงานการสำรวจสินค้าที่ทำปลายทาง (Outturn Report) เมื่อเจ้าของสินค้าพิสูจน์ได้เช่นนี้แล้ว ต่อมาผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายของสินค้าว่าความเสียหายดังกล่าวมีสาเหตุมาจากอะไร พิสูจน์ว่าตนได้ใช้ความอดุสาหะตามสมควรในอันที่จะทำให้เรือมีสภาพสมควรเดินทะเลแล้ว และพิสูจน์ว่าตนไม่ต้องรับผิดเพราะความเสียหายดังกล่าวนี้มิใช่เข้าข้อยกวันข้อใดข้อหนึ่งใน 17 ข้อ ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายแห่งกรุงเฮกแล้ว ถ้าผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ดังที่กล่าวมานี้ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด

สำหรับเรื่องข้อยกวันความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กัน ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในเรื่องหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่งว่า เนื่องจากรูปแบบที่ใช้ในการบัญญัติกฎหมายเกณฑ์ตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กันอยู่บนพื้นฐานแห่งข้อสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งมีความผิดหรือประมาทเลินเล่อ (presume fault or neglect) เป็นเกณฑ์จึงไม่มีเหตุที่จะต้องมาบัญญัติข้อยกวันความรับผิดของผู้ขนส่งแยกออกมาแบบที่กฎหมายแห่งกรุงเฮกบัญญัติไว้ อีก ความแตกต่างในทางสารบัญญัติ (substantive) ของอนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้ได้นำไปสู่ข้อแตกต่างในทางวิธีสันญัติ (procedural) ด้วยโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการนำสืบพยานหลักฐาน กล่าวคือ ทำให้ภาระการพิสูจน์ (burden of proof) ตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กันต่างไปจากกฎหมายแห่งกรุงเฮก ตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กัน เจ้าของสินค้าเพียงแต่พิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงซึ่งเป็นเงื่อนโซ่แห่งข้อสันนิษฐานของกฎหมาย (basic fact) เท่านั้นว่าสินค้าได้เสียหาย สูญหาย หรือมีการส่งมอบชั่งช้ำ และความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบชั่งช้ำนั้นเกิดขึ้นในขณะที่สินค้าอยู่ในความ

ดูแลของผู้ขนส่ง เมื่อเจ้าของสินค้าพิสูจน์ได้เช่นนี้แล้ว กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์จะสันนิษฐานไว้เป็นเบื้องต้นก่อนว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ แต่ข้อสันนิษฐานของกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก็ยังเปิดโอกาสให้มีการนำสืบหักล้างหรือโต้แย้งได้ ดังนั้นผู้ขนส่งก็เพียงแต่พิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าวว่าตนหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของตนได้ใช้มาตรการที่พึงปรารถนาที่จะกระทำ (took all measures that could reasonably be required) เพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดความเสียหายแล้ว ถ้าผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้เช่นนี้ ผู้ขนส่งก็จะหลุดพ้นจากข้อสันนิษฐานของกฎหมาย (presumption of law) ดังกล่าว เนื่องจากข้อสันนิษฐานนี้เป็นข้อสันนิษฐานที่ไม่เด็ดขาด (non conclusive presumption) นั้นเอง

2.2.4 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น นอกจากกฎแห่งกรุงเฮกจะกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้แล้ว ยังกำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในกฎที่ 4 ข้อ 5 (a)* ซึ่งบัญญัติว่า "ผู้ขนส่งหรือเรือจะรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดกับของ

* กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 5 (a) มีการแก้ไขดังนี้ คือ เดิม Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 5 บัญญัติว่า "Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading" ต่อมา Hague Visby Rules ได้แก้ไขเป็นว่า "Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 francs per package or unit or 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."

หรือเกี่ยวกับของในจำนวนที่มีค่าเทียบเท่าไม่เกิน 10,000 ฟรังก์ ต่อหนึ่งหีบห่อหรือต่อหน่วยหรือ 30 ฟรังก์ ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมของของที่สูญหายหรือบุบสลายแล้วแต่ว่าจำนวนใดจะมากกว่ากัน เว้นแต่ได้มีการแจ้งให้ทราบถึงสภาพและราคาแท้จริงของของนั้นก่อนที่จะบรรจุทุกลงเรือ และผู้ขนส่งได้รับทักข้อความเกี่ยวกับสภาพและราคาดังกล่าวไว้ในบิลออฟเลดิงแล้ว"

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นว่าตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกนั้น ถ้าความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่เข้าข้อยกเว้นข้อใดข้อหนึ่งตามที่กล่าวมาแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายนั้น โดยที่กฎหมายแห่งกรุงเฮกได้กำหนด "ความรับผิดขั้นต่ำ (Minimum Liability)" ของผู้ขนส่งไว้กล่าวคือ กฎแห่งกรุงเฮกได้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกิน 10,000 ฟรังก์ ต่อ 1 หีบห่อ หรือต่อหน่วยหรือ 30 ฟรังก์ต่อ 1 กิโลกรัม ของน้ำหนักรวมของของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน เว้นแต่ผู้ส่งของได้แจ้งให้ทราบถึงสภาพและมูลค่าของของนั้นก่อนที่จะบรรจุทุกลงเรือและผู้ขนส่งได้จดลงไว้ในบิลออฟเลดิงแล้ว ดังนั้นถ้าผู้ส่งของได้แจ้งให้ทราบถึงสภาพและมูลค่าของของนั้นก่อนที่จะบรรจุทุกลงเรือแล้วและผู้ขนส่งก็ได้ได้รับทักข้อความเกี่ยวกับสภาพและราคาดังกล่าวไว้ในบิลออฟเลดิงแล้ว ผู้ขนส่งจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ในทางตรงข้ามถ้าไม่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขสองประการข้างต้น เมื่อสินค้าสูญหายหรือเสียหายแม้สินค้าจะมีมูลค่าสูงกว่าวงเงินจำกัดความรับผิด ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดเกินกว่าวงเงินจำกัดความรับผิดนั้น และถ้าความสูญหายหรือเสียหายของสินค้านั้นมีจำนวนน้อยกว่าวงเงินจำกัดความรับผิดผู้ขนส่งก็รับผิดเพียงจำนวนที่สูญหายหรือเสียหายจริงเท่านั้น เพราะถือว่าอัตราดังกล่าวเป็น "จำนวนเงินขั้นสูง" ที่กฎหมายแห่งกรุงเฮกบัญญัติไว้เพื่อให้ผู้ขนส่งรับผิด ส่วนที่กล่าวว่าความรับผิดดังกล่าวเป็น "ความรับผิดขั้นต่ำ" นั้นหมายความว่าถ้าผู้ขนส่งต้องการทำสัญญากำหนดอัตราความรับผิดของตนให้สูงเกินกว่าจำนวนดังกล่าวก็ย่อมทำได้ แต่จะกำหนดอัตราต่ำกว่าจำนวนดังกล่าวไม่ได้ ทั้งนี้เป็นไปตามข้อกำหนดในกฎหมายแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 5 (g)* และยังสามารถเป็นโมฆะได้เพราะเป็นการปลดเปลื้องหรือทำให้ภาระความรับผิดของผู้ขนส่งน้อยลงตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 8

* กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 5 (g) บัญญัติว่า

"By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph."

คำว่า "ต่อหีบห่อ (Per Package)" นั้น ถ้าพิจารณาตาม Hague Rules แล้วจะมีปัญหาว่าอย่างไรเป็นหีบห่อ โดยทั่วไปลักษณะของการบรรจุหีบห่อสินค้าจะขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้านั้น ๆ หีบห่อจึงอาจอยู่ในลักษณะของ ห่อ (parcel) กล่อง (carton) ลัง (crate) จนกระทั่งตู้คอนเทนเนอร์ (container) ดังนั้นเมื่อเกิดความสูญหายหรือเสียหายต่อสินค้าจึงเกิดปัญหาว่าจะถือว่าสินค้าแต่ละชิ้นที่บรรจุเป็นหีบห่อเล็กและบรรจุอยู่ในหีบห่อ กล่อง ลัง ตู้คอนเทนเนอร์ นั้นเป็น "หีบห่อ" หรือจะถือว่า หีบห่อ กล่อง ลัง ตู้คอนเทนเนอร์เป็น "หีบห่อ"

ในทางปฏิบัติถือว่าการมีสินค้าหีบห่อใหญ่ที่มีสินค้าหีบห่อเล็กบรรจุอยู่ภายใน ไม่ว่าจะหีบห่อใหญ่จะเป็นหีบห่อ กล่อง ลัง จะถือว่า หีบห่อ กล่อง ลัง นั้นเป็นหีบห่อ "หีบห่อ" แต่กรณีที่มีสินค้าบรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์เป็นหีบห่อนั้น มีปัญหาว่าจะถือว่าแต่ละหีบห่อในตู้คอนเทนเนอร์เป็นหีบห่อหรือจะถือว่าตู้คอนเทนเนอร์หนึ่งตู้เป็นหีบห่อ

อย่างไรก็ตาม Hague Visby Rules ได้แก้ปัญหาดังกล่าวโดยให้หีบห่อต่าง ๆ แต่ละหีบห่อที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์เป็นหีบห่อหนึ่งหีบห่อ ดังจะเห็นได้จากกฎที่ 4 ข้อ 5 (c)* ซึ่งบัญญัติว่า "ในกรณีที่ตู้คอนเทนเนอร์ แผงไม้รองสินค้า (pallet) หรืออุปกรณ์การขนส่งทำนองเดียวกันในการรวมสินค้าไว้ด้วยกัน จำนวนหีบห่อหรือหน่วยต่าง ๆ ตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงที่บรรจุไว้ในอุปกรณ์การขนส่งนั้น ถือเป็นจำนวนหีบห่อที่จะนำมาใช้ในการพิจารณา"

คำว่า "ต่อหน่วย (per unit)" นั้น หน่วยในที่นี้อาจหมายถึง หน่วยซื้อขายแลกเปลี่ยน (Commodity unit) ตามสภาพของสินค้า หน่วยการขนส่ง (Shipping unit) ตามที่ระบุในใบตราส่ง หรือหน่วยน้ำหนัก (Weight unit) ตามหน่วยของน้ำหนัก หรือหน่วยการวัดในการคำนวณค่าระวาง (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 97)

* Hague Visby Rules กฎที่ 4 ข้อ 5 (c) บัญญัติว่า

"Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit."

โดยปกติแล้วการจำกัดความรับผิดชอบหน่วย (per unit) นี้ มักจะใช้กับกรณีสินค้าชนิดเทกอง (Bulk cargo) โดยหน่วยที่ใช้ก็คือ "หน่วยการขนส่ง (Shipping unit)" แต่ในกรณีที่บิลออฟเลดิงระบุทั้งน้ำหนักและจำนวนหีบห่อ จะไม่พิจารณาถึงน้ำหนัก ทั้งนี้เนื่องจากตามปกติน้ำหนักที่ระบุไว้ั้นจะระบุไว้เพื่อประโยชน์ในการคำนวณค่าระวาง (Freight) เท่านั้น แต่ข้อจำกัดจำนวนเงินนั้นจะใช้กับหีบห่อแต่ละหีบห่อตามที่ได้ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 97 - 98)

ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไม่ว่าจะเป็นกรณีข้อยกเว้นความรับผิดชอบหรือกรณีข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ตาม นอกจากกฎแห่งกรุงเฮกจะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ขนส่งใน 2 กรณีดังกล่าวแล้ว ยังได้ให้ความคุ้มครองไปถึงลูกจ้าง (Servants) ของผู้ขนส่ง หรือตัวแทน (Agents) ของผู้ขนส่งด้วย โดยกำหนดไว้ในกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ทวิ ข้อ 2, 3 และ 4* ดังนี้

* กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ทวิ ข้อ 2, 3 และ 4 บัญญัติว่า

"2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result."

2. ถ้าได้ฟ้องคดีต่อลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (ลูกจ้างหรือตัวแทน เช่นว่านั้นต้องไม่ใช่คู่สัญญาอิสระ) ลูกจ้างหรือตัวแทนเช่นว่านั้นมีสิทธิที่จะอ้างข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามอนุสัญญานี้

3. จำนวนทั้งหมดที่อาจเรียกได้จากผู้ขนส่งก็ดี และจากลูกจ้างหรือตัวแทน เช่นว่านั้นก็ดีรวมกันแล้ว จะต้องไม่เกินกว่าที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้

4. แม้กระนั้นก็ดี ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ไม่มีสิทธิที่จะอ้างบทบัญญัติของมาตราที่ 1 ถ้าพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นมีผลมาจากการกระทำหรือการละเว้นของลูกจ้างหรือตัวแทนที่จงใจก่อให้เกิดความเสียหายหรือประมาทเลินเล่อ และเล็งเห็นว่าจะมีผลทำให้เกิดความเสียหายขึ้น"

มีข้อสังเกตว่าบุคคลที่จะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกในข้อนี้จะต้องเป็น "ลูกจ้าง" หรือ "ตัวแทน" เท่านั้น แต่จะไม่รวมถึง "ผู้รับจ้าง" แต่อย่างใด ตัวอย่างของบุคคลที่เป็น "ลูกจ้าง" ของผู้ขนส่งได้แก่นายเรือ (Master) และลูกเรือ (Crew) ส่วนตัวอย่างของบุคคลที่เป็น "ผู้รับจ้าง" ก็เช่น ผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) (เกริก วนิกกุล 2529 : 86)

ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในอังกฤษให้คิดหันท่อหรือหน่วยละ 666.67 SDR (Special Drawing Rights) หรือ กิโลกรัมละ 2 SDR แล้วแต่อย่างไหนจะมากกว่า มูลค่า SDR ครั้งล่าสุด ณ วันที่ 21 เมษายน 2532 นั้น 1 SDR มีมูลค่าเท่ากับ 1.3077 เหรียญสหรัฐ หรือ 172.159 เยน

ในอังกฤษ ข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดจะมีผลต่อบุคคลที่ไม่ได้เป็นคู่สัญญาหรือบุคคลภายนอกได้หรือไม่นั้น ได้มีข้อตกลงที่เรียกว่า "Himalaya Clause" ซึ่งหลักการในเรื่องนี้ได้รับการยอมรับจากศาลอุทธรณ์ของอังกฤษครั้งแรกในคดี Adler v. Dickson (The Himalaya) (1954) 2 Lloyd's Rep. 267, (1955) 1 Q.B. 158 ซึ่งข้อเท็จจริงมีอยู่ว่า Mrs. Adler ได้ฟ้องกับ Dickson ซึ่งเป็นกับตันของเรือโดยสารที่ชื่อว่า "The Himalaya" ให้รับผิดชอบการที่เธอได้ตกลงไปจากทางเดินขึ้นเรือถึง 16 ฟุต แต่เนื่องจากตัวโดยสารได้ระบุข้อความไม่รับผิดซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ขนส่ง ดังนั้น Mrs. Adler จึงหันมาฟ้อง

กับต้นแทน ศาลสูงได้ตัดสินว่าไม่ว่ากรณีจะเป็นการรับประกันคนโดยสาร หรือการรับประกันของทางทะเล ก็ตาม กฎหมายยอมรับการที่ผู้ขนส่งจะตั้งเงื่อนไขที่จะไม่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาและไม่ใช่ยอมรับแค่ ตัวผู้ขนส่งคนเดียวแต่ยังยอมรับให้เงื่อนไขดังกล่าวคุ้มครองไปถึงบุคคลผู้มีความผูกพันกับผู้ขนส่งด้วย โดยมีข้อแม้ว่าเงื่อนไขดังกล่าวจะต้องแสดงอย่างชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ในคดีนี้ศาลตัดสินว่า เนื่องจากข้อความในตัวโดยสารมิได้แสดงเงื่อนไขดังกล่าวอย่างชัดแจ้งหรือปริยาย ดังนั้นจึงให้ กับต้นต้องรับผิดชอบต่อ Mrs. Adler ในทางละเมิด หลังจากคำตัดสินของศาลในคดีนี้แล้ว ได้มีการ ร่างข้อตกลงพิเศษที่เรียกว่า "Himalaya Clause" เพื่อคุ้มครองผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) และบุคคลอื่น ๆ ไว้ในบิลออฟเลดิงด้วย (William Tetley 1983 : 376) ด้วยเหตุนี้ผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือซึ่งเป็นผู้รับจ้างจึงได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดไปด้วย

สำหรับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา นั้น The U.S. Carriage of Goods by Sea Act 1936 หรือ COGSA มาตรา 4 (5) * ได้บัญญัติว่าผู้ขนส่งจะรับผิดไม่เกินจำนวน 500 เหรียญสหรัฐต่อหีบห่อหรือต่อหน่วย ซึ่งศาลอุทธรณ์ของ สหรัฐได้ตัดสินไว้ในคดี Mitsubishi Corp. v. SS. Palmetto State (1963) A.M.C. 958. ว่าคลังไม้ที่บรรจุไม้หนัก 32 ต้นครึ่งถือเป็นหนึ่งหีบห่อซึ่งผู้ขนส่งรับผิดเพียงไม่เกิน

* The U.S. Carriage of Goods by Sea Act 1936 มาตรา 4 (5)
บัญญัติว่า

"Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the transportation of goods in an amount exceeding \$ 500 per package lawful money of the United States or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, or the equivalent of that sum in other currency, unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading. This declaration, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be (binding or) conclusive on the carrier."

500 เหรียญสหรัฐ (William Tetley 1983 : 435) และศาลอุทธรณ์ของสหรัฐได้ตัดสินในคดี (The Mormacstar) Rupp v. International Term. Operating Co. (1973) A.M.C. 1093, (1973) Lloyd's Rep. 485. ว่าในกรณีที่เรือที่ใช้บรรทุกสินค้าเป็นเรือแบบ Roll-on Roll-off * นั้นรถที่บรรทุกถัง 9 ใบ ถือเป็นหนึ่งหีบห่อเช่นกัน (William Tetley 1983 : 436) นอกจากนี้ในกรณีที่สินค้าได้รับการบรรจุหีบห่ออยู่เพียงบางส่วนศาลอเมริกันก็ได้ตัดสินว่าให้ถือเป็นหนึ่งหีบห่อเช่นกัน โดยศาลได้ตัดสินไว้ในคดี Compenhia Hidro Electric v. SS. Loide Honduras (1974) A.M.C. 350 ว่า "...การบรรจุหีบห่อเพื่อการป้องกันรักษาสินค้านั้น ไม่ว่าจะบรรจุหีบห่อทั้งหมดหรือบางส่วนก็ตาม ต้องถือว่าสินค้านั้นเป็นหนึ่งหีบห่อตามความในมาตรา 4 (5) แห่ง The U.S. Carriage of Goods by Sea Act 1936 ด้วย" ดังนั้นแผงไฟที่มีได้ห่อจำนวน 5 ชั้น แต่ละชั้นคือ หนึ่งหีบห่อ เพราะเป็นส่วนประกอบซึ่งทำด้วยไม้กระดานสี่เหลี่ยมที่ติดอยู่กับด้านปลายของแผงไฟแต่ละชั้นถูกห่อด้วยไม้กระดานที่ตีห่าง ๆ (William Tetley 1983 : 436)

นอกจากนี้ศาลอเมริกันยังได้ตัดสินไว้ด้วยว่าอย่างไรไม่ถือว่าเป็นหนึ่งหีบห่อ โดยศาลอุทธรณ์ของสหรัฐได้ตัดสินไว้ในคดี (The Pacific Bear) Hartford Fire Ins. Co. v. Pacific Far East Line (1974) A.M.C. 1475 ว่าความหมายของคำว่า "หนึ่งหีบห่อ" ตามวัตถุประสงค์ของ The U.S. Carriage of Goods by Sea Act 1936 ที่ให้จำกัดจำนวนเงินไม่เกิน 500 เหรียญสหรัฐต่อหนึ่งหีบห่อนั้น จะต้องไม่ใช่เป็นเพียงผลที่มาจาก การผูกติดของเครื่องยนต์กับไม้ที่ค้ำไว้ไม่ให้หมุน และผลที่เนื่องมาจากหม้อแปลงไฟฟ้าขนาดใหญ่ถูกตรึงไว้กับไม้ค้ำดังกล่าวก็ไม่ใช่ลักษณะของ "หนึ่งหีบห่อ" (William Tetley 1983 : 436) ศาลอุทธรณ์ของสหรัฐได้ตัดสินไว้ในคดี Standard Electrica v. Hamburg Sud (1967) A.M.C. 881 ว่าแผ่นรองรับสินค้า (pallet) 9 อันแต่ละอันรองรับกล่อง 6 กล่องที่ผูกมัดกับ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

* เรือแบบ Roll-on Roll-off หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า "เรือโรโร" เป็นเรือที่มีลักษณะด้านข้างของหัวเรือและท้ายเรือสามารถเปิดออกและวางพาดหน้าทำทำเป็นสะพานเชื่อมตัวเรือกับหน้าท่า ภายในตัวเรือมีช่องว่างพอที่จะให้หัวรถพร้อมแคววิ่งเข้าไปรับและส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้โดยผ่านสะพานที่พาดไว้ เรือชนิดนี้ใช้สำหรับเข้าท่าเรือที่ไม่มีปั้นจั่นยกตู้หรือแควรอรรับตู้สำหรับส่งตู้ไปยังปลายทางที่อยู่ห่างจากท่าเรือ

แผ่นรองรับสินค้า แผ่นรองรับสินค้าแต่ละแผ่นถือเป็น 1 หีบห่อ และกรณีที่มีหีบห่อทั้งสิ้น 9 หีบห่อ และศาลอุทธรณ์ของสหรัฐอเมริกาตัดสินในคดี Pannell v.U.S.Lines (1958) A.M.C. 1428 ว่าเรือยี่ห้อที่มีได้บรรจุอยู่ในลังไปวางในสภาพการปกตินั้นไม่ใช่ "หนึ่งหีบห่อ" (William Tetley 1983 : 437)

ส่วนคำว่า "ต่อหน่วย" นั้น มีข้อสังเกตว่า COGSA ใช้คำว่า "...or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit,..." ซึ่งคำว่า "per customary freight unit" นี้ใช้ในกรณีที่สินค้าที่บรรจุทั้งหมดเป็นสินค้ามิได้บรรจุหีบห่อ ซึ่งแนวความคิดนี้สร้างความยุ่งยากแก่บรรดาผู้พิพากษาอเมริกันในการให้ความหมายของคำดังกล่าวเป็นอย่างยิ่ง เป็นต้นว่าสินค้าที่บรรจุมีลักษณะกึ่งบรรจุกล่องหรือจัดวางบนแผ่นรองรับสินค้าจะถือว่าเป็นการที่สินค้าได้รับการบรรจุหีบห่อแล้วหรือยัง (William Tetley 1983 : 529) และความยุ่งยากดังกล่าวมีผลต่อการขนส่งหลายรูปแบบด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Intermodal Container) ด้วยโดยก่อให้เกิดผลว่าจะต้องมาพิจารณาว่าสินค้าแต่ละชิ้นที่อยู่ในตู้คอนเทนเนอร์นั้นได้รับการบรรจุหีบห่ออย่างไร และได้บรรยายลักษณะของการบรรจุหีบห่อลงไปในบิลออฟเลดิงอย่างไร ซึ่งในปัจจุบันสหรัฐอเมริกายังมีได้แก้ไขกฎหมายของตนให้ครอบคลุมถึงหลักการใน Brussels Protocol 1968 หรือ Hague Visby Rules ซึ่งเริ่มมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 23 มิถุนายน ค.ศ. 1977 (William Tetley 1983 : 530) แต่อย่างไรใด

การจะพิจารณาความหมายของคำว่า "freight unit" ตามกฎหมายอเมริกันนั้น ก่อนอื่นจะต้องเริ่มต้นพิจารณาความหมายของคำว่า "unit" ตาม Hague Rules เสียก่อนว่าจะหมายถึง "freight unit" หรือว่าจะหมายถึง "an unpacked object" ซึ่งเมื่อพิจารณาจาก Hague Rules เองแล้วจะพบว่าคำนิยามที่สมเหตุสมผลของคำว่า "unit" ที่ปรากฏให้เห็นก็คือ "freight unit" ตามที่ได้บรรยายไว้บนด้านหน้าของบิลออฟเลดิง และเฉพาะแต่ความหมายนี้เท่านั้นที่หมายถึงคำว่า "unit" คำว่า "freight unit" นี้มีความหมายใกล้เคียงกับคำว่า "หน่วยการขนส่ง (shipping unit)" และโดยปกติก็มักจะหมายถึงหน่วยการขนส่งด้วย โดยจะปรากฏอยู่ด้านหน้าของบิลออฟเลดิง (William Tetley 1983 : 438)

ดังนั้นจึงเป็นที่ยอมรับกันแล้วว่า คำว่า "หน่วย (unit)" ตาม Hague Rules นั้นหมายถึง "freight unit" นั้นเอง และจะไม่หมายถึง "an unpacked object" ทั้งนี้ก็ด้วยเหตุผลต่อไปนี้ ;

1. การที่ The U.S. Carriage of Goods by Sea Act 1936 ได้บัญญัติว่า "per package lawful money of the United States, or in case of goods not shipped in packages per customary freight unit..." นั้นเป็นการให้ความกระจ่างได้ดีกว่า Hague Rules และเป็นที่น่าสังเกตว่าการเพิ่มเติมข้อความดังกล่าวโดยรัฐสภาแห่งสหรัฐอเมริกาเป็นความตั้งใจที่จะให้บทบัญญัติในเรื่องนี้มีความชัดเจนยิ่งขึ้นเท่าที่มิได้ตั้งใจที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงบทบัญญัติใน Hague Rules แต่อย่างใด (William Tetley 1983 : 438)

ความเข้าใจพื้นฐานของสหรัฐอเมริกาในการให้สัตยาบัน Hague Rules นั้นคือผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ไม่เกิน "500 เหรียญสหรัฐต่อหีบห่อหรือต่อหน่วย" เท่านั้น โดยไม่มีการอ้างถึงคำว่า "customary freight unit" แต่อย่างใด ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่าไม่มีความตั้งใจที่จะให้เกิดข้อแตกต่างระหว่างคำว่า "unit" กับคำว่า "customary freight unit" แต่อย่างใด และอาจสรุปได้ว่าคำว่า "customary freight unit" นี้คงจะมีความหมายแต่เพียงเพื่ออธิบายคำว่า "unit" ให้ละเอียดชัดเจนยิ่งขึ้นเท่านั้น (William Tetley 1983 : 438)

The U.S. Department of State memorandum ลงวันที่ 5 มิถุนายน ค.ศ. 1937 ได้อธิบายโดยแยกแยะให้เห็นข้อแตกต่างทั้งหลายในถ้อยคำระหว่าง COGSA กับ Hague Rules ไว้ว่า ที่ COGSA บัญญัติไว้แตกต่างจาก Hague Rules นั้นประการแรกก็เพื่อสร้างความชัดเจนให้แก่บทบัญญัติต่าง ๆ ใน Hague Rules ซึ่งอาจจะมีความหมายที่ยังไม่ค่อยแน่นอนนัก การบัญญัติข้อความใน COGSA ไว้เช่นนี้ก็เพื่อให้เกิดความชัดเจนในถ้อยคำเสียแต่แรกแทนที่จะต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องคดีต่อศาลเพียงเพื่อให้ศาลตีความถ้อยคำดังกล่าวและประการที่สอง เพื่อให้เกิดความสอดคล้องระหว่าง COGSA กับกฎหมายภายในฉบับอื่นของสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ The U.S. State Department ยังได้ยืนยันถึงจุดยืนของ COGSA ในบันทึกที่มีถึงสถานทูตอิตาลีในกรุงวอชิงตัน ฉบับลงวันที่ 20 มีนาคม ค.ศ. 1938 โดยมีใจความพอสรุปได้ว่า การที่สหรัฐอเมริกาได้ให้สัตยาบันแก่ Hague Rules โดยการนำบทบัญญัติใน Hague Rules มาบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายในซึ่งก็คือ COGSA นั้นเป็นการก้าวไปสู่ความร่วมมือเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในระดับระหว่างประเทศที่สำคัญในการรับขนของทางทะเล และเชื่อว่าไม่ว่าจะเป็นความเข้าใจพื้นฐานในการให้สัตยาบันต่อ Hague Rules หรือจะเป็นบทบัญญัติใน COGSA และ Pomerene Bills of Lading Act ก็ตาม สิ่งเหล่านี้จะไม่แตกต่างไปจากบทบัญญัติใน Hague Rules แต่อย่างใด (William Tetley 1983 : 438)

2. ถ้าความหมายของคำว่า "หน่วย (unit)" จะหมายถึงกรณีของที่มีได้บรรจุหีบห่อ (unpacked object) เช่นนั้นจริง ๆ คำว่า "หน่วย (unit)" ก็ควรจะต้งนำมาบัญญัติไว้ในมาตรา 4 (5) เพราะคำว่าหน่วยนั้นเป็นคำที่กว้างและครอบคลุมทั้งกรณีที่มีหีบห่อและกรณีที่ไม่หีบห่อด้วย และถ้าเป็นเช่นนั้นจริงก็คงจะไม่จำเป็นต้องแยกใช้คำสองคำดังกล่าวคือ คำว่า "หีบห่อ (package)" คำหนึ่งและคำว่า "หน่วย (unit)" อีกคำหนึ่ง คงใช้แต่เพียงคำว่า "หน่วย (unit)" คำเดียวก็น่าจะเพียงพอแล้ว กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือคำว่า "หน่วย (unit)" นั้นมิได้หมายความแต่เฉพาะกรณีของที่ไม่บรรจุหีบห่อเท่านั้น แต่ยังหมายความรวมถึงกรณีของที่บรรจุหีบห่อด้วย (William Tetley 1983 : 438)

3. คำว่า "ของที่มีได้บรรจุหีบห่อ" ตาม Hague Rules นั้นน่าจะหมายถึงกรณีที่ COGSA มาตรา 3 (3) (b) ได้บัญญัติไว้โดยใช้ถ้อยคำว่า "the number of packages or pieces" ซึ่งถ้าของที่มีได้บรรจุหีบห่อจะถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 4 (5) จริง ๆ แล้ว กรณีนี้ก็ควรที่จะนำคำว่า "piece" นี้มาใช้มากกว่าที่จะใช้คำว่า "หน่วย (unit)" ดังที่กล่าวไว้ในข้อ 2 และเพราะเหตุนี้ คำว่า "หน่วย (unit)" จึงไม่น่าจะมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า "piece" แต่อย่างใด (William Tetley 1983 : 439)

4. กรณีที่จะนำคำว่า "หน่วย (unit)" มาใช้กับสินค้าเทกอง (bulk cargo) นั้นควรใช้คำว่า "freight unit" ดูจะเหมาะสมกว่า และในกรณีของสินค้าเทกองทั้งหลายเช่น ข้าว น้ำมัน และของเหลวต่าง ๆ นี้ การจะให้ความหมายคำว่า "หน่วย (unit)" ให้หมายถึงของที่มีได้บรรจุหีบห่ออันดูเหมือนจะไม่ช่วยให้เกิดประโยชน์ขึ้นมาแต่อย่างใด (William Tetley 1983 : 439)

สำหรับความหมายของคำว่า "freight unit" ตาม COGSA นั้น ศาลอเมริกัน ได้ตัดสินไว้ในคดีต่าง ๆ เช่น ในคดี Brazil Oiticica v. M/S Bill (1944) A.M.C. 883 ว่าโดยทั่วไปในสัญญาที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลนั้น คำว่า "freight" จะนำมาใช้แสดงถึงการตอบแทนหรือของตอบแทนเพื่อรับการขนของทางทะเลมากกว่าที่จะนำมาใช้เพื่อหมายถึงตัวสินค้าเหล่านั้นเอง ข้อจำกัดความรับผิดในกรณีนี้คือไม่เกิน 500 เหรียญสหรัฐต่อ 1,000 kgs. ของน้ำมันที่บรรจุทุกมาในเรือแบบสินค้าเทกอง เพราะน้ำมันจำนวน 1,000 kgs. นี้เป็นหน่วยที่เรียกว่า "customary freight unit" นั้นเอง ในคดี Freedman & Slater v. M.V. Tofevo (1963) A.M.C. 1525 ศาลอเมริกันตัดสินว่าการใช้คำว่า "customary" ในวลีที่ว่า "customary freight unit" ในข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น

มีข้อแนะนำว่าหน่วยดังกล่าวควรจะเป็นหน่วยซึ่งเป็นที่รู้จักกันทั่วไปในธุรกิจการเดินเรือ หรืออย่างน้อยที่สุดก็เป็นที่รู้จักในระหว่างคู่สัญญาด้วยกัน ในคดี *The Edmund Fanning* (1953) A.M.C. 86 ศาลอเมริกันตัดสินว่า รถจักรที่มีได้บรรจุในลังไปร่งซึ่งถูกตัดสินว่าไม่ใช่หนึ่งหีบห่อนั้น ถือเป็นหนึ่งหน่วย (a freight unit) ผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงกันให้ชนรถจักรโดยจ่ายค่าระวาง 10,000 เหรียญสหรัฐต่อรถจักรหนึ่งเครื่อง (*William Tetley 1983 : 439*) ในคดี *Indian Supply Mission v. SS. Overseas Joyce* (1966) A.M.C. 66 ซึ่งเป็นกรณีที่กำหนดอัตราค่าระวางเอาไว้ตายตัวจำนวน 7,000 เหรียญสหรัฐ ต่อรถจักรหนึ่งเครื่อง เช่นนี้ ศาลอเมริกันตัดสินว่าจำนวนหน่วย (customary freight unit) ในกรณีนี้ก็คือจำนวนตัวรถจักรที่มีได้บรรจุในหีบไปร่งนั่นเอง และวงเงินที่จำกัดความรับผิดในกรณีนี้คือรับผิดไม่เกิน 500 เหรียญสหรัฐต่อรถจักรหนึ่งเครื่อง และในคดี *Stirnemann v. San Diego* (1945) A.M.C. 436 ศาลอเมริกันตัดสินว่าลังไปร่งขนาดยักษ์ซึ่งภายในบรรจุสินค้าที่ใส่กล่องแล้วจำนวน 20 ขึ้น กับสินค้าที่มีได้ใส่กล่องจำนวน 106 ขึ้น ถูกบรรทุกโดยทางเรือจากฝรั่งเศสไปซานฟรานซิสโก โดยบิลออฟเลดิงระบุว่าสินค้ามี 126 หีบห่อนั้น หีบห่อของหนึ่งอันมิใช่หนึ่งหน่วย สินค้าแต่ละชิ้นถือเป็นแต่ละหีบห่อ (package) หรือแต่ละหน่วย (freight unit) ซึ่งผู้ขนส่งจะรับผิดในแต่ละชิ้นหรือในแต่ละหีบห่อหรือหน่วยไม่เกิน 500 เหรียญสหรัฐ (*William Tetley 1983 : 440*)

กรณีข้อตกลงในเรื่อง Himalaya Clause ในสหรัฐอเมริกาขึ้นชื่อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจะมีผลขยายไปถึงผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) และบุคคลอื่น ๆ ได้ต่อเมื่อเป็นข้อตกลงที่มีความเหมาะสมและจะต้องตีความข้อตกลงนั้นอย่างเคร่งครัดด้วย (*William Tetley 1983 : 530*) ศาลอเมริกันตัดสินไว้ในคดี *Carle & Montanari Inc. v. Amer. Ex. Isbrandtsen Lines Inc.* (1967) A.M.C. 1637 ว่าสินค้าที่ตกจากเรือในขณะที่ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ และศาลอุทธรณ์สหรัฐได้ยอมรับให้ผู้บรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดต่อหีบห่อไปด้วยนั้นจะต้องปรากฏว่าข้อตกลงในบิลออฟเลดิงแสดงถึงเจตนาอย่างชัดแจ้งที่จะให้ประโยชน์ดังกล่าวแก่ผู้บรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือด้วย (*William Tetley 1983 : 378*) ศาลอุทธรณ์ของสหรัฐได้ตัดสินไว้ในคดี *Tessler Bros. v. Itaipacific Line* (1974) A.M.C. 937 ว่าในทุกกรณีคำว่า "independent contractor" หมายความว่ารวมถึงผู้บรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือด้วย (*William Tetley 1983 : 379*) ต่อมาศาลอุทธรณ์ของสหรัฐได้ตัดสินไว้ในคดี *De Laval Turbine v. West India Industries* (1974) A.M.C. 1156 ว่าบิลออฟเลดิงควรจะระบุข้อความว่าให้รวมถึงผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือระบุข้อความที่อ้างถึงหน้าที่ในการขนถ่ายสินค้าบนเรือเพื่อคุ้มครองผู้บรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือนั้นอย่างชัดแจ้งและเจาะจง (*William Tetley 1983 : 380*)

สำหรับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กัน ใต้บัญญัติไว้ในกฎที่ 6 โดยกฎที่ 6 ข้อ 1 (a)* ได้กำหนดว่า ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายบุบสลาย ที่เกิดแก่ของตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อ 5 ให้จำกัดไว้เท่ากับจำนวนเงินมีค่าเท่ากับ 835 หน่วยคิดบัญชี (units of account) ต่อของหนึ่งหีบห่อ หรือต่อหน่วยที่ใช้ในการขนส่งทางเรืออย่างอื่น หรือเท่ากับ 205 หน่วยคิดบัญชีต่อหีบห่อของโลกกรัมของน้ำหนักทั้งหมดของของที่สูญหายหรือบุบสลาย แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า ดังนั้นในขณะที่กฎแห่งกรุงเฮกใช้คำว่า "ต่อหีบห่อหรือต่อหน่วย (per package or unit)" ซึ่งต้องมีการตีความอีกว่า คำว่า "หีบห่อ" ก็คือ คำว่า "หน่วย" ก็ตีรวมถึงอะไรบางอย่างนั้น กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กัน ได้ให้ความชัดเจนโดยการใช้คำว่า "ต่อหีบห่อหรือต่อหน่วยที่ใช้ในการขนส่งทางเรืออย่างอื่น (per package or other shipping unit)" ความไม่เหมาะสมของการใช้คำตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกนั้นอาจเห็นได้ชัดในกรณีที่มีการนำกฎแห่งกรุงเฮกไปปรับใช้กับการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ หรือด้วยแผ่นไม้รองรับสินค้าโดยศาลอเมริกัน ในอันที่จะนำเอาข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกไปปรับใช้กับสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งมีมูลค่าสูง แต่การปรับใช้ดังกล่าวเป็นไปอย่างหลากหลายและไม่ตรงกับกฎเกณฑ์ดังกล่าว เช่น ของที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์นั้นจะต้องแยกระบุไว้ในบิลออฟเลดิงหรือไม่ (คดี The Mormaclynx (1971)) หรือจะสามารถขนส่งของที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ไปอย่างปลอดภัยโดยที่ไม่ต้องมีตู้คอนเทนเนอร์ได้หรือไม่ (คดี The Kulmerland (1973)) และการบรรจุสินค้าลงในตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าวเป็นไปเพื่อประโยชน์ของบุคคลใด (คดี The Container Forwarder (1974)) กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กันกฎที่ 6 ข้อ 2 (a) จึงได้สร้างหลักเกณฑ์ในเรื่องข้อจำกัดความรับผิดว่าในกรณีที่สามารถระบุจำนวนหน่วยการขนส่งลงไปในบิลออฟเลดิงได้ และถ้าของที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์หรือแผ่นไม้รองรับสินค้าไม่สามารถแยกออกจากกันได้ก็ให้ระบุจำนวนตู้คอนเทนเนอร์หรือแผ่นไม้รองรับสินค้านั้นดังกล่าวลงไปในบิลออฟเลดิงโดยถือเสมือนว่าตู้คอนเทนเนอร์แต่ละตู้หรือแผ่นไม้รองรับสินค้าแต่ละอันมีฐานะเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง (Samir Mankabady 1978 : 147-148)

* กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กัน กฎที่ 6 ข้อ 1 (a) บัญญัติว่า

"The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit of 2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."

สำหรับจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิดตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กันนี้ก็ได้
เพิ่มวงเงินเป็น 835 หน่วยคิดบัญชีต่อหนึ่งตันหรือต่อหน่วยที่ใช้ในการขนส่งทางเรืออย่างอื่น
หรือ 2.5 หน่วยคิดบัญชีต่อหนึ่งกิโลกรัมแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า ส่วนความรับผิดในการส่งมอบ
ซีกซีกก็จำกัดไว้ไม่เกิน 2 เท่าครึ่งของค่าระวาง

2.3 สิทธิของผู้รับตราส่ง

ในเรื่องสิทธิของผู้รับตราส่งนี้ กฎแห่งกรุงเฮกมิได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้โดยตรง
แต่อาจจะพิจารณาได้จากบทนิยามของคำว่า "สัญญารับขนของทางทะเล (Contract of
carriage)" ในกฎที่ 1 ข้อ (b)* ซึ่งบัญญัติว่าสัญญารับขนของทางทะเลในกฎแห่งกรุงเฮกนี้ให้
ใช้เฉพาะกับสัญญารับขนของทางทะเลที่มีการออกบิลออฟเลดิงหรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกับบิลออฟ
เลดิงเท่าที่เอกสารอื่น เช่นว่านั้นจะเกี่ยวเนื่องกับการรับขนของทางทะเล รวมทั้งบิลออฟเลดิงหรือ
เอกสารสิทธิใด ๆ ดังกล่าวแล้วนั้นที่ออกให้ภายใต้หรือตามสัญญาชาร์เตอร์ เรือนับตั้งแต่บิลออฟเลดิง
หรือเอกสารสิทธินั้นกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้ถือในทำนองเดียวกัน และจากข้อความ
ในบิลออฟเลดิงประกอบกับกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่บัญญัติไว้ในเรื่องของบิลออฟเลดิง
อย่างเช่น ประเทศอังกฤษก็ต้องพิจารณาจาก The Bill of Lading Act 1855 ส่วนประเทศ
สหรัฐอเมริกาก็ต้องพิจารณาจาก The U.S. Bill of Lading (Pomerene) Act 1916
เป็นต้น

กฎแห่งกรุงเฮกมิได้กล่าวไว้ว่าบุคคลใดบ้างที่อาจฟ้องผู้ขนส่งให้รับผิดได้ ไม่ว่าจะ
ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกจะเป็นผู้ฟ้อง เรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้านั้นก็
ตามก็จะต้องเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่มีการฟ้องคดี ถึงแม้ว่าบางศาลจะมีการยอมให้ว่า

* กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 1 ข้อ (b) บัญญัติว่า

"Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charterparty from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same."

กฎหมายของประเทศที่มีการทำสัญญารับขนของทางทะเลมาใช้ก็ตาม (William Tetley 1983 : 59)

ถึงแม้ว่าหลักการ โดยทั่วไปก็คือบุคคลผู้มีส่วนได้เสียเท่านั้นที่อาจฟ้องผู้ขนส่งได้ แต่หลักดังกล่าวก็ยังไม่เป็นที่แน่นอน ส่วนเหตุผลที่ให้ผู้ขนส่งมีส่วนได้เสียกับผู้ขนส่งมีสิทธิฟ้องคดีได้นั้น เพราะว่าในการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศนั้นบุคคลที่มาเกี่ยวข้องและมีผลประโยชน์ด้วยกันหลายฝ่าย ดังนั้นจึงต้องให้บุคคลเหล่านี้มีสิทธิฟ้องคดีได้ บุคคลดังกล่าวได้แก่ผู้ส่งของ (shipper) ผู้รับตราส่งซึ่งมีชื่ออยู่ในบิลออฟเลดิง (the consignee on the bill of lading) ผู้รับสลักหลัง โอนบิลออฟเลดิง (the endorsee for value) ผู้รับประกันภัย (the underwriter) และผู้ซื้อลำดับหลัง (a subsequent purchaser) ศาลอเมริกันยอมรับให้บุคคลผู้มีส่วนได้เสียจากความเสียหายของสินค้ามีสิทธิฟ้องคดีได้ แต่บุคคลดังกล่าวจะต้องเข้ามาเป็นคู่ความในคดีก่อนที่ศาลจะมีคำพิพากษา แต่ศาลอังกฤษกลับมีความเคร่งครัดมากกว่าศาลอเมริกัน ส่วนฝรั่งเศสได้ออกกฎหมายกำหนดไว้เลยว่าบุคคลใดบ้างที่จะมีสิทธิฟ้องคดีได้ (William Tetley 1983 : 59)

บุคคลที่อาจฟ้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบได้แก่ บุคคลต่าง ๆ ซึ่งได้แก่ผู้ส่งของ (shipper) ซึ่งถึงแม้ว่ากรรมสิทธิ์ในสินค้าจะโอนไปยังผู้รับตราส่งแล้วก็ตามแต่ผู้ส่งของก็ยังคงมีสิทธิฟ้องคดีอยู่ เพราะว่าผู้ส่งของเป็นผู้สัญญาแห่งสัญญารับขนของทางทะเลโดยตรง แต่ในกรณีที่ผู้ซื้อปฏิเสธไม่ยอมรับสินค้าโดยชอบด้วยกฎหมาย ผู้ซื้อก็จะได้สิทธิในการที่จะฟ้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้ผู้ซื้อปฏิเสธไม่รับมอบสินค้าดังกล่าว (William Tetley 1983 : 61) ศาลสูงของอังกฤษได้ตัดสินไว้ในคดี Dunlop v. Lambert (1839) ว่าอาจมีกรณียกเว้นบางกรณีที่อาจเป็นไปได้ทั้งผู้ส่งของและผู้รับตราส่งต่างก็มีสิทธิตามสัญญารับขนของทางทะเลที่จะฟ้องผู้ขนส่งได้ด้วยทั้งคู่ (William Tetley 1983 : 62)

นอกจากผู้ส่งของแล้ว บุคคลที่มีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งได้ก็คือผู้รับตราส่ง (consignee) เพราะผู้รับตราส่งได้รับโอนสิทธิดังกล่าวโดยชอบด้วยกฎหมายมาจากผู้ส่งของ ในทำนองเดียวกัน ผู้รับสลักหลัง โอนบิลออฟเลดิงก็มีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งได้ด้วยเช่นกัน (William Tetley 1983 : 62)

The Bills of Lading Act 1855 มาตรา 1 ของอังกฤษ * บัญญัติว่า "ผู้รับตราส่งที่มีชื่อระบุไว้ในบิลออฟเลดิงและผู้รับสลักหลังบิลออฟเลดิงทุกคน ซึ่งได้กรรมสิทธิ์ในสินค้าไม่ว่าโดยผลของการตราส่งหรือการสลักหลัง จะได้รับโอนสิทธิทั้งหลายในการฟ้องร้อง และมีความรับผิดชอบเกี่ยวกับสินค้านั้น เสมือนหนึ่งว่าตนเป็นคู่สัญญาที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง"

ข้อความที่ว่า "ไม่ว่าโดยผลของการตราส่งหรือการสลักหลัง" นั้น หมายความว่าถ้ากรรมสิทธิ์ในสินค้าได้โอนไปด้วยวิธีอื่นมิใช่วิธีการตราส่งหรือสลักหลัง ผู้รับสินค้าก็จะมีสิทธิฟ้องคดีเช่นข้อเท็จจริงในคดี *Gardano and Giampieri v. Greek Petroleum* (1961) ซึ่งกรรมสิทธิ์จะโอนไปโดยผลของสัญญาซื้อขายเพื่อได้มีการส่งมอบสินค้าที่เมืองท่าปลายทาง (Scrutton 1984 : 27)

เมื่อกรรมสิทธิ์ในสินค้าได้โอนไปยังผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังบิลออฟเลดิงแล้ว ผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังดังกล่าวก็จะได้รับโอนสิทธิทั้งหลายในการฟ้องร้องคดี ตลอดจนความรับผิดชอบเกี่ยวกับสินค้า อย่างไรก็ตามบุคคลดังกล่าวอาจเสียสิทธิได้ถ้าการสลักหลังโอนบิลออฟเลดิงต่อไปอันมีผลทำให้เขาไม่ได้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในสินค้าต่อไปอีก แต่ถ้าเป็นกรณีที่ผู้รับสลักหลังได้ตกลงที่จะขายสินค้านั้นต่อไปโดยที่บิลออฟเลดิงยังคงมีผลในทางกฎหมายอยู่ กรณีนี้เขาจะไม่เสียสิทธิ ทั้งนี้จนกว่าเขาจะได้สลักหลังบิลออฟเลดิงเพื่อโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้นต่อไป (คดี *Smurthwaite v. Wilkins* (1862), คดี *The Felix* (1868) และคดี *Fowler v. Knoop* (1878)) (Scrutton 1984 : 27)

* The Bill of Lading Act 1855 มาตรา 1 บัญญัติว่า

"Every Consignee of Goods named in a Bill of Lading, and every Endorsee of a Bill of Lading to whom the Property in the Goods therein mentioned shall pass, upon or by reason of such Consignment or Endorsement, shall have transferred to and vested in him all Rights of Suit, and be subject to the same Liabilities in respect of such Goods as if the Contract contained in the Bill of lading had been made with himself."

การโอนสิทธิและความรับผิดชอบดังกล่าว โดยการสลักหลังบิลออฟเลดิงนี้ไม่มีผลกระทบต่อสิทธิของเจ้าของเรือที่จะเรียกให้ผู้ส่งของคนเดิมหรือเจ้าของสินค้าชำระราคาค่าระวาง (ดู The Bills of Lading Act 1855 มาตรา 2 และคดี Fox v. Nott (1861) ซึ่งเป็นกรณีที่ผู้ส่งของได้สลักหลังบิลออฟเลดิงให้แก่ตัวเอง) และไม่มีผลกระทบต่อสิทธิของผู้ส่งของภายใต้บิลออฟเลดิง (คดี Gardano and Gampieri v. Greek Petroleum (1961)) การโอนสิทธิและความรับผิดชอบนี้ไม่มีผลกระทบต่อความรับผิดของผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังในฐานะที่เป็นผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลัง ไม่มีผลกระทบต่อความรับผิดของสินค้าอันเนื่องมาจากการตราส่งหรือการสลักหลังนั้น ตลอดจนไม่มีผลกระทบต่อสิทธิของผู้ส่งของที่จะสั่งให้งดการส่งระหว่างทาง (the right of stoppage in transitu) ด้วย ส่วนสิทธิทั้งหลายในการฟ้องคดีล้ม ศาลในคดี Wood v. Atlantic Transport Co. (1900) ได้วินิจฉัยว่าให้รวมถึงสิทธิที่จะไม่ยอมรับข้อกำหนดในการบอกเลิกสัญญาโดยเจ้าของเรือตามที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงด้วย (Scrutton 1984 : 27)

ข้อความใน The Bills of lading Act 1855 มาตรา 1 ที่ให้ผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังรับโอนเอาความรับผิดเกี่ยวกับสินค้านั้น เสมือนหนึ่งว่าตนเป็นคู่สัญญาที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงด้วยนั้น ถ้าพิจารณาอย่างผิวเผินอาจก่อให้เกิดปัญหาขึ้นได้ เช่น ศาลในคดี Bamfield v. Goole (1901) วินิจฉัยว่า อาจจะเข้าใจไม่ได้ว่าหลักการดังกล่าวได้สร้างความรับผิดให้แก่ผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลัง ถึงแม้ว่าจะเป็นการที่ความเสียหายเกิดจากการที่ผู้ส่งของส่งสินค้าอันตรายมาบรรทุกก็ตาม แต่ถ้าพิจารณาให้ถี่ถ้วนจะเห็นว่าผู้ส่งของได้เป็นผู้รับประกันอยู่แล้วว่าสินค้าที่ตนนำมาให้บรรทุกนั้นไม่มีสภาพเป็นของอันตรายแต่อย่างใด ดังนั้นผู้ส่งของยังคงต้องผูกพันและมีความรับผิดถ้าสินค้าไม่เป็นไปตามที่ตนรับประกันไว้ แม้ว่าตนจะได้โอนกรรมสิทธิ์สินค้านั้นไปแล้ว โดยการตราส่งหรือการสลักหลังก็ตาม ผู้รับตราส่งและผู้รับสลักหลังจึงคงต้องรับผิดชอบเฉพาะแต่กรณีหลังจากสินค้าได้บรรทุกลงเรือแล้ว หรือได้มีการสลักหลังบิลออฟเลดิง แล้วแต่กรณี (Scrutton 1984 : 28)

สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกา The U.S. Bills of Lading (Pomerene) Act 1916 ก็ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบผู้มีสิทธิตามบิลออฟเลดิง ถ้าปรากฏว่าสินค้านั้นมิได้เป็นไปตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง กล่าวโดยทั่วไปก็คือ กฎหมายอเมริกันได้เดินตามแนวทางของกฎหมายอังกฤษในเรื่องนี้เอง (W.E. Astle 1967 : 295)

2.4 อายุความ

กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 6* วรรค 4 บัญญัติเรื่องอายุความไว้ว่า "ภายใต้บังคับบทบัญญัติในข้อ 6 ทวิ ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ให้ผู้ขนส่งและเรือหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหลายอันเกี่ยวกับของ เว้นแต่จะฟ้องคดีภายในหนึ่งปีนับแต่ส่งมอบหรือวันที่ควรจะได้ส่งมอบ อย่างไรก็ตาม กัตติกรรมอาจตกลงชดเชยอายุความนี้หลังจากเกิดมูลคดีแห่งการฟ้องร้องแล้วได้" ส่วนข้อ 6 ทวิ ** ก็บัญญัติไว้ว่า "การฟ้องไล่เบี้ยเอาจากบุคคลที่สาม อาจกระทำภายหลังสิ้นอายุความดังบัญญัติไว้ในวรรคก่อน หากได้ฟ้องคดีภายในอายุความตามกฎหมายของศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี อย่างไรก็ตามก็ดี อายุความนั้นต้องไม่น้อยกว่าสามเดือนนับแต่วันที่ผู้ฟ้องคดีไล่เบี้ยได้จัดการระงับข้อเรียกร้องหรือได้รับหมายเรียกให้แก้คดี"

* กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 6 วรรค 4 บัญญัติว่า

"Subject to paragraph 6 bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability what-soever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen."

** กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 6 ทวิ บัญญัติว่า

"An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself."

ในปัจจุบันบทบัญญัติในเรื่องการตกลงขายอายุความนี้ใช้ได้ไม่ว่าความรับผิดนั้นจะเป็นชนิดใด ดังนั้นจึงอาจสันนิษฐานได้ว่า อาจนำไปใช้กับกรณีผิดสัญญา และกรณีฉ้อฉลหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงด้วย บทบัญญัตินี้จึงรวมเอาทั้งค่าเสียหายในทางลงโทษและค่าเสียหายในทางละเมิดด้วย มีข้อสังเกตว่าบทบัญญัติในกฎที่ 3 ข้อ 6 วรรค 4 นี้ อนุญาตให้ขายอายุความ 1 ปี ออกไปอีก ถ้าหากคู่ความได้ตกลงกันเช่นนั้น แต่ทั้งนี้จะต้องตกลงกันภายหลังจากมูลคดีแห่งการฟ้องร้องได้เกิดขึ้นแล้วด้วย ดังนั้นถ้าข้อตกลงในมิลออพเลดิงที่จะขายอายุความฟ้องร้องไปให้มากกว่า 1 ปี โดยได้ตกลงกันก่อนที่จะเกิดความสูญหายหรือเสียหาย ข้อตกลงดังกล่าวจะไม่มีผลบังคับ และข้อตกลงขายอายุความนี้เป็นข้อตกลงที่เป็นประโยชน์ทั้งต่อตัวผู้ขนส่งเองและต่อบุคคลผู้มีส่วนได้เสียในตัวสินค้าด้วย (William Tetley 1983 : 346)

การจะใช้กฎที่ 3 ข้อ 6 วรรค 4 นั้นจะต้องอยู่ภายใต้กฎที่ 3 ข้อ 6 ทวิ ซึ่งเป็นการฟ้องไล่เบี้ยเอาจากบุคคลที่สามโดยอาจฟ้องคดีภายหลังจากสิ้นอายุความตามกฎที่ 3 ข้อ 6 วรรค 4 แล้วก็ได้ ถ้าได้ฟ้องคดีในอายุความตามกฎหมายของศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี แต่อายุความดังกล่าวจะต้องไม่น้อยกว่าสาม เดือนนับแต่วันที่ผู้ฟ้องคดีไล่เบี้ย ได้จัดการระงับข้อเรียกร้องหรือได้รับหมายเรียกให้แก้คดี ซึ่งคำว่า "ระงับข้อเรียกร้อง" นี้ยังไม่เป็นที่ยุติว่าจะหมายถึงการทำให้คดีระงับโดยการตกลงกันก่อนหรือหลังที่จะมีการฟ้องคดี และจะต้องได้มีการชำระค่าเสียหายไปแล้วจริงหรือไม่ (William Tetley 1983 : 346)

เนื่องจากบทบัญญัติในกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ทวิ ข้อ 2 ได้ให้ความคุ้มครองแก่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ในกรณีที่บุคคลดังกล่าวถูกฟ้อง โดยให้มีสิทธิยกข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามอนุสัญญาเป็นข้อต่อสู้ของตนด้วย ซึ่งถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้กระทำหรือละเว้นการกระทำโดยเจตนาจะก่อให้เกิดความเสียหาย หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ลูกจ้างหรือตัวแทนก็จะไม่มีสิทธิได้ประโยชน์ตามกฎที่ 4 ทวิ ข้อ 2 ซึ่งก็หมายถึงลูกจ้างหรือตัวแทนอาจจะสูญเสียไม่ใช่เฉพาะแต่สิทธิในเรื่องขายอายุความฟ้องร้องตามกฎที่ 3 ข้อ 6 วรรค 4 นี้เท่านั้น แต่จะเสียสิทธิในการใช้ข้อต่อสู้เรื่องอื่นภายใต้อนุสัญญานี้ด้วย ในขณะที่ผู้ขนส่งอาจจะเสียสิทธิแค่เรื่องข้อจำกัดความรับผิดเท่านั้น แต่ไม่เสียสิทธิในเรื่องขายอายุความฟ้องร้องนี้ (William Tetley 1983 : 347)

The Carriage of Goods by Sea Act 1971 ของอังกฤษก็ได้ยอมรับเอากฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 6 วรรค 4 ในเรื่องอายุความฟ้องร้องคดีในหนึ่งปี และมีข้อตกลงขยายอายุความหลังจากเกิดมูลคดีแห่งการฟ้องร้องดังกล่าวตามข้อตกลงพิเศษที่เรียกว่า "Gold Clause Agreement" * ใน Gold Clause Agreement ข้อ 4 มีความว่า "เมื่อได้รับคำร้องขอจากคู่สัญญาใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้า (ไม่ว่าคำร้องขอนี้จะเกิดขึ้นก่อนหรือหลังจากสิ้นระยะเวลา 12 เดือน นับจากวันส่งมอบสินค้า หรือวันที่ควรจะส่งมอบตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก) เจ้าของเรือจะขยายระยะเวลาในการฟ้องร้องไปอีก 12 เดือน ถ้าหากหนังสือบอกกล่าวการเรียกร้องกับรายละเอียดที่เกี่ยวข้องได้ยื่นต่อเจ้าของเรือภายในระยะเวลา 12 เดือน" **

สำหรับ The U.S. Carriage of Goods by Sea Act 1936 หรือ COGSA ของอเมริกานั้น ได้บัญญัติเรื่องอายุความไว้ในมาตรา 3 (6) ว่าในกรณีที่มีการฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้านั้นจะต้องฟ้องร้องในระยะเวลาหนึ่งนับแต่วันส่งมอบ หรือวันที่ควรส่งมอบ (William Tetley 1984 : 544) และจะไม่นำ The Gold Clause มาใช้ (W.E. Astle 1967 : 278)

* รายละเอียดในเงื่อนไขต่าง ๆ ของ Gold Clause Agreement ดูได้จาก W.E. Astle 1967 : 190 และ William Tetley 1983 : 563

** Gold Clause Agreement

"4. The Shipowners will, upon the request of any party representing the cargo (whether made before or after the expiry of the period of twelve months after the delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered as laid down by The Hague Rules or the Hague Visby Rules) extend the time for bringing suit for a further twelve months provided provided notice of the claim with the best particulars available has been given within the period of twelve months."

สำหรับบทบัญญัติในเรื่องอายุความตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กัน กฎที่ 20 * ได้บัญญัติว่า ข้อ 1 คดีเกี่ยวกับการรับขนส่งของตามอนุสัญญานี้ ถ้าไม่ดำเนินการทางศาลหรืออนุญาโตตุลาการภายในกำหนดสองปีแล้ว เป็นอันขาดอายุความ ข้อ 2 อายุความเริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของหรือบางส่วนของการ หรือในกรณีที่ไม่มี การส่งมอบของให้ เริ่มนับตั้งแต่วันที่สุดท้ายที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ ข้อ 3 วันเริ่มต้นแห่งอายุความไม่นับรวมอยู่ในอายุความด้วย ข้อ 4 บุคคลผู้ซึ่งเป็นฝ่ายถูก เรียกร้องอาจขยายอายุความออกไปในระหว่างที่อายุความยังไม่สิ้นสุดโดยแจ้งเป็นหนังสือต่อผู้เรียกร้อง การขยายอายุความอาจทำได้หลายครั้ง และข้อ 5 ผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ

* กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กัน กฎที่ 20 บัญญัติว่า

" 1. Any action relation to carriage of goods under this Convention is timebarred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself."

อาจฟ้องร้องให้ชดใช้คืนได้แม้อายุความตามวรรคก่อนจะสิ้นสุดแล้วก็ตาม หากได้ฟ้องภายในกำหนดเวลาที่กฎหมายของประเทศที่ฟ้องคดียอมให้ฟ้องได้ อย่างไรก็ตามกำหนดเวลาดังกล่าวจะต้องไม่น้อยกว่า 90 วัน นับแต่วันที่บุคคลนั้นได้ตกลงการเรียกร้อง หรือจากวันที่บุคคลนั้นได้รับหมายเรียกในการที่ถูกฟ้องร้อง

อายุความ 2 ปี ตามที่กฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์เกอร์กำหนดนี้ก็เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของผู้ส่งสินค้า เพราะอายุความ 1 ปี ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายแห่งกรุงเฮกนั้นสั้นเกินไปในทางปฏิบัติ เนื่องจากระยะเวลาที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารเพื่อทำการสำรวจความเสียหายของสินค้านั้นต้องใช้เวลาในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพราะมีองค์ประกอบของความเป็นระหว่างประเทศ ระยะเวลาเพียง 1 ปี ตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกจึงอาจจะยังไม่เอื้ออำนวยประโยชน์ให้แก่ผู้ส่งสินค้าเท่าที่ควร ในการประชุมเพื่อพิจารณากฎแห่งเมืองแฮมเบอร์เกอร์นั้น ได้พิจารณาถึงอายุความ 2 ปีนี้ โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับบทบัญญัติในเรื่องอายุความตามอนุสัญญาเรื่องอื่นด้วย เช่น กฎที่ 16 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเล 1974 (Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Athens, 13 December 1974) หรือ Athens Convention) และกฎที่ 29 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยความตกลงเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศ 1929 (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air (Warsaw, 12 October 1929) หรือ Warsaw Convention) (The UNCTAD Secretariat (TD/B/C.4 315) 1987 : 54 และ Samir Mankabady 1983 : 97)

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย