

เปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศและอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับหลักกฎหมายเกี่ยวกับ การที่เรือเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation)

A comparison between International law and convention about Deviation

ธิดารัตน์ ตริยวง

Thidarat treeyuang

นบ. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, นม. (การค้าระหว่างประเทศ) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, อาจารย์ประจำ
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

Abstract

According to navigation term, deviation means deviating from a usual and customary course or from a route specified in a contract which creates any change in a nature and a situation of such ship's navigation. As such, deviation is an intention to navigate out of a usual and customary course (a geographical route) or a route specified in a contract; or an act where a ship navigates out of its specified route or out of its usual and customary course where there is no agreed course of voyage.

Under the English common law, is considered as fundamental breach of contract of carriage of goods by sea. As a result, such contract is terminated. A ship's owner or a carrier shall be responsible for any delay, lost and damage to goods. Their liability shall not be exempted by any exception in a contract or in law. In Hague Rules and Hague-Visby Rules, Article 4(4) elaborates that any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation is acceptable. In other words, any unreasonable deviation shall be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage. The Hamburg Rules does not specifically describe deviation. In Article 5(6), it is acceptable to deviate due to measures to save life and reasonable measures to save property at sea. In case of saving property, such deviation has to be reasonable as well. Regarding Rotterdam Rules, a carrier or a person doing carriage of goods by sea can raise a defense or a limitation of liability in the Rotterdam Rules unless specified otherwise in Article 61 thereof. According to Article 61 of the Rotterdam Rules, if the loss or damage is a result of the breach of the carrier's obligation under the Rotterdam Rules or if a delay in delivery is a result of a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result, a carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability as provided in the Rotterdam Rules.

Keyword: *Deviation, Common law, Hague Rules, Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, Rotterdam Rules*

บทคัดย่อ

การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) ตามความหมายของการเดินเรือ นั้นเป็นที่เข้าใจกันตามกฎหมายทะเลว่า “Deviation” หมายความว่า การเดินเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามปกติหรือตามข้อตกลงอันจะทำให้ลักษณะของการเดินเรือและเหตุการณ์ในการเดินเรือของเรือถูกเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) คือการจงใจออกไปนอกเส้นทางเดินเรือตามปกติ (เส้นทางทางภูมิศาสตร์) หรือตามที่กำหนดไว้ในสัญญา หรือการที่เรือเดินออกนอกเส้นทางที่กำหนดไว้หรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามปกติในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเส้นทางไว้

ตามหลักกฎหมาย Common Law ของประเทศอังกฤษถือว่าการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) เป็นการผิดสัญญาว่าด้วยการขนส่งของทางทะเลในสาระสำคัญ (Fundamental Breach) ซึ่งทำให้สัญญาสิ้นสุดลง เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการล่าช้าและความรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยที่เกิดขึ้นกับสินค้า และไม่ได้รับความคุ้มครองจากข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามสัญญาและตามกฎหมายได้

ส่วนใน Hague Rules และ Hague-Visby Rules Article 4(4) นั้น ถ้าเป็นกระทำเพื่อช่วยเหลือหรือพยายามที่จะช่วยเหลือชีวิตมนุษย์หรือทรัพย์สินในทะเล และเป็นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยมิเหตุอันควรสามารถกระทำได้ การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยไม่มีเหตุอันควร (unreasonable deviation) ถือว่าเป็นการละเมิดทั้งอนุสัญญาและสัญญารับขนของทางทะเล ส่วนใน Hamburg Rules ไม่ได้กล่าวถึงเรื่องการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางไว้เป็นบทเฉพาะ ซึ่งใน Article 5(6) หากเป็นการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางนั้นเป็นมาตรการในการช่วยชีวิตและเป็นมาตรการที่สมเหตุสมผลในการช่วยเหลือทรัพย์สินก็สามารถกระทำได้ ซึ่งในกรณีที่เป็นการช่วยเหลือทรัพย์สินนั้นจะต้องเป็นเรื่องที่สมเหตุสมผลเท่านั้นจึงสามารถกระทำได้ และตาม Rotterdam Rules การเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเดินเรือมีผลเป็นการละเมิดภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งตามกฎหมายที่ใช้บังคับ ซึ่งกฎหมายที่ใช้บังคับนั้นก็คือกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่เกี่ยวกับการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทาง โดยกฎหมายภายในกำหนดเกี่ยวกับการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางไว้อย่างไรก็เป็นไปตามนั้น แต่อย่างไรก็ตามใน Rotterdam Rules ก็ไม่ได้ตัดสิทธิของผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติงานขนส่งทางทะเลในการที่จะยกข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดชอบใน Rotterdam Rules ขึ้นอ้าง เว้นแต่กรณีที่บัญญัติไว้ใน Article 61 ของ Rotterdam Rules กล่าวคือ หากความสูญหายเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของผู้ขนส่งภายใต้ Rotterdam Rules หรือการส่งมอบชั่งชั่งนั้นเป็นผลมาจากกระทำการหรืองดเว้นกระทำการไปโดยจงใจให้เกิดความสูญหายเสียหายจากการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ หรือเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากความล่าช้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ผู้ขนส่งจะยกข้อยกเว้นความรับผิดชอบหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบใน Rotterdam Rules ขึ้นอ้างไม่ได้

คำสำคัญ: การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทาง, อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924, อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009

บทนำ

จารีตประเพณี หลักเกณฑ์ ข้อตกลงหรือกฎหมายในเรื่องเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลได้เกิดขึ้นและพัฒนาอย่างมากในประเทศอังกฤษ ซึ่งหลักกฎหมายอังกฤษหรือหลักกฎหมาย Common law ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลจึงเป็นหลักกฎหมายที่เก่าแก่และเป็นหลักสำคัญในการพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลในเวลาต่อมา ในเรื่องการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางตามหลักกฎหมาย Common law ของอังกฤษ ถือว่าในกรณีที่ไม่มีข้อสัญญาหรือความตกลงที่ให้สิทธิหรือความเป็นอิสระแก่เรือที่จะออกนอกเส้นทางได้นั้น มีความหมายตามกฎหมายว่า หากไม่มีความจำเป็นเจ้าของเรือจะต้องไม่เบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางจากเส้นทางปกติและที่ใช้กันตามธรรมเนียม ซึ่งหากมีการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางถือว่าผู้ขนส่งทำผิดสัญญาและเป็นการกระทำละเมิดต่อเจ้าของสินค้า

ส่วนการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางตาม Hague Rules และ Hague-Visby Rules ไม่ได้ให้คำจำกัดความเกี่ยวกับการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางไว้ อย่างไรก็ตามใน Article 4(4) ของ Hague Rules ได้กล่าวถึงการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางไว้ โดยบทบัญญัติดังกล่าวถูกบัญญัติไว้ในส่วนที่เกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งใน Article 4(4) ของ Hague Rules ได้กล่าวเกี่ยวกับเรื่อง Deviation ไว้ว่า หากเป็นการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางที่สมควรแล้วก็สามารถที่จะกระทำได้นอกจากนี้ใน Hague Rules ได้กำหนดถึงตัวอย่างที่เป็นเหตุอันสมควร ก็จะต้องเป็นการที่เรือเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเพื่อเป็นการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์และการช่วยเหลือกัญภัยทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตรายในทะเล ซึ่งหากเป็นการที่เรือเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางที่มีเหตุอันสมควรแล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด เพื่อความสูญหายที่เกิดแก่สินค้าอันเนื่องมาจากการที่เรือเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทาง และใน Hamburg Rules ไม่ได้กล่าวเกี่ยวกับเรื่อง Deviation ไว้เป็นบทเฉพาะ แต่ Article 5(6) แห่ง Hamburg Rules กำหนดไว้เพียงว่า การกู้ภัยช่วยเหลือมนุษย์และทรัพย์สินในทะเลจะต้องเป็นมาตรการที่จำเป็นเท่านั้น ดังนั้นบทบัญญัติใน Hamburg Rules จึงเป็นการจำกัดอยู่เพียง “มาตรการ” ในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์หรือทรัพย์สินในทะเลเท่านั้น ซึ่งหากการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางนั้นเป็นมาตรการในการช่วยชีวิตและเป็นมาตรการที่สมเหตุสมผลในการช่วยเหลือทรัพย์สินก็สามารถกระทำได้ ซึ่งในกรณีที่เป็นการช่วยเหลือทรัพย์สินนั้นจะต้องเป็นเรื่องที่สมเหตุสมผลเท่านั้นจึงสามารถกระทำได้ ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางในการขนส่งเพื่อช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือชีวิตในทะเลจะคล้ายกับในมาตรา 4(4) ของ Hague Rules กล่าวคือ

ใน Rotterdam Rules นั้นไม่ได้บัญญัติไว้ว่าการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) มีลักษณะเป็นอย่างไร อย่างไรก็ตามถึงจะเป็นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ กรณีใดบ้างที่สามารถเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางได้ กรณีใดบ้างที่สามารถเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางไม่ได้ กรณีใดบ้างที่เบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางแล้วสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้ เป็นต้น แต่ Rotterdam Rules นั้นเพียงแต่บัญญัติไว้ว่า การเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเป็นการกระทำที่ผิดหน้าที่ของผู้ขนส่งตามกฎหมายที่ใช้บังคับ ซึ่งกฎหมายที่ใช้บังคับก็ต้องกลับไปดูกฎหมายภายในเกี่ยวกับการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือของประเทศนั้นๆ เท่านั้น ไม่ได้มีการบัญญัติว่ากรณีใดที่สามารถเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางได้ หรือกรณีใดเป็นการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางที่มีเหตุอันสมควร แต่ใน Rotterdam Rules นั้นหากกฎหมายของประเทศที่นำมาพิจารณาการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางจะบัญญัติว่าเป็นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) และการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทาง

เดินเรือ (Deviation) ทำให้เกิดการสูญหายเสียหายหรือชักช้า แต่ถ้ามีเหตุผลที่เข้าช้อยกเว้นความรับผิดชอบตาม Rotterdam Rules ผู้ขนส่งแม้กระทำผิดหน้าที่ก็ตามแต่ก็สามารถอ้างช้อยกเว้นความรับผิดชอบหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบตาม Rotterdam Rules ได้

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

คำว่า “Deviation” นั้นตามรูปศัพท์จะหมายถึง การหันเห การออกนอกเส้นทาง ส่วนความหมายของการเดินเรือ นั้นเป็นที่เข้าใจกันตามกฎหมายทะเลว่า Deviation หมายความว่า การเดินเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามปกติหรือตามข้อตกลงอันจะทำให้ลักษณะของการเดินเรือและเหตุการณ์ในการเดินเรือของเรือถูกเปลี่ยนแปลงไป เช่น ทำให้เรือถึงท่าเรือปลายทางช้ากว่ากำหนดหรือทำให้สิ้นเปลืองเชื้อเพลิงมากกว่าปกติ และอื่นๆ และมีผู้ให้คำจำกัดความไว้แตกต่างกันออกไป เช่น การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทาง หรือการเบี่ยงเส้นทาง การหันเหเรือออกนอกเส้นทางหรือออกนอกเส้นทาง และมีการอธิบายความหมายของการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือไว้เช่น

- ศาตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร อธิบายว่า การหันเหเรือออกนอกเส้นทาง หมายถึง การจงใจออกไปนอกเส้นทางเดินเรือตามปกติหรือตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

- E.R. Hardy Ivamy ใน Dictionary of Shipping Law อธิบายว่า Deviation หมายถึง การออกนอกเส้นทางเดินเรือที่กำหนดไว้ใน Voyage Charter-party หรือใบตราส่ง (Bill of Lading) ถ้าเส้นทางเดินเรือไม่ได้ระบุในสัญญา เส้นทางเดินเรือที่เหมาะสมคือเส้นทางเดินเรือการค้าโดยปกติ ถ้าไม่ปรากฏพยานหลักฐานเป็นอย่างอื่นให้สันนิษฐานว่าเส้นทางเดินเรือทางการค้าโดยปกติ นั้น เป็นเส้นทางโดยตรงตามภูมิศาสตร์ (direct geographical route) แต่พยานหลักฐานที่ให้อาจแสดงว่าเส้นทางตามปกติคืออะไร เว้นแต่เส้นทางโดยเฉพาะได้กำหนดใน Charter-party หรือใบตราส่ง (Bill of lading) บางกรณีอาจมีเส้นทางมากกว่าหนึ่งเส้นทาง (Reardon Smith Line Ltd v. Black Sea and Baltic General Insurance Co Ltd: The Indian City [1939] 3 All ER 444 at 457)

อย่างไรก็ตามหลักคอมมอนลอว์ (Common law) ตามแนวคำพิพากษาของศาลอังกฤษการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ หมายถึง การเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือทางภูมิศาสตร์ที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยจงใจ และไม่มีเหตุอันควร ซึ่งเป็นความหมายในลักษณะของ Geographic deviation

วิธีการวิจัย

ผู้เขียนทำการศึกษาโดยใช้วิธี Documentary Research ทั้งการค้นคว้าจากหนังสือ บทความ สารสารต่างๆ ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ สารนิพนธ์ วิทยานิพนธ์ ด้วยทฤษฎีหมายอนุสัญญาระหว่างประเทศ โดยหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการที่เรือเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) ตามกฎหมายของอังกฤษนั้นจะศึกษาจากตำราบทความ และคำพิพากษาของศาลภาษาต่างประเทศและข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต และในการศึกษาอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการที่เรือเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) กล่าวคือ อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules) และและพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules), อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules) และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเล

ทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules) จะศึกษาจากคำแปล คำรา บทความ คำพิพากษา ที่เกี่ยวข้องกั บอนุสัญญานั้น และนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาทั้งหมดมารวบรวมให้เป็นระบบและทำการศึกษาเปรียบเทียบ วิเคราะห์ หาข้อสรุป

ผลการวิจัย

การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามหลักกฎหมาย common law ของประเทศอังกฤษ

การเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางตามหลักกฎหมาย Common law ของอังกฤษ ถือว่าในกรณีที่ไม่มีข้อสัญญา หรือความตกลงที่ให้สิทธิหรือความเป็นอิสระแก่เรือที่จะออกนอกเส้นทาง ได้นั้น มีความหมายตามกฎหมายว่า หาก ไม่มีความจำเป็นเจ้าของเรือจะต้องไม่เบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางจากเส้นทางปกติและที่ใช้กันตามธรรมเนียม ซึ่ง หากมีการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางถือว่าผู้ขนส่งทำผิดสัญญาและเป็นการกระทำละเมิดต่อเจ้าของสินค้า กรณี ที่ถือว่าเป็นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือที่ใช้กับสัญญาโดยเหตุอันควรตามกฎหมายอังกฤษสามารถทำ ได้ภายใต้บางสถานการณ์ดังต่อไปนี้

1 การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล โดยมีเหตุอันควรเชื่อว่ามีชีวิตที่กำลังตกอยู่ในอันตราย หรืออาจ เป็นกรณีที่นายเรือได้รับอนุญาตในการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเพื่อทำการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล เช่น คดี *Scaramanga V. Stamp (1880) 4 C.P.D.* ศาลได้ตัดสินว่า การออกนอกเส้นทางเพื่อช่วยเหลือชีวิตมนุษย์นั้นเป็นเรื่อง ที่สมเหตุสมผล แต่การออกนอกเส้นทางเพื่อช่วยเหลือทรัพย์สินนั้นไม่ถือว่าเป็นเรื่องสมเหตุสมผล

2 เพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายหรือภัยอันตรายที่จะเกิดแก่เรือและสินค้า ในกรณีที่มีการเดินเรือต่อไปตาม เส้นทางที่กำหนด เรือหรือสินค้าจะตกอยู่ในอันตรายเช่น ตกอยู่ในอันตรายจากภูเขาน้ำแข็ง โจรสลัด การยึดโดย ศัตรู (Hostile capture) เช่นนี้เรือก็สามารถเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางได้

การซ่อมแซมเรือ ณ ท่าหลบภัย (Port of refuge) และการซ่อมแซมก็เป็นเรื่องจำเป็นแม้จะเป็นการผิด สัญญาในเรื่องความสามารถในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย แต่ก็สามารถเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางได้

นอกจากนี้แล้วมีนักวิชาการ คือ Jasper Ridley ได้มีการอธิบายไว้ด้วยว่า ผู้ขนส่งสามารถที่จะเบี่ยงเบนออก นอกเส้นทางเพื่อหลีกเลี่ยงอันตรายที่จะก่อให้เกิดหายนะแก่เรือหรือสินค้าได้เช่น การหลีกเลี่ยงพายุ หรือเดินทางเข้า ไปยังท่าเรือใดๆและรอคอยอยู่ก่อนว่าอันตรายจะผ่านพ้นไป หรือจนกว่าเรือจะได้รับการซ่อมแซมและทำให้ กลับมามีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และหลักเกณฑ์นี้ก็สามารถได้นำมาใช้กับภัยที่จะเกิดจากเรือ ของรัฐคู่สงครามที่ยึดเรือที่ชักธงของรัฐคู่สงครามอีกรัฐหนึ่ง

ผลของการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทาง คือกรณีที่เรือได้เบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเดินเรือทางภูมิศาสตร์ ที่ใช้กับสัญญาโดยไม่มีเหตุสมควร ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ถือว่าเป็นการผิดสัญญาว่าด้วยการขนส่งของทาง ทะเลในสาระสำคัญ (Fundamental Breach) ซึ่งทำให้สัญญาสิ้นสุดลง เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อการล่าช้าและความ รับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้า และไม่ได้รับความคุ้มครองจากข้อยกเว้นความรับผิด ดังนี้ ตาม หลักกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) เห็นว่า การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยไม่มีเหตุสมควร เป็นการ ผิดสัญญาในข้อสาระสำคัญ (Fundamental breach) เป็นเหตุให้ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างข้อยกเว้นความรับผิดใดๆ ตาม สัญญาและตามกฎหมายได้

การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules) และพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules)

ใน Hague Rules และ Hague-Visby Rules ไม่ได้ให้คำจำกัดความเกี่ยวกับการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางไว้ อย่างไรก็ตามใน Article 4(4) ของ Hague Rules ได้กล่าวถึงการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางไว้ โดยบทบัญญัติดังกล่าวถูกบัญญัติไว้ในส่วนที่เกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่ง Article 4(4) บัญญัติไว้ว่า “การเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางใดๆ เพื่อช่วยชีวิตหรือพยายามที่จะช่วยเหลือชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล หรือการเบี่ยงเบนอันสมควรใดๆ ไม่ถือว่าเป็นการละเมิด หรือผิดสัญญาการขนส่งหรืออนุสัญญานี้ และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือบุบสลายอย่างใดๆอันมีผลมาจากกรณีนั้น”

จะเห็นได้ว่า Article 4 (4) ใน Hague Rules ได้กล่าวเกี่ยวกับเรื่อง Deviation ไว้ว่า หากเป็นการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางที่สมควรแล้วก็สามารถที่จะกระทำได้ ซึ่งใน Hague Rules ได้กำหนดถึงตัวอย่างที่เป็นเหตุอันสมควร คือ จะต้องเป็นการที่เรือเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเพื่อเป็นการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์และการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตรายในทะเล ซึ่งหากเป็นการที่เรือเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางที่มีเหตุอันสมควรแล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด เพื่อความสูญหายที่เกิดแก่สินค้าอันเนื่องมาจากการที่เรือเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทาง ดังนั้นจึงสันนิษฐานได้ว่าวัตถุประสงค์ของ Hague Rules ไม่ได้ต้องการทำลายหลักการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) แต่อย่างใด แต่อย่างไรก็ตามใน Article 4(4) ของ Hague Rules ก็ได้กำหนดถึงกรณีที่เป็นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) โดยไม่มีเหตุสมควร ไว้ว่าจะมีผลเป็นเช่นไร แต่ก็เป็นที่ยอมรับกันว่า หากการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเป็นเหตุที่ไม่มีเหตุอันสมควรแล้วผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายของสินค้าที่เกิดจากการที่เรือเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทาง โดยใน Article 4(4) ของ Hague Rules และ Hague-Visby Rules ได้กล่าวถึงเรื่องการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยมีเหตุอันควรไว้ 2 ประการ คือ

1. การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเพื่อช่วยเหลือหรือพยายามที่จะช่วยเหลือชีวิตมนุษย์หรือทรัพย์สินในทะเล และ

2. การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยมีเหตุอันควร

สำหรับการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเพื่อช่วยเหลือหรือพยายามที่จะช่วยเหลือชีวิตมนุษย์หรือทรัพย์สินในทะเล โดยหลักการตีความถ้อยคำในสัญญาต้องตีความไปในแนวทางเดียวกัน (ejusdem generis) ดังนั้นการกระทำที่มีเหตุอันควรไม่จำเป็นต้องเป็นการกระทำที่สำเร็จ เพียงแค่พยายามภายในเวลาและสถานการณ์เช่นนั้น ก็ถือว่ามีเหตุอันควรแล้วและปัจจุบันยังคงมีปัญหาการตีความถ้อยคำว่า “การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยมีเหตุอันควร(reasonable deviation)” อยู่

ตัวอย่างที่แสดงให้เห็นว่าการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางมีเหตุอันควรและไม่มีเหตุอันควร

1. การบรรทุกสินค้าที่เน่าเสียได้ง่ายบนเรือ มีเหตุอันควรให้นายเรือเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือได้ เพื่อให้ไม่เป็นการหน่วงเหนี่ยวการเดินทางออกไป

2. การตัดสินใจที่ผิดพลาดของนายเรือ การที่นายเรือตัดสินใจผิดพลาดในการกำหนดเส้นทางที่แน่นอน เพื่อหลีกเลี่ยงสภาพอากาศที่เลวร้าย เส้นทางใหม่ที่เกิดขึ้นไม่เป็นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทาง แต่เป็นความผิดพลาดในการจัดการหรือการเดินเรือของเรือ

3. การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางและการขนส่งสินค้าเสียหายเรือ การขนส่งสินค้าเสียหายเรือ คือ การขนส่งสินค้าเสียหายเรือที่ตกลงให้มีการขนถ่ายสินค้าตามสัญญารับขนของทางทะเล เกิดขึ้นเนื่องจากความละเลยของผู้ขนส่งมากกว่าการที่ผู้ขนส่งมีเจตนาจะขนสินค้าเสียหายเรือ และไม่ถือว่าเป็นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทาง

4. ภาวะคับคั่งในท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้า กรณีที่ผู้ขนส่งทราบว่าท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้านั้นแออัด แต่ยังคงดำเนินการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือนั้น การดำเนินการดังกล่าวเป็นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางที่ไม่มีเหตุอันควร

ผลอันเกิดจากการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules) และพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules หากเป็นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยไม่มีเหตุอันควร (unreasonable deviation) ถือว่าเป็นการละเมิดทั้งอนุสัญญาและสัญญารับขนของทางทะเล ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงเสียสิทธิดังต่อไปนี้โดยอัตโนมัติทั้งหมด

- 1) การจำกัดความรับผิดต่อหีบห่อ (the package limitation)
- 2) อายุความในการดำเนินคดี 1 ปี (the one year time for suit)
- 3) ข้อต่อสู้เรื่องการยกเว้นความรับผิดตาม Article 4(2) (a) to (q) (the exculpatory defenses of Article 4(2) (a) to (q))
- 4) ข้อต่อสู้เรื่องการใช้ความระมัดระวังอันสมควรก่อนและเมื่อเริ่มต้นเดินทางตาม Article 3(1) (the due diligence defence before and at the beginning of the voyage at Article 3(1))
- 5) ข้อจำกัดความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดตามสัญญา (the limitations and exclusions of the contract)

การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules)

ใน Hamburg Rules ไม่ได้กล่าวถึงเรื่องการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางไว้เป็นพิเศษ กล่าวคือ ไม่ได้มีบทบัญญัติในเรื่องการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเป็นบทเฉพาะ แต่ในช่วงการยกร่างเพื่อจัดทำร่าง Hamburg Rules นั้นที่ประชุมคณะทำงาน UNCITRAL หลายประเทศซึ่งรวมทั้ง สหรัฐอเมริกา, สหราชอาณาจักร และ สหภาพโซเวียต ได้เสนอให้มีการจัดการแยกบทบัญญัติเรื่องการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทาง (Deviation) ไว้เป็นบทเฉพาะ ซึ่งในขณะที่ทำการร่าง Hamburg Rules สหรัฐอเมริกาก็ได้มีการเสนอให้มีบทบัญญัติทำนองเดียวกับ มาตรา 4(4) ใน Hague Rules อย่างไรก็ตาม ก็มีฝ่ายที่ไม่เห็นด้วยในเรื่องการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางในเรื่องดังกล่าว ซึ่งนำโดยประเทศนอร์เวย์ โดยมีความเห็นว่า ควรมีการแยกเรื่องการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางไว้เป็นเฉพาะ ซึ่งจากการประชุมในที่สุดมีการประนีประนอมจนเป็น Article 5(6) แห่ง Hamburg Rules ซึ่งกำหนดไว้เพียงว่า การกัก

ช่วยเหลือมนุษย์และทรัพย์สินในทะเลจะต้องเป็นมาตรการที่จำเป็นเท่านั้น ดังนั้นบทบัญญัติใน Hamburg Rules จึงเป็นการจำกัดอยู่เพียง “มาตรการ” ในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์หรือทรัพย์สินในทะเลเท่านั้น

ซึ่ง Article 5(6) ในส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางในการขนส่งเพื่อช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือชีวิตในทะเลมีลักษณะเช่นเดียวกับใน Article 4(4) ของ Hague Rules ดังนั้น ภายใต้ Hamburg Rules ผู้ขนส่งจะต้องเสี่ยงภัยกับความรับผิดที่จะเกิดขึ้น หากว่ามาตรการที่ใช้ในทะเลเพื่อช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือทรัพย์สิน เป็นมาตรการที่ไม่สมเหตุสมผลกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่ต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าตนได้ใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยเหลือทรัพย์สินในทะเล ซึ่งเป็นไปตาม Article 5(1) Hamburg Rules และตาม Common Understanding Adopted by the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea ที่แสดงให้เห็นว่า ความรับผิดของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาฉบับนี้อยู่บนพื้นฐานหลักสันนิษฐาน ความผิดหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งหมายความว่า ภาระความพิสูจน์ตกอยู่กับผู้ขนส่ง

นอกจากนี้ การที่ผู้ขนส่งเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทาง ทำให้การเดินเรือล่าช้าไปกว่าที่ตกลงกันไว้ในสัญญา Hamburg Rules จึงกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความล่าช้าในการส่งมอบ

การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules)

ใน Rotterdam Rules ได้กล่าวถึงเรื่องการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือไว้เป็นบทเฉพาะใน หมวด 6 ว่าด้วยเรื่องบทบัญญัติทั่วไปเกี่ยวกับช่วงใดช่วงหนึ่งของการขนส่งโดยระบุไว้ใน Article 24 ว่าด้วยเรื่องการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) ระหว่างการขนส่งทางทะเล ซึ่งก่อนที่จะมาเป็นบทบัญญัติใน Article 24 นั้น การจัดทำ Rotterdam Rules นั้น ได้มีการจัดการประชุมกันหลายครั้ง จาก Article 24 ของ Rotterdam Rules นั้น การเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเดินเรือมีผลเป็นการละเมิดภาระหน้าที่ของผู้ขนส่ง ซึ่งกฎหมายที่ใช้บังคับนี้ก็คือกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่เกี่ยวกับการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทาง โดยการละเมิดดังกล่าวมีผลสอดคล้องกับบทบัญญัติของ Rotterdam Rules ซึ่งจุดมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้นคือการไม่ชำระหนี้ของผู้ขนส่ง (การเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทาง) ไม่ว่าจะผ่านทางภูมิศาสตร์หรือทางอื่น ทำให้ผู้ขนส่งไม่ได้รับยกเว้นความรับผิดหรืออ้างข้อจำกัดความรับผิดได้กล่าวคือ Article 24 ของ Rotterdam Rules ไม่ได้ตัดสิทธิผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติงานขนส่งทางทะเลที่จะยกข้อต่อสู้(ข้อยกเว้นความรับผิด) หรือข้อจำกัดความรับผิดใน Rotterdam Rules

ดังนั้นแล้วใน Rotterdam Rules การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ นั้นไม่ตัดสิทธิผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่ในการขนส่งทางทะเลที่จะอ้างข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิด เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ใน Article 61 ซึ่งเป็นข้อยกเว้นสิทธิในข้อจำกัดความรับผิด การอ้าง “ข้อต่อสู้” (Any defence) ใน Article 24 นั้นรวมถึงข้อต่อสู้ใน Article 17 โดยมีเงื่อนไขถึงความเป็นไปได้ของผู้ขนส่งที่จะเป็นการปลดเปลื้องความรับผิดในกรณีของมาตรการช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือชีวิตในทะเลหรือในกรณีของมาตรการที่สมเหตุสมผลในการช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือทรัพย์สินในทะเล นอกจากนี้การก่อให้เกิดความรับผิดใดๆ สำหรับการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ จะต้องเป็นกรณีที่มีการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางนั้นเป็นเหตุให้เกิดความสูญหาย เสียหายหรือล่าช้า

อภิปรายผล

การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามกฎหมายต่างประเทศ นั้นคือ ตามหลักกฎหมาย common law ของประเทศอังกฤษ กับ การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ นั้นคือ อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924, อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 มีผลที่แตกต่างกันในทางกฎหมาย กล่าวคือ ผลอันเกิดจากการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามหลักกฎหมาย common law ของประเทศอังกฤษ คือ กรณีที่เรือได้เบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเดินเรือทางภูมิศาสตร์ที่ใช้กับสัญญาโดยไม่มีเหตุสมควร ตามกฎหมายคอมมอนลอว์ถือว่าเป็นการผิดสัญญาว่าด้วยการขนส่งของทางทะเลในสาระสำคัญ (Fundamental Breach) ซึ่งทำให้สัญญาสิ้นสุดลง เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบเพื่อการล่าช้าและความรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้า และไม่ได้รับความคุ้มครองจากข้อยกเว้นความรับผิด

สถานการณ์ที่เกี่ยวกับการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือทางภูมิศาสตร์มีอยู่ 3 สถานการณ์

1. เมื่อเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือทางแต่ไม่ได้เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าที่ขนส่ง กล่าวคือเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือแล้วกลับเข้าสู่เส้นทางเดิม แล้วประสพภัยทางทะเล โจรสักด ภูเขา น้ำแข็ง ในเส้นทางเดิม ทำให้สินค้าเสียหาย และสูญหาย
2. เมื่อเรือออกนอกเส้นทางแต่การออกนอกเส้นทางไม่เป็นเพียงเหตุเดียวที่ทำให้เกิดความสูญหาย หรือเสียหายในสินค้าที่ขนส่ง
3. เมื่อเรือออกนอกเส้นทางและทำให้สินค้าสูญหาย หรือเสียหายระหว่างการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทาง

การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางใน 3 สถานการณ์ข้างต้นมีผล 2 ประการ คือ

1. ทำให้เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งไม่อาจอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามที่ตกลงไว้ในสัญญาหรือบทบัญญัติของกฎหมาย
2. ทำให้เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งไม่อาจเรียกร้องให้เจ้าของสินค้าจ่ายเงินที่ถึงกำหนดชำระตามสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางทะเลได้ เช่น ค่าระวาง ค่าปรับกรณีที่บรรทุกสินค้าลงเรือหรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนด (demurrage)

ส่วนผลอันเกิดจากการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือตามอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules) และพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules) ใน Hague Rules Article 4(4) กำหนดว่า “การเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยมีเหตุอันควร (reasonable deviation) ไม่ถือว่าเป็นการละเมิดตามอนุสัญญานี้ หรือสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล” จึงพิจารณาได้ว่าหากเป็นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยไม่มีเหตุอันควร (unreasonable deviation) ถือว่าเป็นการละเมิดทั้งอนุสัญญาและสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงเสียสิทธิดังต่อไปนี้เป็นอย่างใดอย่างหนึ่งทั้งหมด

- 1) การจำกัดความรับผิดต่อหีบห่อ (the package limitation)
- 2) อายุความในการดำเนินคดี 1 ปี (the one year time for suit)

- 3) ข้อต่อสู้เรื่องการยกเว้นความรับผิดชอบตาม Article 4(2) (a) to (q) (the exculpatory defenses of Article 4(2) (a) to (q))
- 4) ข้อต่อสู้เรื่องการใช้ความระมัดระวังอันสมควรก่อนและเมื่อเริ่มต้นเดินทางตาม Article 3(1) (the due diligence defence before and at the beginning of the voyage at Article 3(1))
- 5) ข้อจำกัดความรับผิดและข้อยกเว้นความรับผิดตามสัญญา (the limitations and exclusions of the contract)

ในส่วนของการเบี่ยงเบนเรือออกเส้นทางเดินเรือ ของ Hamburg Rules นั้น ในส่วนที่เกี่ยวกับเรื่องการเบี่ยงเบนออกเส้นทางในการขนส่งเพื่อช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือชีวิตในทะเลจะคล้ายกับในมาตรา 4(4) ของ Hague Rules แต่อย่างไรก็ตาม ก็มีความแตกต่างกันในส่วนเรื่องการกู้ภัยทรัพย์สิน โดยใน Hamburg Rules มีการกำหนดไว้โดยเฉพาะเจาะจงว่า หากเป็นการช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 อย่างสมเหตุสมผลแล้ว ผู้ขนส่งก็จะหลุดพ้นจากความรับผิดในความสูญหาย เสียหาย หรือความล่าช้าที่เป็นผลมาจากการกระทำดังกล่าว อย่างไรก็ตามใน Hague Rules ผู้ขนส่งจะได้รับยกเว้นจากความรับผิดในการเบี่ยงเบนออกเส้นทางรวมถึงในเรื่องการช่วยเหลือหรือการพยายามช่วยเหลือทรัพย์สินด้วย โดยการเบี่ยงเบนออกเส้นทางเพื่อการช่วยเหลือหรือการพยายามช่วยเหลือทรัพย์สินนั้น ไม่ต้องมีมาตรการที่เหมาะสมก็ได้รับยกเว้นความรับผิด ดังนั้น ภายใต้ Hamburg Rules ผู้ขนส่งจะต้องเสี่ยงภัยกับความรับผิดที่จะเกิดขึ้น หากว่ามาตรการที่ใช้ในทะเลเพื่อช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือทรัพย์สิน เป็นมาตรการที่ไม่สมเหตุสมผลกับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

สุดท้ายในเรื่องการเบี่ยงเบนออกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) ใน Rotterdam Rules มีความแตกต่างกับ Hague Rules กล่าวคือใน Hague Rules นั้นจะบัญญัติไว้ว่า การเบี่ยงเบนออกเส้นทางใดๆ เพื่อช่วยกู้ภัยหรือพยายามที่จะช่วยเหลือชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล หรือการเบี่ยงเบนอันสมควรใดๆ ไม่ถือว่าเป็นการละเมิด หรือผิดสัญญาการขนส่งหรืออนุสัญญานี้ และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือบุบสลายอย่างใดๆอันมีผลมาจากการนั้น ซึ่งใน Rotterdam Rules นั้นเพียงแต่บัญญัติไว้ว่า การเบี่ยงเบนออกเส้นทางเป็นการกระทำที่ผิดหน้าที่ของผู้ขนส่งตามกฎหมายที่ใช้บังคับ ซึ่งกฎหมายที่ใช้บังคับก็ต้องกลับไปดูกฎหมายภายในเกี่ยวกับการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือของประเทศนั้นๆ เท่านั้น ไม่ได้มีการบัญญัติว่ากรณีใดที่สามารถเบี่ยงเบนออกเส้นทางได้ หรือกรณีใดที่เป็นการเบี่ยงเบนออกเส้นทางที่มีเหตุอันสมควร แต่ใน Rotterdam Rules นั้นหากกฎหมายของประเทศที่นำมาพิจารณาการเบี่ยงเบนออกเส้นทางจะบัญญัติว่าเป็นการเบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) และการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเดินเรือ (Deviation) ทำให้เกิดการสูญหายเสียหายหรือชักช้า แต่ถ้ามีเหตุผลที่เข้าข้อยกเว้นความรับผิดตาม Rotterdam Rules ผู้ขนส่งแม้กระทำการผิดหน้าที่ก็ตามแต่ก็สามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดหรือข้อจำกัดความรับผิดตาม Rotterdam Rules ได้แต่อย่างไรก็ตามหากการกระทำของผู้ขนส่งเป็นกรณีตาม Rotterdam Rules Article 61 ผู้ขนส่งก็จะสูญเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิด

เอกสารอ้างอิง

กำชัย จงจักรพันธ์. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: โครงการ

ตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

ประมวล จันทรชีวะ. 101 ศัพท์พจนานุกรม. กรุงเทพมหานคร: โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและ

- พาณิชย์นาวี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2539.
- _____. ค้าอชิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 (Carriage of Goods by sea Act 1991). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2538.
- _____. รับขนของทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541.
- ไมตรี ต้นติฎานนท์. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทะเล (สาขาพาณิชย์นาวี): คำศัพท์และข้อความหมาย. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536.
- สุนีย์ ปิงสุทวิวงษ์. “การยกเว้นและจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง”. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2533.
- E.R. Hardy Ivamy, Dictionary of Shipping Law, (Butterworths professional dictionaries series) London: Butterworths, 1994.
- William Tetley, Marine cargo claims, third edition, Canada: International Shipping Publication, 1988.
- David M. Sassoon and John C. Cunningham. Unjustification Deviation and The Hamburg Rules, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, England: A.W. Sijithoff International Publishing Company, 1978.
- C.H. Spurin ,The Law of International trade and Carriage, (Chapter Nine, Nationwide Mediation Academy for NADR UK Ltd.).
- Martin Dockray, case & Materials on the Carriage of Goods by sea.
- Carver,Thomas Gilbert, Carver’s carriage by sea Vol. 2.
- Jasper Ridley, The law of the Carriage of Goods by Land, Sea & Air, six edition, (London: Shaw & Son, 1982), p.95.
- John F. Wilson, Carriage of Goods by sea, 2nd ed.
- weeney, The Uncitral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea, 7 J. Mar. L.& Comm. 327, 345-346(1976), Citing David M. Sasson and John C. Cunningham, Unjustifiable Deviation and the Hamburg Rules, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea, English: A.W. Sijithoff International Publishing Company,1978.
- Samir Mankabady. Comment on the Hamburg rule, The Hamburg rules on the carriage of goods by sea, England: A.W. Sijithof International Publishing Company, 1978.
- Simon Baughen, Does deviation still matter? , Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 1991.