

ส่วนที่ 4

ปัญหาเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย

ในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่ประสบความสำเร็จในการพัฒนากิจการการขนส่งทางทะเล ทั้ง ๆ ที่ได้มีความพยายามส่งเสริมกิจการด้านนี้มาตั้งแต่โบราณกาล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นับตั้งแต่เปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบบสมบูรณาญาสิทธิราช มาเป็นการปกครองในระบอบประชาธิปไตยโดยมีพระมหากษัตริย์เป็นองค์พระประมุข ได้มีการจัดตั้งบริษัทเดินเรือของรัฐขึ้น 2 บริษัท คือ บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด และ บริษัทเดินเรือไทย จำกัด ทำการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศเพื่อเป็นแรงจูงใจให้เอกชนสนใจกิจการด้านนี้แต่ก็ประสบความสำเร็จล้มเหลว กิจการการขนส่งทางทะเล ยังเป็นเรื่องที่ประเทศไทยต้องซื้อบริการจากต่างประเทศในราคาที่ ไม่เหมาะสม เป็นการสูญเสียเงินอย่างน่าเสียดายและยังก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ อีกมากมาย จึงทำให้ การค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยไม่เจริญรุดหน้าเท่าที่ควร ในที่นี้จะหยิบยกปัญหาสำคัญ บางประการที่ควรได้รับการพิจารณาเป็นเบื้องต้นเพื่อชี้ให้เห็นความยุ่งยากที่มีอยู่ในปัจจุบันอันจะเป็น แนวทางในการแก้ไขปรับปรุงต่อไปในอนาคต

เนื่องจากกิจการการขนส่งทางทะเล เป็นกิจการระหว่างประเทศซึ่งต้องพัวพันกับอำนาจ อธิปไตยของรัฐบาลหลายรัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ดังนั้นจะคำนึงถึงแต่เพียงอธิปไตยของประเทศไทย เท่านั้นมิได้ เมื่อใดมีความสัมพันธ์กระทบไปถึงเรือต่างประเทศ ผู้ซื้อหรือผู้ขายมีภูมิลำเนาอยู่ต่าง ประเทศ บริษัทประกันภัย บริษัทรับขน ธนาคารมีถิ่นสำนักงานอยู่ต่างประเทศ ฯลฯ ย่อมเกิดปัญหา ความยุ่งยากขึ้นมาได้ ยกตัวอย่างเช่น ในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ โดยผู้ซื้อเป็นคนไทย ผู้ขายเป็นคนต่างด้าว ซึ่งมีภูมิลำเนาหรือเป็นนิติบุคคลอยู่ต่างประเทศ มักทำสัญญาซื้อขายสินค้า ในแบบ C.I.F. หรือ C and F ภาระในการจัดหาเรือเพื่อขนส่งสินค้าตกอยู่กับผู้ขาย ผู้ขายในต่างประเทศ นั้นก็ย่อมเลือกใช้เรือที่ให้บริการขนส่งสินค้ามายังประเทศไทยได้โดยเสรี และมักจะใช้เรือของบริษัท ต่างประเทศ ซึ่งมีอำนาจแข่งขันในการให้บริการที่สูงกว่าเรือไทย จึงทำให้เรือไทยไม่ได้รับการ เหลียวแลและโดยปกติ การส่งสินค้าเข้าประเทศส่วนใหญ่มักจะกระทำกันในแบบ C.I.F. หรือ C and F จึงยากที่จะหางานให้แก่เรือไทย กิจการการขนส่งทางทะเลของบริษัทซึ่งถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทย จึงไม่เจริญเท่าที่ควร ครั้นจะออกกฎหมายบังคับให้การส่งสินค้าเข้าประเทศต้องทำการซื้อ ขายกันในแบบ F.O.B. ซึ่งผู้ซื้อเป็นคนไทยจะได้มีอำนาจในการเลือกใช้เรือขนส่งสินค้าซึ่งเป็นเรือไทย กฎหมายไทยที่ออกเช่นนี้ ก็คงบังคับผู้ขายต่างประเทศโดยตรงมิได้ เพราะมิใช่บุคคลที่ตกอยู่ภายใต้

บังคับแห่งกฎหมายไทยทั้งจะเป็นการล่วงเกินสิทธิเสรีภาพ และสร้างความลำบาก สดอำนาจการ
ต่อรองในการสั่งซื้อสินค้าของผู้ซื้อประกอบกับความไม่พร้อมของกองเรือไทย ย่อมเป็นอุปสรรคสำคัญ
ในการกำหนดมาตรการเช่นนี้ขึ้น

ในด้านการส่งสินค้าออกกลับตรงกันข้าม เรามักใช้สัญญาซื้อขายแบบ F.O.B. ซึ่งผู้ซื้อ
ชาวต่างประเทศเป็นผู้จัดหาเรือเอง และมักไม่ใช้เรือไทยอีก เนื่องจากความไม่พร้อมไม่ทันสมัย
ไม่ตรงกับความต้องการ ฯลฯ จึงมีผู้เห็นว่าน่าจะเป็นการขายสินค้าส่งออกต้องกระทำแบบ
C.I.F. หรือ C and F และยังบังคับให้ผู้ขายคนไทยต้องใช้เรือไทยก่อน ถ้าไม่มีจึงใช้เรืออื่นได้ หรือการ
ซื้อสินค้าเข้าต้องกระทำแบบ F.O.B. โดยให้ผู้ซื้อคนไทยใช้เรือไทยก่อนดังกล่าวข้างต้น ดูจะเป็นการ
ส่งเสริมการขนส่งทางทะเลเพื่อให้ประเทศไทยมีกองเรือของตนเองที่เข้มแข็งขึ้นมาได้โดยง่าย
แต่ในทางปฏิบัติการบังคับให้ใช้เรือไทยไม่ว่าโดยทางอ้อมหรือโดยทางตรง เช่น ในกฎกระทรวงฉบับ
ที่ 2 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ พ.ศ. 2521⁽¹⁾ ซึ่งบังคับ
ให้ของที่ทางราชการองค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐหรือรัฐวิสาหกิจ สั่งหรือนำเข้ามาจากต่าง
ประเทศโดยทางเรือในเส้นทางที่มีเรือไทยเดินอยู่และสามารถให้บริการรับขนได้ต้องบรรทุกโดยเรือไทย
เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิ หรือเป็นของที่
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศยกเว้นให้บรรทุกโดยเรืออื่นได้นั้น มาตรการนี้ยัง
ไม่ประสบความสำเร็จมากนัก แม้ว่าจะเป็นการบังคับกับหน่วยงานของรัฐเองก็ตาม และถ้าบังคับถึง
เอกชนยิ่งยากที่จะสำเร็จได้ เนื่องจากเป็นเรื่องเกี่ยวข้องกับต่างประเทศ การกำหนดอย่างใดฝ่าย
เดียวย่อมไม่อาจบรรลุเป้าหมายได้และยังอาจก่อให้เกิดแรงต่อต้านเพิ่มมากขึ้นด้วย

อนึ่ง ไม่ว่าจะเป็สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศในแบบ F.O.B. C.I.F. C
and F หรือแบบอื่น เนื่องจากมีความพัวพันกับต่างประเทศจึงเกิดปัญหาสำคัญอีกอันหนึ่งขึ้นเสมอ
เมื่อเกิดมีข้อพิพาทกันขึ้นมา นั่น คือ **ปัญหาเรื่องการฟ้องร้องบังคับคดี** ซึ่งทั้งทนายและศาลต่าง
ต้องยุ่งยากลำบากในการแก้ไขปัญหาที่อยู่ตลอดเวลา เช่น ผู้ซื้อคนไทยสั่งซื้อสินค้าไปยังบริษัทในต่าง
ประเทศโดยทำสัญญาซื้อขายแบบ C and F หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้น อาทิ สินค้าบุบสลายได้รับความ
เสียหาย ผู้ซื้อซึ่งได้ชำระค่าสินค้าผ่านธนาคารไปแล้ว จะฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเอาจากผู้ขาย
ก็ไม่อาจกระทำได้ เพราะผู้ขายไม่มีสำนักงานสาขาอยู่ในประเทศไทย ไม่ถือว่ามีผู้ขายมี
ภูมิลำเนาในประเทศไทย ศาลไทยก็ไม่มีอำนาจที่จะตัดสินคดี หากผู้ซื้อประสงค์จะฟ้องร้องผู้ขายก็ต้องไป
ฟ้องยังศาลของต่างประเทศที่ผู้ขายมีภูมิลำเนา ซึ่งสิ้นเปลืองเสียเวลาไม่คุ้มกับที่จะกระทำลง

(1) โปรดดูรายละเอียดในกฎกระทรวงที่ปรากฏในภาคผนวกประกอบด้วย

และแม้จะเสี่ยงไปฟ้องศาลต่างประเทศผู้ขายก็อาจหลุดพ้นจากความรับผิดได้โดยง่าย เนื่องจากความรับผิดของผู้ขายนั้นมีเฉพาะกรณีที่ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากความบกพร่องของตัวสินค้านั่นเอง เช่น เนื่องมาจากการบรรจุหีบห่อไม่ดี ฯลฯ หากความเสียหายเกิดจากเหตุอื่น เช่น สินค้าเปียกน้ำทะเล ผู้ขายก็ไม่ต้องรับผิดชอบ เพราะในกรณีการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศ เช่นนี้ถือว่าความเสี่ยงภัยในความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดแก่สินค้าไม่ว่าในสัญญา F.O.B., C and F หรือ C.I.F. นั้นตกอยู่กับผู้ซื้อตั้งแต่สินค้าผ่านพ้นกราบเรือแล้ว จึงเป็นอันว่าผู้ขายหลุดพ้นจากความรับผิดไป

เมื่อผู้ซื้อซึ่งได้รับสินค้ามาแต่สินค้านั้นบุบสลายเสียหายฟ้องผู้ขายไม่คอยได้ดังกล่าว จึงต้องหันมาเรียกค่าเสียหายเอากับบริษัทเดินเรือซึ่งเป็นผู้รับขนก็เกิดปัญหาเช่นเดียวกันคือ ผู้ซื้อจะฟ้องบริษัทเดินเรือได้ไหม เพราะในสัญญา C.I.F. หรือ C and F นั้น ผู้ขายต่างหากที่เป็นคู่สัญญากับบริษัทเดินเรือ ผู้ซื้อเป็นบุคคลภายนอก ไม่มีนิติสัมพันธ์อะไร กับบริษัทเดินเรือผู้รับขนจึงไม่น่าที่ผู้ซื้อจะมาฟ้องผู้รับขนได้ อย่างไรก็ดี โดยหลักกฎหมายเกี่ยวกับสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกตั้งที่บัญญัติไว้ในมาตรา 374 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ประกอบกับมาตรา 463 และมาตรา 627 ทำให้ผู้ซื้อสามารถฟ้องผู้รับขนได้โดยถือว่าผู้ซื้อเป็นบุคคลภายนอกซึ่งเข้าถือเอาประโยชน์แห่งสัญญาที่ผู้ขายทำไว้กับบริษัทเดินเรือผู้รับขน⁽²⁾

แม้ผู้ซื้อจะมีอำนาจฟ้องผู้รับขนได้ดังกล่าวก็ตาม หากผู้รับขนสินค้าซึ่งผู้ขายเลือกเป็นคู่สัญญานั้นเกิดไม่มียุติลาเนาในประเทศไทย ผู้ซื้อสินค้าก็ไม่อาจฟ้องร้องผู้รับขนสินค้านั้นต่อศาลไทยได้ ตามหลักกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน มาตรา 4(2) หรือแม้จะมียุติลาเนาในประเทศไทยโดยถือเอาตามสำนักงานสาขาในประเทศไทย ซึ่งทำให้สามารถฟ้องร้องบริษัทเดินเรือต่างประเทศผู้รับขนต่อศาลไทยได้โดยอาศัยมาตรา 4(2) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งประกอบกับมาตรา 71 ประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ก็ตามผู้รับขนซึ่งถูกฟ้องนั้นก็อาจอ้างหลุดพ้นจากความรับผิดได้ ซึ่งทำให้ผู้ซื้อคนไทยไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหาย นอกจากนี้ยังมีปัญหาเกี่ยวกับการอ้างให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบของผู้รับขนนี้อีกด้วยว่า จะสามารถอ้างให้หลุดพ้นจากความรับผิดได้ในกรณีใดบ้าง จะยึดถือตามหลักกฎหมายไทยเท่านั้น หรือจะยึดประเพณีปฏิบัติในทางการค้าระหว่างประเทศด้วย ถ้าหากยึดถือตามกฎหมายไทยเท่านั้นก็เป็นไปตามมาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งผู้รับขนอ้างหลุดพ้นจากความรับผิดได้ หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย หรือบุบสลายหรือช้ำช้ำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแก่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แต่ถ้ายึดถือตามกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ

(2) โปรดดู จรินทร์ เนียรประดิษฐ์กุล "ปัญหาสิทธิของผู้รับตราส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 วันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ.2530 หน้า 32-61.

ที่ใช้กันอยู่ทั่วไป ก็อาจอ้างให้หลุดพ้นในกรณีอื่น ๆ ได้อีก เช่น สินค้าถูกไฟไหม้ บรรจุน้ำดื่มไม่ติ
ชลช ปัญหาในเรื่องการหลุดพ้นจากความรับผิดชอบของผู้รับขนนี้กฎหมายไทยยังมีได้บัญญัติให้
เป็นไปดังกฎหมายที่ประเทศทั้งหลายยอมรับกัน จึงทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและเป็นช่องโอกาสให้
ผู้มีสิทธิเรียกร้องเลือกฟ้องร้องเอาประโยชน์แก่คนให้มากที่สุดได้ เช่น ผู้รับประกันภัยซึ่งได้ชำระค่า
เสียหายให้แก่ผู้ซื้อแล้ว แทนที่จะฟ้องร้องผู้รับขนในต่างประเทศก็พยายามฟ้องร้องตัวแทนผู้รับขน
ซึ่งไม่น่าจะต้องรับผิดชอบในประเทศให้ต้องรับผิดชอบได้ทั้ง ๆ ที่ถ้าฟ้องตัวแทนผู้รับขนโดยตรงในต่างประเทศ
แล้ว ผู้รับขนสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ เป็นต้น

จากตัวอย่างปัญหาที่ชี้ให้เห็นว่า ผู้ซื้อคนไทยเมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นจะประสบความยุ่งยาก
ในการฟ้องร้องบังคับคดี คือฟ้องผู้ชายก็ไม่ได้ ฟ้องผู้รับขนก็ไม่ได้ หรือแม้จะฟ้องผู้รับขนได้
ผู้รับขนก็อ้างหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ และเกณฑ์เรื่องการอ้างหลุดพ้นจากความรับผิดชอบของ
ผู้รับขนก็ยังไม่สะดวกเป็นทางเอาผิดเอาเปรียบกันได้ ดังเช่นในปัจจุบัน ย่อมชี้ให้เห็นชัดว่าต้องมีการ
ปรับปรุงแก้ไขอย่างรีบด่วน เพื่อขจัดปัญหาความยุ่งยากดังที่ยกตัวอย่างให้เห็นบางประการรวมทั้ง
ปัญหาความยุ่งยากอื่น ๆ ให้ทุเลาลงไปให้ได้

ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องการฟ้องร้องบังคับคดี หลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบและการหลุดพ้น
จากความรับผิดชอบของผู้รับขน ชลช ดังกล่าวข้างต้นได้มีการพยายามแก้ไข โดยจัดทำเป็นร่างพระ
ราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.....ซึ่งได้นำมาพิมพ์ไว้ในภาคผนวกเพื่อประโยชน์ในการ
ศึกษาให้ด้วยแล้ว

ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้นำหลักเกณฑ์ที่สำคัญเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลมารวม
บัญญัติไว้อย่างครบถ้วน โดยยึดถือตามเกณฑ์สากลที่ได้กล่าวถึงไว้แล้วในบทต่าง ๆ ข้างต้น เพียงแต่
มีรายละเอียดบางประการที่แตกต่างไปเท่านั้น เช่น หลักการจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขนที่กล่าวไว้
ในสวนที่ 2 บทที่ 2 ในร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กล่าวถึงเอาไว้ในมาตรา 58 โดยระบุให้ “ผู้ขนส่ง
จำกัดความรับผิดชอบของตนไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาท
ต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า” หรือในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของ
ผู้ขนส่ง ในร่างพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติไว้ในหมวด 5 ตั้งแต่มาตรา 51 – มาตรา 57 ซึ่งเพิ่มเติม
ให้ผู้ขนส่งสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ในกรณีต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม ตามหลักสากลที่
นานาชาติยอมรับ อาทิ ความผิดพลาดในการเดินเรือ การช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล อุบัติเหตุแห่งท้องทะเล
อัคคีภัย การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ ชลช

นอกจากนี้ยังได้แก้ปัญหากับเรื่องใบตราส่ง สิทธิของผู้รับตราส่ง เอาไว้โดยละเอียด
ในหมวด 2 มาตรา 18 – มาตรา 30 รวมทั้งเรื่องเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ของผู้ขนส่งและผู้ส่งของ
ด้วย หากร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ผ่านออกมาเป็นกฎหมายเมื่อไร ก็จะทำให้มีกฎหมายที่

แน่นอนใช้บังคับในการขนส่งของทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่เนื่องจากขณะนี้ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวยังมีได้เป็นกฎหมายและเนื่องจากได้อธิบายถึงหลักการต่าง ๆ ไว้ในบทต้น ๆ แล้ว จึงยังมีได้เขียนอธิบายแต่ละเรื่องให้ละเอียด ขอให้เพียงอ่านประกอบกับคำอธิบายที่ปรากฏในหนังสือนี้ ในหัวข้อต่าง ๆ ที่ตรงกับเรื่องที่มีปรากฏในร่างพระราชบัญญัตินี้ เพื่อความเข้าใจเพิ่มเติมให้เห็นเป็นรูปร่างเด่นชัดยิ่งขึ้น

สำหรับ ในกรณีที่ผู้ทำการขนส่งทางทะเลก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใดในประเทศโดยไม่มีนิติสัมพันธ์ในลักษณะสัญญาต่อกัน เช่น เรือแล่นมาชนท่าเรือของบริษัทหนึ่งในประเทศไทย โดยปกติหากเป็นเรือไทยเจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของท่าเรือในอันที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในลักษณะละเมิดเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดแก่ท่าเรือนั้น แต่ถ้าเรือที่ก่อความเสียหายนั้นเป็นเรือของบริษัทต่างประเทศ ซึ่งไม่มีภูมิลำเนาในประเทศไทย เมื่อชนท่าเรือในประเทศไทยเสียหาย คนไทยผู้เสียหายจะประสบปัญหาในการฟ้องร้องเรือต่างประเทศนั้นให้ต้องรับผิดชอบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการยึดเรือนั้นเอาไว้ไม่ยอมให้ออกจากท่าไป หรือในเรื่องการฟ้องคดีละเมิดนั้น ต่อศาลไทย เพื่อเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากบริษัทเจ้าของเรือ อันเนื่องมาจากการที่คู่ความอีกฝ่ายหนึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ ซึ่งยอมสามารถอ้างหลุดพ้นจากอำนาจของศาลไทยได้ และเนื่องจากในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายใดให้อำนาจฟ้องร้องเอาจากตัวทรัพย์สินโดยตรง (IN REM) แต่ต้องฟ้องเอากับบุคคลซึ่งเป็นคู่กรณี (IN PERSONAM) จึงทำให้คนไทยผู้เสียหายไม่ได้รับชดใช้ความเสียหายซึ่งเกิดจากการกระทำของเรือต่างประเทศ ซึ่งนับเป็นเรื่องที่ไม่น่าจะยอมให้เป็นเช่นนี้ต่อไปได้

เพื่อแก้ไขปัญหาคำกล่าวหาที่ไม่สามารถฟ้องร้องเรือต่างประเทศให้ต้องรับผิดชอบในผลแห่งการละเมิดที่กระทำในประเทศไทย รวมทั้งการไม่สามารถบังคับคดีเพราะขัดข้องในเรื่องเขตอำนาจศาล (Jurisdiction) ภายใต้กฎหมายวิธีพิจารณาความในปัจจุบัน จึงได้มีความพยายามที่จะบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการกักเรือขึ้น โดยมุ่งประสงค์จะดำเนินการกับเรือซึ่งเป็นทรัพย์สินที่เข้ามาอยู่ในอาณาเขตอธิปไตยของประเทศไทย เพื่อเป็นการบีบบังคับให้เจ้าของเรือต้องเข้าสู่คดี รับผิดชอบในผลแห่งการกระทำของตนในประเทศไทยในที่สุดให้จงได้⁽³⁾ ขณะนี้ได้มีการทำเป็นร่างพระราชบัญญัติการ

(3) ดังเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ....ซึ่งระบุว่า “เนื่องจากเรือเดินทะเลที่ให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศประมาณกว่าร้อยละ 90 เป็นเรือต่างชาติ ซึ่งเจ้าของเรือและผู้ดำเนินงานของเรือเหล่านี้ส่วนมากไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าจะเป็นความรับผิดชอบตามสัญญา ความรับผิดชอบเพื่อละเมิด หรือความรับผิดชอบโดยผลแห่งกฎหมาย บุคคลดังกล่าวก็ไม่สามารถดำเนินการให้เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานชำระหนี้หรือชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตนได้ เนื่องจากเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานไม่มีทรัพย์สินอยู่ในราชอาณาจักร ซึ่งหากนำคดีขึ้นสู่ศาลก็ไม่เกิดประโยชน์แก่เจ้าหน้าที่ ประกอบกับพฤติการณ์ทำนองเดียวกันนี้เจ้าหน้าที่ในต่างประเทศสามารถฟ้องร้องเจ้าของเรือไทยหรือผู้ดำเนินงานต่อศาลในประเทศของตนได้ สมควรมีกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ ให้อำนาจศาลสั่งกักเรือที่เป็นของลูกหนี้หรือลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง เพื่อให้เพียงพอที่จะเป็นประกันการชำระหนี้อันมีมูลมาจากสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือนี้ได้ ทั้งนี้เพื่อคุ้มครองเจ้าหน้าที่ในราชอาณาจักรไม่ให้เสียเปรียบเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานต่างชาติโดยไม่เป็นธรรม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

กักเรือ พ.ศ.....ขึ้นดังกี่ได้นำมาพิมพ์ลงในภาคผนวกด้วยแล้ว

ร่างพระราชบัญญัติกักเรือดังกล่าว - ได้ร่างขึ้นตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย เอกภาพแห่งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือเดินทะเล (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Arrest of Sea-going Ships) 10 พฤษภาคม ค.ศ.1952 ซึ่งเรียกย่อว่า อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ.1952

สาระสำคัญของบางประการเกี่ยวกับการกักเรือตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว มีดังนี้

1. **เหตุที่เจ้าหน้จะยกขึ้นอ้างเพื่อขอให้ศาลสั่งกักเรือของลูกหน้** ได้หน้ จะต้องปรากฏว่ามูลหน้หน้เป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ คือ มีหน้ที่เกี่ยวข้งกับเรือหรือการดำเนินงานของเรือเกิดขึ้น ซึ่งตามร่างพระราชบัญญัติการกักเรือมาตรา 3 นั้น ได้ร่างตามอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ.1952 โดยได้เพิ่มเติมสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือขึ้นบางประการให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้นดังนี้ -

“สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ” หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก

(ก) ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ที่มีเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ

(ข) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(ค) อัญญาเกี่ยวกับทะเลใด ๆ เช่น เช่น ชื่อ หรือชื่อเรือ การให้บริการบนเรือหรือบริการอื่นทำนองเดียวกัน

(ง) สัญญาเกี่ยวกับการรับขนทางทะเลที่มีการออกใบตราส่ง

(จ) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ในการที่เจ้าของเรือ ผู้ขนส่งและเจ้าของของที่บรรทุกมาในเรือหน้ มีหน้ที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สินที่สูญหายหรือเสียหายจากการกระทำโดยเจตนา ด้วยความจำเป็นตามสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือหน้ หรือต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปด้วยความจำเป็นเป็นกรณีพิเศษเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่ายหรือเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือหน้ ทั้งนี้ เมื่อมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสัญญาระหว่างคู่กรณีกำหนดความรับผิดชอบในเรื่องนี้ไว้

(ฉ) การสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่บรรทุกมาในเรือ

(ช) การให้บริการลากจูงเรือไม่ว่าโดยวิธีใด

(ซ) การให้บริการนำร่อง

(ฌ) การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือหรือการซ่อมบำรุงเรือ

(ญ) การต่อ ซ่อม หรือจัดเครื่องบริภัณฑ์ให้แก่เรือ หรือค่าธรรมเนียมการใช้เรือ

(ฎ) การให้บริการของท่าเรือ หรือค่าภาระหรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ

(ฏ) ค่าจ้างขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ

(จ) ค่าจ้างนายเรือหรือคนประจำเรือ

(ข) ค่าใช้จ่ายของเรือที่นายเรือ ผู้เช่าเรือ ตัวแทน หรือผู้ส่งของได้ตรองจ่ายไปแทนเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ

(ค) ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ

(ง) ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้เรือหรือรายได้จากเรือ

(ด) การจำนองเรือ

เมื่อมีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือดังกล่าว เจ้าหนี้จึงจะขอให้กักเรือได้ ดังนั้น ถ้าเป็นสิทธิเรียกร้องอย่างอื่นที่ไม่เกี่ยวกับเรือ เช่น เจ้าหนี้ที่ให้เจ้าของเรือกู้ยืมเงินไปสร้างบ้านพักอาศัยหนี้ก็ยืมดังกล่าวไม่เกี่ยวอะไรกับเรือ จึงจะขอกักเรือเพื่อบังคับให้เจ้าของเรือต้องชำระหนี้โดยอาศัยร่างพระราชบัญญัติการกักเรือนี้ไม่ได้ อนึ่ง เจ้าหนี้ที่จะขอให้กักเรือได้ต้องมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรด้วย

2. ศาลที่มีอำนาจสั่งกักเรือ คือ

2.1 ศาลที่เจ้าหนีรมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือ

2.2 ศาลที่เรือที่เจ้าหนี้ขอให้สั่งกักอยู่หรือจะเข้ามาอยู่ในเขตศาล

3. เรือที่เจ้าหนี้อาจขอให้กักได้นั้นต้องเป็นเรือดังต่อไปนี้

3.1 เรือลำใดลำหนึ่งของลูกหนี้ก็ได้ ไม่จำเป็นต้องเป็นเรือลำที่ที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทโดยตรง แต่มีข้อยกเว้นว่า ถ้าเป็นข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครองหรือการใช้เรือหรือรายได้จากเรือ หรือข้อพิพาทเกี่ยวกับการจำนองเรือซึ่งเกี่ยวข้องกับเรือลำใดโดยเฉพาะ เจ้าหนี้จะขอให้กักเรือลำอื่นนอกจากลำที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทโดยตรงนั้นไม่ได้

3.2 เรือลำใดลำหนึ่งที่ลูกหนี้เป็นผู้ครอบครอง แม้จะมีได้เป็นเรือของลูกหนี้ก็ได้ ถ้าเหตุแห่งสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเกิดจากเรือหรือธุรกิจของเรือนั้น และลูกหนี้เป็นผู้ครอบครองเรือนั้นอยู่ทั้งในเวลาที่เกิดสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือและในเวลาที่จะขอให้ศาลสั่งกักเรือ

4. การขอให้กักเรือนี้จะต้องทำเป็นคำร้อง โดยเป็นคำร้องฝ่ายเดียวแสดงโดยแจ้งชัดซึ่งสภาพแห่งสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือและรายละเอียดอื่นตามที่กำหนดในมาตรา 7 ยื่นต่อศาลเพื่อดำเนินการไต่สวนฝ่ายเดียวเป็นการด่วน เมื่อศาลฟังได้ความว่าคำร้องดังกล่าวมีมูลศาลก็จะมีคำสั่งกักเรือให้ตามเงื่อนไขที่กฎหมายระบุไว้

5. การให้เจ้าหนี้วางหลักประกัน เพื่อคุ้มครองเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานไม่ให้ได้รับความเสียหายจากการขอกักเรือโดยไม่เป็นธรรม ศาลก็อาจสั่งให้เจ้าหนี้นำหลักประกันมาวางต่อศาล เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับความเสียหายที่เจ้าหนี้อาจต้องรับผิดชอบต่อลูกหนี้ก็ได้

6. **ผลของคำสั่งกักเรือ** เมื่อศาลมีคำสั่งกักเรือแล้ว เรือที่ถูกกักตามคำสั่งศาลให้ถือว่าเป็นทรัพย์สินอันเจ้าพนักงานได้ยึดไว้ตามประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งหากมีการนำเรือหนีไปก็มีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 142 ได้ นอกจากนั้นยังทำให้การเปลี่ยนแปลงใดๆ เกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือหรือสิทธิครอบครองระหว่างที่การกักเรือมีผลใช้บังคับอยู่นั้น จะนำมาใช้ยื่นต่อเจ้าหนี้หรือเจ้าพนักงานบังคับคดีหาได้ไม่

7. **การดำเนินการกักเรือ** เมื่อศาลมีคำสั่งกักเรือและออกหมายกักเรือให้เจ้าพนักงานบังคับคดีไปดำเนินการกักเรือแล้ว เจ้าพนักงานบังคับคดีก็จะแจ้งแก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการปล่อยเรือออกจากท่าโดยพลัน เพื่อให้ระงับการปล่อยเรือนั้นนอกจากท่าแล้วทำการปิดหมายกักเรือตามวิธีการที่กฎหมายกำหนดต่อไป

8. **การปล่อยเรือ** ศาลอาจพิจารณาสั่งปล่อยเรือที่กักไว้ได้ในกรณีต่อไปนี้

8.1 ลูกหนี้หรือบุคคลอื่นซึ่งได้รับความเสียหายจากการที่เรือถูกกักไว้ทำคำร้องยื่นต่อศาลขอให้ปล่อยเรือที่กักไว้ โดยนำหลักประกันมาวางต่อศาลตามที่กำหนดไว้ในคำสั่งกักเรือ

8.2 เจ้าหนี้ยื่นคำร้องต่อศาลขอให้ปล่อยเรือ

8.3 เจ้าหนี้มิได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือ

8.4 เจ้าหนี้ไม่ให้ความช่วยเหลือหรือไม่ยอมทรองค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบังคับคดี

เมื่อศาลมีคำสั่งปล่อยเรือ ศาลจะแจ้งคำสั่งให้เจ้าพนักงานบังคับคดีทราบ เพื่อที่เจ้าพนักงานบังคับคดีจะได้แจ้งเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ ตลอดจนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องดำเนินการปล่อยเรือออกจากท่าต่อไป

9. **การปล่อยหลักประกัน**

9.1 ตามที่ได้กล่าวข้างต้นว่า ในการออกคำสั่งกักเรือศาลอาจสั่งให้ **เจ้าหนี้** วางหลักประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ลูกหนี้ซึ่งเจ้าหนี้อาจต้องรับผิดชอบไว้ด้วยก็ได้นั้น เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงดังต่อไปนี้ ศาลก็อาจสั่งปล่อยหลักประกันดังกล่าวได้ กล่าวคือ

ก. ลูกหนี้มิได้ฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการที่เจ้าหนี้ขอให้สั่งกักเรือภายในหกสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือ

ข. เจ้าหนี้ยื่นคำร้องขอคืนหลักประกันของตนไม่ว่าในเวลาใด ๆ และฝ่ายลูกหนี้ไม่คัดค้าน

9.2 สำหรับหลักประกันเพื่อการปล่อยเรือที่ **ลูกหนี้** วางไว้ต่อศาลเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้นั้น ศาลก็อาจสั่งปล่อยหลักประกันดังกล่าวได้เมื่อ

ก. เจ้าหนี้มีได้ฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายในสามสิบวัน นับแต่วันที่
เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมาย

ข. ลูกหนี้ยื่นคำร้องขอคืนหลักประกันของตนไม่ว่าในเวลาใด ๆ และฝ่ายเจ้าหนี้
ไม่คัดค้าน

10. การฟ้องคดีต่อศาล เมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ปิดหมายกักเรือแล้ว เจ้าหนี้
สามารถที่จะฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือต่อศาลใดศาลหนึ่ง ดังต่อไปนี้

10.1 ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

10.2 ศาลที่สังกัดกักเรือ

10.3 ศาลที่เจ้าหนี้มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล ซึ่งมีใช่ศาลที่กักเรือแต่ศาลจะรับฟ้องไว้
พิจารณาต่อเมื่อเจ้าหนี้ได้ยื่นคำร้องแสดงให้เป็นที่พอใจว่าการพิจารณาคดีในศาลนั้นจะเป็นการสะดวก
เนื่องจากลูกหนี้ในคดีที่มีการกักเรือนี้มักจะไม่มียุติลาในราชอาณาจักร ดังนั้น
การส่งคำคู่ความหรือเอกสารอื่นใดให้แก่ลูกหนี้นั้น ถ้าไม่สามารถส่งในราชอาณาจักรได้ ก็อาจส่งแก่
ตัวแทนของลูกหนี้ซึ่งอยู่ในราชอาณาจักร ส่งแก่นายเรือ ผู้ควบคุมเรือหรือบุคคลอื่นตามที่ระบุไว้ใน
มาตรา 27 ได้อีก รวมทั้งอาจใช้วิธีการปิดคำคู่ความหรือเอกสารไว้ที่ภูมิลำเนาหรือสำนักทำการงาน
ของบุคคลเหล่านั้น หรือ ณ ที่เล็งเห็นได้ง่ายในเรื่องก็ได้

บทสรุป เนื่องจากความพยายามแก้ไขปัญหาคือการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย
ไม่ว่าจะเป็นเรือที่ปรากฏในร่างพระราชบัญญัติการสงวนของทางทะเล หรือร่างพระราชบัญญัติ
การกักเรือดังกล่าวข้างต้นก็ดี ยังไม่ผ่านรัฐสภาเป็นกฎหมายที่มีสภากบังคับ ดังนั้นหากผู้ซื้อผู้ขาย
สินค้าในไทยทราบข้อเท็จจริงดังกล่าวทั่วไปแล้ว ก็จะสามารถให้ความรู้แก่ผู้ซื้อผู้ขาย
ผู้ซื้อผู้ขายจะได้รับเมื่อเกิดคดีข้อพิพาทขึ้นซึ่งไม่อาจเป็นไปได้อีกหรือ อย่างไรก็ตาม
ดังกล่าวนั้นจะมีขึ้นโดยง่าย หากผู้ซื้อผู้ขายสินค้าในประเทศไทยเข้าเป็นคู่สัญญา
กับบริษัทรับขนซึ่งถือกรรมสิทธิ์ในเรือไทย หรือมีภูมิลำเนาในประเทศไทยเท่านั้น ถ้าเป็นเช่นนี้
เมื่อเกิดคดีความใด ๆ ขึ้นผู้ซื้อผู้ขายย่อมสามารถเรียกร้องให้ศาลไทยตัดสินข้อพิพาทและ
บังคับคดีให้ตามความยุติธรรมได้เสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริษัทรับขน
ในประเทศไทยจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียอย่างมากในการที่ผู้ซื้อผู้ขายในไทย
ทำสัญญารับขนกับบริษัทที่อยู่ใต้อำนาจศาลไทย เพราะโดยปกติแล้ว สัญญารับขน
ไม่ว่าจะทำกับบริษัทเดินเรือในไทยหรือในต่างประเทศ หากเกิดความเสียหายแก่สินค้าซึ่งเอาประกัน
ภัยไว้ บริษัทรับขนก็ต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้รับประโยชน์จากกรรมธรรม์ เมื่อบริษัทรับ
ประกันภัยชดใช้ค่าเสียหายไปแล้ว ก็ย่อมได้รับชดเชยสิทธิไปไล่เบี้ยเอาจากผู้รับขน
ได้ตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนสินค้าทางทะเล และหากผู้รับขนนี้อยู่ใต้อำนาจศาลไทยโดยมี
ภูมิลำเนาหรือสำนักงานสาขาในประเทศไทยแล้ว บริษัทรับขนก็ย่อมสามารถฟ้องร้องในศาลไทย
ได้โดยสะดวก ดังนั้น

การส่งเสริมให้การรับขนส่งสินค้าใช้เรือไทยหรือเรือของบริษัทที่มีภูมิลำเนาในประเทศไทยจึงเป็นสิ่งสมควรกระทำอย่างยิ่ง เป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่ายทั้งผู้ซื้อผู้ขายในประเทศไทย บริษัทรับประกันภัยตลอดจนบริษัทรับขนเองและประเทศชาติโดยส่วนรวมอีกด้วย

ส่วนปัญหาว่าทำอะไรจึงจะทำให้กิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยเจริญรุดหน้าสนองความต้องการของประเทศได้นั้น การอาศัยตัวบทกฎหมายออกมาให้สิทธิพิเศษแก่เรือไทยหรือบังคับให้ต้องใช้เรือไทย ฯลฯ คงจะไม่ประสบผลสำเร็จได้ หากขาดความเจริญเติบโตในกิจการด้านนี้ด้วยตัวของมันเอง ซึ่งคงมีปัญหามากมาย เช่น ปัญหาด้านการลงทุน การสนับสนุนจากสถาบันการเงิน ปัญหาความสามารถที่จะแข่งขันกิจการซึ่งมีลักษณะผูกขาด ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรทั้ง ON SHORE และ ON SHIP ปัญหาเกี่ยวกับท่าเรือ อยู่ซ่อมเรือ ปัญหาเกี่ยวกับภาษีอากร ฯลฯ ย่อมต้องได้รับการพิจารณาปรับปรุงควบคู่กันไปทั้งระบบและย่อมต้องใช้เวลาอันพอสมควรในการสร้างความเจริญให้แก่ประเทศในด้านการพาณิชย์นาวีนี้

ส่วนที่ 5

ดังได้กล่าวข้างต้นแล้วว่าบทบัญญัติมาตรา 609 วรรค 2 ของ ป.พ.พ. ซึ่งบัญญัติว่า “รับขนของทางทะเลท่านให้บังคับตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น” แต่ก็ได้มีกฎหมายดังกล่าวไม่จนกระทั่งปี พ.ศ. 2534 สภานิติบัญญัติแห่งชาติจึงได้บัญญัติ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นใช้บังคับ ซึ่งเป็นเรื่องที่ว่าวงการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยค้างรอยเป็นเวลาช้านาน จึงเป็นที่น่ายินดีว่าประเทศไทยมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ใช้บังคับโดยลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 108 ตอนที่ 203 วันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2534 ตามที่ได้นำมาพิมพ์ไว้ในภาคผนวกนี้ด้วยแล้วในที่นี้จึงจะได้อธิบายกฎหมายนี้เพื่อความเข้าใจอันดีต่อไป

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ที่มาของพระราชบัญญัติ

พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้เป็นร่างกฎหมายที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้ยกร่างไว้และเสนอต่อรัฐบาลและผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฤษฎีกามาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 ดังที่นำต้นร่างมาพิมพ์ไว้ให้ศึกษาในวิชากฎหมายทะเลนี้มานานแล้ว ในชั้นยกร่างของเจ้าหน้าที่สำนักงานได้อิงตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายของต่างประเทศ รวมทั้งกฎหมายไทยมาประกอบการพิจารณาที่สำคัญคือ

อนุสัญญาว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการในเรื่องที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลที่มีใบตราส่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ วันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 1924 (HAGUE RULES)

และโดยเฉพาะอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล (HAMBURG RULES) วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 1978

กฎหมายไทยตาม ป.พ.พ. บรรพ 1 (บททั่วไป) บรรพ 2 (หนี้) บรรพ 3 (เอกเทศสัญญา 1) ลักษณะรับขน

ส่วนกฎหมายของต่างประเทศที่นำมาพิจารณาได้แก่ กฎหมายญี่ปุ่น, กฎหมายเกาหลี, กฎหมายไต้หวัน, กฎหมายฝรั่งเศส, กฎหมายสหรัฐ, กฎหมายอังกฤษ

รายละเอียดแห่ง พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

กฎหมายฉบับนี้มีทั้งหมด 61 มาตรา โดยแบ่งเป็นบททั่วไปและหมวด 1 ถึงหมวด 6 ดังต่อไปนี้ คือ

บททั่วไปตั้งแต่มาตรา 1 ถึงมาตรา 7 เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับกำหนดและขอบเขตการใช้บังคับของกฎหมายนี้ตลอดจนกำหนดคำนิยามที่สำคัญเอาไว้

หมวด 1 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

หมวด 2 ใบตราส่ง

หมวด 3 หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ

หมวด 4 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

หมวด 5 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

หมวด 6 ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย

ข้อ 1. การบังคับใช้พระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด 90 วันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (มาตรา 2) โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ลงประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 108 ตอนที่ 203 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน พ.ศ. 2534 จึงมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 เป็นต้นไป ปัญหาที่จะต้องพิจารณาก็คือพระราชบัญญัติฉบับนี้จะใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเลที่ทำขึ้นก่อนวันใช้บังคับพระราชบัญญัติฉบับนี้หรือไม่ ในเรื่องนี้มีความเห็นเป็นสองแนว คือ

ความเห็นที่ 1 เห็นว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้จะใช้บังคับแก่คดีรับขนของทางทะเลนับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับ โดยไม่คำนึงว่าสัญญารับขนของทางทะเลจะทำขึ้นก่อนหรือหลังวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับแล้วหรือไม่ก็ตาม ตามความเห็นนี้บรรดาคดีรับขนของทางทะเลที่มีคู่ศาลนับแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 เป็นต้นไปต้องใช้กฎหมายใหม่นี้บังคับ

ความเห็นที่ 2 เห็นว่าพระราชบัญญัตินี้จะมีผลใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเลที่ทำขึ้นในวันหรือหลังจากวันที่พระราชบัญญัติใช้บังคับแล้วเท่านั้น ดังนั้นแม้คดีรับขนของทางทะเลจะยื่นต่อศาลหลังจากวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 แต่ก็อาจต้องใช้กฎหมายเดิม คือ ป.พ.บ.บังคับทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าสัญญารับขนในคดีดังกล่าวทำขึ้นก่อนวันที่กฎหมายนี้ใช้บังคับหรือไม่ ถ้าสัญญาทำอยู่ก่อนแล้วก็ไม่ใช้กฎหมายใหม่นี้บังคับ

ความเห็นที่ 2 มีน้ำหนักควรที่จะได้รับการยึดถือเพราะเหตุว่าถ้าให้พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับกับสัญญาที่เกิดขึ้นก่อนที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับได้แล้วจะทำให้กฎหมายมีผลย้อนหลังซึ่งอาจเป็นโทษต่อคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดได้ซึ่งไม่น่าจะถูกต้องนักเพราะเหตุว่าในขณะที่ทำสัญญาคู่สัญญาไม่อาจทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของคนในพระราชบัญญัตินี้ว่ามีอย่างไร ซึ่งถ้าเป็นไปได้ไปตามความเห็นนี้สัญญารับขนทางทะเลที่ทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัติการรับขนของทาง

ทะเลใช้บังคับก็ต้องบังคับไปตามตัวบทกฎหมายที่เป็นอยู่ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับต่อไปตามเดิม

ข้อ 2. ขอบเขตการใช้พระราชบัญญัติ

2.1 พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้เฉพาะแก่การขนส่งของทางทะเลเท่านั้น ดังนั้นจึงไม่ใช้แก่การขนส่งคนโดยสารทางทะเลหรือการรับขนส่งของทางอากาศ

2.2 พระราชบัญญัติฉบับนี้โดยหลักใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น

การขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศนั้นหมายถึงการขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรหรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร (มาตรา 4 วรรคแรก)

ดังนั้นการขนส่งของทางทะเลภายในประเทศ ซึ่งหมายความว่า การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักรจึงไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ แต่ตกอยู่ภายใต้บังคับ ป.พ.พ. ลักษณะรับขนต่อไปเช่นเดิม

แต่มีข้อยกเว้นที่ทำให้คู่สัญญาในการรับขนของทางทะเลภายในราชอาณาจักรสามารถตกลงกันเป็นหนังสือให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลมาใช้บังคับแก่สัญญาที่ทำได้ (มาตรา 4 วรรค 2)

2.3 พระราชบัญญัติใช้บังคับเฉพาะการขนส่งของเท่านั้น ไม่ใช้กับการขนส่งอื่นที่มีชื่อของตามคำนิยามคำว่า “ของ” ซึ่งหมายความว่า สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหามาเพื่อใช้ในการขนส่งด้วย โปรดสังเกตว่าพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับแก่การขนส่งสัตว์มีชีวิตด้วย แต่ไม่รวมถึงคนโดยสารดังกล่าวข้างต้น

2.4 สำหรับกรณีการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งทำให้เปล่าโดยไม่มีการคิดค่าระวางผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ภายใต้เงื่อนไขว่าต้องไม่มีใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกัน

ดังนั้นถ้าปรากฏว่าเป็นการขนส่งของทางทะเลที่แม้จะกระทำโดยไม่มีคิดค่าระวางก็ตาม แต่กลับมีการออกใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกัน ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะได้จัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของหรือเอกสารอื่น ๆ นั้นว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ หากไม่ได้จัดแจ้งไว้ดังกล่าวบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่งหรือรับโอนสิทธิตามใบตราส่งหรือใบรับของหรือเอกสารดังกล่าวก็สามารถเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ได้แม้จะเป็นการขนส่งที่ไม่มีการคิดค่าระวางก็ตาม

2.5 พระราชบัญญัตินี้ใช้เฉพาะกับสัญญารับขนของทางทะเล แต่ไม่ใช้บังคับแก่สัญญา

จ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ (A CHARTER PARTY) ไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วนซึ่งเป็น สัญญาคนละลักษณะกัน คงได้อธิบายให้เห็นข้อแตกต่างโดยละเอียดแล้วข้างต้น

อย่างไรก็ตามถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมา นั้นด้วย กฎหมายกำหนดให้หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาต้องเป็นไปตาม พ.ร.บ. นี้ด้วย เนื่องจากแม้จะมีได้ระบุว่าเป็นสัญญารับขนแต่การที่ได้มีการออกใบตราส่งอันเป็น เอกสารสำคัญในสัญญารับขนจึงให้นำ พ.ร.บ. นี้ไปใช้บังคับได้ด้วย

2.6 พระราชบัญญัตินี้มิใช่แก่การขนส่งทางบกไม่ว่าจะโดยรถยนต์ รถไฟ หรือการขนส่งทางอากาศ สำหรับกรณีที่มีการขนส่งสินค้าใดต้องมีการขนส่งสินค้าจากต้นทางไปถึงปลายทาง โดยต้องมีการใช้วิธีการและเส้นทางในการขนส่งหลายอย่างผสมกันเฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลเท่านั้นที่ตกอยู่ภายใต้บังคับพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 6)

2.7 ในกรณีที่คู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย แม้ว่าจะมีการระบุไว้ในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่น หรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ตาม ก็ต้องใช้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเสมอ เพื่อป้องกันมิให้ต่างชาติดิบบังคับให้คู่สัญญาฝ่ายไทยซึ่งมีอำนาจต่อรองน้อยกว่าต้องยอมใช้กฎหมายอื่นอันจะส่งผลให้กฎหมายไทยมีขอบเขตการใช้บังคับแคบลงไปได้ แต่ในกรณีที่คู่กรณีทั้งสองฝ่ายไม่มีฝ่ายใดเป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย และมีการตกลงให้นำกฎหมายประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้บังคับ พระราชบัญญัตินี้จะไม่ใช้บังคับ (มาตรา 4)

ข้อ 3. สัญญารับขนของทางทะเลและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

“สัญญารับขนของทางทะเล” หมายความว่าสัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่งโดยคิดค่าธรรมเนียม จากนิยามดังกล่าวจะเห็นได้ว่าเป็นสัญญาที่มีลักษณะระหว่างประเทศ

สำหรับบุคคลที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับสัญญารับขนของทางทะเลนี้โดยหลัก จะได้แก่ผู้ส่งของและผู้ขนส่ง ซึ่งในมาตรา 3 ให้คำนิยามไว้ว่า “ผู้ส่งของ” หมายความว่าบุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล “ผู้ขนส่ง” หมายความว่าบุคคลซึ่งประกอบกรรับขนของทางทะเลเพื่อนำมาเห็นเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

อย่างไรก็ดีในการขนส่งของนั้นผู้ขนส่งอาจไม่ได้ทำการขนส่งจนเสร็จสิ้นโดยตนเองผู้เดียว โดยอาจจะมี “ผู้ขนส่งอื่น” ทำการขนส่งด้วยก็ได้จึงได้ให้มีคำจำกัดความไว้ด้วยว่า “ผู้ขนส่งอื่น” นั้นหมายถึงบุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้น แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้น

ด้วยไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปก็ทอดก็ตาม (มาตรา 3)

จากคำนิยามดังกล่าว การเป็นผู้ขนส่งอื่นตามความหมายของพระราชบัญญัตินี้ อย่างน้อยผู้ขนส่งนี้ต้องทำการขนส่งช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง แต่จะไม่หมายรวมไปถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้ง หรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจในการรับขนของทางทะเลให้ไปเป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการทำงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ เป็นต้น บุคคลเหล่านี้แม้จะมีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลแต่ก็มีไม่ใช่ผู้ขนส่งอื่นตามคำนิยามดังกล่าวข้างต้น

คำนิยามนี้จึงทำให้ข้อถกเถียงแต่เดิมเนื่องจากความไม่ชัดเจนของผู้ขนส่งหลายทอด ซึ่งจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งอื่น ตาม ป.พ.พ. มาตรา 618 ว่าหมายถึงใครบ้าง จนมีปัญหาที่ศาลฎีกาต้องตัดสินไว้หลายคดี เช่น คดีตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 713/2532

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 713/2532 บริษัทนิวิซีแลนด์อินชัวร์รันส์ จำกัด โจทก์
บริษัทดีทีแอสล์มินเดอร์เนชั่นแนล
ทรานสปอร์ตเซอร์วิสเซส จำกัด จำเลย

แพ่ง รับขนทางทะเล ผู้ขนส่งหลายทอด (มาตรา 609, 618)

บริษัทจำเลยมิได้เข้าร่วมทำการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้า การขนส่งได้กระทำโดยเรือ น. เพียงทอดเดียวจากประเทศสิงคโปร์มายังประเทศไทย จำเลยจึงมิได้เป็นผู้ขนส่งตาม ป.พ.พ. ลักษณะ 8 รับขน อันเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงกับการรับขนทางทะเลตาม ป.พ.พ. มาตรา 609 แม้ว่าจำเลยจะเป็นผู้แจ้งการมาถึงของสินค้าให้ผู้รับตราส่งทราบ ให้ผู้รับตราส่งนำไปตราส่งมาขอเพื่อรับใบเบิกสินค้าจากจำเลยและการกระทำของจำเลยจะได้ค่าตอบแทนจากบริษัทผู้ขนส่งก็ตาม แต่การกระทำของจำเลยดังกล่าวเป็นเพียงผู้รับจ้างหรือตัวแทนของบริษัทผู้ขนส่งในการติดต่อกับท่าเรือเจ้าหน้าที่และผู้รับตราส่งเท่านั้น ไม่ได้มีลักษณะเป็นผู้ขนส่งหลายทอดตามความใน ป.พ.พ. มาตรา 609 จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบในการที่สินค้าสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชกชำ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 647/2532 บริษัทเทเวศประกันภัย จำกัด โจทก์
บริษัทไซสริบปิง แอนด์ เอเชนซี จำกัด จำเลย

แพ่ง บทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างขึง ขนส่งทางทะเล ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด
(มาตรา 4 วรรคสาม, 609 วรรคสอง, 618)

การที่จำเลยได้ดำเนินการติดต่อกับเจ้าท่าและการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อการนำร่องเรือ น. ซึ่งบรรทุกสินค้าราชพิพากษาเข้าสู่อ่าวและขอที่จอดเทียบเรือ กับติดต่อกับกรมศุลกากร

เพื่อให้พนักงานศุลกากรไปตรวจสอบสินค้าในเรือ รวมทั้งแจ้งเวลาเรือเข้าให้ผู้รับตราส่งทราบ กิจกรรมเหล่านี้เป็นกิจกรรมที่เจ้าของเรือ น. และบริษัท ฟ. ผู้ขนส่งจะต้องกระทำโดยตนเอง ซึ่งได้มอบอำนาจให้บริษัท ข. เป็นผู้กระทำแทน แคนบริษัท ข. มีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ จึงได้มอบอำนาจข้างให้จำเลยเป็นผู้ดำเนินกิจการเหล่านี้แทน การที่จำเลยกระทำไปดังกล่าวยังไม่พอให้ถือว่าจำเลยได้ทำหน้าที่เป็นผู้เข้าร่วมขนส่งกับเรือ น. และบริษัท ฟ. และเพียงแต่จำเลยได้ร่วมตรวจสอบสินค้ารายพิพาทกับพนักงานตรวจสอบสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย รับมอบใบตราส่งคืน แล้วออกใบรับของให้แก่ผู้รับตราส่งกันแจ้งไปยังผู้อำนวยการกองการตรวจสอบสินค้าขาเข้ากรมศุลกากรขอแก่นิติสินค้าเพื่อให้ผู้รับตราส่งไปดำเนินพิธีการศุลกากร ก็ยังถือไม่ได้ว่าจำเลยอยู่ในฐานะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

จากคำนิยามใหม่นี้ จึงชัดเจนว่าใครเป็นผู้ขนส่งอื่นที่ต้องรับผิดชอบ ใครมิใช่ผู้ขนส่งอื่นที่ไม่ต้องรับผิดชอบ ส่วนความรับผิดชอบร่วมกันของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น ๆ นั้นเป็นไปตามมาตรา 43 ดังจะได้กล่าวต่อไป

ส่วน “ผู้รับตราส่ง” (CONSIGNEE) นั้น หมายความว่า

ก. บุคคลผู้มีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่งหรือผู้รับของ สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม

ข. ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลที่เขาส่ง หรือใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม และไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้ หรือ

ค. บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง หรือมีการเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น

บุคคลซึ่งเข้าลักษณะเป็นผู้รับตราส่งตามความข้อใดข้อหนึ่งที่ระบุข้างต้น มีสิทธิเรียกให้ส่งมอบของได้ตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้

ข้อ 4. ใบตราส่ง (BILL OF LADING)

ดังที่ได้อธิบายเกี่ยวกับใบตราส่งไว้ในบทที่ 2 ว่าสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งได้เขียนอธิบายไว้ก่อน พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะประกาศใช้ ซึ่งเป็นกฎหมายหลักพื้นฐานที่กฎหมายใหม่ได้นำไปกำหนดไว้โดยละเอียดชัดเจน และสอดคล้องกับคำอธิบายเดิมที่ได้เขียนอธิบายเอาไว้แล้ว ในที่นี้จึงจะกล่าวถึงเฉพาะรายละเอียดและจุดสำคัญที่ควรระบุเพิ่มเติมเท่านั้น

ตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น ระบุว่าใบตราส่งหมายความว่าเอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแล หรือได้รับวัตถุของลงเรือแล้ว

และผู้ขนส่งรับที่จะส่งของดังกล่าวให้กับผู้มีสิทธิรับของมันไว้เมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง (มาตรา 3)

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นว่าใบตราส่งมีลักษณะที่สำคัญ 3 ประการ คือ

1. เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล

2. เป็นหลักฐานแสดงว่าได้รับของที่ระบุไว้ในใบตราส่งไว้ในความดูแลแล้ว หรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว

3. เป็นเอกสารแสดงถึงสิทธิในของมัน โดยผู้ขนส่งจะต้องส่งมอบของให้แก่บุคคลที่มีสิทธิรับของมันเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง

สำหรับรายละเอียดที่พึงต้องมีในใบตราส่งนั้น มีกำหนดไว้ในมาตรา 18 ของพระราชบัญญัติดังต่อไปนี้

มาตรา 18 ใบตราส่งพึงแสดงรายการดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ ข้อความที่แจ้งลักษณะอันตรายแห่งของ หากจะต้องมี จำนวนหน่วยการขนส่ง และน้ำหนักของหรือปริมาณอย่างอื่น ทั้งนี้ ตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้

(2) สภาพแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก

(3) ชื่อและสำนักงานของผู้ขนส่ง

(4) ชื่อของผู้ส่งของ

(5) ชื่อของผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ส่งของระบุไว้

(6) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องจ่าย หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่ายค่าระวาง และค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง

(7) ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือตามสัญญารับขนของทางทะเลและวันที่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาอยู่ในความดูแล

(8) ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามสัญญารับขนของทางทะเล

(9) ข้อความแสดงว่าของมันให้บรรทุกบนปากกระวางหรืออาจบรรทุกบนปากกระวางได้

(10) วันหรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ถ้าผู้สัญญาได้ตกลงกันไว้

(11) ข้อจำกัดความรับผิดชอบซึ่งมากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58

(12) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง

(13) จำนวนต้นฉบับใบตราส่งที่ออก

(14) ลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่ง

ในกรณีที่เป็นใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” (A “SHIPPED” BILL OF LADING) นั้น จะต้องมีการระบุชื่อเรือที่รับบรรทุกของและวันที่บรรทุกของมันลงเรือเสร็จเรียบร้อยแล้วด้วย (มาตรา 19)

โปรดสังเกตว่ามาตรา 18 กำหนดถึงรายละเอียดที่ใบตราส่งพึงต้องมีเท่านั้น ไม่ได้หมายความว่าใบตราส่งนั้นจะต้องมีรายละเอียดครบถ้วนตามมาตรา 18 หรือ มาตรา 19 จึงจะเป็นใบตราส่งที่มีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย ดังนั้นแม้ใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่งจะมีรายการไม่ครบถ้วนตามที่ระบุไว้ในมาตรา 18 หรือมาตรา 19 ใบตราส่งนั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่ง ถ้ามีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งตามมาตรา 3 ดังอธิบายข้างต้น

ผลของการแสดงรายการไม่ครบถ้วนใบตราส่งที่มีรายการไม่ครบถ้วนแม้จะยังใช้บังคับได้ แต่ก็มีผลบางประการคือ

1. ถ้าใบตราส่งไม่แสดงถึงค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องจ่าย หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง มาตรา 22 ระบุให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้รับตราส่งไม่ต้องจ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทางดังกล่าว แต่ทั้งนี้ผู้ขนส่งอาจพิสูจน์ว่าผู้รับตราส่งต้องจ่ายเพื่อแก้ข้อสันนิษฐานข้างต้นได้ อย่างไรก็ตามถ้ามีการโอนใบตราส่งนี้ไปให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อว่าไม่ต้องจ่ายเงินค่าระวางหรือค่าเรือเสียเวลาเนื่องจากไม่มีการระบุไว้โดยชัดแจ้งในใบตราส่ง กฎหมายก็ห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานนี้ ซึ่งหมายความว่าผู้ขนส่งไม่มีสิทธิพิสูจน์เพื่อเรียกร้องเอาค่าระวางพาหนะ และค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทางจากผู้รับตราส่ง หรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อใบตราส่งนั้น ก็เป็นเรื่องที่ผู้ขนส่งต้องเรียกร้องเอาจากผู้ส่งของซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งโดยตรงตามแต่ข้อตกลงที่ทำสัญญารับขนระหว่างกันไว้ต่อไป

2. ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งมิได้บันทึกสภาพแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก มาตรา 18 (2) ก็ให้สันนิษฐานว่าของตามใบตราส่งนั้นมีสภาพภายนอกเรียบร้อย (มาตรา 24) ถ้าความเป็นจริงปรากฏว่าของนั้นมีสภาพภายนอกไม่เรียบร้อย ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่พิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานของกฎหมายดังกล่าว

ข้อสงวนในใบตราส่ง ดังได้อธิบายไว้ในบทที่ 2 ข้างต้นแล้วว่า ใบตราส่งเป็นเอกสารสำคัญที่จะไม่ยอมให้ได้แย้งความถูกต้องแห่งรายละเอียดที่ปรากฏในใบตราส่ง ทั้งนี้เพื่อคุณค่าของใบตราส่ง ดังนั้นถ้าผู้ขนส่งจะไม่รับรองในความถูกต้องของข้อความที่ปรากฏในใบตราส่ง อันเนื่องจากไม่ได้ตรวจนับของ จึงระบุไปตามที่ผู้ส่งของเป็นผู้แจ้ง ผู้ขนส่งก็ต้องระบุสงวนไว้ว่ามีข้อสงสัยใดที่จะทำให้องค์ที่ได้รับบรรทุกไว้แล้วตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ไม่ตรงกับของที่ได้รับไว้จริง หรือระบุถึงพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ ดูรายละเอียดใน มาตรา 23 และ มาตรา 25

ถ้าไม่ระบุข้อสงวนไว้ดังกล่าวกฎหมายจะสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้รับของหรือได้บรรทุกของลงเรือไว้ตามรายการที่ปรากฏในใบตราส่งถ้าของขาดจำนวนจากที่ระบุไว้หรือน้ำหนักไม่ครบ ฯลฯ

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าคนได้รับของมาไม่ครบแต่ต้น แต่กฎหมายห้ามมิให้ พิสูจน์ถ้าใบตราส่งได้โอนไปยังผู้รับตราส่งหรือนุคคลภายนอก ซึ่งได้กระทำการโดยสุจริต ซึ่งจะ ทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบโดยไม่มีสิทธิพิสูจน์หักล้างเป็นอย่างอื่น (โปรดดูคำอธิบายหน้า 88-91 ประกอบด้วย)

ข้อ 5. หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งมีหน้าที่ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ที่จะต้องทำให้ เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้โดยปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ นั้น (SEAWORTHY AND SAFE FOR THE ROUTE) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์ และสิ่งจำเป็น ให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ นั้น และจัดระวางบรรทุก และส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุก ของให้เหมาะสมและปลอดภัย ตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับ อากาศห้องเย็น เป็นต้น ทั้งนี้ผู้ขนส่งต้องกระทำการดังกล่าวเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้อง กระทำ สำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล (มาตรา 8) ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบทั้งใน ด้านการเดินเรือ (NAUTICAL) ด้านการค้า (COMMERCIAL) และจะต้องใช้ความ ระมัดระวังระดับมืออาชีพ มิใช่ระดับวิญญูชนทั่วไป

ในกรณีที่ได้มีการบรรทุกของลงเรือไปแล้ว หรือเรือได้ออกเดินทางไปแล้ว หลังจากนั้น หากปรากฏว่ามีความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดตามมาตรา 8 ดังกล่าว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการ แก้ไขข้อบกพร่องโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยของผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ใน ภาวะเท่านั้น (มาตรา 9) ซึ่งแสดงว่าผู้ขนส่งมีหน้าที่ตามมาตรา 8 ตลอดเวลาแห่งสัญญารับขน

ถ้ากระทำการดังกล่าวแล้วยังเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบของชักช้า ผู้ ขนส่งก็มีสิทธิอ้างว่าตนได้ปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 และ มาตรา 9 แล้ว เพื่อปฏิเสธความรับผิดได้ (มาตรา 51) นอกจากนั้นผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติกรให้เหมาะสมในการ บรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแล และการขนถ่ายซึ่งของที่ต้นทำ การขนส่ง (มาตรา 10)

ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิบรรทุกของบนปากระวาง (ON DECK) เว้นไว้เสียแต่ว่าจะได้ตกลง กับผู้ส่งของว่าสามารถกระทำการดังกล่าวได้ หรือเป็นการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติ หรือ เป็นการปฏิบัติตามประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการบรรทุกของเช่นนั้น (มาตรา 11)

ถ้าปรากฏว่าผู้ขนส่งฝ่าฝืนบรรทุกของบนปากระวางโดยไม่เข้าข้อยกเว้นดังระบุข้างต้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบโดยจะอ้างข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตาม มาตรา 51 และ มาตรา 56 ไม่ได้ (มาตรา 11)

สำหรับหน้าที่ในการออกใบตราส่งนั้น กฎหมายระบุว่าเมื่อผู้ส่งของเรียกร้องให้ผู้ขนส่ง

ออกใบตราส่งหลังจากที่ผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลของตนแล้ว ผู้ขนส่งก็ต้องออกให้ หรือถ้าเป็นกรณีที่ดินค้าได้ถูกบรรทุกลงเรือเสร็จเรียบร้อยแล้ว และถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ผู้ขนส่งก็ต้องออกให้

ในด้านสิทธินั้น ผู้ขนส่งมีสิทธิที่ได้รับชำระค่าระวาง และอุปกรณ์แห่งค่าระวางเมื่อของถึงจุดหมายปลายทางเรียบร้อยแล้ว โดยผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวการไปถึงให้แก่ผู้รับใบตราส่งโดยไม่ชักช้า ทั้งนี้กฎหมายให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวาง และอุปกรณ์แห่งค่าระวาง หรือจนกว่าผู้รับตราส่งจะได้จัดให้มีประกันตามสมควร

หน้าที่ของผู้ขนส่งดังกล่าวข้างต้นหากมีการตกลงเป็นอย่างอื่นในทางที่จะปลดปล่อยผู้ขนส่งจากหน้าที่เหล่านั้น หรือปลดปล่อยจากความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่บัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ กฎหมายให้ถือว่าเป็นโมฆะแต่เฉพาะข้อที่ปลดปล่อยนั้นเท่านั้นที่ตกเป็นโมฆะ ข้อกำหนดในสัญญาซึ่งสมบูรณ์อยู่มิได้ตกเป็นโมฆะไปทั้งหมด แต่ถ้าเป็นการตกลงให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบมากขึ้น ข้อตกลงนี้ใช้บังคับได้ ทั้งนี้ก็เนื่องจากกฎหมายมุ่งประสงค์จะคุ้มครองผู้ส่งของและผู้รับตราส่งให้ได้รับความเป็นธรรมขั้นต่ำตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ตามที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นนั่นเอง (โปรดดูมาตรา 17 ประกอบ)

ข้อ 6. หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ

โดยปกติ ผู้ส่งของซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าทำการบรรจุสินค้าใส่หีบห่อเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศย่อมจะต้องเป็นผู้ที่รูรายละเอียดแห่งของนั้นว่าเป็นอย่างไร มีน้ำหนักเท่าใด มีความชำรุดบกพร่องใด ๆ หรือไม่ซึ่งเมื่อผู้ส่งของได้นำของนี้มาส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อขนออกไปจากประเทศไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการนั้น ผู้ส่งของก็จะเป็นผู้แจ้งลักษณะทั่วไปแห่งของตลอดจนน้ำหนักและปริมาณให้ผู้ขนส่งบันทึกไว้ในใบตราส่งซึ่งข้อเท็จจริงที่ระบุไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้งนี้ กฎหมายให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองถึงความถูกต้องตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับของนั้น (มาตรา 32) ทั้งนี้เพื่อให้ข้อความที่ปรากฏในใบตราส่งมีความถูกต้องที่เชื่อถือได้ อันจะทำให้การสลักหลังโอนใบตราส่งไปให้แก่บุคคลใด ๆ ซึ่งไม่สามารถตรวจสอบของได้เนื่องจากอยู่ระหว่างการขนส่งทางทะเลสามารถทำได้โดยเชื่อถือในความถูกต้องตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งแต่เพียงอย่างเดียว และเพื่อย้ำความถูกต้องของข้อเท็จจริงตามที่ผู้ส่งของแจ้งไว้ในใบตราส่งกฎหมายก็ได้บัญญัติให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ที่มีโอกาสพบเห็นตรวจสอบของได้ในขณะที่ของมาถึงมือคนต้องสังเกตว่าของนั้นเป็นตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือไม่ ถ้าสงสัยว่าไม่จริงก็ต้องระบุเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งด้วย (มาตรา 23) ถ้าไม่ระบุข้อสงวนไว้ดังกล่าวก็ต้องถือว่าเป็นจริงตามนั้น หากขาดจำนวนหรือน้ำหนักขาดหายไป ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก (มาตรา 25) แต่ถ้าข้อเท็จจริงที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้นเป็นความผิดพลาด

ของผู้ส่งของตนเองที่แจ้งไม่ถูกต้อง ผู้ขนส่งก็สามารถเรียกร้องให้ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แกผู้ขนส่งซึ่งต้องรับผิดชอบผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกไปแล้วดังกล่าวข้างต้นได้ (มาตรา 32 วรรค 2)

นอกจากหน้าที่ของผู้ส่งของที่จะต้องแจ้งรายละเอียดแห่งของที่จะส่งให้ถูกต้องตามความเป็นจริง ถ้าของใดที่สภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่นไวไฟหรืออาจเกิดระเบิดหรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่นผู้ส่งของก็มีหน้าที่ที่จะต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย และผู้ส่งของมีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นด้วย และในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นร้องขอก็ให้ผู้ส่งของแจ้งข้อควรระวังและวิธีป้องกันอันตรายให้ทราบด้วย (มาตรา 33) ถ้าไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 และผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น ของนั้นอาจถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือถูกทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ เมื่อใดก็ตามตามความจำเป็นแก่กรณี โดยผู้ส่งของจะเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนใด ๆ ไม่ได้ มีหน้าที่ผู้ส่งของกลับต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้นด้วย แต่ทั้งนี้ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดชอบในค่าขนถ่ายขึ้นจากเรือ ค่าทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ซึ่งของนั้น (มาตรา 34) ในกรณีที่ผู้ขนส่งรู้ถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น เมื่อใดที่ของนั้นจะเกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินขึ้นอย่างแน่นอน กฎหมายก็ให้อำนาจผู้ขนส่งขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ส่งของถ้าคนไม่ปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งตามที่กฎหมายกำหนดไว้ให้ครบถ้วนเช่นไม่ใช้ความระมัดระวังเยี่ยงผู้มีอาชีพรับขนของทางทะเลและไม่เข้ากรณีที่ผู้ขนส่งจะอ้างให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามมาตรา 51-56 กำหนดเอาไว้ได้

นอกจากนี้ผู้ส่งของยังมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบเพื่อการที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้รับความเสียหายหรือการที่เรือเสียหายอันเป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ส่งของหรือจากสภาพแห่งของนั้นเอง โดยผู้ส่งของมิได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการส่งของนั้นด้วย (มาตรา 31) ในกรณีเช่นนี้กฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นนั้นต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือไปยังผู้ส่งของหรือตัวแทนว่าได้เกิดความเสียหายพร้อมทั้งแจ้งให้ทราบถึงสภาพโดยทั่วไปของความเสียหายภายใน 9 วัน นับแต่วันที่ได้เกิดความเสียหายหรือวันที่ส่งมอบของแล้วแต่วันใดจะเป็นวันหลัง ถ้าผู้ขนส่งมิได้บอกกล่าวเป็นหนังสือภายในกำหนด กฎหมายให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ได้รับความเสียหายหากจะเรียกร้อง ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นก็มีหน้าที่นำสืบหักล้างข้อสันนิษฐานของกฎหมายดังกล่าว (มาตรา 37)

สำหรับสิทธิของผู้ส่งของนั้น กฎหมายให้อำนาจแก่ผู้ส่งของที่จะมีสิทธิให้ผู้ขนส่งด

การส่งของนั้นไปให้ส่งของกลับคืนมาหรือระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือจัดการแก่ของนั้น เป็นประการอื่นใด ๆ ก็ได้ ตลอดระยะเวลาที่ของยังอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ทั้งนี้เพราะความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของและผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกอาจเปลี่ยนแปลงไปได้ทุกขณะ เช่น ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับสินค้า หรือ การเรียกชำระหนี้ค่าสินค้ามีข้อขัดข้อง ฯลฯ ผู้ส่งของจึงอาจต้องสั่งการเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์ ซึ่งผู้ขนส่งจำเป็นต้องปฏิบัติตาม โดยผู้ส่งของจะต้องเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดที่ออกให้แก่กันไว้คืนแก่ผู้ขนส่งด้วยเพื่อป้องกันมิให้มีผู้อื่นมาเรียกร้องให้ผู้ขนส่งมอบสินค้าโดยเอาใบตราส่งมาแสดงได้อีกต่อไป เมื่อได้ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งของแล้ว ผู้ส่งของมีหน้าที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายที่เสียไปเพื่อให้เป็นไปตามคำสั่งนั้นรวมทั้งมีหน้าที่ต้องชำระค่าระวางตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้วด้วย (มาตรา 36)

ข้อ 7. ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

โดยที่ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องขนสินค้าจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งให้ถึงโดยปลอดภัยและตรงตามกำหนดเวลา หากของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนหรือไปถึงจุดหมายปลายทางล่าช้าโดยสาเหตุใดในระหว่างที่ของนั้นยังคงอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ก็ย่อมเป็นที่แน่นอนว่า โดยหลักกฎหมายต้องบัญญัติให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับผิดชอบในความสูญหาย เสียหายหรือล่าช้านั้น เว้นเสียแต่ว่าผู้ขนส่งจะอ้างเหตุที่ตนควรหลุดพ้นจากความรับผิดชอบขึ้นมาอ้างได้ ผู้ขนส่งก็จะไม่ต้องมีความรับผิดชอบ

ดังนั้นหลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจึงขึ้นอยู่กับ

1. ของนั้นอยู่หรือถือได้ว่าอยู่ในระหว่างความดูแลของผู้ขนส่ง โดยผู้ขนส่งยังมีได้ส่งมอบของนั้น

2. ของนั้นเกิดสูญหายไปทั้งหมดหรือบางส่วน หรือไม่สูญหายแต่เกิดความเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน หรือของนั้นยังอยู่ครบถ้วนสมบูรณ์แต่ถูกส่งมอบล่าช้า

3. ไม่เข้าข้อยกเว้นที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดได้

1. การพิจารณาว่าของนั้นอยู่หรือถือได้ว่าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนั้น กฎหมายให้ถือเอาเวลานับแต่ขณะที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้ ณ ท่าต้นทางจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทาง เป็นระยะเวลาแห่งความดูแลของผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เมื่อใดที่ผู้ขนส่งส่งมอบของแล้วโดยส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งก็ดีหรือส่งมอบแก่เจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ โดยถูกต้องตามหน้าที่ของผู้ขนส่งตามกฎหมายและกฎข้อบังคับของท่าปลายทางแล้วก็ดีหรือในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับมอบ ผู้ขนส่งจึงได้จัดการอย่างใดอย่างหนึ่งแก่ของนั้นไปตามที่สัญญาไว้กับขนกำหนดไว้หรือตามกฎหมายประเพณีทางการค้าแห่งท่าปลายทางแล้วก็ดี ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบของที่ส่งมอบหรือถือได้ว่าส่งมอบแล้วนั้นอีกต่อไป

2. ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเมื่อเกิดความเสียหาย สูญหาย หรือมีความซักช้าในการส่งมอบคือไม่ส่งมอบของให้ทันภายในเวลาที่กำหนดไว้ หรือภายในกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งสินค้าต้องส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ในแต่ละกรณี ถ้าส่งมอบช้าเกินกว่า 60 วันนับแต่วันครบกำหนดส่งมอบหรือกำหนดเวลาอันควรแห่งการส่งมอบแล้ว ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบโดยอาจถูกเรียกให้ส่งมอบของพร้อมกับให้จ่ายค่าเสียหายในความซักช้านั้น หรือบุคคลผู้มีสิทธิในของนั้นอาจเรียกรอค่าสินไหมทดแทนอย่างเดียวกันโดยไม่รับของนั้นเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงไปแล้วก็ได้ ซึ่งในกรณีหลังนี้เมื่อผู้ขนส่งชำระค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ผู้ขนส่งก็เป็นผู้เข้ารับช่วงสิทธิของบุคคลผู้มีสิทธิอยู่อันเกี่ยวกับทรัพย์สินที่ถือเสมือนว่าได้สูญหายสิ้นเชิงไปแล้วนั้นด้วยอำนาจกฎหมายต่อไป (มาตรา 42)

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งดังกล่าวเป็นความรับผิดชอบในลักษณะลูกหนี้ร่วมกันกับผู้ขนส่งอื่นถ้ามี ดังนั้นผู้มีสิทธิในของที่ขนส่งจึงสามารถฟ้องร้อง ผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งอื่นให้รับผิดชอบร่วมกันได้ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นในระหว่างสินค้าอยู่ในการขนส่งของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นก็ตาม

การที่จะเรียกรอให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบช้าช้า นั้น กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้รับตราส่งที่จะต้องตรวจสอบความสูญหาย เสียหาย หรือการซักช้าช้านั้นโดยเร็วแล้วแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด (ก่อนวันรับมอบของหรือภายในหนึ่งวันทำการถัดจากวันรับมอบของหรืออย่างช้าภายใน 15 วันนับแต่วันรับมอบของกรณีทีของสูญหายหรือเสียหาย ส่วนกรณีซักช้าช้านั้นให้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของ) การแจ้งนี้จะแจ้งแก่ผู้ขนส่งโดยตรงหรือแจ้งแก่ตัวแทนผู้ขนส่ง นายเรือหรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นก็ได้

3. เดิมในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียง 3 กรณีคือ เหตุสุดวิสัย ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือสภาพแห่งของนั่นเอง แต่ในพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ได้บัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพิ่มเติมอีกจำนวนมากคือ

1. กรณีที่เรือไม่มีความสามารถในการเดินทะเล โดยผู้ขนส่งได้กระทำทุกวิถีทางที่อยู่ในวิสัยของผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลแล้ว (มาตรา 51)
2. กรณีต่าง ๆ 13 กรณีตามที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 52 (1) - (13)
3. อัคคีภัย (มาตรา 53 - 54)
4. การช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล (แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปถ้ามี) (มาตรา 55)
6. กรณีสินค้าอันตรายน (มาตรา 34- 35)

7. กรณีขนส่งเงินตรา ธนาकार บัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณีหรือของมีค่าอย่างอื่น (มาตรา 57)

จึงเป็นเรื่องที่น่ายินดีของผู้ขนส่งทั้งหลายที่มีข้อที่จะยกขึ้นอ้างเพื่อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งได้อีกมากมาย นับเป็นกฎหมายที่ 'ใจดี' แก่ผู้ขนส่งอย่างยิ่งโดยเฉพาะข้อยกเว้นในมาตรา 52 (13) ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งอ้างเหตุอื่นใด ๆ เพิ่มเติมอีกก็ได้

อย่างไรก็ดีแม้จะเข้ากรณีที่เข้าข้อยกเว้นทั้ง 19 กรณีดังระบุข้างต้นก็มีได้หมายความว่าผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดเสมอไป เมื่อใดถ้าผู้ขนส่ง ตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งมีส่วนกระทำความผิด หรือประมาทเลินเล่อด้วย ก็อาจต้องรับผิด เช่น

ก. ในกรณีที่ผู้ขนส่งบรรทุกของบนพากระวางโดยผิดข้อตกลงหรือข้อกำหนด ผู้ขนส่งจะอ้างข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 51 - 56 ไม่ได้ (มาตรา 11)

ข. ในกรณีที่อัคคีภัยเกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง (มาตรา 53)

ค. ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต แม้ผู้ขนส่งจะได้ปฏิบัติตามคำแนะนำที่เกี่ยวกับสัตว์นั้นและเข้าเกณฑ์ที่จะหลุดพ้นได้แล้วก็ตาม แต่ถ้าพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า นั้นเป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิด (มาตรา 56 วรรคท้าย)

ง. ผู้ขนส่งผิดหรือประมาทเลินเล่อจนเป็นเหตุให้เรือนั้นถูกยึดจับหรือหน่วงเหนี่ยว (มาตรา 52 (5))

ข้อ 7. ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าโดยไม่สามารถแก้ตัวให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ตามข้อยกเว้นทั้งหลายดังกล่าวข้างต้นก็มีได้หมายความว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชดใช้เต็มตามความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นดังเช่นที่ป.พ.พ. มาตรา 214 บัญญัติให้ลูกหนี้ต้องชำระหนี้จากทรัพย์สินของลูกหนี้จนสิ้นเชิงอีกต่อไป นับแต่ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลบังคับใช้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ตามขอบเขตที่กฎหมายกำหนดไว้ กล่าวคือ

1. ในกรณีที่ของเกิดสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ผู้ขนส่งจะรับผิดจำกัดเพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง (หน่วยการขนส่งนั้นหมายความว่าหน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชัน ถัง ตู้ ม้วน ถัง ลูก ห่อ หีบ อันหรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น) หรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า (มาตรา 58 วรรคหนึ่ง)

ดังนั้นแม้ของที่เสียหายจะราคาเป็นแสนต่อหนึ่งหน่วย แต่ผู้ขนส่งก็รับผิดชอบหน่วยละหนึ่งหมื่นบาทเท่านั้น ผู้เสียหายก็ต้องรับบ่นเพราะหายนะในความเสี่ยงบางส่วนเกินเป็นภัยพิบัติของตนเองไป ในทางตรงกันข้ามถ้าราคาทรัพย์สินเสียหายต่ำกว่าหน่วยละหมื่นหรือกิโลกรัมละสามสิบบาท ผู้เสียหายจะเรียกร้องสูงกว่าค่าเสียหายที่แท้จริงไม่ได้ ผู้ขนส่งจึงรับผิดชอบเท่าราคาของที่สุดเสียหาย เสียหาย ที่แท้จริงเท่านั้น เช่นของที่เสียหายหน่วยละ 5 พันบาทก็เรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบได้แค่ 5 พันบาทต่อหน่วยเท่านั้น โดยกฎหมายได้กำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณราคาของที่สุดเสียหายหรือเสียหายไว้โดยแยกเป็น 2 กรณี คือ

ก. ถ้าของที่สุดเสียหายหรือเสียหายทั้งหมด ให้กำหนดเท่ากับราคาของที่ของนั้นจะพึงมีในเวลาที่จะส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง (ค่าของของจึงคำนวณเอา ณ เวลาที่จะส่งมอบตามราคา ณ ท่าปลายทางมิใช่ท่าต้นทาง)

ข. ถ้าของสูญหายหรือเสียหายบางส่วน ให้คำนวณตามส่วนโดยเทียบกับราคาของอย่างเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกันที่ยังเหลืออยู่ในเวลาส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง (มาตรา 61)

เมื่อคำนวณราคาของตามมาตรา 61 ได้แล้ว ถ้าราคาสูงกว่าหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือสูงกว่ากิโลกรัมและสามสิบบาท ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบทั้งหมดตามราคาของที่เสียหาย สูญหายไปนั้น สามารถอ้างจำกัดความรับผิดชอบได้ตามมาตรา 58 วรรค 1 ดังกล่าว แต่ถ้าราคาที่คำนวณได้ต่ำกว่า กฎหมายให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้ (มาตรา 58 วรรคสอง) ผู้ขนส่งจึงรับผิดชอบจำกัดลงไปไม่เกินราคาที่ต่ำกว่าซึ่งคำนวณได้เท่านั้นซึ่งเป็นธรรมแก่คู่กรณีทั้งสองฝ่ายคือ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายจริง และผู้เสียหายก็ไม่ได้กำไรเกินกว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตน

2. สำหรับกรณีที่มีการส่งมอบสินค้าชำรุด ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบจำกัดเพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชำรุด แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล มาตรา 58 วรรคสาม (กรณีส่งมอบชำรุดนี้ผู้รับตราส่งต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของด้วย หากไม่แล้วสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจะสิ้นไป)

3. ถ้าสูญหายด้วยและส่งมอบชำรุดด้วย (เข้าทั้งมาตรา 58 วรรคหนึ่ง และวรรคสาม) กฎหมายให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง (หนึ่งหมื่นต่อหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละสามสิบบาท) เท่านั้น (มาตรา 58 วรรคท้าย)

เมื่อมีการจำกัดความรับผิดชอบไว้โดยผู้อยู่กับหน่วยการขนส่ง ดังนั้นนอกจากกฎหมายจะต้องให้คำนิยามให้ชัดเจนว่าหน่วยการขนส่งหมายถึงอะไรเอาไว้แล้วดังกล่าวข้างต้น กฎหมายก็จำเป็นต้องวางหลักเกณฑ์เพิ่มเติมกรณีที่มีการรวมของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยเดียว เช่น นำกระสอบหลายกระสอบไปใส่ตู้ หรือนำหีบห่อหลาย ๆ ห่อใส่ในลังเดียวกัน ว่าจะนับหนึ่งหรือ

นับแยกกันเป็นชั้น ๆ ถ้านับรวมเป็นหนึ่ง ผู้ขนส่งก็รับผิดชอบถ้านับแยกกันเป็นหลายหน่วย ผู้ขนส่งก็รับผิดชอบมาก ในเรื่องนี้ กฎหมายให้ถือตามหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ถ้ามิได้ระบุไว้ให้นับรวมเป็นหนึ่งเดียว แต่ถ้าเป็นกรณีที่ตัวภาชนะขนส่ง (ซึ่งหมายถึงตู้สินค้าไม้อรงสินค้าหรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของหรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกันเพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล) สูญหายหรือเสียหาย และผู้ขนส่งไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาภาชนะขนส่งนั้น กฎหมายให้ถือว่าภาชนะขนส่งอันหนึ่งเป็นของหนึ่งหน่วยการขนส่งอีกต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น ดังนั้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่จำกัดไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง จึงมีขอบเขตที่อาจมาน้อยแตกต่างกันได้แล้วแต่กรณีเป็นเรื่อง ๆ ไป

อย่างไรก็ดีผู้ขนส่งจะอ้างจำกัดความรับผิดชอบตามที่กฎหมายกำหนดไม่ได้ ถ้า

1. การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชกช้ำหรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้

2. ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง

3. ผู้ขนส่งได้แจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้โดยไม่มีบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้โดยมีเจตนาฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น

4. ผู้ส่งของได้แจ้งรายการของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับโดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง ในกรณีที่นี้กฎหมายยึดหลักให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเต็มตามราคาของที่ยอมรับ เช่นยอมรับราคาหนึ่งหมื่นสองพันบาทต่อหน่วยก็ต้องรับผิดชอบเต็มตามที่ยอมรับไว้ นั้น จะอ้างจำกัดความรับผิดชอบเพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหน่วยไม่ได้ แต่เพื่อไม่ให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบกฎหมายจึงกำหนดด้วยว่าถ้าตีราคาทรัพย์สินที่สูญหายตามหลักเกณฑ์ในมาตรา 61 แล้วปรากฏว่าราคาต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่งซึ่งผู้ขนส่งยอมรับไว้แล้วนั้นกฎหมายก็ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบตามราคาที่ต่ำกว่านั้น ไม่ถือเอาตามราคาในใบตราส่ง และถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 สูงกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่งเท่านั้น

อายุความ นับแต่ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลบังคับใช้เป็นต้นไป ปัญหาเรื่องอายุความซึ่งเดิมเคยมีแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ให้ยึดถืออายุความ 1 ปี ตาม ป.พ.พ. มาตรา 624 ในตอนต้น (คำพิพากษาศาลฎีกา 784/2502) และต่อมาศาลฎีกาเปลี่ยนแนวมาให้ยึดถืออายุความ 10 ปี ตาม ป.พ.พ. มาตรา 164 (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1583/2511, 447/2521,

585/2521, 731,732/2523, 1514/2524, 871/2525 และ 942/2531) ในที่สุดศาลฎีกาได้กลับไปใช้อายุความ 1 ปีตามเดิม (คำพิพากษาฎีกา 1068/2532 (ประชุมใหญ่และคำพิพากษาฎีกาที่ 1287/2532, 1709/2532) ซึ่งก็มีผู้ไม่เห็นด้วยนับัดนี้ ข้อขัดแย้งและความไม่แน่นอนดังกล่าวยุติลงได้ โดยกฎหมายทะเลใหม่กำหนดให้ต้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ ชี้ขาดภายในหนึ่งปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบ นับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดวันส่งมอบที่กำหนดไว้หรือล่วงเลยกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะต้องส่งมอบตามที่ระบุในมาตรา 41

นอกจากนี้กฎหมายยังกำหนดไว้ด้วยว่าความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้ให้ใช้บังคับได้ถ้ายินยอมภายในอายุความและทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องในกรณีเช่นนี้ แม้จะมีการฟ้องร้องกันหลังจากพ้นกำหนด 1 ปีนับแต่วันส่งมอบไปแล้ว จะมีการยกข้อต่อสู้ว่าคดีขาดอายุความแล้วขึ้นคัดฟ้องไม่ได้ (มาตรา 47)