



บทนำ

เนื่องจากการขนส่งสิ่งของระหว่างประเทศ ส่วนมากมีความจำเป็นต้องใช้การขนส่งหลายรูปแบบรวมกัน ทั้งการขนส่งทางทะเล ทางบก และทางอากาศ และการขนส่งแต่ละรูปแบบจะอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายภายในประเทศ และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ร่างขึ้นเพื่อวางกฎเกณฑ์ของการขนส่งแต่ละรูปแบบ โดยเฉพาะ กฎเกณฑ์ความรับผิดชอบจะถูกแยกพิจารณาตามระบบกฎหมายหรืออนุสัญญาของวิธีการขนส่งแต่ละระบบ โดยการขนส่งในแต่ละรูปแบบจะมีกฎเกณฑ์ความรับผิดชอบที่แตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับอนุสัญญาที่ใช้กับการขนส่งรูปแบบนั้น ๆ แต่ในปัจจุบันวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีเจริญมากขึ้น และเพื่อความก้าวหน้าในทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ จึงได้มีการเปลี่ยนแนวความคิดในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยรวมการบริการขนส่งทุกชนิดเข้าด้วยกัน โดยใช้ผู้ประกอบการเพียงคนเดียว (Multimodal transport operator) รับผิดชอบสินค้าตั้งแต่ออกจากโรงงานไปจนถึงจุดหมายปลายทาง เพื่อให้การขนส่งสามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดมากยิ่งขึ้น แนวความคิดการรวมบริการขนส่งเข้าเป็นอันเดียวกันนี้ เกิดขึ้นจากปัญหาทางเศรษฐกิจ เนื่องจากบางครั้งการที่เรือต้องแวะทุกท่าตามชายฝั่งทะเลนั้น เป็นการไม่ประหยัดอย่างยิ่ง ดังนั้น การรวมการขนส่งทางบกทั้งโดยทางถนน และรถไฟ การใช้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และการขนส่งทางอากาศ จึงเข้ามามีบทบาทในการเคลื่อนย้ายสินค้าให้ รวดเร็ว และประหยัดขึ้น อนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งจึงได้มีการปรับปรุงให้สอดคล้อง และเป็นธรรมทั้งกับผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ส่งตามรูปแบบการขนส่ง ในปัจจุบันที่รวมการบริการการขนส่งทุกชนิดเข้าด้วยกัน ด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์ให้สามารถครอบคลุมการขนส่งหลายรูปแบบให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันขึ้น ได้แก่ Multimodal Transport Convention (MT Convention) ซึ่งมีความเป็นมา และความจำเป็นของการมีอนุสัญญาดังกล่าว ดังนี้

1. ความเป็นมาและความจำเป็นของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

1.1 ความเป็นมาของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะผ่านทาง

อากาศ, ทะเล, รถไฟ หรือถนน ก็ตาม จะถูกบังคับโดยกฎหมายภายในประเทศ และ อนุสัญญาระหว่างประเทศหรือความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งร่างขึ้นมาเพื่อวางกฎเกณฑ์ การขนส่ง รูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง โดยเฉพาะ ซึ่งในแต่ละรูปแบบนั้นการขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศ ได้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ อนุสัญญาระหว่างประเทศเหล่านั้น มีจุดมุ่งหมายที่จะอำนวยความสะดวกแก่การค้าระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มความ เป็นเอกภาพ (Uniformity) ในกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศ

ด้วยเหตุนี้การขนส่งระหว่างประเทศรูปแบบเดียว (Unimodal) ได้เกิดขึ้น ซึ่งการขนส่งแต่ละรูปแบบจะถูกบังคับใช้ภายใต้สัญญาที่แยกจากกัน อนุสัญญาที่เกี่ยวกับระบบการขนส่งรูปแบบเดียวนั้นประกอบด้วย :

1.1.1 การขนส่งทางทะเล มีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลไว้ดังนี้

1) Hague Rules (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, Aug, 25, 1924.) มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้ส่งของ แต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในอนุสัญญาจะพบว่า ก็ยังให้ประโยชน์กับผู้ขนส่ง โดยมีเหตุยกเว้นความรับผิดชอบให้กับผู้ขนส่งอยู่เป็นอันมาก

2) Hague Visby Rules แก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาตาม 1)

3) Hamburg Rules (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Mar. 30, 1978.) อนุสัญญานี้จะเริ่มมีผลใช้บังคับในเดือนพฤศจิกายน 1992 มีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองผู้ส่งมากขึ้น

1.1.2 การขนส่งทางบกหรือทางอากาศ มีอนุสัญญาระหว่างประเทศวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งทางถนน และรถไฟ ดังนี้

1) CIM Convention (Convention Concerning International Carriage by Rail, May 9, 1952.)

2) CMR Convention (Convention on the Contract for International Carriage of Goods by Road, May 19, 1956)

ซึ่งอนุสัญญาทั้งสองวางหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่ง มีลักษณะเป็นความรับผิดเด็ดขาด (absolute liability) โดยมีข้อยกเว้นเฉพาะกรณีเหตุสุดวิสัยเท่านั้น

1.1.3 การขนส่งทางอากาศมีอนุสัญญาระหว่างประเทศ วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ ดังนี้

1) Warsaw Convention (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air, Oct. 12, 1929.)

2) Montreal Protocol เป็นอนุสัญญาที่ก่อให้เกิดระบบรวมเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศ โดยมีสาระสำคัญกำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศต่อผู้ใช้บริการไว้เป็นหลักการที่แน่นอน

อนุสัญญาการขนส่งรูปแบบเดียวได้วางอยู่บนสมมติฐานที่ว่า การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้เริ่มเกิดขึ้นครั้งแรกจากการขนส่งรูปแบบเดียว ขณะที่การใช้การขนส่งโดยรูปแบบอื่นเกิดขึ้นโดยบังเอิญ ดังนั้นจึงเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ของกฎหมายที่แตกต่างกันและแยกออกจากกัน กฎหมายที่เป็นรูปแบบเดียวกัน (Uniformity of Law) เอกรูปหรือความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมาย จึงถูกสร้างขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า แต่ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับ การขนส่งแต่ละประเภทด้วย

อย่างไรก็ตามในปี 1950 ผู้ส่งของเริ่มที่จะใช้การขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์ (Containers) เพราะความได้เปรียบในเชิงเศรษฐกิจและการปฏิบัติการ การพัฒนาในสิ่งนี้ได้กลายเป็นที่รู้จักในเรื่องของ "การวิวัฒนาการระบบคอนเทนเนอร์ (Container Revolution)" พัฒนาการของระบบคอนเทนเนอร์ได้กระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี ซึ่งอำนวยความสะดวกอย่างมากแก่การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

สิ่งที่สำคัญที่สุดคือ ระบบคอนเทนเนอร์ได้พิสูจน์ว่าเป็นวิธีการซึ่งสินค้ายาวเดียวกันสามารถขนส่งไปได้โดยทุกรูปแบบการขนส่ง (ไม่ว่าจะเป็นทางบก, น้ำ, อากาศ) ในระหว่างเที่ยวการขนส่งหนึ่ง โดยตัดแปลงเทคโนโลยีการขนส่งเพียงเล็กน้อยเท่านั้น การขนส่งด้วย

ระบบคอนเทนเนอร์ทำให้สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด จากการขนส่งรูปแบบหนึ่ง ไปสู่การขนส่งอีกรูปแบบหนึ่ง ระหว่างการขนส่งทางอากาศหรือทางเรือกับส่วนของทางบกจากประตูถึงประตู (door-to-door) ของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

แนวคิดการขนส่งร่วม เริ่มต้นจากแนวคิดการขนส่งแบบ :-

(1) Land bridge (สะพานแผ่นดิน) คำว่า "สะพาน" ในที่นี้ คือ เป็นเครื่องเชื่อมระหว่างสองมหาสมุทร เป็นการขนส่งสินค้าซึ่งบรรจุอยู่ในคอนเทนเนอร์ลงเรือ หรือเรือคอนเทนเนอร์ (Containership) ที่ทำเรือในประเทศญี่ปุ่นไปที่ท่าเรือทางฝั่งตะวันตกของสหรัฐอเมริกา จากนั้นก็ขนคอนเทนเนอร์จากเรือขึ้นบรรทุกรถไฟขบวนพิเศษ ซึ่งเดินทางด้วยความเร็วสูง ข้ามทวีปไปยังท่าเรือทางฝั่งตะวันออก คอนเทนเนอร์เหล่านั้นจะได้รับการขนส่งทางเรือโดยเรือคอนเทนเนอร์ลำใหม่ ซึ่งจะขนต่อไปยังประเทศต่าง ๆ ในยุโรป

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยใช้สะพานแผ่นดิน ก่อให้เกิดวิวัฒนาการใหม่ในการค้าของโลก วิธีการนี้มีประสิทธิภาพมากกว่าการขนส่งทางน้ำตลอดเส้นทาง

(2) Sea-Air การขนส่งสินค้าแบบ Sea-Air เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยใช้การขนส่งทางทะเล และการขนส่งทางอากาศร่วมกัน เพื่อความรวดเร็วประหยัดเวลา และลดค่าใช้จ่ายมากกว่าการที่จะขนส่งระบบ Air-Air อย่างเดียว ในการขนส่ง Sea-Air มีประเภทของการขนส่งอยู่ 4 ประเภท¹ คือ สินค้าเต็มตู้ (Full Container Load) ซึ่งเป็นสินค้าถ่ายลำล้วน, สินค้าเต็มตู้ซึ่งบรรจุสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) และสินค้านำเข้าปะปนมาด้วย, สินค้าที่บรรจุไม่เต็มตู้ (Less than container load) และเป็นสินค้าถ่ายลำล้วน ๆ และประเภทสินค้าที่บรรจุไม่เต็มตู้และประกอบด้วยสินค้าถ่ายลำ และสินค้านำเข้าปะปนมาด้วยกัน Sea-Air เป็นวิวัฒนาการของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแบบล่าสุดซึ่งกำลังได้รับความนิยมจากผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ

¹ กมลชนก สุทธิวาทนฤตย์, เทคนิคบริหารการขนส่งทางเรือ, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สถาบันธุรกิจพณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532), หน้า 32.



1.2 ความจำเป็นของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ.

เนื่องจากปัจจุบันวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีเจริญมากขึ้น และเพื่อความก้าวหน้าในทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ จึงได้มีการเปลี่ยนแนวความคิดในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยการรวมบริการการขนส่งทุกชนิดเข้าด้วยกัน โดยใช้ผู้ประกอบการเพียงคนเดียว (Multimodal transport operator) รับผิดชอบสินค้าตั้งแต่ออกจากโรงงานไปจนถึงจุดหมายปลายทาง แนวความคิดการรวมบริการการขนส่ง เข้าเป็นอันเดียวกันนี้ เกิดขึ้นจากปัญหาทางเศรษฐกิจ เนื่องจากบางครั้งการที่เรือต้องแวะทุกท่าตามชายฝั่งทะเลนั้นเป็นการไม่ประหยัดอย่างยิ่ง ดังนั้นการรวมการขนส่งทางบกทั้ง โดยทางถนนและรถไฟ การใช้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศและการขนส่งทางอากาศ จึงเข้ามามีบทบาทในการเคลื่อนย้ายสินค้าให้รวดเร็วและประหยัดขึ้น

จากการขนส่งแบบแยกส่วนซึ่งจะแยกสัญญาของแต่ละช่วงการขนส่ง แยกเอกสารแยกใบตราส่งของแต่ละสัญญา มีเงื่อนไขและระดับความรับผิดชอบที่แตกต่างกันในแต่ละขั้นตอน ซึ่งหมายความว่า คู่สัญญาทางการค้าจำเป็นต้องมีตัวแทนในทุกขั้นตอน ไม่สามารถจะกำหนดต้นทุนของสินค้าที่ขนส่ง ได้แน่นอนเนื่องจากค่าขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น และจากความยุ่งยากที่จะเรียกครองความเสียหายที่เกิดแก่สินค้าทำให้เบียดเบียนกำไรของสินค้าสูงขึ้น จึงทำให้จำเป็นต้องมีการรวมการขนส่งทุกชนิดเข้าด้วยกัน โดยใช้ผู้ประกอบการเพียงคนเดียวซึ่งจะรับผิดชอบสินค้าตั้งแต่ออกจากโรงงานผู้ผลิตไปจนถึงจุดหมายปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง โดยมีเอกสารการขนส่งฉบับเดียวครอบคลุมการขนส่งตลอดเส้นทาง และอยู่ภายใต้ระบบความรับผิดชอบอันเดียวกันทำให้เกิดการขนส่งอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพสูงสุดในการขนส่งทั้งระบบ

จะเห็นได้ว่าการขนส่งร่วม หรือ การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศนี้ จะสามารถลดค่าใช้จ่ายของธุรกิจการขนส่งทางเรือลงไปได้โดยมีประสิทธิภาพ และยังจะทำให้ระบบการขนส่งสินค้าโดยส่วนรวมเกิดประโยชน์สูงสุดอีกด้วย เพราะขนาดขององค์การและบริการที่เสนอให้แก่สินค้านั้น มีขีดความสามารถกว้างขวางมากขึ้นจึงทำให้สามารถขยายตลาดได้อย่างทั่วถึง ทำให้ได้รับประโยชน์ทั้งผู้ประกอบการและผู้บริโภค

2. ความเป็นมาและความจำเป็นของ MT Convention

2.1 ความเป็นมาของ MT Convention

แม้ว่าการขนส่งด้วยระบบคอนเทนเนอร์จะทำให้สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดมากยิ่งขึ้นกว่าการขนส่งแบบดั้งเดิมก็ตาม แต่ก็ยังมีข้อด้อยบางประการ กล่าวคือ วิศวนาการของระบบคอนเทนเนอร์ และการเพิ่มขึ้นของการขนส่งสินค้าแบบประตูสู่ประตู (Door-to-Door) ได้กลายเป็นปัญหาเกี่ยวกับความเป็นเอกรูปของกฎหมาย (The Uniformity of Law) ในการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในความจริงที่ว่าทุก ๆ ส่วนของการขนส่งหลายรูปแบบ ได้ถูกบังคับใช้ภายใต้ประเพณีปฏิบัติที่มาจากกฎหมายภายในของชาติต่าง ๆ และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่แตกต่างกัน

การที่การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศจะถูกบังคับเป็นประเพณีปฏิบัติ โดยกฎหมายของแต่ละชาติหรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศที่หลากหลาย ทำให้ผู้ส่งของในการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศขาดความแน่นอนในสาระสำคัญของกฎหมายที่ เขาจะต้องอยู่ภายใต้บังคับเกี่ยวกับการขนส่งอันเป็นหลักการทั่วไป และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิด เกิดปัญหา Conflict of Law คือ

- (1) กฎหมายที่บังคับใช้ที่แตกต่างกัน
- (2) ข้อจำกัดความรับผิดแตกต่างกันในแต่ละท้องที่

การทำสนธิสัญญาระหว่างประเทศ ที่ใช้กับการขนส่งแต่ละรูปแบบแตกต่างกันดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหาความไม่แน่นอนว่าเมื่อเป็นการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศแล้ว จะนำกฎหมายใดมาปรับใช้กับกรณีดังกล่าว

นอกจากนี้ องค์ประกอบของความไม่แน่นอนในสาระสำคัญของกฎหมายที่จะใช้บังคับ เกี่ยวกับการขนส่งแต่ละรูปแบบนี้ เป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการเติบโตของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศและความเติบโตทางการค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งรูปแบบของธุรกิจขนาดเล็ก ซึ่งขึ้นอยู่กับ การส่งออกและนำเข้า มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องที่รวมถึงสัญญาของการขนส่ง Door-to-Door จากในประเทศหนึ่ง ไปยังจุดหมายปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง อย่างไรก็ตาม

ตามเมื่อพยายามทำข้อสรุปของสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศดังกล่าวนั้น ธุรกิจขนาดเล็กเริ่มประสบกับปัญหา ของความยุ่งยากซับซ้อนของเอกสารเกี่ยวกับการขนส่งมากขึ้น ดังนั้น นักกฎหมายหรือธุรกิจประกันภัยซึ่งจำเป็นต้องเข้ามาเกี่ยวข้องเพื่อแก้ปัญหาความซับซ้อนเหล่านี้ อาจจะต้องเสียค่าใช้จ่ายมากพอที่จะทำให้การส่งสินค้าไม่ประหยัด

2.2 ความจำเป็นของการมี MT Convention

ด้วยเหตุที่การขนส่งหลายรูปแบบ ภายใต้การขนส่งรูปแบบเดียว ได้กลายเป็นความยุ่งยากและไม่สามารถที่จะคาดการณ์ได้ล่วงหน้า จึงมีความจำเป็นที่จะต้องสร้างระบบกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องของการขนส่งหลายรูปแบบอันเป็นที่ยอมรับขึ้น องค์การระหว่างประเทศต่างๆ เริ่มที่จะเข้ามาพิจารณาขอบเขตของกฎหมายในเรื่องการขนส่งหลายรูปแบบ เพื่อที่จะแนะนำมาตรการที่เป็นรูปแบบเดียวกัน และสามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้าในเรื่องของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ เพื่อวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกในเรื่องของการค้า ด้วยการขจัดอุปสรรคของการเติบโตของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

เนื่องจากการขนส่งสิ่งของระหว่างประเทศโดยการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางทะเล, ทางบก หรือทางอากาศนั้น ต่างก็อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายภายในประเทศ และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ร่างขึ้นเพื่อวางกฎเกณฑ์ของการขนส่งแต่ละรูปแบบ โดยเฉพาะ กฎเกณฑ์ความรับผิดชอบจะต้องแยกพิจารณาตามระบบกฎหมายหรืออนุสัญญาของวิธีการขนส่งแต่ละระบบ โดยการขนส่งในแต่ละรูปแบบ จะมีกฎเกณฑ์ความรับผิดชอบที่แตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับอนุสัญญาที่ใช้กับการขนส่งรูปแบบนั้น ๆ อนุสัญญาที่เกี่ยวกับการขนส่งแต่ละรูปแบบดังกล่าว จึงไม่พอเพียงกับรูปแบบการขนส่งในปัจจุบันที่รวมบริการการขนส่งทุกชนิดเข้าด้วยกัน ซึ่งจำเป็นต้องมีกฎเกณฑ์ที่จะครอบคลุมการขนส่งหลายรูปแบบให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันขึ้น

3. การเจรจาเกี่ยวกับร่างอนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ²

3.1 ร่างอนุสัญญา TCM* (The TCM Draft Convention)

ถึงแม้ว่า จะยังไม่ปรากฏชัดว่าความพยายามครั้งแรกในการสร้างกรอบของกฎหมายการขนส่งหลายรูปแบบมีขึ้นเมื่อใด แต่ประวัติการเจรจาที่เป็นรูปแบบของอนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบเริ่มขึ้นด้วยร่างอนุสัญญา TCM ในต้น ค.ศ. 1970

ร่างอนุสัญญา TCM ซึ่งไม่เคยได้รับการยอมรับ มีลักษณะพิเศษที่สำคัญมากอยู่ 2 ประการ

- 1) การนำไปใช้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจ ดังนั้นผู้ส่งและผู้ขนส่งควรที่จะตกลงตามสัญญาที่จะใช้กฎ TCM
- 2) ร่างอนุสัญญา TCM จะใช้ระบบความรับผิดชอบเครือข่าย (network system)** ซึ่งการจำกัดความรับผิดชอบตาม TCM จะถูกนำมาใช้เพียงกรณีที่มีความเสียหาย

²Kurosh Nasser, "The Multimodal Convention," Journal of Maritime Law and Commerce 19(April 1988): 234-237.

*French acronym for Transport Combine de Merchandises.

**ระบบนี้ถือว่า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายรูปแบบจะเป็นไปตามระบบกฎหมายของรูปแบบการขนส่งที่ความเสียหายเกิดขึ้นหากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งนั้น ๆ ถ้าหากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในการขนส่งช่วงใด MTO จะหลุดพ้นจากความรับผิด หรือ รับผิดเพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงที่ตนทำไว้กับผู้ส่งของด้วย ซึ่งจุดอ่อนของระบบนี้ คือ

- 1) เจ้าของสินค้ามักไม่ได้รับชดใช้คืน หรือได้รับชดใช้น้อย เพราะที่ไม่รู้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงใด
- 2) กฎหมายภายในของผู้ขนส่งที่แท้จริงในแต่ละช่วงการขนส่ง อาจไม่เป็นเช่นเดียวกับระบบกฎหมายที่ใช้บังคับแก่ MTO ดังนั้น MTO เมื่อชดใช้ให้เจ้าของสินค้าไปแล้วตามระบบกฎหมายของตน MTO อาจไม่ได้รับการชดใช้คืนจากผู้ขนส่งช่วงตามระบบกฎหมายของผู้ขนส่งช่วงนั้น ๆ

ไม่สามารถกำหนดได้ว่าเกิดขึ้นเฉพาะเกี่ยวกับการขนส่งใด (เช่น ความเสียหายที่ไม่อาจเห็นได้จากภายนอก) ถ้าความเสียหายสามารถจำกัดได้ว่าเกิดที่เฉพาะรูปแบบใด จะใช้การจำกัดความรับผิดที่มีอยู่ของอนุสัญญาการขนส่งแต่ละรูปแบบ

ความล้มเหลวของ TCM Draft Convention เป็นผลเนื่องมาจากลักษณะสำคัญดังกล่าว ความพยายามที่จะรักษาการมีอยู่ของอนุสัญญาการขนส่งรูปแบบเดียว เป็นผลให้อนุสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ไม่สามารถจะบรรลุวัตถุประสงค์ของความเป็นเอกภาพและประสิทธิภาพในการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา ซึ่งสนับสนุนการนำอนุสัญญามาใช้บังคับ มีข้ออนุญาตให้นำความรับผิดเด็ดขาด เช่นเดียวกับในอนุสัญญา Warsaw มาใช้ได้โดยเฉพาะในส่วนของความสมัครใจที่จะใช้รูปแบบ ความรับผิดแบบเครือข่ายกับกฎเกณฑ์ สำหรับความเสียหายที่ไม่รู้ว่าเกิดช่วงใดเป็นโดยพฤตินัยในความเป็นจริงในสัญญาของผู้รับจัดการขนส่ง ดังนั้นความสำเร็จของ TCM Draft Convention จึงไม่ได้รับการพิจารณาว่าควรค่ากับการให้สัตยาบันเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ

การเจรจาได้เริ่มขึ้นภายใต้การให้ความสนับสนุน ขององค์การระหว่างประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะโดย UNCTAD* ซึ่งเป็นองค์กรที่เห็นได้ชัดว่าเป็นเครื่องนำความพยายาม

*United Nations Conference on Trade and Development มีวัตถุประสงค์

1. เพื่อส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างประเทศที่มีลำดับชั้นของการพัฒนาที่แตกต่างกัน เพื่อช่วยเร่งรัดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนา
2. จัดทำและดำเนินการตามหลักเกณฑ์และนโยบาย ในเรื่องการค้าระหว่างประเทศและในปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาเศรษฐกิจ
3. ทบทวนและเฝ้าอำนวยความสะดวกกรรมการประสานงานของสถาบันอื่น ๆ ในระบบสหประชาชาติ ในเรื่องการค้าระหว่างประเทศ และในปัญหาอื่น ๆ ในการพัฒนาเศรษฐกิจ
4. ริเริ่มและดำเนินงานในการเจรจาเพื่อให้เกิดผลทางกฎหมาย ในอันที่จะส่งเสริมการค้าพหุภาคี

ของประเทศกำลังพัฒนาให้บรรลุความสำเร็จของระเบียบเศรษฐกิจใหม่ NIEO (New International Economic Order) ถึงแม้ว่าผู้เข้าร่วมในการเจรจาจะประกอบด้วย 3 กลุ่มผลประโยชน์ใหญ่ ๆ คือ

1. the Group of 77 (ประเทศกำลังพัฒนา)
2. Group B (ประเทศพัฒนาแล้ว)
3. Group D (กลุ่มประเทศสังคมนิยม)

ในระยะเริ่มแรกเจตนาของ UNCTAD เป็นที่เห็นได้ชัดว่า TCM Draft convention จะไม่ได้ใช้เป็นหลักของการวิพากษ์วิจารณ์ จึงได้มีการเจรจาทกลงเพื่อร่างอนุสัญญาใหม่ ประเด็นใหญ่ที่เห็นได้ชัดในร่างอนุสัญญาใหม่ ก็คือ ความพยายามที่จะแก้ไขจุดบกพร่องของ TCM Draft Convention ในเรื่องขอบเขตของอนุสัญญา ระบบความรับผิดชอบ การเอกสารที่ง่ายยิ่งขึ้น และการคงไว้ซึ่งอนุสัญญารูปแบบเดียวที่มีอยู่แล้ว ผลของการเจรจาดังกล่าวจึงทำให้ MT Convention ซึ่งเป็นการประสานผลประโยชน์ของประเทศใน 3 กลุ่มเข้าด้วยกัน เกิดขึ้น

* (ต่อ)

5. เป็นศูนย์กลางการประสานงานเพื่อให้เกิดการประสานกลมกลืนของนโยบายทางด้านการค้าและพัฒนาเศรษฐกิจของรัฐบาลและกลุ่มเศรษฐกิจต่าง ๆ

มีประเทศสมาชิก 168 ประเทศ คือ 159 ประเทศซึ่งเป็นสมาชิกองค์การสหประชาชาติ และอีก 9 ประเทศ เป็นสมาชิกของทบวงการชำนัญพิเศษ และ IAEA คือ โยลีย์ ซี เกาหลีเหนือ เกาหลีใต้ ลิกเตนสไตน์ โมนาโก นามิเบีย ซานมารีโน สวิตเซอร์แลนด์ และตองกา

3.2 MT Convention

โดยทั่วไปประเทศที่กำลังพัฒนามีความต้องการที่จะคุ้มครองผู้ส่งมากที่สุด และต้องการให้ประเทศของตนเข้ามามีส่วนร่วมในธุรกิจและการประกันภัยของการขนส่งหลายรูปแบบมากยิ่งขึ้น ในทางตรงกันข้าม ประเทศที่พัฒนาแล้วต้องการที่จะจำกัดอนุสัญญาาระหว่างประเทศไม่ให้มีผลกระทบถึงกฎหมายภายในประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่แล้ว และจำกัดหน้าที่ของผู้ขนส่งให้น้อยลงมากที่สุด

MT Convention จึงแบ่งการขนส่งหลายรูปแบบ ระหว่างประเทศออกเป็น 2 ระดับ คือ ความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างผู้ส่งกับผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ และระหว่างผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ กับผู้ขนส่งช่วง ด้วยเหตุนี้ระบบความรับผิดชอบของการขนส่งรูปแบบเดียวจะยังคงไม่ได้รับความกระทบกระเทือน เพราะเป็นการบังคับใช้ เฉพาะความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ และผู้ขนส่งช่วง ในขณะที่ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ และผู้ส่งจะง่ายและทันสมัยมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ผู้ส่งจะมีความสัมพันธ์แต่กับผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับความเสียหายตลอดการขนส่ง ในขณะที่ความไม่แน่นอนของการขนส่งหลายรูปแบบภายใต้ระบบการขนส่งรูปแบบเดียวจะถูกลบหายไปเป็นหน้าที่ของผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้แก้ไขปัญหา ภายใต้อนุสัญญาการขนส่งแต่ละรูปแบบ

ภายใต้ MT Convention การขนส่งหลายรูปแบบจะถูกครอบคลุมโดยสัญญาการขนส่งฉบับเดียว ซึ่งเป็นสัญญาระหว่างผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบและผู้ส่ง ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบจะรับผิดชอบต่อผู้ส่งในเรื่องของความสูญเสีย หรือเสียหายโดยที่ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ อาจจะเป็นผู้ปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งด้วยตนเอง หรืออาจทำสัญญาช่วงกับผู้ขนส่งแต่ละรูปแบบในการขนส่งแต่ละเที่ยว และสิ่งที่สำคัญที่สุดคือ ผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบจะรับผิดชอบต่อผู้ส่ง สำหรับความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้น ในระหว่างที่สิ่งของอยู่ในความดูแลก่อนส่งมอบ โดยไม่คำนึงถึงว่าความเสียหายจะเกิดขึ้นในการขนส่งรูปแบบใด เพียงแต่ผู้ตราส่ง เรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบเท่านั้น

วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาและทำความเข้าใจเกี่ยวกับผลดี ผลเสียของอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ, สำระสำคัญของอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ เปรียบเทียบวิเคราะห์กับกฎหมายของไทยและนโยบายของรัฐ เพื่อเป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ

สมมติฐาน

1. อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ จัดทำขึ้นโดยองค์การสหประชาชาติ วัตถุประสงค์ก็เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของประเทศกำลังพัฒนาในฐานะที่เป็นผู้ใช้บริการการขนส่งมากกว่าให้บริการการขนส่ง

2. ประเทศไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนา จึงอยู่ในฐานะที่เป็นผู้ใช้บริการขนส่งมากกว่าให้บริการขนส่ง

3. ในขณะเดียวกันประเทศไทยก็มีนโยบายพัฒนาพาณิชย์นาวี โดยการตรากฎหมายขึ้นใหม่และปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายพัฒนาพาณิชย์นาวี และมีนโยบายพัฒนาการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศที่สมบูรณ์แบบในภูมิภาคนี้

ดังนั้น ประเทศไทยในฐานะที่เป็นประเทศกำลังพัฒนา สมควรที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบหรือไม่

ขอบเขตและวิธีการศึกษา

วิทยานิพนธ์นี้เป็นการศึกษาโดยการวิจัยเอกสาร เป็นการศึกษาอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ 1980 วิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายของไทยและนโยบายของรัฐ เฉพาะประเด็นที่มีปัญหากระทบกับประเทศไทยถ้าหากว่าไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคี

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ทำให้ทราบถึงปัญหา ผลดี ผลเสีย ของอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบที่ประเทศไทยจะได้รับ หากมีการยอมรับเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ และนำผลดีผลเสียมาใช้ปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้ได้ประโยชน์สูงสุด และเป็นสากล เป็นที่ยอมรับของสังคมระหว่างประเทศ

ทำให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องนำไปประกอบการพิจารณากำหนดนโยบาย หรือทำที่ต่ออนุสัญญานี้

ได้แนวทางในการแก้ไข เพื่อพัฒนาการวางแผนงานของหน่วยงานของรัฐ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งทุกรูปแบบ และเป็นแนวทางสำหรับการปรับปรุงกฎหมายให้เข้ากันนโยบาย