

บทที่ 2

แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลและความรับผิดชอบ ผู้ขนส่งระหว่างประเทศ

ในบทนี้ผู้เขียนกล่าวถึงแนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ รูปแบบนิติสัมพันธ์ของการขนส่งของทางทะเล บุคคลที่เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนส่งของทางทะเล ต่อจากนั้นจึงกล่าวถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศตามกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) กฎหมายซีวิลลอว์ (Civil Law) และอนุสัญญาระหว่างประเทศ

2.1. แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล

2.1.1 การขนส่งของระหว่างประเทศ

ความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศแต่ละประเทศนั้น โดยส่วนใหญ่แล้วก็จะขึ้นอยู่กับการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสม แต่เนื่องด้วยเหตุผลที่ว่าทรัพยากรเหล่านี้มีอยู่อย่างกระจุกกระจายทั่วโลกไม่เท่าเทียมกัน ทำให้บางประเทศมีทรัพยากรมากเกินไปจนจำเป็นในทางตรงกันข้ามบางประเทศกลับขาดแคลนทรัพยากรที่จะนำมาใช้ ดังนั้นประเทศที่ขาดแคลนทรัพยากรจึงจำเป็นต้องแสวงหาหรือซื้อทรัพยากรที่ตนขาดแคลนเพื่อนำมาพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ เพราะฉะนั้นจึงทำให้เกิดระบบการซื้อขายแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศขึ้นมาเพื่อทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนกัน ซึ่งการที่จะทำให้การซื้อขายแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศนี้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยได้นั้นก็ต้องขึ้นอยู่กับ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โดยการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่มีการนิยมนำมาใช้ในการขนส่งของระหว่างประเทศนี้ ก็คือ การขนส่งของทางทะเล

การนำเรือมาใช้ในการขนส่งของทางทะเลนั้น ได้มีมาตั้งแต่โบราณกาลในยุคก่อนคริสตวรรษที่ 19 ซึ่งสินค้าที่ขนส่งกันนั้นส่วนใหญ่ก็เป็นของจำเป็นที่มีจำนวนจำกัด ส่วนการที่เราสามารถนำระบบการค้าระหว่างประเทศที่ทันสมัยมาใช้ได้นั้น เนื่องจากได้เกิดมีเรือกลไฟขึ้นซึ่งสามารถแล่นติดต่อระหว่างเมืองท่าต่างๆ ได้อย่างสม่ำเสมอและสามารถขนส่งในปริมาณมากๆ ได้ โดยเราเรียกระบบนี้ว่า อุตสาหกรรมการเดินเรือพาณิชย์⁷ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าการขนส่งของทาง

⁷ รังสรรค์ แขวงโสภา, การบริหารพาณิชย์นาวี, หน้า 1.1

ทะเล เป็นรูปแบบของการดำเนินธุรกิจขนส่งมาเป็นเวลาช้านานแล้ว ในปัจจุบันการขนส่งทางทะเล ได้มีการพัฒนาก้าวหน้าไปอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของเทคโนโลยี กระบวนการ วิธีการในการขนส่ง หรือแม้กระทั่งความรู้ ความสามารถของผู้ขนส่งเอง จึงทำให้การขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่ง ไปยังอีกประเทศหนึ่งสามารถทำได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น ทั้งยังช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งมากกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น เนื่องจากในการขนส่งของแต่ละเที่ยวแต่ละครั้งนั้น การขนส่งทางเรือจะสามารถบรรทุกของได้มากกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น

ในทางปฏิบัติโดยทั่วไป อาจแบ่งประเภทของการขนส่งของทางทะเล ได้เป็น 2 ประเภท⁷ คือ

2.1.1.1 การขนส่งโดยเรือค้ำจร (tramps trade)

เรือค้ำจร (tramps trade) เป็นเรือที่ไม่มีเส้นทางเดินเรือประจำ และเวลาที่จอดอยู่ในท่าเรือสั้นมาก ส่วนใหญ่จะอยู่ในท้องทะเล หรือเป็นเรือที่มีได้กำหนดว่าจะรับขนส่งสินค้าใด ประจำ แต่จะรับขนส่งสินค้าใดๆ ที่จะทำกำไรให้ และเป็นการสะดวกแก่เรือ

ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาเรือขนส่งสินค้ากองรวมให้ขนส่งในเส้นทางที่กำหนดแน่นอน ได้ทำให้จำกัดความลักษณะของเรือจรลงเลือนออกไป การแยกเรือจรให้เห็นอย่างเด่นชัดนั้น จะต้องพิจารณาจากการทำงานของเรือในตลาดของการขนส่ง ซึ่งภารกิจของตลาดการขนส่งทางเรื่อนั้น อาจสรุปได้ดังนี้

(ก) เพื่อจัดหาระวางบรรทุกบนเรือสำหรับสินค้าทุกชนิด แต่ปริมาณของสินค้าแต่ละปี ทิศทางของสินค้า ไม่อาจจะคาดการณ์ได้อย่างแน่นอน

(ข) เพื่อขนส่งสินค้าที่ยังตกค้างอยู่ ซึ่งส่วนใหญ่ได้ขนส่งไปก่อนแล้ว รวมทั้งที่ยังขาดจำนวนอยู่ สำหรับการขนส่งที่ได้กำหนดไว้ก่อนแล้ว

(ค) เพื่อจัดระบบการขนส่งสินค้าประจำทาง ให้มีที่ว่างสำรองสำหรับการบรรทุกสินค้าเพื่อรับกับสภาพของสินค้าตามฤดูกาล และสินค้าที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นชั่วคราว และเพื่อเข้าแทนที่เรือเดินประจำทางตามที่ได้โฆษณาแจ้งไว้ ในกรณีที่เกิดมีการล่าช้าหรือเกิดมีภัยอันตรายขึ้น

(ง) ในกรณีที่สินค้าที่ส่งมีจำนวนไม่เพียงพอที่จะรวมเป็นสินค้ากองใหญ่ๆ ได้เต็มที่ การคิดอัตราค่าระวาง ก็จะคิดในอัตราที่น้อยกว่าอัตราของชมรมเดินเรือ

⁷ แหล่งเดิม.

(จ) เพื่อรวบรวมการเดินเรือเข้าไว้เป็นศูนย์รวม เพื่อให้มีจำนวนเพียงพอและพร้อมที่จะสับเปลี่ยนส่งออกไปได้ หากเกิดเหตุฉุกเฉินและเหตุอันตรายระหว่างชาติ เช่น การจัดบริการส่งเสบียงอาหารไปช่วยเหลือพลเมืองของประเทศที่มีการสู้รบกัน

ดังที่ได้กล่าวมานี้ แสดงให้เห็นถึงความยืดหยุ่นของเรือจร ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการขนส่งของเรือจร อาจสับเปลี่ยนไปได้ตามฤดูกาล จากการขนส่งเมล็ดธัญพืชทางภาคเหนือ ก็อาจเปลี่ยนไปเป็นการขนส่งน้ำตาลทางภาคใต้ หรือจากการขนส่งไม้ซุง ก็เปลี่ยนไปขนส่งเศษเหล็กแทน ตามความเปลี่ยนแปลงของความต้องการในตลาด ซึ่งทำให้ช่วยเกิดมีเสถียรภาพเกี่ยวกับอุปสงค์และอุปทานการขนส่งในท้องทะเล

ซึ่งสินค้าที่ขนส่งโดยเรือจรรั้น นอกจากสินค้าทั่วไปแล้ว ก็จะนิยมใช้ในการขนส่งสินค้าแบบเทกอง (bulk cargo) ซึ่งมีราคาต่อหน่วยต่ำ เช่น ปูน ถ่านหิน เมล็ดธัญพืช แร่อะลูมิเนียม เนื้อแร่ เศษโลหะ ไม้ท่อน เหล็ก ซีเมนต์ เนื้อมะพร้าวแห้ง น้ำตาล กำมะถัน⁸ เป็นต้น

สำหรับอัตราค่าระวางในการขนส่งสินค้าโดยเรือจรรนี้ จะขึ้นอยู่กับตาม อุปสงค์และอุปทาน ซึ่งมีลักษณะหมุนเวียนไปตามสภาพของตลาด โดยเจ้าของเรือไม่มีอำนาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระดับอัตราค่าระวางได้ด้วยการกระทำของตน จำเป็นต้องรับเอาราคาของตลาดเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามเจ้าของเรือจรสามารถตัดสินใจได้หลายประการเท่าที่เกี่ยวกับเรือของตน โดยถือระดับปริมาณการขนส่งเท่าที่มีอยู่ กับปริมาณที่คาดหมายว่าจะมีขึ้นในอนาคต แล้วเลือกกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งแก่เรือของตน เช่น

1. ขาย
2. จอดไว้เฉยๆ
3. ปลดระวาง
4. ให้เช่า

2.1.1.2 การขนส่งโดยเรือค้าประจำ (liners trade)

ลักษณะของการเดินเรือโดยเรือค้าประจำนี้จะแตกต่างจากเรือจร ซึ่งการขนส่งโดยเรือค้าประจำ (liners trade) จะเป็นการขนส่งที่ให้บริการแก่ผู้ส่งและสินค้าทุกประเภท มีเส้นทางเดินเรือประจำตามท่าเรือและเวลาที่กำหนดโดยไม่คำนึงว่าจะบรรทุกสินค้าเต็มลำหรือไม่⁹ ซึ่งบริการของเรือค้าประจำนี้จะรวดเร็วและเสียค่าใช้จ่ายมากกว่าเรือจร

⁸ Branch Alan.E. (1989). Elements of shipping. p.45.

⁹ Ibid. p.44.

นอกจากนี้ การขนส่งโดยเรือค้าประจำมีทั้งการขนส่งแบบ conventional อันได้แก่ การขนส่งในรูปแบบดั้งเดิม ซึ่งสินค้าจะอยู่ในหีบห่อสินค้า เช่น ลัง ถุง กระสอบ และแบบ container อันได้แก่ การขนส่งโดยการนำเอาหีบห่อ ของสินค้าบรรจุใส่สินค้าที่ทำด้วยโลหะ แล้วจึงขนส่งเป็นตู้ๆ โดยค่าระวาง จะมีการกำหนดอัตราตายตัวไว้สำหรับสินค้าอย่างเดียวกัน

การให้บริการสำหรับการขนส่งทั้ง 2 ประเภทดังกล่าวนี้ นอกจากจะมีความแตกต่างกันในแง่ของการดำเนินงานแล้ว ยังแตกต่างกันในเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการ คือ เจ้าของเรือและผู้ให้บริการ คือ เจ้าของสินค้า อีกด้วย¹⁰

2.1.2 รูปแบบนิติสัมพันธ์ของการขนส่งของทางทะเล

2.1.2.1 สัญญาเช่าเรือ (charter party)

สัญญาเช่าเรือ คือ สัญญาที่เจ้าของเรือ (shipowner) ตกลงให้ผู้เช่าเรือ (charterer) ใช้ประโยชน์จากเรือทั้งลำหรือแต่บางส่วน ในการขนส่งของทางทะเลจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง โดยได้รับค่าระวาง (freight) จากผู้เช่าเรือ¹¹

ในทางปฏิบัติทั่วไป สัญญาเช่าเรือ จะมีอยู่ 3 ประเภท กล่าวคือ

ก. สัญญาเช่าเรือเพื่อการเดินทางเที่ยวเดียว หรือหลายเที่ยว (voyage charter party)

สัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวเป็นสัญญาซึ่งเจ้าของเรือ ตกลงให้ผู้เช่าเรือใช้ประโยชน์จากเรือที่เช่า ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการเช่าเหมาเพื่อขนส่งสินค้าจนเต็มลำ¹² จากเมืองท่าแห่งหนึ่งไปยังเมืองท่าอีกแห่งหนึ่ง

สัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวนี้เจ้าของเรือ และผู้เช่าเรือมีอิสระที่จะเลือกทำสัญญากันแบบใดก็ได้ แต่โดยปกติแล้วก็มักจะใช้สัญญาเช่าเรือที่เป็นแบบมาตรฐาน ที่มีชื่อเรียกย่อๆว่า “Gencon”, “Russwood” แต่ทั้งนี้คู่สัญญามีสิทธิที่จะเพิ่มเติมข้อกำหนด หรือเงื่อนไขต่างๆ ลงในแบบสัญญาเช่าเรื่อนั้นอย่างใดก็ได้

¹⁰ ศุภิชัย ปิงสุทธีวงศ์. (2533). การยกเว้นและจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล : การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง.

¹¹ Branch Alan.E Op.cit. p.343.

¹² Bonnick S. (1988). Gram on chartering documents. p.4.

ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว แบบมาตรฐานของสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวนี้มักจะมีข้อกำหนดต่างๆ ดังนี้¹³ คือ

1. เจ้าของเรือตกลงที่จะจัดหาเรือ และแจ้งให้ทราบถึงสภาพของเรือ ความสามารถ และประเภทของเรือที่ทำการจดทะเบียน
2. ในการเริ่มต้นเดินทางไปยังท่าเรือที่จะทำการบรรทุกของลงเรือ เจ้าของเรือตกลงว่าเรือจะเดินทางไปด้วยความรีบเร่งตามสมควร
3. เจ้าของเรือต้องแสดงให้เห็นว่าเรือนั้นมีความแข็งแรง ไม่รั่วซึม และเหมาะสมสำหรับการเดินเรือ
4. เจ้าของเรือตกลงที่จะขนส่งของไปยังจุดหมายปลายทาง
5. ผู้เช่าเรือตกลงที่จะจัดหาสินค้ามาบรรทุกจนเต็มลำ
6. ผู้เช่าเรือตกลงที่จะจ่ายค่าระวาง (freight) ซึ่งโดยปกติก็จะคำนวณจากน้ำหนักของสินค้า (ต่อตัน) หรือคำนวณต่อลูกบาศก์ฟุตของพื้นที่เรือ
7. ข้อยกเว้นความรับผิดในเหตุอันตรายต่างๆ
8. ข้อกำหนดเกี่ยวกับวิธีการในการบรรทุกของ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งกำหนดระยะเวลาที่ตกลงอนุญาตให้ดำเนินการดังกล่าว รวมทั้งอัตราของเงินที่ผู้เช่าเรือต้องจ่ายในกรณีที่ใช้เวลาเกินกว่าที่ได้มีการตกลงไว้
9. เงื่อนไขเกี่ยวกับการเลิกสัญญา ที่ให้สิทธิแก่ผู้เช่าเรือในการที่จะบอกเลิกสัญญาได้ในกรณีที่เรือไม่มาถึงตามวันที่กำหนดไว้ ณ ท่าเรือที่กำหนดไว้
10. เงื่อนไขที่เรียกว่า “General paramount clause”¹⁴ โดยมีวัตถุประสงค์ในการนำเอา Hague-Visby Rules เข้ามารวมด้วย
11. เงื่อนไขที่เรียกว่า “amended Jason clause”¹⁵

¹³ Ivamy Hardy E.R. (1989). Payne and Ivamy's Carriage of goods by sea. pp.12-13.

¹⁴ “General paramount clause” หมายถึง ข้อสัญญาที่ใส่ไว้ในใบตราส่งเพื่อกำหนดให้ข้อสัญญา Hague Rules กับการขนส่งของทางทะเลตามใบตราส่งนั้น และถือว่าข้อสัญญานี้เป็นข้อสัญญาที่สำคัญที่สุดที่สามารถกลบฝังข้อสัญญาอื่นๆในใบตราส่งนั้นที่ขัดแย้งกับ “Paramount clause”

¹⁵ “amended Jason clause” หมายถึง ข้อสัญญาที่ผู้ขนส่งระบุไว้ในใบตราส่ง (รวมทั้งสัญญาเช่าเรือ) เพื่อเป็นทางแก้ปัญหาค่าใช้จ่ายอันเกิดจากคำพิพากษาของศาลสูงประเทศสหรัฐอเมริกา ที่เกี่ยวข้องกับการตีความสิทธิเจ้าของเรือในการเรียกเฉลี่ยค่าใช้จ่ายอันเป็นความเสียหายทั่วไป (General Average Expenditure) จากเจ้าของสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีผลผูกพันเจ้าของสินค้าให้ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้นด้วย

12. เงื่อนไขที่เรียกว่า “both-to-blame collision clause”¹⁶
13. เงื่อนไขเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ
14. เงื่อนไขเกี่ยวกับจ่ายค่านายหน้าให้กับ ship-broker ในการติดต่อทำสัญญาเช่าเรือ
15. เงื่อนไขที่เรียกว่า “cesser clause”¹⁷
16. เงื่อนไขเกี่ยวกับสงคราม
17. เงื่อนไขเกี่ยวกับการให้นำเอา York-Antwerp Rules 1974¹⁸ มาใช้เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

สำหรับลักษณะสำคัญของการชาร์เตอร์เรือแบบรายเที่ยวนี้ เจ้าของเรือจะเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบการจัดการเรือ การเดินเรือ (nautical operation) กล่าวคือ¹⁹

1. จัดหาเรือที่มีคุณสมบัติสามารถเดินทะเลได้ (seaworthiness)

แม้ว่าความเสียหายหรือการสูญเสียของสินค้าจะเกิดจากความผิด (fault) หรือความผิดพลาด (errors) ในการเดินเรือ

¹⁶ “both-to-blame collision clause” เป็นข้อสัญญาในใบตราส่ง หรือสัญญาเช่าเรือ เช่น ในสัญญาเช่าเรือตามแบบฟอร์ม “NYPE 93” ของ the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc ปรากฏอยู่ในข้อ 3. (b) ส่วนใบตราส่ง เช่น ในแบบฟอร์มใบตราส่ง “Gongenbill” edition 1994 ของ BIMBO ปรากฏอยู่ในข้อ (5) ข้อสัญญานี้เกิดจากอุปสรรคในกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาในกรณีเรือโดนกันและเป็นการผิดของทั้งสองลำ (both to blame) แต่เจ้าของสินค้าไม่อาจเรียกให้เรือลำที่ขนสินค้าของตน (carrying vessel) ชดใช้ความเสียหายของสินค้า ในกรณีที่เหตุแห่งความเสียหายเกิดจากความประมาทเลินเล่อในการเดินเรือของเรือลำที่ขนสินค้าของตน ดังนั้น จึงต้องไปฟ้องค่าเสียหายเอาจากเรือลำอื่นที่ไม่ได้ขนสินค้าของตน แต่เป็นคู่กรณีในการโดนกันครั้งนั้นแทน ทำให้เรือลำอื่นนั้นต้องไปรับผิดชอบเจ้าของสินค้าที่ฟ้องทั้งที่ตนไม่ได้ขนส่งสินค้านั้น

¹⁷ “cesser clause” หมายถึง ข้อสัญญาในสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter party) ที่มีผลทำให้ผู้เช่าเรือหลุดพ้น (relieve) จากความรับผิด หรือสิ้นสุด (cease) ความรับผิดตามสัญญาเช่าเรือในทันทีที่สินค้าได้ถูกบรรจุขึ้นเรือ (shipped) ซึ่งโดยทั่วไป ข้อสัญญาประเภทนี้จะใส่ไว้ในสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว เพื่อเป็นการตอบแทนในการที่ผู้เช่าเรือ ยอมให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วง (lien) สินค้าไว้เพื่อการชำระค่าเรือเสียเวลา (demurrage) หรือค่าระวาง (freight รวมทั้ง dead freight)

¹⁸ กฎข้อบังคับ York-Antwerp Rules ได้วางหลักเกณฑ์และกฎเกณฑ์ต่างๆ ในเรื่องความเสียหายทั่วไป (General Average) ไว้หลายข้อ เริ่มตั้งแต่ Rule A ที่กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ว่าเมื่อไหร่จึงจะถือว่าได้เกิดความเสียหายทั่วไปขึ้น และกฎข้อต่อไป ก็จะพูดถึงวิธีการคำนวณมูลค่าส่วนได้เสียต่างๆ ที่ต้องร่วมออกส่วนเฉลี่ย (contributory value)

¹⁹ Ibid. p.14.

2. จะต้องเดินเรือด้วยความรีบเร่งตามสมควร

3. จะต้องไม่เบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยไม่เหตุจำเป็น

นอกจากนี้เจ้าของเรือยังเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เช่น ค่าน้ำมัน ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่านายหน้า ค่าประกันภัย เป็นต้น ส่วนผู้เช่าเรือมีหน้าที่เพียงนำสินค้ามาบรรทุกลงเรือตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้เท่านั้น แต่สินค้าที่นำมาบรรทุกนั้นจะต้องไม่ใช่สินค้าอันตราย หากเป็นสินค้าอันตรายผู้เช่าเรือก็ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น แม้ว่ากัปตันเรือจะได้อบรมรับให้บรรทุกไว้บนเรือก็ตาม ดังคดี *Chandris v. Isbrandtsen-Moller Co. Inc* (1951) 1 K.B. 240²⁰ และนอกจากนี้ เจ้าของเรือจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทราบถึงลักษณะของสินค้านั้นๆ เพื่อพิจารณาถึงสมรรถภาพของเรือ และอุปกรณ์ประจำเรือว่าจะสามารถบรรทุกสินค้านั้นๆ ได้มากน้อยเพียงใด เนื่องจากสินค้าบางชนิดจำเป็นต้องทำการขนส่งโดยเรือที่ออกแบบมาเพื่อการนั้นโดยเฉพาะ เช่น สินค้าน้ำมัน เรือที่ทำการขนส่ง จะต้องมียุทธภัณฑ์ที่ใช้สูบน้ำมันได้ หรือสินค้าที่ต้องบรรทุกในตู้คอนเทนเนอร์ที่เป็นตู้เย็น ในขณะที่สินค้าบางชนิดต้องทำการขนส่งด้วยความระมัดระวังอย่างยิ่ง เช่น สินค้าที่เป็นวัตถุระเบิด สินค้าเคมีต่างๆ เป็นต้น²¹

สำหรับการคิดค่าระวางเรือตามตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวนี้ ไม่ได้คิดจากระยะเวลาที่ใช้ไป แต่จะคิดตามส่วนของสินค้าที่ทำการบรรทุก หรือคิดเป็นเงินก้อน โดยพิจารณาจากระยะทางการเดินเรือซึ่งอาจจะเที่ยวเดียว (a single voyage) หรือหลายเที่ยว (consecutive voyage) ดังนั้นหากเกิดความชักช้าขึ้น หรือต้องใช้เวลาในการเดินเรือมากกว่าที่คำนวณไว้ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นนั้น

ข. สัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (time charter party)

สัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่งนี้เป็นการเช่าเรือที่เจ้าของเรือ (shipowner) ตกลงให้ผู้เช่าเรือ (charterer) ใช้ประโยชน์จากเรือที่เช่าเพื่อทำการขนส่งสินค้าภายในระยะเวลาหนึ่งตามที่กำหนด ซึ่งสัญญาเช่าเรือในกรณีนี้คู่สัญญามีสิทธิที่จะเขียนสัญญากันอย่างใดๆ ก็ได้ แต่โดยปกติแล้วคู่สัญญาก็มักจะใช้แบบสัญญาที่ได้รับการรับรองจาก the Documentary Committee of the Chamber of Shipping ของสหราชอาณาจักร อาทิเช่น “the Transitime”, “the

²⁰ Ibid. p.24.

²¹ ดวงเดือน ทองสุข. (2534). สถานะทางกฎหมายของค่าดีเมอร์เรจตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว.

Baltim 1939” สำหรับแบบสัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่งนี้โดยส่วนใหญ่แล้วมักจะมีข้อกำหนดดังนี้ คือ²²

1. เจ้าของเรือตกลงที่จะจัดหาเรือให้เช่าเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง และแจ้งให้ทราบถึงขนาดเรือ ความเร็ว ปริมาณการใช้เชื้อเพลิง และปริมาณเชื้อเพลิงที่มีอยู่ในเรือ
2. แจ้งให้ผู้เช่าเรือทราบถึงท่าเรือและกำหนดเวลาในการส่งมอบเรือที่เช่า
3. ผู้เช่าตกลงที่จะเช่าเรือเพื่อการค้าและการขนส่งสินค้าที่ถูกกฎหมายเท่านั้น และใช้เรือไปยังท่าเรือที่ปลอดภัยโดยเรือสามารถจอดลอยน้ำได้
4. เจ้าของเรือตกลงที่จะจ่ายค่าจ้างให้กับลูกเรือ ค่าประกันภัยตัวเรือและสินค้าที่บรรทุก และตกลงที่จะบำรุงรักษาเรือให้มีประสิทธิภาพตลอดการขนส่ง
5. ผู้เช่าตกลงที่จะจัดหาและจ่ายค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าภาระท่าเรือและจ่ายค่าบรรทุกของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ
6. ผู้เช่าตกลงจะชำระค่าเช่า ตามจำนวนที่ตกลงกัน
7. ข้อกำหนดในการส่งมอบเรือคืน เมื่อครบกำหนดสัญญาเช่า
8. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการงดยกจ่ายค่าเช่าเป็นการชั่วคราว
9. นายเรืออยู่ภายใต้คำสั่งของผู้เช่าเกี่ยวกับการใช้เรือในการค้าขาย
10. ข้อยกเว้นความรับผิดในเหตุอันตรายต่างๆทางทะเล
11. ผู้เช่าเรือตกลงที่จะชดเชยค่าเสียหายให้แก่เจ้าของเรือเพื่อความสูญหาย หรือเสียหายอันเกิดแก่เรือ เนื่องจากความประมาทในการบรรทุกของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ
12. เงื่อนไขในการเลิกสัญญา
13. เงื่อนไขเกี่ยวกับการให้นำเอา York-Antwerp Rules 1974 มาใช้เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป
14. เงื่อนไขเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ
15. เงื่อนไขเกี่ยวกับจ่ายค่านายหน้าให้กับ ship-broker ในการติดต่อทำสัญญาเช่าเรือ
16. เงื่อนไขเกี่ยวกับสงคราม

สำหรับผู้มีอำนาจหน้าที่ทางด้านการเดินเรือ(nautical operation) ตามสัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (time charter party) นี้คือ เจ้าของเรือ กล่าวคือ เจ้าของเรือเป็นผู้จัดหาเรือ ลูกเรือ นายเรือ พร้อมทั้งอุปกรณ์การเดินเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ จึงทำให้นายเรือและลูกเรือมีฐานะเป็น

²²Ivamy Hardy E.R Op.cit. pp.25-27.

ลูกจ้างของเจ้าของเรือ นอกจากนี้เจ้าของเรือยังต้องรับผิดชอบในการบำรุงรักษาเรือ ค่าใช้จ่ายต่างๆ เกี่ยวกับลูกเรือ และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือ

ส่วนผู้เช่าเรือเป็นผู้จัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติการในเชิงพาณิชย์ (commercial operation) กล่าวคือ ผู้เช่าเรือสามารถออกคำสั่งให้นายเรือ ขนส่งสินค้าไปยังเมืองท่าที่ตนต้องการได้ เว้นแต่จะถูกจำกัดขอบเขตโดยเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ²³ โดยผู้เช่าเรือจะต้องออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปตามคำสั่งของผู้เช่า เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าลากจูงเรือ เป็นต้น นอกจากนี้หากมีความล่าช้า (delay) เกิดขึ้นในการเดินเรือ ผู้เช่าเรือก็จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบเอง

สำหรับค่าระวางเรือนั้น จะคิดคำนวณตามระยะเวลาที่เช่าเรือหรือตามส่วนของระยะเวลาที่ใช้เรือแล้วแต่ข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือ กับผู้เช่าเรือ อย่างไรก็ตามในสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดระยะเวลาจะมีเงื่อนไขการยินยอมให้หักเวลาที่คิดค่าเช่า สำหรับกรณีที่เรือไม่สามารถใช้งานได้ระหว่างเวลาที่เช่าด้วย เช่น กรณีที่เรือต้องเข้าซ่อมแซมในระหว่างเวลาเช่า ทำให้ต้องเสียเวลาเพิ่มขึ้น หากไม่มีการหักเวลาออกไป ผู้เช่าก็อาจจะต้องเสียค่าระวางเพิ่มขึ้น อันส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เช่าได้

ค. สัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่า (bareboat or demise charter party)

สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบเปล่านี เป็นกรณีที่บุคคลหนึ่งทำสัญญาเช่าเรือชั่วระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งอาจจะกำหนดกันเป็นเดือน เป็นปี แล้วแต่จะตกลงกัน โดยเจ้าของเรือมีหน้าที่เพียงจัดหาเรือให้แก่ผู้เช่าเท่านั้น²⁴ ไม่จำเป็นต้องจัดหาบุคลากรประจำเรือหรืออุปกรณ์ในการเดินเรือแต่อย่างใด ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวนี้ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้จัดหา กล่าวคือ ผู้เช่าเรือเป็นผู้จัดหาเสบียงสัมภาระ น้ำมัน เชื้อเพลิง ตลอดจนเป็นผู้ว่าจ้างลูกเรือเพื่อทำงานบนเรือ ดังนั้นทั้งนายเรือและลูกเรือจึงเป็นลูกจ้างของผู้เช่า ตลอดจนการครอบครองและการควบคุมเรือ ก็อยู่ที่ผู้เช่า²⁵

ด้วยเหตุนี้ เจ้าของเรือจึงไม่มีความรับผิดชอบในเรื่องที่เกี่ยวกับของที่ถูกขนส่งในระหว่างที่เรือถูกเช่า แต่เป็นความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือที่จะต้องรับผิดชอบต่อปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างที่เดินเรือ และจะต้องจัดหาประกันภัยที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองความสูญหาย เสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่เรือ ตลอดจนคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามด้วย

²³ ดวงเดือน ทองสุข. เล่มเดิม. หน้า 9.

²⁴ Branch Alan E. Loc.cit.

²⁵ Ivamy Hardy E.R Op.cit. pp.9-10.

สำหรับค่าตอบแทนในการชาร์เตอร์เรือแบบเปล่านั้น จะกำหนดเป็นค่าเช่า (hire) โดยคิดคำนวณตามระยะเวลาในการเช่าเรือไม่ได้คำนวณตามส่วนของสินค้าที่ทำการบรรทุก หรือระยะทางในการเดินเรือ นอกจากนี้ในสัญญาเช่าเรือแบบเปล่านั้น อาจจะจำกัดอาณาเขตการใช้เรือ (trading limit) เพื่อช่วยไม่ให้เรือต้องเสี่ยงภัยมากเกินไป เช่น การห้ามผู้เช่าเรือใช้เรือในน่านน้ำที่มีสงครามหรือในท้องทะเลแถบขั้วโลกที่เป็นน้ำแข็ง²⁶

2.1.2.2 สัญญารับขนของทางทะเล (carriage of goods by sea)

สัญญารับขนของทางทะเล²⁷ คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่ง ตกลงรับขนส่งของทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยได้รับค่าระวางจากผู้ส่ง (หรือผู้รับตราส่ง)

สัญญารับขนของทางทะเลนี้เป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ และในทางปฏิบัติก็ไม่มีการทำสัญญาเป็นหนังสือ กล่าวคือ จะตกลงทำสัญญากันด้วยวาจา โดยผู้ขนส่งจะออกใบตราส่ง²⁸ (bill of lading) ให้แก่ผู้ส่ง เพื่อแสดงว่าได้รับของแล้ว

ในส่วนของประวัติความเป็นมาของใบตราส่งนี้ ไม่มีที่มาอย่างชัดเจนว่าใบตราส่งถูกนำมาใช้ครั้งแรกเมื่อใด อย่างไรก็ตามก็ถือจุดเริ่มต้นของหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงเค้าร่างของใบตราส่งนั้นเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1063 โดยปรากฏอยู่ในเอกสารที่เรียกว่า The Ordonnance Maritime of Trani (ชื่อเมืองของอิตาลี) ซึ่งมีการระบุให้มีสมุดเรือหรือทะเบียนเอาไว้ ต่อมาในปี ค.ศ.1255 มีการใช้เอกสารที่เรียกว่า Le Fuero Real ซึ่งระบุให้เจ้าของเรือต้องจัดการให้มีบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับสิ่งของต่างๆ ที่ถูกบรรทุกไว้บนเรือ หลังจากนั้นในปี ค.ศ.14 ได้มีการเขียนเอกสารฉบับหนึ่งขึ้นที่เมือง Barcelona โดยเรียกเอกสารนี้ว่า Customs of the sea ซึ่งมีข้อความว่า เสมียนจะเป็นผู้เก็บรักษาสมุดทะเบียนไว้ และพ่อค้าควรจะแจ้งให้เสมียนทราบเกี่ยวกับสินค้าที่บรรทุก เพราะเจ้าของเรือจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้น หากไม่มีการบันทึกไว้เป็นลายลักษณ์อักษร และใน

²⁶ ดวงเดือน ทองสุข. เล่มเดิม หน้า 8.

²⁷ Hamburg Rules ได้ให้ความหมายว่า “สัญญาขนส่งทางทะเล” หมายถึง สัญญาใดๆ ที่ผู้ขนส่งยอมรับที่จะขนส่งของทางทะเลจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง เพื่อจะได้รับค่าขนส่ง อย่างไรก็ตาม สัญญาที่รวมการขนส่งทางทะเลเข้ากับการขนส่งโดยวิธีอื่น ก็ให้ถือเป็นสัญญาขนส่งของทางทะเลเพื่อประโยชน์แห่งอนุสัญญานี้ แต่ทั้งนี้เพียงเท่าที่สัญญานั้นเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

²⁸ พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ให้ความหมายของ “ใบตราส่ง” ไว้หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของ เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแล หรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้น เมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง

ปี ค.ศ.16 มีการใช้ออกสารที่เรียกว่า Le Guidon de la Mer ซึ่งมีข้อความว่าให้มีการทำสำเนาใบตราส่งเป็น 3 ฉบับ เพื่อให้ฝ่ายเรือรับรู้เกี่ยวกับจำนวนและสภาพของสินค้าที่ถูกบรรทุก และหากมีการนำใบตราส่งฉบับใดฉบับหนึ่งไปใช้ กล่าวคือ มีการนำไปใช้รับของที่ขนส่งแล้วใบตราส่งฉบับอื่นๆ ก็จะเป็นอันสิ้นผลไป²⁹

สำหรับสถานะทางกฎหมายของใบตราส่งนั้น มีอยู่ 3 ประการ คือ³⁰

1. เป็นหลักฐานของสัญญาขนส่งของทางทะเล (evidence of the contract of carriage)

โดยปกติแล้วก่อนที่จะมีการออกใบตราส่ง (bill of lading) ก็จะต้องมีการทำสัญญารับขนของทางทะเลกันเสียก่อน และเงื่อนไขต่างๆ อันเกี่ยวกับสัญญารับขนก็จะมีการระบุไว้ในใบตราส่ง ดังนั้นใบตราส่งจึงเป็นเพียงหลักฐานของเงื่อนไขดังกล่าวนี้เท่านั้น ไม่ใช่ตัวสัญญารับขนของทางทะเล ดังปรากฏในคดี *Ardenne (1951) K.B. 55* ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า ผู้ขนส่งจะเดินทางตรงไปยังท่าเรือปลายทางโดยไม่จอดแวะที่ท่าเรือใดในระหว่างทาง เพื่อจะให้ถึงท่าเรือปลายทางก่อนจะมีการขึ้นภาษีขาเข้าในวันที่ 1 ธันวาคม ค.ศ.1947 แต่ในใบตราส่งกลับมีข้อความระบุให้สิทธิที่เรือจะใช้เส้นทางตรงหรือจะแวะ ณ ท่าเรืออื่นได้ ปรากฏว่าเรือไม่ได้เดินทางตรงไปท่าเรือปลายทางและได้แวะที่ท่าเรืออื่น เป็นเหตุให้ของถึงท่าเรือปลายทางในวันที่ 4 ธันวาคม ค.ศ. 1947 ทำให้ผู้ส่งได้รับความเสียหายเพราะต้องเสียภาษีขาเข้าสูงขึ้น และของได้ไปถึงท่าเรือปลายทางในขณะที่ราคาตลาดต่ำลง ศาลอังกฤษได้ตัดสินให้ผู้ส่งชนะคดี โดยให้เหตุผลว่าใบตราส่งมิใช่สัญญาขนส่งที่สร้างขึ้นเสร็จสำเร็จบริบูรณ์ ผู้ส่งจึงอาจนำสืบข้อความที่ตกลงด้วยวาจาได้ ใบตราส่งเป็นแต่เพียงหลักฐานของสัญญาขนส่งเท่านั้น³¹

2. เป็นใบรับสินค้า (a receipt for goods shipped)

ในการรับขนสินค้านี้ เมื่อผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้า หรือได้ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว ผู้ขนส่งก็จะออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งในฐานะเป็นใบรับของ ในกรณีที่ยังไม่มีทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ ผู้ขนส่งก็จะออกใบตราส่งที่รับไว้เพื่อทำการบรรทุกต่อไป (received for shipment bill of lading) แต่หากมีการบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว ผู้ขนส่งก็จะออกใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว

²⁹ไพฑูริย์ เอกจริยกร ข (2541). รับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea). หน้า 137-138.

³⁰ไชยวัฒน์ บุญนาค. (2524). “กฎหมายพาณิชย์ทะเล (วิธีปฏิบัติและประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับบิลออฟเลตติง และสัญญาเช่าเรือ).” บทบัญญัติ, เล่มที่ 38, ตอนที่ 1.

³¹ไพฑูริย์ เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 139. Ivamy Hardy E.R Op.cit. pp.81,170.

(shipped on board) ให้³² สำหรับในกรณีนี้มีคดีที่เป็นตัวอย่างชี้ให้เห็นว่า ใบตราส่งเป็นหลักฐานเกี่ยวกับการรับสินค้า โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบของที่ขนส่งมีจำนวนไม่ตรงกับใบตราส่ง หรือมีสภาพชำรุดเสียหายโดยไม่ได้มีการระบุไว้ในใบตราส่ง คดี *Smith & Co. v. Bedouin Steam Navigation Co. Ltd. (1896) A.C. 70* ซึ่งศาลอังกฤษตัดสินว่า การที่ปอกะเจาะขาดหายไป 12 มัด จากจำนวนที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์หักล้างข้อความอันเป็นหลักฐานเบื้องต้นในใบตราส่งได้ และในคดี *Silver v. Ocean Steamship Co. Ltd. (1929) All.E.R. Rep. 611* ศาลอังกฤษได้วางหลักไว้ว่า หากผู้ขนส่งระบุไว้ในใบตราส่งว่าของที่รับไว้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยไม่เสียหายแล้ว ผู้ขนส่งถูกปิดปากมิให้ปฏิเสธ (ต่อผู้รับโอนใบตราส่ง) ว่าได้รับมอบมาในสภาพที่ชำรุดเสียหาย ซึ่งความชำรุดบกพร่องที่ผู้ขนส่งไม่อาจปฏิเสธให้ตนพ้นผิดไปได้นี้ จะต้องเป็นความชำรุดบกพร่องที่อาจเห็นได้โดยการตรวจสอบตามสมควร

3. เป็นเอกสารสิทธิ (document of title)

ความหมายในกรณีที่ใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธินี้ คือ เป็นเอกสารที่แสดงสิทธิว่าสินค้าตามจำนวน และรายละเอียดที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้นเป็นของใคร ดังนั้นผู้ทรงใบตราส่งจึงเป็นผู้มีสิทธิในสินค้านั้น³³ หากมีผู้ใดนำต้นฉบับใบตราส่งซึ่งผู้ขนส่งเป็นผู้ออกให้มาแสดง ผู้ขนส่งจะต้องส่งมอบสินค้าที่ขนส่งให้แก่ผู้นั้น และเนื่องจากใบตราส่งสามารถโอนไปยังผู้รับสัณหลังได้ ดังนั้นหากผู้รับตราส่ง สัณหลังโอนใบตราส่งไปยังบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับสัณหลัง (endorsee) นั้น ก็จะมีผลทำให้สิทธิครอบครองในสินค้าโอนไปยังผู้รับตราส่งด้วย³⁴

สำหรับขั้นตอนการขนส่งของนั้นเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่ง อาจจะทำสัญญากับเจ้าของเรือ (ผู้ให้เช่าเรือ) โดยตรง หรืออาจจะไปติดต่อกับตัวแทนเรือ (shipping agent) เพื่อว่าจ้างให้ขนส่งของไปยังต่างประเทศ โดยจะแจ้งให้ทราบถึงลักษณะ จำนวน หีบห่อ ปริมาณ น้ำหนัก ในแบบฟอร์มที่เรียกว่า Booking Note ตัวแทนเรือก็จะทำการกำหนดวันนัดเพื่อทำการส่งมอบของเมื่อถึงกำหนดนัดก็จะมีการส่งมอบของและขนถ่ายของลงเรือ ตัวแทนเรือ หรือนายเรือ (master) ก็จะตรวจสอบสภาพภายนอกของสินค้า แล้วจึงแจ้งลงในใบตราส่ง (bill of lading) พร้อมทั้งชื่อและมอบให้แก่เจ้าของสินค้า หรือผู้ส่งไว้เป็นหลักฐาน เพื่อที่ผู้ส่งจะได้ทำการโอนใบตราส่งไปให้ผู้รับ

³² ไพทิต เอกจริยกร ข เล่มเดิม, หน้า 141.

³³ เรืองเดช มหาสารานนท์. (2527, กุมภาพันธ์). “กฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล.” วารสารกฎหมาย, 8, 3.

³⁴ ไพทิต เอกจริยกร ข เล่มเดิม, หน้า 143.

ตราส่ง (consignee) ซึ่งเป็นผู้รับของปลายทาง เมื่อของถึงที่หมายปลายทางแล้ว ตัวแทนเรือในอีกประเทศหนึ่ง ก็จะแจ้งให้ผู้รับตราส่งมารับของ โดยผู้รับตราส่งจะนำใบตราส่งที่ได้รับเป็นหลักฐานมาแลกเอาใบรับของ หรือใบปล่อยสินค้า (delivery order) ไปเรียกร้องให้ส่งมอบของแก่ตน³⁵

ใบตราส่งนี้ ส่วนใหญ่แล้วจะทำเป็นชุดโดยระบุไว้ว่าชุดหนึ่งมีต้นฉบับกี่ฉบับแล้วแต่ประเภทของการค้า แต่อย่างไรก็ตามจะต้องมีใบตราส่งอย่างน้อย 1 ชุด พร้อมสำเนา 1 ฉบับ ซึ่งเรียกว่า “ฉบับของนายเรือ” (master’s copy) โดยนายเรือจะเก็บไว้เป็นหลักฐาน นายเรือจะได้รับคำสั่งให้ส่งมอบของให้แก่บุคคลที่นำใบตราส่งมาแสดง และในกรณีที่มีการออกใบตราส่งหลายฉบับ นายเรือก็ต้องดูแลผู้รับของที่แท้จริงเท่านั้นที่จะได้รับมอบของไป แต่โดยหลักแล้วนายเรือไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ส่งมอบของให้แก่ผู้ถือใบตราส่ง ซึ่งปรากฏภายหลังว่าไม่มีสิทธิที่จะได้รับสินค้าแต่อย่างใด หากนายเรือได้กระทำการไปโดยสุจริต

ในปัจจุบันส่วนใหญ่มักจะใช้ใบตราส่งอยู่ 2 ชนิด คือ 1. “ใบตราส่งชนิดรับของไว้เพื่อส่งลงเรือ” (received for shipment bill of lading) หรือเรียกว่า “Received bill of lading” ใบตราส่งชนิดนี้เป็นเพียงหลักฐานแสดงว่าของได้เข้ามาอยู่ในความครอบครองดูแลของเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งแล้วเท่านั้น มิได้ยืนยันว่าได้นำของลงเรือเพื่อรับขนแล้วแต่อย่างใด ซึ่งของที่ขนส่งนั้นอาจจะยังอยู่ที่ท่าเรือ (dock) โรงเก็บสินค้าที่ท่าเรือ (warehouse)³⁶ และ 2. “ใบตราส่งชนิดบรรทุกของลงเรือแล้ว” (shipped bill of lading) ใบตราส่งประเภทนี้ผู้ขนส่งจะออกให้ต่อเมื่อได้มีการบรรทุกของลงเรือแล้ว ซึ่งมักจะมีข้อความระบุว่า “ของที่ขนส่งอยู่ในสภาพดี” (shipped in apparent good order and condition) เพื่อเป็นการยืนยันว่าได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และโดยส่วนใหญ่ผู้ส่งของที่จะให้ออกใบตราส่งประเภทนี้เพราะจะทำให้ไม่เกิดข้อสงสัยว่าได้มีการบรรทุกของลงเรือแล้วหรือไม่ และเป็นการป้องกันมิให้เกิดข้อพิพาทขึ้นภายหลังกับทางธนาคารผู้จ่ายเงิน หรือกับผู้รับของ³⁷

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาลักษณะของผู้ที่มีสิทธิรับของแล้ว ก็อาจจำแนกใบตราส่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ³⁸

³⁵ เกริก วณิชกุล. (2529 กันยายน – ตุลาคม). “จารีตประเพณีและหลักกฎหมายสากลว่าด้วยการรับขนของทางทะเล.” *จุลพาฬ*, 33, 5. หน้า 54 – 58.

³⁶ Branch Alan E. Op.cit. p.259.

³⁷ Ibid. p.256.

³⁸ ไพทิต เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 145-146.

1. ใบตราส่งที่ระบุชื่อผู้รับของ (named bill of lading) ซึ่งผู้ที่มีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งนั้นเป็นผู้ที่มีสิทธิรับของ อย่างไรก็ตามผู้ที่มีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งนี้ก็ยังสามารที่จะสลักหลังโอนใบตราส่งให้แก่ผู้อื่นได้ หากไม่มีข้อห้ามเอาไว้

2. ใบตราส่งชนิดตามคำสั่ง (to order bill of lading) ใบตราส่งชนิดนี้จะระบุชื่อผู้ส่ง โดยการสลักหลัง ซึ่งผู้ส่งจะเป็นผู้สั่งให้ผู้ขนส่งมอบของให้กับบุคคลหนึ่ง โดยบุคคลที่ผู้ส่งสั่งให้ผู้ขนส่งมอบของให้นั้น ก็คือ ผู้มีสิทธิรับสินค้านั่นเอง

3. ใบตราส่งชนิดออกให้แก่ผู้ถือ (bearer bill of lading) ใบตราส่งชนิดนี้จะไม่มีการระบุชื่อผู้รับของ ซึ่งผู้ถือใบตราส่งชนิดนี้จะเป็นผู้ที่มีสิทธิรับของ สำหรับการโอนใบตราส่งสามารถทำได้โดยการส่งมอบใบตราส่งเท่านั้น อย่างไรก็ตามใบตราส่งชนิดออกให้แก่ผู้ถือนี้ในปัจจุบันจะไม่นิยมใช้ในธุรกิจการค้า เนื่องจากอาจมีการทุจริตกันได้โดยผู้ถือใบตราส่งนี้อาจนำไปขอรับใบส่งปล่อยสินค้า ทั้งที่ไม่ใช่ผู้มีสิทธิรับของแท้จริง

สำหรับบุคคลที่เข้ามาเกี่ยวข้องในสัญญารับขนของทางทะเลนี้ ได้แก่

1. ผู้ขนส่ง (carrier)
2. ผู้ส่งของ (shipper)
3. ผู้รับตราส่ง (consignee)

(1) ผู้ขนส่ง (carrier)³⁹ โดยทั่วไปหมายถึง บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำเนียงเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ⁴⁰

จากความหมายดังกล่าวข้างต้นนี้ อาจแยกองค์ประกอบของการเป็นผู้ขนส่งได้ ดังนี้⁴¹

1. ผู้ขนส่งเป็นบุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำเนียง ซึ่งหมายถึง ประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อสินจ้างที่ให้เป็นการตอบแทนแก่ผู้ขนส่งในการที่ผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งของทางทะเลให้

³⁹ ตามหลัก Common Law ได้แบ่งผู้ขนส่งออกเป็น 2 ประเภท คือ 1. ผู้ขนส่งสาธารณะ (Common Carrier) คือ ผู้ที่พร้อมที่จะรับขนของให้ผู้ใดก็ตามที่ตกลงให้ค่าขนส่งเป็นการตอบแทน ตราบเท่าที่ยานพาหนะของผู้ขนส่งสามารถรับได้ โดยไม่ทำให้เกิดความเสียหายแก่ของซึ่งคนได้รับไว้แล้ว และ 2. ผู้ขนส่งเอกชน (Private Carrier) คือ ผู้ที่รับจะทำการขนส่งของให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดโดยเฉพาะ ไม่รับขนของให้กับบุคคลทั่วไป

⁴⁰ โปรดดูพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 3.

⁴¹ ไพทิต เอกจริยกร ข เล่มเดิม, หน้า 90-91.

2. ผู้ขนส่งเป็นบุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำำหนึ่งเป็นทางค้าปกติ ในกรณีนี้หมายถึง ผู้ขนส่งนั้นจะต้องเป็นผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลอยู่เป็นประจำ มิใช่เป็นการขนส่งครั้งคราว เพราะฉะนั้นหากบุคคลนั้นทำการขนส่งเป็นครั้งคราว แม้จะมีการเรียกำำหนึ่ง หรือสินจ้างก็ตามก็ไม่ใช่ผู้ขนส่งตามความหมายนี้

3. ผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ โดยผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของนี้ ไม่จำต้องทำการขนส่งด้วยตนเอง กล่าวคือ ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ขนส่งจริง (actual carrier) แม้จะไม่ได้ทำการขนส่งในช่วงใดช่วงหนึ่งเลย หากแต่เป็นผู้ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ ก็ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามความหมายนี้

(2) ผู้ส่งของ (shipper) ก็คือ บุคคลที่เป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล⁴² อย่างไรก็ดี ผู้ส่งของก็ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ทำสัญญากับผู้ขนส่งเองเสมอไป กล่าวคือ ผู้ส่งของอาจจะแต่งตั้งให้บุคคลอื่นเป็นตัวแทนไปติดต่อทำสัญญากับผู้ขนส่งก็ได้ อย่างเช่น ในธุรกิจของส่งของในปัจจุบันมีธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (International or foreign freight forwarder) ที่ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder) ซึ่งกระทำการในฐานะตัวแทน (as agent) เป็นผู้ติดต่อและทำสัญญาขนส่งของทางทะเลแทนผู้ส่งของ ดังนั้นโดยผลของกฎหมาย จึงถือว่าผู้ส่งของเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งด้วยในฐานะตัวการ⁴³

(3) ผู้รับตราส่ง (consignee) ผู้รับตราส่งไม่ใช่ผู้ที่ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่ง หากแต่เป็นบุคคลที่ได้รับประโยชน์จากสัญญารับขนของทางทะเล กล่าวคือ เป็นผู้ที่มีสิทธิได้รับส่งมอบสินค้าที่ขนส่ง ซึ่งผู้รับตราส่งนี้จะเป็นบุคคลคนเดียวกับผู้ส่ง หรือเป็นคนละคนกันก็ได้ อย่างไรก็ดีการจะเป็นผู้รับตราส่งนั้น อาจแยกออกได้เป็น 2 กรณี⁴⁴ คือ 1. กรณีที่มีการออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง และ 2. กรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง

⁴² โปรดดู พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 3.

⁴³ สมยศ ลินถาวร. (2546). ปัญหาความรับผิดชอบของตัวแทนเรือ. หน้า 38.

⁴⁴ ไพทิต เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 111-114.

1. กรณีที่มีการออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง

1.1 ในกรณีที่ใบตราส่งนั้นเป็นชนิดที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม (named bill of lading) และมีข้อห้ามสลักหลัง ผู้รับตราส่ง ก็คือ บุคคลที่มีชื่อระบุไว้ว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือเป็นผู้รับของ

1.2 ในกรณีที่ใบตราส่งนั้นเป็นชนิดที่ออกให้แก่บุคคลใดโดยนามและไม่มีข้อห้ามสลักหลัง ผู้รับตราส่ง ก็คือ บุคคลซึ่งเป็นผู้รับสลักหลังคนสุดท้ายที่ได้รับโอนใบตราส่งมา

1.3 ในกรณีที่ใบตราส่งชนิดที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่ง (order bill of lading) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุลงใบตราส่ง ก็คือ ผู้รับตราส่ง แต่หากใบตราส่งนั้นยังไม่ได้ระบุชื่อผู้รับตราส่ง และมีการสลักหลังโอนใบตราส่งไป ผู้รับตราส่ง ก็คือ ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย

2. กรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง

2.1 ในกรณีที่ไม่มีใบตราส่ง และไม่มีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นแทนผู้รับตราส่ง คือ บุคคลที่มีชื่อว่าเป็นผู้รับของ

2.2 ในกรณีที่ไม่มีใบตราส่ง แต่มีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นแทน เช่น Seaway Bill ผู้รับตราส่ง ก็คือ บุคคลที่มีชื่อเป็นผู้รับของ

นอกจากนี้ยังมีบุคคลอื่นอีกที่แม้จะไม่ได้เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล แต่ก็มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล คือ

1. ผู้ขนส่งอื่น
2. ตัวแทนผู้ขนส่ง หรือ ตัวแทนเรือ (ship's agent)
3. ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder)

(1) ผู้ขนส่งอื่น

ความหมายของการเป็นผู้ขนส่งอื่น⁴⁵ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ให้คำนิยามไว้ว่า คือ บุคคลที่มีได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของนั้น แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และ

⁴⁵ สำหรับในเรื่องการเป็นผู้ขนส่งอื่นนี้ อาจเทียบได้กับการเป็นผู้ขนส่งจริง (Actual carrier) ซึ่ง Hamburg Rules Article 1 ได้ให้คำนิยามของการเป็นผู้ขนส่งจริงไว้หมายความว่า บุคคลผู้ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของแม้เพียงช่วงใดช่วงหนึ่งของการขนส่ง และหมายความรวมถึงบุคคลอื่นที่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย

หมายความว่ารวมถึงบุคคลอื่นใดที่ผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย⁴⁶ ซึ่งการจะเป็นผู้ขนส่งอื่นตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ ไม่จำเป็นว่า บุคคลนั้นจะต้องเป็นผู้มีอาชีพในการรับขนของทางทะเลโดยเรียกบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ เหมือนดังผู้ขนส่งก็ได้ หรืออาจกล่าวได้ว่า “ผู้ขนส่งอื่น” ไม่จำเป็นจะต้องเป็น “ผู้ขนส่ง” ก็ได้

(2) ตัวแทนผู้ขนส่ง หรือตัวแทนเรือ (ship's agent)

ตัวแทนเรือ (ship's agent) คือ บุคคลที่ทำการแทนเจ้าของเรือ ณ ท่าเรือใดเป็นการเฉพาะไม่ว่าจะทำการโดยชั่วคราวหรือถาวร สำหรับหน้าที่หลักของตัวแทนเรือนี้ ก็จะอยู่ที่การเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือ โดยตัวแทนเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่จำเป็นในนามของเจ้าของเรือ ซึ่งจะเป็นเรื่องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทางพิธีการศุลกากร และเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

หน้าที่ของตัวแทนเรือดังกล่าวนี้ยังรวมถึงการแจ้งการมาถึง การออกเดินทางของเรือ การบรรทุกของลงเรือ การจ้างบุคคลอื่นมาทำการซ่อมแซมเรือ การจัดหาเสบียงสัมภาระ จัดหาท่าเทียบเรือ จัดหาเรือลากจูง ผู้นำร่อง การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ เป็นต้น⁴⁷

เหตุผลที่ทำให้เจ้าของเรือ หรือผู้ขนส่งของทางทะเลต้องตั้งตัวแทนเรือขึ้นก็เนื่องมาจากต้องการที่จะประหยัดเวลา ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ทั้งนี้เพราะในการขนส่งของทางทะเลจากท่าเรือประเทศหนึ่งไปยังท่าเรืออีกประเทศในแต่ละครั้งนั้นจะมีค่าใช้จ่ายมาก ไม่ว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเสบียง ค่าสัมภาระ ค่าลูกเรือ ค่าน้ำมันในการเดินเรือ ในการปั่นไฟ เป็นต้น และเมื่อมาถึงท่าเรือปลายทางแล้วเจ้าของเรือ หรือผู้ขนส่งยังต้องดำเนินการทางพิธีศุลกากร ต้องขนถ่ายสินค้า ติดต่อลูกค้า (ผู้รับตราส่ง) เพื่อให้มารับของ ซึ่งเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งต้องจอดเรืออยู่เฉยๆที่ท่าเรือเป็นเวลานานอันทำให้ต้องเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายทั้งค่าเสบียง ค่าลูกเรือ ค่าน้ำมัน ไปโดยเปล่าประโยชน์ เพราะฉะนั้นเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งจึงได้ตั้งตัวแทนเรือขึ้นเพื่อให้ดำเนินการในเรื่องต่างๆดังกล่าวนี้ให้เสร็จก่อนที่เรือจะเดินทางมาถึง อันเป็นการประหยัดเวลาและประหยัดค่าใช้จ่ายของผู้ขนส่งไปได้มาก

⁴⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 3.

⁴⁷ Branch Alan E. Op.cit. p.340.

สำหรับประเภทของตัวแทนเรือนี้แยกออกเป็น 3 ประเภท คือ⁴⁸

1. ตัวแทนเจ้าของเรือในต่างประเทศ (agents to shipowner)

สำหรับตัวแทนเจ้าของเรือนี้ แยกออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1.1 ตัวแทนเกี่ยวกับท่าเรือ (port agent) สำหรับหน้าที่ของตัวแทนประเภทนี้นั้น เป็นหน้าที่ที่ช่วยเหลือเรือให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งตัวแทนเรือจะคอยช่วยนายเรือในการติดต่อเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น สุลกากร เจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมโรคติดต่อ การท่าเรือ การนำร่อง และการลากจูงเรือ นอกจากนี้ตัวแทนเรือยังเป็นผู้จัดหาเสบียงอาหาร สัมภาระ การรักษาพยาบาลลูกเรือ การจัดการให้มีการตรวจสอบ การแจ้งคำสั่งและข่าวสารให้เจ้าของเรือ รับมอบคำสั่งและข่าวสารจากเจ้าของเรือ

1.2 ตัวแทนในการจัดการบริหาร (managing agent) สำหรับตัวแทนประเภทนี้เกิดขึ้นเป็นการเฉพาะ ในกรณีที่สัญชาติของเจ้าของเรือ หรือของผู้จัดการเรือ และสถานที่ประกอบการอยู่ไกลจากประเทศสัญชาติของลูก สำหรับหน้าที่หลักของตัวแทนในการจัดการบริหาร (managing agent) นี้ ก็คือ การคัดเลือกนายเรือ และลูกเรือที่มีความสามารถ การทำสัญญาจ้างแรงงานแทนเจ้าของเรือ ซึ่งในบางครั้งก็มีการจ่ายเงินเดือนให้แก่ลูกเรือ หรือครอบครัวของลูกเรือ ดูแลเกี่ยวกับการระงับของสัญญา เช่น การส่งลูกเรือกลับ การจ่ายโบนัส เป็นต้น

2. ตัวแทนผู้เช่าเรือ (charter's agent)

ในธุรกิจการเช่าเรือ (tramp business) นั้น ผู้เช่าเรืออาจจะเป็นผู้มีหน้าที่ดำเนินการต่างๆ ตามสัญญาเช่าเรือแทนที่เจ้าของเรือ ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวก็จะขึ้นอยู่กับประเภทของสัญญาเช่าเรือว่าเป็นสัญญาเช่าเรือประเภทใด ในกรณีที่เป็นสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter) และสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลา (time charter) ผู้เช่าเรือจะมีหน้าที่ในการบรรทุกของลงเรือ และขนของขึ้นจากเรือ และนอกจากนี้การเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลา (time Charter) ผู้เช่าเรือมักจะเป็นผู้จ่ายค่าเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับท่าเรือ ค่าภาระเรือ ค่านำร่อง ค่าลากจูงเรือ ดังนั้นผู้เช่าเรือจึงมักจะตั้งตัวแทน (charter's agent) ขึ้นมาเพื่อดำเนินการต่างๆนี้

⁴⁸ ไพทิจิต เอกจริยกร ค (2544 กันยายน). “ปัญหาความรับผิดชอบของตัวแทนเรือ (Ship's agent) ในการขนส่งระหว่างประเทศ.” วารสารนิติศาสตร์, 31, 3. หน้า 574-576.

3. ตัวแทนหาสินค้า (loading broker)

สำหรับตัวแทนหาสินค้านี้เป็นบุคคลที่เจ้าของเรือตั้งขึ้นมาเพื่อดูแลการบรรทุกของขึ้น หรือลงเรือ โดย Loading Broker จะหาสินค้าให้แก่เรือ ประกาศข่าวต่างๆเกี่ยวกับการขนส่ง

(3) ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder)

ผู้รับจัดการขนส่ง คือ ผู้ที่ทำหน้าที่เป็นคนกลางในการดำเนินการเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าของผู้ส่งออก หรือนำเข้า เกี่ยวกับการปฏิบัติต่อผู้ขนส่งในเรื่องต่างๆ และการปฏิบัติพิธีการทางเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร เช่น การจองระวางเรือ การเตรียมสินค้าเพื่อที่จะนำไปทำการขนส่ง การบรรจุหีบห่อ การเก็บของในโรงพักสินค้า การประกันภัย การแจ้งการมาถึงของสินค้า การจัดทำเอกสารใบขนสินค้าเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรและชำระภาษีอากร ซึ่งลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งนี้ ถือว่าเป็นการทำงานเพื่อผลประโยชน์ของลูกค้า ไม่ใช่กระทำการในฐานะผู้ขนส่ง

กล่าวโดยสรุป ผู้รับจัดการขนส่งอาจจะทำหน้าที่หลากหลายในเรื่องที่เกี่ยวกับการขนส่งของ โดยผู้รับจัดการขนส่งอาจให้บริการต่างๆทั้งหมดหรือแต่บางส่วนดังต่อไปนี้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการค้าของบริษัทที่ให้บริการและทรัพยากรที่มี⁴⁹

การส่งออก

1. วิเคราะห์การกระจายการขนส่ง โดยตรวจสอบถึงความเป็นไปได้เกี่ยวกับทางเลือกให้แก่ผู้ส่งในการกระจายสินค้า และให้คำแนะนำ
2. จัดการขนส่ง การจองระวางเรือ และให้มีการขนส่งสินค้านี้ระหว่างที่อยู่ของผู้ส่งกับที่อยู่ของผู้รับตราส่ง หรือสถานที่อื่นใด
3. จัดการเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับสินค้า โดยดูถึงบทบัญญัติของกฎหมายและเงื่อนไขของสัญญาซื้อขาย
4. การดำเนินการพิธีการศุลกากร รวมถึงเอกสารต่างๆ และสิ่งจำเป็นในการนำเข้าและส่งออก
5. ชำระค่าระวาง และค่าภาระอื่นๆ แก่ผู้ขนส่ง ค่าจัดการสินค้า ณ ท่าอากาศยานท่าเรือ หรือสถานที่อื่นๆ
6. เก็บของในคลังสินค้า
7. ประกันภัยสินค้านี้ระหว่างการขนส่ง

⁴⁹ แหล่งเดิม, หน้า 577-578.

8. รวมของต่างๆ แก่ผู้ส่ง

การนำเข้า

1. แจ้งการมาถึงของสินค้า และสถานที่ที่สินค้ามาถึง และเอกสารที่จำเป็นในการดำเนินการทางพิธีการศุลกากร
2. ดำเนินการทางพิธีการศุลกากร
3. จ่ายค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและค่าภาระอื่นๆ
4. ส่งมอบสินค้าแก่ผู้นำเข้า ณ สถานที่อยู่ของผู้นำเข้า หลังจากทำพิธีการผ่านศุลกากร
5. แยกและกระจายสินค้า เนื่องจากในการขนส่งแต่ละครั้งนั้นจะมีการรวมสินค้าไว้ด้วยกัน ดังนั้นผู้รับจัดการขนส่งจึงมีหน้าที่ต้องแยกสินค้าของลูกค้าของตนออกมา เพื่อนำไปส่งมอบให้แก่ลูกค้านั้น

จากการที่ได้ทำการศึกษาถึงความหมายของผู้ขนส่ง ผู้ส่ง ซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล ผู้รับตราส่ง ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากสัญญารับขนของทางทะเล รวมทั้งผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนเรือ และผู้รับจัดการขนส่ง แม้จะไม่ได้เกี่ยวข้องกับสัญญารับขนของทางทะเล แต่ก็มีส่วนเกี่ยวข้องในการรับขนของทางทะเล แล้ว ก็ทำให้ได้ทราบถึงสิทธิ หน้าที่ของแต่ละฝ่าย ดังนั้น หากผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล ไม่ปฏิบัติตามสัญญา รับขนของทางทะเล หรือกระทำการใดๆ อันทำให้เกิดความเสียหายแก่ของที่ขนส่ง หรือแม้กระทั่งผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนเรือ หรือผู้รับจัดการขนส่ง กระทำการใดๆ ทำให้ของที่ขนส่งได้รับความเสียหาย ก็จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งในความเสียหายดังกล่าวนี้ ดังนั้นกำหนดอายุความในการฟ้องคดี จึงเข้ามาเกี่ยวข้องในส่วนนี้ว่า ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนเรือ หรือผู้รับจัดการขนส่ง จะมีความรับผิดชอบที่ยาวนานเท่าใด รวมทั้งจะสามารถจำกัดความรับผิดได้หรือไม่ และมีข้อยกเว้นความรับผิดเพียงใด

ในทางกลับกัน หากผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง ไม่ปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางทะเล หรือกระทำการใดๆ อันทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งก็ต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่ง ซึ่งก็จะมีเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องคดีเข้ามาเกี่ยวข้องเช่นเดียวกันว่าผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งจะมีความรับผิดชอบที่ยาวนานเท่าใด

2.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ

เรื่องการค้าขายระหว่างประเทศนี้ แต่เดิมพ่อค้าจะเป็นผู้บรรทุกสินค้าและเดินทางไปกับสินค้าเองไม่ว่าจะเป็นโดยทางเรือ หรือโดยพาหนะอื่น ดังนั้นพ่อค้าจึงเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสี่ยงหรือเสียหายของสินค้านั้น แต่ต่อมาในปัจจุบันพ่อค้าหรือผู้ขายสินค้าเหล่านี้จะไม่เดินทางไปกับสินค้าด้วยตนเอง แต่จะส่งมอบสินค้าของตนให้กับผู้ขนส่งเพื่อทำการขนส่งสินค้านั้นไปยังที่หมายปลายทางโดยมีข้อตกลงระหว่างกัน กรณีนี้จึงเป็นจุดเริ่มต้นให้เกิดมีประเพณีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างพ่อค้ากับผู้ขนส่งขึ้น ที่เรียกว่า Law merchant⁵⁰ ซึ่งต่อมาก็ได้มีการพัฒนารูปแบบของความตกลงดังกล่าว เพื่อให้ยึดถือเป็นหลักปฏิบัติต่อกันเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ดีมูลฐานอันเป็นที่มาของหลักเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศนี้มีที่มาจากกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) และกฎหมายซีวิลลอว์ (Civil Law) ซึ่งกฎหมายทั้ง 2 ระบบนี้ถือได้ว่ามีอิทธิพลและเป็นแหล่งที่มาของกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ ที่สำคัญกล่าวคือ⁵¹

2.2.1 คอมมอนลอว์ (Common Law)

หลักใหญ่ที่เป็นพื้นฐานเบื้องต้นในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) นี้ คือ หลักเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอาชีพร ในความเสี่ยงหรือเสียหายแก่ของที่ตนรับขน กล่าวคือ

2.2.1.1 ในเบื้องต้น ผู้ขนส่งอาชีพต้องเป็นผู้รับประกันในความเสี่ยงและสูญหายทั้งปวงแก่ของที่อยู่ในระหว่างการขนส่งและอยู่ในความครอบครองของตน

2.2.1.2 ถ้าผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสี่ยงหรือสูญหายที่เกิดแก่ของที่ขนส่งนั้นเกิดจากเหตุหนึ่งเหตุใดดังต่อไปนี้แล้ว ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสี่ยง หรือสูญหายที่เกิดขึ้นนั้น คือ

- ก. เกิดจากเหตุสุดวิสัย (Act of God)
- ข. เกิดจากศัตรูของแผ่นดิน (Queen's enemies)
- ค. เกิดจากความบกพร่องภายในของสินค้านั้นเอง
- ง. เกิดจากความผิดของผู้ตราส่ง

⁵⁰ กมล สนธิเกษตริน. (2519,กันยายน). “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ.” วารสารกฎหมาย, 2, 3. หน้า 79.

⁵¹ แหล่งเดิม.

สำหรับผู้ขนส่งอาชีพนั่น เพียงแต่แสดงว่าความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ตนรับขนนั้น มิได้เกิดจากความผิดของตน หรือแสดงว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังในการขนส่งอย่างสมควรแล้ว เท่านั้นยังไม่เป็นการเพียงพอ เนื่องจากโดยหลักหากข้อเท็จจริงปรากฏว่าสินค้าที่ผู้ส่งหรือเจ้าของได้ส่งมอบให้ผู้ขนส่งแล้วนั้นเกิดความเสียหายหรือสูญหาย ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบก่อน ต่อเมื่อผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายหรือสูญหายนั้นเกิดจากเหตุหนึ่งเหตุใดใน 4 ประการที่กล่าวไว้ข้างต้น และไม่ได้เกิดจากความประมาทของผู้ขนส่งรวมทั้งลูกจ้างของผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งจึงจะพ้นความรับผิด

2.2.2. ซีวิลลอว์ (Civil Law)

สำหรับบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งของระบบกฎหมายซีวิลลอว์นี้ ผู้เขียนขอนำเอาประมวลกฎหมายพาณิชย์ของฝรั่งเศสมาเป็นเกณฑ์ในการศึกษา ทั้งนี้เนื่องจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของฝรั่งเศสนับว่าเป็นต้นแบบสำหรับประเทศที่ใช้ประมวลกฎหมายทั้งหลายในการนำไปเป็นหลักในการบัญญัติกฎหมายของตน

สำหรับความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ฝรั่งเศสนี้ โดยหลักผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งในความสูญหายหรือเสียหายแห่งของที่ขนส่งตั้งแต่วันที่ได้รับมอบสินค้าจนถึงเวลาที่ส่งมอบ สำหรับการสูญหายของของที่ขนส่งนั้นอาจจะเป็นการสูญหายทั้งหมดหรือแต่บางส่วน แต่ความเสียหายนั้นไม่คำนึงถึงปริมาณเพียงแต่ดูว่าของที่ขนส่งนั้นได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งหรือไม่ เช่น ของเปียกน้ำ หรือละลายเนื่องจากความร้อน⁵² แต่อย่างไรก็ดีหากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายแห่งของที่ตนรับขนนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือจากความบกพร่องของของนั่นเอง ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด

สำหรับประเด็นในเรื่องการส่งมอบล่าช้า นั้น กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลของฝรั่งเศส ไม่ได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการส่งมอบของช้ากว่าที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องขนส่งด้วยความระมัดระวังและเอาใจใส่ แต่อย่างไรก็ดีหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นจะต้องนำบทบัญญัติมาตรา 1147 ของประมวลกฎหมายแพ่งมาใช้บังคับ ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ว่าความล่าช้านั้นสืบเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัย ความผิดของผู้ขนส่ง หรือความผิดของบุคคลที่ 3 เพื่อจะหลุดพ้นความรับผิด ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าผู้ขนส่งจะต้อง

⁵² ไพทิต เอกจริยกร ง (2539). กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส DROIT MARITIME FRANCAIS. หน้า 111.

รับผิดชอบในการส่งมอบซักร้าในเบื้องต้น แต่หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความล่าช้านั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้ส่ง หรือความผิดของบุคคลที่ 3 ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ⁵³

นอกจากนี้หลักเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ ยังอาจพิจารณาได้จากอนุสัญญาระหว่างประเทศ กล่าวคือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (Hague Rules) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules) และอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules)

เนื่องจากการขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ที่มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่จะอยู่คนละประเทศกัน ต่างสัญชาติกัน หากจะนำกฎหมายภายในของแต่ละประเทศมาบังคับใช้ ก็ย่อมก่อให้เกิดปัญหาอย่างมาก เพราะเป็นที่รู้กันว่ากฎหมายภายในของแต่ละประเทศนั้นจะมีความแตกต่างกันไป อันอาจส่งผลให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้เกี่ยวข้อง เนื่องจากผู้ที่เกี่ยวข้องอาจไม่ทราบถึงสิทธิหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของตนได้

ดังนั้น จึงเกิดแนวความคิดขึ้นว่าการมี Uniform Law จะเป็นแนวทางที่ดี และเหมาะสมที่สุดในการแก้ปัญหาข้อพิพาทในการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ และมีการผลักดันร่วมกันให้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศขึ้นเพื่อเป็นแนวทางให้เกิดกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่สอดคล้องกัน

ด้วยเหตุนี้ ประเทศต่างๆ ได้พยายามคิดกันว่าจะทำอย่างไรที่จะทำให้จารีตประเพณีและหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลมีลักษณะเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันยิ่งขึ้นไป ดังนั้นในเดือนกันยายน ค.ศ. 1921 สมาคมกฎหมายระหว่างประเทศ (International Law Association) จึงได้มีการจัดประชุมกัน ณ กรุงเฮก ในหัวข้อเรื่องเกี่ยวกับสิทธิและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและผู้ส่งของ เพื่อจะได้มาซึ่งกฎเกณฑ์อันเป็นที่ยอมรับนับถือโดยทั่วไป และต่อมาในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1924 ณ กรุงบรัสเซลส์ จึงได้มีการลงนามใน “อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับใบตราส่ง”⁵⁴ (The International Convention

⁵³ แหล่งเดิม.

⁵⁴ เกริก วณิชกุล. (2529 ธันวาคม—2538 มีนาคม) “กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล: หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.” วารสารกฎหมาย, 11.1.

for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading) หรือที่เรียกว่า “Hague Rules”⁵⁵

Hague Rules เป็นกฎหมายที่ประสบความสำเร็จค่อนข้างสูง เนื่องจากประเทศต่างๆทั่วโลกให้การยอมรับ โดยการออกกฎหมายการขนส่งทางทะเลตามแนวของ Hague Rules อาทิเช่น ประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นประเทศหนึ่งที่ทำให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้ และมีความมั่นใจมากกว่า Hague Rules เป็นสิ่งจำเป็น และจะต้องได้รับการยอมรับกันอย่างกว้างขวาง ถึงกับประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล (Carriage of Goods by sea Act., 1924) ตามแนวของ Hague Rules เป็นประเทศแรก⁵⁶ แต่ในเวลาต่อมา ก็พบว่า Hague Rules ยังมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการซึ่งสมควรจะต้องได้รับการแก้ไข ดังนั้นเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1968⁵⁷ จึงได้มีการแก้ไขโดยพิธีสารที่เรียกว่า “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” และพิธีสารแก้ไข ค.ศ.1979⁵⁸ หรือที่เรียกสั้นๆว่า “Hague-Visby Rules”⁵⁹

⁵⁵ ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา Hague Rules ได้แก่ Algeria Angola Antigua Argentina Australia Bahamas Barbados Belgium Bolivia Cameroon Cape-Verde Croasia Cuba Cyprus Dominican Ecuador Fiji Finland France Gambia Germany Ghana Groa Greece Grenada Guinea Guyana Hungary Iran Ireland Israel Ivory Coast Jamaica Kenya Kirilati Kuwait Lebanon Macao Madagascar Malaysia Mauritius Monaco Montserrat Mogambique Nauru Nether-land Nigeria Papua-New-Guinea Paraguay Peru Poland Portugal Romania Sao Tome Sarawak Senegal Siera Leone Singapore Slovakia Solomon Island Somalia Spain Srilanka Lucia Grenadines Switzerland Syria Tanzania Timor Tonga Trinidad and Tobago Turks Turkey Tuvalu United States of America Yugoslavia Zaire นอกจากนี้บางประเทศแม้จะมิได้เข้าเป็นภาคี แต่ก็ได้นำหลักการของอนุสัญญานี้ไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของตน ได้แก่ Aruba Bangladesh Bonaire Brazil Bulgaria Estonia Malta Pakistan Panama Saba เป็นต้น

⁵⁶ สมาคมประกันวินาศภัย. (2531-2532). กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ. หน้า 13.

⁵⁷ เกริก วณิชกุล. เล่มเดิม. หน้า 60.

⁵⁸ อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ. เล่มเดิม.

⁵⁹ ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา Hague-Visby Rules นั้น ได้แก่ Belgium Denmark Ecuador France Germany Lebanon Netherlands Norway Poland Singapore Spain Sri Lanka Sweden Switzerland Syria Tonga U.K. ซึ่งรวมถึง หมู่เกาะต่างๆ เช่น ช่องแคบจิบรอลเตอร์ (Gibraltar) ระหว่างสเปน กับ โมร็อกโก, Bermuda Hong Kong

อย่างไรก็ตามแม้กฎแห่งกรุงเฮก ซึ่งรวมทั้ง Hague Rules และ Hague-Visby Rules จะได้รับการยอมรับนับถือ และใช้บังคับกันอย่างกว้างขวาง แต่โดยเหตุที่ประเทศหลักที่ยอมรับบังคับใช้กฎแห่งกรุงเฮกนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นประเทศมหาอำนาจทางทะเล และเป็นประเทศผู้ขนส่งผู้เป็นเจ้าของเรือ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่ากฎแห่งกรุงเฮกจึงออกมาเป็นคุณแก่เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง มากกว่าที่จะเป็นคุณแก่ผู้ส่งของ⁶⁰ อันเป็นการไม่ตรงกับเจตนารมณ์เบื้องต้นที่ต้องการจะคุ้มครองป้องกันผู้ส่งของ จึงทำให้ UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของสหประชาชาติต้องการที่จะร่างอนุสัญญาขึ้นมาใหม่เพื่อจัดข้อเสียเปรียบเหล่านี้ ดังนั้นในปลายปี ค.ศ.1969 UNCTAD จึงได้จัดให้มีการประชุมเกี่ยวกับเรื่องนี้ครั้งแรก และในปี ค.ศ.1970 UNCTAD ได้ตีพิมพ์รายงานวิเคราะห์ Hague Rules และ Hague-Visby Rules อย่างละเอียด พร้อมกับทำข้อเสนอให้แก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ซึ่งมี UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade and Law) หน่วยงานอีกหน่วยงานหนึ่งของสหประชาชาติ ช่วยศึกษาจุดอ่อนและข้อเสนอต่างๆ อีกครั้งหนึ่ง ต่อมา UNCITRAL ได้ร่างอนุสัญญาให้ UNCTAD พิจารณา และหลังจากมีการแก้ไขปรับปรุงให้สอดคล้องกับข้อเสนอของ UNCTAD แล้ว ในปลายปี ค.ศ.1976 จึงได้มีการนำร่างอนุสัญญาดังกล่าวเข้าที่ประชุมใหญ่ขององค์การสหประชาชาติเพื่อพิจารณา ท้ายที่สุด ร่างอนุสัญญานับนี้ก็ได้รับความเห็นชอบ เมื่อปี ค.ศ.1978 โดยเรียกอนุสัญญานับนี้ว่า “United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978” หรือ “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978” หรือเรียกสั้นๆว่า “กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก” (Hamburg Rules)⁶¹ โดย Hamburg Rules นี้ได้วางกฎเกณฑ์มาตรฐานความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ สูงกว่า Hague Rules และ Hague-Visby Rules⁶²

2.2.3 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (Hague Rules) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ.1968 (Hague-Visby Rules)

⁶⁰ เกริก วณิชกุล, หน้าเดิม.

⁶¹ ประเทศให้สัตยาบันอนุสัญญานับนี้ ได้แก่ Barbados Chile Egypt Morocco Romania Tanzania Tunisia Uganda Austria Senegal Siera Leone Botswana Burkina Faso Burundi Cameroon Czech Republic Gambia Georgia Guinea Hungary Kenya Lebanon Lesatho Malawi Nigeria Zambia

⁶² เกริก วณิชกุล, หน้าเดิม.

Hague Rules ซึ่งหมายความว่ารวมถึงพิธีสารแก้ไขที่เรียกว่า Hague-Visby Rules โดยจะเรียกกรวมกันว่า “กฎแห่งกรุงเฮก” เป็นอนุสัญญาที่ใช้ได้กับใบตราส่งทุกฉบับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของระหว่างท่าในรัฐสองรัฐต่างกัน ถ้า

ก. ได้มีการออกใบตราส่งให้ในรัฐภาคี หรือ

ข. ได้ทำการขนส่งจากท่าในรัฐภาคี หรือ

ค. สัญญาขนส่งของทางทะเล ซึ่งปรากฏหลักฐานตามใบตราส่ง ระบุว่ากฎเกณฑ์ของอนุสัญญานี้ หรือกฎหมายของรัฐใดซึ่งได้อนุมัติการตามกฎเกณฑ์ของอนุสัญญานี้ ให้ใช้บังคับกับสัญญานั้น ไม่ว่าผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องจะมีสัญชาติใดก็ตาม

โดยกฎแห่งกรุงเฮกจะไม่ใช้บังคับแก่สัญญาชาร์เตอร์เรือ (charter party) เว้นแต่จะได้มีการออกใบตราส่งหรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันที่ออกตามสัญญาเช่าเรือ เมื่อใบตราส่งหรือเอกสารดังกล่าวนี้ใช้แก่ความสัมพันธ์กันระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง นอกจากนี้กฎแห่งกรุงเฮกยังไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งบนปากกระวางเรือ และการขนส่งสัตว์มีชีวิตอีกด้วย⁶³

สำหรับรัฐที่เป็นภาคีมีความผูกพันที่จะต้องออกกฎหมายภายในบังคับตามอนุสัญญานี้ แต่รัฐที่ไม่ได้เข้าเป็นภาคี โดยหลักก็จะไม่ผูกพันตามอนุสัญญา แต่อย่างไรก็ดีในทางปฏิบัติผู้ขนส่งก็มักจะระบุข้อความไว้ในใบตราส่งให้ใช้กฎแห่งกรุงเฮกบังคับกับใบตราส่งนั้น ทั้งนี้เพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตนเองนั้นเอง หรือมิฉะนั้น ก็จะเขียนข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ตามแนวทางของกฎแห่งกรุงเฮก ซึ่งข้อความที่ให้บังคับใช้กฎแห่งกรุงเฮกในใบตราส่งนี้เรียกว่า Paramount Clause⁶⁴

หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎแห่งกรุงเฮกนี้ เริ่มขึ้นตั้งแต่เวลาที่บรรทุกของลงเรือและสิ้นสุดเมื่อขนของขึ้นจากเรือโดยเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบขั้นต่ำซึ่งผู้ขนส่งไม่อาจหลีกเลี่ยง หรือปลดเปลื้องให้น้อยกว่านี้โดยระบุไว้ในใบตราส่งได้ นอกจากนี้หน้าที่ที่ผู้ขนส่งจะต้องกระทำ หรือกล่าวได้ว่าเป็นหน้าที่หลักของผู้ขนส่ง⁶⁵ ก็คือ

1. หน้าที่จัดเตรียมเรือให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมแก่การเดินทะเล, จัดหาคนประจำเรือ อุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นแก่เรือ, จัดสถานที่ และส่วนอื่นๆ ของเรือที่บรรทุกสินค้า ให้เหมาะสมและปลอดภัยสำหรับที่จะรับสินค้า ขนส่งสินค้า และเก็บรักษาสินค้า

⁶³ ไพทิต เอกจริยกร ข เล่มเดิม, หน้า 33.

⁶⁴ เกริก วณิชกุล, เล่มเดิม, หน้า 142-143.

⁶⁵ ดู Hague Rules 1924, Article 3.

2. หน้าที่ที่จะต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลรักษาสินค้าให้ปลอดภัย

3. หน้าที่ที่จะต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ หากผู้ส่งของต้องการ

นอกจากนี้ผู้ขนส่งยังจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหาย ในความสูญหาย เสียหายของของ ที่ขนส่งด้วย เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าที่ขนส่งนั้น เกิดจากเหตุที่ตนไม่ต้องรับผิดชอบ โดยทั้งนี้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะสามารถฟ้องผู้ขนส่ง หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องภายใต้กำหนดอายุความเท่าใด และในกรณีใดที่อยู่ภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวบ้าง เป็นเรื่องที่จะได้ศึกษากันต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

2.2.4 อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules)

อนุสัญญา Hamburg Rules นี้ นับว่าเป็นวิวัฒนาการในหลักกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลที่สำคัญ เนื่องจากการได้มีการแก้ไขความบกพร่องที่เกิดขึ้นตามอนุสัญญา Hague Rules และ Hague-Visby Rules โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเรื่องการให้เปรียบผู้ขนส่งซึ่งเป็นประเทศมหาอำนาจมากกว่าผู้ส่งซึ่งเป็นประเทศด้อยพัฒนาและกำลังพัฒนา

สาระสำคัญของ Hamburg Rules คือ รัฐภาคีของ Hamburg Rules จะต้องออกจากภาคีอนุสัญญาฯ กฎแห่งกรุงเฮก นอกจากนี้ขอบเขตในการนำอนุสัญญา Hamburg Rules ไปใช้นั้นก็มีความกว้างกว่าที่กำหนดไว้ใน Hague Rules และ Hague-Visby Rules อีกด้วย โดยจะเห็นได้จากการที่ Hamburg Rules นั้นจะอ้างถึง “สัญญาการขนส่ง” มากกว่าที่จะอ้างถึง “ใบตราส่ง” ดังนั้นสัญญาการขนส่งซึ่งมิได้ออกใบตราส่ง ก็อยู่ในความครอบคลุมของกฎเหล่านี้และยังครอบคลุมไปถึงสัญญาที่ตกลงกันมิให้ออกใบตราส่งด้วย⁶⁶

นอกจากนี้ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามอนุสัญญา Hamburg Rules ยังได้ขยายกว้างมากขึ้นจากอนุสัญญา Hague Rules กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้่าซึ่งของที่รับขนตั้งแต่รับของเข้ามา ณ ท่าต้นทางที่จะทำการบรรทุกของ, ในระหว่างที่ของอยู่ในความควบคุม ดูแลของตนตลอดการขนส่ง จนกระทั่งถึงท่าปลายทางที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าตนเอง ลูกจ้าง หรือตัวแทนได้ใช้มาตรการทุกอย่างอันสมควรแก่เหตุการณ์เพื่อหลีกเลี่ยงการสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นแล้ว และนอกจากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบแล้ว อนุสัญญา Hamburg Rules ยังได้แยกแยะผู้ที่อาจต้องรับผิดชอบเพราะความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้่าอีกประเภทหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งตัวจริง (actual carrier) ซึ่งหมายถึง

⁶⁶ สมาคมประกันวินาศภัย. (2533-2534). Hague Rules, Hague-Visby Rules And Hamburg Rules อนุสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเล.

ผู้ที่รับมอบหมายจากผู้ขนส่ง (carrier) ให้ทำการรับขนของแทน หรือรับขนของในช่วงใดช่วงหนึ่งของระยะทางทั้งหมด⁶⁷ แต่อย่างไรก็ดีผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบสำหรับการขนส่งโดยตลอด โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะได้มอบให้ผู้ขนส่งจริงทำการขนส่งหรือไม่ กล่าวคือ ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบกับผู้ขนส่งจริง แม้ตนจะไม่ได้ทำการขนส่งเองก็ตาม ซึ่งทำให้ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งไม่จำเป็นต้องเสียเวลาไปฟ้องผู้ขนส่งจริง ซึ่งไม่ได้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลด้วย

⁶⁷ เกริก วณิชกุล, เล่มเดิม, หน้า 90.