

บทที่ 2

สาระสำคัญของข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งแบบมาตรฐานของ BIMCO

2.1 ความสำคัญและลักษณะทั่วไปของใบตราส่ง (Bill of Lading)

การรับขนสินค้าทางทะเล (Carriage of Goods by Sea) นั้น มีมาตั้งแต่โบราณกาล จนถึงปัจจุบัน ได้มีวิวัฒนาการมาเป็นลำดับ โดยมี ใบตราส่ง (Bill of Lading) เป็นเอกสารที่สำคัญในกิจการค้าระหว่างประเทศ ที่บริษัทเรือผู้รับขนออกให้กับผู้ส่งสินค้า หรือผู้รับตราส่ง ซึ่งใบตราส่ง (Bill of Lading) ทำหน้าที่สำคัญ 3 ประการ¹ คือ

1. เป็นใบรับสินค้าที่บริษัทผู้รับเข้าออกให้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าได้รับมอบสินค้าตามรายการ ปริมาณ และคุณภาพ ตามที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่ง และได้มีการนำสินค้าลงเรือเพื่อส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทางแล้ว
2. เป็นหลักฐานว่าได้มีการทำสัญญาขนส่งทางทะเล ระหว่างผู้ส่งสินค้า กับบริษัทผู้รับขน
3. เป็นเอกสารสิทธิ ซึ่งเจ้าของสินค้าหรือผู้รับตราส่งสามารถโอนกรรมสิทธิในสินค้าได้โดยการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งไป

2.1.1 ความเป็นมาของ Bill of Lading

Bill of Lading ไม่ปรากฏว่าเกิดขึ้นเมื่อใด แต่อาจสืบย้อนไปถึงประเพณีการค้าทางทะเลของเกาะ Rhodes ในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน และพัฒนาการของ Rodian Law ในราวๆ ศตวรรษที่ 7 A.D. ในสมัยนั้นพ่อค้าจะเดินทางไปพร้อมกับสินค้ารายการต่างๆ ของสินค้าจะแสดงไว้ในบัญชีหรือทะเบียนซึ่งเป็นเอกสารของเรือ ซึ่งเอกสารนี้กลายเป็นรูปแบบหนึ่งของสัญญา² เช่น กฎหมายการค้าทางทะเล จึงเกิดจาก

¹ ฝ่ายสารสนเทศและห้องสมุด ศูนย์ประสานงานการพาณิชย์นาวี, "ใบตราส่ง : Bill of Lading," 2530 หน้า 1. (อัคราเนนา)

² สมศักดิ์ เพ็ชรสกุล "ใบตราส่ง (Bill of Lading), "วารสารการพาณิชย์นาวี 3 (มกราคม-เมษายน 2527) : p.24.

จารีตประเพณีและการปฏิบัติของพ่อค้าทางทะเลในยุคต่างๆ อย่างไรก็ตาม การศึกษาถึงต้นกำเนิดของ Bill of lading นี้ ควรย้อนดูถึงการปฏิบัติของรัฐในประเทศอิตาลี คือ The Ordinance Maritime of Trani of 1063 โดยได้มีการกำหนดให้นายเรือทุกคนต้องมีเสมือนประจำเรือ และอ้างอิงถึงทะเบียนเรือ (Ship's book of register) ซึ่งเป็นหลักฐานเก่าแก่ของการบันทึกรายการสินค้าที่บรรทุกลงเรือ ซึ่งรายการที่บันทึกเหล่านี้จะเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารของเรือ (Ship's paper) นอกจากนี้ยังมีการค้นพบร่างเอกสารชื่อ Customs of the sea ซึ่งเชื่อว่าเขียนขึ้นในคริสต์ศตวรรษที่ 14 ที่เมืองบาร์เซโลนา เอกสารนี้กล่าวถึงทะเบียนเรือ (register book) ซึ่งเสมือนประจำเรือต้องรักษาไว้ และกล่าวต่อไปว่าพ่อค้าควรแจ้งให้เสมือนเรือทราบทันทีที่เรือเริ่มออกเดินทางว่ามีสินค้าใดนอกเหนือจากที่ได้บันทึกไว้เป็นหนังสือ มิฉะนั้นเจ้าของเรือจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายแก่สินค้านั้น บันทึกนี้รวมถึงบัญชีการรับของและการชำระเงินซึ่งไม่เป็นที่สงสัยเลยว่าบันทึกที่อ้างถึงเป็นเอกสารสำคัญเกี่ยวกับสินค้าในสมัยแรกๆ ที่ยังไม่มีการพัฒนา และบันทึกนี้มีลักษณะเป็นเอกสารสิทธิ และหลักฐานแห่งสิทธิของพ่อค้าในสินค้าที่ระบุชื่อตน ณ ท่าปลายทาง

หลักฐานของการรับขนของทางทะเลได้มีการพัฒนาตามลำดับ จากเดิมมีแต่พยานบุคคลมาเป็นบันทึกประจำเดือนจนในที่สุดมาเป็นสัญญาระหว่างพ่อค้าและนายเรือในระหว่างการพัฒนา พ่อค้าซึ่งเคยเดินทางไปพร้อมกับสินค้าก็เปลี่ยนวิธีการมาเป็นการส่งนายเรือให้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้ใดผู้หนึ่งแทน ด้วยเหตุนี้จึงเกิดความจำเป็นที่จะต้องคัดลอกรายการจากบันทึกประจำเรือมาเป็นเอกสารสิทธิที่นายเรือลงนามต่างหากการที่มีเอกสารเพียงฉบับเดียวทำให้เกิดความยุ่งยากในการพิสูจน์กรรมสิทธิ์ในสินค้าเมื่อเอกสารหายชะตากรรมของผู้ส่งของจะขึ้นอยู่กับความปรานีของนายเรือซึ่งครอบครองหลักฐานของสัญญาแต่ผู้เดียว ในครั้งหลังของคริสต์ศตวรรษที่ 16 การใช้บิลออฟเลดิงเป็นที่แพร่หลาย และในช่วงนี้เองที่มีการระบุข้อความลงในบิลออฟเลดิงว่าเมื่อมีการปฏิบัติตามบิลออฟเลดิงฉบับหนึ่งแล้ว บิลออฟเลดิงอื่นๆ ตกเป็นโมฆะ

เนื่องจากการขยายตัวของการค้าและความซับซ้อนของธุรกิจในคริสต์ศตวรรษที่ 18 ทำให้มีความจำเป็นต้องโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้ายกก่อนถึงท่าปลายทางมากขึ้น ดังนั้นจึงมีการสลักหลัง โอนบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้ซื้ออย่างแพร่หลายและบิลออฟเลดิงที่เปลี่ยนมือได้

(negotiable bill of lading) เป็นที่ใช้กันทั่วไป³ คดีที่สำคัญที่มีการกล่าวถึงเรื่องการสลักหลังโอนบิลออฟเลดิง เช่น คดี *Snee V. Prescott* (1793) ได้พิจารณาว่าใบตราส่งสามารถสลักหลังโอนสิทธิ์ตามใบตราส่งให้แก่ผู้อื่นได้ อันสืบเนื่องมาจากวิธีการทางปฏิบัติของใบตราส่ง ได้จัดพิมพ์ขึ้นในศตวรรษที่ 18 และความเป็นตราสารที่เปลี่ยนมือได้ของใบตราส่งนั้นได้นำมาใช้กันแพร่หลายทั่วไป

ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องจัดให้เรือมีความสามารถทางทะเล ออกเดินเรือโดยไม่ชักช้า และไม่ออกนอกเส้นทางเดินเรือปกติโดยไม่มีเหตุอันสมควร ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบโดยเด็ดขาดต่อผู้ส่งของเมื่อเกิดการสูญหาย หรือเสียหายแก่สินค้าเว้นแต่ความเสียหายดังกล่าวเกิดจากเหตุสุดวิสัย การกระทำของศัตรูมหาชน (act of public enemies) หรือสภาพแห่งของ ทั้งนี้เหตุดังกล่าวต้องมีได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งด้วย ดังนั้นข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในบิลออฟเลดิงในยุคแรกจึงเป็นข้อจำกัดโดยทั่วไป อย่างไรก็ตามผลของคำพิพากษาในคริสต์ศตวรรษที่ 18 ทำให้เจ้าของเรือเริ่มแก้ไขบิลออฟเลดิงโดยไม่เพียงแต่ระบุข้อยกเว้นความรับผิดชอบของตนตามกฎหมายคอมมอนลอว์เท่านั้น แต่ระบุข้อยกเว้นความรับผิดชอบของตนรวมถึงที่เกี่ยวกับภัยทางทะเลทุกชนิดหรือภัยจากการรับขนทุกชนิด ผู้ขนส่งโดยอาศัยประโยชน์จากหลักเสรีภาพในการทำสัญญา ซึ่งเป็นการยอมรับหลักกฎหมายว่าด้วยสัญญา และอิทธิพลของ natural law และทฤษฎีการเมือง laissy-Faire ที่ถือหลักว่าคู่สัญญาอยู่ในฐานะเท่าเทียมกัน สามารถตกลงกันกำหนดข้อสัญญาอย่างไรก็ได้ รวมทั้งหลักว่าด้วย Freedom of contract และ Sanctity of contract (ซึ่งตรงกับหลักที่ว่าด้วยความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนาตามระบบ civil Law) ทำให้ผู้ขนส่งสามารถมีนิติสัมพันธ์กับเจ้าของสินค้าในทางสัญญาในลักษณะของ Private Carrier ไม่ใช่ common carrier ได้ กล่าวคือ

³ Alim Mitchelhill, *Bills of Lading Law and Practice* (London : Chapman and Hall, 1982) p.1.

คำว่า ความสามารถทางทะเลแปลมาจากคำภาษาอังกฤษว่า seaworthiness ซึ่งได้เคยมีการอ้างถึงในหนังสือการพาณิชย์นาวีของ พลเรือโทหลวงชาดูชยศึก (จีน ชาดูชยศึก) หน้า 51 แต่ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ใช้คำว่า "สภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย".

ดั้งเดิมตามกฎหมายอเมริกาและอังกฤษ ผู้ขนส่งของถูกแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ 1. common carrier เป็นผู้เตรียมพร้อมที่จะรับโอนของทั้งหมดตามที่ตกลงโดยการจ่ายค่าภาระ ซึ่งเรียกว่า liner⁴ 2. private carrier จะรับขนส่งตามความตกลงที่พิเศษและยังไม่เตรียมพร้อมที่จะขนของทั้งหมด⁵ ซึ่งปัจจุบันการรับขนของประเภทนี้ (private carriage) ที่สำคัญ คือ Charter Party⁶ (ซึ่งเริ่มแรก ผู้ที่ประกอบอาชีพรับขนของถือเป็น common carrier ตามหลักกฎหมายรับขนของทางทะเล ซึ่งเป็นหลักตาม Common Law โดยถือเป็นคดีของหลักกฎหมายในเรื่อง Bailment. มากกว่าเรื่องสัญญา ซึ่งผู้ขนส่งของเมื่อได้รับของจากเจ้าของ ออกเดินทางกลับตาเจ้าของ ห้างเจ้าของไปเรื่อย ๆ โดยที่เจ้าของไม่มีโอกาสทราบว่าจะมีอะไรเกิดขึ้นในระหว่างขนของหรือไม่ ถือว่าผู้ขนส่งได้รับการครอบครองของนั้นโดยเด็ดขาด ดังนี้ ผู้ขนส่งมีความรับผิดโดยเคร่งครัด Absolute liability ต่อเจ้าของ กล่าวคือ ถ้าเกิดความเสียหายหรือสูญหายแก่ของ รวมทั้งการส่งของล่าช้า ไม่ว่าด้วยเหตุใด ผู้ขนส่งต้องรับผิดในทุกกรณี ทำให้ผู้ขนส่งสามารถกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของตนได้ทุกประการ รวมทั้งความรับผิดจากความประมาทเลินเล่อของตนเองด้วย ครั้นเมื่อนำหลักสัญญารับขนมาใช้ในการรับขนระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ขนส่งกำหนดข้อจำกัดความรับผิดของตนเองตามที่ตนพอใจ ซึ่งเจ้าของสินค้าไม่อยู่ในฐานะที่จะ

⁴ FRANK L MARAIST, *Admiralty in a Nutshell*, 2nd ed. (United States of America : WEST PUBLISHING CO., 1988), p.57.

⁵ Nicholas J Healy, *Admiralty Cases and MATERIALS* (New York : WEST PUBLISHING CO, 1974), p. 402.

⁶ Thomas J Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law* (United States of America : WEST PUBLISHING CO, 1987), p.292.

ซึ่งหลักนี้จะเป็นกรณีที่ผู้ที่ได้ทรัพย์สินของผู้อื่นมาไว้ในครอบครองของคนโดยเด็ดขาดต้องดูแลรักษาทรัพย์สินนั้นให้อยู่ในสภาพดีตลอดเวลา

ต่อมา Common Law ยินยอมให้ผู้ขนส่งยกเว้นความรับผิดได้ในบางกรณี จัดเป็น Common Law Exemptions เช่น กรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายหรือล่าช้าเกิดจากเหตุสุดวิสัย (Act of God) หรือจากการกระทำของอริราชศัตรู (Queen's enemies) หรือความชำรุดบกพร่องในตัวของมันเอง (inherent vice) เหล่านี้ เช่นนี้ ไม่ต้องรับผิด.

ต่อรองได้มากนัก เพราะอำนาจต่อรองของผู้ขนส่งมีมากกว่าเจ้าของสินค้า ความขัดแย้งกันระหว่างเจ้าของสินค้ากับผู้ขนส่งซึ่งส่วนใหญ่คือเจ้าของเรือมีมากขึ้นเรื่อยๆ จนเป็นปัญหาระหว่างประเทศขึ้น⁷ กล่าวคือ เมื่อใดก็ตามที่ศาลวางหลักกฎหมายเป็นผลเสียต่อผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็จะระบุเพิ่มข้อยกเว้นความรับผิดใหม่ไว้ในบิลออฟเลดิงเพื่อให้หลักกฎหมายตามคำพิพากษาของศาลไม่มีผลในอนาคต ในยุคต้นของการขนส่งโดยเรือที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรไอน้ำ แม้การแข่งขันระหว่างผู้ขนส่งมีมากขึ้นแต่ในขณะที่เดียวกันสินค้าที่ต้องการขนส่งก็มีมากกว่าที่เรือจะรับได้ ผู้ขนส่งจึงสามารถขยายข้อยกเว้นตามสัญญาฉบับออกไปเท่าที่อำนาจต่อรองของผู้ขนส่งจะอำนวยบิลออฟเลดิงในช่วงนั้นจึงมีข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง แม้กระทั่งในความเสี่ยงภัยที่เกิดจากความประมาทของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างเกี่ยวกับการบรรทุกและการส่งมอบสินค้าผิด

ในตอนปลายศตวรรษที่ 19 ได้มีการพิจารณาถึงผลประโยชน์ของธนาคารและเจ้าของสินค้า ซึ่งมีความกังวลมากขึ้นกับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการที่เจ้าของเรือได้นำข้อยกเว้นความรับผิดต่างๆ บรรจุไว้ในใบตราส่ง ทำให้เจ้าของเรือสามารถปฏิเสธความรับผิดในกรณีที่สินค้าสูญหายหรือเสียหายจากการที่เรือไม่มีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้ การเดินเรือออกนอกเส้นทางหรือจากสาเหตุอื่นใด⁸

สถานการณ์เช่นนี้ได้ก่อให้เกิดความไม่พอใจแก่ผู้ส่งของ นายธนาคารและผู้รับประกันภัย และเกิดแรงผลักดันให้ผู้ขนส่งบางคนในประเทศอังกฤษยอมรับบิลออฟเลดิงแม่แบบ (Model Bills of Lading) ที่เสนอในการประชุม ณ เมืองลิเวอร์พูล ใน ค.ศ. 1882 หรือที่เรียกว่า "Conference Form" bill of lading ซึ่งกำหนดว่าผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดเฉพาะในกรณีความผิดพลาดในการเดินเรือเท่านั้นและไม่หลุดพ้นจากความรับผิดเมื่อเป็นความผิดของนายเรือ หรือลูกเรือในการดูแลรักษาสินค้า โดยกำหนด

⁷ คิง ภาไชย, "หลักกฎหมายเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ," วารสารนิติศาสตร์ธรรมศาสตร์ 24 (มิถุนายน 2537) : 232-233.

⁸ สมศักดิ์ เทียรสกุล, "ใบตราส่ง (Bill of Lading)", วารสารกฎหมายมหาชน, หน้า 26.

ความรับผิดชอบสูงของผู้ขนส่งไม่เกิน 100 ปอนด์สเตอร์ลิงต่อหีบห่อ นอกจากนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกาและอาณานิคมของอังกฤษก็ได้มีการขัดแย้งระหว่างผู้ขนส่งและเจ้าของสินค้าและได้มีการเรียกร้องให้ออกกฎหมายเพื่อจัดการความยุ่งยากที่เกิดจากการใช้หลักเสรีภาพในการทำสัญญาอย่างไม่จำกัดของผู้ขนส่ง ความขัดแย้งนี้ยุติลงด้วยการประนีประนอมในค.ศ.1893 สหรัฐอเมริกาได้บัญญัติรัฐบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือ Bill of Lading หน้าที่ความรับผิดชอบและสิทธิเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ค.ศ.1893 (An Act Relating to Navigation of Vessels, Bills of Lading and to Certain Obligations, Duties and Rights in Connection with the Carriage of Property, 1893) หรือที่เรียกว่า Harter Act (46 U.S.C.A. sections 190-195) ผ่านสภาเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1893 ซึ่งได้ก่อตั้งหลักการสำคัญโดยแยกความแตกต่างระหว่างความผิดในการเดินเรือ (faults in navigation) หรือการจัดเรือ (management of the vessel) กับความผิดในการดูแลและรักษาสินค้า (Care and Custody of the Cargo) และได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบที่แน่นอนสำหรับเจ้าของเรือและห้ามเพิ่มข้อจำกัดความรับผิด เช่น ห้ามเจ้าของเรือทำสัญญายกเว้นหน้าที่ของตนที่จะต้องกระทำตามสมควรเพื่อดูแลสินค้าและจัดให้เรือมีความสามารถทางทะเล (seaworthy ship) หลังจากนั้นในประเทศอื่นได้มีการออกกฎหมายที่คล้ายๆ กันตามมา ได้แก่ Australian Sea Carriage of Goods Act 1904, The New Zealand Shipping and Seamen Act, 1908 และ The Canadian Water Carriage of Goods Act, 1910

อย่างไรก็ตามความจำเป็นที่จะต้องมีการปรับปรุงยังคงมีอยู่ต่อมาจนเกิดข้อสรุปว่าควรจะจัดให้มีข้อตกลงระหว่างประเทศเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันจึงมุ่งไปในการจัดทำแบบของบิลออฟเลดิงสากล (an International Model Bill of lading) ซึ่งกำหนดมาตรฐานความรับผิดชอบขั้นต่ำของผู้ขนส่งที่ใช้กันทั่วโลก การประชุมระหว่างประเทศได้จัดขึ้นโดยความช่วยเหลือของ International Law Association และ Comité Maritime International (CMI) ในการประชุม ณ กรุงเฮก เมื่อ ค.ศ.1921 ผู้แทนของผู้ขนส่งชั้นนำ ผู้รับประกันภัย

ผู้ส่งของ และนายธนาคารจากประเทศมหาอำนาจทางทะเล ได้ปรึกษารื้อและกำหนดหลักการ ซึ่งต่อมาเป็นที่รู้จักกันในนามของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับ Bill of Lading ให้เป็นอย่างเดียวกันลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading signed at Brussels on the 25th August 1924) หรือ Hague Rules ประเทศการค้าที่สำคัญส่วนใหญ่ได้ลงนามในกรรมสารสุดท้ายเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 1924 และอนุสัญญาเริ่มมีผลใช้บังคับในวันที่ 2 มิถุนายน 1931⁹

Hague Rules จะครอบคลุมข้อความและเงื่อนไขของใบตราส่งที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในการบรรทุกสินค้าตามใบตราส่ง ซึ่งตามหลักการของอนุสัญญานี้ จะเป็นการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบขั้นต่ำของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดชอบสูงและขอบเขตแห่งความรับผิด (Carrier's minimum Obligations, his maximum immunities and the limit of his liability) และเมื่อเวลาผ่านไประยะหนึ่งก็ได้มีการปรับปรุงให้ทันสมัยขึ้น โดยเนื้อหาหลักของการแก้ไขก็เพื่อเป็นการกลับหลักตามคำพิพากษาของศาลอังกฤษใน 2 คดี คือ

คดี The Muncaster Castle Case (1961)¹⁰ ซึ่งตัดสินให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการขาดการดูแลตามสมควร เพื่อให้เรือมีความสามารถทางทะเล แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้ใช้ความอดสาหะอย่างมากในการเลือกผู้ตรวจของความสามารถทางทะเลของเรือ

คดีระหว่าง Scruttons, Ltd. กับ Midland Silicones Ltd. (1962) A.C.446 ซึ่งบ่งชี้โดยปริยายว่าลูกจ้างของผู้ขนส่งไม่ควรจะได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดตาม Hague Rules

⁹ พนิดา วัฒนเวทิน, "ผลของการโอนบิลออฟเลดิงในระบบกฎหมายไทย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทนิติศาสตรบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529), หน้า 10-11.

¹⁰ IMO, PART 6 Carriage of goods by sea," Compendium for Model Course Maritime Law Volume 1, 1993, p.80.

นอกจากนี้ยังมีการแก้ไขในส่วนที่สำคัญอื่นๆ คือ ข้อความใน Bill of Lading ที่เป็นหลักฐานเบื้องต้นของการรับสินค้าโดยผู้ขนส่งนั้นจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ หากได้มีการโอนไปยังบุคคลที่สาม ซึ่งเป็นผู้กระทำการโดยสุจริต การตกลงที่จะขยายอายุความการฟ้องร้องต่อผู้ขนส่งได้ภายหลังที่มูลคดีแห่งการฟ้องร้องได้เกิดขึ้น การที่ผู้ขนส่งฟ้องไล่เบี้ยเอาค่าบุคคลที่สาม การเพิ่มวงเงินจำกัดความรับผิดชอบหนึ่งหีบห่อหรือต่อหน่วยเปลี่ยนหน่วยเงินจาก Pound sterling เป็น Poincare Franc การใช้ Hague Rules แก่ทั้ง Bill of Lading ที่ออกในประเทศภาคี และ Bill of Lading ที่ออกสำหรับการขนส่งจากท่าเรือในประเทศภาคีโดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของเรือหรือคู่สัญญา

อย่างไรก็ดี Brussels Protocol 1968 และ 1979 รวมเรียกว่า Hague Visby Rules ซึ่งประเทศต่างๆ ตรากฎหมายภายในยอมรับหลักการตามอนุสัญญานี้ เช่น ประเทศอังกฤษได้ตราพระราชบัญญัติ The Carriage of Goods by Sea Act, 1924 ออกใช้ในเดือนมกราคม 1925 เพื่อให้ Hague Rules มีผลใช้บังคับตามกฎหมายในประเทศอังกฤษ อย่างไรก็ดีตามเมื่อได้มีการจัดทำ Brussels protocol 1968 เพื่อแก้ไข Hague Rules แล้วจึงได้มีการประกาศใช้ The Carriage of Goods by Sea Act, 1971 เพื่อยอมรับการแก้ไขดังกล่าวให้มีผลใช้บังคับในทางกฎหมาย ซึ่งเมื่อพระราชบัญญัติปี ค.ศ. 1971 นี้มีผลใช้บังคับใน พระราชบัญญัติปี 1924 ก็เป็นอันยกเลิกไป ส่วนสหรัฐอเมริกาได้ตราพระราชบัญญัติ The Carriage of Goods by Sea Act 1936 หรือ COGSA¹¹ (46 U.S.C.A. sections 1301-1312) ซึ่งผ่านสภาเมื่อวันที่ 10 เมษายน ค.ศ.1936 เพื่อให้ Hague Rules มีผลบังคับใช้ทางกฎหมายในประเทศสหรัฐอเมริกา ทั้ง Harter Act COGSA ต่างเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเช่นเดียวกันแต่

^{*} ต่อมา Protocol 1979 แก้ไขเป็นหน่วยคิดบัญชีที่ใช้ในการคำนวณ

¹¹ P&O Containers Ltd, *The Merchants Guide* (London : P&O Containers Ltd, 1994),

COGSA จะใช้บังคับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศส่วนการรับขนของภายใน ยังอยู่ได้บังคับของ Harter Act เว้นแต่คู่สัญญาตกลงให้ COGSA ใช้บังคับ สำหรับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศประเภทในช่วงที่ COGSA ไม่มีผลบังคับ Harter Act ก็ยังใช้บังคับอยู่¹²

อย่างไรก็ดี ในทศวรรษที่ผ่านมา องค์การสหประชาชาติเห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการทบทวน Hague Rules ยิ่งกว่าที่ได้จัดทำมาในปี 1968 (Hague-Visby Rules) องค์การสหประชาชาติจึงได้จัดตั้งองค์การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nations Conference on Trade and Development หรือ UNCTAD) ขึ้นในปี 1969 คณะกรรมการดังกล่าวได้มอบหมายคณะกรรมการสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (United Nations Commission on International Trade Law หรือ UNCITRAL) พิจารณาเรื่องนี้ และร่างอนุสัญญาเข้าในที่สุดกลายเป็น The United Nations Convention on Carriage of Goods by Sea 1978 (Hamburg Rules) ซึ่งจะมีผลใช้บังคับเมื่อครบหนึ่งปีหลังจากวันที่ประเทศสมาชิกให้สัตยาบัน ขอมรับ อนุมัติ หรือภาคยานุวัติครบ 20 ประเทศ¹³

อนึ่ง ในปัจจุบันสถานะทางกฎหมายของ Bill of Lading นอกจากพิจารณาจากกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยอาศัยกฎหมายของนานาประเทศ เช่น กฎหมายภายในของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกาข้างต้น เป็นหลักแล้วในการพิจารณา

¹² Frank L. Maraist, *Admiralty In a Nutshell*, p. 59-67.

¹³ สมศักดิ์ เพ็ชรสกุล, "ใบตราส่ง (Bills of Lading)", *วารสารกฎหมายอาชีวศึกษา*, หน้า 28.

* ประเทศอังกฤษยอมรับเข้าเป็นภาคี Hague-Visby Rules อย่างเป็นทางการและบัญญัติกฎหมายภายในเรื่อง การรับขนของทางทะเลสำหรับใช้บังคับปัจจุบัน คือ Carriage of Goods by Sea Act 1924 และประเทศสหรัฐอเมริกา บัญญัติกฎหมายภายในขึ้นใช้บังคับ คือ Carriage of Goods by Sea Act 1936. และได้เข้าเป็นภาคี Hague Rules

เรื่องสิทธิหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้สัญญาที่เกี่ยวข้องยังคงพิจารณาประกอบกับจารีตประเพณีทั่วไปทางการค้าระหว่างประเทศทางทะเล ดังนั้นใบตราส่ง (Bill of Lading) จึงมีคุณลักษณะทางกฎหมายที่สำคัญ 3 ประการ คือ¹⁴

1. เป็นกรณีที่มีสถานะเป็นใบรับสินค้า (receipt) ที่ผู้ขนส่งหรือนายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ออกให้แก่ผู้ส่งของ ซึ่งแสดงว่า ผู้ส่งของได้ส่งมอบสินค้าให้อยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง โดยระบุถึงสภาพ จำนวน เครื่องหมาย และรายละเอียดต่างๆ ลงในใบตราส่ง (Bill of Lading)¹⁵ กล่าวคือ ถ้าเป็นใบตราส่ง (Bill of Lading) ประเภทบรรทุกแล้ว ก็จะกำหนดว่าได้มีการบรรทุกสินค้าลงสินค้าได้ลงเรือเรียบร้อยหรือเพื่อขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในใบตราส่ง (Shipped or On-Board Bill of Lading) เรือซึ่งจะออกให้เมื่อสินค้าได้ลงเรือเรียบร้อยแล้ว แต่ถ้าเป็นใบตราส่ง (Received for Shipment Bill of Lading) ประเภทรับไว้เพื่อบรรทุก ก็จะกำหนดไว้เพียงว่าได้มีการรับมอบสินค้าไว้ในความครอบครองเพื่อขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้¹⁶ และให้ก่อนที่จะบรรทุกสินค้าลงเรือ

ถ้าหากสินค้าไม่เป็นไปตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง (Bill of Lading) ผู้ขนส่งจะต้องได้แจ้งคัดค้าน (Reservation) และระบุข้อความที่ได้แจ้งในใบตราส่ง (Bill of Lading)¹⁷ เช่น อาจระบุถึงความเสียหายหรือความชำรุดบกพร่องของสินค้าในใบตราส่ง (Bill of

¹⁴ E.R. Hardy Ivamy, "CASEBOOK ON CARRIAGE BY SEA," 5th ed. (London : Lloyd's Press Ltd, 1982), p. 55.

¹⁵ ชัยนติ ไกรกาญจน์, "บิลออฟเลดิง" (Bill of Lading)," จุฬสารกฎหมายพาณิชย์ 1 (กุมภาพันธ์ 2532) : 6.

¹⁶ ฝ่ายสารสนเทศและห้องสมุด ศูนย์ประสานงานการพาณิชย์นาวี, "ใบตราส่ง : Bill of Lading." หน้า 6 (จัดสำเนา)

¹⁷ ชัยนติ ไกรกาญจน์ "บิลออฟเลดิง (Bill of Lading)," จุฬสารกฎหมายพาณิชย์ หน้า 6.

Lading) ซึ่งจะเรียกใบตราส่ง (Bill of lading) ประเภทนี้ว่า ใบตราส่งที่มีข้อสงวน (Claused Bill of Lading) ในทางตรงกันข้ามหากผู้ขนส่งไม่ระบุข้อได้แย้งใดๆ ไว้ ก็จะเป็นใบตราส่งปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) ซึ่งมีผลว่าสินค้าอยู่ในสภาพที่เรียบร้อยสมบูรณ์ตามกฎหมาย (Apparent good order and Condition) ดังนั้น ผลทางกฎหมายก็คือ ในกรณีที่เป็นการปล่อยพลิงปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) เมื่อสินค้าได้ขนถ่ายขึ้นจากเรือที่ท่าปลายทาง ถ้าหากมีสินค้าสูญหายหรือเสียหายหรือมีสภาพหรือมีเครื่องหมายต่างไปจากที่ระบุในบิลออฟพลิง ผู้ขนส่งจะกล่าวอ้างในภายหลังว่าในขณะที่รับมอบสินค้าจากผู้ส่งสินค้านั้นไม่เป็นไปตามที่ระบุไว้ในบิลออฟพลิงไม่ได้ ทั้งนี้เพราะในขณะที่รับมอบสินค้าผู้ขนส่งมีโอกาสดูจำนวน สภาพและเครื่องหมายก่อนบรรทุกลงเรือแล้ว ถ้าหากไม่ได้แย้งว่าไม่ตรงกับที่ระบุในบิลออฟพลิงก็แสดงว่าผู้ขนส่งรับมอบจากผู้ส่งสินค้าในสภาพที่เรียบร้อยสมบูรณ์ตามที่ปรากฏ ซึ่งสันนิษฐานได้ว่าสินค้าสูญหาย หรือเสียหายระหว่างการขนส่งของผู้ขนส่ง ยิ่งกว่านั้น ผู้ขนส่งยังลงลายมือชื่อไว้ในบิลออฟพลิงว่าตนได้รับสินค้าไว้ตามที่ระบุไว้ในบิลออฟพลิง การลงลายมือชื่อดังกล่าวแสดงว่าผู้ขนส่งรับว่าได้รับสินค้าอย่างถูกต้องตามที่ระบุไว้ในบิลออฟพลิงแล้ว

ปัญหาอาจเกิดขึ้นได้ เมื่อผู้ขนส่งทำข้อได้แย้งคัดค้าน (Reservation) ลงในบิลออฟพลิงซึ่งถือว่าเป็นบิลออฟพลิงนั้นไม่เป็นบิลออฟพลิงที่ปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) หรือ อาจเรียกว่าบิลออฟพลิงที่มีข้อสงวน (Claused Bill of Lading) ผู้ส่งสินค้าไม่สามารถนำบิลออฟพลิงที่มีข้อสงวนนั้นไปขอรับเงินจากธนาคาร เนื่องจากธนาคารซึ่งทำธุรกิจการซื้อขายทางเอกสารจะต้องการเพียงแต่บิลออฟพลิงปราศจากเงื่อนไขเท่านั้นถ้าหากว่าบิลออฟพลิงมีข้อสงวน (Claused Bill of lading) แล้ว ธนาคารจะปฏิเสธการจ่ายเงิน ในเรื่องนี้ทางปฏิบัติผู้ส่งสินค้าอาจขอให้ผู้ขนส่งออกบิลออฟพลิงปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) ให้โดยผู้ส่งสินค้าทำหนังสือคำประกันชดใช้ค่าเสียหาย (Letter of Indemnity) ให้แก่ผู้ขนส่ง กล่าวคือ ถ้าหากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบใด ๆ ในการที่ออกบิลออฟพลิงปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) ผู้ส่งสินค้ายินดีที่จะชดใช้คืนให้กับผู้ขนส่ง โดยปกติผู้ขนส่งจะไม่ทำให้ เว้นแต่เป็นลูกค้าประจำหรือเป็นลูกค้าที่มีเครดิตเท่านั้น อย่างไรก็ตามผลในทางกฎหมายผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบต่อผู้รับสินค้า ในกรณีที่

สินค้าไม่เป็นไปตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงเมื่อสินค้าไปถึงปลายทาง เมื่อผู้ขนส่งจะกลับมาเรียกเรือเอาสินค้าจากผู้ส่งสินค้า ถ้าผู้ส่งสินค้ายินดียกใช้คืนให้ก็คงไม่มีปัญหาอะไร แต่ถ้าหากว่าผู้ส่งสินค้าไม่ยอมยกคืน ผู้ขนส่งก็คงต้องฟ้องร้องบังคับตามหนังสือคำประกันชดเชย (Letter of Indemnity) ซึ่งการฟ้องร้องเช่นนี้ศาลจะไม่บังคับให้ เพราะเหตุว่า การออกหนังสือคำประกันชดเชย (Letter of Indemnity) ดังกล่าว เป็นการกระทำที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลบล้างความผิดและผู้รับสินค้า¹⁸

อย่างไรก็ดี การระบุว่าสภาพของสินค้าในใบตราส่ง (Bill of Lading) ได้บรรจุทุกชิ้นเรือในสภาพดี และเรียบร้อยเช่นนั้น จะมีผลเป็นหลักฐานเชื่อกันว่าเป็นเช่นนั้น แต่หากผู้ขนส่งจะปฏิเสธสภาพของสินค้าเป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่งก็จะมีภาระการพิสูจน์ ซึ่งคู่สัญญาอาจมีการตกลงกันให้ถือว่าข้อความที่ระบุไว้ในใบตราส่ง (Bill of Lading) เป็นหลักฐานที่หักล้างไม่ได้ โดยที่การตกลงเช่นนี้จะทำให้ผู้ขนส่งจำต้องถูกผูกพัน ตามข้อความที่ระบุไว้ในใบตราส่ง (Bill of Lading) โดยจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้

ข้อความในใบตราส่ง (Bill of Lading) ที่เกี่ยวกับสภาพของสินค้านั้นไม่ถือว่าเป็นข้อความแห่งสัญญา ซึ่งจะผูกพันผู้ขนส่งให้ต้องส่งมอบสินค้าในสภาพที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง (Bill of Lading) ณ ท่าปลายทางเสมอไป โดยเป็นแต่เพียงการยืนยันข้อเท็จจริงอันใดอันหนึ่งเท่านั้น¹⁹ เช่น

¹⁸ เรื่องเดียวกัน

¹⁹ E.R. HARDY IVAMY, "Casebook on Carriage by Sea," p.63.

คดี *Compania Naviera Vazcongada V. Churchill* (1906) นายเรือได้ลงนามในบิลออฟเลดิงไม้แปรรูปว่า “ได้มีการบรรทุกลงเรือในสภาพดี” “ให้ส่งมอบในสภาพที่ดีดังกล่าว” ก่อนบรรทุกลงเรือไม้แปรรูปนั้นปีโตรเลียมทำให้มูลค่าลดลง ผู้รับสลักหลังบิลออฟเลดิงโดยเทียบค่าตอบแทน โดยเชื่อว่าไม้อยู่ในสภาพตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงได้เรียกร้องจากผู้ขนส่งสำหรับมูลค่าไม้ที่ตกลงเนื่องจากรอยเปื้อน ซึ่งสามารถเห็นได้ชัดในขณะที่บรรทุกลงเรือ ศาลตัดสินว่าข้อความว่า “บรรทุกขึ้นเรือในสภาพดี” มิใช่ข้อความในสัญญาในลักษณะที่จะเป็นข้อตกลงหรือหน้าที่โดยเป็นเพียงการยืนยันข้อเท็จจริง หรือการยอมรับโดยนายเรือถึงข้อเท็จจริงซึ่งผู้ส่งของได้แจ้งเกี่ยวกับไม้ แต่ผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเพราะผู้ขนส่งถูกปิดปากโดยข้อความในบิลออฟเลดิงจากการปฏิเสธว่าไม่ได้บรรทุกไม้ดังกล่าวลงเรือในสภาพดี

อย่างไรก็ตามเพียงการที่ผู้ขนส่งมอบสินค้าในสภาพชำรุด ณ ท่าปลายทาง จะไม่ถึงกับทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเนื่องจากสินค้าเสียหาย แต่ผู้ส่งของต้องแสดงให้เห็นว่าความเสียหายเกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือแสดงได้ว่าความจริงสินค้าที่บรรจุภายในได้บรรทุกลงเรือในสภาพที่ดี²⁰

ข้อความเกี่ยวกับสภาพในบิลออฟเลดิงที่จะมีผลเป็นการปิดปากผู้ขนส่งต้องชัดเจนและไม่กำกวม แต่ถ้ามีข้อจำกัดเกี่ยวกับสภาพในส่วนอื่นของบิลออฟเลดิงจะเป็นผลให้ข้อความแรกไม่มีผลเป็นการปิดปากผู้ขนส่งและบิลออฟเลดิงนั้นไม่เป็น Clean Bill of Lading เช่น

คดี *Canadian and Dominion Sugar Co., Ltd. v. Canadian National (West Indies) Steamships Ltd.* (1947) บิลออฟเลดิงระบุว่าได้รับน้ำตาลจำนวนหนึ่งในสภาพดีและเรียบร้อยแต่มีการประทับข้อความว่า “ลงนามโดยการรับประกันที่จะออก Ship's Clean receipt” ความเป็นจริงน้ำตาลเสียหายก่อนที่จะบรรทุกลงเรือและ Ship's receipt

²⁰ Ibid., p. 60.

ระบุไว้ว่า “หลายถุง เลอะเทอะ ฉีกขาดและมีการเย็บซ้ำ” ศาลตัดสินว่าข้อความเกี่ยวกับสภาพมีข้อจำกัดที่ประทับเห็นได้ชัดบนบิลออฟเลดิงและทำให้พ่อค้าเข้าใจตามสมควรว่า ถ้า Ship's receipt ไม่ Clean แล้วถือว่าบิลออฟเลดิงนั้นมีข้อจำกัด ซึ่งผู้ขนส่งจะไม่ถูกปิดปากจากการพิสูจน์ว่า น้ำตาลเสียหายก่อนบรรทุกลงเรือ²¹

ดังนั้นการระบุข้อความว่า “คุณภาพและการตรวจนับไม่ทราบ” จะไม่ทำให้ข้อความที่ระบุในบิลออฟเลดิงเกี่ยวกับสภาพของสินค้าสิ้นผลไป เพราะคำว่าสภาพหมายถึงสภาพภายนอกที่มองเห็นได้ แต่คุณภาพเป็นการอ้างถึงสิ่งซึ่งปกติบุคคล ซึ่งปกติบุคคลทั่วไปมองไม่เห็นในทุกกรณี เช่น

คดี The Peter Der Grosse (1875)²² ศาลตัดสินว่าข้อความว่า “น้ำหนัก สิ่งที่บรรจุและมูลค่าไม่ทราบ” ไม่ทำให้ข้อความว่า “ในสภาพที่ดี ฯลฯ” ซึ่งเป็นการที่นายเรือยอมรับว่าสินค้านั้นมีสภาพภายนอกดีสิ้นผล ผู้พิพากษา Lord Jamon กล่าวว่า “ตามบิลออฟเลดิงถือเป็นการยอมรับว่าสินค้าตามสภาพที่มองเห็นได้ในขณะที่บรรทุกลงเรือ การเพิ่มข้อความดังกล่าว เป็นเพียงการที่นายเรือไม่ยอมรับสิ่งที่บรรจุในหีบห่อซึ่งมองไม่เห็น แต่นายเรือยอมรับว่าสินค้านั้นมีสภาพภายนอกดี” ดังนั้นผู้ขนส่งจึงมีการพิสูจน์ว่าสภาพภายนอกของสินค้าเสียหายก่อนบรรทุกลงเรือ หรือสภาพนั้นเกิดจากภัยที่ยกเว้นไว้ หรือแม้แต่การระบุข้อความว่า “สภาพไม่ทราบ” ในบางกรณีก็ไม่ทำให้ข้อความว่าสินค้าอยู่ในสภาพดีสิ้นผลไป เช่น

คดี The Tromp (1921) p. 337 บิลออฟเลดิงที่ออกให้ในการบรรทุกมันสำปะหลัง ซึ่งบรรจุอยู่ในถุงที่เปียกมีข้อความว่า “บรรทุกลงเรือในสภาพดี” แต่มีข้อความจำกัดอยู่ตอนล่างว่า “น้ำหนัก คุณภาพ สภาพ และขนาดไม่ทราบ” ศาลตัดสินว่าถึงแม้ผู้ขนส่งจะป้องกันตนเองจากการกล่าวถึงสภาพและคุณภาพภายในของสินค้า แต่ผู้ขนส่งได้กล่าวถึงสภาพภายนอกของถุง ดังนั้นผู้ขนส่งจึงถูกปิดปากจากการที่จะปฏิเสธว่าถุงไม่แห้งขณะบรรทุกลงเรือ

²¹ Ibid., p. 61-62.

²² Ibid., p. 63.

คดี *The skarp* (1935) มีการบรรทุกไม้แปรรูปในสภาพเสียหายลงเรือ นายเรือได้เพิ่มข้อความว่า “สภาพ จำนวน ฯลฯ ไม่ทราบ” บนด้านหลังของบิลออฟเลดิง ศาลตัดสินว่าการเพิ่มข้อความดังกล่าวนี้ไม่เป็นข้อจำกัดของข้อความในด้านหน้าที่ว่าสินค้าได้มีการขนขึ้นเรือในสภาพดี ซึ่งจะทำให้บุคคลที่อ่านบิลออฟเลดิงเข้าใจได้ว่า สินค้ามีสภาพเสียหาย²³

คำว่าสภาพตามความหมายนี้ หมายถึงสภาพภายนอกที่สามารถตรวจเห็นได้ตามสมควรเท่านั้น เช่น

คดี *Italian Importing Company V. Navigazione* (1931) 41 Ll L.R.33 มีการออก Clean Bill of Lading สำหรับเนยหลายกล่องซึ่งเสียหายเพราะตัวหนอน เป็นผลให้เนยละลายและกล่องด้านนอกเหมือนขณะบรรทุกลงเรือ ศาลตัดสินว่าผู้ขนส่งถูกปิดปากจากการที่จะปฏิเสธว่าเนยอยู่ในสภาพดี

การที่สินค้าบรรจุหีบห่อไม่ดีพอให้เหมาะแก่การขนส่งก็ถือว่า สินค้าไม่อยู่ในสภาพที่ดีเช่น

คดี *Silver V. ocean SS CO.* (1930) 1.K.B.416 มีการออกบิลออฟเลดิงสำหรับกระป๋องไข่แช่แข็งโดยมีข้อความว่าบรรทุกลงเรือในสภาพดีและเรียบร้อย ศาลตัดสินว่าเจ้าของเรือถูกปิดปากจากการที่จะพิสูจน์ว่า การบรรจุกระป๋องไม่ดีพอเพราะลักษณะและรูปร่างของกระป๋องหรือว่ากระป๋องได้รับความเสียหายอย่างมากในขณะที่บรรทุกลงเรือ

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบข้อความในบิลออฟเลดิงที่นายเรือลงนามเฉพาะ เมื่อนายเรือได้ลงนามภายในขอบเขตอำนาจที่ได้รับจากผู้ขนส่ง หรือภายในขอบเขตอำนาจปกติของนายเรือ

ในประเด็นการระบุเครื่องหมายแห่งหีบห่อหรือคุณภาพ (as to leading marks or quality)

²³ Ibid., p. 61.

ตาม The Carriage of Goods by Sea Act, 1971 และ COGSA, 1936 มาตรา 3 วรรค 3 บัญญัติให้สิทธิแก่ผู้ส่งของที่เรียกให้ผู้ขนส่งออกบิลออฟเลดิงที่แสดงรายการเกี่ยวกับเครื่องหมายแห่งหีบห่อที่จำเป็นเพื่อบ่งชี้ของที่ส่งให้เหมือนกับรายการที่ผู้ส่งของได้อื่นให้ผู้ขนส่งก่อนการบรรทุก แต่ผู้ขนส่งมีอาจปฏิเสธการระบุนายการดังกล่าวได้ ถ้าเครื่องหมายนั้นมิได้แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนบนของหรือบนหีบห่อที่บรรจุของมัน หรือถ้าผู้ขนส่งมีเหตุผลอันควรสงสัยว่ารายการดังกล่าวว่าไม่ถูกต้องตรงกับของที่รับไว้ หรือไม่มีวิธีการอันสมควรที่จะตรวจสอบความจริง

ผลของการระบุเครื่องหมายแห่งหีบห่อจะเป็นไปตาม The Carriage of Goods by Sea Act, 1971 มาตรา 3 วรรค 4 ซึ่งถือว่าบิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าที่มีเครื่องหมายแห่งหีบห่อตามที่ระบุในบิลออฟเลดิง และจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ถ้าได้มีการโอนบิลออฟเลดิงนั้นให้แก่บุคคลที่สามซึ่งรับโอนโดยสุจริตแล้ว และตามมาตรา 3 วรรค 5 ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองต่อผู้ขนส่งในเวลาที่ยกของลงเรือว่ารายละเอียดของสินค้าที่ตนแจ้งต่อผู้ขนส่งถูกต้องและผู้ส่งของจะชดใช้ความเสียหายซึ่งเกิดจากความผิดพลาดนั้นให้ผู้ขนส่ง กล่าวคือ หากผู้รับโอน บิลออฟเลดิงเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้องของเครื่องหมายแห่งหีบห่อซึ่งระบุไว้ในบิลออฟเลดิงแล้ว แม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้รับโอน ผู้ขนส่งก็มีสิทธิเรียกให้ผู้ส่งของชดใช้ค่าเสียหายได้

ส่วน The Bills of Lading Act, 1855 มาตรา 3 จะใช้แต่ในกรณีที่เครื่องหมายแห่งหีบห่อที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงเป็นสิ่งสำคัญเพื่อบ่งชี้สินค้า กล่าวอีกนัยหนึ่งคือนายเรือหรือผู้ลงนามในบิลออฟเลดิงจะพิสูจน์ว่าสินค้าที่บรรทุกลงเรื่อนั้นมีเครื่องหมายแห่งหีบห่อแตกต่างไปจากที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงไม่ได้ เฉพาะกรณีที่เครื่องหมายแห่งหีบห่อที่ระบุไว้เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อบ่งชี้สินค้า เช่น

คดี Parsons V. New Zealand Shipping Co. (1901) บิลออฟเลดิงแสดงว่ามีการบรรทุกลูกแกะแช่แข็งจำนวนหนึ่งลงเรือ โดยระบุเครื่องหมายและจำนวนว่า "Sun Brand" "622 X 608 ลูกแกะแช่แข็ง" เมื่อเรือถึงท่าปลายทางลูกแกะแช่แข็งที่ขนขึ้นจากเรือและมีเครื่องหมาย 622 X มีเพียง 507 ตัว ที่เหลืออีก 101 ตัวเป็น Sun Brand ที่มี

เครื่องหมาย 522 X ผู้ขนส่งอ้างว่าลูกแกะเหล่านี้คือ ลูกแกะแท้แข็งจำนวน 608 ตัวที่ได้บรรทุกลงเรือตามบิลออฟเลดิงซึ่งระบุเครื่องหมายว่า 622 X ศาลชั้นต้นฟังข้อเท็จจริงว่าลูกแกะที่มีเครื่องหมาย 522 X มีลักษณะเดียวกัน และมีมูลค่าเช่นเดียวกับลูกแกะที่มีเครื่องหมาย 622 X ตัวเลขหน้าสุดไม่มีความหมายเฉพาะในตลาดเนื้อ และมีความสำคัญต่อผู้ส่งของเท่านั้น ผู้รับสตักหลังบิลออฟเลดิงโดยมีค่าตอบแทนอ้างว่า ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิที่จะต่อสู้ว่าลูกแกะที่มีเครื่องหมาย 522 X เป็นส่วนหนึ่งของลูกแกะที่บรรทุกลงเรือ เพราะตามมาตรา The Bills of lading Act, 1855 ผู้ขนส่งถูกปิดปากจากการปฏิเสธว่าลูกแกะที่บรรทุกลงเรือทั้งหมดไม่มีเครื่องหมาย 622 X และผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับการส่งมอบลูกแกะแท้แข็งขาดไป 101 ตัว²⁴

ศาลอุทธรณ์พิพากษาขึ้นตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นว่า เครื่องหมายดังกล่าวไม่ใช่เครื่องหมายสำคัญเกี่ยวกับลักษณะสินค้าผู้ขนส่งจึงไม่ถูกปิดปาก โดยอ้างเหตุผลว่าตามที่ปรากฏในบทนำของ The Bills of lading Act, 1855 มาตรา 3 ต้องการป้องกันการที่นายเรือหรือนุคคลที่ลงนามในบิลออฟเลดิงอ้างว่าไม่มีการบรรทุกสินค้าตามบิลออฟเลดิงเป็นข้อแก้ตัวในการไม่ส่งมอบ มาตรานี้คุ้มครองบุคคลซึ่งกระทำการโดยหลงเชื่อข้อความในบิลออฟเลดิงที่ว่าได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือ แม้ว่าความจริงจะไม่มีมีการบรรทุก และปิดปากบุคคลที่ลงนามไม่ให้ปฏิเสธการบรรทุกสินค้าตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติ ลักษณะของเครื่องหมายบนสินค้าในคดีนี้ มิใช่เครื่องหมายแห่งหีบห่อที่จำเป็นของลักษณะสินค้าและไม่มีความหมายใดแก่ผู้ซื้อ ที่ระบุลงไว้ในบิลออฟเลดิงก็เพียงเพื่อความแน่นอน และความรวดเร็วในการส่งมอบสินค้า ไม่ใช่ส่วนหนึ่งของสินค้าตามมาตรา 3 ซึ่งจะมีผลผูกพันผู้ลงนามในบิลออฟเลดิง

²⁴ A.D.Hughes, Casebook on Carriage of Goods by Sea (Great Britain : Blackstone Press Limited, 1994), p. 158.

2. ในกรณีที่เป็นหลักฐานเป็นหนังสือของสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล (evidence of the contract of affreightment) ตามกฎหมายนั้นสัญญาโดยทั่วไปเกิดขึ้นเมื่อมีคำเสนอ คำสนองตรงกัน สัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลก็เช่นเดียวกัน เมื่อผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้า ทำความตกลงกันไม่ว่าจะโดยวิธีใด เช่น จดหมายติดต่อ โทรศัพท์ โทรเลข โทรพิมพ์ หรือโทรสาร โดยตกลงกันว่าจะขนส่งสินค้าอะไร จากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดย ผู้ขนส่งจะคิดค่าธรรมเนียมการขนส่งเท่าใด ก็เกิดเป็นสัญญาขนส่งแล้ว ดังนั้น ที่กล่าวใน ที่นี้ว่าบิลออฟเลดิงเป็นเพียงหลักฐานเป็นหนังสือของสัญญาขนส่งก็หมายความว่าบิลออฟ เลดิงเป็นหลักฐานว่ามีสัญญาขนส่งระหว่างผู้ขนส่งสินค้า และผู้ขนส่งซึ่งได้ตกลงการ ขนส่งกันไว้ก่อนแล้วไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายบิลออฟเลดิงเป็นเพียงหลักฐานชั้นหนึ่ง และเป็นหลักฐานที่เป็นหนังสือแสดงความมีอยู่ของสัญญาขนส่งเท่านั้น

ปัญหาในทางกฎหมายจะเกิดขึ้นในประเด็นข้อตกลงที่ผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่งได้ ตกลงกันไว้เป็นพิเศษ ในขณะที่บิลออฟเลดิงเป็นแบบฟอร์มมาตรฐานของผู้ขนส่ง ซึ่ง กำหนดคำนิยามต่างๆ เกี่ยวกับการขนส่ง สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบคู่สัญญาไว้ใน ด้านหลัง และเงื่อนไขในการขนส่งสินค้าต่างๆ ดังนั้นถ้าหากมีข้อตกลงใด ๆ ที่ตกลงกัน ไว้ก่อนนอกจากที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงและมีได้ระบุไว้อย่างชัดเจน ข้อตกลงนี้จะใช้ บังคับกันได้อย่างไร ก่อนอื่นเราทราบแล้วว่าสัญญาขนส่งเกิดขึ้นเมื่อคู่สัญญาทำความ ตกลงในเรื่องต่าง ๆ กันหมดทุกเรื่องแล้ว เพียงแต่ไม่ได้ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง และ บิลออฟเลดิงเป็นเพียงหลักฐานเป็นหนังสือของสัญญาขนส่งเท่านั้น ดังนั้น ถ้าหาก สามารถพิสูจน์ได้ว่ามีหลักฐานอื่นเช่นเอกสารติดต่อต่างๆ พยานบุคคลอื่นๆ เพื่อพิสูจน์ถึง ข้อตกลงกันเป็นพิเศษก็ทำได้²⁵

²⁵ ชัยนติ ไกรกาญจน์, "บิลออฟเลดิง (Bill of Lading)," จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี, หน้า 6-7.

อนึ่ง ตามกฎหมายการขนส่งทางทะเลนั้น ไม่ใช่จะนำหลักฐานอื่นมาพิสูจน์ถึง ข้อตกลงพิเศษกันได้เสียทุกกรณี ตามกฎหมายถือว่าในระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าบิล ออฟเลดิงเป็นพยานหลักฐานที่ดีที่สุด (Excellent evidence) ที่แสดงถึงข้อตกลงระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้า และอาจนำพยานหลักฐานอื่นๆ มาพิสูจน์ถึงข้อตกลงระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าได้อีก แต่ในกรณีที่บิลออฟเลดิงได้มาอยู่ในมือของผู้รับสินค้าโดยเป็นผู้รับการสลักหลังมานั้น ตามกฎหมายจะถือเพียงว่าบิลออฟเลดิงนั้นเป็นพยานหลักฐาน เพียงชั้นเดียว (Only evidence) เท่านั้นที่แสดงถึงข้อตกลงตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง ทั้งนี้เพราะเหตุว่าผู้รับสินค้าไม่ได้ตกลงอะไรพิเศษกับผู้ขนส่งเพียงแต่เป็นผู้รับสินค้าที่ ปลายทางเท่านั้น ข้อตกลงพิเศษอะไรที่ผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าได้กระทำต่อกันจะไม่ผูกพัน ผู้รับสินค้า ผู้รับสินค้ามีเพียงบิลออฟเลดิงฉบับเดียวเท่านั้นที่แสดงหลักฐานข้อตกลง ดังนั้นถ้าหากผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าได้ตกลงกันเรื่องความรับผิดชอบเป็นไปอย่างอื่นนอกจากที่ ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง ก็ไม่มีผลผูกพันผู้รับสินค้า²⁶ กล่าวคือ บิลออฟเลดิงถือเป็น หลักฐานเบื้องต้น (prima facie) ว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าตามจำนวนที่ระบุไว้ในบิลออฟ เลดิงแล้วตามกฎหมายสหรัฐอเมริกา Carriage of Goods by Sea Act, 1936 มาตรา 3 วรรค 3 และ 4, The Harter Act, 1893 มาตรา 4 แต่ไม่ถือว่าเป็นหลักฐานเด็ดขาดหรือที่ หักล้างไม่ได้ (conclusive) ดังนั้นการที่นายเรือลงลายมือชื่อในบิลออฟเลดิงจึงไม่เป็นการ ห้ามผู้ขนส่งที่จะพิสูจน์ว่าความจริงไม่มีการบรรทุกสินค้าที่ระบุไว้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ลงเรือหรือนำหนักของสินค้าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงไม่ถูกต้อง เช่น

คดี Grant V. Norway (1851) นายเรือลงนามในบิลออฟเลดิงว่าได้รับผ้าไหม 12 ห่อ ซึ่งผู้ขนส่งพิสูจน์ว่ามีได้มีการบรรทุกลงเรือ ศาลตัดสินว่านายเรือไม่มีอำนาจที่จะออกบิลออฟเลดิงสำหรับสินค้าที่มีได้บรรทุกลงเรือ และผู้ทรงบิลออฟเลดิงไม่มีสิทธิ เรียกร้องต่อเจ้าของเรือสำหรับการไม่ส่งมอบสินค้าดังกล่าว²⁷

²⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 7.

²⁷ Alan Mitchelhill, *Bills of Lading Law and Practice*, p.2.

คดี Hubbersty V. Ward 22 L. J. Ex. 113 ; 8 Ex. 330 เมื่อนายเรือออกบิลออฟเลดิงสำหรับสินค้าบรรทุกลงเรือแล้ว นายเรือยอมไม่มีอำนาจที่จะออกบิลออฟเลดิงซ้ำสำหรับสินค้านั้นเพื่อให้มีผลผูกพันผู้ขนส่งอีก

ในคดี Thorman V. Burt (1886) 54 L.T. 349 ผู้ส่งของขนไม้แปรรูป 7,497 แผ่นมาไว้ข้างเรือและได้รับ mate's receipt สำหรับไม้จำนวนนี้ ต่อมาไม้หายไป 216 แผ่นและมีการขนไม้เพียง 7,281 แผ่นลงเรือ ตัวแทนกับตันเรือออกบิลออฟเลดิงสำหรับไม้ 7,497 แผ่น ผู้รับสติกหลังบิลออฟเลดิงฟ้องผู้ขนส่งสำหรับไม้ที่ขาดจำนวน ศาลอุทธรณ์ตัดสินว่าสัญญารับขนในบิลออฟเลดิงจะผูกพันผู้ขนส่งเฉพาะไม้ที่ได้บรรทุกลงเรือจริงๆ การออกใบตราส่ง (Bill of Lading) สำหรับไม้ที่ไม่ได้บรรทุกลงเรือเป็นการออกโดยปราศจากอำนาจ ซึ่งถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ผู้ขนส่งก็จะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบ แต่เนื่องจากใบตราส่ง (Bill of Lading) ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นที่มีน้ำหนักมาก ผู้ขนส่งจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้เมื่อสามารถแสดงพยานหลักฐานที่เป็นที่น่าพอใจยิ่ง (very satisfactory evidence)²⁸

ตามมาตรา 3 วรรค 3 The Carriage of Goods by Sea Act, 1971 ของอังกฤษ และ The Carriage of Goods by Sea Act, 1936 ของสหรัฐอเมริกา ผู้ส่งของมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งหรือนายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งออกบิลออฟเลดิง ซึ่งระบุจำนวนหีบห่อหรือชิ้นหรือปริมาณหรือน้ำหนักของสินค้าอย่างใดอย่างหนึ่งตามรายการที่ผู้ส่งของได้ยื่นไว้ แต่ถ้าผู้ขนส่งมีเหตุอันควรสงสัยว่ารายการดังกล่าวไม่ถูกต้องตรงกับสินค้าที่รับไว้จริงหรือผู้ขนส่งไม่มีวิธีตรวจสอบที่สมควร ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องบันทึกรายการดังกล่าวลงในบิลออฟเลดิง เป็นที่น่าสังเกตว่าผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องระบุทั้งจำนวนหีบห่อและน้ำหนัก ดังนั้นเมื่อระบุจำนวนหีบห่อแล้ว ผู้ขนส่งอาจจะระบุว่า "น้ำหนักไม่ทราบ" เพียงเท่านี้ก็ถือว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนที่ตามมาตรา 3 วรรค 3(ข) กำหนดไว้แล้ว เช่น

²⁸ Raoul P. Colinvaux, *British shipping Laws*, (London : Stevens & Sons Limited),

คดี Oricon Waren-Handels G.M.B.H. V. intergraan N.V. (1967) 2 Lloyd's Rep. 82 บิลออฟเลติงระบุว่าได้รับสินค้าจำนวน 2,000 ห่อและมีข้อความว่า “รายการ และสภาพของสิ่งของภายใน ... ขนาด ... น้ำหนัก ... ไม่ทราบ การอ้างอิงถึงรายการเหล่านี้ในบิลออฟเลติง เพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณค่าระวางเท่านั้น” และระบุภายใต้หัวข้อ “ลักษณะของสินค้า” ว่า “อ้างว่าน้ำหนักทั้งหมด 105,000 กิโลกรัม ...” ศาลพิพากษาว่าบิลออฟเลติงเป็นหลักฐานเบื้องต้นของจำนวนหีบห่อที่บรรทุกลงเรือแต่ไม่เป็นหลักฐานของน้ำหนัก

การระบุข้อความว่า “น้ำหนัก หรือรายละเอียดอื่นไม่ทราบ” เป็นผลให้บิลออฟเลติงไม่ถึงเป็นหลักฐานเบื้องต้นของน้ำหนักหรือรายละเอียดอื่นของสินค้า และผู้ส่งของมีภาระการพิสูจน์น้ำหนักและรายละเอียดอื่นของสินค้าที่ได้บรรทุกลงเรือจริง เช่น

คดี Jessel V. Baht (1867) L.R. 2 Ex. 267 ศาลวินิจฉัยว่าข้อความว่า “น้ำหนัก สิ่งที่บรรจุและมูลค่าไม่ทราบ” ไม่ขัดแย้งกับข้อความเกี่ยวกับน้ำหนักของแร่ที่บรรทุกลงเรือโดยมิได้บรรจุหีบห่อ และข้อความดังกล่าวจะคุ้มครองผู้ส่งนามในบิลออฟเลติงจากความคิดในการที่น้ำหนักขาดไป

คดี New Chinese Antimony Co. V. Ocean Steam Ship CO.,Ltd. (1917) บิลออฟเลติงระบุว่าได้บรรทุกแอนติโมนีออกไซด์หนัก 937 ตันลงเรือและมีข้อความว่า “น้ำหนัก ขนาด สิ่งที่บรรจุ และมูลค่า (เว้นแต่เพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณค่าระวาง) ไม่ทราบ” ศาลอุทธรณ์ตัดสินว่าบิลออฟเลติงไม่เป็นหลักฐานเบื้องต้นของจำนวนสินค้าที่บรรทุกลงเรือ ดังนั้นผู้ส่งของมีภาระการพิสูจน์ว่าได้มีการบรรทุกสินค้า 937 ตันลงเรือจริง²⁹ (ศาลอุทธรณ์ตัดสินว่า จำเลยไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายใด ๆ)

²⁹ A.D. Hughes, *Casebook on Carriage of Goods by Sea*, p.156.

แต่ถ้าบิลออฟเลดิงระบุจำนวนหีบห่อที่บรรทุกลงเรือ และมีข้อความว่า “น้ำหนัก และสิ่งของภายในไม่ทราบ” ถือว่าบิลออฟเลดิงนี้เป็นหลักฐานเบื้องต้นของจำนวนหีบห่อที่บรรทุกลงเรือถ้าจำนวนหีบห่อขาดไปถึงว่าของในหีบห่อที่ขาดไปเหมือนกับของในหีบห่อที่ได้ส่งมอบ

หากผู้ส่งของแจ้งจำนวนหีบห่อ แต่ระบุลักษณะของสินค้าผิด (misdescription) การที่ผู้ส่งของระบุลงไปในบิลออฟเลดิงว่าไม่ทราบลักษณะของสินค้าจะมีผลให้สัญญารับขนไม่ใช่การรับขนสินค้าตามลักษณะที่ระบุไว้ แต่เป็นการรับขนหีบห่อตามจำนวนที่ระบุ โดยไม่คำนึงว่าสิ่งของภายในจะเป็นอะไร เช่น

คดี *Leboan V. General Steam Navigation Co. (1872) L.R. 8 C.P. 88* ในการส่งผ้าไหมหนึ่งหีบ ผู้ส่งของระบุลักษณะของสินค้าในร่างบิลออฟเลดิงว่าเป็นผ้าลินิน โดยสำคัญผิด ก่อนลงนามในบิลออฟเลดิงนายเรือประทับข้อความว่า “น้ำหนัก มุลค่า และสิ่งที่ยับรรทุกไม่ทราบ” ข้อเท็จจริงปรากฏว่าหากระบุลักษณะสินค้าถูกต้องแล้วจะต้องเสียค่าระวางเพิ่มขึ้น ผ้าไหมบางส่วนหายไปก่อนส่งมอบ ศาลตัดสินว่าการระบุลักษณะสินค้าผิดไม่กระทบกระเทือนการเรียกร้องค่าเสียหายจากเจ้าของเรือ ข้อความที่นายเรือประทับลงไปทำให้สัญญารับขนเป็นสัญญารับขนผ้าไหมไม่ใช่ผ้าลินิน

หากผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงกันให้ถือข้อความเกี่ยวกับจำนวนสินค้าในบิลออฟเลดิงเป็นเด็ดขาด ผู้ขนส่งจะต้องผูกพันตามข้อความนั้น แม้จะไม่มีการบรรทุกสินค้าลงเรือหรือนายเรือออกบิลออฟเลดิงโดยสำคัญผิดในหน้าที่ของผู้ขนส่ง เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่ามีกลฉ้อฉลเช่น

คดี *Lishman V. Christie (1887) 19 Q.B.D. 333* สัญญาเช่าเรือกำหนดว่าบิลออฟเลดิงเป็น “หลักฐานที่หักล้างไม่ได้เมื่อใช้ยื่นต่อเจ้าของเรือเกี่ยวกับปริมาณสินค้าที่ได้รับตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง” นายเรือลงนามในบิลออฟเลดิงสำหรับสินค้าทั้งหมดถึงแม้จะทราบว่าสินค้าได้ขาดไปบางส่วน โดยสำคัญผิดว่าเป็นประเพณีของท่าเรือที่จะต้องออก Clean Bill of Lading ศาลตัดสินว่าข้อความในบิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานที่หักล้างไม่ได้

เมื่อใช้ยื่นต่อเจ้าของเรือเกี่ยวกับปริมาณสินค้าที่ได้มีการขนลงเรือ และเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อผู้เช่าเรือสำหรับการขาดจำนวน

คดี *Mediterranean SS Co. V. Mackay* (1903) 1 K.B. 297 ตามข้อเท็จจริงมีการระบุในบิลออฟเลดิงว่าจำนวนสินค้าที่ระบุไว้ถือเป็นแค่ขีด และแบ่งประเภทสินค้าออกเป็น 4 ชนิด โดยระบุจำนวนของแต่ละชนิดและผลรวมของทั้งหมดอย่างคร่าว ๆ เมื่อขนสินค้าขึ้นจากเรือ ปรากฏว่าจำนวนรวมของสินค้าทั้งหมดมากกว่าจำนวนรวมตามบิลออฟเลดิงเล็กน้อย แต่จำนวนของสินค้า 2 ชนิดน้อยกว่าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง และอีก 2 ชนิดมากกว่า ศาลตัดสินว่าบิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานที่หักล้างไม่ได้สำหรับจำนวนสินค้าแต่ละชนิดที่บรรทุกลงเรือ

แต่ถ้าตกลงให้ถือข้อความเกี่ยวกับปริมาณสินค้าในบิลออฟเลดิงเป็นแค่ขีดเว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าการผิดพลาดหรือกฉ้อฉล ผู้อ้างว่าผิดพลาดหรือฉ้อฉลก็มีภาระการพิสูจน์³⁰

อย่างไรก็ตาม ปัญหาว่าบิลออฟเลดิงเป็นตัวสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ หรือเป็นเพียงหลักฐานอันหนึ่งที่แสดงถึงการมีอยู่ของสัญญาดังกล่าว ซึ่งหากเป็นกรณีหลังแล้วอาจใช้พยานหลักฐานอื่นมาพิสูจน์ว่าสัญญาที่แท้จริงแตกต่างไปจากที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง

ในปัจจุบันมีความเห็นว่าบิลออฟเลดิงเป็นเพียงหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของเท่านั้น เพราะโดยปกติบิลออฟเลดิงจะจัดทำขึ้นภายหลังที่สัญญารับขนของทางทะเลเกิดขึ้นแล้ว กล่าวคือหลังจากที่คู่สัญญาได้ตกลงกัน ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของและเจ้าของเรือจึงต้องเป็นไปตามสัญญาที่ตกลงกัน ข้อความในบิลออฟเลดิงที่แตกต่างจากสัญญาดังกล่าวย่อมไม่ผูกพันคู่สัญญา และคู่สัญญาสามารถพิสูจน์ถึงสัญญาที่แท้จริงได้ เช่น

30

Raoul P. Colinvaux, *British Shipping Laws*, p. 67-68.

คดี *Rungaist V. Ditchell* (1800) 2 Camp. 556 และคดี *Phillips V. Edwards* (1858) 28 L.J.Ex. 52 ; 3 H. & N. 813 เป็นคดีที่สนับสนุนโดยหลักว่าบิลออฟเลดิงไม่เป็นหลักฐานที่หักล้างไม่ได้ของสัญญารับขน และผู้พิพากษา Lush ในคดี *Crooks V. Allan* (1879) 5 Q.B.D. 38 , 40 ได้ให้ความเห็นไว้ว่า “บิลออฟเลดิงไม่ใช่สัญญาแต่เป็นเพียงหลักฐานของสัญญา และไม่ถือว่าบุคคลที่ได้รับบิลออฟเลดิงจากผู้ขนส่งจะต้องผูกพันตามข้อกำหนดทั้งหมดในบิลออฟเลดิง โดยไม่คำนึงถึงพฤติการณ์แวดล้อม ถ้าผู้ส่งของไม่ทราบหรือไม่ได้รับแจ้งว่าบิลออฟเลดิงจะมีข้อกำหนดดังกล่าวในเวลาที่ยกขึ้นศาลแล้ว ผู้ส่งของยังมีสิทธิที่จะสันนิษฐานว่าสินค้าของตนได้ถูกรับไว้ตามข้อกำหนดปกติ และอาจขอให้ออกบิลออฟเลดิงซึ่งระบุข้อความดังกล่าว”³¹

คดี *The Ardennes V. The Ardennes* (1950) 2 All E.R. 517 ศาลตัดสินว่าผู้ส่งของมีสิทธิที่จะถือตามข้อตกลงว่าด้วยวาจาของตัวแทนผู้ขนส่งว่าเรือจะแล่นตรงไปยังท่าจุดหมายปลายทางที่ลอนดอน โดยไม่คำนึงว่าในบิลออฟเลดิงที่ออกให้แก่ผู้ส่งของจะให้อำนาจเรือที่จะออกนอกเส้นทางการเดินเรือปกติโดยเสรี ในคดีนี้ผู้พิพากษา Lord Goddard กล่าวไว้ว่า “เป็นที่ยุติแล้วว่าตัวบิลออฟเลดิงเองไม่ใช่สัญญาระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของถึงแม้จะมีการกล่าวกันว่าบิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานที่ตีมากของเงื่อนไขแห่งสัญญา (*Sewell V. Burdick* (1884) 10 App. Cas. 74 โดย Lord Bramwell และ *Crooks V. Allan* 5 Q.B.d. 38) สัญญาได้มีอยู่แล้วก่อนการลงนามในบิลออฟเลดิง บิลออฟเลดิงลงนามโดยคู่สัญญาฝ่ายเดียวเท่านั้น และโดยปกติมอบให้แก่ผู้ส่งของหลังจากที่ได้รับบรรทุกแล้ว. . .” ผู้ส่งของไม่ได้เป็นคู่สัญญาในการจัดเตรียมบิลออฟเลดิงและไม่ได้ลงนามในบิลออฟเลดิง”³²

แต่มีบางกรณีที่ปรากฏข้อเท็จจริงเพิ่มเติมอันทำให้ศาลตัดสินว่า ข้อความในบิลออฟเลดิงถือเป็นสัญญาระหว่างคู่กรณีที่พิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ กล่าวคือ

³¹ A.D. Hughes, *Casebook on Carriage of Goods by Sea*, p. 164.

³² *Ibid.*, p. 162-163.

ก. ถือว่าบิลออฟเลดิงเป็นสัญญาระหว่างผู้ส่งของแต่ละผู้ขนส่ง ถ้าคู่สัญญาตกลงให้ถือเช่นนั้นซึ่งในกรณีที่ถือว่าบิลออฟเลดิงเป็นสัญญาระหว่างคู่สัญญานั้น ถ้าบิลออฟเลดิงลงนามโดยผู้ขนส่งย่อมไม่มีปัญหา ซึ่งในกรณีนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่า หากข้อกำหนดและเงื่อนไขท้ายใบตราส่งข้อใดข้อหนึ่งขัดหรือแย้งกับกฎหมายที่ใช้บังคับ เช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทย ก็อาจเกิดปัญหาระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของในภายหลังได้ แต่ถ้าบิลออฟเลดิงลงนามโดยนายเรือแล้ว จะต้องพิจารณาอีกชั้นหนึ่งว่าผู้ขนส่งได้ตกลงกับผู้ส่งของเกี่ยวกับสัญญาการรับขนของทางทะเลเป็นอย่างอื่นแตกต่างไปจากที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงที่ออกโดยนายเรือหรือไม่ ถ้าผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่งของเป็นอย่างอื่นแตกต่างจากบิลออฟเลดิงที่ออกโดยนายเรือแล้ว เงื่อนไขในบิลออฟเลดิงนั้น ไม่ถือเป็นเงื่อนไขของสัญญาที่หักล้างไม่ได้เพราะนายเรือไม่มีอำนาจแก้ไขข้อสัญญาที่ได้มีการตกลงกับผู้ขนส่งแล้ว ส่วนในกรณีอื่นบิลออฟเลดิงที่ออกโดยนายเรื่อนั้นย่อมถือเป็นสัญญาได้ ดังตัวอย่างในคดีต่อไปนี้

คดี *Armour V. Walford* (1921) 3 K.B. 473 ซึ่งผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันในใบของระวางเรือว่าสินค้าจะถูกขนส่งตามบิลออฟเลดิงที่เป็นปัญหาเมื่อมีการออกบิลออฟเลดิง เช่นนั้นและผู้ส่งของรับไว้ ผู้ส่งของต้องผูกพันตามข้อความในบิลออฟเลดิงนั้น

คดี *Fraser V. Telegraph Construction Co.* (1872) L.R. 7 Q.B. 566 ซึ่งคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายลงนามในบิลออฟเลดิง

และในคดี *Chartered Bank V. Netherlands India S.N. Co.* (1883) 10 Q.B.D. 521 ซึ่งคู่สัญญายินยอมให้สัญญาทั้งหมดลดลงเหลือเท่าที่ระบุไว้ในแบบของบิลออฟเลดิงและศาลตัดสินว่าสัญญาทั้งหมดมีเฉพาะที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงเท่านั้น

ข. ถือว่าบิลออฟเลดิงเป็นสัญญาระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับโอนบิลออฟเลดิงหรือผู้รับตราส่งโดยผลของ *The Bills of Lading Act, 1855* มาตรา 1 ซึ่งกำหนดว่าผู้รับตราส่งและผู้รับโอนบิลออฟเลดิงซึ่งได้รับโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าย่อมได้รับโอนสิทธิและหน้าที่ทั้งหลายเกี่ยวกับสินค้านั้นเสมือนว่าตนเป็นคู่สัญญาที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง บทบัญญัตินี้ถือว่าบิลออฟเลดิงเป็นสัญญาการรับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งและผู้รับตราส่ง

หรือผู้รับโอนบิลออฟเลตติง ดังนั้น นิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาต้องเป็นไปตามที่ปรากฏในบิลออฟเลตติงและจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ ซึ่งหลักกฎหมายในปัจจุบันก็ยอมรับในแนวทางนี้ว่า นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้รับโอนบิลออฟเลตติงหรือผู้รับตราส่งย่อมเป็นไปตามเงื่อนไขที่ปรากฏในบิลออฟเลตติง ข้อตกลงอื่นนอกเหนือจากที่ปรากฏในบิลออฟเลตติงระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่ง ไม่มีผลผูกพันผู้รับโอนบิลออฟเลตติงหรือผู้รับตราส่ง เช่น

คดี Leduc V. Ward (1888) ผู้รับสลักหลังบิลออฟเลตติงฟ้องคดี เนื่องจากสินค้าสูญหายระหว่างที่เรือออกนอกเส้นทางการเดินทางโดยไม่มีสาเหตุตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติง ผู้ขนส่งปฏิเสธความรับผิดโดยอ้างว่าผู้ส่งของตกลงให้เรือออกนอกเส้นทางเดินทางเรือปกติได้ก่อนที่จะบรรทุกของลงเรือ ศาลตัดสินว่าความตกลงนั้นไม่มีผลเปลี่ยนแปลงข้อสัญญาที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติงหรือในกรณีที่ผู้ส่งสินค้าไม่ได้ลงลายมือชื่อในบิลออฟเลตติงจะถือว่าเงื่อนไขในบิลออฟเลตติงผูกพันผู้ส่งสินค้าเพียงใดหรือไม่ โดยเฉพาะผู้รับสินค้าซึ่งเป็นบุคคลภายนอกขนส่ง โดยทั่วไปจะถือว่าผู้ส่งสินค้าได้ตกลงด้วยกับเงื่อนไขที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติง ถึงแม้ว่าผู้ส่งสินค้าไม่ได้ลงลายมือชื่อ เพราะเหตุว่าเงื่อนไขต่างๆ นั้นผู้ส่งสินค้าจะต้องทราบดี ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขนส่งได้ใช้บิลออฟเลตติงของตนในการขนส่งตามเส้นทางโดยปกติและใช้อยู่เป็นประจำ ซึ่งผู้ส่งสินค้าเมื่อเข้าทำความตกลงกับผู้ขนส่งในเบื้องต้น จำเป็นต้องทราบเงื่อนไขการขนส่งของผู้ขนส่งตามที่ปรากฏอยู่ในบิลออฟเลตติงคืออยู่แล้ว

สำหรับผู้รับสินค้านั้นตามกฎหมายอังกฤษถือว่า ในกรณีที่ผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังที่ระบุชื่อในบิลออฟเลตติงได้รับโอนบิลออฟเลตติงมา ก็จะได้รับโอนสิทธิหรือได้รับสิทธิในการฟ้องและความรับผิดราวกับผู้รับตราส่งนั้นเป็นผู้ทำสัญญาด้วยตนเอง แต่ถ้าหากมีข้อตกลงเป็นอย่างอื่นระหว่างผู้ขนส่ง และผู้ส่งสินค้าแต่ไม่ปรากฏลงในบิลออฟเลตติง เช่น ผู้ส่งสินค้าตกลงให้ผู้ขนส่งเบี่ยงเบนได้แต่ไม่ระบุในบิลออฟเลตติง การตกลงนี้

จะเอามาต่อสู้กับผู้รับสินค้าไม่ได้ ทั้งนี้เพราะผู้รับสินค้ามีเพียงบิลออฟเลดิงที่ได้รับโอนมาเท่านั้น ผู้รับสินค้าไม่ได้รู้ถึงข้อตกลงอื่นอีกนอกจากที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงเท่านั้น³³

3. ในกรณีที่เป็นเอกสารสิทธิ (As a document of title)

โดยที่คำว่าเอกสารสิทธิใช้ใน 2 ความหมายคือ ความหมายอย่างแคบตามคอมมอนลอว์และความหมายอย่างกว้างตามกฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติ ตามคอมมอนลอว์เอกสารสิทธิหมายถึงเอกสารเกี่ยวกับสินค้าซึ่งการโอนเอกสารดังกล่าวมีผลเป็นการโอนการครอบครองสินค้าหรืออาจมีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า เช่น บิลออฟเลดิง การวินิจฉัยว่าเอกสารใดจะเป็นเอกสารสิทธิหรือไม่ต้องเน้นที่ประเพณีทางการค้าของเอกสารดังกล่าวว่ามีลักษณะเช่นนั้นหรือไม่ เอกสารบางอย่างเช่น ใบรับของคลังสินค้า แม้จะมีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดคุณสมบัติไว้ให้เหมือนกับบิลออฟเลดิงก็ไม่ใช่อเอกสารสิทธิตามคอมมอนลอว์

สำหรับความหมายของเอกสารสิทธิตามกฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติมีบัญญัติไว้ในมาตรา 1 ของ Factors Act, 1889 และอ้างถึงในมาตรา 61 (1) ของ Sale of Goods Act, 1979 ซึ่งหมายความถึงบิลออฟเลดิง ใบสั่งให้ส่งมอบสินค้า (delivery orders) และใบรับของคลังสินค้าด้วย ในกรณีของเอกสารที่ถือเป็นเอกสารสิทธิตามความหมายของกฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติไม่ใช่ตามคอมมอนลอว์ การโอนเอกสารดังกล่าวไม่มีผลเป็นการโอนการครอบครองสินค้าให้แก่ผู้รับโอน แต่อาจมีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าแม้ผู้โอนไม่มีกรรมสิทธิ์ เช่น ตาม Factors Act, 1889 มาตรา 2,8,9,10 ซึ่งเป็นข้อยกเว้นของหลักทั่วไปที่ว่าผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน³⁴

³³ Ibid, p. 165-166.

³⁴ A.G. Guest, *Benjamin's Sale of Goods*, 2nd ed. (London : Sweet & Maxwell, 1981. p. 760-761.)

อย่างไรก็ดี ใบตราส่ง (Bill of Lading) ถือเป็นเอกสารสิทธิชนิดหนึ่ง หรือเป็นสัญลักษณ์แทนสินค้า (symbol of the goods) กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ การครอบครอง Bill of Lading มีผลในทางกฎหมายเท่ากับเป็นการครอบครองตัวสินค้านั้นเอง³⁵ เช่น

ในคดี Horst V. Biddell Bros. (1912) มีการทำสัญญาซื้อขายค่านอพอต์แบบ C.I.F. จ่ายเป็นเงินสด โดยให้ส่งจากซานฟรานซิสโกไปลอนดอน ผู้ซื้อปฏิเสธที่จะชำระราคางานกว่าจะได้รับมอบตัวสินค้าจริงๆ ศาลตัดสินว่าการครอบครองบิลออฟเลดิงมีผลในทางกฎหมายเท่ากับการครอบครองสินค้า และตามสัญญาซื้อขายแบบ C.I.F. ผู้ขายมีสิทธิได้รับชำระราคาเมื่อได้บรรทุกสินค้าลงเรือและส่งเอกสารสิทธิให้แก่ผู้ซื้อ

ในคดี Sanders V. Maclean (1883) 11 Q.B. 327 ผู้ซื้อปฏิเสธที่จะชำระเงินเพราะได้รับบิลออฟเลดิงเพียง 2 ฉบับจากชุดที่มี 3 ฉบับ ศาลตัดสินว่าวันแต่จะมีข้อกำหนดเป็นพิเศษ การส่งบิลออฟเลดิงให้เพียงฉบับเดียวก็ถือว่าเป็นการเพียงพอแล้ว³⁶

เมื่อเป็นเช่นนี้พ่อค้าจึงสามารถโอนสิทธิครอบครองสินค้าที่อยู่ระหว่างการขนส่งได้โดยการส่งมอบบิลออฟเลดิงหรือสลักหลังและส่งมอบบิลออฟเลดิง ซึ่งมีผลเท่ากับการส่งมอบตัวสินค้านั้นเองและผู้รับโอนบิลออฟเลดิงสามารถนำบิลออฟเลดิงนี้ไปเวนคืนแก่ผู้ขนส่งเพื่อรับมอบสินค้า ณ ท่าปลายทางได้ สัญญาซื้อขายโดยเฉพาะอย่างยิ่งสัญญาซื้อขายแบบ C.I.F. ขอมรับความเป็นเอกสารสิทธิของบิลออฟเลดิง โดยถือว่าการที่ผู้ขายส่งบิลออฟเลดิงสำหรับสินค้าที่ซื้อขายและเอกสารอื่นให้แก่ผู้ซื้อเท่ากับผู้ขายได้ชำระหนี้ของตนเกี่ยวกับการส่งมอบสินค้าที่ซื้อขายแล้ว และผู้ขายมีสิทธิได้รับชำระราคา³⁷

³⁵ Ibid.

³⁶ A.D. Hughes, *Casebook on Carriage of Goods by Sea*, p. 190-191.

³⁷ A.G. Guest, *Benjamin's Sale of Goods*, p. 760-761.

สัญญาซื้อขายแบบ C.I.F. Contract (Cost Insurance and Freight) คือ สัญญาซื้อขายที่รวมราคาสินค้า เบี้ยประกันภัย และค่าขนส่ง ผู้ขายมีหน้าที่ส่งสินค้าลงเรือตามท่าเรือที่กำหนดไว้ในสัญญาและส่งเอกสารการขนส่งสินค้าที่ถูกต้องให้แก่ผู้ซื้อ ผู้ขายไม่มีหน้าที่ต้องนำสินค้าไปส่งยังจุดหมายปลายทางที่ตกลงกันไว้ในสัญญา

การที่ผู้ขายมีหน้าที่เพียงส่งสินค้าลงเรือและนำส่งเอกสารการขนส่งที่ถูกต้องให้แก่ผู้ซื้อโดยไม่ต้องส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางที่ตกลงกันไว้ในสัญญานั้นเป็นผลมาจาก Sale of Goods Act, 1979 มาตรา 32 ซึ่งกำหนดว่าในการขายสินค้าแก่ผู้ซื้อนั้น หากผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อทำการขนส่งให้แก่ผู้ซื้อ ไม่ว่าจะผู้ขนส่งนั้นจะเป็นผู้ที่ผู้ซื้อได้เจาะจงตัวไว้หรือไม่ก็ตามให้ถือว่าการส่งมอบสินค้านั้นถือว่าให้แก่ผู้รับขนเท่ากับเป็นการส่งสินค้าให้แก่ผู้ซื้อแล้ว

ดังนั้น สินค้าที่ขนส่งภายใต้ใบตราส่งอาจกระทำได้ 3 ประการ คือ³⁸

1) ใบตราส่งระบุชื่อ เมื่อชื่อและที่อยู่ของผู้รับตราส่งได้ระบุไว้ในใบตราส่ง (ผู้ส่งสินค้าอาจถูกระบุชื่อเป็นผู้รับตราส่งก็ได้) และข้อความที่ว่า "ตามคำสั่ง" (to order) ที่ปรากฏอยู่ในใบตราส่งก็จะถูกขีดทิ้ง ในกรณีเช่นนี้ก็จะต้องส่งมอบสินค้าให้กับผู้ถูกระบุชื่อไว้เท่านั้น โดยปกติแบบของใบตราส่งชนิดนี้มักจะใช้กับการส่งสินค้าที่มีไซ้เป็นไปในเชิงพาณิชย์ เช่น สินค้าที่ขนส่งตามสนธิสัญญาระหว่างรัฐบาล 2 ประเทศ การส่งสินค้าในระหว่างบริษัทในเครือ หรือสินค้าที่ซื้อในต่างประเทศและส่งโดยผู้ซื้อ

ผลทางกฎหมายของใบตราส่งระบุชื่อก็คือ ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้ถูกระบุชื่อในใบตราส่งไม่อาจสลักหลังใบตราส่งดังกล่าวให้แก่บุคคลอื่น ซึ่งเท่ากับเป็นการเปลี่ยนมือไม่ได้

2) ใบตราส่งชนิดตามคำสั่ง ใบตราส่งชนิดนี้จะมีการระบุชื่อผู้สั่ง ซึ่งอาจเป็นผู้ส่งสินค้า ผู้รับตราส่ง หรือธนาคาร โดยการระบุข้อความที่ว่า "ตามคำสั่ง..." (to the order of ...) แล้วระบุชื่อผู้รับประโยชน์ (เช่น ผู้ส่งสินค้า ฯลฯ) ลงในช่องที่ว่างไว้ให้เติมชื่อของผู้รับตราส่งในการโอนสินค้าตามใบตราส่งชนิดตามคำสั่งนี้ ผู้รับประโยชน์อาจสลักหลัง

³⁸ สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี, กฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี 18-30 เมษายน 2531. หน้า 8-15 และ 9-15. (อัคราเนาว).

ใบตราส่งด้วยข้อความที่ว่า "ส่งมอบตามคำสั่งของ" (Deliver to the order of) และติดตามด้วยชื่อผู้รับมอบแล้วลงลายมือชื่อของผู้รับประโยชน์ การสลักหลังชนิดนี้ เรียกว่า "เป็นการสลักหลังเต็มรูปแบบ" (indorsement in full) บุคคลที่ถูกระบุชื่อเป็นผู้ สลักหลังอาจเป็นผู้รับสินค้าคนสุดท้าย หรืออาจเป็นบุคคลผู้รับประโยชน์คนกลางอื่น ๆ ก็ได้ ใบตราส่งอาจมีการสลักหลังแบบ "สลักหลังลอย" (indorse in blank) ด้วยการลง ลายมือชื่อของผู้รับประโยชน์พร้อมวันที่สลักหลังในใบตราส่ง ในกรณีเช่นนี้ อาจมี การโอนใบตราส่งให้แก่กันด้วยวิธีการส่งมอบและผู้ทรงอภิมอบสินค้าโดยการยื่นใบ ตราส่งดังกล่าวให้แก่ ผู้ขนส่ง ในทางปฏิบัติใบตราส่งส่วนมากมักจะมีการเปลี่ยนมือโดย ผ่านธนาคาร ในกรณีใบตราส่งตามคำสั่ง ผู้ส่งสินค้าอาจสลักหลังใบตราส่งด้วยวิธีการ เต็มรูปแบบ หรือแบบสลักหลังลอยแล้วส่งต่อให้ธนาคาร ธนาคารก็จะสลักหลังต่อ ไปยังผู้รับตราส่ง ผลก็คือ เมื่อมีการยื่นใบตราส่งให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อรับมอบสินค้าก็เท่ากับ เป็นการสลักหลังโดยธนาคาร

3) ใบตราส่งผู้ถือ ใบตราส่งผู้ถือจะเป็นชนิดที่มีการระบุข้อความ "ผู้ถือ" (to bearer) ลงแทนข้อความ "ตามคำสั่งของ" (to the order of) ผู้ทรงใบตราส่งนี้ สามารถนำไปยื่นต่อผู้ขนส่งเพื่อรับมอบสินค้าได้ ใบตราส่งผู้ถือนี้อาจก่อให้เกิดความ เสี่ยงภัยแก่ผู้ส่งสินค้า เนื่องจากผู้ใดก็ตามที่เป็นผู้ทรงใบตราส่งนั้น แม้จะได้รับใบตราส่ง มาด้วยวิธีฉ้อฉลก็อาจนำไปยื่นต่อผู้ขนส่งเพื่อรับมอบสินค้าได้

2.2 วิวัฒนาการในการใช้ข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งแบบมาตรฐานของ

BIMCO

เรือของสายการเดินเรือประจำจะวิ่งประจำเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง โดยแวะรับขน ส่งสินค้าไปมาระหว่างท่าเรือ 2 ท่าหรือมากกว่า 2 ท่าในเส้นทางเดินเรือ นั้น โดยมีหมาย กำหนดการเรือออกและหมายกำหนดการเรือจะถึงท่าเรือต่าง ๆ ไว้ล่วงหน้า โดยปกติ บริการสายการเดินเรือจะมีเรือหลายลำให้บริการ เพื่อให้ความถี่ของบริการสอดคล้องกับ ความต้องการของตลาดมากที่สุด เช่น สัปดาห์ละเที่ยวหรือสองสัปดาห์ต่อเที่ยว ลักษณะ ของบริการสายการเดินเรือเป็นการให้บริการทั่วไป สินค้าที่เรือเดินประจำขนจะประกอบด้วย สินค้าทั่วไปซึ่งมีหีบห่อ รูปร่าง และขนาดแตกต่างกันเป็นร้อยประเภท และมีผู้ส่ง

สินค้าเป็นจำนวนมาก บางประเทศมีกฎหมายห้ามไม่ให้กิจการสายการเดินเรือเลือกปฏิบัติต่อผู้ส่งสินค้าโดยไม่เท่าเทียมกัน หลักปฏิบัติทั่วไปจึงใช้ว่าใครมาก่อนจะได้รับบริการก่อนเมื่อผู้ส่งสินค้านำสินค้ามาส่งมอบถึงเรือ บริษัทสายการเดินเรือจะออกเอกสารเรียกว่าใบตราส่ง (Bill of Lading) ตามที่กล่าวมาในบทที่ 2.1 ที่มีหน้าที่หลักอยู่ 3 ประการ คือ เป็นใบรับรอง เป็นสัญญารับขนของและเป็นเอกสารสิทธิ³⁹ ให้แก่ผู้ส่งสินค้านั้น ๆ ซึ่งใบตราส่งจะระบุรายละเอียดของสินค้า ชื่อผู้ส่งสินค้า ชื่อผู้รับสินค้า ท่าเรือต้นทาง ท่าเรือปลายทางของสินค้า ค่าระวาง นอกจากนี้ ใบตราส่งยังระบุข้อความเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบของบริษัทสายการเดินเรือซึ่งจะเหมือนกันทุกใบ ผู้ส่งสินค้าจะขอเรียกร้องแก้ไขไม่ได้ ใบตราส่งจะเป็นเอกสารสิทธิเมื่อเรือถึงจุดหมายปลายทางแล้ว ผู้รับมอบสินค้าจะต้องนำใบตราส่งมาแสดงก่อนรับสินค้าไป ค่าระวางของบริษัทสายการเดินเรือจะมีการกำหนดล่วงหน้า อาจมีการพิมพ์บัญชี อัตราค่าระวางเผยแพร่ โดยบริษัทสายการเดินเรือจะเก็บในอัตราเดียวกันสำหรับสินค้าประเภทเดียวกันแก่ผู้ส่งสินค้าทุกราย หรืออาจกำหนดอัตราพิเศษ (ซึ่งต่ำกว่า) ให้สำหรับลูกค้าประจำของบริษัทฯ ได้⁴⁰

ทั้งนี้ สินค้าที่ขนโดยเรือเดินประจำเส้นทางมักจะเป็นสินค้ามีมูลค่าสูง และเสียค่าระวางสูงเมื่อเทียบกับสินค้าที่ขนไปโดยเรือจร สินค้าจะมีคุณลักษณะแตกต่างกันไป สินค้าบางอย่างไม่สามารถวางใกล้กับสินค้าอื่นจะต้องแยกห่างจากกัน สินค้าบางชนิดห้ามวางใกล้ที่อุณหภูมิสูง เช่น อาจระบุในใบตราส่งว่า "ห้ามวางใกล้หม้อต้มน้ำ" สินค้าบางอย่างอาจแตกง่ายไม่สามารถวางซ้อนกันหลายชั้น สินค้าบางอย่างต้องการการดูแลเป็นพิเศษ

เช่น กาวเหลวจะต้องวางในที่ร้อนเพื่อไม่ให้เกิดการแข็งตัว สินค้าบางอย่างต้องวางไว้ในที่ที่ระบายอากาศได้ดี มิฉะนั้นสินค้าจะเสียหายหรือเสื่อมคุณภาพ หลักการในการบรรจุทุกสินค้าจะต้องคำนึงถึงคุณสมบัติของสินค้าข้างต้น และยังคงคำนึงถึงความปลอดภัยเกี่ยวกับการทรงตัวของเรือในทะเล สินค้าหนักจะวางไว้ที่พื้นระวางชั้นล่าง

³⁹ United Nations, Use of Maritime Transport Volume I, p. 100-101.

⁴⁰ ไชยศ ไชย์มั่นคง, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล, เอกสารการสนทนาศุวิชากรจัดการงานขนส่งสินค้า หน่วยที่ 1-2, 2 (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา, 2533), หน้า 200.

สินค้าบางจะวางไว้ที่พื้นระวางชั้นบน นอกจากนี้ เรือเดินประจำเส้นทาง ซึ่งต้องจอดแวะรับส่งสินค้าตามท่าเรือหลาย ๆ แห่ง เมื่อเรือเข้าจอดเทียบท่าจะมีสินค้าส่วนหนึ่งถึงจุดหมายปลายทาง ซึ่งต้องการขนถ่ายขึ้นจากเรือก่อน และจะมีสินค้าชุดใหม่บรรทุกลงเรือเพื่อจะไปยังท่าเรืออื่น เพื่อความสะดวกในการขนถ่ายสินค้าที่มีจุดหมายปลายทางในท่าต่อไปจะวางอยู่ข้างบน ส่วนสินค้าที่จะขนลงที่ทำเรือสุดท้ายจะวางอยู่ชั้นล่าง⁴¹

อย่างไรก็ดี บริษัทสายการเดินเรือโดยปกติจะเป็นบริษัทขนาดใหญ่ โดยมีสำนักงานใหญ่ในประเทศ มีสำนักงานสาขาตามเมืองท่าต่าง ๆ ที่เรือของตนแวะประจำหรือบริษัทตัวแทน (Agent) เพื่อทำหน้าที่ด้านการตลาด การดูแลสินค้า การปฏิบัติพิธีศุลกากร การจัดเตรียมและอำนวยความสะดวกให้เรือเข้าเทียบท่า ฯลฯ

ดังเช่น BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) ซึ่งองค์กรนี้ได้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1905 โดยการรวมตัวกันในผลประโยชน์ของบริษัทเรือด้วยกัน โดยไม่ได้คำนึงถึงเชื้อชาติใด ๆ ซึ่งกระทำในนามของสมาชิกต่าง ๆ ซึ่งจะกระทำในนามของสมาชิกต่าง ๆ ไม่ว่าเรื่องการบรรทุก การวางกฎเกณฑ์⁴² โดย BIMCO มีจำนวนสมาชิกถึง 2,650 สมาชิก จากประเทศต่าง ๆ กว่า 110 ประเทศ รวม ๆ 975 สมาชิกที่เป็นเจ้าของควบคุมกองเรือ 12,000 ลำ ซึ่งมีสินค้าให้เห็นมากกว่า 380 ล้านตันตัน และเรือต่าง ๆ เหล่านี้เกือบร้อยละ 60 ของโลกเป็นกองเรือพาณิชย์ นอกจากนี้ BIMCO มีชื่อเสียงในระดับชั้นแนวหน้าในฐานะที่เป็นธุรกิจที่มีมาตรฐานสูง⁴³ และได้มีการออกข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งประเภทต่าง ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งประจำเส้นทาง ซึ่งจัดทำขึ้นโดยพิจารณาเทียบเคียงกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ Hague Rules และ Hague-Visby Rules เป็นหลัก ดังนั้นจึงทำให้เกิดวิวัฒนาการในรูปแบบต่าง ๆ ของข้อกำหนดและเงื่อนไขประเภทต่าง ๆ ดังนี้

⁴¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 201.

⁴² BIMCO, BIMCO REVIEW 1996, (Stroudgate plc : WHROBINSON, 1996), p.9.

⁴³ Ibid., p.8.

2.2.1 ข้อกำหนดและเงื่อนไขประเภท CONBILL

ใบตราส่ง (Bill of lading) ประเภทนี้เกิดขึ้นเนื่องจากเห็นว่าใบตราส่งต่าง ๆ ที่มีอยู่ ซึ่งใช้กับเรือขนส่งแล่นใบ (Combined Sailing) และเรือเคลื่อนด้วยพลังไอน้ำที่มีมาตั้งแต่อดีตนั้น เงื่อนไขต่าง ๆ ล้าสมัยแล้ว และข้อความในใบตราส่งนั้นจะขัด/แย้งกับกฎหมายพาณิชย์-นาวีสมัยใหม่ (modern maritime/legislation) ซึ่งรวมถึง เฮกรูลส์ด้วย หรือ การที่ใบตราส่งขาดข้อกำหนดในเรื่องขอบเขตการบังคับใช้ (Paramount) และข้อกำหนดอื่น ๆ ที่พิจารณาว่าจำเป็นอย่างยิ่งในปัจจุบันนี้

นอกจากนี้ เจ้าของเรือและกัปตันเรืออาจประสบกับสถานการณ์ที่ยุ่งยากใจ เมื่อผู้ส่งของยื่นใบตราส่งที่ผิดแบบให้เซ็น

ดังนั้น เพื่อให้เจ้าของเรือ ตัวแทนเรือ พ่อค้า (merchants) ธนาคารและผู้ลงนามผูกพันตนตามใบตราส่งทั้งหมดที่มีส่วนได้เสีย โดยปกติใบตราส่งที่ระบุข้อกำหนดไว้ชัดเจนถูกต้อง และเป็นการสอดคล้องต้องกันกับกฎหมายที่วางเป็นกฎหมายไว้ ก็สามารถคาดการณ์ได้ว่า The Documentary Council ของ BIMCO จะได้ดำเนินการจัดทำร่างแบบฟอร์มมาตรฐานของใบตราส่งออกมา ซึ่งใบตราส่งประเภทที่ไม่ใช้กับสัญญาเช่าเรือซึ่งใช้ชื่อรหัสว่า CONBILL ได้ถูกกำหนดไว้เพื่อวางเงื่อนไขและข้อกำหนดที่สำคัญ ๆ โดยเจ้าของเรืออาจจัดทำข้อกำหนดด้วยตนเองเพิ่มเติมจากประสบการณ์และการค้าที่ระบุเจาะจงเฉพาะ ทั้งนี้ เนื้อหาและคำนิยามต่าง ๆ และเงื่อนไขจะตีพิมพ์ไว้หน้าแรก ส่วนคำอธิบายใบสินค้า ฯลฯ พิมพ์ในหน้าที่ 2 และสุดท้ายจะเป็นลายเซ็น⁴⁴

⁴⁴ Combined, Transport BIL เป็น BIL ที่ออกให้โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการส่งสินค้าถึงจุดหมายปลายทางโดยไม่จำกัดว่าจะต้องส่งโดยวิธีใด ดูเพิ่มเติม ฝ่ายสารสนเทศและห้องสมุด ศูนย์ประสานงานการพาณิชย์นาวี, ใบตราส่ง : Bill of Lading, 2530. หน้า 5.(ถัดสำเนา).

⁴⁴ Fr.G. Knudtson's Bogtrykkeri, "Standard Bills of Lading", Conlinebill and Conbill," Monthly Circular (1946) : 3009.

อนึ่ง หลักการตามเงื่อนไขและข้อกำหนดใบตราส่ง แบบฟอร์มมาตรฐาน ปี ค.ศ. 1946 ซึ่งอนุมัติโดย The Documentary Council of the Baltic and International Maritime Conference ตามชื่อรหัส CONBILL⁴⁵ ได้กำหนดขอบเขตการใช้บังคับ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง และข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ดังนี้

2.2.1.1 ขอบเขตการใช้บังคับ ตาม CONBILL กำหนดไว้ในข้อ 13 และ 3 กล่าวคือ ข้อกำหนดให้ใบตราส่งตกอยู่ภายใต้บังคับ (General Paramount Clause) กล่าวคือ ใบตราส่งนี้มีผลใช้บังคับตามบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล คือ กฎหมายที่บัญญัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ฉบับกรุงบรัสเซลส์ ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 หรือ เฮกรูลส์และที่บังคับใช้ตามสัญญาฉบับของทางทะเลจะได้ระบุไว้ และถ้าไม่ได้มีการบัญญัติไว้ ก็ต้องถือว่าได้รับความยินยอมจากผู้ขนส่งในสิทธิ หรือ เอกสิทธิ หรือในการเพิ่มความรับผิดชอบ (responsibilities) หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม คำนิยามตามใบตราส่งจะใช้ไม่ได้ถ้าขัดแย้งกับบทบัญญัติที่กล่าวมา และไม่ต้องปฏิบัติตามใบตราส่งในข้อจำกัดหรือตัดสิทธิผู้ขนส่งจากการคุ้มครองตามลายลักษณ์อักษร หรือข้อยกเว้นจากข้อจำกัดความรับผิด⁴⁶

นอกจากนี้ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะสิ้นสุดทันทีเมื่อของที่ขนส่งได้นำขึ้นจากปากกระวาง ตามข้อ 3 (การส่งมอบ-Delivery) กำหนดไว้ว่า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะหยุดอยู่ในจำนวนหีบห่อต่อหีบห่อในทันทีที่ของได้ทิ้งลงมาจากปากกระวางของเรือ หรือคว้านของเรือ⁴⁷

2.2.1.2 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง เท่าที่ผู้เขียนพิจารณาจาก CONBILL จะเห็นได้ว่า CONBILL กำหนดเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งในข้อ 1 (ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง - Responsibility) เป็นหลัก และกำหนดในเรื่องสิทธิของผู้ขนส่งไว้ในหลายข้อกำหนด คือ ข้อ 2 (การออกนอกเส้นทาง - Deviation ข้อ 4 (บูรณสิทธิ - Lien)

⁴⁵ คัดจาก Bill of Lading Conditions Code name : CONBILL ของ BIMCO

⁴⁶ ดูเพิ่มเติมจากภาคผนวก

⁴⁷ ดูเพิ่มเติมจากภาคผนวก

ข้อ 9 (การจ่ายค่าระวาง - Payment of Freight) ข้อ 11 (การกักไว้อย่างเข้มงวด เพื่อป้องกันการแพร่หลายของเชื้อโรค (Quarantine) การปิดล้อม การประท้วง และการกลายเป็นน้ำแข็ง (Ice) ข้อ 12 (ในเหตุการณ์ที่มีสงคราม (War)^{4x}

ทั้งนี้ ตามข้อ 1 ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในประเด็นตัวเรื่อนั้น CONBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้าที่เป็นเหตุจากความต้องการของตนเองในการใช้ความวิริยะอุตสาหะในส่วนของผู้ขนส่ง หรือผู้จัดการของผู้ขนส่งที่จะจัดให้เรืออยู่ในลักษณะเตรียมพร้อมที่จะเดินทางได้ตลอด และเพื่อที่จะให้หลักประกันว่าเรือได้จัดเตรียมคำสั่ง อุปกรณ์ และจัดหาไว้ด้วยการกระทำของตนเอง (... and supplied or by the personal act ...) หรือเป็นข้อบกพร่องของผู้ขนส่งหรือผู้จัดการ (manager) ของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งจำต้องรับผิดชอบสำหรับความไม่สูญหายหรือล่าช้าอันเกิดขึ้นจากเหตุใด ๆ ก็ตาม แม้กระทั่งจากความประมาทหรือบกพร่องของนายเรือหรือลูกเรือ หรือบุคคลอื่น ที่ได้รับว่าจ้างจากผู้ขนส่งบนเรือหรือบนฝั่ง จากการกระทำใด ๆ ของนายเรือ ลูกเรือ หรือบุคคลอื่นที่กระทำ ซึ่งตามข้อกำหนดนี้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ รวมทั้งกรณีไม่เตรียมความพร้อมในการเดินทางในขณะที่บรรทุก หรือเรือเดินทางหรือไม่ว่าในเวลาใด ๆ ก็ตามด้วย

นอกจากนี้ ตามข้อ 1 ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในประเด็นเกี่ยวกับตัวสินค้า ตาม CONBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหายของหรือต้องรับผิดชอบ เนื่องจากความล่าช้าในการส่งมอบของเท่านั้น ในกรณีสูญหาย เสียหาย หรือความล่าช้าที่เป็นเหตุจากการเก็บไม่เหมาะสม หรือเพราะความประมาทเลินเล่อ (เว้นแต่ การเก็บนั้นกระทำขึ้นจากผู้ส่งของ หรือกรรมกรผู้ขนของขึ้นลงเรือของผู้ส่งของหรือคนเรือ) และความเสียหายอันเกิดจากการติดต่อ (Contact With) หรือ รั่วไหล หรือกลิ่น หรือจากการระเหยของของหรือโดยลักษณะของของที่จุดติดไฟง่าย (inflammable) หรือระเบิดหรือการบรรจุหีบห่อของอื่น ไม่เพียงพองจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นเหตุจากการเก็บไม่เหมาะสม หรือประมาทเลินเล่อในการจัดเก็บ ซึ่งถึงแม้ข้อเท็จจริงจะเป็นเหตุเช่นนั้นก็ตาม

^{4x} ดูเพิ่มเติมจากภาคผนวก

ในเรื่องสิทธิของผู้ขนส่ง ตาม CONBILL ระบุไว้ในหลาย ๆ ข้อ กล่าวคือ

ข้อ 2. การออกนอกเส้นทาง (Deviation)

เรือมีสิทธิที่จะแวะ ณ ท่าเรือใด ๆ หรือไปยังท่าเรือตามลำดับ (or ports in any order) ด้วยวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ตามเพื่อที่จะแล่นไปโดยปราศจากผู้นำร่อง เพื่อที่ผูกหรือโยง และ/หรือเรือที่ช่วยเหลือในทุก ๆ สถานการณ์ และรวมไปถึงการออกนอกเส้นทางเพื่อวัตถุประสงค์ของการช่วยชีวิต และ/หรือทรัพย์สิน และรวมถึงการเดินเรือออกนอกเส้นทางที่เป็นไปตามข้อกำหนดการกักด่าน การปิดงานจ้ง้าง ประท้วง กรณีน้ำกลายเป็นน้ำแข็ง และการเกิดสงคราม

ข้อ 4. บุริมสิทธิ (Lien)

ผู้ขนส่งมีบุริมสิทธิในของทุก ๆ สิ่งที่ย้ายเพื่อค่าระวาง ค่าของจำนวนเงินที่ผู้เช่าเรือจ่ายให้เจ้าเรือสำหรับในส่วนของความสามารถของเรือที่ผู้เช่าเรือไม่สามารถครอบครองเรือ (dead freight) ถึงแม้ว่าผู้เช่าเรือจะได้ทำสัญญาเพื่อค่าระวางนั้นก็ตาม และส่วนต่างในค่าระวาง และสำหรับค่าใช้จ่ายใด ๆ ซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือหลังการส่ง รวมถึงค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลา (demurrage) ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือ ถ้าหากกรณีใด ๆ และค่าใช้จ่ายที่จ่ายไว้ล่วงหน้า ค่าปรับ ค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่กล่าวไว้ตามใบตราส่งนี้

ผู้ขนส่งมีสิทธิรวมถึงจำนวนหนี้ที่ยังค้างชำระแก่ผู้ขนส่งอยู่ (fall back) ซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกเอาเงินจำนวนดังกล่าวจากผู้ส่งของได้ ในความแตกต่างระหว่างจำนวนรวมอื่น เนื่องจากผู้ขนส่งได้ดำเนินการในของโดยรายได้สุทธิ (and the net proceeds of the goods)

ข้อ 9. การจ่ายค่าระวาง (Payment of Freight)

ค่าระวางเดิมยังต้องจ่ายแม้จะเกิดความเสียหายกับสินค้าหรือสินค้าลดจำนวนลง เนื่องจากการรั่วไหล หรือกรณีน้ำหนักเพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากความเสียหายของทะเลจะไม่มีค่าระวางจะต้องจ่าย (For any increase in weight owing to sea damage no freight has to paid.)

ค่าระวางที่สามารถจ่ายให้ ณ ท่าปลายทาง พร้อมกับกับจำนวนอื่น ๆ ทั้งหมดที่กล่าวไว้ในข้อกำหนดของบุริมสิทธิ ซึ่งค่าระวางนี้จะถูกจ่ายในการส่งมอบของเป็นเงินสด โดยปราศจากการหักกลบลบหนี้และสกุลเงินตราแลกเปลี่ยน (In the Currency) ที่ระบุชื่ออยู่ใน

ใบตราส่ง หรือทางเลือกของผู้รับในสกุลเงินตราของเมืองที่มีอัตราสูงที่สุดของการแลกเปลี่ยน สำหรับใบรับเงินของธนาคารเมื่อได้เห็นในวันที่เรือได้เข้ามาที่ท่าเรือ คือ

ค่าระวางที่สามารถจ่ายล่วงหน้าไม่สามารถที่จะเรียกคืนได้อีกเสมือนกับว่าเรือ และ/หรือสินค้าไม่ได้สูญหายไป ในการคำนวณการร่วมกันเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าระวางที่จ่ายให้ล่วงหน้าต้องถูกเพิ่มค่าของของมัน

ข้อ 11. การกักไว้อย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันการแพร่หลายของเชื้อโรค(Quarantine) การปิดล้อม การประท้วง และการกลายเป็นน้ำแข็ง (Ice)

ถ้ากรณีของการกัก (Quarantine) ที่แท้จริง หรือที่เป็นอันตราย กลายเป็นน้ำแข็ง (Ice) การประท้วง หรือเหตุผลอื่นใดในลักษณะทำนองเดียวกัน นายเรือ ณ เวลานั้น หากสงสัยว่าคนจะสามารถมาถึงหรือเข้าไปยังท่าเรือปลายทางได้โดยปลอดภัยหรือไม่ก็ตาม ก็ให้นายเรือสามารถขนถ่ายของได้ตามปกติวิสัย หรือให้ดำเนินการต่อไปอันจะทำให้ผลในการเดินทางจะไม่เป็นอันตราย นายเรือมีสิทธิเสรีที่จะขนถ่ายของ ณ ท่าเรือใด ๆ ที่พิจารณาได้ว่าปลอดภัย การขนถ่ายเช่นนั้นย่อมถือว่าเป็นการเสร็จสิ้นการเดินทางตามสัญญาและค่าระวางต้องจ่ายตามนั้น จะต้องแจ้งให้ผู้รับ (Receivers) และ/หรือ ผู้ส่งของ (Shippers) ทราบ ถ้าเป็นไปได้ และเพื่อที่จะให้ผู้รับและผู้ส่งของรับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายพิเศษทั้งหมดที่เกิดขึ้น

ข้อ 12. ในเหตุการณ์ที่มีสงคราม (War)

1. (ก) ถ้าชาติของเรือที่ชักธงแล่นไปตกอยู่ในสงคราม (War) ในชาติที่เป็นศัตรูกัน (Hostilities) หรือมีการปฏิบัติการต่อสู้กัน (Warlike Operations) หรือตกอยู่ในสงครามกลางเมือง (Civil War) หรือ มีการปฏิวัติรัฐประหาร และเพื่อที่จะให้เรือสามารถเดินเรือโดยปลอดภัย ซึ่งอาจตกอยู่ในอันตรายได้กับสินค้าที่บรรทุกต้องขนถ่าย ณ ท่าเรือที่มีการบรรทุก

(ข) ถ้าเนื่องจากหรืออยู่ในระหว่างสงครามใด ๆ (War) ในชาติที่เป็นศัตรูกัน (Hostilities) มีการปฏิบัติการต่อสู้กัน (Warlike Operations) ตกอยู่ในสงครามกลางเมือง (Civil War) หรือมีการปฏิวัติรัฐประหาร สินค้าที่บรรทุกมาใด ๆ ตามใบตราส่งอาจได้รับประกาศว่าเป็นสินค้าต้องห้าม ไม่ว่าจะกำหนดโดยเด็ดขาดหรือมีเงื่อนไขก็ตาม หรือให้รับผิดชอบจากการถูกริบ

(Confiscation) หรือ สินค้าเช่นนั้นถูกยึดหน่วงก็ต้องขนถ่ายลง ณ ท่าเรือที่มีการบรรทุก การขนถ่ายสินค้าใด ๆ ซึ่งมีผลกระทบกับท่าเรือที่มีการบรรทุกจำต้องถือว่าตกอยู่ในภาวะความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายของผู้ส่งของ (Shippers) ทั้งสิ้น สัญญารับขนของทางทะเลถือว่าสิ้นสุดลงคราวเท่าที่สินค้าเช่นนั้นยังเกี่ยวข้อง ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะบรรทุกสินค้าอื่นใด ณ สถานที่ที่สินค้าทำการขนถ่าย

2. หากภายหลังที่เรือออกจากท่าเรือที่บรรทุกไปแล้ว ท่าเรือที่ขนถ่ายที่ระบุไว้ตามใบตราส่งนี้ถูกประกาศว่าถูกปิดล้อม หรือเนื่องจากเหตุที่กล่าวมาแล้วตามข้อ 12 ในข้อ 1 (ก) และ (ข) เข้ามายังท่าที่สินค้าขนถ่ายเช่นนี้ก็ให้อยู่ในดุลยพินิจของนายเรือว่าจะเป็นอันตรายหรือต้องห้ามหรือไม่ ถ้าหากนายเรือใช้ดุลยพินิจแล้วเห็นว่าไม่มีทางเป็นไปได้ที่จะเข้าไปถึงท่าเรือใด ๆ เช่นนั้นก็ให้สินค้าหรือส่วนของสินค้าซึ่งอาจมีผลกระทบนั้นจำต้องขนถ่ายลง ณ ท่าเรือที่ปลอดภัย ซึ่งเรืออาจแวะหรือผ่านไปโดยลักษณะปกติ ในการเดินทางตามสัญญาซึ่งอาจได้รับการแต่งตั้งจากผู้ส่งของภายใน 48 ชั่วโมง ภายหลังจากการรับตามข้อเรียกร้องของผู้ขนส่งในการแต่งตั้งท่าเรือที่ขนถ่ายแทนหรือ ณ ท่าเรือที่ปลอดภัยเช่นนั้น ตามที่นายเรืออาจตัดสินใจไปก่อนที่ผู้ส่งของจะทำการแต่งตั้ง (as the Master may decide on should the shippers fail to make nomination)

3. เรือจำเป็นต้องมีสิทธิเสรีที่จะทำตามคำสั่งใด ๆ หรือไปยังทิศทางที่ออกไปมาถึง หรือตามเส้นทาง ท่าเรือที่แวะ หยุด หรือ ณ ท่าปลายทาง หรือขนถ่าย หรือกระทำการอย่างใดก็ตามที่รัฐบาลของเรือที่ชักธงอยู่แจ้งให้ไป หรือโดยบุคคลใด ๆ (หรือ องค์การ) กระทำการหรือกระทำพร้อมด้วยอำนาจที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลเช่นนั้น หรือคณะกรรมการหรือบุคคลที่กระทำภายในขอบเขตของคำนิยามของการประกันภัยในความเสี่ยงภัยในสงคราม (person having under the terms of the war risks insurance) ซึ่งเรือมีสิทธิที่จะให้คำสั่งใด ๆ หรือไปในทิศทางใด ๆ ได้ ถ้าเนื่องจากเหตุผลหรือเพื่อทำตามคำสั่งหรือไปในทิศทางใดเช่นนั้น ซึ่งจะไม่ถือว่าเป็นการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทาง

4. การขนถ่ายสินค้าใด ๆ นอกเหนือจากท่าที่บรรทุกภายใต้บทบัญญัติตามข้อ 12 ใน 2 และ/หรือ รวมอยู่ในการเดินทางอันเป็นผลตามคำสั่ง หรือไปในทิศทางที่กล่าวอ้างถึงตามข้อ 12 ใน 3 ไม่ว่าสินค้านั้นได้ถูกขนถ่ายหรือไม่ก็ตาม ต้องถือว่าเสร็จสิ้นการเดินทางตามสัญญาและคำระวางต้องจ่ายตามนั้น ผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้าต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายพิเศษทั้งหมดที่เกิดขึ้น และรวมถึงที่ผู้ขนส่งวางสินค้าไว้เพื่อคำระวางและค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่

เกิดขึ้นไม่ว่าจะได้มีการขนถ่ายหรือไม่ก็ตาม (the carrier having a lie on the cargo for freight and all expenses incurred by him whether for discharge or otherwise)

2.2.1.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

โดยหลัก ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ อันเกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน⁴⁹ แต่ตาม CONBILL ได้ระบุข้อยกเว้นต่าง ๆ ไว้ในข้อ 5 สัตว์มีชีวิต (Live Animals) ข้อ 7 (Amended Jason Clause) ข้อ 8 เรือโคลนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย (Both-to-Blame Collision Clause) ดังนี้

ข้อ 5. สัตว์มีชีวิต (Live animals)

สัตว์มีชีวิตที่บรรทุกมาตามนี้จะได้รับการเก็บรักษา ได้รับการบรรทุก และขนถ่ายในภาระความเสี่ยงของเจ้าของแต่เพียงผู้เดียว และผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องคกอยู่ภายใต้สถานการณ์ใด ๆ ก็ตามที่จะต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหายใด ๆ หรือล่าช้าไม่ว่าจะเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือความล่าช้าเช่นนั้นหรือไม่ก็ตามซึ่งอาจเนื่องมาจากกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ประมาทเลินเล่อหรือบกพร่องของผู้ขนส่งหรือนายเรือ (Master) คนนำร่อง (Pilot) เจ้าหน้าที่ (Officer) ลูกเรือ (Crew) กรรมกรที่ขนถ่ายของขึ้น-ลงเรือ (Stevedore) ลูกจ้าง (Servant) ตัวแทน (Agent) หรือนุคคลอื่นใดก็ตามที่ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบไม่ว่าจะอยู่ในการบริการของผู้ขนส่งหรือไม่และ ไม่ว่าเรือที่มีชื่อข้างต้นหรือไม่ หรือลำอื่นใด หรือยานพาหนะของสัตว์ที่กล่าวไว้ อาจถูกบรรทุกมาด้วยความไม่พร้อมที่จะเดินทะเลในเวลาที่มีการบรรทุกหรือเดินเรือ (Sailing) หรือในเวลาใด ๆ ก็ตาม

⁴⁹ สมพร โปสิน, “สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534,”

ข้อ 7. ข้อกำหนด Amended Jason (Amended Jason Clause)

ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือตกอยู่ในอันตราย ความเสียหาย หรือตกอยู่ในความเสียหายก่อนหรือหลังการเริ่มการเดินทางอันเป็นผลจากเหตุใด ๆ ก็ตามไม่ว่าเกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อหรือไม่ เพื่อผลของสิ่งซึ่งผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบตามกฎหมายลายลักษณ์อักษรตามสัญญาหรือไม่เช่นนั้น ในกรณีสินค้า ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของสินค้า จำต้องร่วมกันเฉลี่ยความเสียหายพร้อมกับผู้ขนส่งตามการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่จะจ่ายสำหรับการเสียหายใด ๆ ความสูญหาย หรือค่าใช้จ่ายในลักษณะของความเสียหายทั่วไปที่อาจจะจัดทำหรือเกิดขึ้น และจำต้องจ่ายค่าช่วยเหลือผู้ภัยและค่าภาวะพิเศษที่เกิดขึ้นในกรณีของสินค้า ถ้าการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลในเรือของผู้ขนส่งเองหรือปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัยโดยผู้ขนส่ง การช่วยเหลือผู้ภัยนั้นต้องจ่ายเต็มจำนวนเสมือนกับการช่วยเหลือผู้ภัยเรือหรือเรือหลาย ๆ ลำที่เป็นของคนอื่น

ข้อ 8. เรือโดนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย (Both-to-Blame Collision Clause)

ถ้าเรือเข้ามาโดนกันกับเรืออีก ลำหนึ่งอันเป็นผลจากความประมาทเลินเล่อของเรือลำอื่นและในการกระทำใด ๆ ความประมาทเลินเล่อหรือบกพร่องของนายเรือ คนเดินเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกเรือของผู้ขนส่งในการเดินเรือ หรือจัดการเรือ เจ้าของสินค้าที่บรรทุกตามนี้จะชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้ขนส่งต่อความสูญหายทั้งหมด หรือความรับผิดกับเรือลำอื่น หรือเรือที่ไม่ได้ทำการบรรทุก หรือเจ้าของเรือตราบเท่าที่ความสูญหาย หรือความรับผิด แสดงให้เห็นถึงความสูญหายหรือความเสียหายหรือในข้อเรียกร้องใด ๆ ก็ตามที่เจ้าของของตามที่ถูกกล่าวไว้ ได้จ่ายหรือสามารถจ่ายจากเรือลำอื่น หรือเรือที่ไม่ได้บรรทุก หรือเจ้าของเรือกับเจ้าของสินค้าที่กล่าวมา และก่อ (set-off) หรือหักกลบลบหนี้ หรือชดใช้จากเรือลำอื่นหรือเรือที่ไม่ได้บรรทุกหรือเจ้าของเรือตามส่วนของการเรียกร้องของเรือต่อเรือที่บรรทุก หรือผู้ขนส่ง บทบัญญัติก่อนหน้าจึงจำเป็นต้องรวมถึงการใช้บังคับกรณีเจ้าของเรือ ผู้ปฏิบัติการ หรือกรณีเหล่านี้ในเรื่องใด ๆ หรือวัตถุต่าง ๆ นอกเหนือจากนี้ หรือเรือที่โดน หรือวัตถุต่าง ๆ เป็นความผิดหรือบกพร่องในกรณีของการโดนกันหรือปะทะ

2.2.1.4 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ตาม CONBILL ระบุไว้ในข้อกำหนดเดียวคือ ข้อ 10 (การจำกัดความรับผิด - Limitation of Liability) กล่าวคือ

ข้อ 10. ข้อจำกัดความรับผิด (Limitation of Liability)

ในกรณีสูญหายหรือเสียหายใด ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับของเกินกว่ามูลค่าจริง ๆ 100 ปอนด์ต่อหีบห่อ หรือในกรณีของของที่ไม่ได้บรรจุในหีบห่อต่อหน่วยของค่าระวางตามพิธีการศุลกากร มูลค่าของของจำกัดถือว่าเป็น 100 ปอนด์ต่อหีบห่อหรือต่อหน่วย ซึ่งหลักการคิดค่าระวางจะถูกปรับเปลี่ยนและความรับผิดของผู้ขนส่ง หากกรณีใด ๆ จำกัดถือว่าเป็นพื้นฐานของมูลค่าของ 100 ปอนด์ต่อหีบห่อ หรือต่อหน่วยคิดค่าระวางตามพิธีการศุลกากร หรือ ตามอัตราที่เหมาะสมในกรณีของความสูญหาย หรือเสียหายบางส่วน เว้นแต่ลักษณะของของและมูลค่าที่สูงกว่า 100 ปอนด์ ก็จำกัดไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยผู้ส่งเองมีการส่งมอบของกับผู้ขนส่งและแทรกในใบตราส่งนี้ และค่าระวางที่พิเศษที่ได้จ่ายไว้แล้ว ถ้าต้องการและในคดีเช่นนั้น ถ้ามูลค่าที่แท้จริงของของต่อหีบห่อหรือต่อหน่วยที่คิดค่าระวางตามอัตราของศุลกากร ต้องถือว่าเกินกว่ามูลค่าที่ได้แจ้งไว้ มูลค่าของของที่แจ้งไว้ไม่ว่าอย่างไรก็ตาม ต้องถือว่าได้แจ้งมูลค่าไว้แล้ว และความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีใด ๆ ก็ไม่ต้องถือว่าเกินกว่ามูลค่าที่ได้แจ้งไว้ และความสูญหายหรือเสียหายแต่บางส่วนใด ๆ ต้องถือว่าปรับเปลี่ยนตามอัตราที่เหมาะสมตามหลักพื้นฐานของมูลค่าที่ได้แจ้งไว้

เว้นแต่การบอกกล่าวการสูญหายหรือเสียหาย และลักษณะทั่วไปของความสูญหายหรือเสียหายเช่นนั้นได้ให้ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้ขนส่ง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ณ ท่าที่ขนถ่ายของลงก่อนหรือขณะเคลื่อนย้ายของเข้าไปอยู่ในความอารักขาของบุคคลที่มีสิทธิส่งมอบของตามสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งการเคลื่อนย้ายเช่นนั้น จำกัดถือว่าเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นในการส่งมอบของโดยผู้ขนส่งของตามที่พรรณาไว้ตามใบตราส่ง ถ้าความสูญหายหรือเสียหายไม่ปรากฏให้เห็น การบอกกล่าวต้องให้ไว้ภายใน 3 วัน นับแต่ของส่งมอบ ในกรณีใด ๆ ผู้ขนส่งและเรือต้องได้รับการปลดปล่อยจากความรับผิดทั้งหมดในกรณีของความสูญหายหรือเสียหายเว้นแต่ฟ้องร้องคดีภายใน 1 ปี

2.2.2 ข้อกำหนดและเงื่อนไขประเภท VISCONBILL

ใบตราส่ง (Bill of lading) ประเภทนี้ได้ถูกจัดทำขึ้นมาโดยสืบเนื่องจากการที่ประเทศสแกนดิเนเวียจะรับ Hague-Visby Rules เป็นกฎหมายภายใน นับตั้งแต่ 1 มกราคม ค.ศ. 1974 โดยถูกคาดหวังว่าจะมีผลใช้บังคับกับการขนส่งภายในของประเทศสแกนดิเนเวียเองและ

รวมถึงการใช้บังคับกับสินค้าที่บรรทุกจากท่าของประเทศสแกนดิเนเวียและสินค้าที่นำเข้ามาที่ประเทศสแกนดิเนเวีย นอกจากนี้ยังรวมถึงประเทศอื่น ๆ ที่จะได้รับการแนะนำให้เป็นกฎหมายใหม่ต่อไป

ในการจัดทำใบตราส่งประเภทนี้ได้รับดำเนินการเตรียมใบตราส่งโดยอนุกรรมการซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดย The Documentary Council ทั้งนี้ สมาชิกที่จัดทำจะประกอบด้วยตัวแทนของบริษัทเดินเรือประจำเส้นทางต่าง ๆ และตัวแทนของสโมสรซุสชาติค้าเสียหายและให้ความคุ้มครอง (representatives of Protection and Indemnity Clubs) และสมาคมให้การป้องกัน (Defence Associations) ดังนี้ :

Mr. Gershom Stewart, จากลอนดอน

Mr. Per Gram, จากออสโล

Mr. Pierre Cherdel, จากปารีส

(แทน Mr. J. Francois)

Mr. Flemming Hasle, Copenhagen

(แทน Mr. C. Lausen)

Mr. Annar Poulsson จาก Oslo

(แทน Mr. J. Vogth - Eriksen)

Mr. Hakan Gezelius จาก โกเทนเบิร์ก (Gothenburg)

(แทน Mr. Mats Liss - Daniels)

ร่างสุดท้ายของใบตราส่งประจำเส้นทางประเภท "Visconbill" ได้ส่งมอบให้กับ The Documentary Council ของ BIMCO ซึ่งได้จัดการประชุมขึ้น ณ กรุงลอนดอน ในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 1973 และ The Documentary Council ได้ยอมรับใบตราส่งประเภทนี้โดยเนื้อหาใช้กับการเดินเรือประจำเส้นทางได้รับความเห็นชอบจาก The Baltic and International Maritime Conference Incorporating, the Hague-Visby Rules ในการใช้บังคับกับการค้าซึ่งใบตราส่งใช้ชื่อว่า "Visconbill" ได้ถูกตีพิมพ์ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 1973 โดยได้รับการรับรองครั้งสุดท้ายจากคณะอนุกรรมการ ซึ่งตามข้อสังเกตจาก BIMCO BULLETIN นั้น ข้อ

กำหนดและเงื่อนไขประเภท “VISCONBILL”⁵⁰ มีความพยายามในการจัดทำร่างเพื่อที่จะทำให้เป็นข้อกำหนดที่สั้นเท่าที่จะทำได้ แต่บางข้อกำหนดก็ยังได้รับคำวิพากษ์วิจารณ์ เช่น

ข้อ 2 - ข้อกำหนดให้อยู่ภายใต้เฮก-วิสบี (Hague-Visby Paramount Clause)

ย่อหน้าสุดท้ายของข้อกำหนดนี้ได้ยกเว้นเพื่อกล่าวถึงการจำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดมากกว่าการอ้างถึงการจำกัดความรับผิดชอบตามลักษณะปกติ (traditional reference) กับข้อยกเว้นที่เป็นลายลักษณ์อักษร (any statutory exemption)⁵¹ หรือในลักษณะทำนองเดียวกัน กล่าวคือ การรวมกฎเกณฑ์ Hague-Visby ไว้ในข้อกำหนดให้อยู่ภายใต้บังคับโดยจัดให้มีข้อกำหนดพิเศษที่ชื่อว่า “Himalaya” ซึ่งถือว่าเป็นการฟุ่มเฟือยเกินความจำเป็นเพราะว่ามีบัญญัติอยู่ตามมาตรา 3 ของพิธีสารอยู่แล้ว (... a special “Himalaya” clause...superfluous because the position is covered by Article 3 of the Protocol)

ข้อ 3 - สถานะของผู้ขนส่ง (Identity of Carrier)

ถึงแม้ว่า Hague-Visby Rules จะรวมอยู่ในข้อกำหนด Himalaya แต่ยังไม่ครอบคลุมตามกฎหมายอเมริกาในปัจจุบัน ในช่องทางความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ส่วนผู้เช่าเรือ ไม่มีสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดชอบ

สถาบันวิทยบริการ
าลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁵⁰ BIMCO, “Visconbill” Liner Bill of Lading.” BIMCO BUILETIN III A/1973, (June 1973) : 2069-2070.

⁵¹ Ibid., p. 2069

* เป็นข้อกำหนดที่ถูกอ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบได้เช่นเดียวกับผู้ขนส่งในกรณีถูกฟ้องเรียกค่าเสียหายฐานละเมิด

ข้อ 4 - ระยะเวลาในความรับผิดชอบ (Period of Responsibility)

ตามแนวโน้มจริง ๆ ในการค้าการเดินเรือประจำเส้นทางได้รับการพิจารณาว่าเหมาะสม ในขณะที่กว้างตามหลักการที่ว่าความรับผิดชอบจะจำกัดขอบเขตเฉพาะกว่าสินค้าถึงกว่าสินค้า (tackle - to - tackle) ซึ่งในหลาย ๆ กรณีจะไม่ยึดถือโดยเคร่งครัด (...no longer strictly adhered to)

ข้อ 5 - ความเสียหายโดยฉ้อม ความล่าช้า และการส่งมอบผิด : อายุความ (Time Bar)

ข้อกำหนดนี้ได้รับการพิจารณาว่าเป็นประโยชน์กับการรวมความเป็นไปได้ของการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีส่งมอบของผิดกับเวลาเดียวกันกับการจำกัดความรับผิดใน 1 ปีที่บัญญัติไว้ตาม Hague - Visby Rules

ข้อ 6 - การเลือก การเก็บรักษา หน่วยเฉพาะ (unitilization)

ได้รับการพิจารณาว่าเป็นประโยชน์ในทางปฏิบัติและเป็นประโยชน์กับการรวมอยู่ในใบตราส่งสมัยใหม่ ซึ่งเป็นข้อกำหนดหนึ่งที่จัดไว้เพื่อเลือกในการเก็บรักษา (Stowage) และการจัดให้เป็นหน่วยเฉพาะ (unitilization)

ข้อ 8 - ขอบเขตในการเดินทาง (Scope of Voyage)

การรักษาแนวคิดในการจัดทำข้อกำหนดตามใบตราส่งแบบสมัยใหม่ ในลักษณะสั้นและโดยทั่ว ๆ ไปจะละไว้ในฐานที่เข้าใจได้ กล่าวคือ ถ้อยคำตามข้อกำหนดจะมีความหมายครอบคลุมถึงเรือที่จะรับส่งสินค้าทางไปรษณีย์และเก็บรักษาทางทะเล (The wording is considered sufficient to cover also the possibility of a vessel taking over ship's mail and stores at sea) และเข้าจอดและ/หรือนำลูกเรือลง และ/หรือการซ่อมแซมเป็นกลุ่ม (and/or repairs groups)

ข้อ 12 - ค่าระวางและค่าภาระ (Freight and Charges)

ถึงแม้ว่าในคดีหลาย ๆ คดีจะรวมภาษีของผู้ขนส่ง (carrier's tariff) ไว้ในบทบัญญัติสกุลเงินตรา (a currency provision) ก็ตาม ก็ยังได้รับการพิจารณาว่าจะเป็นการเหมาะสมที่จะรวม อยู่ในข้อ 12 (a) ซึ่งถือว่าเป็นบทบัญญัติการลดค่าของสกุลเงินตรา

ข้อ 13 - ภาษีของผู้ขนส่ง (Carrier's Tariff)

อนุกรรมการร่างเอกสาร VISCONBILL พอใจที่จะรวบรวมการกล่าวอ้าง ภาษีของผู้ขนส่งลงในใบตราส่ง ซึ่งเนื้อหาของภาษีของผู้ขนส่งเป็นที่รู้จักเป็นปกติกับคู่สัญญา ผู้มีส่วนได้เสียอยู่แล้ว

ข้อ 15 - ค่าตีเมอเรจ (Demurrage)

ข้อกำหนดนี้จะใช้บังคับเฉพาะเติมข้อความโดยการพิมพ์ลงในช่องพิเศษที่จัดไว้ให้ ซึ่งกำหนดอัตราค่าตีเมอเรจในแต่ละวันที่สามารถคาดหมายไว้ล่วงหน้าแล้ว

ข้อ 17 - การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average)

ถ้อยคำ "ของทั้งหมดที่กล่าวอ้างถึงในข้อกำหนด 6 และ 7 ต้องรวมอยู่ใน การช่วยเหลือ และรับการช่วยเหลือ ในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป" ซึ่งได้เพิ่มเติมประเด็นไว้ ในการจัดตั้งข้อพิพาทการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

ข้อ 18 - ข้อกำหนด Amended Jason (Amended Jason) และเรือโดนกันโดยผิดทั้ง สองฝ่าย (Amended Jason Clause and Both - to Blame Collision Clause)

ข้อกำหนดเหล่านี้เป็นข้อกำหนดที่มีความสัมพันธ์กันและถ้อยคำที่ใช้ก็ สามารถจำแนกได้ว่าเป็นเรื่องอะไร ดังนั้นจึงมักนำข้อกำหนดทั้งสองมารวมไว้ด้วยกัน

หมายถึง จำนวนหนึ่งของผู้เช่าเรือจ่ายแก่เจ้าของเรือเพื่อความล่าช้าที่เกิดขึ้นเมื่อพ้นระยะเวลาที่กำหนดไว้ เพื่อการบรรเทาและชดเชยมีลักษณะเป็นค่าเสียหายที่กำหนดไว้ล่วงหน้า (liquidated damages)

อย่างไรก็ดี ในส่วนของผู้เขียนมีความเห็นว่า ข้อกำหนดและเงื่อนไขประเภท VISCONBILL ตามที่ BIMCO กำหนดไว้ทั้งหมด 20 ข้อ มีข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เพิ่มขึ้น คือ

- ข้อ 1. คำนิยามของพ่อค้า (Definition of Merchant),
- ข้อ 2. ข้อกำหนดให้อยู่ภายใต้ เฮก-วิสบี (Hague-Visby Paramount Clause),
- ข้อ 3. สถานะผู้ขนส่ง (Identity of Carrier),
- ข้อ 5. (ข) ความเสียหายโดยอ้อม ความล่าช้า และการส่งมอบผิด : อายุความ (Indirect Damage, Delay and Misdelivery : Time Bar),
- ข้อ 7. ความรับผิดชอบสำหรับปากระวางสินค้าและสัตว์มีชีวิต (Liability for Deck Cargo and Live Animals) เฉพาะเรื่องสินค้าบนปากระวาง,
- ข้อ 8. ขอบเขตในการเดินทาง (Scope of Voyage),
- ข้อ 9. การเข้าแทนที่และการเปลี่ยนเรือ (Substitution and Transhipment),
- ข้อ 11. ทางเลือก (Option),
- ข้อ 12. ค่าระวางและค่าภาระ (Freight and Charges) (ข) (ค) (ง) (จ) (ฉ) (ม)
- ข้อ 13. ภาษีผู้ขนส่ง (Carrier's Tariff),
- ข้อ 14. การบรรทุกการถ่ายของลง และการส่งมอบ (Loading Discharge and Delivery) ของสินค้าต้องเกิดขึ้นโดยตัวแทนผู้ขนส่ง เว้นแต่จะได้มีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น,
- ข้อ 15. ค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลา (Demurrage) ในส่วนนี้มีรายละเอียดมากขึ้น
- ข้อ 16. บุริมสิทธิ (Lien) เพิ่มข้อกำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขายหรือจัดการทรัพย์สินใด ๆ ที่มีบุริมสิทธิ และบังคับใช้เพื่อให้ดำเนินการต่อไปจนกว่าเป็นที่พอใจในความรับผิดชอบนั้น
- ข้อ 19. ข้อกำหนดในการเข้าแทนที่ข้อกำหนดใด ๆ (Superseding Clause) และ
- ข้อ 20. เขตอำนาจศาล (Jurisdiction) ในประเด็นข้อพิพาทใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามใบตราส่งต้องถูกตัดสินในประเทศผู้ขนส่งมีสถานที่ทำธุรกิจเป็นแหล่งสำคัญ⁵²

⁵² ดูเนื้อหาฉบับเต็มของข้อกำหนดและเงื่อนไขประเภท VISCONBILL จากคำแปลในภาคผนวก

อนึ่ง ในที่นี้ ผู้เขียนขอกล่าวถึงเนื้อหาของข้อกำหนดและเงื่อนไขประเภท VISCONBILL ที่เพิ่มเติมจาก CONBILL ในหลักการหลัก ๆ ตามลำดับ ดังนี้

2.2.2.1 ขอบเขตการใช้บังคับ ตามใบตราส่งประเภท VISCONBILL ระบุให้ Hague-Visby Rules ตามอนุสัญญาใบตราส่ง ค.ศ. 1924 ใช้บังคับกับใบตราส่ง (ตามข้อ 2 วรรคแรก ข้อกำหนดให้อยู่ภายใต้ เฮก-วิสบี - Hague-Visby Paramount Clause) ซึ่งแตกต่างจาก CONBILL ที่ระบุให้ Hague Rules ใช้บังคับกับใบตราส่ง (ข้อ 13 General Paramount Clause) และกรณีข้อพิพาทใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามใบตราส่งตาม VISCONBILL จะระบุไว้ชัดเจนกว่า CONBILL กล่าวคือ หากเกิดข้อพิพาทใด ๆ ขึ้น ตามใบตราส่งย่อมสามารถตัดสินในประเทศซึ่งผู้ขนส่งมีสถานที่ทำธุรกิจเป็นแหล่งสำคัญ เว้นแต่กฎหมายของประเทศนั้นจะบัญญัติไว้ขัดแย้งกับที่ใบตราส่งระบุไว้ (ตามข้อ 20 - เขตอำนาจศาล - Jurisdiction)

นอกจากนี้ จะเห็นได้ว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม VISCONBILL จะมีขอบเขตกว้างขวางกว่า CONBILL กล่าวคือ ตาม VISCONBILL ระบุให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของของที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่ได้รับของเข้าไปในเรือมือของตน... (ข้อ 4 ระยะเวลาในความรับผิดชอบ - Period of Responsibility) ซึ่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอาจรวมถึงช่วงหลังจากของได้ทิ้งลงจากปากกระวาง แต่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ซึ่งประเด็นนี้ CONBILL กำหนดให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหยุดทันทีที่ของได้ทิ้งลงจากปากกระวางของเรือ หรือกว้านของเรือ (ตามข้อ 3 - การส่งมอบ - Delivery)

2.2.2.2 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

หน้าที่ของผู้ขนส่งในประเด็นตัวเรือตาม VISCONBILL นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า กล่าวไว้ไม่ชัดเจนเหมือนกับ CONBILL (ข้อ 1 - ความรับผิดชอบ-Responsibility)⁵³ แต่พอจะอนุมานได้ว่า หน้าที่เตรียมเรือให้พร้อมที่จะออกเดินทางได้กำหนดไว้ในข้อ 14 (การบรรทุกการถ่ายของลงและการส่งมอบของสินค้าต้องจัดขึ้นโดยตัวแทนผู้ขนส่ง เว้นแต่จะได้มี

⁵³ ดูรายละเอียดจากหน้า 45-46 ในวิทยานิพนธ์ของผู้เขียนและภาคผนวก

การตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น) ความว่า พ่อค้า หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากพ่อค้าต้องมอบของให้เมื่อเรือเตรียมพร้อมที่จะบรรทุกและเมื่อเรือสามารถรับมอบของ ซึ่งตาม VISCONBILL ไม่เขียนให้ชัดเจนแต่ละไว้ในฐานที่เข้าใจว่า เมื่อผู้ขนส่งเตรียมความพร้อมในการเดินทาง พ่อค้า (Merchant) ย่อมต้องมอบของให้ และเมื่อพิจารณา VISCONBILL โดยละเอียด ก็ไม่ปรากฏถ้อยคำเหมือนกับ CONBILL ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบรวมทั้งกรณีไม่เตรียมความพร้อมในการเดินทางในขณะที่บรรทุก หรือเรือเดินทาง หรือไม่ว่าในเวลาใด ๆ ก็ตามด้วย (ข้อ 1 ความรับผิดชอบ - Responsibility)

ส่วนหน้าที่สำคัญของผู้ขนส่งอีกส่วนหนึ่ง คือ ในเรื่องตัวสินค้านั้น VISCONBILL ได้กำหนดไว้ในลักษณะกว้าง ๆ ว่า ผู้ขนส่งอาจจัดเก็บตามที่รับไว้ หรือตามที่ผู้ขนส่งเลือกวิธีการจัดเก็บ ไม่ว่าโดยการเก็บในตู้คอนเทนเนอร์ หรือสิ่งของลักษณะเดียวกัน (ตามข้อ 6 การเลือก การเก็บรักษา หน่วยเฉพาะ - Optional, Stowage, Unitization ในข้อ (ก) ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่า ตาม VISCONBILL ไม่ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้โดยเฉพาะในความเสี่ยงภัย หรือเสียหายของของ เนื่องจากการเก็บไม่เหมาะสม หรือความประมาทเลินเล่อ (ซึ่ง CONBILL ข้อ 1 มีการกำหนดไว้) แต่กำหนดไว้ครอบคลุมทุกประเด็นให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในทุก ๆ สถานการณ์ในความเสี่ยงภัย หรือเสียหายไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม อันเป็นเหตุจากการส่งมอบผิด ลำช้า (ตาม VISCONBILL ข้อ 5 ความเสียหายโดยอ้อม ความล่าช้า และการส่งมอบผิด : อายุความ (Time Bar)

ในเรื่องสิทธิของผู้ขนส่งตาม VISCONBILL กำหนดไว้ในหลายข้อกำหนด กล่าวคือ

ข้อ 8 ขอบเขตในการเดินทาง (Scope of Voyage) กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิเดินเรือนอกเส้นทางได้เหมือนกับ CONBILL (ข้อ 2 - ข้อกำหนดออกนอกเส้นทาง - Deviation) แต่กล่าวถึงวัตถุประสงค์ไว้ในลักษณะกว้างกว่าที่ CONBILL กำหนดไว้ กล่าวคือ ตาม CONBILL กำหนดให้เรือมีสิทธิออกนอกเส้นทางเพื่อการช่วยชีวิต และหรือทรัพย์สินและรวมถึง

การกักด่าน ปิดโรงงาน ประท้วง กรณีน้ำกลายเป็นน้ำแข็ง และการเกิดสงคราม แต่ VISCONBILL กำหนดไว้เพียงวัตถุประสงค์ตามสมควรอันเนื่องเกี่ยวกับการบริการ ซึ่งรวมถึง การดูแลรักษาเรือและลูกเรือ⁵⁴

ข้อ 9 การเข้าแทนที่และการเปลี่ยนเรือ (substitution and Transhipment) เป็นข้อกำหนดซึ่ง VISCONBILL กำหนดให้สิทธิของผู้ขนส่งเพิ่มเติมจากที่ CONBILL กำหนด กล่าวคือ ตาม VISCONBILL ระบุให้สิทธิผู้ขนส่งในการหาเรือแทน หรือวิธีการอื่นใดในการขนส่ง และเข้าทำสัญญาช่วงนั้นได้ตามสมควรก็ให้ถือว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการขนส่งอื่นที่ตนเองไม่ได้เข้าทำการขนส่งแต่มีสิทธิจัดเก็บค่าระวางได้ทั้งหมด⁵⁵

ข้อ 10 การกระทำการอันเป็นผลกระทบทำให้เกิดอุปสรรคขัดขวาง (Hindrances Affecting Performance) (ก) ตรงกับ CONBILL ในข้อ 11 ข้อกำหนดการกักไว้ อย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันการแพร่หลายของเชื้อโรค (Quarantine) การปิดล้อม การประท้วง และการกลายเป็นน้ำแข็ง (Ice) รวมถึงข้อ 12 ข้อกำหนดในเหตุการณ์ที่มีสงคราม (War) กล่าวคือ VISCONBILL กำหนดให้ถือว่าการขนส่งเสร็จสิ้นถึงแม้การขนส่งอาจทำการขนถ่าย ณ ท่าเรือใด ๆ ที่ไม่ได้ระบุไว้อันเนื่องจากเหตุที่เกิดอุปสรรคขัดขวางใด ๆ⁵⁶ ซึ่งตาม CONBILL ระบุไว้อย่างชัดเจนว่า อุปสรรคขัดขวางใด ๆ นั่นคือ การกักไว้อย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันการแพร่หลายของเชื้อโรค (Quarantine) การปิดล้อม การประท้วง และการกลายเป็นน้ำแข็ง (Ice) รวมถึงในเหตุการณ์ที่มีสงคราม (War)⁵⁷ นายเรือจึงจะมีสิทธิเสรีที่จะขนถ่ายของ ณ ท่าเรือใด ๆ ที่พิจารณาว่าปลอดภัย และต้องถือว่าเสร็จสิ้นการเดินทางตามสัญญา และผู้ขนส่งก็ยังมีสิทธิได้รับค่าระวางด้วย ซึ่ง VISCONBILL ในข้อ 10 การกระทำการอันเป็นผลกระทบทำให้เกิดอุปสรรคขัดขวาง (Hindrances Affecting Performance) (ข) กำหนดไว้ในทำนองเดียวกัน⁵⁸

⁵⁴ ดูรายละเอียดจากภาคผนวก

⁵⁵ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากภาคผนวก

⁵⁶ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมข้อ 10 VISCONBILL จากภาคผนวก

⁵⁷ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมข้อ 11,12 CONBILL จากภาคผนวก

⁵⁸ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมข้อ 10 VISCONBILL จากภาคผนวก

ข้อ 12 ค่าระวางและค่าภาระ (Freight and Charges) ใน (ก) และ (ฉ)⁵⁹ VISCONBILL กำหนดไว้เหมือนกับ CONBILL (ข้อ 9 - การจ่ายค่าระวาง - Payment of Freight วรรค 2) กล่าวคือ ค่าระวางที่จ่ายไว้ล่วงหน้ากับผู้ขนส่งไม่ว่าเกิดกรณีใด ๆ ก็ตามไม่สามารถเรียกคืนได้ แต่ข้อ 12 กำหนดเพิ่มเติมจาก CONBILL คือ

(จ) ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกค่าระวางเป็นสองเท่าในกรณีประกาศไว้ไม่ถูกต้องในปริมาณของน้ำหนัก ขนาด หรือค่าของของเมื่อถึงกำหนด ถ้าการประกาศเช่นนั้นเป็นการแจ้งไว้อย่างถูกต้องสำหรับวัตถุประสงค์ในการทำให้แน่ใจถึงข้อเท็จจริงจริง ๆ ผู้ขนส่งยอมสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะได้รับจากพ่อค้าในใบกำกับของชุดแรก (original invoice) และเพื่อที่จะมีการตรวจสอบอย่างละเอียดในปริมาณ น้ำหนัก ขนาด หรือค่าของการตรวจสอบความจริง (Value Verified)

(ข) ของที่บรรทุกจะไม่สามารถนำกลับไป เว้นแต่จะได้รับความยินยอมจากผู้ขนส่งและการจ่ายค่าระวางเต็มจำนวน และค่าใช้จ่ายพิเศษอื่นใด

(ค) ถ้าค่าระวางและค่าภาระมีการเปลี่ยนแปลงในเงินตราสกุลที่ทำให้ค่าของเงินลดลงระหว่างวันที่ค่าระวางที่ได้ตกลงกันไว้และวันที่ได้มีการจ่ายค่าระวางจริง ๆ ดังนั้นจำนวนที่จะจ่ายจะต้องเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนที่เหมาะสม

ข้อ 16 บุริมสิทธิ (Lien) VISCONBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งมีบุริมสิทธิเหนือของจำนวนใดที่พ่อค้า (Merchant) ต้องรับผิดชอบตน รวมถึงของที่บรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ และในสิ่งของที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันเท่านั้น แต่ตาม CONBILL (ข้อ 4) กำหนดให้ผู้ขนส่งมีบุริมสิทธิในค่าระวาง ค่าจำนวนเงินที่ผู้เช่าเรือจ่ายให้เจ้าของเรือ สำหรับในจำนวนเงินที่ผู้เช่าเรือจ่ายให้กับส่วนในความสามารถการใช้เรือซึ่งผู้เช่าเรือไม่ได้ครอบครองเรือ ถึงแม้ว่าผู้เช่าเรือทำ

⁵⁹ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากภาคผนวก

สัญญาอยู่แล้วก็ตาม (dead freight) ส่วนต่างในค่าระวางและค่าใช้จ่ายใด ๆ ซึ่งเกิดก่อนหรือหลังการส่ง รวมถึงการจอดเรือเกินกำหนดเวลา (Demurrage) เป็นต้น⁶⁰ นอกจากนี้ ตาม VISCONBILL ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขายหรือจัดการทรัพย์สินใด ๆ ที่มีบุริมสิทธิ และบังคับใช้เพื่อให้ดำเนินการต่อไปจนกว่าเป็นที่พอใจในความรับผิดชอบนั้น แต่เมื่อเทียบกับ CONBILL ไม่มีการกำหนดไว้ในข้อกำหนดใด ๆ

2.2.2.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม VISCONBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งยกเว้นความรับผิดชอบของตนเองในกรณีต่าง ๆ ดังนี้

ข้อ 7 ความรับผิดชอบสำหรับปากระวางสินค้าและสัตว์มีชีวิต (Liability for Deck Cargo and Live Animals) กำหนดให้อยู่ภายใต้ Hague - Visby Rules กล่าวคือ ในกรณีที่ตกลงตามสัญญารับขนของทางทะเลในการบรรทุกสินค้าบนปากระวางและสัตว์มีชีวิตตาม Hague - Visby Rules "ไม่ถือว่าเป็นของ "goods" (ตาม Article 1)⁶¹ Hague - Visby Rules ซึ่งประเด็นนี้ CONBILL กำหนดเฉพาะสัตว์มีชีวิตให้ตกอยู่ในความเสียหายของเจ้าของแต่เพียงผู้เดียว⁶² (ข้อ 5 สัตว์มีชีวิต - Live Animals)

ข้อ 18 ข้อกำหนด Amended Jason และเรือโดนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย (Amended Jason Clause and Both - to - Blame Collision Clause) ตาม VISCONBILL กำหนดให้ 2 ข้อกำหนดรวมเข้าด้วยกัน ซึ่งเดิม CONBILL ได้แยกข้อกำหนดออกเป็น 2 ข้อ คือ ข้อ 7 Amended Jason Clause และ ข้อ 8 เรือโดนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย (Both-to-Blame Collision Clause)⁶³ นอกจากนี้ VISCONBILL ได้กำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมว่า ยังคงให้ข้อ

⁶⁰ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากภาคผนวก

⁶¹ Article 1 In these Rules the following Words are employed, with the meaning set out below : (c) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatso ever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

⁶² ดูรายละเอียดจากภาคผนวก

⁶³ ดูรายละเอียดเงื่อนไขทั้ง 2 จาก หน้า 51.

กำหนดนี้ใช้บังคับได้ แม้ว่าจะไม่มีผลใช้บังคับตามกฎหมายสหรัฐอเมริกาก็ตาม^๑ เนื่องจากเรือ โดนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย (Both to Blame Collision) ซึ่งเป็นกรณีที่เรือสองลำโดนกัน โดยมี ส่วนผิดด้วยกันทั้งสองฝ่าย ก่อนปี ค.ศ. 1975 ศาลสหรัฐ^๒ จะตัดสินให้เจ้าของเรือทั้งสองฝ่ายรับ ผิดต่อความเสียหายฝ่ายละเท่า ๆ กัน แต่เจ้าของสินค้าที่เสียหายจากกรณีเรือโดนกันนั้นไม่ สามารถเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของเรือที่บรรทุกสินค้าของตนได้ เนื่องจากตามสัญญาฉบับ ขน เจ้าของเรือได้รับยกเว้นความรับผิดในกรณีที่ความเสียหายของสินค้าเกิดจากความผิดพลาดใน การเดินเรือ (error in navigation) แต่สามารถเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของเรืออีกลำหนึ่งซึ่งมีส่วน ผิดด้วยนั้นได้ตามกฎหมายเรื่องละเมิด เพราะไม่ได้มีสัญญาต่อกันไว้ และสามารถเรียกได้เต็ม จำนวนมิใช่เพียงครึ่งเดียว ส่วนเจ้าของเรือลำหลังนี้เมื่อได้จ่ายค่าเสียหายเต็มจำนวนให้เจ้าของ สินค้าในเรือลำแรกไปแล้ว ก็สามารถเรียกค่าเสียหายคืนจากเจ้าของเรือลำแรกได้ครึ่งหนึ่ง เพราะ ตนต้องรับผิดเพียงครึ่งหนึ่งเท่านั้น ดังนั้น จะเป็นผลให้เจ้าของเรือลำแรกต้องจ่ายค่าเสียหายแก่ เจ้าของสินค้าที่บรรทุกในเรือของตนโดยทางอ้อมเป็นจำนวนครึ่งหนึ่งของค่าเสียหาย ฝ่ายเจ้าของ เรือจึงมักมีข้อกำหนดในสัญญาเพื่อให้เจ้าของสินค้าในกรณีเช่นนี้ต้องจ่ายเงินคืนให้แก่ตนตาม จำนวนที่ตน (เจ้าของเรือลำแรก) ต้องจ่ายให้เจ้าของเรือลำหลังไปดังกล่าวข้างต้น^๓

2.2.2.4 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ตาม VISCONBILL กำหนดไว้ในข้อ 2 ข้อจำกัดให้อยู่ภายใต้ เอก-วิสบี รูลส์ (Hague-Visby Paramount Clause) วรรค 2 คือ

^๑ Both to Blame Collision Clause เป็นผลจากการตัดสินคดี Chattahoochie ของศาลสหรัฐ ดูเพิ่ม เดิม C.F.Powers, A Practical Guide to Bills of Lading, (New York: Oceana Publication, Inc., 1966), p.75.

^๒ ปัจจุบัน Clause นี้ไม่มีผลบังคับใช้ในประเทศสหรัฐอเมริกา ดูเพิ่มเติม C.F.Powers, A Practical Guide to Bills of Lading, (New York : Ocean, Inc., p.76.

^๓ สมพร โปสิน, การประกันภัยทางทะเล, เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า หน่วยที่ 8-15, 2 (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช), หน้า 580-581.

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต้องรวมถึงข้อจำกัดภายใต้กฎหมายที่มีใน อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ. 1957^{*} หรือตาม Rev. Stat มาตรา 4283 ตามประมวลกฎหมาย พาณิชยนาวิของสหรัฐอเมริกา หรือ ตามกฎหมายใดที่ใช้บังคับในลักษณะคล้ายคลึงกันในสถาน การณ์นั้น กล่าวคือ เจ้าของเรือมีสิทธิจำกัดความรับผิด⁶⁵ ได้ในกรณีต่าง ๆ

เช่น การสูญเสียชีวิต หรือการได้รับบาดเจ็บที่เกิดแก่บุคคลใด ๆ ที่ถูกขนส่งบน เรือ และความสูญหายหรือเสียหายแก่ทรัพย์สินใด ๆ บนเรือ การสูญเสียชีวิตหรือการได้รับบาดเจ็บ การสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินอื่นบนบกหรือในน้ำ ความสูญหายหรือเสียหายที่ เกิดแก่ทรัพย์สินอื่น หรือการละเมิดต่อสิทธิใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยการกระทำทางระงับ หรือโดย ความผิดพลาดของบุคคลใด ๆ บนเรือ เพื่อการกระทำการประมาทเลินเล่อ หรือความผิดที่เข้า ของเรือจะต้องรับผิด หรือของบุคคล ๆ ที่ไม่ได้อยู่บนเรือ ซึ่งการกระทำหรือการระงับกระทำ หรือความผิดนั้น เจ้าของเรือจะต้องรับผิด ซึ่งในกรณีหลังนี้ เจ้าของเรือมีสิทธิจำกัดความรับผิด ได้ เมื่อการนั้นเกิดขึ้นในการเดินเรือ หรือการจัดการเรือ หรือในการบรรทุกขนส่ง หรือการขน ถ้ายสินค้า หรือในการลงเรือ หรือการขนส่ง หรือการขึ้นจากเรือของผู้โดยสาร หนีใด ๆ หรือ ความรับผิดที่เกิดโดยกฎหมายเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือ และที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวข้องกับ การยก การเคลื่อนย้าย หรือการทำลายเรือที่จม เกตตัน ทอดทิ้ง รวมทั้งสิ่ง ต่าง ๆ ที่อยู่บนเรือ ลำดังกล่าว และหนีใด ๆ หรือความรับผิดที่เกิดจากความเสียหายที่เกิดแก่อุปกรณ์ของท่าเรือ อ่าวจอดเรือ และร่องน้ำเดินเรือ และในกรณีต่าง ๆ ข้างต้น เจ้าของเรือมีสิทธิจำกัดความรับผิด ของตนได้ ดังนี้

* ชื่อเต็มของอนุสัญญา คือ อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ลงวันที่ 10 ตุลาคม ค.ศ. 1957 ว่าด้วยการจำกัด ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเดินทะเล (International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Shipes, Signed at Burssels on October 10, 1957.) ดูเพิ่มเติม ไม้ทชิต เอกจริยกร, การ จำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือไทยเสนอที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 21 มีนาคม 2540 . หน้า 10-16. (อัคร สำนาน).

⁶⁵ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมเรื่องเดียวกัน, หน้า 17-21.

1. สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายทางวัตถุอย่างเดียว 1,000 F⁶⁵
2. สิทธิเรียกร้องเพื่อการบาดเจ็บและตาย 3,100 F
3. สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายทางวัตถุและสิทธิเรียกร้องเพื่อการบาดเจ็บและตาย 3,100 F โดยแบ่ง 2,100 F เพื่อสิทธิเรียกร้องเพื่อการบาดเจ็บและตาย และ 1,000 F เพื่อสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายทางวัตถุ⁶⁶

อนึ่ง เมื่อได้พิจารณาเปรียบเทียบเกี่ยวกับ CONBILL (ตามข้อ 10 - ข้อจำกัดความรับผิด - Limitation of Liability) ปรากฏว่า ตามข้อกำหนดของ VISCONBILL เปลี่ยนแปลงวงเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งมากขึ้นเป็นจำนวนกว่า 4 เท่าของวงเงินเดิมที่กำหนดไว้ใน CONBILL กล่าวคือ จาก 100 ปอนด์สเตอร์ลิง (ตามข้อ 12 เป็น 10,000 F ฟรังก์ปวงกาเร - Francs Poincare') ตามที่กล่าวไว้ข้างต้น และสิทธิในการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือมีอยู่หลาย ๆ กรณี ตามที่กล่าวมา⁶⁷ ซึ่งมีรายละเอียดมากกว่ากรณีสูญหายหรือเสียหายของของที่ขนส่งตาม CONBILL (ข้อ 10) กำหนดไว้

2.2.3 ข้อกำหนดและเงื่อนไขประเภท CONLINEBILL

ในช่วงระยะเวลาระหว่างสงครามโลกสองครั้ง การบริการเดินเรือประจำเส้นทางเพิ่มขึ้นมากในปัจจุบัน ซึ่งมีอำนาจต่อรองเหนือกว่าและอัตราในปริมาณการขนส่งรวดเร็วกว่าเรือสินค้าที่ไม่มีกำหนดการและการบรรทุกที่แน่นอน (the tramp traffic)

⁶⁵ ตามอนุสัญญาที่ใช้ระบบเงินตราสากลระหว่างประเทศ เช่น ฟรังก์ทองคำ (Franc-or-Poincare') ดูรายละเอียดเพิ่มเติมเรื่องเดียวกัน หน้า 15.

⁶⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 22.

⁶⁷ ดูหน้า 63-65 ในวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน

สิ่งเหล่านี้จึงจำเป็นต้องทำแบบฟอร์มของใบรับตามลักษณะทั่วไปของการเดินเรือประจำเส้นทาง ซึ่งนักธุรกิจและทนายความก็เช่นเดียวกัน เอกสารเหล่านี้เป็นเอกสารที่สำคัญที่ไม่ต้องเรียกร้องในเอกสารด้านการค้าสมัยใหม่ที่มีลักษณะสั้น ชัดเจน และเป็นมาตรฐาน (... those have to do with the traditional forms of liner bills, business men and shipping lawyers alike, will agree that those very important documents do not meet with such requirements of a modern commercial document as shortness, clarity and standardization)

ภายหลังสงครามครั้งหลังสุด เป็นเรื่องริบคว่นที่จะดำเนินการจัดทำใบรับของธุรกิจในการเดินเรือประจำเส้นทาง ทั้งนี้ ผลของการดำเนินงานทำให้เกิดเป็นใบตราส่งใหม่สำหรับประเภทการเดินเรือประจำเส้นทาง และได้รับการอนุมัติโดยสภาเอกสาร (the Documentary Council) ให้ออกชื่อรหัสว่า "The CONLINEBILL" ซึ่งแบบฟอร์มใหม่นี้นำไปใช้ในบริษัทต่าง ๆ โดยความสมัครใจ

เดิมใบรับของธุรกิจการเดินเรือประจำเส้นทางจะมีข้อความที่มีลักษณะยาวมากเกินไป เงื่อนไขที่พิมพ์ด้านหลังมักจะมีข้อกำหนดมากถึง 30 ข้อ ซึ่งเป็นตัวพิมพ์ที่มีขนาดเล็กมาก นอกจากนั้น ข้อกำหนดที่เพิ่มเติมต่างหากจากแบบฟอร์มเดิมอยู่มีการประทับตรา หรือมีกระดาษแผ่นเล็ก ๆ ติดไว้ ซึ่งมีคนเป็นจำนวนมากที่จะมีเวลาอ่านข้อกำหนดเหล่านี้ได้ทั้งหมด ซึ่งมักจะบรรจุก่อค่าถึง 5,000/6,000 คำ แต่ใบรับแบบใหม่ประเภทธุรกิจการเดินเรือประจำเส้นทางจะมีความหมายครอบคลุมกว้างขวางพอสมควร ถึงแม้ว่าจะมีถ้อยคำไม่มากกว่า 2,000 คำ ก็ตาม

ประเด็นใหม่ที่เพิ่มเติมเข้ามาในใบตราส่งประเภท Conlinebill รวบรวมจากประสบการณ์จากการตัดสินใจต่าง ๆ ของศาลและแบบฟอร์ม Conlinebill พยายามที่จะแก้ปัญหาโดยมิให้มีการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดเดิม ยกตัวอย่าง เช่น คำนิยาม "Merchant" ถูกกำหนดให้มีความหมายครอบคลุมถึงผู้ส่งของ (Shipper) ผู้รับ (Receiver) เจ้าของสินค้า (Cargo-owner) ผู้ทรงใบตราส่ง (Holder of the Bill of Lading) ผู้รับใบตราส่ง (Consignee)⁶⁸

⁶⁸ BIMCO, *The BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE* (June),

ในข้อกำหนด paramount ซึ่งรวม Hague Rule ให้เป็นกฎเกณฑ์ที่มีผลใช้บังคับตามสัญญาด้วย ซึ่งผู้ขนส่งจะได้รับความคุ้มครอง เช่น จากการกระทำอันเนื่องจากการสงคราม ภัยอันตรายทางทะเล ความผิดพลาดในการเดินเรือหรือการจัดการเรือ และการจำกัดความรับผิดในจำนวน 100 ปอนด์ต่อหีบห่อหรือต่อหน่วย นอกจากนี้ ตามใบตราส่งประเภทนี้จะเสนอข้อกำหนดที่หลีกเลี่ยงแนวคิดที่ว่านายเรือจะใช้ดุลยพินิจอย่างไม่ระมัดระวังตามสมควร ไม่ว่าจะในกรณีเกิดสงคราม การที่ทำกลายเป็นน้ำแข็ง การประทุ้ง⁶⁹ ในการที่จะใช้สิทธิเดินเรือออกนอกเส้นทางซึ่งจะเห็นว่า ตามใบตราส่งประเภท CONLINEBILL นี้ จะไม่มีข้อกำหนดอนุญาตการออกนอกเส้นทาง แต่จะปรากฏข้อกำหนดขอบเขตในการเดินทาง ซึ่งเป็นข้อกำหนดพื้นฐานตามทฤษฎีที่สามารถกระทำได้ตาม Hague Rules⁷⁰

ทั้งนี้ ปัจจุบัน ใบตราส่งของสายการเดินเรือประจำเส้นทางซึ่งได้รับอนุมัติโดย BIMCO (Liner terms approved by the Baltic and International Maritime Conference) โดยใช้ชื่อ Code Name ว่า CONLINEBILL และได้รับการแก้ไขในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1950 วันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ. 1952 วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1973 วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1974 วันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ. 1976 วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1978⁷¹ เป็นใบตราส่งที่ใช้กับสายการเดินเรือประจำเส้นทางเท่านั้น และเนื่องจากในปัจจุบันข้อกำหนดและเงื่อนไขของใบตราประเภท CONBILL และ VISCONBILL ที่กล่าวมาก่อนหน้านี้ได้ถูกยกเลิกไปโดย CONLINEBILL นำเอา CONBILL และ VISCONBILL มารวมเข้าด้วยกัน ซึ่งมีข้อกำหนดทั้งหมด 19 ข้อ และข้อกำหนดเพิ่มเติมอีก 2 ข้อ ทั้งนี้ ผู้เขียนขอกล่าวเฉพาะเนื้อหาที่เกี่ยวข้องในหลักการใหญ่ ๆ คือ

⁶⁹ Ibid, p. 3639.

⁷⁰ Ibid.

⁷¹ จากด้านหลังข้อกำหนดและเงื่อนไขใบตราส่ง CONLINEBILL ของ BIMCO

2.2.3.1 ขอบเขตการใช้บังคับ

ข้อ 2 ขอบเขตการใช้บังคับ (General Paramount Clause)

ตาม CONLINEBILL ข้อ 2 วรรคแรก⁷² กำหนดให้นำ

อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในกฎเกณฑ์บางประการอันเกี่ยวเนื่องกับใบตราส่ง ฉบับกรุงบริสเซลส์ ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 หรือ Hague Rules มาใช้บังคับกับใบตราส่ง (ซึ่งเทียบเคียงได้กับ CONBILL ข้อ 13)⁷³ และ CONLINEBILL ยังเพิ่มข้อกำหนดและเงื่อนไขว่าให้ใช้บังคับใบตราส่งตามอนุสัญญาข้างต้นที่ประกาศใช้เป็นกฎหมายในประเทศของผู้ส่งของ แต่ถ้าประเทศของผู้ส่งของไม่ได้ประกาศใช้กฎหมายเช่นนี้ ด้อยค่าตามอนุสัญญาก็ยังคงต้องใช้บังคับ (ตาม CONLINEBILL ข้อ 2 วรรคแรก)

ส่วน CONLINEBILL ในข้อ 2 วรรคสอง กำหนดให้นำอนุสัญญากรุงบริสเซลส์ ค.ศ. 1924 ซึ่งได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมตามพิธีสารลงนาม ณ กรุงบริสเซลส์ ฉบับลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules) ใช้บังคับกับใบตราส่งได้ ซึ่งมีหลักการเดียวกับ VISCONBILL (ตามข้อ 2 วรรคแรก)⁷⁴ และ CONLINEBILL เพิ่มเติมเงื่อนไขว่า ผู้ขนส่งสามารถตั้งข้อสงวนได้ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายที่กล่าวมาข้างต้นในช่วงก่อนการบรรทุกและหลังการขนถ่ายและขณะที่ของอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอีกคนหนึ่ง และให้ใช้บังคับถึงสินค้าที่อยู่บนปากกระวางและสัตว์มีชีวิตด้วย (CONLINEBILL ข้อ 2 วรรค 2)

ข้อ 3 เขตอำนาจศาล (Jurisdiction)

CONLINEBILL นำหลักการจาก VISCONBILL (ข้อ 20 เขตอำนาจศาล - Jurisdiction)⁷⁵ มาเทียบเคียง

⁷² ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากหน้า 58

⁷³ ดูจากภาคผนวก

⁷⁴ ดูหน้า 58 ในวิทยานิพนธ์ของผู้เขียนและรายละเอียดเพิ่มเติมจากภาคผนวก

⁷⁵ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากหน้า 58

ข้อ 4 ระยะเวลาในความรับผิดชอบ (Period of Responsibility)⁷⁶

ตามข้อกำหนดนี้ CONLINEBILL จะกำหนดไว้ใกล้เคียงกับหลักการใน VISCONBILL มากกว่า คือ CONLINEBILL กำหนดเป็นเชิงปฏิเสธว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของของในระหว่างระยะเวลาก่อนบรรทุกและหลังการขนถ่าย ซึ่งเมื่อพิจารณาความหมายตรงกับ VISCONBILL (ข้อ 4) กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของของที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่ได้รับของเข้าไปในเงื้อมมือของตน... กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของของในช่วงระยะเวลาบรรทุกและก่อนการขนถ่ายเรือ ซึ่งเมื่อพิจารณากับ CONBILL (ข้อ 3) กลับบัญญัติไว้เฉพาะช่วงหลังการขนถ่ายของ*

ข้อเพิ่มเติม (Additional Clauses)

ข. การค้าของสหรัฐอเมริการะยะเวลาในความรับผิดชอบ (U.S. Trade Period of Responsibility)

ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของ CONLINEBILL เป็นหลักการที่เพิ่มเติมจาก CONBILL และ VISCONBILL กล่าวคือ ตาม CONLINEBILL ให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกามาใช้บังคับในช่วงก่อนการบรรทุกและหลังการขนถ่ายและตลอดเวลาที่อยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่งด้วย

⁷⁶ คู่มือภาคผนวก

* โดยกำหนดให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหยุดทันทีที่ของได้ทิ้งลงจากปากระวางของเรือ หรือ กว้านของเรือ

2.2.3.2 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

ข้อ 8 การบรรทุก การขนถ่ายและการส่งมอบ (Loading, Discharging and Delivery)

CONLINEBILL กำหนดหลักการไว้เช่นเดียวกับ VISCONBILL ตามข้อ 14⁷⁷ ในหน้าที่ของผู้ขนส่งในการเตรียมความพร้อมของเรือ⁷⁸ ส่วนในข้อ 17 สถานะผู้ขนส่ง (Identity of Carrier) วรรคแรกในตอนต้นของ CONLINEBILL ยังกำหนดเพิ่มเติมว่า เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายอันเกิดจากการฝ่าฝืนหรือไม่ทำตามหน้าที่ที่เกิดขึ้นตามสัญญารับขนของไม่ว่าจะเกี่ยวเนื่องกับการเตรียมความพร้อมในการเดินทะเลหรือไม่ก็ตาม

ข้อ 19 ทางเลือกในการจัดเก็บ การรวมให้เป็นหนึ่งหน่วย (Optional Stowage Unitization) ในข้อ (ก) และ (ข)

ตามข้อกำหนดนี้ของ CONLINEBILL เป็นการกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในตัวสินค้า โดยนำหลักการตาม VISCONBILL (ข้อ 6) มากำหนดไว้⁷⁹

ข้อ 5 ขอบเขตในการเดินทาง (The Scope of Voyage)

CONLINEBILL นำหลักการจาก VISCONBILL (ข้อ 8)⁸⁰ มากำหนดไว้

⁷⁷ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากภาคผนวก

⁷⁸ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากหน้า 59 ในวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน

⁷⁹ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากหน้า 59 ในวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน

⁸⁰ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากหน้า 59-60 ในวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน

ข้อ 8 เรือเข้าแทนที่ การเปลี่ยนเรือและการรับจัดการขนส่ง
(Substitution of Vessel, Transhipment and Forwarding)

โดยหลักการส่วนใหญ่กำหนดไว้เหมือนกับ VISCONBILL (ข้อ 9)⁸¹ แต่ VISCONBILL ใช้ถ้อยคำว่า "ผู้เข้าทำสัญญาช่วง" (sub-contractor) แทนคำว่า "เรือของผู้อื่นเป็นเจ้าของ" (...or vessels, either belonging to the carrier or other, ...) ตาม CONLINBILL ข้อ 6

ข้อ 8 การบรรทุก การขนถ่าย และการส่งมอบ (Loading, Discharging and Delivery) ในวรรค 5 ตอนท้าย⁸² และข้อ 16⁸³ รัฐบาล ทิศทาง โรครระบาด การที่ทำเรือกลายเป็นน้ำแข็ง การประท้วง ฯลฯ (Government, Directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.)

ข้อกำหนดข้างต้นเป็นไปตามหลักการ CONBILL (ข้อ 11 และ 12)⁸⁴ ประกอบกับ VISCONBILL (ข้อ 10)⁸⁵ ยกเว้นแต่ที่ VISCONBILL กำหนดไว้ชัดเจนในตอนท้ายของข้อ 10 ว่าให้ของนั้นตกอยู่ภายใต้บริบทตาม VISCONBILL (ข้อ 16) ซึ่งประเด็นนี้ CONLINEBILL กำหนดแยกเฉพาะไว้ในข้อ 12 ที่จะกล่าวต่อไป ดังนั้น สิทธิของผู้ขนส่งตาม CONLINEBILL ในข้อ 8 และ 16 ข้างต้น เมื่อเทียบเคียงกับ CONBILL และ VISCONBILL จะเห็นได้ว่า VISCONBILL ใช้ถ้อยคำอันมีความหมายกว้างที่สุด คือ การขนถ่ายนั้นมีผลกระทบจากอุปสรรคขัดขวางใด ๆ (ข้อ 10 ของ VISCONBILL) ในขณะที่ CONLINEBILL ยกตัวอย่างอุปสรรคต่าง ๆ ไว้มากกว่า CONBILL (ข้อ 11 และ 12) และได้เพิ่ม

⁸¹ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากหน้า 60 ในวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน

⁸² ดูเพิ่มเติมจากภาคผนวก

⁸³ ดูเพิ่มเติมจากภาคผนวก

⁸⁴ ดูเพิ่มเติมจากภาคผนวก

⁸⁵ ดูเพิ่มเติมจากภาคผนวก

ข้อกำหนดและเงื่อนไขขึ้นจากใบตราส่งสองประเภทก่อนไว้ คือ ข้อ 16 (จ)⁸⁶ กล่าวคือ กำหนดให้ผู้ขนส่งอาจยกเลิกสัญญาก่อนระยะเวลาที่ใบตราส่งระบุไว้อันมีเหตุ อุปสรรคต่าง ๆ ที่กล่าวมาได้

ข้อ 11 ค่าระวางและค่าภาระ (Freight and Charges)

CONLINEBILL (ข้อ 11 (ก) และ (จ) กำหนดหลักการในเรื่องสิทธิของผู้ขนส่งในค่าระวางและค่าภาระไว้เช่นเดียวกับ VISCONBILL (ข้อ 12 (ก) และ (จ)⁸⁷ แต่เพิ่มข้อกำหนดและเงื่อนไขว่า "ดอกเบี้ย 5% ..., ต้องนับตั้งแต่วันที่ค่าระวางและค่าภาระถึงกำหนด (ตาม CONLINEBILL ข้อ 11 (ก) วรรค 2)" และตัดข้อ 12 (ฉ)-(ณ)⁸⁸ ของ VISCONBILL ออกไป

ข้อ 12 บุริมสิทธิ (Lien)

บุริมสิทธิตามที่ CONLINEBILL กำหนดให้มีบุริมสิทธิในจำนวนที่ถึงกำหนดตามสัญญา และค่าใช้จ่ายในการชดเชยคืนเป็นอย่างเดียวกัน นั้น เมื่อเทียบเคียงกับ CONBILL (ข้อ 4) ให้มีบุริมสิทธิในของทุก ๆ สิ่งที่ย้ายเพื่อค่าระวาง ค่าของจำนวนเงินที่ผู้เช่าเรือจ่ายให้เจ้าของเรือในความสามารถของเรือที่ผู้เช่าเรือไม่สามารถครอบครองเรือ (dead freight) ค่าจอดกำหนดเวลา เป็นต้น⁸⁹ จะเห็นว่า CONBILL ยกสิทธิเรียกร้องต่าง ๆ ที่ผู้ขนส่งมีบุริมสิทธิไว้อย่างละเอียดและในประเด็นนี้ VISCONBILL ใช้ถ้อยคำว่า "ผู้ขนส่งมีบุริมสิทธิเหนือของที่บรรทุก รวมถึงของที่บรรจุในคอนเทนเนอร์และในสิ่งของที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน (VISCONBILL ข้อ 16) และรวมถึงของซึ่งตกอยู่ในภาวะความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายของพ่อค้า (VISCONBILL ข้อ 10) อย่างไรก็ตาม บุริมสิทธิที่กล่าวไว้ในข้อกำหนดและเงื่อนไข 3 ประเภท มีความหมายดังชื่อเรียกร้องใดๆ เป็นไปในแนวทางเดียวกันเพียงแต่เฉพาะข้อ

⁸⁶ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากภาคผนวก

⁸⁷ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากหน้า 61 ในวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน

⁸⁸ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากภาคผนวก

⁸⁹ ดูรายละเอียดจากภาคผนวก

กำหนดและเงื่อนไข VISCONBILL และ CONLINEBILL ที่จะกำหนดเพิ่มสิทธิของผู้ขนส่ง ในการขายหรือจัดการทรัพย์สินใดๆ ที่ผู้ขนส่งมีบุริมสิทธิ (VISCONBILL ข้อ 16 และ CONLINEBILL ข้อ 12)

2.2.3.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ข้อ 9 สัตว์มีชีวิตและปากระวาง^{๙)} (Live Animals and Deck Cargo)

CONLINEBILL นำหลักการของ CONBILL (ข้อ 5) และ VISCONBILL ข้อ 7) มาเทียบเคียง แต่เน้นกรณีผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายใด อันเป็นผลจากความประมาทหรือบกพร่องของลูกเรือ (servants) ของผู้ขนส่งในการจัดการสัตว์มีชีวิตและปากระวางเท่านั้น

ข้อ 14 การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (General Average and Salvage)

ตามข้อกำหนดนี้ CONLINEBILL นำหลักการของ CONBILL และ VISCONBILL มารวมกัน กล่าวคือ VISCONBILL (ข้อ 17) วรรคแรก กำหนดไว้ในตอนต้นของ CONLINEBILL คือ "การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะปรับใช้กับท่าเรือใด ๆ หรือสถานที่ที่ผู้ขนส่งเลือก และเพื่อจัดตั้งตามกฎหมายเจอร์ซีย์-แอมนด์เวิร์ท 1974"^{๑)} และนำ CONBILL (ข้อ 7 - Amended Jason Clause) มากำหนดไว้ในส่วนที่เหลือของข้อ 14 ของ CONLINEBILL^{๑)} ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า ข้อ 14 ของ CONLINEBILL เป็นการรวมข้อกำหนดการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และข้อกำหนด Amended Jason Clause เข้าไว้ด้วยกัน

^{๙)} ดูรายละเอียดจากภาคผนวก

^{๑)} ดูเพิ่มเติมที่ ศรีปาล ศรีเปารยะ, "การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายพาณิชย์ของไทย", (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539) หน้า 80-122.

ซึ่งจะเห็นได้ว่า VISCONBILL นอกจากกำหนดแยกไว้ที่ข้อ 17 การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป - General Average ยังบัญญัติเพิ่มเติมลงในข้อ 18 (ข้อกำหนด Amended Jason และ Both-to-Blame Collision Clause)

ข้อ 15 เรือชนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย (Both-to Blame Collision Clause)
 CONLINEBILL นำหลักการ CONBILL (ข้อ 8) รวมกับ
 VISCONBILL ข้อ 18)⁹²

2.2.3.4 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

เนื่องจากตาม CONLINEBILL ไม่ได้มีการกำหนดไว้ในข้อใดข้อหนึ่งเป็นพิเศษเหมือนกับที่ CONBILL กำหนดไว้อย่างชัดเจนตามข้อ 10 การจำกัดความรับผิด - Limitation of Liability) หรือตาม VISCONBILL ข้อ 2 วรรคสองให้จำกัดความรับผิดตามอนุสัญญากรุงบริสเซลส์ ค.ศ. 1957 เป็นหลักตามที่ได้กล่าวมาแล้ว⁹³ ซึ่งเมื่อได้ประมวลหลักการต่าง ๆ ตาม CONBILL VISCONBILL จึงอาจเข้าใจได้ว่า การที่ CONLINEBILL (ข้อ 17 วรรคแรก ตอนท้าย)⁹⁴ ของผู้ขนส่งไว้ให้รับผิดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ หรือตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น เป็นการเปิดช่องให้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดของตนได้อย่างกว้างขวาง ซึ่งอาจเข้าใจได้ว่ารวมถึงการจำกัดความรับผิดตามที่ CONBILL และ VISCONBILL กำหนดไว้และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในอันที่จะมีต่อไปในภายหลังจากการที่ออกใบตราส่ง CONLINEBILL ซึ่งตาม CONLINEBILL ฉบับล่าสุดที่ได้รับการแก้ไขในปี ค.ศ. 1978 ซึ่งเป็นไปได้มากที่สุดที่ผู้ขนส่งจะเลือกการจำกัดความรับผิดที่ตนได้รับประโยชน์อย่างสูงสุด ตัวอย่างเช่น อนุสัญญากรุงลอนดอน ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน ค.ศ. 1976 ว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 19 November 1976)⁹⁵

⁹² ดูเพิ่มเติมจากหน้า 62-63. ในวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน

⁹³ ดูหน้า 63-65. ในวิทยานิพนธ์ของผู้เขียน

⁹⁴ ดูรายละเอียดจากภาคผนวก

⁹⁵ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากไพฑูริศ เอกจริยกร, "การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือไทย," เอกสารในการสัมมนาเรื่องการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือไทย เสนอที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 21 มีนาคม 2540. หน้า 17-23. (อัครสำเนา)

2.3 รูปแบบต่าง ๆ ของข้อกำหนดและเงื่อนไขใบตราส่งแบบมาตรฐานที่ใช้ในทางปฏิบัติของไทย

โดยปกติบริษัทสายการเดินเรือจะเป็นบริษัทขนาดใหญ่ ซึ่งจากการพิจารณาประเทศไทย บริษัทเรือที่จดทะเบียนเป็นบริษัทเรือไทย และมีสำนักงานใหญ่ในประเทศไทย เช่น บริษัทยูนิไทยไลน์ จำกัด (มหาชน) (UNITHAI LINE (PUBLIC) CO.,LTD.) หรือบริษัทเรือที่มีสำนักงานสาขาในประเทศไทย เช่น บริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิสเซอ จำกัด ซึ่งในที่นี้เพื่อให้บรรลุถึงแนวทางของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จึงขอพิจารณาข้อกำหนดและเงื่อนไขใบตราส่งที่ออกโดยบริษัทเรือข้างต้นในส่วนที่เกี่ยวข้องตามลำดับ ดังนี้

2.3.1 บริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน)

2.3.1.1 ความเป็นมาของบริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน) ในการดำเนินการประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย

บริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทเรือแห่งแรกในประเทศไทยที่จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1977 โดยเดิมใช้ชื่อว่า UNITHAI SHIPPING CORPORATION LTD. โดยได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากกระทรวงการคลัง ซึ่งรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ที่จะทำให้เพิ่มความเชื่อถือและไว้วางใจกับลูกค้าของบริษัท ยูนิไทยฯ และต่อมาได้มีการขยายการบริการไปทั่วโลก และปรับโครงสร้างภายในองค์กรของบริษัท และเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ยูนิไทยไลน์ จำกัด (มหาชน) (UNITHAI LINE (PUBLIC) CO.,LTD)^{๙๖}

ปัจจุบันกิจการขนส่งที่เป็นหลักของบริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน) คือ การขนส่งสินค้าทุนรวมทั้งวัตถุดิบสำหรับการสร้างโรงงานอุตสาหกรรมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยและทวีปเอเชีย เรือของบริษัทส่วนใหญ่ให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปแบบประจำเส้นทางเรือที่เหลืออีกจำนวนหนึ่งให้บริการแบบเช่าเหมาลำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

^{๙๖} Unithai , "ONE OF THAI'S SUCCESS IN SHIPPING" , p. 1

บริษัทให้บริการขนส่งสินค้าทั่วไปแบบประจำเส้นทางเชื่อมระหว่างประเทศ ไทย และเอเชียอาคเนย์กับยุโรป เอเชียเหนือ และแอฟริกา บริษัทมีลูกค้าหลากหลายทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานเอกชน บริษัทใช้วิธีติดต่อลูกค้าโดยตรง และโดยผ่านเครือข่ายตัวแทนทั่วโลก เครือข่ายนี้ใช้เวลาก่อตั้งมากพอสมควร ตัวแทนเหล่านี้จะหาสินค้ามาลงเรือและให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับตลาดของแต่ละท้องถิ่น ทำให้บริษัทอยู่ในฐานะที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง⁹⁷

2.9.1.2 ข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งของบริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด ประเภทที่ใช้กับการเดินเรือประจำเส้นทาง มีรูปแบบดังนี้⁹⁸



⁹⁷ Unithai, Annual Report ,Presented by Unithai Line Public Company Limited, 1996, p. 5.

⁹⁸ คู่มือแปลจากภาคผนวก

BILL OF LADING

Shipper

B/L No.

Ref No.

CANCELLED

Consignee (if 'Order' state Notify Party)

Notify Party (only if not stated above; otherwise leave blank)

CANCELLED



UNITHAI LINE

UNITHAI LINE PUBLIC COMPANY LIMITED

Pre-carriage by*

From*

Ocean Vessel Voy. No.

Port of loading

Port of discharge

Final destination (if on-carriage)*

Freight payable at

Number of Original Bs/L.

Marks & Nos.

Number and kind of packages: description of goods

Gross weight, kos

Measurement, m³

CANCELLED

Total Number of Packages (in words)

Freight and Charges

Particulars above declared by Shippers

SHIPPED in apparent good order and condition unless otherwise stated herein the goods described above when on board the above local vessel in or off the local port named above or (if no local vessel is named above) on board ocean vessel, for carriage subject to conditions set out overleaf to the port of discharge or destination (as the case may be) named above or so near thereto as the carrying vessel may safely get and delivery thereat to the consignee or his or their assigns

Marks, numbers, contents, nature, quality, weight, measurement and value are inserted in this Bill of Lading upon shipper's statement without the responsibility of the Carrier. Shipper, consignee and holder of this Bill of Lading accept and agree by its mere acceptance as all conditions, stipulations and exceptions whether printed, written, stamped or otherwise inserted in or attached to the Bill of Lading, either on the face or on the back, although not signed by Shipper.

Agents signing this Bill of Lading on behalf of the said Disponent or Line have only the limited authority in common law of a vessel's Master signing a Bill of Lading.

In witness whereof the master or agent of the ocean vessel has signed the number of Bills of Lading stated above, all of the tenor and date one of which being accomplished the others shall stand void.

Place and date of issue

Signed for the Master by

**COPY
NON - NEGOTIABLE**

* Applicable only to pre-carriage/on-carriage in accordance with clauses 6 and 8

โดยสรุปหลักการใหญ่ ๆ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของบริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน) มีสาระสำคัญเหมือนกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของ BIMCO แต่หลักการเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งในข้อกำหนดเรือโดนกันโดยผิดทั้งสองฝ่ายตามข้อ 34 จะแตกต่างกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของ BIMCO กล่าวคือ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของบริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน) จะใช้หลักการที่ศาลสหรัฐอเมริกายอมรับได้ คือ เจ้าของของจะชดใช้ให้แก่ผู้ขนส่ง ซึ่งความเสียหายหรือความรับผิดทั้งปวงที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเรือหรือเจ้าของเรือลำอื่นหรือเรือที่ไม่ได้บรรทุกของนี้เพียงที่ความเสียหายหรือความรับผิดนั้นเป็นผลมาจากการใช้สิทธิเรียกร้องของเจ้าของของแล้วนำมาหักกลบลบหนี้เรียกคืน หรือ เอาคืนจากเรือที่บรรทุกของนี้หรือจากผู้ขนส่งในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งแห่งสิทธิเรียกร้องของตน อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดและเงื่อนไขของบริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน) ยังมีข้อกำหนดและเงื่อนไขในรายละเอียดมากกว่า ซึ่งผู้เขียนเข้าใจว่าเป็นการปรับให้เข้ากับธุรกิจการเดินเรือของตนเอง

2.3.2 บริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด

2.3.2.1 ความเป็นมาของบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด ในการดำเนินการประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย

บริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด เป็นบริษัทเรือต่างชาติที่มีสำนักงานสาขาในประเทศไทย ซึ่งบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด ให้การบริการขนส่งตลอดทวีปเอเชีย ยุโรป อดลาสก้า ตะวันออกกลาง เกาะกวม เกาะฮาวาย ทวีปอเมริกาเหนือ คาริบเบียน (Caribbean) และอเมริกาและอเมริกาใต้ และบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด ถือเป็นผู้นำขนส่งทางทะเลที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่ง⁹⁹

2.3.2.2 ข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งของบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด ประเภทที่ใช้กับการเดินเรือประจำเส้นทางมีรูปแบบ ดังนี้¹⁰⁰

⁹⁹ เปรียบเทียบข้อกำหนดและเงื่อนไขของ BIMCO : CONBILL ข้อ 8 VISCONBILL ข้อกำหนดที่ 18 และ CONLINEBILL ข้อ 15 ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากภาคผนวก

⁹⁹ เอกสารจากบริษัท ซีแลนด์ จำกัด

¹⁰⁰ คำแปลดูจากภาคผนวก

SEA-LAND SERVICE, INC.

SHIPPER/EXPORTER (COMPLETE NAME AND ADDRESS)			NO. NEGOTIABLE UNLESS CONSIGNED TO ORDER		(5A) BILL OF LADING NO.
			(SPACES IMMEDIATELY BELOW FOR SHIPPERS' MEMORANDA)		
CONSIGNEE (COMPLETE NAME AND ADDRESS)			(6) EXPORT REFERENCES		
			(7) FORWARDING AGENT F.M.C. NO.		
NOTIFY PARTY (COMPLETE NAME AND ADDRESS)			(8) POINT AND COUNTRY OF ORIGIN		
			(9) ALSO NOTIFY ROUTING & INSTRUCTIONS		
(13) PLACE OF INITIAL RECEIPT*			(9A) FINAL DESTINATION (of the goods-not the ship)		
VESSEL	VOY	FLAG	(15) PORT OF LOADING	(10) LOADING PIER/TERMINAL	(10A) ORIGINAL (S) TO BE RELEASED AT
PORT OF DISCHARGE			(17) PLACE OF DELIVERY BY ON-CARRIER*	(11) TYPE OF MOVE (IF MIXED USE BLOCK 20 AS APPROPRIATE)	

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER				SEA-LAND-U.S. CUSTOMS CONTAINER BOND IIT 1	
MKS & NOS/CONTAINER NOS (18)	NO OF PKGS (19)	HM **	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS (20)	GROSS WEIGHT @ KGS (21)	MEASUREME @ CBM (22)
<div style="font-size: 48px; opacity: 0.5; transform: rotate(-45deg); position: absolute; top: 50%; left: 50%;">CANCELLED</div>					

Declared Value \$ _____ If shipper enters a value, carriers' package liability of liability does not apply and the ad valorem rate will be charged

RATE OF EXCHANGE _____ (24) FREIGHT PAYABLE AT/BY _____

ITEM NO	RATED AS	PER	RATE	PREPAID	COLLECT	LOCAL CURRENCY
						BAHT
TOTAL CHARGES						

If this box is checked goods have been loaded, stowed and counted by the Shipper. Carrier has NOT done so and is not responsible for accuracy of condition or nature of goods described in PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER.

THE RECEIPT, CUSTODY, CARRIAGE AND DELIVERY OF THE GOODS IS SUBJECT TO THE TERMS APPEARING ON THE FACE AND BACK HEREOF AND TO CARRIER'S APPLICABLE TARIFFS. In witness whereof three (3) original bills of lading all the same tenor, one of which being accomplished, the others to stand void, have been issued by Sea-land Service, Inc. or its designated agent on behalf of its other participating carriers, the vessel owner, charterer, or other party.

Bill of Lading No _____ DATE _____

AT _____

BY _____

* APPLICABLE ONLY WHEN USED FOR MULTIMODAL OR THROUGH TRANSPORTATION
 ** INDICATE WHETHER ANY OF THE CARGO IS HAZARDOUS MATERIAL UNDER DOT IMCO

เนื่องจากข้อกำหนดและเงื่อนไขของบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด เทียบเคียงกับกฎหมายสหรัฐอเมริกาเป็นหลักซึ่งสหรัฐอเมริกาเข้าเป็นภาคีตามเฮกวิลล์ ดังนั้น กฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่บังคับใช้ในเรื่องกฎหมายรับขนของทางทะเลจึงเป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว ดังนั้น เมื่อเทียบเคียงกับข้อกำหนดและเงื่อนไขของ BIMCO จึงมีสาระสำคัญที่คล้ายคลึงกัน นอกจากนี้ ตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของบริษัท ซีแลนด์ จำกัด ยังรวมถึงการใช้บังคับตาม Hague-Visby Rules ปี ค.ศ. 1968 และ 1979 ด้วย และมีรายละเอียดเพิ่มขึ้น เช่น ข้อ 7 ของที่ นำเสียได้ง่าย (PERISHABLE GOODS) ข้อ 16 ไฟไหม้ (Fire) เป็นต้น¹⁰¹



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁰¹ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมจากภาคผนวก