

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- กมล สันติเกษตริน. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2532.
- เข็มชัย ชุตินวงศ์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2527.
- จิต เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแห่งลักษณะหนี้. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัด สำนักพิมพ์ประกายพรึก, 2532.
- _____. คำอธิบายกฎหมายนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2513.
- ชรัตน์ รุ่งเรืองศิลป์. ความรู้เบื้องต้นเรื่องท่าเรือ. กรุงเทพมหานคร : พี เอ ลีฟวิ่ง, 2534.
- ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ. เอกสารการอบรมเรื่องกฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี. กรุงเทพมหานคร : สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี, 2531.
- ไชยเจริญ สันติศิริ. คำบรรยายกฎหมายแห่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนนายหน้า จัดการงานนอกสั่ง. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2512.
- ไชยยศ ไชยมั่นคง. กฎหมายว่าด้วยสัญญา. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2527.

เทพวิฑูร, พระยา. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1-2 : มาตรา 1 ถึง 240.
กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ไทยพิทยา, 2502.

ปรีดี เกษมทรัพย์. กฎหมายแพ่ง : หลักทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วน
จำกัดภาพพิมพ์, 2526.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. การจัดการขนส่งสินค้า เล่มที่ 1 และ 2. กรุงเทพมหานคร :
สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2532.

— . กฎหมายระหว่างประเทศเล่มที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัย
สุโขทัยธรรมมาธิราช, 2529.

— . กฎหมายแพ่ง 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช,
2531.

— . กฎหมายไทยเปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศอื่นในสกุลกฎหมายคอมมอนลอว์ กรุงเทพ-
มหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2528.

มานะ พิทยาภรณ์. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน
จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยราม
คำแหง, 2529.

สถาบันพาณิชย์นาวี. การปรับธุรกิจการขนส่งทางทะเลตามร่าง พรบ. การรับขนของทางทะเล
พ.ศ. — กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.

เสนีย์ ปราโมช. นิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 และ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนา-
พาณิชย์ จำกัด, 2527.

_____ . กฎหมายอังกฤษว่าด้วยลักษณะสัญญาและละเมิด. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัย
 วิชาธรรมศาสตร์และการเมือง, 2479.

สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์. ย่อหลักประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยสัญญา. พิมพ์ครั้งที่ 2.
 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ธรรมนิติ, 2533.

บทความในวารสาร

กมล สนธิเกษตรินทร์. โบตราส่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล. วารสารอัยการ
 ปีที่ 4 (2534) : 3-11.

กมลมิตร วุฒิจำนงค์. หลักการเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับกับสัญญาตามกฎหมายอังกฤษ. วารสาร
นิติศาสตร์ ปีที่ 15 (2527) : 55-64.

เกริก วมิกกุล. กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล : หน้าที่และความรับผิดชอบของ
 ผู้ขนส่ง. วารสารกฎหมาย ปีที่ 11 (2529) : 121-172.

จรินทร์ เพียรประดิษฐกุล. ปัญหาสิทธิของผู้รับตราส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.
วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 (2528) : 32-61.

ชยันติ ไกรกาญจน์. ตั๋วสินค้าและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง. จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี ปีที่ 1
 (2532) : 4-7.

_____ . บิลออฟเลดิง (Bill of Lading). จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี ปีที่ 1
 (2532) : 5-8.

ดาราพร เตชะกำพ. ข้อกำหนดที่ไม่เป็นธรรมในสัญญา. วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 16
 (2528) : 131-145.

ประกอบ หุตะสิงห์. การตีความกฎหมายลายลักษณ์อักษรเทียบเคียงกับหลักกฎหมายเยอรมัน.
บทบัญญัติ เล่มที่ 1 (2482) : 1207.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. ลักษณะเฉพาะบางประการของกฎหมายพาณิชย์นาวี. วารสารนิติศาสตร์
ปีที่ 19 (2532) : 144-153.

———. ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามใบตราส่งตามกฎหมายภายในของฝรั่งเศส.
วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 (2530) : 24-30.

พรชัย วิวัฒน์ภักดี. ความลึกลับในการใช้มาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เมื่อ
ศาลไทยต้องหาบทกฎหมายมาใช้ในการพาณิชย์นาวี. บทบัญญัติ เล่มที่ 42 (2533) :
99-103.

ไพบุลย์ สุตันตวิรคุณ. การขนส่งแบบ Intermodalism ปัญหาเรื่องความรับผิด. จุลสารกฎหมาย
พาณิชย์นาวี ปีที่ 1 (2532) : 6-9.

———. สถานภาพกฎหมายขนส่งทางทะเลของไทยในปัจจุบัน. จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี.
ปีที่ 1 (2532) : 2-5.

สุดา วัชรวัฒนากุล. รับขนของทางทะเล : คำพิพากษาฎีกาที่ 1112/2530. วารสารนิติศาสตร์
ปีที่ 17 (2530) : 111-115.

สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์. ปัญหาทางกฎหมายบางประการในสัญญาขนส่งทางทะเล. วารสารนิติศาสตร์
ปีที่ 16 (2529) : 95-100.

———. ข้อจำกัดความรับผิดในสัญญา. วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 16 (2528) : 117-130.

อนันต์ จันทรโอภากร. มาตรา 1 ประมวลกฎหมายแพ่งสวิส. วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 12
(2524) : 138-164.

ภาษาอังกฤษหนังสือ

- ESCAP. Handbook of International Containerization. Bangkok : ESCAP, 1983.
- . Use of Maritime Transport : Vol. 1 & 2. Geneva : United Nations, 1988.
- . Manual on Freight Forwarding. Geneva : United Nation, 1990.
- . Guide - lines for Maritime Legislation. Bangkok : ESCAP, 1987.
- Furmston, M.P. Cheshire and Fifoot's Law of Contract. London : Butterworths, 1986.
- Guest, A.G. Anson's Law of Contract. 26th ed. Oxford : Oxford University Press, 1985.
- Hailsham of St. Marylebone, Lord. Halsbury's Law of England Volume 5 (Carriers). London : Butterworths, 1974.
- Healy, Nicholas J. and Sharpe, David J. Case and Materials on Admiralty. st. Paul : West Publishing Co., 1974.
- Hill, D.J. Fright Forwarding. London : Stevens & Sons, 1972.

Rodiere, Rene. "Introduction to Transport Law and Combined Transports"
in Law of Transport. New York : Oceana Publications Inc., 1987.

Schoenbaum, Thomas J. Admiralty and Maritime Law. St. Paul : West
Publishing Co., 1987.

Tetley, William. Marine Cargo Claims. Toronto : Butterworth, 1983.

UNCTAD/UNDP. Workshop Handbook : Multimodal Transport. Geneva :
UNCTAD, 1988.

UNCTAD. The Economic and Commercial Implications of the Entry into
Force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport
Convention. Geneva : UNCTAD, 1989.

บทความในวารสาร

Coffey, William J. Multimodalism and the American Carrier. Tulane Law
Review 64 (December 1989) : 569-594.

Denniston, Thomas R., Gunn, Carter T. and Yudes, Alfred E., JR. Liabilities
of Multimodal Operators and Parties Other than Carriers and
Shippers. Tulane Law Review 64 (December 1989) : 517-541.

Herber, Rolf. The European Legal Experience with Multimodalism. Tulane
Law Review 64 (December 1989) : 611-629.

Knebel, Jack G. and Denise Savoie Blocker. United States Statutory Regulation of Multimodalism. Tulane Law Review 64 (December 1989) : 543-568.

Kurosh Nasser. The Multimodal Convention. Journal of Maritime Law and Commerce 19 (April 1988) : 231-259.

๔
๒๒ ๗

Lopez, Norman. "Cargo Damage, Liability and Documentation Problems in Multimodal Transport" in Intermodal Asia Seminar Workbook. Lloyd's of London Press (Far East) Ltd., 1988.

Vardan, V.C.S. "Intermodalism : Liability and Documentation" in Intermodal Asia Seminar Workbook. Lloyd's of London Press (Far East) Ltd., 1988.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



PART I – GENERAL PROVISIONS

Article 1

Definitions

For the purposes of this Convention:

1. "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods are taken in charge by the multimodal transport operator to a place designated for delivery situated in a different country. The operations of pick-up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract, shall not be considered as international multimodal transport.
2. "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.
3. "Multimodal transport contract" means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against payment of freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.
4. "Multimodal transport document" means a document which evidences a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator, and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the terms of that contract.
5. "Consignor" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a multimodal transport contract has been concluded with the multimodal transport operator, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the multimodal transport operator in relation to the multimodal transport contract.
6. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
7. "Goods" includes any container, pallet or similar article of transport or packaging, if supplied by the consignor.
8. "International convention" means an international agreement concluded among States in written form and governed by international law.
9. "Mandatory national law" means any statutory law concerning carriage of goods the provisions of which cannot be departed from by contractual stipulation to the detriment of the consignor.
10. "Writing" means, *inter alia*, telegram or telex.

Article 2

Scope of application

The provisions of this Convention shall apply to all contracts of multimodal transport between places in two States, if:

- (a) The place for the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State, or

(b) The place for delivery of the goods by the multimodal transport operator as provided for in the multimodal transport contract is located in a Contracting State.

Article 3

Mandatory application

1. When a multimodal transport contract has been concluded which according to Article 2 shall be governed by this Convention, the provisions of this Convention shall be mandatorily applicable to such contract.

2. Nothing in this Convention shall affect the right of the consignor to choose between multimodal transport and segmented transport.

Article 4

Regulation and control of multimodal transport

1. This Convention shall not affect, or be incompatible with, the application of any international convention or national law relating to the regulation and control of transport operations.

2. This Convention shall not affect the right of each State to regulate and control at the national level multimodal transport operations and multimodal transport operators, including the right to take measures relating to consultations, especially before the introduction of new technologies and services, between multimodal transport operators, shippers, shippers' organizations and appropriate national authorities on terms and conditions of service; licensing of multimodal transport operators; participation in transport; and all other steps in the national economic and commercial interest.

3. The multimodal transport operator shall comply with the applicable law of the country in which he operates and with the provisions of this Convention.

PART II – DOCUMENTATION

Article 5

Issue of multimodal transport document

1. When the goods are taken in charge by the multimodal transport operator, he shall issue a multimodal transport document which, at the option of the consignor, shall be in either negotiable or non-negotiable form.

2. The multimodal transport document shall be signed by the multimodal transport operator or by a person having authority from him.

3. The signature on the multimodal transport document may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.

4. If the consignor so agrees, a non-negotiable multimodal transport document may be issued by making use of any mechanical or other means preserving a record of the particulars stated in Article 8 to be contained in the multimodal transport document. In such a case the multimodal transport operator, after having taken the goods in charge, shall deliver to the consignor a readable document containing all the particulars so recorded, and such document shall for the purposes of the provisions of this Convention be deemed to be a multimodal transport document.

Article 6

Negotiable multimodal transport document

1. Where a multimodal transport document is issued in negotiable form:
 - (a) It shall be made out to order or to bearer;
 - (b) If made out to order it shall be transferable by endorsement;
 - (c) If made out to bearer it shall be transferable without endorsement;
 - (d) If issued in a set of more than one original it shall indicate the number of originals in the set;
 - (e) If any copies are issued each copy shall be marked "non-negotiable copy"

2. Delivery of the goods may be demanded from the multimodal transport operator or a person acting on his behalf only against surrender of the negotiable multimodal transport document duly endorsed where necessary.

3. The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if, where a negotiable multimodal transport document has been issued in a set of more than one original, he or a person acting on his behalf has in good faith delivered the goods against surrender of one of such originals.

Article 7

Non-negotiable multimodal transport document

1. Where a multimodal transport document is issued in non-negotiable form it shall indicate a named consignee.

2. The multimodal transport operator shall be discharged from his obligation to deliver the goods if he makes delivery thereof to the consignee named in such non-negotiable multimodal transport document or to such other person as he may be duly instructed, as a rule, in writing.

Article 8

Contents of the multimodal transport document

1. The multimodal transport document shall contain the following particulars:
 - (a) The general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the consignor;
 - (b) The apparent condition of the goods;
 - (c) The name and principal place of business of the multimodal transport operator;
 - (d) The name of the cosignor;
 - (e) The consignee, if named by the consignor;
 - (f) The place and date of taking in charge of the goods by the multimodal transport operator;

- (g) The place of delivery of the goods;
- (h) The date or the period of delivery of the goods at the place of delivery, if expressly agreed upon between the parties;
- (i) A statement indicating whether the multimodal transport document is negotiable or non-negotiable;
- (j) The place and date of issue of the multimodal transport document;
- (k) The signature of the multimodal transport operator or of a person having authority from him;
- (l) The freight for each mode of transport, if expressly agreed between the parties, or the freight, including its currency, to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;
- (m) The intended journey route, modes of transport and places of transshipment, if known at the time of issuance of the multimodal transport document;
- (n) The statement referred to in paragraph 3 of Article 28;
- (o) Any other particulars which the parties may agree to insert in the multimodal transport document, if not inconsistent with the law of the country where the multimodal transport document is issued.

2. The absence from the multimodal document of one or more of the particulars referred to in paragraph 1 of this article shall not affect the legal character of the document as a multimodal transport document provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 4 of Article 1.

Article 9

Reservations in the multimodal transport document

1. If the multimodal transport document contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the multimodal transport operator or a person acting on his behalf knows, or has reasonable grounds to suspect, do not accurately represent the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the multimodal transport operator or a person acting on his behalf shall insert in the multimodal transport document a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the multimodal transport operator or a person acting on his behalf fails to note on the multimodal transport document the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the multimodal transport document that the goods were in apparent good condition.

Article 10

Evidentiary effect of the multimodal transport document

Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under Article 9 has been entered:

- (a) The multimodal transport document shall be *prima facie* evidence of the taking in charge by the multimodal transport operator of the goods as described therein; and
- (b) Proof to the contrary by the multimodal transport operator shall not be admissible if the multimodal transport document is issued in negotiable form and has been transferred to a third party, including a consignee, who has acted in good faith in reliance on the description of the goods therein.

Article 11*Liability for intentional mis-statements or omissions*

When the multimodal transport operator, with intent to defraud, gives in the multimodal transport document false information concerning the goods or omits any information required to be included under paragraph 1 (a) or (b) of Article 8 or under Article 9, he shall be liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for any loss, damage or expenses incurred by a third party, including a consignee, who acted in reliance on the description of the goods in the multimodal transport document issued.

Article 12*Guarantee by the consignor*

1. The consignor shall be deemed to have guaranteed to the multimodal transport operator the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the multimodal transport operator, of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity and, if applicable, to the dangerous character of the goods, as furnished by him for insertion in the multimodal transport document.

2. The consignor shall indemnify the multimodal transport operator against loss resulting from inaccuracies in or inadequacies of the particulars referred to in paragraph 1 of this article. The consignor shall remain liable even if the multimodal transport document has been transferred by him. The right of the multimodal transport operator to such indemnity shall in no way limit his liability under the multimodal transport contract to any person other than the consignor.

Article 13*Other documents*

The issue of the multimodal transport documents does not preclude the issue, if necessary, of other documents relating to transport or other services involved in international multimodal transport, in accordance with applicable international conventions or national law. However, the issue of such other documents shall not affect the legal character of the multimodal transport documents.

PART III – LIABILITY OF THE MULTIMODAL TRANSPORT OPERATOR**Article 14***Period of responsibility*

1. The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this Convention covers the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery.

2. For the purpose of this article, the multimodal transport operator is deemed to be in charge of the goods:

- (a) from the time he has taken over the goods from:
 - (i) the consignor or a person acting on his behalf, or
 - (ii) an authority of other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of taking in charge, the goods must be handed over for transport;

- (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 multimodal transport operator, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the multimodal transport contract or with the law or with the usage of the particular trade applicable at the place of delivery; or
 - (iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the place of delivery, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the multimodal transport operator shall include his servants or agents or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, and reference to the consignor or consignee shall include their servants or agents.

Article 15

The liability of the multimodal transport operator for his servants, agents and other persons

Subject to Article 21, the multimodal transport operator shall be liable for the acts and omissions of his servants or agents, when any such servant or agent is acting within the scope of his employment, or of any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, when such person is acting in the performance of the contract, as if such acts and omissions were his own.

Article 16

Basis of liability

1. The multimodal transport operator shall be liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay in delivery took place while the goods were in his charge as defined in Article 14, unless the multimodal transport operator proves that he, his servants or agents or any other person referred to in Article 15 took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent multimodal transport operator, having regard to the circumstances of the case.

3. If the goods have not been delivered within 90 consecutive days following the date of delivery determined according to paragraph 2 of this article, the claimant may treat the goods as lost.

Article 17

Concurrent causes

Where fault or neglect on the part of the multimodal transport operator, his servants or agents or any other person referred to in Article 15 combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery, the multimodal transport operator shall be liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the multimodal transport operator proves the part of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 18

Limitation of liability

1. When the multimodal transport operator is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods according to Article 16, his liability shall be limited to an amount not exceeding 920 units of account per package or other shipping unit or 2.75 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the packages or other shipping units enumerated in the multimodal transport document as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit;

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the multimodal transport operator, is considered one separate shipping unit.

3. Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2 of this article, if the international multimodal transport does not, according to the contract, include carriage of goods by sea or by inland waterways, the liability of the multimodal transport operator shall be limited to an amount not exceeding 8.33 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged.

4. The liability of the multimodal transport operator for loss resulting from delay in delivery according to the provisions of Article 16 shall be limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the multimodal transport contract.

5. The aggregate liability of the multimodal transport operator, under paragraphs 1 and 4 or paragraphs 3 and 4 of this article, shall not exceed the limit of liability for total loss of the goods as determined by paragraph 1 or 3 of this article.

6. By agreement between the multimodal transport operator and the consignor, limits of liability exceeding those provided for in paragraphs 1, 3 and 4 of this article may be fixed in the multimodal transport document.

7. "Unit of account" means the unit of account mentioned in Article 31.

Article 19

Localized damage

When the loss of or damage to the goods occurred during one particular stage of the multimodal transport, in respect of which an applicable international convention or mandatory national law provides a higher limit of liability than the limit that would follow from application of paragraphs 1 to 3 of Article 18, then the limit of the multimodal transport operator's liability for such loss or damage shall be determined by reference to the provisions of such convention or mandatory national law.

Article 20

Non-contractual liability

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the multimodal transport operator in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, whether the action be founded in contract, in tort or otherwise.

2. If an action in respect of loss resulting from loss of or damage to the goods or from delay in delivery is brought against the servant or agent of the multimodal transport operator, if such servant or agent proves that he acted within the scope of his employment, or against any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract, if such other person proves that he acted within the performance of the contract, the servant or agent or such other person shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the multimodal transport operator is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in Article 21, the aggregate of the amounts recoverable from the multimodal transport operator and from a servant or agent or any other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 21

Loss of the right to limit liability

1. The multimodal transport operator is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the multimodal transport operator done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding paragraph 2 of Article 20, a servant or agent of the multimodal transport operator or other person of whose services he makes use for the performance of the multimodal transport contract is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant, agent or other person, done with the intent to cause such loss, damage or delay or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

PART IV – LIABILITY OF THE CONSIGNOR

Article 22

General rule

The consignor shall be liable for loss sustained by the multimodal transport operator if such loss is caused by the fault or neglect of the consignor, or his servants or agents when such servants or agents are acting within the scope of their employment. Any servant or agent of the consignor shall be liable for such loss if the loss is caused by fault or neglect on his part.

Article 23

Special rules on dangerous goods

1. The consignor shall mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the consignor hands over dangerous goods to the multimodal transport operator or any person acting on his behalf, the consignor shall inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, the precautions to be taken. If the consignor fails to do so and the multimodal transport operator does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) The consignor shall be liable to the multimodal transport operator for all loss resulting from the shipment of such goods; and

(b) The goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the multimodal transport he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2 (b) of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the multimodal transport operator is liable in accordance with the provisions of Article 16.

PART V – CLAIMS AND ACTIONS

Article 24

Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the multimodal transport operator not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is *prima facie* evidence of the delivery by the multimodal transport operator of the goods as described in the multimodal transport document.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within six consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties or their authorized representatives at the place of delivery, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the multimodal transport operator and the consignee shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless notice has been given in writing to the multimodal transport operator within 60 consecutive days after the day when the goods were delivered by handing over to the consignee or when the consignee has been notified that the goods have been delivered in accordance with paragraph 2 (b) (ii) or (iii) of Article 14.

6. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the multimodal transport operator to the consignor not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 (b) of Article 14, whichever is later, the failure to give such notice is *prima facie* evidence that the multimodal transport operator has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the consignor, his servants or agents.

7. If any of the notice periods provided for in paragraphs 2, 5 and 6 of this article terminates on a day which is not a working day at the place of delivery, such period shall be extended until the next working day.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the multimodal transport operator's behalf, including any person of whose services he makes use at the place of delivery, or to a person acting on the consignor's behalf, shall be deemed to have been given to the multimodal transport operator, or to the consignor, respectively.

Article 25

Limitation of actions

1. Any action relating to international multimodal transport under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. However, if notification in writing, stating the nature and main particulars of the claim, has not been given within six months after the day when the goods were delivered or, where the goods have not been delivered, after the day on which they should have been delivered, the action shall be time-barred at the expiry of this period.

2. The limitation period commences on the day after the day on which the multimodal transport operator has delivered the goods or part thereof or, where the goods have not been delivered, on the day after the last day on which the goods should have been delivered.

3. 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.

4. Provided that the provisions of another applicable international convention are not to the contrary, a recourse action for indemnity by a person held liable under this Convention 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.

Article 26

Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Convention, the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(b) the place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) the place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or

(d) any other place designated for that purpose in the multimodal transport contract and evidenced in the multimodal transport document.

2. No judicial proceedings relating to international multimodal transport under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 of this article. The provisions of this article do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

3. Notwithstanding the preceding provisions of this article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective.

4. (a) Where an action has been instituted in accordance with the provisions of this article or where judgement in such an action has been delivered, no new action shall be instituted between

the same parties on the same grounds unless the judgement in the first action is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) For the purposes of this article neither the institution of measures to obtain enforcement of a judgement nor the removal of an action to a different court within the same country shall be considered as the starting of a new action.

Article 27

Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to international multimodal transport under this Convention shall be referred to arbitration.

2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated:

- (i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
- (ii) the place where the multimodal transport contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or
- (iii) the place of taking the goods in charge for international multimodal transport or the place of delivery; or

(b) any other place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.

4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

5. Nothing in this article shall affect the validity of an agreement on arbitration made by the parties after the claim relating to the international multimodal transport has arisen.

PART VI – SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 28

Contractual stipulations

1. Any stipulation in a multimodal transport contract or multimodal transport document shall be null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation shall not affect the validity of other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the multimodal transport operator or any similar clause shall be null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, the multimodal transport operator may, with the agreement of the consignor, increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. The multimodal transport document shall contain a statement that the international multimodal transport is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the consignor or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the multimodal transport operator must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The multimodal transport operator must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

Article 29

General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the multimodal transport contract or national law regarding the adjustment of general average, if and to the extent applicable.

2. With the exception of Article 25, the provisions of this Convention relating to the liability of the multimodal transport operator for loss of or damage to the goods shall also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the multimodal transport operator to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 30

Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties provided for in the Brussels International Convention for the unification of certain rules relating to the limitation of owners of sea-going vessels of 25 August 1924; in the Brussels International Convention relating to the limitation of the liability of owners of sea-going ships of 10 October 1957; in the London Convention on limitation of liability for maritime claims of 19 November 1976; and in the Geneva Convention relating to the limitation of the liability of owners of inland navigation vessels (CLN) of 1 March 1973, including amendments to these Conventions, or national law relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships and inland navigation vessels.

2. The provisions of Articles 26 and 27 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other international convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States parties to such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 3 of Article 27 of this Convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or amendments thereto; or

(b) by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

4. Carriage of goods such as carriage of goods in accordance with the Geneva Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road in Article 2, or

the Berne Convention of 7 February 1970 concerning the Carriage of Goods by rail, Article 2, shall not for States Parties to Conventions governing such carriage be considered as international multimodal transport within the meaning of Article 1, paragraph 1, of this Convention, in so far as such States are bound to apply the provisions of such Conventions to such carriage of goods.

Article 31

Unit of account or monetary unit and conversion

1. The unit of account referred to in Article 18 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in Article 18 shall be converted into the national currency of a State according to the value of such currency on the date of the judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect on the date in question, for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows: with regard to the limits provided for in paragraph 1 of Article 18 to 13,750 monetary units per package or other shipping unit or 41.25 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods, and with regard to the limit provided for in paragraph 3 of Article 18 to 124 monetary units.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amount referred to in paragraph 2 of this article into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this article and the conversion referred to in paragraph 3 of this article shall be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in Article 18 as is expressed there in units of account.

5. Contracting States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to the last sentence of paragraph 1 of this article, or the result of the conversion pursuant to paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

PART VII – CUSTOMS MATTERS

Article 32

Customs transit

1. Contracting States shall authorize the use of the procedure of customs transit for international multimodal transport.

2. Subject to provisions of national law or regulations and intergovernmental agreements, the customs transit of goods in international multimodal transport shall be in accordance with the rules and principles contained in Articles I to VI of the Annex to this Convention.

3. When introducing laws or regulations in respect of customs transit procedures relating to multimodal transport of goods, Contracting States should take into consideration Articles I to VI of the Annex to this Convention.

PART VIII – FINAL CLAUSES

Article 33

Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 34

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. All States are entitled to become Parties to this Convention by:
 - (a) Signature not subject to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) Signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) Accession.
2. This Convention shall be open for signature as from 1 September 1980 until and including 31 August 1981 at the Headquarters of the United Nations in New York.
3. After 31 August 1981, this Convention shall be open for accession by all States which are not signatory States.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the depositary.
5. Organizations for regional economic integration, constituted by sovereign States members of UNCTAD, and which have competence to negotiate, conclude and apply international agreements in specific fields covered by this Convention shall be similarly entitled to become Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1 to 4 of this article, thereby assuming in relation to other Parties to this Convention the rights and duties under this Convention in the specific fields referred to above.

Article 35

Reservations

No reservation may be made to this Convention.

Article 36

Entry into force

1. This Convention shall enter into force 12 months after the Governments of 30 States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.
2. For each State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the requirements for entry into force given in paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force 12 months after the deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 37

Date of application

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to multimodal transport contracts concluded on or after the date of entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 38

Rights and obligations under existing conventions

If, according to Articles 26 or 27, judicial or arbitral proceedings are brought in a Contracting State in a case relating to international multimodal transport subject to this Convention which takes place between two States of which only one is a Contracting State, and if both these States are at the time of entry into force of this Convention equally bound by another international convention, the court or arbitral tribunal may, in accordance with the obligations under such convention, give effect to the provisions thereof.

Article 39

Revision and amendments

1. At the request of not less than one third of the Contracting States, the Secretary-General of the United Nations shall, after the entry into force of this Convention, convene a conference of the Contracting States for revising or amending it. The Secretary-General of the United Nations shall circulate to all Contracting States the texts of any proposals for amendments at least three months before the opening date of the conference.

2. Any decision by the revision conference, including amendments, shall be taken by a two thirds majority of the States present and voting. Amendments adopted by the conference shall be communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

3. Subject to paragraph 4 below, any amendment adopted by the conference shall enter into force only for those Contracting States which have accepted it, on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the Contracting States. For any State accepting an amendment after it has been accepted by two thirds of the Contracting States, the amendment shall enter into force on the first day of the month following one year after its acceptance by that State.

4. Any amendment adopted by the conference altering the amounts specified in Article 18 and paragraph 2 of Article 31 or substituting either or both the units defined in paragraphs 1 and 3 of Article 31 by other units shall enter into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the Contracting States. Contracting States which have accepted the altered amounts or the substituted units shall apply them in their relationship with all Contracting States.

5. Acceptance of amendments shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of any amendment adopted by the conference shall be deemed to apply to the Convention as amended.

3. When introducing laws or regulations in respect of customs transit procedures relating to multimodal transport of goods, Contracting States should take into consideration Articles I to VI of the Annex to this Convention.

PART VIII – FINAL CLAUSES

Article 33

Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 34

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. All States are entitled to become Parties to this Convention by:
 - (a) Signature not subject to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) Signature subject to and followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) Accession.
2. This Convention shall be open for signature as from 1 September 1980 until and including 31 August 1981 at the Headquarters of the United Nations in New York.
3. After 31 August 1981, this Convention shall be open for accession by all States which are not signatory States.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the depositary.
5. Organizations for regional economic integration, constituted by sovereign States members of UNCTAD, and which have competence to negotiate, conclude and apply international agreements in specific fields covered by this Convention shall be similarly entitled to become Parties to this Convention in accordance with the provisions of paragraphs 1 to 4 of this article, thereby assuming in relation to other Parties to this Convention the rights and duties under this Convention in the specific fields referred to above.

Article 35

Reservations

No reservation may be made to this Convention.

Article 36

Entry into force

1. This Convention shall enter into force 12 months after the Governments of 30 States have either signed it not subject to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary.
2. For each State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Convention after the requirements for entry into force given in paragraph 1 of this article have been met, the Convention shall enter into force 12 months after the deposit by such State of the appropriate instrument.

Article 40*Denunciation*

1. Each Contracting State may denounce this Convention at any time after the expiration of a period of two years from the date on which this Convention has entered into force by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. Such denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation shall take effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures hereunder on the dates indicated.

DONE at Geneva on 24 May 1980 in one original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic.

Certified as an authentic text

Carmen Sramek
Secretary, United Nations Conference on a
Convention on International Multimodal Transport

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Annex

PROVISIONS ON CUSTOMS MATTERS RELATING TO INTERNATIONAL
MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS

Article I

For the purposes of this Convention:

"Customs transit procedure" means the customs procedure under which goods are transported under customs control from one customs office to another.

"Customs office of destination" means any customs office at which a customs transit operation is terminated.

"Import/export duties and taxes" means customs duties and all other duties, taxes, fees or other charges which are collected on or in connexion with the import/export of goods but not including fees and charges which are limited in amount to the approximate cost of services rendered.

"Customs transit document" means a form containing the record of data entries and information required for the customs transit operation.

Article II

1. Subject to the provisions of the law, regulations and international conventions in force in their territories, Contracting States shall grant freedom of transit to goods in international multimodal transport.

2. Provided that the conditions laid down in the customs transit procedure used for the transit operation are fulfilled to the satisfaction of the customs authorities, goods in international multimodal transport:

(a) shall not, as a general rule, be subject to customs examination during the journey except to the extent deemed necessary to ensure compliance with rules and regulations which the Customs are responsible for enforcing. Flowing from this, the customs authorities shall normally restrict themselves to the control of customs seals and other security measures at points of entry and exit;

(b) without prejudice to the application of law and regulations concerning public or national security, public morality or public health, shall not be subject to any customs formalities or requirements additional to those of the customs transit regime used for the transit operation.

Article III

In order to facilitate the transit of the goods, each Contracting State shall:

(a) If it is the country of shipment, as far as practicable, take all measures to ensure the completeness and accuracy of the information required for the subsequent transit operations;

(b) If it is the country of destination:

(i) take all necessary measures to ensure that goods in customs transit shall be cleared, as a rule, at the customs office of destination of the goods;

(ii) endeavour to carry out the clearance of goods at a place as near as is possible to the place of final destination of the goods, provided that national law and regulations do not require otherwise.

Article IV

1. Provided that the conditions laid down in the customs transit procedure are fulfilled to the satisfaction of the customs authorities, the goods in international multimodal transport shall not be subject to the payment of import/export duties and taxes or deposit in lieu thereof in transit countries.

2. The provisions of the preceding paragraph shall not preclude:

(a) The levy of fees and charges by virtue of national regulations on grounds of public security or public health;

(b) The levy of fees and charges, which are limited in amount to the approximate cost of services rendered, provided they are imposed under conditions of equality.

Article V

1. Where a financial guarantee for the customs transit operation is required, it shall be furnished to the satisfaction of the customs authorities of the transit country concerned in conformity with its national law and regulations and international conventions.

2. With a view to facilitating customs transit, the system of customs guarantee shall be simple, efficient, moderately priced and shall cover import/export duties and taxes chargeable and, in countries where they are covered by guarantees, any penalties due.

Article VI

1. Without prejudice to any other documents which may be required by virtue of an international convention or national law and regulations, customs authorities of transit countries shall accept the multimodal transport document as a descriptive part of the customs transit document.

2. With a view to facilitating customs transit, customs transit documents shall be aligned, as far as possible, with the layout reproduced below.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

-คำแปล-

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

ภาค 1

บททั่วไป

มาตรา 1

นิยาม

ตามอนุสัญญานี้

1. "การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ" หมายความว่า การขนส่งสินค้าตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบที่ใช้รูปแบบการขนส่งอย่างน้อยสองรูปแบบที่แตกต่างกัน นับจากที่แห่งหนึ่งในรัฐหนึ่งซึ่งสินค้าได้อยู่ในความอารักขาของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ไปยังที่อีกแห่งหนึ่งที่ได้กำหนดไว้เพื่อการส่งมอบที่ตั้งอยู่ในรัฐที่ต่างรัฐกัน อนึ่งการดำเนินการยกขนและรับมอบสินค้าที่เป็น การปฏิบัติการให้เป็นไปตามสัญญาขนส่ง โดยใช้รูปแบบเดียวตามที่กำหนดไว้ในสัญญานั้นนั้น ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

2. "ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ" หมายความว่า บุคคลซึ่งกระทำการในนามของตนเองหรือผ่านบุคคลอื่นที่กระทำการในนามของตน ทำการตกลงทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ และได้กระทำในฐานะตัวการ ไม่ใช่ฐานะตัวแทนหรือในนามของผู้ส่งสินค้าหรือในนามของผู้รับขนที่เข้าร่วมในการดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และผู้ซึ่งเข้ารับผิดในการปฏิบัติการให้เป็นไปตามสัญญานั้น

3. "สัญญาขนส่งหลายรูปแบบ" หมายความว่า สัญญาที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเข้าผูกพันปฏิบัติ หรือยอมปฏิบัติในการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ เพื่อได้รับการชำระค่าระวาง

4. "เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ" หมายความว่า เอกสารซึ่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งหลายรูปแบบที่แสดงว่า ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้าอยู่ในความอารักขา และต้องทำการส่งมอบสินค้าตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญา

5. "ผู้ส่งของ" หมายความว่า บุคคลใดไม่ว่าโดยตัวเขาเอง หรือผู้ที่ทำในนามของผู้ส่งของ ได้ทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ หรือกับบุคคลในนามของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และผู้ส่งของได้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจริงตามข้อผูกพันในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ

6. "ผู้รับตราส่ง" หมายความว่า ผู้มีสิทธิรับมอบสินค้า

7. "สินค้า" หมายความว่า รวมถึง ตั๋วสินค้าที่รองรับหรือสิ่งคล้ายคลึงกับภาระการขนส่ง หรือที่บรรจุรวมสินค้า ในกรณีผู้ส่งของเป็นผู้จัดให้

8. "อนุสัญญาระหว่างประเทศ" หมายความว่า ข้อตกลงระหว่างประเทศที่ทำขึ้นระหว่างรัฐ ในรูปแบบเอกสาร และมีกฎหมายภายในรองรับ

9. "กฎหมายของรัฐที่บังคับใช้" หมายความว่า กฎหมายลายลักษณ์อักษรที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า บทบังคับแห่งกฎหมายนั้นต้องไม่แตกต่าง ไปจากบทบังคับแห่งสัญญาที่เป็น โทษแก่ผู้ส่งของ

10. "ลายลักษณ์อักษร" นอกจากเป็นอย่างอื่นแล้ว ให้หมายความรวมถึง โทร เลขหรือ โทรนิมฟ์

มาตรา 2

ขอบเขตแห่งการบังคับ

บทบังคับแห่งอนุสัญญานี้ ให้ใช้บังคับต่อสัญญาขนส่งหลายรูปแบบทุกสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างสถานที่ในสองรัฐ ถ้า

(ก) สถานที่ที่ตั้งอยู่ในรัฐภาคีรัฐใดรัฐหนึ่งซึ่งผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้า อยู่ในอารักขาของตนตามที่กำหนดไว้ในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ

(ข) สถานที่ที่ตั้งอยู่ในรัฐภาคีรัฐใดรัฐหนึ่งซึ่งผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องส่งมอบสินค้าตามที่กำหนดไว้ในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ

มาตรา 3
การบังคับใช้

1. เมื่อได้ทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบตาม มาตรา 2 ให้ข้อกำหนดตามอนุสัญญานี้บังคับต่อสัญญาดังกล่าว

2. อนุสัญญานี้ไม่กระทบถึงสิทธิของผู้ส่งของที่เลือกใช้ระหว่างการขนส่งหลายรูปแบบ และการขนส่งประเภทแยกขนส่ง

มาตรา 4
กฎระเบียบและการควบคุมการขนส่งหลายรูปแบบ

1. อนุสัญญานี้ไม่มีผลกระทบถึง หรือ ขัดต่อ การบังคับใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใด หรือกฎหมายภายในที่เกี่ยวกับกฎระเบียบและการควบคุมการดำเนินการขนส่ง

2. อนุสัญญานี้ไม่มีผลกระทบถึงสิทธิของรัฐใดรัฐหนึ่ง ที่จะ ใช้กฎระเบียบและควบคุมระดับรัฐเกี่ยวกับการดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ รวมถึงการใช้มาตรการที่เกี่ยวกับการปรึกษาหารือ โดยเฉพาะก่อนที่จะมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ และบริการสมัยใหม่มาใช้ ระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้รับจัดการขนส่ง องค์กรของผู้รับจัดการขนส่ง และพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวกับบทบังคับและเงื่อนไขแห่งบริการ การออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่เข้ามีส่วนร่วมในการขนส่ง และขั้นตอนอื่นอันเป็นผลประโยชน์ทาง เศรษฐกิจและการค้าของรัฐ

3. ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องดำเนินการตามกฎหมายแห่งรัฐที่ดำเนินการอยู่ และต้องดำเนินการตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญานี้

ภาค 2

เอกสาร

มาตรา 5

การออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

1. เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้ามาอยู่ในอารักขาของตนแล้วต้องออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งจะเป็นเอกสารในรูปแบบเปลี่ยนมือหรือไม่ก็ได้ แล้วแต่ผู้ส่งของจะเห็นสมควร
2. เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ต้องลงลายมือชื่อโดยผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ หรือบุคคลผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ
3. การลงลายมือชื่อในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ อาจลงลายมือชื่อด้วยลายมือพิมพ์ในรูปแบบโทรสาร ประทับตรา ทำเป็นสัญลักษณ์ หรือด้วยวิธีการทางเมคคานิค หรืออิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ต้องไม่ขัดต่อกฎหมายของรัฐที่ออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ
4. ถ้าผู้ส่งของยินยอม เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบอาจออกด้วยวิธีการทางเมคคานิค หรือวิธีการอื่นใดที่ยังคงไว้ซึ่งข้อความตามรายการละเอียดตามมาตรา 8 ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ในกรณีดังกล่าวภายหลังที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้ามาอยู่ในอารักขาแล้ว ต้องส่งมอบเอกสารที่มีข้อความทั้งหมดแห่งรายการละเอียดตามที่ได้นำทักลงไว้ให้ผู้ส่งของ และให้ถือว่าเอกสารดังกล่าวที่มีวัตถุประสงค์ตามอนุสัญญานี้ เป็นเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

มาตรา 6

เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่เปลี่ยนมือได้

1. เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่เปลี่ยนมือได้
 - (ก) ต้องเป็นเอกสารออกให้ตามคำสั่ง หรือผู้ถือ
 - (ข) ถ้าเป็นเอกสารออกให้ตามคำสั่ง ต้องเปลี่ยนมือได้ด้วยการสลักหลัง
 - (ค) ถ้าเป็นเอกสารออกให้ผู้ถือ ต้องเปลี่ยนมือได้โดยไม่ต้องสลักหลัง
 - (ง) ถ้ามีการออกเอกสารเป็นชุดและมากกว่าหนึ่งต้นฉบับ ต้องระบุถึงจำนวนต้นฉบับในชุดด้วย
 - (จ) ถ้ามีการออกสำเนาเอกสารแต่ละสำเนาต้องทำเครื่องหมายว่า "สำเนาเปลี่ยนมือไม่ได้"

2. เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ หรือบุคคลที่กระทำการในนามของเขาได้รับการเรียกร้องให้ส่งมอบสินค้ากรณีนี้ ต้องส่งมอบให้เฉพาะผู้ที่เวนคืนเอกสารขนส่งหลายรูปแบบชนิดเปลี่ยนมือได้ที่มีการสลักหลังแล้ว กรณีที่จำต้องสลักหลัง

3. ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะหลุดพ้นจากหน้าที่ส่งมอบสินค้า เมื่อเขาหรือบุคคลที่กระทำการแทนเขาได้กระทำการโดยสุจริตส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ใด เว้นแต่หนึ่งต้นฉบับดังกล่าว ในกรณีที่เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบชนิดเปลี่ยนมือได้ ได้ออกเป็นชุดมากกว่าหนึ่งต้นฉบับ

มาตรา 7

เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่เปลี่ยนมือไม่ได้

1. เมื่อออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบฉบับหนึ่งฉบับใดที่เปลี่ยนมือไม่ได้ เอกสารนั้นต้องระบุชื่อผู้รับสินค้า

2. ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะหลุดพ้นจากหน้าที่ส่งมอบสินค้า เมื่อได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าที่มีชื่อในเอกสารขนส่งหลายรูปแบบชนิดเปลี่ยนมือไม่ได้ดังกล่าว หรือส่งมอบให้แก่บุคคลอื่นที่ได้รับมอบอำนาจเป็นลายลักษณ์อักษร

มาตรา 8

รายการของเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

1. เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบให้มีรายการดังต่อไปนี้

(ก) ลักษณะทั่วไปแห่งสินค้า เครื่องหมายขึ้นที่จำเป็นเพื่อการค้นหาสินค้า ถ้าสามารถทำได้ให้ระบุลักษณะอันตรายของสินค้าไว้ด้วย จำนวนหีบห่อหรือชิ้นและน้ำหนักรวมของสินค้า หรือปริมาณที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น รายการละเอียดทั้งหมดดังกล่าวให้ผู้ส่งของเป็นผู้ให้รายละเอียด

(ข) ลักษณะสินค้าที่เห็นด้วยตาเปล่า

(ค) ชื่อและสำนักงานใหญ่ของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

(ง) ชื่อของผู้ส่งของ

(จ) ผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ส่งของได้ระบุชื่อไว้

(ฉ) สถานที่และวันที่ที่สินค้าได้เข้ามาอยู่ในอารักขาของผู้ดำเนินการขนส่งหลาย

รูปแบบ

(ช) สถานที่ส่งมอบสินค้า

(ซ) วันที่ หรือ ช่วงเวลาส่งมอบสินค้า ในกรณีเป็นที่ยินยอมอย่างชัดแจ้งระหว่าง

คู่สัญญา

(ญ) ข้อความที่บ่งชี้ว่า เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเป็นชนิดเปลี่ยนมือได้ หรือเปลี่ยนมือไม่ได้

(ด) สถานที่ และ วันที่ที่ออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

(ต) ลายมือชื่อของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ หรือบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจ

จากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

(ถ) ค่าระวางของแต่ละรูปแบบการขนส่ง หรือค่าระวางที่รวมถึงเงินตราที่กำหนดให้ผู้รับสินค้าชำระ หรือข้อความที่บ่งชี้เป็นอย่างอื่นว่าเขาเป็นผู้ชำระ ในกรณีเป็นที่ยินยอมอย่างชัดแจ้งระหว่างคู่สัญญา

(ท) เส้นทาง การขนส่ง รูปแบบการขนส่ง และสถานที่ที่เปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง
ในกรณีที่รัฐณะที่ออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

(ธ) ข้อความตามบังคับของมาตรา 28 วรรค 3

(น) รายการละเอียดอื่นใดซึ่งคู่สัญญาตกลงยินยอมให้กำหนดไว้ในเอกสารการขนส่ง
หลายรูปแบบ ถ้าไม่ขัดต่อกฎหมายภายในของรัฐที่ออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

2. ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดรายการละเอียดข้อหนึ่ง หรือหลายข้อ ตามข้อ 1 ของมาตรานี้
ไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ย่อมไม่มีผลทำให้เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบไม่ชอบด้วย
กฎหมาย เว้นแต่ไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ตาม มาตรา 1 (4)

มาตรา 9

ข้อสงวนในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

1. ถ้าเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ มีข้อความรายการละเอียดเกี่ยวกับ ลักษณะของ
สินค้า เครื่องหมายหีบห่อ จำนวนหีบห่อหรือชั้น น้ำหนักหรือปริมาณแห่งสินค้า ซึ่งผู้ดำเนินการขนส่ง
หลายรูปแบบ หรือบุคคลที่กระทำการแทนเขา รู้ หรือมีเหตุที่จะสงสัยว่า สินค้าที่รับมอบและเข้า
มาอยู่ในอารักขาไม่ถูกต้องตามความจริง หรือเขาไม่มีวิธีการตรวจสอบรายการละเอียดดังกล่าว
ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ หรือบุคคลที่กระทำการแทน ชอบที่จะบันทึกข้อสงวนในเอกสารการ
ขนส่งหลายรูปแบบ ระบุถึงความไม่ถูกต้องเหล่านี้ เหตุแห่งความสงสัย หรือกรณีที่ไม่มีการโดย
ชอบในการตรวจสอบ

2. ถ้าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ หรือผู้ทำการแทน ไม่ได้บันทึกสภาพแห่งสินค้าที่
มองเห็นได้ด้วยตาเปล่าไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ให้ถือว่าเขาได้บันทึกสภาพดีของสินค้า
ที่ได้มองเห็นได้ด้วยตาเปล่าในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบไว้แล้ว



มาตรา 10

หลักฐานที่มีผลต่อเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

วันแต่จะมีการบันทึกรายการละเอียดเกี่ยวกับสินค้า และมีผลเป็นข้อสงวนตามที่กำหนดไว้ตามมาตรา 9

(ก) เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบให้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นที่แสดงว่าสินค้าได้อยู่ในอารักขาของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบตามที่ได้ระบุไว้ในเอกสารนั้น

(ข) ห้ามมิให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบพิสูจน์เป็นอย่างอื่น ถ้าเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเป็นเอกสารเปลี่ยนมือได้ และได้โอนมายังบุคคลที่สาม รวมถึงผู้รับสินค้าผู้ซึ่งกระทำการโดยสุจริต และเชื่อในคุณลักษณะแห่งสินค้าตามเอกสารนั้น

มาตรา 11

ความรับผิดสำหรับข้อความที่เป็นเท็จ หรือละเว้นไม่แจ้งข้อความโดยเจตนา

เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบโดยเจตนาที่ไม่ทุจริตให้ข้อมูลที่เท็จ หรือละเว้นการให้ข้อมูลใด ๆ ตามบังคับของข้อ 1 (ก) หรือ (ข) แห่งมาตรา 8 หรือ มาตรา 9 เพื่อให้ลงในเอกสารขนส่งหลายรูปแบบ เขาจะต้องรับผิดโดยไม่ได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ต่อความสูญหาย หรือบุบสลายใด ๆ หรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่บุคคลที่สามต้องรับผิด รวมถึงผู้รับตราส่งผู้ซึ่งเชื่อในคุณลักษณะแห่งสินค้าตามเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่ได้ออกไปแล้วด้วย

มาตรา 12

หลักประกันของผู้ส่งของ

1. ขณะที่สินค้าได้เข้ามาอยู่ในอารักขาของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ให้ถือว่าผู้ส่งของได้ให้หลักประกันต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ถึงความถูกต้องของรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปแห่งสินค้า เครื่องหมายสินค้า จำนวน น้ำหนักและปริมาตรแห่งสินค้า และลักษณะอันตรายของสินค้าที่ได้ให้รายละเอียดโดยผู้ส่งของ เพื่อให้ลงในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

2. ผู้ส่งของต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะความไม่ถูกต้อง หรือให้รายละเอียดที่ไม่เพียงพอตามที่บังคับไว้ตาม ข้อ 1 แห่งมาตรานี้ และผู้ส่งของยังต้องรับผิดชอบแม้ว่าเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบได้เปลี่ยนมือจากเขาไปแล้ว สิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบนี้ห้ามมิให้จำกัดความรับผิดชอบของเขาตามที่บังคับไว้ในสัญญารับขนหลายรูปแบบต่อบุคคลหนึ่งบุคคลใด เว้นแต่ผู้ส่งของ

มาตรา 13

เอกสารอื่น ๆ

นอกจากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ หากจำเป็นย่อมมีสิทธิออกเอกสารอื่นที่เกี่ยวกับการขนส่ง หรือบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ตามบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในของรัฐ อย่างไรก็ตาม การออกเอกสารอื่นดังกล่าวต้องไม่มีผลกระทบถึงผลทางกฎหมายของเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

ภาค 3

ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

มาตรา 14

ระยะเวลาแห่งความรับผิด

1. ตามอนุสัญญานี้ ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบสำหรับสินค้า เริ่มจากระยะเวลาได้รับสินค้าเข้ามาในอารักขาและสิ้นสุดในเวลาที่ยังส่งมอบสินค้า
2. ตามมาตรานี้ ให้ถือว่า ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้าเข้ามาอยู่ในอารักขาเมื่อ

- (ก) นับแต่เวลาที่ได้รับสินค้าในความครอบครอง มาจาก
- (1) ผู้ส่งของ หรือ บุคคลผู้กระทำการแทนผู้ส่งของ หรือ
 - (2) พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือบุคคลที่สาม ซึ่งตามบังคับของกฎหมาย หรือ
- กฎข้อบังคับที่ใช้บังคับอยู่ ณ ที่ได้รับสินค้า ได้กระทำการตามหน้าที่ โดยการส่งมอบสินค้าเพื่อการขนส่ง
- (ข) จนถึงเวลาที่ส่งมอบสินค้าแล้ว :
- (1) โดยการส่งมอบการครอบครองสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือ
 - (2) ในกรณีที่ผู้รับตราส่ง ไม่มารับสินค้าจากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ๓ ได้วางสินค้า ณ ที่วางสินค้าของผู้รับตราส่งตามที่กำหนดไว้ในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ หรือ ตามหมาย หรือวางไว้ที่ที่ใช้ในการวางสินค้าที่ถูกใช้ทางการค้าอย่างอื่น ในสถานที่ที่ส่งมอบสินค้า หรือ
 - (3) โดยการส่งมอบการครอบครองสินค้าให้แก่พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือบุคคลที่สามผู้ซึ่งตามกฎหมายหรือข้อบังคับที่ใช้บังคับ ในที่ที่ส่งมอบสินค้ากำหนดให้เจ้าหน้าที่รับมอบสินค้า

3. ตามความใน ข้อ 1 และ 2 แห่งมาตรานี้ ที่กล่าวถึง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ให้รวมถึงลูกจ้าง หรือตัวแทน หรือ บุคคลใดบุคคลหนึ่งซึ่งบริการของเขาเหล่านั้น ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องใช้เพื่อการปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ และที่กล่าวถึงผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง ให้รวมถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ส่งของหรือผู้รับสินค้าด้วย

มาตรา 15

ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ
สำหรับการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน และบุคคลอื่น

ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 21 ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบเสมือนเป็นการกระทำ หรือละเว้นการกระทำของตนต่อการกระทำ และการละเว้นการกระทำของลูกจ้าง หรือตัวแทนของเขา เมื่อลูกจ้าง หรือตัวแทน ได้กระทำการภายในขอบเขตแห่งการจ้าง หรือของบุคคลอื่นซึ่งบริการนั้นที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ใช้เพื่อการปฏิบัติการให้เป็นไปตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ เมื่อบุคคลผู้ให้บริการนั้น ได้กระทำการเพื่อการปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญา

มาตรา 16

พื้นฐานแห่งความรับผิดชอบ

1. ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบความเสียหาย ที่เกิดจากการสูญหาย หรือบุบสลายของสินค้า รวมทั้งความล่าช้าในการส่งมอบด้วย ถ้าเหตุซึ่งก่อให้เกิดการสูญหาย หรือบุบสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบเกิดขึ้นขณะที่สินค้ายังอยู่ในความอารักขาของตน ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 4 เว้นแต่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะได้นิยามว่า ลูกจ้าง หรือตัวแทนของเขา หรือบุคคลอื่น ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 15 ได้ใช้ซึ่งมาตรการทั้งหลายที่มีเหตุอันควรเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุและผลที่จะเกิดขึ้นตามมา
2. ความล่าช้าในการส่งมอบสินค้า เกิดขึ้นเมื่อสินค้าไม่มีการส่งมอบภายในกำหนดเวลาที่ติดต่อกันไว้ หากไม่มีข้อตกลงดังกล่าวต้องทำการส่งมอบสินค้าภายในเวลาอันควรตามฐานะของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งเป็นผู้มีประสบการณ์ โดยต้องพิจารณาถึงพฤติการณ์แวดล้อมด้วย
3. ถ้าไม่มีการส่งมอบสินค้าภายใน 90 วันติดต่อกัน หลังจากวันนั้น การส่งมอบสินค้าต้องพิจารณาตามบังคับตามข้อ 2 แห่งมาตรานี้ ผู้เรียกร้องอาจถือว่าสินค้าได้สูญหายแล้วได้

มาตรา 17

เหตุที่เกิดขึ้นประจวบเหมาะ

ในกรณีที่มีการกระทำความผิด หรือ ประมาทเลินเล่อ อันเป็นส่วนแห่งการกระทำของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของเขา หรือบุคคลหนึ่งบุคคลใด ตามที่กล่าวไว้ในมาตรา 15 ประกอบกับเหตุอื่น ก่อให้เกิดการสูญหาย บอบสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบสินค้า ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบเฉพาะที่เป็นการสูญหาย บอบสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบสินค้าอันเนื่องมาจากการกระทำความผิด หรือประมาทเลินเล่อดังกล่าวเท่านั้น เว้นแต่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบพิสูจน์ได้ว่า ส่วนแห่งการสูญหาย บอบสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบสินค้า มิได้เกิดจากการนั้น

มาตรา 18

ข้อจำกัดความรับผิด

1. เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดในความเสียหาย ที่มีผลมาจากการสูญหาย บอบสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบสินค้า ตามความในมาตรา 16 ให้จำกัดความรับผิดได้ในจำนวนไม่เกิน 920 หน่วยทางการบัญชี ต่อหีบห่อ หรือ หน่วยอื่นทางการขนส่งทางเรือ หรือ 2.75 หน่วยทางการบัญชี ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมแห่งสินค้า ที่สูญหาย บอบสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบสินค้า แล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่ากัน

2. สำหรับการคำนวณว่า จำนวนใดจะสูงกว่ากัน ตามความใน ข้อ 1 แห่งมาตรานี้ ให้ใช้วิธีการดังต่อไปนี้

(ก) ในกรณีที่ผู้ใช้สินค้า ที่รองรับหรือสิ่งคล้ายคลึงกับภาระการขนส่งในการรวมสินค้า หีบห่อหรือหน่วยอื่นทางการขนส่งทางเรือ ที่แสดงไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ เป็นหีบห่อสินค้าในภาระการขนส่งดังกล่าว ให้ถือเป็นหีบห่อหรือหน่วยทางการขนส่งทางเรือ เว้นแต่สินค้าที่บรรจุอยู่ในภาระการขนส่งดังกล่าว ให้ถือว่าเป็นหนึ่งหน่วยทางการขนส่งทางเรือ

(ข) ในกรณีที่ภาระการขนส่งได้สูญหาย หรือบอบสลาย และถ้าภาระการขนส่งนั้น ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่ได้เป็นเจ้าของหรือจัดหามาให้ ให้ถือว่าภาระการขนส่งนั้นเป็นหน่วยการขนส่งทางเรือที่แยกกัน

3. ความใน ข้อ 1 และ 2 แห่งมาตรานี้ ห้ามมิให้นำมาใช้บังคับ ถ้าผลบังคับแห่งสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศไม่ได้รวมการขนส่งสินค้าทางทะเล หรือทางน้ำภายในประเทศด้วย กรณีนี้ความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบให้จำกัดจำนวนไม่เกิน 8.33 หน่วยทางการบัญชี ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมแห่งสินค้า ที่สูญหายหรือบอบสลายไป

4. สำหรับความเสียหายที่เกิดจากการล่าช้าในการส่งมอบสินค้า ตามความในมาตรา 16 ความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ให้จำกัดจำนวนเท่ากับสอง เท่าครึ่งของค่าระวางที่ต้องชำระของสินค้าที่ล่าช้าในการส่งมอบ แต่ต้องไม่เกินจำนวนค่าระวางทั้งหมดที่ต้องชำระตามบังคับของสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ

5. ความรับผิดชอบทั้งหมดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ตามบังคับของข้อ 1 และ 4 หรือ ข้อ 3 และ 4 แห่งมาตรานี้ ต้องไม่เกิดการจำกัดความรับผิดที่สินค้าเสียหายทั้งหมดตามบังคับของข้อ 1 หรือ 3 แห่งมาตรานี้

6. ข้อตกลงระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และผู้ส่งของ ให้จำกัดความรับผิดเกินกว่าจำนวนที่บังคับไว้ตามความในข้อ 1, 3 และ 4 แห่งมาตรานี้ ให้กำหนดไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

7. "หน่วยทางการบัญชี" หมายความว่า หน่วยทางการบัญชี ตามความใน มาตรา 31

มาตรา 19

ความเสียหายที่เกิดขึ้นในที่เกิดเหตุ

เมื่อสินค้าสูญหายหรือบุบสลายเกิดขึ้นระหว่างที่ขนส่งในรูปแบบหนึ่งที่ยังบังคับตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในแห่งรัฐ ที่มีนิติความรับผิดไว้สูงกว่าที่กำหนดไว้ตามบังคับของข้อ 1 ถึง 3 แห่งมาตรา 18 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบสำหรับการสูญหาย หรือบุบสลายดังกล่าว ให้พิจารณาตามบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในแห่งรัฐดังกล่าว

มาตรา 20

ความรับผิดที่ไม่เป็นความรับผิดตามสัญญา

1. ข้อต่อสู้ และข้อจำกัดความรับผิดตามบังคับแห่งอนุสัญญานี้ ให้ใช้บังคับในการฟ้องผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่เกี่ยวกับความเสียหาย ที่เกิดจากการสูญหาย หรือบุบสลายที่เกิดขึ้นกับสินค้า รวมถึงจากการล่าช้าในการส่งมอบสินค้า ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องตามสัญญา หรือฐานละเมิด หรือฐานอื่น

2. ถ้าการฟ้องเกี่ยวกับความเสียหาย ที่เกิดจากการสูญหาย หรือบุบสลาย หรือเกิดจากการล่าช้าในการส่งมอบสินค้า ที่ฟ้องลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ถ้าลูกจ้างหรือตัวแทนพิสูจน์ได้ว่า เขาได้กระทำการภายในขอบเขตแห่งการจ้างงาน หรือฟ้องบุคคลอื่นบุคคลหนึ่งบุคคลใด ซึ่งบริการของเขา ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ได้ใช้เพื่อการปฏิบัติการให้เป็นไปตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ ถ้าบุคคลผู้นั้นพิสูจน์ได้ว่า เขากระทำการภายในการปฏิบัติการตามสัญญา ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นดังกล่าวมีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้ และการจำกัดความรับผิด ซึ่งผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีสิทธิยกขึ้นได้ตามอนุสัญญานี้

3. ภายใต้บังคับตามมาตรา 21 จำนวนค่าชดใช้รวมที่จะพึงได้รับจากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และจากลูกจ้าง หรือตัวแทน หรือบุคคลอื่นซึ่งบริการของเขาได้ใช้เพื่อการปฏิบัติการให้เป็นไปตามสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ ต้องไม่เกินการจำกัดความรับผิดตามที่บังคับไว้ในอนุสัญญานี้

มาตรา 21

การเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิด

1. ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญานี้ถ้าพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย บอบสลาย หรือการล่าช้าในการส่งมอบ เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ โดยเจตนาจะให้เกิดการสูญหาย บอบสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบ หรือไม่ได้ไตร่ตรองไว้ก่อน และรู้แล้วว่า การสูญหาย บอบสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบ อาจเกิดขึ้น

2. ถ้าพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย บอบสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบสินค้า เกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นดังกล่าว โดยเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย บอบสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบสินค้า ความในข้อ 2 แห่ง มาตรา 20 ห้ามมิให้นำมาใช้บังคับคือ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ หรือบุคคลอื่นซึ่งบริการของเขาที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ได้ใช้เพื่อการปฏิบัติการให้เป็นไปตามสัญญา ไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญานี้

ภาค 4
ความรับผิดของผู้ส่งของ

มาตรา 22
บทบังคับทั่วไป

ผู้ส่งของต้องรับผิดสำหรับความเสียหายต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ถ้าความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นโดยการกระทำความผิด หรือความประมาทของผู้ส่งของ หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ส่งของ ที่ได้กระทำภายในขอบเขตแห่งการจ้าง อนุสัญญา หรือตัวแทนของผู้ส่งของของบุคคลหนึ่งคนใดต้องรับผิดสำหรับความเสียหายดังกล่าว ถ้าความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำความผิด หรือความประมาท เฉพาะในส่วนของเขาเอง

มาตรา 23
ข้อบังคับพิเศษของสินค้าอันตราย

1. ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมาย หรือติดป้ายที่เหมาะสมแสดงลักษณะอันตรายของสินค้าว่าเป็นสินค้าอันตราย

2. เมื่อผู้ส่งของทำการส่งมอบสินค้าอันตรายให้แก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ หรือผู้กระทำการแทน ผู้ส่งของต้องบอกกล่าวให้ทราบถึงคุณลักษณะอันตรายของสินค้า และถ้าจำเป็น ต้องแจ้งเตือนด้วย ถ้าผู้ส่งของไม่กระทำการดังกล่าว และผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่ได้ทราบถึงคุณลักษณะอันตรายของสินค้า

- (ก) ผู้ส่งของต้องรับผิดต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ สำหรับความเสียหายทั้งหมดที่เกิดจากการขนส่งสินค้าดังกล่าว และ
- (ข) ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบอาจขนส่งสินค้าขึ้นบกเพื่อทำลาย หรือทำให้หมดอันตราย ตามพฤติการณ์ที่จำเป็นในทุกเวลา โดยไม่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนใด ๆ

3. ความในข้อ 2 แห่งมาตรานี้ บุคคลใดจะอ้างหาได้ไม่ ถ้าระหว่างที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้ามาอยู่ในอารักขาและได้รับทราบถึงลักษณะอันตรายของสินค้าแล้ว

4. ถ้าในกรณีที่มีความในข้อ 2 (ข) แห่งมาตรานี้ ต้องห้ามมิให้นำมาบังคับใช้หรือมิให้นำมาอ้าง และสินค้าอันตรายได้ก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินขึ้น สินค้าอันตรายนั้นอาจถูกชนชั้นบก เพื่อทำลายหรือทำให้หมดอันตรายตามพฤติการณ์ที่จำเป็น โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนใด ๆ เว้นแต่ในกรณีการเจ็ลยความเสียหาย หรือในกรณีที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบตามความในมาตรา 16

ภาค 5

การเรียกร้องและการฟ้องร้อง

มาตรา 24

การบอกกล่าวการสูญหาย บุบสลาย หรือล่าช้าในการส่งมอบ

1. หากผู้รับตราส่งไม่บอกกล่าวเป็นหนังสือถึงการสูญหาย บุบสลาย ที่ระบุถึงลักษณะของการสูญหาย หรือบุบสลาย ไปยังผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่น้อยกว่าหนึ่งวันทำการภายหลังที่สินค้าได้ส่งมอบให้แก่ผู้รับแล้ว ย่อมถือว่าเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการส่งมอบสินค้าดังกล่าวครบถ้วน โดยผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบตามที่ระบุไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ
2. ถ้ามิได้บอกกล่าวเป็นหนังสือภายในหกวันติดต่อกันภายหลังจากวันที่ได้ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับตราส่งแล้ว ในกรณีการสูญหาย หรือบุบสลาย ไม่อาจมองเห็นด้วยสายตา ความในข้อ 1 แห่งมาตรานี้ให้นำมาบังคับใช้โดยอนุโลม
3. ถ้าสภาพแห่งสินค้า ขณะเวลาส่งมอบให้ผู้รับตราส่ง ต้องบังคับให้มีการตรวจสอบหรือตรวจนับร่วมกัน โดยคู่สัญญา หรือตัวแทนผู้ได้รับมอบอำนาจ ในสถานที่ที่มีการส่งมอบสินค้า หนังสือบอกกล่าวจึงไม่ต้องบอกกล่าวถึงการสูญหาย หรือบุบสลายที่แน่นอนระหว่างที่มีการตรวจสอบหรือตรวจนับดังกล่าว

4. ในกรณีที่การสูญหายหรือบุบสลาย ปรากฏชัด หรือเข้าใจว่าน่าจะมีการสูญหายหรือบุบสลาย ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และผู้รับตราส่งต้องอำนวยความสะดวกตามสมควรซึ่งกันและกันในการตรวจสอบ และตรวจนับจำนวนสินค้า

5. ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ไม่ต้องชดใช้ความเสียหายที่เกิดจากการส่งมอบสินค้า เว้นแต่จะมีการทำคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบภายใน 60 วันนับจากวันส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือนับแต่เมื่อผู้รับตราส่งได้รับการบอกกล่าวแล้ว ตามความในข้อ 2 (ข) (2) หรือ (3) แห่งมาตรา 14

6. หากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่บอกกล่าวถึงการสูญหาย บุบสลาย ที่ระบุถึงลักษณะทั่วไปแห่งการสูญหายหรือบุบสลายเป็นหนังสือแก่ผู้ส่งของ ไม่น้อยกว่า 90 วันติดต่อกันภายหลังที่เกิดการสูญหายหรือบุบสลาย หรือภายหลังการส่งมอบสินค้าตามความในข้อ 2 (ข) แห่งมาตรา 14 แล้วแต่ระยะเวลาไหนจะยาวนานกว่ากัน ให้ถือว่าเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่ได้รับการสูญหายหรือบุบสลาย เพราะการกระทำความผิด หรือการละเว้นการกระทำของผู้ส่งของ ลูกจ้างหรือตัวแทนของเขา

7. ถ้าระยะเวลาการบอกกล่าว ตามความในข้อ 2, 5 และ 6 แห่งมาตรา^{นี้}สิ้นสุดลง ในวันซึ่งไม่ใช่เป็นวันทำการในที่ทำการส่งมอบสินค้า ระยะเวลาดังกล่าวให้ขยายออกไปถึงวันทำการในวันถัดไป

8. ตามบังคับแห่งมาตรานี้ การบอกกล่าวที่บอกกล่าวไปยังบุคคลใดที่กระทำการแทนผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบให้รวมถึงบุคคลใด ๆ ผู้ซึ่งบริการของเขาได้ถูกใช้ในที่ทำการส่งมอบสินค้าด้วย หรือบอกกล่าวไปยังบุคคลใดที่กระทำการแทนผู้ส่งของ ให้ถือว่าเป็นการบอกกล่าวไปยังผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ หรือผู้ส่งของ ตามลำดับ



มาตรา 25

อายุความ

1. การฟ้องคดีใด ๆ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลายรูปแบบ ตามอนุสัญญานี้ ให้ขาดอายุความฟ้องคดี ถ้าไม่มีการดำเนินการพิจารณาในชั้นศาล หรืออนุญาโตตุลาการภายในสองปี อย่างไรก็ตาม ใดก็ตามที่ไม่มีคำบอกกล่าวเป็นหนังสือถึงลักษณะ และรายการละเอียดที่เป็นสาระสำคัญภายในหกเดือน นับจากที่มีการส่งมอบสินค้าแล้ว หรือในกรณีที่ไม่มี การส่งมอบสินค้า ภายหลังจากวันที่ควรจะมีการส่งมอบการฟ้องคดี ให้ขาดอายุความการฟ้องคดีเมื่อสิ้นระยะเวลาดังกล่าว
2. อายุความฟ้องคดีให้เริ่มนับจากวันที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ทำการส่งมอบสินค้า หรือบางส่วนแห่งสินค้าแล้ว หรือนับจากวันที่หลังจากวันที่สุดท้ายซึ่งสินค้าควรจะมีการส่งมอบแล้วในกรณีที่ไม่มี การส่งมอบสินค้า
3. บุคคลผู้ซึ่งถูกเรียกร้องอาจจะขยายเวลาที่นับนั้น ได้ในทุกเวลา ระหว่างเวลาที่นับเพื่อการขาดอายุความฟ้องคดี โดยการแจ้งเป็นหนังสือไปยังผู้เรียกร้อง ระยะเวลาที่นับให้ขยายออกไปอีกได้โดยการทำเป็นประกาศฉบับหนึ่ง หรือหลายฉบับ
4. เว้นแต่บทบังคับแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับอื่น ไม่ได้บังคับไว้เป็นอย่างอื่น การฟ้องไล่เบียดเพื่อให้มีการชดใช้ โดยบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้ อาจจะทำ การฟ้องไล่เบียดได้แม้จะสิ้นอายุความฟ้องคดีตามที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ถ้าได้ทำการฟ้องคดีภายในอายุความที่อนุญาตให้ฟ้องคดีได้ตามกฎหมายแห่งรัฐเมื่อได้มีการฟ้องคดีแล้ว อย่างไรก็ตามอายุความฟ้องคดีที่อนุญาตต้อง ไม่น้อยกว่า 90 วันนับจากวันที่เมื่อบุคคลผู้ฟ้องคดีดังกล่าว ได้ชดใช้และทำการประนีประนอม เพื่อให้มีการชดใช้แล้ว หรือได้มีการดำเนินการชั้นพิจารณาแล้ว ในคดีที่ตนถูกฟ้อง

มาตรา 26

เขตอำนาจศาล

1. ในการฟ้องเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลายรูปแบบตามอนุสัญญานี้ โจทก์ชอบที่จะยื่นฟ้องต่อศาลตามกฎหมายแห่งรัฐ ที่ศาลตั้งอยู่และมีอำนาจ และภายในเขตอำนาจของศาลที่ได้ตั้งอยู่ในสถานที่ดังต่อไปนี้

- (ก) ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ทางธุรกิจของโจทก์ หรือถ้าโจทก์ไม่มีสำนักงานใหญ่ทางธุรกิจ ให้ยื่นฟ้องต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตอำนาจศาล
- (ข) ที่ที่สัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ได้จัดทำ ซึ่งในที่นั้นจำเลยมีสถานที่ประกอบธุรกิจ สำนักงานสาขา สำนักงานตัวแทน โดยมีการทำสัญญาผ่านสถานที่ดังกล่าว
- (ค) ที่ที่สินค้าเข้ามาอยู่ในความรับผิดชอบของโจทก์ หรือโจทก์ใช้เป็นสถานที่ส่งมอบสินค้า
- (ง) สถานที่อื่นใด ที่ได้กำหนดไว้เพื่อวัตถุประสงค์นั้นในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ และได้ถูกบันทึกเป็นหลักฐานไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

2. ห้ามมิให้มีการฟ้องคดี เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามอนุสัญญานี้ ในสถานที่ที่ไม่ได้กำหนดบังคับไว้ตามความใน ข้อ 1 แห่งมาตรานี้ ความในมาตรานี้ไม่เป็นการขัดต่อเขตอำนาจของรัฐภาคี สำหรับการใช้มาตรการชั่วคราว หรือมาตรการป้องกัน

3. ห้ามมิให้ใช้บังคับตามความใน ข้อ 2 เมื่อได้มีข้อตกลงบังคับระหว่างคู่สัญญา กำหนดสถานที่ที่โจทก์ชอบที่จะฟ้องศาล ภายหลังจากที่สิทธิเรียกร้องได้เกิดขึ้นแล้ว

4. (ก) ในกรณีที่ได้มีการฟ้องศาลตามความในมาตรานี้ หรือในกรณีที่ได้มีการคำพิพากษาของศาลแล้วในการฟ้องดังกล่าวห้ามมิให้มีการฟ้องคดีใหม่ระหว่างคู่กรณีในประเด็นเดียวกัน เว้นแต่คำพิพากษาในคดีก่อนไม่อาจบังคับคดีได้ในรัฐที่มีการฟ้องคดีใหม่

(ข) ตามความในมาตรานี้ ทั้งการใช้มาตรการเพื่อการบังคับคดี หรือการย้ายสถานที่ฟ้องคดีไปยังอีกศาลหนึ่ง ภายในรัฐเดียวกันมิให้ถือว่าเป็นการฟ้องคดีใหม่

มาตรา 27
 อนุญาโตตุลาการ

1. ภายใต้บังคับแห่งมาตรานี้ คู่สัญญาอาจทำข้อตกลงเป็นหลักฐานะเป็นหนังสือ ถ้ามีข้อพิพาทเกิดขึ้นเกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามอนุสัญญานี้ ให้เสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อชี้ขาดได้
2. ในชั้นพิจารณาทางอนุญาโตตุลาการ ผู้เรียกร้องชอบให้ดำเนินการที่สถานที่ดังต่อไปนี้
 - (ก) สถานที่ใดที่หนึ่ง ในรัฐใดรัฐหนึ่ง ที่เป็นที่ตั้งอาณาเขตแห่งรัฐ
 - (1) ที่ที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ทางธุรกิจของจำเลย ถ้าในที่นั้น ไม่มีสำนักงานใหญ่ของจำเลยตั้งอยู่ ก็ให้ดำเนินการในที่ที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ได้ หรือ
 - (2) ที่ที่ซึ่งสัญญาขนส่งหลายรูปแบบได้จัดทำ ซึ่งในที่นั้นจำเลยมีสถานที่ประกอบธุรกิจ สำนักงานสาขา หรือสำนักงานตัวแทน โดยมีการทำสัญญาผ่านสถานที่ดังกล่าว
 - (3) ที่ที่สินค้าเข้ามาอยู่เพื่อการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ หรือสถานที่ที่ใช้เป็นที่ส่งมอบสินค้า
 - (ข) สถานที่อื่นใดที่ได้กำหนดไว้เพื่อวัตถุประสงค์นั้น ตามบทบังคับในสัญญาหรือข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ
3. อนุญาโตตุลาการ หรือวิธีการทางอนุญาโตตุลาการ ให้ใช้บังคับตามความในอนุสัญญานี้
4. ความในข้อ 2 และ 3 แห่งมาตรานี้ ให้ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งแห่งสัญญา หรือข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ และความข้อหนึ่งข้อใดในบทบังคับหรือข้อตกลงดังกล่าวที่ขัดหรือแย้งกับความในอนุสัญญานี้ ให้เป็นโมฆะ
5. ความในมาตรานี้ ไม่กระทบถึงความสมบูรณ์แห่งสัญญาอนุญาโตตุลาการ ที่ได้จัดทำขึ้น โดยคู่สัญญาภายหลังที่ได้เกิดการเรียกร้องขึ้น เกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

ภาค 6

บทผนวก

มาตรา 28

การบังคับตามสัญญา

1. บทบังคับใดในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ หรือเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ให้เป็นโมฆะ ถ้าเป็นการเปลี่ยนแปลงทั้งทางตรงและทางอ้อมไปจากความในอนุสัญญานี้ การเสียไปแห่งบทบังคับดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญา หรือเอกสารที่เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาหรือเอกสาร บทบังคับข้อใดที่เป็นการให้ประโยชน์ทางประกันภัยสินค้าแก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ให้เป็นโมฆะ

2. ความในข้อ 1 แห่งมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับกรณีที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ทำความตกลงกับผู้ส่งของ เพิ่มความรับผิดชอบและหน้าที่ตามที่บังคับไว้ในอนุสัญญานี้

3. เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบต้องกำหนดว่า การขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศต้องบังคับตามความแห่งอนุสัญญานี้ และให้เป็นโมฆะซึ่งบทบังคับที่เปลี่ยนแปลงไปจากความในอนุสัญญานี้ และที่ได้ออกให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง

4. ในกรณีที่ผู้เรียกร้องค่าเสียหายของสินค้า เพราะบทบังคับที่เป็นโมฆะตามความในอนุสัญญานี้ หรือเพราะละเว้นไม่ได้ระบอบบังคับของ ข้อ 3 แห่งมาตรานี้ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้อำหนดบังคับไว้ เพื่อที่ผู้เรียกร้องจะพึงได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามบังคับแห่งอนุสัญญานี้ สำหรับความสูญหาย หรือบุบสลายใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่สินค้ารวมถึงความเสียหายที่เกิดจากการส่งมอบสินค้าล่าช้าด้วย ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องจ่ายค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้เรียกร้อง สำหรับการดำเนินการเพื่อการใช้สิทธิเรียกร้อง เว้นแต่ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการฟ้องศาล ในกรณีที่บทบังคับดังกล่าวข้างต้นได้เป็นประเด็นในฟ้อง ให้พิจารณาตามบทบัญญัติของกฎหมายภายในแห่งรัฐที่ได้ยื่นฟ้อง

มาตรา 29
การเฉลี่ยความเสียหาย

1. อนุสัญญานี้ไม่ขัดขวางต่อการบังคับใช้สัญญาขนส่งหลายรูปแบบ หรือกฎหมายของรัฐ ที่เกี่ยวข้องกับภาระในการชำระค่าใช้จ่ายกรณีการเฉลี่ยความเสียหาย ถ้าต้องมีการบังคับใช้

2. นอกจากที่กำหนดบังคับไว้ตามมาตรา 25 บทบังคับตามความในอนุสัญญานี้ ที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ สำหรับความสูญหายหรือบุบสลายซึ่งสินค้าต้องนำมาพิจารณา ไม่ว่าผู้รับตราส่งจะปฏิเสธไม่ยอมรับภาระในการชำระค่าใช้จ่ายกรณีการเฉลี่ยความเสียหายหรือไม่ และไม่ว่าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะปฏิเสธความรับผิด ที่จะชดใช้แก่ผู้รับตราส่งซึ่งค่าภาระดังกล่าว หรือค่าช่วยเหลือกู้ภัยหรือไม่

มาตรา 30
อนุสัญญาฉบับอื่น

1. อนุสัญญานี้ ไม่เป็นการแก้ไขเพิ่มเติมซึ่งสิทธิและหน้าที่ ตามที่ได้กำหนดไว้ใน Brussels International for the Unification of Certain Rules Relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-going Vessels of 25 August 1924, และใน Brussels International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships of 10 October 1957, และใน London Convention on Limitation of the Liability for Maritime Claims of 19 November 1976, และใน Geneva Convention Relating to the Limitation of Liability of Owners of Inland Navigation Vessels (CLN) of 1 March 1973 รวมถึงบทแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเหล่านั้น หรือกฎหมายแห่งรัฐที่เกี่ยวข้องกับการจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเดินทะเล และเรือเดินในแม่น้ำลำคลอง

2. บทบัญญัติ มาตรา 26 และ 27 แห่งอนุสัญญานี้ไม่ขัดต่อการบังคับใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศอื่นที่ได้กำหนดบังคับตามความในมาตราดังกล่าว ถ้าหากข้อพิพาทได้เกิดขึ้นจำเพาะระหว่างคู่สัญญาที่มีสำนักงานใหญ่ทางธุรกิจในรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาอื่นนั้น อย่างไรก็ตาม ความในวรรคนี้ไม่มีผลกระทบถึงการบังคับใช้บทบัญญัติใน ข้อ 3 แห่งมาตรา 27 อนุสัญญานี้

3. ไม่มีควมรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นเพราะอุบัติเหตุทางนิวเคลียร์ ถ้าผู้ดำเนินการในการติดตั้งนิวเคลียร์ต้องรับผิดชอบความเสียหายดังกล่าว

- (ก) ทั้งตามอนุสัญญากรุงปารีส ลงวันที่ 29 กรกฎาคม 1960 ต่อความรับผิดชอบของบุคคลที่สาม อันเนื่องมาจากพลังงานนิวเคลียร์ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดย พิธีสารฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ลงวันที่ 28 มกราคม 1964 หรืออนุสัญญากรุงเวียนนา ลงวันที่ 21 พฤษภาคม 1963 สำหรับความรับผิดชอบแห่งต่อความเสียหายเนื่องจากนิวเคลียร์ หรืออนุสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาฉบับดังกล่าว หรือ
- (ข) ตามบังคับของกฎหมายของรัฐ ที่กำหนดความเสียหายดังกล่าว เมื่อกฎหมายดังกล่าว ในทุก ๆ กรณีได้กำหนดเป็นคุณแก่บุคคลผู้ได้รับความเสียหาย ทั้งตามอนุสัญญากรุงปารีส และอนุสัญญากรุงเวียนนา

4. การขนส่งสินค้า ซึ่งการขนส่งสินค้าดังกล่าว ตามบังคับของอนุสัญญากรุงเจนีวา ลงวันที่ 19 พฤษภาคม 1956 ตามสัญญาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางรถยนต์ตามมาตรา 2 หรืออนุสัญญากรุงเบิร์น ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 1970 เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ มาตรา 2 ห้ามมิให้ใช้บังคับแก่รัฐภาคี อนุสัญญาที่บังคับต่อการขนส่งสินค้าที่ถือว่า เป็นการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศที่อยู่ในความหมายของมาตรา 1 วรรค 1 แห่งอนุสัญญานี้ เท่าที่รัฐดังกล่าวจะต้องผูกพันใช้บังคับตามบทบังคับอนุสัญญาฉบับดังกล่าว ต่อการขนส่งสินค้าดังกล่าว

มาตรา 31

หน่วยทางการเงินบัญชี หรือหน่วยทางการเงิน
และการแลกเปลี่ยน

1. หน่วยทางการเงินบัญชีที่ได้กำหนดไว้ตาม มาตรา 18 แห่งอนุสัญญา^๕ เป็นสิทธิการเบิกจ่ายพิเศษตามที่กำหนดไว้ใน กองเงินทุนระหว่างประเทศ และจำนวนเงินตามที่กำหนดไว้ใน มาตรา 18 ให้แลกเปลี่ยนเป็นเงินตราของรัฐใด ตามมูลค่าแห่งเงินตราดังกล่าว ตามที่ได้มีการตัดสินหรือวินิจฉัยชี้ขาดไว้ ในวันที่ที่ได้ตกลงกันของคู่กรณี มูลค่าแห่งเงินตราของรัฐ ตามสิทธิการเบิกจ่ายพิเศษของรัฐภาคี ซึ่งเป็นสมาชิกแห่งกองทุนระหว่างประเทศ ให้ทำการคำนวณตามวิธีการกำหนดมูลค่าที่บังคับไว้ตามวิธีการของกองทุนระหว่างประเทศ ที่ได้กำหนดไว้ในวันที่ได้กำหนดไว้ มูลค่าแห่งเงินตราของรัฐ ตามสิทธิการเบิกจ่ายพิเศษของรัฐภาคีรัฐใดรัฐหนึ่ง ที่ไม่ได้เป็นสมาชิกแห่งกองทุนระหว่างประเทศ ให้ทำการคำนวณตามทางพิจารณาของรัฐนั้น

2. แม้ว่ารัฐใดรัฐหนึ่งซึ่งมิได้เป็นสมาชิกกองทุนระหว่างประเทศ และกฎหมายของรัฐนั้นไม่อนุญาตให้บังคับการให้เป็นไปตาม ข้อ 1 แห่งมาตรานี้ ขณะเวลาที่ลงนาม ยอมรับเห็นชอบหรือเข้าเป็นภาคี หรือเวลาใดเวลาหนึ่ง หลังจากนั้นได้ประกาศว่าข้อจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญา^๕ ให้มีผลใช้บังคับในดินแดนของรัฐนั้น ต้องกำหนดดังนี้ ตามบังคับของข้อจำกัดความรับผิดชอบ ตามข้อ 1 ของมาตรา 18 ให้กำหนด 13,750 หน่วยทางการเงิน ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักสินค้ารวม และตามบังคับของข้อจำกัดความรับผิดชอบตาม ข้อ 3 ของมาตรา 18 ให้กำหนด 124 หน่วยทางการเงิน

3. หน่วยทางการเงิน ตามความในข้อ 2 แห่งมาตรานี้เท่ากับ 65.5 มิลลิกรัมของทองคำที่มีความบริสุทธิ์เก้าร้อย การแลกเปลี่ยนจำนวนเงินตราตามความใน ข้อ 2 แห่งมาตรานี้ ให้เป็นเงินตราของรัฐโดยดำเนินการตามบังคับของกฎหมายแห่งรัฐ

4. การคำนวณตามที่กล่าวไว้ในประโยคสุดท้ายของข้อ 1 แห่งมาตรานี้ และการแลกเปลี่ยนเงินตราตามความใน ข้อ 3 แห่งมาตรานี้ ให้กระทำการดังกล่าว ให้เป็นไปตามการแลกเปลี่ยน

เปลี่ยนเงินตราของรัฐภาคีเท่าที่สามารถกระทำได้ ตามมูลค่าที่แท้จริงของจำนวนมูลค่าตามความ
ใน มาตรา 18 ตามที่ได้กำหนดไว้ที่เป็นหน่วยทางการบัญชี

5. รัฐภาคีต้องแจ้ง ไปยังผู้วางตราสารซึ่งวิธีการคำนวณตามความในประโยคสุดท้าย
ของข้อ 1 แห่งมาตรานี้ หรือผลของวิธีการแลกเปลี่ยนตามความใน ข้อ 3 แห่งมาตรานี้แล้วแต่
กรณี หรือเมื่อทำการวางตราสารให้สัตยาบัน ยอมรับ เห็นชอบ หรือเข้าเป็นภาคี หรือเมื่อกระทำ
ความเห็นตามความใน 2 แห่งมาตรานี้ หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงซึ่งวิธีการคำนวณ หรือผลของวิธี
การแลกเปลี่ยนดังกล่าว

ภาค 7

พิธีการทางศุลกากร

มาตรา 32

พิธีการทางศุลกากรเพื่อการนำเข้า/ส่งออก

1. รัฐภาคีต้องกำหนดวิธีการทางศุลกากรเพื่อการนำเข้า/ส่งออกสำหรับการขนส่งหลาย
รูปแบบระหว่างประเทศ
2. ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายของรัฐ หรือกฎข้อบังคับ และข้อตกลงระหว่างประเทศ
พิธีการทางศุลกากรเพื่อนำเข้า/ส่งออกซึ่งสินค้า ในการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศต้อง
เป็นไปตามกฎและหลักการของ มาตรา 1 ถึง 6 แห่งภาคผนวกอนุสัญญา
3. เมื่อมีการตราขึ้นบังคับใช้ซึ่งกฎหมาย หรือ กฎข้อบังคับ ซึ่งพิธีการทางศุลกากร
เพื่อนำเข้า/ส่งออกซึ่งสินค้า ที่เกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบ รัฐภาคีควรจะได้ยกขึ้นพิจารณาซึ่ง
ความใน มาตรา 1 ถึง 6 แห่งภาคผนวกอนุสัญญา

ภาค 7
บทบังคับสุดท้าย

มาตรา 33

ผู้รับวางตราสาร

เลขาธิการแห่งองค์การสหประชาชาติ ได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้รับวางตราสารตามอนุสัญญานี้

มาตรา 34

การลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ

การให้ความเห็นชอบและการเข้าเป็นภาคี

1. รัฐทุกรัฐ มีสิทธิเข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญานี้ ด้วยการ
 - (ก) ลงนาม โดยไม่ต้องมีการให้สัตยาบัน ยอมรับ หรือให้การเห็นชอบ หรือ
 - (ข) ลงนาม และตามด้วยการให้สัตยาบัน ยอมรับ หรือให้การเห็นชอบ
 - (ค) เข้าเป็นภาคี
2. อนุสัญญานี้เปิดให้ลงนามตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 1980 ถึง วันที่ 31 สิงหาคม 1981 ที่สำนักงานใหญ่ องค์การสหประชาชาติ นครนิวยอร์ก
3. ภายหลังจาก วันที่ 31 สิงหาคม 1981 ยังเปิดให้เข้าเป็นภาคีแก่รัฐทุกรัฐที่ยังไม่ได้ลงนามเป็นภาคี
4. ตราสารการให้สัตยาบัน ยอมรับ หรือการให้การเห็นชอบ ต้องวางต่อผู้รับวางตราสาร
5. องค์การให้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจส่วนภูมิภาค ที่จัดตั้งขึ้นโดยอธิปไตยของรัฐภาคี อันแทค (UNCTAD) และซึ่งเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการเจรจา ตกลง และบังคับใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศเฉพาะกิจ ตามความแห่งอนุสัญญานี้ ให้มีสิทธิ์ทำนองเดียวกันในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ ตามความในข้อ 1 ถึง 4 ของมาตรานี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์กับรัฐภาคีอื่นแห่งอนุสัญญานี้ โดยมีสิทธิ และหน้าที่ ตามความในอนุสัญญานี้ ในกิจการเฉพาะกิจ ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น

มาตรา 35

ข้อสงวน

ห้ามมิให้มีการตั้งข้อสงวนตามอนุสัญญานี้

มาตรา 36

การบังคับใช้

1. อนุสัญญานี้ให้มีผลบังคับใช้ 12 เดือน ภายหลังจากที่รัฐบาลของ 30 รัฐ ทั้งที่ ลงนาม โดยไม่ต้องมีการให้สัตยาบัน ยอมรับ หรือให้การเห็นชอบ หรือด้วยการวางตราสารการให้สัตยาบัน ยอมรับ หรือให้การเห็นชอบ หรือด้วยการเข้าเป็นภาคีด้วยการวางตราสาร

2. สำหรับแต่ละรัฐ ซึ่งได้ให้สัตยาบัน ยอมรับ หรือให้การเห็นชอบ หรือเข้าเป็นภาคี แห่งอนุสัญญานี้ ภายหลังจากที่ได้ปฏิบัติการตามบังคับ เพื่อการบังคับใช้ตามความใน ข้อ 1 ของมาตรานี้ ให้อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ 12 เดือนนับแต่วันที่ได้วางตราสารที่สมควร โดยรัฐนั้น

มาตรา 37

วันที่บังคับใช้

รัฐภาคีแต่ละรัฐ ให้บังคับตามความในอนุสัญญานี้ต่อสัญญาขนส่งหลายรูปแบบที่ได้ทำขึ้นใน วันที่ หรือวันที่หลังอนุสัญญานี้มีผล ใช้บังคับแก่รัฐนั้น

มาตรา 38

สิทธิและหน้าที่ตามอนุสัญญาเดิม

ถ้าและตามบังคับแห่ง มาตรา 26 และ 27 การพิจารณาชั้นศาล หรือ อนุญาโตตุลาการ ได้มีขึ้นในรัฐภาคี รัฐใดรัฐหนึ่ง ในคดีที่เกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามบังคับแห่ง อนุสัญญานี้ ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างรัฐสองรัฐ รัฐหนึ่งเป็นรัฐภาคีอนุสัญญานี้ และถ้ารัฐทั้งสอง ขณะเวลา

ที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับผูกพันเทียบเท่ากันในอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับอื่น ศาลหรือคณะอนุญาโตตุลาการต้องปฏิบัติการให้เป็นไปตามบังคับแห่งอนุสัญญาฉบับอื่นซึ่งหน้าที่ตามที่ได้กำหนดบังคับตามอนุสัญญาฉบับนี้

มาตรา 39

การแก้ไข และเพิ่มเติม

1. ด้วยการร้องขอของรัฐภาคี จำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งในสาม ภายหลังจากที่อนุสัญญานี้มีผลบังคับใช้แล้ว เลขาธิการแห่งองค์การสหประชาชาติต้องจัดให้มีการประชุมรัฐภาคีเพื่อทำการแก้ไขหรือเพิ่มเติมอนุสัญญานี้ เลขาธิการแห่งองค์การสหประชาชาติต้องจัดเวียน ไปยังรัฐภาคีทั้งหมดซึ่งตัวบทที่เสนอให้แก้ไขเพิ่มเติม อย่างน้อยสามเดือนก่อนวันประชุม

2. ข้อมติใด ๆ ในการประชุมที่ได้แก้ไข รวมถึงเพิ่มเติมต้อง เป็นเสียงข้างมากสองในสามที่เข้าประชุมและออกเสียง บทแก้ไขเพิ่มเติมที่ประชุมให้ความเห็นชอบแล้ว ต้องแจ้งไปยังรัฐภาคีทุกรัฐโดยผู้รับวางตราสาร เพื่อการให้การยอมรับและต้องแจ้ง ไปยังรัฐที่ได้ลงนามแล้ว เพื่อเป็นข้อมูลข่าวสาร

3. ภายใต้อำนาจแห่ง ข้อ 4 ของมาตรานี้ บทแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ที่ที่ประชุมได้ยอมรับแล้ว ให้บังคับแก่รัฐภาคีเหล่านั้นที่ได้ให้การยอมรับในวันแรกของปีถัดไป ภายหลังจากที่รัฐภาคีได้ให้การยอมรับสอง ในสาม บทแก้ไขเพิ่มเติมให้มีผลบังคับใช้ในวันแรกของเดือนของหนึ่งปีถัดไป ภายหลังจากที่รัฐภาคีนั้น ได้ให้การยอมรับ

4. บทแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ที่ได้รับการยอมรับแล้วโดยที่ประชุม ให้เปลี่ยนแปลงจำนวนตามที่ได้กำหนดไว้ใน มาตรา 18 และ ข้อ 2 ของ มาตรา 31 หรือให้มีการใช้แทนหน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือทั้งสองหน่วยตามที่ได้กำหนดไว้แล้วใน ข้อ 1 และ 3 แห่งมาตรา 31 โดยให้ใช้หน่วยอื่นแทนให้มีผลบังคับใช้ในวันแรกแห่งเดือนของหนึ่งปีถัดไป ภายหลังจากที่รัฐภาคีสอง ในสาม ได้ให้การยอมรับ รัฐภาคีที่ขอรับการเปลี่ยนแปลงจำนวน หรือการใช้หน่วยอื่นแทน ให้นำ ไปใช้บังคับกับรัฐภาคีทั้งหมด

5. การยอมรับบทแก้ไขเพิ่มเติม ให้มีผลโดยการวางตราสารเป็นทางการเพื่อการให้มีผลนั้นต่อผู้รับวางตราสาร

6. ตราสารแห่งการให้สัตยาบัน ยอมรับ เห็นชอบ หรือการเข้าเป็นภาคีใด ๆ ที่ได้วางภายหลังการมีผลบังคับใช้ซึ่งบทแก้ไขเพิ่มเติมใด ๆ ที่ยอมรับแล้วโดยที่ประชุม ให้ถือว่า บังคับ ไปถึงอนุสัญญาฉบับแก้ไขเพิ่มเติมด้วย

มาตรา 40

การบอกเลิก

1. รัฐภาคีแต่ละรัฐภาคีอาจบอกเลิกอนุสัญญานี้ได้ทุกเวลา ภายหลังจากที่สิ้นเวลาสองปี นับจากวันที่อนุสัญญานี้ได้มีผลบังคับใช้ โดยการยื่นการบอกกล่าวเป็นหนังสือต่อผู้รับวางตราสาร

2. การบอกเลิกดังกล่าว ให้มีผลในวันแรกแห่งเดือนของการสิ้นสุดของหนึ่งปีถัดไป ภายหลังจากที่หนังสือบอกกล่าวได้รับแล้วโดยผู้รับวางตราสาร ในกรณีที่หนังสือบอกกล่าวได้บอกเลิกอนุสัญญานี้ยาวนานกว่านั้น ให้การบอกเลิกอนุสัญญา มีผลเมื่อสิ้นสุดกำหนดเวลาที่ยาวนานกว่าดังกล่าว ภายหลังจากที่หนังสือบอกกล่าวได้รับแล้วโดยผู้รับวางตราสาร

เพื่อเป็นหลักฐาน ผู้ลงนามข้างล่างนี้ เป็นผู้มีอำนาจลงนาม ได้ลงนามไว้เป็นหลักฐาน ในวันที่ได้กำหนดไว้

ทำขึ้น ณ กรุงเจนีวา วันที่ 24 พฤษภาคม 1980 ต้นฉบับมีฉบับเดียวในภาษา
อาระบิก จีน อังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน ทุกภาษามีข้อความตรงกัน

ขอรับรองว่าเป็นข้อความที่แท้จริง

คาร์เมน สราเมต

เลขาธิการ การประชุมสหประชาชาติว่าด้วย
อนุสัญญาการขนส่งระหว่างประเทศหลายรูปแบบ

-คำแปล-

ภาคผนวก

บทบังคับวิธีการทางศุลกากร
ที่เกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบ

มาตรา 1

ตามอนุสัญญา^๕

"พิธีการทางศุลกากรการส่งสินค้าเข้าออก" หมายความว่า วิธีการทางศุลกากรซึ่งสินค้า
ที่ได้ขนส่งตามพิธีการควบคุมทางศุลกากร จากสำนักงานศุลกากรแห่งหนึ่ง ไปยังสำนักงานศุลกากร
อีกแห่ง^๕

"สำนักงานศุลกากรปลายทาง" หมายความว่า สำนักงานศุลกากรซึ่งพิธีการทางศุลกากร
ในการขนส่งสินค้าเข้า เข้า ออก ได้มีการดำเนินการเสร็จสิ้นสุดลงแล้ว

"ค่าภาระและค่าภาษีเข้าและขาออก" หมายความว่า ค่าภาระ ภาษี และค่าภาระ
ค่าภาษี ค่าธรรมเนียม และค่าเรียกเก็บทางศุลกากรนั้นทั้งหมด ซึ่งถูกเรียกเก็บและ/หรือที่ถูก
เรียกเก็บเนื่องเกี่ยวกับการส่งสินค้าเข้า และขาออก แต่ไม่รวมถึงค่าธรรมเนียม และค่าเรียก
เก็บที่ถูกจำกัดจำนวนชั้นสูงของค่าบริการที่ได้มีการใช้

"เอกสารศุลกากรขาเข้าและขาออก" หมายความว่า แบบพิมพ์ที่มีรายการละเอียด
บันทึกตัวเลขสถิติที่ได้มีการบันทึก และข้อมูลตามบังคับทางการปฏิบัติการทางศุลกากรขาเข้าขาออก

มาตรา 2

1. ภายใต้บังคับแห่งกฎหมาย กฎข้อบังคับ และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ใช้บังคับอยู่ในอาณาเขตของรัฐภาคี รัฐภาคีมีสิทธิให้เสรีในสินค้าขาเข้าขาออกซึ่งสินค้าที่ขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

2. สินค้าในการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ได้กำหนดในพิธีการทางศุลกากรขาเข้าและขาออกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าขาเข้าและขาออกตามที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรเห็นชอบแล้ว

(ก) ตามหลักทั่วไป ห้ามมิให้มีการตรวจทางศุลกากรระหว่างที่สินค้าเดินทางวันแต่กรณีจำเป็นเพื่อให้แน่ใจว่า ได้มีการปฏิบัติตามกฎ และระเบียบทางศุลกากร ซึ่งเจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องรับผิดชอบในการดังกล่าว เพื่อการนี้เจ้าพนักงานศุลกากรต้องเข้มงวดในการควบคุมทางศุลกากรด้วยการประทับตราศุลกากร หรือใช้มาตรการเพื่อความปลอดภัยอย่างอื่นในที่ที่สินค้าได้ถูกนำเข้าหรือส่งออก

(ข) เท่าที่ไม่เป็นการขัดต่อการใช้บังคับซึ่งกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของสาธารณชนและรัฐ ความสงบเรียบร้อยหรือสาธารณสุข ห้ามมิให้มีการบังคับตามพิธีการ หรือข้อบังคับทางศุลกากรที่เป็นการเพิ่มเติมพิธีการทางศุลกากรที่ใช้อยู่แล้ว ในการส่งสินค้าขาเข้าและขาออก

มาตรา 3

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการนำเข้า ส่งออกซึ่งสินค้า รัฐภาคีต้อง

(ก) ถ้าเป็นรัฐที่ขนส่งสินค้าบรรทุกบนเรือ เท่าที่จะปฏิบัติได้ ต้องดำเนินการตามมาตรการทั้งหลายเพื่อให้แน่นอนถึงความสมบูรณ์ และเป็นความจริง ซึ่งข้อมูลตามที่ต้องการในการปฏิบัติที่เป็นผลถึงการขนส่งสินค้าเข้าและออก

(ข) ถ้าเป็นรัฐปลายทาง

- (1) ต้องดำเนินการมาตรการทั้งหลายเพื่อให้แน่นอนว่า สินค้าขาเข้าและออก ต้องถูก
ชนแล้วเสร็จตามกฎหมายข้อบังคับที่ทำการศุลกากรแห่งสินค้าถึงปลายทาง
- (2) ต้องพยายามให้มีการดำเนินการตามพิธีการนำสินค้าออกได้ในที่ใกล้ที่สุดเท่าที่
จะทำได้ในปลายทางสุดท้ายของสินค้า เมื่อกฎหมายและกฎข้อบังคับของรัฐ
ไม่ได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

มาตรา 4

1. การดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดขึ้นตามพิธีการทางศุลกากรขาเข้าและขาออกที่
ได้ดำเนินการจนเป็นที่เห็นชอบของเจ้าหน้าที่ศุลกากร สินค้าที่ขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ
ต้องไม่ถูกบังคับให้ชำระค่าภาษีขาเข้าขาออก หรือวางเงินที่เป็นอย่างอื่นแทนในรัฐที่มีการขนส่ง
สินค้าขาเข้าและขาออก

2. บทบังคับในวรรคก่อนต้องไม่ให้รวมถึง

- (ก) การเรียกเก็บค่าธรรมเนียม และค่าภาระตามกฎหมายข้อบังคับแห่งรัฐที่เกี่ยวกับ
ความปลอดภัยแห่งสาธารณ หรือการสาธารณสุข
- (ข) การเรียกเก็บค่าธรรมเนียม และค่าภาระซึ่งได้ถูกจำกัดจำนวนไว้อย่างสูง
มูลค่าแห่งบริการที่ได้รับ เว้นแต่จะ ได้ถูกกำหนดขึ้นภายใต้เงื่อนไขที่เท่าเทียมกัน

มาตรา 5

1. ในกรณีที่ต้องมีค่าประกันทางการเงิน สำหรับพิธีการทางศุลกากรขาเข้าและขาออก
ที่ได้มีบทบังคับไว้ ให้มีการวางเงินตามที่เจ้าพนักงานศุลกากรแห่งรัฐที่มีการขนส่งสินค้าขาเข้าและ
ขาออกที่เกี่ยวข้องที่เป็นไปตามกฎหมายแห่งรัฐและกฎข้อบังคับ และอนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนด

2. เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าขาเข้าและขาออก ระบบแห่งหลักประกันทางศุลกากร ต้องเป็นวิธีการที่ง่าย สะดวก มูลค่าปานกลาง และต้องครอบคลุมไปถึงค่าภาษีขาเข้า/ขาออก และค่าภาระที่พึงต้องชำระด้วย ในกรณีที่ต้องให้มีหลักประกันครอบคลุมถึงรวมไปถึงค่าปรับใด ๆ ด้วย

มาตรา 6

1. โดยไม่ขัดต่อเอกสารอื่นใด ที่ได้กำหนดบังคับไว้ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายหรือกฎข้อบังคับของรัฐบาลี เจ้าหน้าที่ศุลกากรของรัฐที่มีการขนส่งสินค้าขาเข้าและขาออก ต้องยอมรับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ เสมือนเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารทางศุลกากรของสินค้าขาเข้าและขาออก

2. เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ขาเข้าและขาออก เอกสารศุลกากรขาเข้าและขาออก ต้องเป็นไปในแนวทางเดียวกับที่วางรูปแบบไว้ข้างล่างนี้ เท่าที่จะปฏิบัติได้

ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Uniform Rules for a Combined Transport Document^{*}

General provisions

Rule 1

A. These Rules apply to every contract concluded for the performance and/or procurement of performance of combined transport of goods which is evidenced by a combined transport document as defined herein.

These Rules shall nevertheless apply even if the goods are carried by a single mode of transport contrary to the original intentions of the contracting parties that there should be a combined transport of the goods as defined hereafter.

B. The issuance of such combined transport document confers and imposes on all parties having or thereafter acquiring an interest in it the rights, obligations and defences set out in these Rules.

C. Except to the extent that it increases the responsibility or obligation of the combined transport operator, any stipulation or any part of any stipulation contained in a contract of combined transport or in a combined transport document evidencing such contract, which would directly or indirectly derogate from these Rules shall be null and void to the extent of the conflict between such stipulation, or part thereof, and these Rules. The nullity of such stipulation or part

^{*} International Chamber of Commerce; Publication No. 298.

thereof shall not affect the validity of the other provisions of the contract of combined transport of combined transport document of which it forms a part.

Definitions

Rule 2

For the purpose of these Rules :

A. **Combined transport** means the carriage of goods by at least two different modes of transport, from a place at which the goods are taken in charge situated in one country to a place designated for delivery situated in a different country.

B. **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.

C. **Combined transport document (CT Document)** means a document evidencing a contract for the performance and/or procurement of performance of combined transport of goods and bearing on its face either the heading "Negotiable combined transport document issued subject to

Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication No.298)" or the heading "Non-negotiable combined transport document issued subject to Uniform Rules for a Combined Transport Document (ICC Publication No.298)"

D. Different modes of transport means the transport of goods by two or more modes of transport, such as transport by sea, inland waterway, air, rail or road.

E. Delivery means delivering goods to or placing the goods at the disposal of the party entitled to receive them.

F. Franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900.

Negotiable Document

Rule 3

Where a CT document is issued in negotiable form :

- A. it shall be made out to order or to bearer;
- B. if made out to order it shall be transferable by endorsement;
- C. if made out to bearer it shall be transferable without endorsement;

D. if issued in a set of more than one original it shall indicate the number of originals in the set;

E. if any copies are issued each copy shall be marked "non-negotiable copy";

F. delivery of the goods may be demanded only from the CTO or his representative, and against surrender of the CT document duly endorsed where necessary;

G. the CTO shall be discharged of his obligation to deliver the goods if, where a CT document has been issued in a set of more than one original, he, or his representative, has in good faith delivered the goods against surrender of one of such originals.

Non-negotiable document

Rule 4

Where a CT document is issued in non-negotiable form :

A. it shall indicate a named consignee;

B. the CTO shall be discharged of his obligation to deliver the goods if he makes delivery thereof to the consignee named in such non-negotiable document, or to the party advised to the CTO by such consignee as authorised by him to accept delivery.

Responsibilities and liabilities of the CTO

Rule 5



By the issuance of a CT document the CTO :

A. undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the combined transport - including all services which are necessary to such transport - from the time of taking the goods in charge to the time of delivery, and accepts responsibility for such transport and such services to the extent set out in these Rules;

B. accepts responsibility for the acts and omissions of his agents or servants, when such agents or servants are acting within the scope of their employment, as if such acts and omissions were his own;

C. accepts responsibility for the acts and omissions of any other person whose services he uses for the performance of the contract evidenced by the CT document;

D. undertakes to perform or to procure performance of all acts necessary to ensure delivery;

E. assumes liability to the extent set out in these Rules for loss of or damage to the goods occurring between the time of taking them into his charge and the time of delivery, and undertakes to pay compensation as set out in these Rules in respect of such loss of damage;

F. assumes liability to the extent set out in Rule 14 for delay in delivery of the goods and undertakes to pay compensation as set out in that Rule.

Right and duties of the parties

Rule 6

In addition to the information specifically required by these Rules, the parties shall insert in a CT document such particulars as they may agree to be commercially desirable.

Rule 7

The consignor shall be deemed to have guaranteed to the CTO the accuracy, at the time the goods were taken in charge by the CTO, of the description, marks, number, quantity, weight and/or volume of the goods as furnished him, and the consignor shall indemnify the CTO against all loss, damage and expense arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars.

The right of the CTO to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the CT Document to any person other than the consignor.

Rule 8

The consignor shall comply with rules which are mandatory, according to the national law or by reason of international Convention, relating to the carriage of goods of a dangerous nature, and shall in any case inform the CTO in writing of the exact nature of the danger before goods of a dangerous nature are taken in charge by the CTO and indicate to him, if need be, the precautions to be taken.

If the consignor fails to provide such information and the CTO is unaware of the dangerous nature of the goods and the necessary precautions to be taken and if, at any time, they are deemed to be a hazard to life or property, they may at any place be unloaded, destroyed or rendered harmless, as circumstances may require, without compensation, and the consignor shall be liable for all loss, damage, delay or expenses arising out of their being taken in charge, or their carriage, or of any service incidental thereto.

The burden of proving the CTO knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the person entitled to the goods.

Rule 9

The CTO shall clearly indicate in the CT document, at least by quantity and/or weight and/or volume and/or marks, the goods he has taken in charge and for which he accepts responsibility.

Subject to paragraph 1 of this Rule, if the CTO has reasonable grounds for suspecting that the CT document contains particulars concerning the description, marks, number, quantity, weight and/or volume of the goods which do not represent accurately the goods actually taken in charge, or if he has no reasonable means of checking such particulars, the CTO shall be entitled to enter his reservations in the CT document, provided he indicates the particular information to which such reservations apply.

The CT document shall be prima facie evidence of the taking in charge by the CTO of the goods as therein described. Proof to the contrary shall not be admissible when the CT document is issued in negotiable form and has been transferred to a third party acting in good faith.

Rule 10

Except in respect of goods treated as lost in accordance with Rule 15 hereof, the CTO shall be deemed prima facie to have delivered the goods as described in the CT document unless notice of loss of, or damage to, the goods, indicating the general nature of such loss or damage, shall have been given in writing to the CTO or to his representative at the place of delivery before or at the time of removal of the goods into the time custody of the person entitled to delivery thereof under the CT document, or, if the loss or damage is not apparent, within seven consecutive days thereafter.

Liability for Loss or Damage

- A. Rules applicable when the stage of transport where the loss or damage occurred is not known

Rule 11

When in accordance with Rule 5 (e) hereof the CTO is liable to pay compensation in respect of loss of, or damage to, the goods and the stage of transport where the loss or damage occurred is not known :

- a. such compensation shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time they are delivered to the consignee or at the place and time when, in accordance with the contract of combined transport, they should have been so delivered;
- b. the value of the goods shall be determined according to the current commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price, or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.
- c. compensation shall not exceed 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, unless, with the consent of the CTO, the consignor has declared a higher value for the goods and such higher value has been stated in the CT document, in which case such higher value shall be the limit.

However, the CTO shall not, in any case, be liable for an amount greater than the actual loss to the person entitled to make the claim.

Rule 12

When the stage of transport where the loss or damage occurred is not known the CTO shall not be liable to pay compensation in accordance with Rule 5 (e) hereof if the loss or damage was caused by:

- a. an act or omission of the consignor or consignee, or person other than the CTO acting on behalf of the consignor or consignee, or from whom the CTO took the goods in charge;
- b. insufficiency or defective condition of the packing or marks;
- c. handling, loading, stowage or unloading of the goods by the consignor or the consignee or any person acting on behalf of the consignor or the consignee;
- d. inherent vice of the goods;
- e. strike, lockout, stoppage or restraint of labour, the consequences of which the CTO could not avoid by the exercise of reasonable diligence;

f. any cause or event which the CTO could not avoid and the consequences of which he could not prevent by the exercise of reasonable diligence;

g. a nuclear incident if the operator of a nuclear installation or a person acting for him is liable for this damage under an applicable international Convention or national law governing liability in respect of nuclear energy.

The burden of proving that the loss or damage was due to one or more of the above causes or events shall rest upon the CTO.

When the CTO establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in (b) to (d) above, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused wholly or partly by one or more of these causes or events.

B. Rules applicable when the stage of transport where the loss or damage occurred is known

Rule 13

When in accordance with Rule 5 (e) hereof the CTO is liable to pay compensation in respect of loss or damage to the goods and the stage of transport where the loss or damage occurred is known, the liability of the CTO in respect of such loss or damage shall be determined :

a. by the provisions contained in any international Convention or national law, which provisions:

cannot be departed from by private contract, to the detriment of the claimant, and

would have applied if the claimant had made a separate and direct contract with the CTO in respect of the particular stage of transport where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international Convention or national law applicable ; or

b. by the provisions contained in any international Convention relating to the carriage of goods by the mode of transport used to carry the goods at the time when the loss or damage occurred, provided that :

I no other international Convention or national law would apply by virtue of the provisions contained in sub-paragraph (a) of this Rule, and that

II it is expressly stated in the CT Document that all the provisions contained in such Convention shall govern the carriage of goods by such mode of transport; where such mode of transport is by sea, such provisions shall apply to all goods whether carried on deck or under deck ; or

c. by the provisions contained in any contract of carriage by inland waterways entered into between the CTO and any sub-contractor, provided that :

I no international Convention or national law is applicable under sub-paragraph (a) of this Rule, or is applicable, or could have been made applicable, by express provision in accordance with sub-paragraph (b) of this Rule and that

II it is expressly stated in the CT Document that such contract provisions shall apply ; or

d. by the provisions of Rules 11 and 12 in cases where the provisions of sub-paragraphs (a), (b) and (c) above do not apply.

Without prejudice to the provisions of Rule 5 (b) and (c), when, under the provisions of the preceding paragraph, the liability of the CTO shall be determined by the provisions of any international Convention or national law, this liability shall be determined as though the CTO were the carrier referred to in any such Convention or national law. However, the CTO shall not be exonerated from liability where the loss or damage is caused or contributed to by the acts or omissions of the CTO in his capacity as such, or his servants or agents when acting in such capacity and not in the performance of the carriage.

Liability for Delay

Rule 14

The CTO is liable to pay compensation for delay only when the stage of transport where a delay occurred is known, and to the extent that there is liability under any international Convention or national law, the provisions of which :

I cannot be departed from by private contract to the detriment of the claimant :

II would have applied if the claimant had made a separate and direct contract with the CTO as operator of that stage of transport and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international Convention or national law applicable.

However, the amount of such compensation shall not exceed the amount of the freight for that stage of transport, provided that this limitation is not contrary to any applicable international Convention or national law.

Miscellaneous Provisions

Rule 15

Failure to effect delivery within 90 days after the expiry of a time limit agreed and expressed in a CT Document or, where no time limit is agreed and so expressed, failure to effect delivery within 90 days after the time it would be reasonable to allow for diligent completion of the combined transport operation shall, in the absence of evidence to the contrary, give to the party entitled to receive delivery the right to treat the goods as lost.

Rule 16

The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the CTO for loss of, damage, or delay to the goods whether the action be founded in contract or in tort.

Rule 17

The CTO shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Rule 11 hereof if it is proved that the loss or damage resulted from an act or omission of the CTO done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Rule 18

Nothing in these Rules shall prevent the CTO from including in the CT document provisions for protection of his agents or servants or any other person whose services he uses for the performance of the contract evidenced by the CT document, provided such protection dose not extend beyond that granted to the CTO himself.

Time-bar

Rule 19

The CTO shall be discharged of all liability under these Rulse Unless suit is brought within nine months after,

I the delivery of the goods, or,

II the date when the goods should have been delivered, or

III the date, when in accordance with Rule 15, failure to deliver the goods would, in the absence of evidence to the contrary, give to the party entitled to receive delivery the right to treat the goods as lost.

-คำแปล-

กฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ
ของทอการค้าระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298

บทเบ็ดเสร็จทั่วไป

กฎเกณฑ์ข้อที่ 1

ก. กฎเกณฑ์เหล่านี้ให้ใช้บังคับกับสัญญาทุกสัญญาซึ่งกำหนดถึงการปฏิบัติหน้าที่ และ/หรือ การจัดทำให้มีการปฏิบัติหน้าที่ในการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบที่ได้ทำหลักฐานไว้เป็น เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบตามที่ได้ให้คำนิยามไว้ในที่นี้

อย่างไรก็ตาม ให้นำกฎเกณฑ์เหล่านี้ ใช้บังคับกับสินค้าซึ่งแม้ว่าจะได้ขนส่ง โดยการขนส่งรูปแบบเดียวและไม่ตรงต่อเจตนาดั้งเดิมของคู่สัญญาที่ต้องการให้มีการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบก็ตาม ตามคำนิยามที่ได้ให้ไว้ต่อไปนี้

ข. การออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบดังกล่าวให้ใช้และบังคับแก่คู่สัญญาทุกฝ่าย ที่มีหรือพึงได้มาในภายหลังซึ่งผลประโยชน์อย่างหนึ่งจากเอกสารดังกล่าวที่เป็น ลิขสิทธิ์ หน้าที่ และ ข้อต่อสู้อตามกฎเกณฑ์เหล่านี้

ค. การกำหนดเงื่อนไขใด ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ หรือเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่เป็นหลักฐานของสัญญานั้นที่ขัดแย้ง ไม่ว่าจะโดยตรง/หรือ โดยอ้อมต่อกฎเกณฑ์นี้ เว้นแต่การเพิ่มความรับผิดชอบหรือหน้าที่ของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบให้ถือว่าไม่มีผลบังคับหรือเป็น โมฆะ เฉพาะข้อกำหนดที่ขัดแย้งต่อกฎเกณฑ์นี้

อนึ่งการไม่มีผลบังคับของข้อกำหนดนั้นหรือบางส่วน หากมีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของเงื่อนไขอื่น ๆ ตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบไม่

นิยาม

กฎเกณฑ์ข้อที่ 2 เพื่อวัตถุประสงค์ของกฎเกณฑ์เหล่านี้

ก. การขนส่งหลายรูปแบบ หมายถึงการขนส่งสินค้าโดยใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันอย่างน้อยสองรูปแบบจากสถานที่ที่สินค้าตั้งอยู่ ณ ประเทศหนึ่ง ไปยังที่ปลายทางเพื่อการส่งมอบ ณ อีกประเทศหนึ่ง

ข. ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ หมายถึงบุคคลใด (ให้รวมถึงบริษัทหรือนิติบุคคล) ที่ออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

ในกรณีที่กฎหมายภายในกำหนดให้บุคคลใดต้องได้รับมอบอำนาจหรือได้รับอนุญาตก่อนถึงจะมีสิทธิออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบแล้วไซ้ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมหมายถึงเฉพาะบุคคลผู้ได้รับมอบอำนาจหรือได้รับอนุญาตเช่นนั้นเท่านั้น

ค. เอกสารขนส่งหลายรูปแบบ หมายถึงเอกสารอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญาที่ใช้ในการกำหนดการปฏิบัติหน้าที่และ/หรือการจัดให้มีการปฏิบัติหน้าที่ของการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ และระบุข้อความอย่างใดอย่างหนึ่งว่า "เอกสารขนส่งหลายรูปแบบที่เปลี่ยนมือได้ ออกภายใต้กฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันของเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ (ตามเอกสารของ ICC ฉบับที่ 298)" หรือ "เอกสารขนส่งหลายรูปแบบที่เปลี่ยนมือไม่ได้ ออกภายใต้กฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันของเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ (ตามเอกสารของ ICC ฉบับที่ 298)"

ง. การขนส่งในรูปแบบที่แตกต่างกัน หมายถึงการขนส่งสินค้าโดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป เช่น การขนส่งทางทะเล การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งทางรถยนต์

จ. การส่งมอบ หมายถึงการส่งมอบหรือการวางสินค้าให้อยู่ในเงื้อมมือของคู่สัญญาที่มีสิทธิรับสินค้า

ฉ. ฟรังก์ หมายถึงมูลค่าต่อ 1 หน่วย ซึ่งเท่ากับจำนวนโลหะผสมทองคำบริสุทธิ์ในอัตรา 900 ต่อ 1,000 ส่วน ที่มีน้ำหนัก 65.5 มิลลิกรัม

เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่เปลี่ยนมือได้

กฎเกณฑ์ข้อที่ 3

กรณีที่มีการออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่เปลี่ยนมือได้

- ก. ต้องเป็นเอกสารออกให้ตามคำสั่ง หรือ ผู้ถือ
- ข. ถ้าออกให้ตามคำสั่ง เอกสารนั้นย่อมจะโอนกันได้โดยการสลักหลัง
- ค. ถ้าออกให้ผู้ถือ เอกสารนั้นย่อมจะโอนกันได้โดยไม่ต้องมีการสลักหลัง

- ง. ถ้าออกเอกสารเป็นชุดที่มากกว่า 1 ฉบับต้องระบุจำนวนของต้นฉบับของเอกสารชุดนั้น
- จ. ถ้ามีการออกสำเนาเอกสาร สำเนาแต่ละฉบับให้ระบุว่า "สำเนาที่เปลี่ยนมือไม่ได้"
- ฉ. การส่งมอบสินค้าในกรณีที่เป็น ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบหรือผู้กระทำการแทน และผู้ที่เวนคืนเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเท่านั้นที่อาจจะเรียกร้องให้มีการสลักหลัง เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบภายในเวลาที่กำหนดก็ได้
- ช. ในกรณีที่เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบออกเป็นชุดซึ่งมีต้นฉบับมากกว่าหนึ่งฉบับแล้ว ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะหลุดพ้นจากหน้าที่ในการส่งมอบสินค้า ถ้าเขาหรือผู้ทำการแทนได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ที่ได้ เวนคืนเอกสารหนึ่ง ในต้นฉบับดังกล่าวโดยสุจริต

เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่เปลี่ยนมือไม่ได้

กฎเกณฑ์ข้อที่ 4

กรณีที่มีการออกเอกสารเปลี่ยนมือไม่ได้

- ก. ต้องระบุชื่อผู้รับสินค้า
- ข. ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะหลุดพ้นจากหน้าที่ในการส่งมอบสินค้า ถ้าได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าที่มีชื่อในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบที่เปลี่ยนมือไม่ได้ หรือให้แก่คู่สัญญาที่ผู้รับสินค้าได้แจ้งและมอบอำนาจให้รับมอบสินค้าแทนได้

ความรับผิดชอบและความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

กฎเกณฑ์ข้อที่ 5

โดยการออกเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีหน้าที่



ก. เข้าดำเนินการ (ปฏิบัติหน้าที่) และ/หรือโดยในนามของตนเองจัดให้มีการดำเนินการ (ปฏิบัติหน้าที่) ขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและให้รวมถึงบริการทั้งหมดที่จำเป็นต่อการขนส่งนั้นตั้งแต่วเวลาที่ได้รับสินค้ามาอยู่ในความอารักขาจนถึงเวลาที่ส่งมอบ และยอมรับต่อความรับผิดชอบในการขนส่งและการบริการนั้นภายในขอบเขตตามที่กำหนดในกฎเกณฑ์นี้

ข. ยอมรับผิดชอบต่อการกระทำและการละเว้นการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างของตน เมื่อตัวแทนหรือลูกจ้างกระทำภายในขอบเขตการจ้าง เสมือนหนึ่งเป็นการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของตนเอง

ค. ยอมรับผิดชอบต่อการกระทำและละเว้นการกระทำของบุคคลอื่นใดที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาที่มีหลักฐานตามเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

ง. เข้าดำเนินการ (ปฏิบัติหน้าที่) และ/หรือจัดให้มีการดำเนินการ (ปฏิบัติหน้าที่) ในการกระทำทั้งหลายทั้งปวงที่จำเป็นต่อการส่งมอบสินค้าที่แน่นอน

จ. ต้องรับผิดชอบสำหรับการสูญหายหรือความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่สินค้าอยู่ในอารักขาของตนจนถึงเวลาที่ส่งมอบ และต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อความสูญหายหรือเสียหายตามที่กำหนดในกฎเกณฑ์เหล่านี้

ฉ. ต้องรับผิดชอบหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎเกณฑ์ข้อที่ 14 สำหรับความล่าช้าในการส่งมอบสินค้าและต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎเกณฑ์ข้อที่ 14

สิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญา

กฎเกณฑ์ข้อที่ 6

นอกจากข้อความที่บังคับไว้โดยเฉพาะเจาะจงตามกฎเกณฑ์เหล่านี้แล้ว คู่สัญญาจะสอดคล้อง-
แทรกรายละเอียดของข้อตกลงทางด้านการค้าเพิ่มเติมในเอกสารขนส่งหลายรูปแบบนั้นก็ได้

กฎเกณฑ์ข้อที่ 7

ในขณะที่สินค้าอยู่ในความอารักขาของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบนั้น ให้ถือว่าผู้ส่งของได้ให้คำรับรองต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบแล้วถึงความถูกต้องของลักษณะรูปพรรณ เครื่องหมาย จำนวน ปริมาณ น้ำหนัก และ/หรือปริมาตรของสินค้าที่ได้จัดให้ และผู้ส่งของต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบสำหรับการสูญหาย ความเสียหายและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือมีผลมาจากความไม่ถูกต้องหรือการให้รายละเอียดตามที่กล่าวมาแล้วอย่างไม่เพียงพอ

สิทธิของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบในการได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวไม่อาจจำกัดความรับผิดชอบหรือความรับผิดของตนตามเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบอันมีต่อบุคคลอื่นนอกเหนือจากผู้ส่งของ

กฎเกณฑ์ข้อที่ 8

ผู้ส่งของต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับอยู่ เนื่องจากกฎหมายภายในหรือโดยเหตุผลของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการส่งสินค้าที่มีสภาพที่เป็นอันตราย และในกรณีใดก็ตามจะต้องแจ้งเป็นหนังสือแก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบให้ทราบถึงสภาพที่เป็นอันตรายก่อนที่สินค้าจะอยู่ในความอารักขาของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และถ้าจำเป็นจะต้องแจ้งถึงข้อควรปฏิบัติในการระวังป้องกันอันตรายอีกด้วย

ถ้าผู้ส่งของเพิกเฉยไม่แจ้งข้อมูลดังกล่าว และผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่ทราบถึงสภาพที่เป็นอันตรายของสินค้า และข้อควรปฏิบัติในการระวังป้องกันเท่าที่จำเป็นแล้ว ดังนั้น ไม่ว่าเวลาใดก็ตาม ถ้าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเห็นสมควรว่าสินค้านั้นจะเป็นอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สิน ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบอาจจะขนถ่ายสินค้า ทำลายสินค้าหรือทำให้สินค้าหมดสภาพที่เป็นอันตราย ณ ที่ใดที่หนึ่งเท่าที่สิ่งแวดลอมจะอำนวยให้ โดยไม่จำเป็นต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และผู้ส่งของเองต้องรับผิดชอบต่อการสูญหาย ความเสียหาย ความล่าช้า หรือค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากหน้าที่รับผิดชอบ หรือการขนส่งหรือบริการใด ๆ ที่คล้ายคลึงกันของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

ประการที่นิตินันท์ว่า ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รู้ถึงสภาพที่แน่นอนของภัยอันตรายอันเกิดจากการขนส่งสินค้าตามที่กล่าวข้างต้น ย่อมตกแก่บุคคลผู้ซึ่งมีสิทธิในสินค้านั้น

กฎเกณฑ์ข้อที่ 9

ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะต้องแสดง โดยชัดแจ้ง ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ อย่างน้อยที่สุดในเรื่องของคุณภาพ และ/หรือน้ำหนัก และ/หรือปริมาตร และ/หรือเครื่องหมายของสินค้าที่ได้รับเอาไว้ในความอารักขาและที่จะยอมรับผิดชอบ

ภายใต้บทบังคับในวรรคแรก ถ้าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีเหตุอันสมควรสงสัยว่า ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ได้แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับรูปพรรณ เครื่องหมาย จำนวน คุณภาพ น้ำหนัก และ/หรือปริมาณของสินค้า ไม่ถูกต้องตรงกันกับสินค้าที่แท้จริงตามที่ได้รับเอาไว้ใน ความอารักขา หรือถ้าผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ ไม่อาจหาวิธีอันเหมาะสมในการตรวจสอบรายละเอียดเหล่านั้นในสินค้าได้ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมมีสิทธิที่จะบันทึกข้อสงวน สิทธิของตนในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ โดยมีเงื่อนไขให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบระบุ รายละเอียดพิเศษเฉพาะที่ข้อสงวนสิทธิ์ดังกล่าวจะบังคับใช้ได้

ให้ถือว่าเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเป็นพยานหลักฐานในเบื้องต้นที่แสดงถึงการรับ สินค้าตามที่ระบุรายละเอียดไว้ในเอกสารเข้ามาอยู่ในความอารักขาของผู้ดำเนินการขนส่งหลาย รูปแบบในกรณีนี้เอกสารนี้ออกในลักษณะที่เป็นเอกสาร เปลี่ยนมือได้และได้โอนไปยังบุคคลที่สามโดย สุจริตแล้วไซ้ การพิสูจน์ให้แตกต่างจากเนื้อความที่ปรากฏในเอกสารนั้น ย่อมจะกระทำไม่ได้

กฎเกณฑ์ข้อที่ 10

เว้นแต่กรณีที่เกี่ยวข้องว่าสินค้าสูญหาย ตามกฎเกณฑ์ข้อที่ 15 นี้ หากไม่ปรากฏว่ามีการแจ้งเป็น หนังสือต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบหรือผู้แทนเกี่ยวกับการสูญหาย เสียหายของสินค้าตามสภาพ ธรรมดาทั่วไป ณ ที่ที่ส่งมอบสินค้า ก่อนหรือในขณะที่มีการเคลื่อนย้ายสินค้า ไปอยู่ในอารักขาของผู้มี สิทธิได้รับสินค้าตามเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ หรือหากว่าการสูญหายหรือความเสียหายของ สินค้าไม่ปรากฏภายในกำหนด 7 วันติดต่อกันนับแต่วันรับมอบสินค้า ก็ให้ถือได้ในเบื้องต้นว่าผู้- ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ส่งมอบสินค้าครบถ้วนตามที่ระบุไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ แล้ว

ความรับผิดชอบการสูญหายหรือความเสียหาย (ของสินค้า)

- ก. กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับได้เมื่อไม่ทราบว่าการสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้นในขั้นตอนใดของการขนส่ง

กฎเกณฑ์ข้อที่ 11

ตามกฎเกณฑ์ข้อที่ 5 (จ) นี้ ให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อการสูญหายหรือความเสียหายของสินค้าและไม่อาจทราบว่าการสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้นในขั้นตอนใดของการขนส่ง

ก. ค่าสินไหมทดแทนนั้นต้องคำนวณโดยคำนึงถึงมูลค่าของสินค้านั้น ณ สถานที่และเวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแก่ผู้รับสินค้า หรือ ณ สถานที่และเวลาที่ควรส่งมอบสินค้าตามที่กำหนดในสัญญาการขนส่งหลายรูปแบบ

ข. มูลค่าของสินค้าต้องกำหนดตามราคาการแลกเปลี่ยนสินค้าในปัจจุบัน หรือถ้าไม่มีราคาเช่นนั้น ก็ให้ถือตามราคาท้องตลาดปัจจุบัน หรือถ้าไม่มีราคาทั้งสองประเภทดังกล่าว ก็ให้ถือตามมูลค่าปกติของสินค้าตามปริมาณและประเภทสินค้าเดียวกัน

ค. ค่าสินไหมทดแทนจะต้องไม่เกิน 30 ฟรังก์ ต่อน้ำหนักหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักบรรทุกของสินค้าที่ได้สูญหายหรือเสียหายไป เว้นแต่ผู้ส่งของได้แจ้งมูลค่าที่สูงเกินกว่าสำหรับสินค้าไว้ และได้มีการระบอบอย่างชัดแจ้งลงในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบด้วยความยินยอมของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบแล้ว ในกรณีเช่นนั้นให้ถือว่ามูลค่าที่สูงเกินกว่านั้นเป็นเกณฑ์ชั้นสูงสุดแทน

แต่ในกรณีใดก็ตาม ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายในส่วนที่เกินกว่าความสูญเสียที่แท้จริง

กฎเกณฑ์ข้อที่ 12

เมื่อไม่ทราบว่าการสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้นในขั้นตอนใดของการขนส่ง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎเกณฑ์ข้อที่ 5 (จ) นี้ หากว่าการสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้นจากสาเหตุต่อไปนี้

- ก. การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ส่งของผู้รับสินค้า หรือบุคคลอื่นนอกจากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่กระทำในนามของผู้ส่งของผู้รับสินค้า หรือผู้ที่ได้ส่งสินค้าให้อยู่ในความอารักขาของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ
- ข. สภาพที่ไม่แข็งแรงหรือบกพร่องในการบรรจุหีบห่อหรือการทำเครื่องหมาย
- ค. การจัดการ การบรรทุก การเก็บรักษาหรือการขนถ่ายสินค้าโดยผู้ส่งของผู้รับสินค้าหรือผู้ที่กระทำในนามของผู้ส่งของผู้รับสินค้า
- ง. สภาพของสินค้านั้นเอง
- จ. การนัดหยุดงาน การปิดล้อม การผลงงาน หรือข้อผูกมัดเกี่ยวกับแรงงาน และผลที่เกิดขึ้นตามมาซึ่งผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ทั้ง ๆ ที่ได้ใช้ความระมัดระวังอย่างสมควรแล้ว
- ฉ. สาเหตุหรือเหตุการณ์ใดที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้และผลที่เกิดขึ้นตามมาอัน ไม่อาจป้องกันได้โดยที่ใช้ความระมัดระวังอย่างสมควร
- ช. อุบัติภัยทางนิวเคลียร์ ถ้าผู้ดำเนินการในการติดตั้งนิวเคลียร์หรือบุคคลใดที่ได้กระทำการแทนผู้ันั้นต้องรับผิดชอบความเสียหายดังกล่าวภายใต้การบังคับอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในที่ครอบคลุมถึงความรับผิดชอบเนื่องจากพลังงานนิวเคลียร์ ภาระการพิสูจน์เกี่ยวกับการสูญหายหรือความเสียหายอันเนื่องมาจากสาเหตุข้างต้น ไม่ว่าข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อย่อมตกแก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

จากพยานหลักฐานแวดล้อมกรณีเมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้พิสูจน์ว่าการสูญหายหรือความเสียหายเกิดจากเหตุหรือเหตุการณ์ตามที่กำหนดในข้อ ข. ถึง ง. ข้างต้น กรณีย่อมต้องด้วยข้อสันนิษฐานว่า กรณีได้เกิดจากสาเหตุเช่นนั้น แต่อย่างไรก็ตามผู้เรียกร้องจะพิสูจน์ว่าแท้จริงแล้วการสูญหายหรือความเสียหายไม่ได้มีสาเหตุทั้งหมดหรือบางส่วนมาจากสาเหตุหรือเหตุการณ์ดังกล่าว ไม่ว่าข้อใดข้อหนึ่งหรือหลายข้อ

ข. กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับเมื่อทราบว่าการสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้นในขั้นตอนใดของการขนส่ง

กฎเกณฑ์ข้อที่ 13

ตามกฎเกณฑ์ข้อที่ 5 (จ) เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากการสูญหายหรือความเสียหายของสินค้าและเมื่อทราบว่าการสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้นในขั้นตอนใดของการขนส่งนั้น ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเกี่ยวกับการสูญหายหรือความเสียหายดังกล่าวจะต้องบังคับวินัจฉัยชี้ขาดไปตามข้อกำหนด ดังต่อไปนี้

ก. ข้อกำหนดที่ระบุในอนุสัญญาระหว่างประเทศใด ๆ หรือตามกฎหมายภายใน ซึ่งข้อกำหนดนั้นไม่อาจลบล้างได้โดยสัญญาข้อตกลงส่วนตัวเพื่อให้เสียหายแก่ผู้เรียกร้องสิทธิ และข้อกำหนดนั้นอาจจะใช้บังคับได้ ถ้าผู้เรียกร้องสิทธิได้ทำสัญญาแยกต่างหากโดยตรงกับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเกี่ยวกับขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งของการขนส่ง ที่ซึ่งเกิดการสูญหายหรือความเสียหายขึ้น และได้รับเอกสารพิเศษอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อเป็นหลักฐานซึ่งได้ออกเพื่อทำให้อนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในดังกล่าวสามารถใช้บังคับได้ หรือ

ข. ข้อกำหนดที่ระบุในอนุสัญญาระหว่างประเทศใด ๆ ที่เกี่ยวพันกับการขนส่งสินค้าด้วยรูปแบบการขนส่งที่ใช้อยู่ในขณะเกิดการสูญหายหรือความเสียหายขึ้น โดยมีเงื่อนไขว่า

1. ไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศอื่นใดหรือกฎหมายภายในของประเทศอื่นใดที่จะใช้บังคับได้ตามหลักเหตุผลของข้อกำหนดที่ระบุอยู่ใน อนุกฎเกณฑ์ของข้อ (ก) ในกฎเกณฑ์ข้อนี้ และถ้า

2. เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบได้ระบุไว้เป็นพิเศษว่า ข้อกำหนดทั้งหลายที่ระบุในอนุสัญญาดังกล่าวจะครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้า โดยรูปแบบของการขนส่งนั้นด้วย เช่น ถ้าเป็นการขนส่งทางทะเล ข้อกำหนดนั้นจะใช้บังคับแก่สินค้าทั้งหมดไม่ว่าจะขนส่ง โดยปากกระวางหรือไม่; หรือ

ค. ข้อกำหนดที่ระบุในสัญญาใด ๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางน้ำภายในประเทศที่ทำขึ้นระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับคู่สัญญาผู้รับช่วง โดยมีเงื่อนไขว่า :

1. ไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในที่จะใช้บังคับได้ภายใต้
อนุบัญญัติของข้อ (ก) ในกฎเกณฑ์นี้ หรือที่จะใช้บังคับหรือที่จะทำให้ใช้บังคับได้โดยข้อกำหนดพิเศษ
ตามอนุบัญญัติของข้อ (ข) ในกฎเกณฑ์ข้อนี้ และถ้า

2. ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ ได้ระบุไว้โดยชัดแจ้งว่า ข้อกำหนดของ
สัญญานั้นสามารถใช้บังคับได้ หรือ

ง. ข้อกำหนดของกฎเกณฑ์ข้อที่ 11 และ ข้อที่ 12 ในกรณีที่ข้อกำหนดในอนุบัญญัติของ
ข้อ (ก) (ข) และ (ค) ใช้บังคับไม่ได้

โดยไม่ให้กระทบกระเทือนต่อข้อกำหนดในกฎเกณฑ์ข้อที่ 5 อนุบัญญัติของข้อ (ข)
และข้อ (ค) และภายใต้ข้อกำหนดในวรรคก่อน เมื่อความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ
จะต้องถูกบังคับชี้ขาดไปตามข้อกำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในใด ๆ แล้ว
ความรับผิดชอบนั้นจะต้องถูกบังคับ วินิจฉัยชี้ขาดไปเสมือนหนึ่งว่า ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ
ก็คือ ผู้ขนส่งตามความหมายในอนุสัญญาหรือกฎหมายภายในนั้น อย่างไรก็ตาม ผู้ดำเนินการขนส่ง
หลายรูปแบบย่อมไม่อาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบหากการสูญหายหรือความเสียหายมีสาเหตุหรือมีส่วน
มาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบในตำแหน่งหน้าที่ของ
ตนดังกล่าว หรือการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ดำเนินการขนส่ง
หลายรูปแบบในขณะที่ทำการในตำแหน่งหน้าที่ดังกล่าวแทน และไม่อยู่ในการปฏิบัติหน้าที่ของการ
ขนส่ง

ความรับผิดชอบต่อความล่าช้า

กฎเกณฑ์ข้อที่ 14

ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อความล่าช้า หากทราบว่าปรากฏความล่าช้าเกิดขึ้นในขั้นตอนใดของการขนส่ง และสำหรับขอบเขตความรับผิดชอบภายใต้
อนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในอื่นใดนั้นต้องเป็นไปตามข้อกำหนด ซึ่ง :-

1. ไม่อาจถูกแยกออกได้โดยสัญญาข้อตกลงส่วนตัวเพื่อให้เสียหายแก่ผู้เรียกร้องสิทธิ
2. อาจจะใช้บังคับได้ถ้าผู้เรียกร้องสิทธิได้ทำสัญญาแยกต่างหากโดยตรงกับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบในฐานะผู้ดำเนินการสำหรับขั้นตอนการขนส่งนั้น และได้รับเอกสารพิเศษอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อเป็นหลักฐานของการนั้น ซึ่งจะต้องออกให้เพื่อทำให้อนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว หรือกฎหมายภายในดังกล่าวสามารถใช้บังคับไป

อย่างไรก็ตาม จำนวนค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวจะต้องไม่เกินกว่าจำนวนค่าระวางสำหรับขั้นตอนการขนส่งนั้น โดยมีเงื่อนไขว่าข้อจำกัดนั้นจะต้องไม่ขัดต่อการใช้บังคับใด ๆ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในอื่นใด

ข้อกำหนดปกิณกะ

กฎเกณฑ์ข้อที่ 15

หากไม่ส่งมอบสินค้าภายใน 90 วันหลังจากครบกำหนดเวลาที่ตกลงและจัดแจ้งไว้ในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบหรือหากกรณีไม่มีกำหนดเวลาเช่นนั้น และกรณีไม่มีหลักฐานแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น การไม่ส่งมอบสินค้าภายใน 90 วัน ให้นับหลังจากเวลาที่สมควรเพื่อการขนส่งดังกล่าวได้สำเร็จลุล่วงไป กรณีเช่นนี้คู่สัญญาที่มีสิทธิได้รับสินค้าย่อมถือว่าสินค้าได้สูญหาย

กฎเกณฑ์ข้อที่ 16

ข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายที่บังคับใช้บังคับในการฟ้องร้องต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ สำหรับการสูญหาย ความเสียหายหรือความล่าช้าของสินค้า ไม่ว่าจะการฟ้องจะเป็นการฟ้องตามสัญญาหรือละเมิดก็ตาม

กฎเกณฑ์ข้อที่ 17

ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์ในข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดในกฎเกณฑ์ข้อที่ 11 หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือความเสียหายเกิดจากการกระทำหรือละเว้นของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ที่กระทำด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออันก่อให้เกิดความเสียหาย หรือกระทำด้วยการรู้ว่าอาจก่อให้เกิดความเสียหาย เช่นว่านั้น

กฎเกณฑ์ข้อที่ 18

กฎเกณฑ์เหล่านี้จะไม่คุ้มครองผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจากการเพิ่มเติมข้อกำหนดในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อปกป้องตัวตนหรือลูกจ้างของตน หรือบุคคลอื่นใดที่บริการของเขาผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ใช้เพื่อการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาที่มีหลักฐานตามเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ การกำหนดข้อปกป้องเช่นนี้จะไม่อาจยกขึ้นกล่าวอ้างได้นอกเหนือจากตัวผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเอง

อายุความ

กฎเกณฑ์ข้อที่ 19

ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งปวงภายใต้กฎเกณฑ์นี้หากการฟ้องคดีไม่กระทำภายใน 9 เดือน หลังจากกรณีนี้ :-

1. การส่งมอบสินค้า หรือ
2. วันที่ควรส่งมอบสินค้า หรือ
3. ตามกฎเกณฑ์ข้อที่ 15 วันที่ไม่ได้ส่งมอบสินค้าและในกรณีที่ปราศจากหลักฐานในกรณีที่มิได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งให้คู่สัญญาที่มีสิทธิรับสินค้าถือว่าสินค้าได้สูญหาย

ตัวอย่างของเงื่อนไข เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ

TERMS AND CONDITIONS

1 DEFINITIONS

"Carrier"	means the Party named on the face of this document as being the Carrier for this consignment.
"Merchant"	includes the Shipper, Consignee, Receiver of the Goods, any person owning or entitled to the possession of the Goods or of this Bill of Lading, and anyone acting on behalf of any such person.
"Holder"	means any person for the time being in possession of this Bill of Lading of whom the property in the Goods has passed on or by reason of the consignment of the Goods or the endorsement of this Bill of Lading or otherwise.
"Goods"	means the whole or any part of the cargo received from the Shipper and includes any Container not supplied by or on behalf of the Carrier.
"Container"	includes any container, trailer, transportable tank, flat or pallet, or any similar article used to consolidate goods.
"Carriage"	means the whole or any part of the operations and services undertaken by the Carrier in respect of the Goods.
"Combined Transport"	arises if the Place of Receipt and/or the Place of Delivery are indicated on the face hereof in the relevant spaces.
"Port to Port Shipment"	arises if the Carriage called for by this Bill of Lading is not Combined Transport.
"Freight"	includes all charges payable to the Carrier in accordance with the applicable Tariff and this Bill of Lading.
"Hague Rules"	means the provisions of the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25th August, 1924 and includes the amendments by the Protocol signed at Brussels on 23rd February, 1968, but only if such amendments are compulsorily applicable to this Bill of Lading.
"S.D.R."	means Special Drawing Right as defined by The International Monetary Fund.

2 CARRIER'S TARIFF

The terms of the Carrier's applicable Tariff are incorporated herein. Particular attention is drawn to the terms therein relating to container and vehicle demurrage. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are obtainable from the Carrier or his agents upon request. In the case of inconsistency between this Bill of Lading and the applicable Tariff, this Bill of Lading shall prevail.

3 WARRANTY

The Merchant warrants that in agreeing to the terms hereof he is, or has the authority of, the person owning or entitled to the possession of the Goods and this Bill of Lading.

4 SUB-CONTRACTING AND INDEMNITY

- (1) Carrier shall be entitled to sub-contract on any terms the whole or any part of the Carriage.
- (2) The Merchant undertakes that no claim or allegation shall be made against any person whomsoever by whom the Carriage or any part of the Carriage is performed or undertaken (other than the Carrier) which imposes or attempts to impose upon any such person, or any vessel owned by any such person, any liability whatsoever in connection with the Goods or the Carriage of the Goods, whether or not arising out of negligence on the part of such person and, if any such claim or allegation should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof. Without prejudice to the foregoing every such person shall have the benefit of every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and of every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier as if such provisions were expressly for his benefit; and in entering into this contract, the Carrier, to the extent of these provisions, does so not only on his own behalf but also as agent and trustee for such persons.
- (3) The provisions of Clause 4 (2) including but not limited to the undertakings of the Merchant contained therein, shall extend to claims or allegations of whatsoever nature against other persons chartering space on the carrying vessel.
- (4) The Merchant further undertakes that no claim or allegation in respect of the Goods shall be made against the Carrier by any person other than in accordance with the terms and conditions of this Bill of Lading which imposes or attempts to impose upon the Carrier any liability whatsoever in connection with the Goods or the Carriage of the Goods whether or not arising out of negligence on the part of the Carrier and, if any such claim or allegation should nevertheless be made, to indemnify the Carrier against all consequences thereof.

5 CARRIER'S RESPONSIBILITY: Port-to-Port Shipments

If the Carriage called for by this Bill of Lading is a Port-to-Port Shipment, the liability (if any) of the Carrier for loss of or damage to the Goods occurring from and during loading onto any seagoing vessel up to and during discharge from that vessel or from another seagoing vessel into which the Goods have been transhipped, shall be determined in accordance with any national law making the Hague Rules compulsorily applicable to this Bill of Lading, or in any other case in accordance with Articles I to VIII inclusive of the Hague Rules.

Notwithstanding the above, the Carrier shall be under no liability whatsoever for loss of or damage to the Goods, howsoever occurring, when such loss or damage arises prior to loading onto or subsequent to discharge from the vessel.

6 CARRIER'S RESPONSIBILITY: Combined Transport

If the Carriage called for by this Bill of Lading is Combined Transport, the Carrier undertakes to perform and/or in his own name to procure performance of the Carriage from the Place of Receipt or the Port of Loading, whichever is applicable to the Port of Discharge or the Place of Delivery, whichever is applicable, and, save as is otherwise provided in this Bill of Lading, the Carrier shall be liable for loss or damage occurring during the Carriage to the extent set out below.

(1) If the stage of the Carriage where loss or damage occurred is not known

(a) Exclusions

The Carrier shall be relieved of liability for any loss or damage if such loss or damage was caused by or resulted from:

- (i) an act or omission of the Merchant,
- (ii) insufficiency of or defective condition of packing or marking,
- (iii) handling, loading, stowage or unloading of the Goods by or on behalf of the Merchant,
- (iv) inherent vice of the Goods,
- (v) strike, lock-out, stoppage or restraint of labour,
- (vi) a nuclear incident,
- (vii) any cause or event which the Carrier could not avoid and the consequences whereof he could not prevent by the exercise of reasonable diligence,
- (viii) compliance with instructions of the person entitled to give them.

(b) Burden of Proof

The burden of proof that the loss or damage was due to one or more of the causes or events specified in Clause 6 (1) shall rest upon the Carrier. Save that if the Carrier establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the causes or events specified in Clause 6 (1) (a) (ii), (iii) or (iv), it shall be presumed that it was so caused. The Merchant shall, however, be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, caused either wholly or partly by one or more of these causes or events.

(c) Limitation of Liability

Except as provided in Clause 7 (2) and 7 (3) total compensation shall in no circumstances whatsoever and howsoever arising exceed 2 S.D.R. per kilo of the gross weight of the Goods lost or damaged.

(2) If the stage of the Carriage where the loss or damage occurred is known

Notwithstanding anything provided for in Clause 6 (1) and subject to Clauses 15 and 16, if it is known during which stage of the Carriage the loss or damage occurred, the liability of the Carrier in respect of such loss or damage shall be determined

(a) by the provisions contained in any international convention or national law which provisions

- (i) cannot be departed from by private contract to the detriment of the Merchant; and
- (ii) would have applied if the Merchant had made a separate and direct contract with the Carrier in respect of the particular stage of the Carriage where the loss or damage occurred and received as evidence thereof any particular document which must be issued in order to make such international convention or national law applicable; or

(b) if no international convention or national law would apply by virtue of Clause 6 (2) (a), by the Hague Rules Articles I to VIII inclusive if the loss or damage is known to have occurred at sea or on inland waterways; or

(c) by the provision of Clause 6 (1) if the provisions of Clause 6 (2) (a) and (b) do not apply

For the purposes of Clause 6 (2), references in the Hague Rules to carriage by sea shall be deemed to include references to carriage by inland waterways and the Hague Rules shall be construed accordingly.

(3) If the Place of Receipt or Delivery is not named on the face hereof

If the Place of Receipt is not named on the face hereof, the Carrier shall be under no liability whatsoever for loss of or damage to the Goods, howsoever occurring, if such loss or damage arises prior to loading onto the vessel. If the Place of Delivery is not named on the face hereof, the Carrier shall be under no liability whatsoever for loss of or damage to the Goods, howsoever occurring, if such loss or damage arises subsequent to discharge from the vessel.

(4) Notice of Loss or Damage

The Carrier shall be deemed prima facie to have delivered the Goods as described in this Bill of Lading unless notice of loss of or damage to the Goods, indicating the general nature of such loss or damage, shall have been given in writing to the Carrier or to his representative at the Place of Delivery (or the Port of Discharge if no Place of Delivery is named on the face hereof) before or at the time of removal of the Goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under this Bill of Lading, or, if the loss or damage is not apparent, within three working days thereafter.

(5) Time bar

The Carrier shall be discharged of all liability unless suit is brought and notice thereof given to the Carrier within nine months after delivery of the Goods or the date when the Goods should have been delivered.

7 SUNDRY LIABILITY PROVISIONS (APPLICABLE BOTH TO PORT TO PORT SHIPMENTS AND TO COMBINED TRANSPORT SHIPMENTS)**(1) Basis of Compensation**

Compensation shall be calculated by reference to the value of the Goods at the place and time they are delivered to the Merchant, or at the place and time they should have been delivered. For the purpose of determining the extent of the Carrier's liability for loss of or damage to the Goods, the sound value of the Goods is agreed to be the invoice value plus freight and insurance if paid.

(2) Hague Rules Limitation

Whenever the Hague Rules are applicable, otherwise than by national law, in determining the liability of the Carrier, the liability shall in no event exceed 100 pounds sterling per package or unit.

(3) Ad Valorem

The Merchant agrees and acknowledges that the Carrier has no knowledge of the value of the Goods, and that higher compensation than that provided above may not be claimed unless, with the consent of the Carrier, the value of the Goods declared by the Shipper prior to the commencement of the Carriage is stated on this Bill of Lading and extra Freight paid, if required. In that case, the amount of the declared value shall be substituted for the limits laid down above. Any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value.

(4) Delay

The Carrier does not undertake that the Goods shall arrive at the Port of Discharge or Place of Delivery at any particular time or to meet any particular market or use, and the Carrier shall in no circumstances whatsoever and howsoever arising be liable for direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay.

(5) Scope of Application

- (a) The terms of this Bill of Lading shall at all times govern all responsibilities of the Carrier in connection with or arising out of the supply of a Container to the Merchant, not only during the Carriage, but also during the period prior to and/or subsequent to the Carriage.
- (b) The exemptions from liability, defences and limits of liability provided for in this Bill of Lading or otherwise shall apply in any action against the Carrier for loss or damage or delay, howsoever occurring and whether the action be founded in contract or in tort and even if the loss, damage or delay arose as a result of unseaworthiness, negligence or fundamental breach of contract.
- (c) Save as is otherwise provided herein, the Carrier shall in no circumstances whatsoever and howsoever arising be liable for direct or indirect or consequential loss or damage.

(6) Mandatory Inspection by Authorities

If by order of the authorities at any place, a Container has to be opened for the Goods to be inspected, the Carrier will not be liable for any loss or damage incurred as a result of any opening, unpacking, inspection or repacking. The Carrier shall be entitled to recover the cost of such opening, unpacking, inspection and repacking from the Merchant.

8 SHIPPER PACKED CONTAINERS

If a Container has not been packed by or on behalf of the Carrier:

- (1) The Carrier shall not be liable for loss of or damage to the Goods caused by
 - (a) the manner in which the Container has been packed,
 - or
 - (b) the unsuitability of the Goods for carriage in the Container supplied,
 - or
 - (c) the unsuitability or defective condition of the Container, provided that, if the Container has been supplied by or on behalf of the Carrier, this unsuitability or defective condition could have been apparent upon inspection by the Merchant at or prior to the time when the Container was packed.
- 2) If the Container is delivered by the Carrier with its original seal(s) intact, such delivery shall constitute full and complete performance of the Carrier's obligation hereunder and the Carrier shall not be liable for any loss or damage to the contents of the Container.
- (3) The Merchant shall indemnify the Carrier against any loss, damage, liability or expense whatsoever and howsoever arising caused by one or more of the matters referred to in clause 8 (1) save that if such loss, damage, liability or expense was caused by a matter referred to in clause 8 (1) (c), the Merchant shall not be liable to indemnify the Carrier in respect thereof unless the proviso referred to in that clause applies.

9 INSPECTION OF GOODS

The Carrier or any person to whom the Carrier has sub-contracted the Carriage or any person authorised by the Carrier shall be entitled, but under no obligation, to open any Container or package at any time and to inspect the Goods.

10 CARRIAGE AFFECTED BY CONDITION OF GOODS

If it appears at any time that the Goods cannot safely or properly be carried or carried further, either at all or without incurring any additional expense or taking any measure(s) in relation to the Container or the Goods, the Carrier may without notice to the Merchant take any measure(s) and/or incur any additional expense to carry or to continue the Carriage thereof, and/or abandon the Carriage and/or store them ashore or afloat, under cover or in the open, at any place, which abandonment or storage shall be deemed to constitute due delivery under this Bill of Lading. The Merchant shall indemnify the Carrier against any additional expense so incurred.

11 DESCRIPTION OF GOODS

- (1) This Bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition, except as otherwise noted, of the total number of Containers, packages or other units or weight of the Goods specified on the face hereof.
- (2) Except as provided in Clause 11 (1), no representation is made by the Carrier as to the weight, contents measure, quantity, quality, description, condition, marks, numbers or value of the Goods, and the Carrier shall be under no responsibility whatsoever in respect of such description or particulars.
- (3) If any particulars of any Letter of Credit and/or Import Licence and/or Sale Contract and/or Invoice or Order number and/or details of any contract to which the Carrier is not a party are shown on the face of this Bill of Lading, such particulars are included solely at the request of the Merchant for his convenience. The Merchant agrees that the inclusion of such particulars shall not be regarded as a declaration of value and in no way affects the Carrier's liability under this Bill of Lading. The Merchant further agrees to indemnify the Carrier against all consequences of including such particulars in this Bill of Lading.

The Merchant acknowledges that, except when the provisions of Clause 7 (3) apply, the value of the Goods is unknown to the Carrier.

12 SHIPPER'S/MERCHANT'S RESPONSIBILITY

- (1) The Shipper warrants to the Carrier that the particulars relating to the Goods as set out overleaf have been checked by the Shipper on receipt of this Bill of Lading and that such particulars, and any other particulars furnished by or on behalf of the Shipper, are correct.
- (2) The Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage, fines and expenses arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars or from any other cause in connection with the Goods for which the Carrier is not responsible.
- (3) The Merchant shall comply with all regulations or requirements of customs, port and other authorities, and shall bear and pay all duties, taxes, fines, imposts, expenses or losses (including, without prejudice to the generality of the foregoing, the full return Freight for the Goods if returned, or if on-carried the full Freight from the Port of Discharge or the Place of Delivery nominated herein to the amended Port of Discharge or the amended Place of Delivery) incurred or suffered by reason of any failure to so comply, or by reason of any illegal, incorrect or insufficient marking, numbering or addressing of the Goods, and shall indemnify the Carrier in respect thereof.
- (4) If Containers supplied by or on behalf of the Carrier are unpacked at the Merchant's premises, the Merchant is responsible for returning the empty Containers, with interiors brushed and clean, to the point or place designated by the Carrier, his servants or agents, within the time prescribed. Should a Container not be returned within the prescribed time, the Merchant shall be liable for any demurrage, loss or expenses which may arise from such non-return.
- (5) **Refrigerated Cargo**
 - (1) The Merchant undertakes not to tender for Carriage any goods which require refrigeration without previously giving written notice of their nature and particular temperature range to be maintained and in the case of a refrigerated Container packed by or on behalf of the Merchant further undertakes that the Goods have been properly stowed in the Container and that its thermostatic controls have been properly set by him before receipt of the Goods by the Carrier.
If the above requirements are not complied with, the Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the Goods howsoever arising.

- (2) The Carrier shall not be liable for any loss of or damage to the Goods arising from latent defects, derangement, breakdown, stowage of the refrigerating machinery, plant, insulation and/or any apparatus of the Container, vessel, conveyance, or any other facilities, provided that the Carrier shall before or at the beginning of the Carriage exercise due diligence to maintain the refrigerated Container in an efficient state.

13 FREIGHT

- (1) Freight shall be deemed fully earned on receipt of the Goods by the Carrier and shall be paid and non-returnable in any event.
- (2) The Merchant's attention is drawn to the stipulations concerning currency in which the Freight is to be paid, rate of exchange, devaluation and other contingencies relative to Freight in the applicable Tariff.
- (3) Freight has been calculated on the basis of particulars furnished by or on behalf of the Shipper. The Carrier may at any time open any Container or other package or unit in order to identify, weigh, measure or value the contents and, if the particulars furnished by or on behalf of the Shipper are incorrect, it is agreed that a sum equal to double the correct Freight less the Freight charged, shall be payable as liquidated damages to the Carrier.
- (4) All Freight shall be paid without any set-off, counter-claim, deduction or stay of execution before delivery of the Goods.
- (5) The persons falling within the definition of Merchant in Clause 1 shall be jointly and severally liable for the payment of Freight and liquidated damages as provided in this Clause.
- (6) Any person, firm or corporation, engaged by any party to perform forwarding services with respect to the Goods shall be considered to be the exclusive agent of the Merchant for all purposes and any payment of Freight to such person, firm or corporation shall not be considered payment to the Carrier in any event. Failure of such person, firm or corporation to pay any part of the Freight to the Carrier shall be considered a default by the Merchant in the payment of Freight.

14 LIEN

The Carrier shall have a lien on the Goods and any documents relating thereto for all sums payable to the Carrier under this or any other contract by any of the persons defined as Merchant in Clause 1 and for general average contributions, to whomsoever due and for the cost of recovering them, and for that purpose shall have the right to sell the Goods by public auction or private treaty without notice to the Merchant.

15 OPTIONAL STOWAGE AND DECK CARGO

- (1) The Goods may be packed by the Carrier in Containers.
- (2) Goods, whether or not packed in Containers, may be carried on deck or under deck without notice to the Merchant. All such Goods (other than live animals), whether carried on deck or under deck, shall participate in general average and shall be deemed to be within the definition of Goods for the purposes of the Hague Rules and shall be carried subject to these Rules.
- (3) Notwithstanding Clause 15 (2), in the case of Goods which are stated on the face hereof as being carried on deck and which are so carried, the Hague Rules shall not apply and the Carrier shall be under no liability whatsoever for loss, delay or damage to the Goods, howsoever arising.

16 LIVE ANIMALS

The Hague Rules shall not apply to the Carriage of live animals, which are carried at the sole risk of the Merchant. The Carrier shall be under no liability whatsoever for injury, illness, death, delay or destruction howsoever arising. Should the Master in his sole discretion consider that any live animal is likely to be injurious to any other live animal or any person or property on board, or to cause the vessel to be delayed or impeded in the prosecution of the Carriage, such live animals may be destroyed and thrown overboard without any liability attaching to the Carrier. The Merchant shall indemnify the Carrier against all or any extra costs incurred for any reason whatsoever in connection with the Carriage of any live animal.

17 METHODS AND ROUTE OF CARRIAGE

- (1) The Carrier may at any time and without notice to the Merchant:
- use any means of carriage whatsoever;
 - transfer the Goods from one conveyance to another, including but not limited to transhipping or carrying them on another vessel than that named on the face hereof;
 - unpack and remove the Goods which have been packed into a Container and forward them in a Container or otherwise;
 - proceed by any route in his discretion (whether or not the nearest or most direct or customary or advertised route), at any speed, and proceed to or stay at any place or port whatsoever, once or more often and in any order;
 - load or unload the Goods at any place or port (whether or not such port is named overleaf as the Port of Loading or Port of Discharge) and store the Goods at any such place or port;
 - comply with any orders or recommendation given by any government or authority, or any person or body acting or purporting to act as or on behalf of such government or authority, or having under the terms of the insurance on the conveyance employed by the Carrier the right to give orders or directions;
 - permit the vessel to proceed with or without pilots, to tow or be towed, or to be dry-docked.
- (2) The liberties set out in Clause 17 (1) may be invoked by the Carrier for any purpose whatsoever, whether or not connected with the Carriage of the Goods, including loading or unloading other goods, bunkering, undergoing repairs, adjusting instruments, picking up or landing any persons, including but not limited to persons involved with the operation or maintenance of the vessel and assisting vessels in all situations. Anything done in accordance with Clause 17 (1) or any delay arising therefrom shall be deemed to be within the contractual Carriage and shall not be a deviation.
- (3) By tendering the Goods for Carriage without any written request for Carriage in a specialised Container, or for Carriage otherwise than in a Container, the Merchant accepts that the Carriage may properly be undertaken in a general purpose container.

18 MATTERS AFFECTING PERFORMANCE

If at any time the Carriage is or is likely to be affected by any hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage of any kind (other than the inability of the Goods safely or properly to be carried or carried further) and howsoever arising (even though the circumstances giving rise to such hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage existed at the time this contract was entered into or the Goods were received for Carriage), the Carrier (whether or not the Carriage has commenced) may either:

- Without notice to the Merchant, abandon the Carriage of the Goods and place the Goods at the Merchant's disposal at any place or port which the Carrier may deem safe and convenient, whereupon the responsibility of the Carrier in respect of such Goods shall cease. The Carrier shall nevertheless be entitled to full Freight on the Goods received for Carriage and the Merchant shall pay any additional costs of the Carriage to, and delivery and storage at, such place or port; or
- Upon notice to the Merchant, suspend the Carriage of the Goods and store them ashore or allot upon the terms of this Bill of Lading and use reasonable endeavours to forward the Goods, the Carriage of which has been suspended, as soon as possible after the cause of hindrance, risk, delay, difficulty or disadvantage has been removed, but the Carrier makes no representations as to the maximum period between such removal and the forwarding of the Goods to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable, named in this Bill of Lading. The Carrier shall be entitled to payment of such additional Freight as the Carrier may determine, including, but not restricted to, charges for storage, handling and any other services to the Goods, and for Freight from the Place of suspension to the Port of Discharge or Place of Delivery, whichever is applicable, without giving credit for Freight already paid in respect of the Carriage.

If the Carrier elects to suspend the Carriage under Clause 18 (b) this shall not prejudice his right subsequently to abandon the Carriage under Clause 18 (a).

19 DANGEROUS GOODS

- (1) No Goods which are or may become dangerous, inflammable or damaging (including radio-active materials), or which are or may become liable to damage any property whatsoever, shall be tendered to the Carrier for Carriage without his express consent in writing and without the Container or other covering in which the Goods are to be carried as well as the Goods themselves being distinctly marked on the outside so as to indicate the nature and character of any such Goods and so as to comply with any applicable laws, regulations or requirements. If any such Goods are delivered to the Carrier without such written consent and/or marking, or if in the opinion of the Carrier the Goods are or are liable to become of a dangerous, inflammable or damaging nature, they may at any time be destroyed, disposed of, abandoned or rendered harmless without compensation to the Merchant and without prejudice to the Carrier's right to Freight.

- (2) The Merchant undertakes that such Goods are packed in a manner adequate to withstand the risks of Carriage having regard to their nature and in compliance with all laws or regulations which may be applicable during the Carriage.
- (3) Whether or not the Merchant was aware of the nature of the Goods, the Merchant shall indemnify the Carrier against all claims, losses, damages or expenses arising in consequence of the Carriage of such Goods.
- (4) Nothing contained in this Clause shall deprive the Carrier of any of his right provided for elsewhere.

20 NOTIFICATION AND DELIVERY

- (1) Any mention herein of parties to be notified of the arrival of the Goods is solely for information of the Carrier, and failure to give such notification shall not involve the Carrier in any liability nor relieve the Merchant of any obligation hereunder.
- (2) If no Place of Delivery is named on the face hereof, the Carrier shall be at liberty to discharge the Goods at the Port of Discharge, without notice, directly they come to hand, at or onto any wharf, craft or place, on any day and at any time, whereupon the liability of the Carrier (if any) in respect of the Goods discharged as aforesaid shall wholly cease, notwithstanding any custom of the port to the contrary and notwithstanding any charges, dues or other expenses that may be or become payable. The Merchant shall take delivery of the Goods upon discharge.
- (3) If a Place of Delivery is named on the face hereof, the Merchant shall take delivery of the Goods within the time provided for in the Carrier's applicable Tariff (see Clause 2).
- (4) If the delivery of the Goods is not taken by the Merchant at the time and place the Carrier is entitled to call upon the Merchant to take delivery thereof, the Carrier shall be entitled, without notice, to unpack the Goods if packed in Containers and/or to store the Goods ashore, afloat, in the open or under cover, at the sole risk of the Merchant. Such storage shall constitute due delivery hereunder, and thereupon the liability of the Carrier in respect of the Goods stored as aforesaid shall wholly cease. All the costs so incurred if paid or payable by the Carrier or any agent or sub-contractor of the Carrier shall forthwith upon demand be paid by the Merchant to the Carrier.
- (5) If the Merchant fails to take delivery of the Goods within thirty days of delivery becoming due under Clause 20 (2) or (3), or if in the opinion of the Carrier they are likely to deteriorate, decay, become worthless or incur charges whether for storage or otherwise in excess of their value, the Carrier may, without prejudice to any other rights which he may have against the Merchant, without notice and without any responsibility whatsoever attaching to him, sell or dispose of the Goods and apply the proceeds of sale in reduction of the sums due to the Carrier from the Merchant in respect of this Bill of Lading.
- (6) If, at the place where the Carrier is entitled to call upon the Merchant to take delivery of the Goods under Clause 20 (2) or (3), the Carrier is obliged to hand over the Goods into the custody of any customs, port or other authority, such hand-over shall constitute due delivery to the Merchant under this Bill of Lading.
- (7) Refusal by the Merchant to take delivery of the Goods in accordance with the terms of this Clause, notwithstanding his having been notified of the availability of the Goods for delivery, shall constitute a waiver by the Merchant to the Carrier of any claim whatsoever relating to the Goods or the Carriage thereof.
- (8) Subject to the Carrier agreeing in writing to a request of the Merchant to amend the Place of Delivery stated herein, the terms of this Bill of Lading shall continue to apply until the Goods are delivered by the Carrier to the Merchant at the amended Place of Delivery. If the applicable tariff does not explicitly provide for the continued application of the terms of the Bill of Lading, then the Carrier shall act as agent only of the Merchant in arranging for delivery of the Goods to the amended Place of Delivery.

21 FCL MULTIPLE BILLS OF LADING

- (1) Goods will only be delivered in a Container to the Merchant if all Bills of Lading in respect of the contents of the Container have been surrendered authorising delivery to a single Merchant at a single Place of Delivery. In the event that this requirement is not fulfilled the Carrier may unpack the Container and, in respect of Goods for which Bills of Lading have been surrendered, deliver these to the Merchant on an LCL basis. Such delivery shall constitute due delivery hereunder but will only be effected against payment by the Merchant of LCL Service Charges and any charges appropriate to LCL Goods (as laid down in the Tariff) together with the actual costs incurred for any additional services rendered.
- (2) If this is an FCL multiple Bill of Lading (as evidence by the qualification of the tally acknowledged overlaid to the effect that it is "One of part cargoes in the Container"), then the Goods detailed overlaid are said to comprise part of the contents of the Container indicated.
If the Carrier is required to deliver the Goods to more than one Merchant and if all or part of the total Goods within the Container consist of bulk Goods or unappropriated Goods or are or become mixed or unmarked or undentifiable, the Holders of Bills of Lading relating to Goods within the Container shall take delivery thereof (including any damaged portion) and bear any shortage in such proportions as the Carrier shall in his absolute discretion determine, and such delivery shall constitute due delivery hereunder.

22 BOTH-TO-BLAME COLLISION

If the carrying vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default in the navigation or the management of the carrying vessel, the Merchant undertakes to pay the Carrier, or if the Carrier is not the owner and in possession of the carrying vessel, to pay to the Carrier or to the owner and/or demise charterer of the carrying vessel a sum sufficient to indemnify the Carrier and/or the owner and/or demise charterer of the carrying vessel against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners insofar as such loss or liability represents loss of or damage to, or any claim whatsoever of the Merchant, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the Merchant and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying vessel or her owners or demise charterer or the Carrier. The foregoing provisions shall also apply if the owners, operators, or those in charge of any vessel or vessels or objects, other than or in addition to the colliding vessels or objects, are at fault in respect of a collision, contact, stranding or other accident.

23 GENERAL AVERAGE

- (1) In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, due to negligence or not, for which, or for the consequences of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the Goods.
- (2) General average shall be adjusted according to the York Antwerp Rules 1974 at any port or place at the option of the Carrier whether declared by the Carrier or a sub-contractor of the Carrier. The Merchant shall give such cash deposit or other security as the Carrier may deem sufficient to cover the estimated general average contribution of the Goods before delivery if the Carrier requires; or if the Carrier does not so require, within three months of the delivery of the Goods, whether or not at the time of delivery the Merchant had notice of the Carrier's lien. The Carrier shall be under no obligation to exercise any lien for general average contribution due to the Merchant. In the event of any general average credit balances due to Merchants still being unclaimed 5 years after the date of issue of the adjustment, these shall be paid to the owner or disponent owner of the vessel, who will hold such credit balances pending application by the Merchants entitled thereto.
- (3) If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

24 VARIATION OF THE CONTRACT

No servant or agent of the Carrier shall have the power to waive or vary any of the terms of this Bill of Lading, unless such waiver or variation is in writing and is specifically authorised or ratified in writing by the Carrier.

25 LAW AND JURISDICTION

(1) Applicable Law

Insofar as anything has not been dealt with by the provisions of this Bill of Lading any claim or dispute arising from this Bill of Lading shall be governed by the law of the country where the Carrier is domiciled as indicated in this Bill of Lading.

(2) Jurisdiction

All actions arising from this Contract of Carriage shall be brought before the court of the place where the Carrier is domiciled as indicated in this Bill of Lading, to the exclusion of the jurisdiction of a court of any other place, unless the Carrier appeals to another jurisdiction or voluntarily submits himself thereto.

26 VALIDITY

In the event that anything herein contained is inconsistent with any applicable international convention or national law which cannot be departed from by private contract, the provisions hereof shall to the extent of such inconsistency but no further be null and void.

ประวัติผู้เขียน

นายผาด ธเนศวรษ์สกุล เดิมชื่อ นายยะผาด โมฮาร่า เกิดวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2508 ที่อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีนิติศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2530 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิตที่ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ พ.ศ. 2531 ปัจจุบันทำงานเป็นทนายความที่บริษัท บุญชูและกลิคแมน จำกัด ทนายความ เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย