



ภาคผนวก ก.

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading Signed at Brussels on 25th August 1924 as Amended by Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968 (Hague Visby Rules)

Article I

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

- (a) 'Carrier' includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.
- (b) 'Contract of carriage' applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.
- (c) 'Goods' includes goods, wares, merchandise, and

articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

(d) 'Ship' means any vessel used for the carriage of goods by sea.

(e) 'Carriage of goods' covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article II

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article III

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to-

(a) Make the ship seaworthy.

(b) Properly man, equip and supply the ship.

(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things-

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the

carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3(a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of

carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

6bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been

served with process in the action against himself.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a 'shipped' bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the 'shipped' bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article III, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a 'shipped' bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article IV

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from-

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.

- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.
- (m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
- (n) Insufficiency of packing.
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks.
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence.
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5.(a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 francs per package or unit or 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or if there be no

commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

(d) A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph(a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article IVbis

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article V

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in this Convention shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article VI

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this

case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article VII

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connexion with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article VIII

The provisions of this Convention shall not affect the rights

and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of seagoing vessels.

Article IX

This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

Article X

The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if:

- (a) the bill of lading is issued in a contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a contracting State, or
- (c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract,

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

(คำแปล)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดกฎหมายบางอย่างเกี่ยวกับบิลออฟเลดิงให้เป็นอย่างเดียวกัน ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 1924 ตามที่ได้แก้ไขโดยพิธีสาร ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 1968

ข้อ 1

ในอนุสัญญานี้ ให้ใช้คำดังที่กล่าวต่อไปในความหมายที่ระบุไว้ดังนี้

- (ก) "ผู้ขนส่ง" หมายความว่ารวมถึง เจ้าของหรือผู้ชำระเรือซึ่งทำสัญญา รับขนกับผู้ส่งของ
- (ข) "สัญญารับขน" หมายความว่าถึงเฉพาะสัญญารับขนตามบิลออฟเลดิง หรือเอกสารสิทธิอื่นที่เกี่ยวเนื่องกัน เท่าที่เอกสารเช่นว่านั้นเกี่ยวเนื่องกับการรับขนของทางทะเล และให้หมายความรวมถึงบิลออฟเลดิงหรือเอกสารสิทธิใดดังกล่าวข้างต้นที่ออกตามสัญญาชำระเรือ นับตั้งแต่บิลออฟเลดิงหรือเอกสารสิทธินั้นกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้ทรงเอกสารดังกล่าว
- (ค) "ของ" หมายความว่ารวมถึง ของ เครื่องใช้ สินค้า และสิ่งของทุกชนิด ยกเว้นสัตว์มีชีวิตและสินค้าซึ่งตามสัญญารับขนระบุให้บรรทุกบนปากกระวางและได้มีการบรรทุกเช่นว่านั้น
- (ง) "เรือ" หมายถึง พาหนะทางน้ำใด ๆ ที่ใช้ในการรับขนของทางทะเล
- (จ) "การรับขนของ" ครอบคลุมช่วงเวลาตั้งแต่เวลาที่บรรทุกของลงเรือ จนกระทั่งเวลาที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ

ข้อ 2

ภายใต้บังคับแห่งข้อ 6 ผู้ขนส่งตามสัญญารับขนทางทะเลทุกสัญญามีหน้าที่และความรับผิดชอบและมีสิทธิและความปลดเปลื้องในเรื่องของการบรรทุก ยกขน จัดเรียง ขนส่ง เก็บ ระวางรักษาและขนถ่ายของเหล่านั้นตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้

ข้อ 3

1. ก่อนและขณะเริ่มออกเดินเรือ ผู้ขนส่งต้องใช้ความอุทิศตามสมควรในการ

- (ก) ทำให้เรือมีความสามารถทางทะเล
- (ข) จัดคนประจำเรือ อุปกรณ์ และเสบียงให้ลุดสำหรับเรืออย่างเพียงพอ
- (ค) จัดให้ระวาง ห้องแช่แข็งและห้องเย็น และส่วนอื่น ๆ ทั้งหลายของเรือซึ่งใช้บรรทุกของให้อยู่ในสภาพดีและปลอดภัยสำหรับที่จะรับของเข้ามาเก็บ ขนส่ง และรักษา

2. ภายใต้บังคับแห่งข้อ 4 ผู้ขนส่งต้องบรรทุก ยกขน จัดเรียง ขนส่ง เก็บ ระวางรักษาและขนถ่ายของที่ขนส่งนั้นอย่างถูกต้องและด้วยความระมัดระวัง

3. หลังจากได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว เมื่อผู้ส่งของร้องขอให้ผู้ขนส่งหรือนายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งออกบิลออฟเลดิงให้ โดยต้องแสดงรายการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

(ก) เครื่องหมายสำคัญเพื่อบ่งชี้ของ เช่นเดียวกับที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้ เป็นหนังสือก่อนเริ่มการบรรทุก ทั้งนี้เครื่องหมายนั้นได้ประทับลงไว้หรือแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนบนของถ้ามิได้บรรจุหีบห่อ หรือบนหีบห่อซึ่งบรรจุของนั้นในลักษณะที่เครื่องหมายนั้นจะยังคงอ่านได้ตามปกติจนกระทั่งสิ้นสุดการเดินทาง

(ข) จำนวนหีบห่อ หรือชิ้น หรือปริมาณ หรือน้ำหนักอย่างใดอย่างหนึ่งแล้วแต่กรณีตามที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้เป็นหนังสือ

(ค) ความเรียบร้อยและสภาพของตามทีปรากฏ

ทั้งนี้ ผู้ขนส่ง นายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ไม่มีหน้าที่ต้องบันทึกหรือแสดงเครื่องหมาย จำนวน ปริมาณหรือน้ำหนักของของลงในบิลออฟเลตติง เมื่อมีเหตุอันควรสงสัยว่าไม่ถูกต้องตรงกับของที่รับไว้จริงหรือไม่มีวิธีการที่จะตรวจสอบได้ตามสมควร

4. บิลออฟเลตติงดังกล่าวถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการรับของ โดยผู้ขนส่งตามในวรรค 3(ก) (ข) และ (ค) อย่างไรก็ตามการพิสูจน์เป็นอย่างอื่นจะหาไม่ได้เมื่อมีการโอนบิลออฟเลตติงไปยังบุคคลที่สามซึ่งกระทำการโดยสุจริต

5. ให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งเมื่อเวลาบรรทุกของลงเรือถึงความถูกต้องของเครื่องหมาย จำนวน ปริมาณ และน้ำหนักที่ผู้ส่งของให้ไว้และผู้ส่งของจะชดเชยให้แก่ผู้ขนส่งในความสูญหาย บอบสลาย และค่าใช้จ่ายซึ่งเกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากความไม่ถูกต้องของรายการเหล่านั้น สิทธิของผู้ขนส่งในอันที่จะได้รับชดเชยดังกล่าวย่อมไม่จำกัดหน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญารับขนของผู้ขนส่งต่อบุคคลอื่นนอกจากผู้ส่งของ

6. เว้นแต่จะได้แจ้งความสูญหายหรือบอบสลายและลักษณะทั่วไปของความสูญหาย หรือบอบสลายเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งหรือตัวแทน ณ ท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือก่อนหรือขณะมอบของให้แก่บุคคลซึ่งมีสิทธิรับมอบตามสัญญารับขน หรือภายในสามวันถ้าความสูญหายหรือบอบสลายไม่ปรากฏให้เห็นจากสภาพภายนอก ให้ถือว่าการมอบของนั้นเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการที่ผู้ขนส่งส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติง

ไม่จำเป็นต้องแจ้งเป็นหนังสืออีกหากในขณะส่งมอบได้มีการตรวจสอบสภาพหรือตรวจสอบร่วมกัน

ภายใต้บังคับบทบัญญัติในข้อ 6 ทวี ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ให้ผู้ขนส่งและเรือหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหลายอันเกี่ยวกับของ เว้นแต่จะฟ้องคดีภายในหนึ่งปีนับแต่ส่งมอบหรือวันที่ควรจะได้ส่งมอบ อย่างไรก็ตามก็ตีคู่กรณีอาจตกลงขยายอายุความนี้หลังจากเกิดมูลคดีแห่งการฟ้องร้องแล้วได้

ในกรณีที่ได้เกิดหรือเชื่อว่าได้เกิดการสูญหายหรือบอบสลายขึ้นผู้ขนส่งและผู้รับ

ของจะต้องอำนวยความสะดวกตามสมควรให้อีกฝ่ายหนึ่งในการตรวจสอบและนับจำนวนของ
 6. 6. การฟ้องไล่เบี้ยเอาจากบุคคลที่สามอาจกระทำภายหลังจากสิ้นอายุความดัง
 บัญญัติไว้ในวรรคก่อนหากได้ฟ้องคดีภายในอายุความตามกฎหมายของศาลที่มีอำนาจพิจารณา
 คดี อย่างไรก็ตามก็ดี อายุความนั้นต้องไม่น้อยกว่าสามเดือนนับแต่วันที่ผู้ฟ้องคดีไล่เบี้ย
 ได้จัดการระงับข้อเรียกร้องหรือได้รับหมายเรียกให้แก่คดี

7. 7. หลังจากบรรทุกของลงเรือแล้ว หากผู้ส่งของเรียกร้อง บิลออฟเลดิงที่
 ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งออกให้ต้องระบุว่าเป็นบิลออฟเลดิง "บรรทุกแล้ว"
 แต่ถ้าผู้ส่งของได้รับเอกสารสิทธิอย่างอื่นเกี่ยวกับของนั้นไว้ก่อนแล้ว ผู้ส่งของต้องคืน
 เอกสารนั้นเพื่อแลกกับบิลออฟเลดิง "บรรทุกแล้ว" แต่ผู้ขนส่งอาจเลือกให้ตนเอง
 นายเรือ หรือตัวแทนจดแจ้งชื่อเรือที่นำของนั้นลงบรรทุกและวันที่ทำการบรรทุกลงใน
 เอกสารนั้น ณ ท่าที่บรรทุกของลงเรือและเมื่อได้จดแจ้งเช่นนั้นแล้ว หากเอกสารนั้น
 แสดงรายการตามข้อ 3 วรรค 3 ให้ถือว่าเอกสารนั้นเป็นบิลออฟเลดิง "บรรทุกแล้ว"
 ตามความในข้อนี้

8. 8. ข้อความ ข้อสัญญาหรือข้อตกลงใดในสัญญาฉบับหนึ่งที่ปลดเปลื้องผู้ขนส่ง
 หรือเรือจากความรับผิดชอบในความสูญหายหรือบุบสลายแห่งของหรือที่ เกี่ยวข้องกับของ
 ซึ่งเกิดจากความประมาทเลินเล่อ ความผิดหรือการละเลยต่อหน้าที่และข้อผูกพันที่บัญญัติ
 ไว้ในข้อนี้ หรือจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้นให้น้อยลงกว่าที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ เป็น
 โฆษะและปราศจากผล ข้อตกลงให้ผลประโยชน์จากการประกันภัยตกเป็นของผู้ขนส่ง
 หรือข้อกำหนดทางอื่นใดที่ถือกันให้ถือเป็นข้อความที่ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากความรับผิด

ข้อ 4

1. 1. ผู้ขนส่งหรือเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือบุบสลาย อันเกิด
 จากหรือเป็นผลมาจากความไม่สามารถทางทะเล เว้นแต่เกิดจากการที่ผู้ขนส่งไม่ใช้
 ความอุตสาหะตามสมควรที่จะทำให้เรือมีความสามารถทางทะเลและจัดให้มีคนประจำ

เรือ อุปกรณ์และเสบียงพิสดสำหรับเรืออย่างเหมาะสม และจัดให้ระวาง ห้องแช่แข็งและห้องเย็น และส่วนอื่น ๆ ทั้งหลายของเรือที่ใช้บรรทุกของให้อยู่ในสภาพดี และปลอดภัยสำหรับที่จะรับของเข้ามาเก็บ ขนส่งและรักษาตามความในวรรค 1 ของข้อ 3 เมื่อใดที่ความสูญหายหรือบุบสลายเป็นผลจากความไม่สามารถทางทะเล การระการพิสูจน์ว่าได้ใช้ความอุทสาหะตามสมควรที่จะให้เรือมีความสามารถทางทะเล ตกอยู่กับผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นใดที่อ้างการจำกัดความรับผิดชอบตามข้อนี้

2. ผู้ขนส่งหรือเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจาก

(ก) การกระทำ ความประมาทเลินเล่อ หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือ ลูกเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการเดินเรือหรือการจัดการเรือ

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่ที่เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งมีส่วนรู้เห็น

(ค) ภัย อันตราย และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทะเลหรือเขตเดินเรืออื่น ๆ

(ง) เหตุสุดวิสัย

(จ) สงคราม

(ฉ) การกระทำของสัตว์มหาชน

(ช) การจับกุมหรือหน่วงเหนี่ยว โดยเจ้าผู้ครองนคร ผู้ปกครองประเทศ ประชาชนหรือการกักเรือตามกฎหมาย

(ซ) การป้องกันโรคติดต่อ

(ฅ) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ส่งของ หรือเจ้าของของ หรือตัวแทนหรือผู้แทนของบุคคลเช่นว่านั้น

(ณ) การนัดหยุดงาน หรือการปิดงานงดจ้าง หรือการผลงงานหรือการจงใจหาให้งานล่าช้า ไม่ว่าจากสาเหตุใดทั้งหมดหรือบางส่วน

(ด) การจลาจล และการก่อความไม่สงบของประชาชน

(ณ) การช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล

(ง) การสูญเสียมวลวัตถุหรือน้ำหนักหรือความสูญหายหรือบอบสลายอย่างอื่นที่เกิดขึ้นโดยสภาพบกพร่อง คุณภาพหรือความไม่สมบูรณ์ในเนื้อห้านั้นเอง

(ค) การบรรจุหีบห่อไม่แข็งแรงเพียงพอ

(ข) การระบุเครื่องหมายไม่ชัดเจนพอ

(ฅ) ขอบกพร่องที่ซ่อนเร้นอยู่ ซึ่งไม่สามารถตรวจพบได้โดยการใช้ความอุตสาหะตามสมควร

(ด) สาเหตุอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดหรือความรู้เห็นของผู้ขนส่งหรือความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ทั้งนี้ผู้อ้างประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดนี้มีการพิจารณาพิสูจน์ว่าความสูญหายหรือบอบสลายไม่มีส่วนมาจากความผิดหรือความรู้เห็นของผู้ขนส่งหรือความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

3. ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือบอบสลายที่เกิดแก่ผู้ขนส่งหรือเรือที่เกิดจากเหตุใด ๆ ที่ไม่ใช่การกระทำ ความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของตน

4. ไม่ถือว่าการออกนอกเส้นทางการเดินทางเดินเรือปกติ เพื่อช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเลหรือการออกนอกเส้นทางการเดินทางเดินเรือปกติ โดยมีเหตุสมควรเป็นการกระทำขัดต่ออนุสัญญานี้หรือผิดสัญญาฉบับอื่น และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือบอบสลายที่เกิดจากการออกนอกเส้นทางการเดินทางเดินเรือปกติ

5. "(ก) เว้นแต่ผู้ส่งของได้แจ้งลักษณะทั่วไปและราคาของของก่อนการบรรจุหีบห่อและได้บันทึกไว้ในบิลออฟเลดิงแล้ว ผู้ขนส่งหรือเรือจะรับผิดในความสูญหายหรือบอบสลายที่เกิดกับของหรือเกี่ยวกับของเป็นจำนวนที่มีมูลค่าเทียบเท่าไม่เกิน 10,000 ฟรังก์ต่อหนึ่งหีบห่อ หรือ 30 ฟรังก์ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมของของที่สูญหายหรือบอบสลาย แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน

(ข) ให้คำนวณผลรวมของจำนวนที่เรียกร้องได้ให้ตามราคาของ ณ สถานที่และเวลาซึ่งได้ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามสัญญาหรือควรจะได้มีการขนถ่าย เช่นว่านั้น

ให้กำหนดราคาของตามราคาซื้อขายของของนั้น ถ้าไม่มีราคา
เช่นว่านั้นให้ถือตามราคาตลาดในขณะนั้น ถ้าไม่มีราคาซื้อขายหรือราคาตลาดก็ให้
กำหนดตามราคาปกติของของชนิดและคุณภาพเดียวกัน

(ค) เมื่อมีการใช้ตู้สินค้า ฐานรองสินค้าหรืออุปกรณ์การขนส่งห่านอง
เดียวกันในการรวบรวมของให้ถือว่าจำนวนหีบห่อหรือหน่วยตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง
ได้รับบรรจุไว้ในอุปกรณ์การขนส่งนั้นเป็นจำนวนหีบห่อหรือหน่วยตามความมุ่งหมายของวรรค
นี้ เว้นแต่ที่ได้กล่าวแล้วในกรณีอื่นถือว่าอุปกรณ์การขนส่งดังกล่าวเป็นหีบห่อหรือหน่วย

(ง) หนึ่งพริ้งค์ หมายความว่า หนึ่งหน่วยของทองคำที่มีความบริสุทธิ์
900 ใน 1000 ส่วนหนัก 65.5 มิลลิกรัม วันที่แปลงจำนวนค่าสินไหมตามคำพิพากษามา
เป็นหน่วยเงินตราของประเทศใด ๆ ให้เป็นไปตามกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดี

(จ) ผู้ขนส่งหรือเรือไม่มีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความ
รับผิดที่บัญญัติไว้ในวรรคนี้ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งกระทำ
หรือละเว้นการกระทำโดยเจตนาก่อให้เกิดความเสียหาย หรือไม่ยุติต่อผลแม้รู้ว่า
อาจจะเกิดความเสียหายได้

(ฉ) ถ้าได้มีการแจ้งตามข้อย่อ (ก) ของวรรคนี้ลงในบิล
ออฟเลดิงแล้ว ให้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้น แต่ไม่ผูกพัน หรือหักล้างไม่ได้ต่อผู้ขนส่ง

(ช) ผู้ขนส่ง นายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งและผู้ส่งของอาจตกลง
กำหนดวงเงินจำกัดความรับผิดแตกต่างจากที่กล่าวไว้ในข้อย่อ (ก) ของวรรคนี้
แต่วงเงินนั้นต้องไม่น้อยกว่าวงเงินตามข้อย่อ (ก)

(ซ) ผู้ขนส่งหรือเรือไม่ต้องรับผิดต่อความสูญหายหรือบุบสลาย
ที่เกิดกับหรือเกี่ยวกับของ ถ้าผู้ส่งของโดยรู้อยู่แล้วได้แจ้งสภาพหรือราคาของผิดจาก
ความเป็นจริงในบิลออฟเลดิง

6. ของซึ่งมีสภาพไวไฟ ไวต่อการระเบิดหรือเป็นอันตรายโดยธรรมชาติต่อ
การขนส่งถ้าผู้ขนส่งนายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่มีได้ยินยอมโดยทราบถึงสภาพและ
ลักษณะของของนั้น ผู้ขนส่งอาจขนของนั้นขึ้นไว้ยังที่ใด ๆ หรือหาลายหรือทำให้ปลอดภัย

ในเวลาใดก่อนชนของขึ้นจากเรือโดยไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายใด ๆ และผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือโดยอ้อมจากหรือเป็นผลจากการบรรทุกของนั้น ถ้าของใด ๆ เช่นว่านั้นซึ่งชนลงเรือโดยผู้ขนส่งทราบและยินยอมเกิดเป็นอันตรายแก่เรือหรือสินค้า ผู้ขนส่งอาจชนของนั้นขึ้นไว้ยังที่ใด หรือทำลายหรือทำให้ปลอดภัยในท่านองเดียวกัน โดยผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเว้นแต่ในเรื่อง การเฉลี่ยเพื่อลดความสูญเสียทางทะเลร่วมกันถ้ามี

ข้อ 4 ทวิ

"1. ข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ให้ใช้กับคดีที่ฟ้องร้องผู้ขนส่งเกี่ยวกับความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดกับของตามสัญญารับขน ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องร้องโดยมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

2. ถ้าเป็นการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (ลูกจ้างหรือตัวแทน เช่นว่านั้นต้องไม่ใช่ผู้รับจ้าง โดยเอกเทศ) ลูกจ้างหรือตัวแทน เช่นว่านั้นมีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างได้ตามอนุสัญญานี้

3. จำนวนเงินที่อาจเรียกจากผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทน เช่นว่านั้นรวมกันต้องไม่เกินวงเงินจำกัดที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้

4. อย่างไรก็ตามลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่มีสิทธิใช้ประโยชน์ของบทบัญญัติในข้อนี้ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลจากการที่ลูกจ้างหรือตัวแทนกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยเจตนาก่อให้เกิดความเสียหาย หรือไม่ยี่คิดต่อผลแม้รู้ว่าอาจเกิดความเสียหายขึ้นได้

ข้อ 5

ผู้ขนส่งอาจสละสิทธิและข้อจำกัดความรับผิดของคนทั้งหมดหรือแต่บางส่วน

หรือเพิ่มภาระหน้าที่และความรับผิดชอบภายใต้อนุสัญญานี้ แต่การสละหรือเพิ่ม เช่นว่านั้น จะต้องจดแจ้งลงในบิลออฟเลดิงที่ออกให้แก่ผู้ส่งของ บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับกับสัญญาชาร์เตอร์เรือ แต่ถ้ามีการออกบิลออฟเลดิงในกรณีการชาร์เตอร์เรือ บิลออฟเลดิงนั้นต้องเป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ อนุสัญญานี้ไม่ห้ามการระบุข้อกำหนดที่ชอบด้วยกฎหมายเกี่ยวกับการเฉลี่ยเพื่อลดความสูญเสียทางทะเลร่วมกันลงในบิลออฟเลดิง

ข้อ 6

โดยไม่ว่าหนึ่งถึงบทบัญญัติในข้อก่อน ๆ ผู้ขนส่ง นายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งและผู้ส่งของอาจทำความตกลงเป็นอย่างใด ๆ เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและสิทธิและข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสำหรับการรับขนของบางชนิด หรือหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรือมีความสามารถทางทะเล เท่าที่ไม่ขัดกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือการดูแลรักษาหรือความอุทิศสาคะของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในการบรรทุก การยกขน การจัดเรียง การขนส่ง การเก็บรักษาและการขนถ่ายของที่ขนส่งขึ้นจากเรือ แต่ในกรณีเช่นนี้ต้องไม่ออกและจะไม่ออกบิลออฟเลดิง และข้อตกลงเช่นว่านี้จะต้องจดลงไว้ในใบรับซึ่งเปลี่ยนมือไม่ได้และมีเครื่องหมายที่แสดงว่าเปลี่ยนมือไม่ได้

ให้ความตกลงใด ๆ ดังกล่าว มีผลบังคับโดยสมบูรณ์ตามกฎหมาย

บทบัญญัติในข้อนี้ไม่ใช้กับการขนส่งที่กระทำในทางการค้าปกติ แต่ให้ใช้กับการขนส่งที่ลักษณะหรือสภาพของของที่ขนส่งหรือเหตุแวดล้อม ข้อกำหนดและเงื่อนไขการขนส่งดังกล่าว มีเหตุอันสมควรให้มีข้อตกลงพิเศษ

ข้อ 7

บทบัญญัติในอนุสัญญานี้ไม่ห้ามผู้ขนส่งหรือผู้ส่งของที่จะทำความตกลง ข้อกำหนด เงื่อนไข ข้อสงวนหรือข้อยกเว้นเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง หรือเรือสำหรับ ความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นแก่หรือเกี่ยวข้องกับการเก็บและรักษาและยกขนของ ก่อนบรรทุกลงเรือ และภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายของขึ้นจากเรือซึ่งขนของนั้นทางทะเลแล้ว

ข้อ 8

บทบัญญัติในอนุสัญญานี้ไม่มีผลต่อสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งภายใต้กฎหมาย ที่มีผลใช้บังคับเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเล

ข้อ 9

อนุสัญญานี้ไม่มีผลกระทบต่อบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศใด ๆ หรือ กฎหมายของประเทศหนึ่งประเทศใดที่กำหนดความรับผิดในความเสียหายจากปรมาณู

ข้อ 10

บทบัญญัติของอนุสัญญาใช้บังคับบิลออฟเลตติ้งทุกฉบับที่เกี่ยวข้องกับการรับขน ของระหว่างท่าเรือของสองประเทศ ถ้า

(ก) บิลออฟเลตติ้งได้ออกในประเทศภาคี หรือ

(ข) ขนส่งจากท่าเรือในประเทศภาคี หรือ

(ค) สัญญาคามที่ระบุใน หรือ เป็นหลักฐานในบิลออฟเลตติ้ง ระบุว่าให้ใช้

อนุสัญญานี้หรือกฎหมายของประเทศใดซึ่งอนุวัติการตามอนุสัญญานี้ให้ใช้บังคับกับสัญญา

ไม่ว่าเรือ ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้อง จะมีสัญชาติใดก็ตาม

ภาคผนวก ข.

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea,
1978 (Hamburg Rules)

Preamble

The states parties to this convention, having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea, have decided to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

Part I. General Provisions

Article 1.

Definitions

In this Convention:

1. 'Carrier' means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

2. 'Actual carrier' means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes



any other person to whom such performance has been entrusted.

3. 'Shipper' means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

4. 'Consignee' means the person entitled to take delivery of the goods.

5. 'Goods' includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, 'goods' includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

6. 'Contract of carriage by sea' means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

7. 'Bill of lading' means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier

undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

8. 'Writing' includes, inter alia, telegram and telex.

Article 2.

Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

- (a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
- (b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
- (c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or
- (d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or

(e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

Article 3.

Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of

this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

Part II. Liability of the carrier

Article 4.

Period of responsibility

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

(a) from the time he has taken over the goods from:

(i) the shipper, or a person acting on his behalf;

or

(ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;

(b) until the time he has delivered the goods:

(i) by handing over the goods to the consignee; or

(ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at

the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or

(iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively, of the carrier or the consignee.

Article 5.

Basis of liability

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in Article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the

contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by Article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4.(a)The carrier is liable

- (i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;
- (ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the

cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case the loss damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage

or delay in delivery not attributable thereto.

Article 6.

Limits of liability

1.(a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs(a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under sub-paragraph(a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

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

- (a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.
- (b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in Article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

Article 7.

Application to non-contractual claims

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the

contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in Article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8.

Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of

Article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 9.

Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary



to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of Article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of Article 6 or Article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of Article 8.

Article 10.

Liability of the carrier and actual carrier

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omission of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also supply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of Article 7 and of paragraph 2 of Article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

Article 11.

Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of Article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless, any stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of Article 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

Part III. Liability of the shipper

Article 12.

General rule

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier, or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

Article 13.

Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and

(b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or

rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

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

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, sub-paragraph(b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of Article 5.

Part IV. Transport Documents

Article 14.

Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the

master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

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

Article 15.

Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, inter alia, the following particulars:

- (a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;
- (b) the apparent condition of the goods;
- (c) the name and principal place of business of the carrier;
- (d) the name of the shipper;
- (e) the consignee if named by the shipper;

- (f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;
- (g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;
- (h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;
- (i) the place of issuance of the bill of lading;
- (j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;
- (k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;
- (l) the statement referred to in paragraph 3 of Article 23;
- (m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;
- (n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and
- (o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of Article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a 'shipped' bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must

state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a 'shipped' bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for a 'shipped' bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a 'shipped' bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of Article 1.

Article 16.

Bills of lading: reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where

a 'shipped' bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this Article has been entered:

(a) the bill of lading is prima facie evidence of the taking over or, where a 'shipped' bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, sub-paragraph(k) of Article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the

consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is prima facie evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

Article 17.

Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the

carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this Article, intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this Article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this Article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

Article 18.

Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

Part V. Claims and actions

Article 19.

Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1. of this Article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

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

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

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of Article 4, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the carrier or

the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

Article 20.

Limitation of actions

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is timebarred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or

declarations.

5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted, even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

Article 21.

Jurisdiction

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

- (a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant;
or
- (b) the place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch

- or agency through which the contract was made; or
- (c) the port of loading or the port of discharge; or
 - (d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2.(a) Notwithstanding the preceding provisions of this Article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this Article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of the arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this Article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or

protective measures.

4.(a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) for the purpose of this Article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to be considered as the starting of a new action;

(c) for the purpose of this Article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2(a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

Article 22.

Arbitration

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

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

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

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

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

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

(iii) the port of loading or the port of discharge; or

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

4. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith is null and void.

6. Nothing in this article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

Part VI. Supplementary provisions

Article 23.

Contractual stipulations

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

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

General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of Article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 25.

Other conventions

1 This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of Articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said Articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal

place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of Article 22 of this Convention.

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

- (a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or
- (b) by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of

carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

Article 26.

Unit of account

1. The unit of account referred to in Article 6 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of

the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as: 12500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this Article corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this Article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in Article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this Article, as the case may be, at the time of signature or when depositing

their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this Article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

Part VII. Final clauses

Article 27.

Depositary

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

Article 28.

Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.

2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.

3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.

4. Instruments of ratification, acceptance, approval

and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 29.

Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 30.

Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention

in respect of that State.

Article 31.

Denunciation of other conventions

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of Article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25

August 1924.

4. Notwithstanding Article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this Article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

Article 32.

Revision and amendment

1. At the request of not less than one-third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33.

Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of Article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in Article 6 and paragraph 2 of Article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of Article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this Article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.

3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.

5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply

the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 34.

Denunciation

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

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

DONE at Hamburg, this thirty-first day of March one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

Common understanding adopted by the United Nations
Conference on the Carriage of Goods by Sea

It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but, with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



(คำแปล)

อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของสหประชาชาติ ค.ศ. ๑๙๗๘

(แชนเบอร์กรุลส์)

อารัมภบท

ประเทศภาคีแห่งอนุสัญญานี้

ได้ตระหนักถึงความปรารถนาที่จะหาความตกลงกำหนดหลักเกณฑ์บางประการ
เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล

จึงตกลงทำอนุสัญญาเพื่อการนี้ และได้ตกลงกันดังต่อไปนี้

ส่วนที่ ๑ บททั่วไป

ข้อ ๑ คำนิยาม

ในอนุสัญญานี้

๑. "ผู้ขนส่ง" หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาหรือมีชื่อเป็นผู้สัญญาการ
รับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

๒. "ผู้ขนส่งตัวจริง" หมายถึงบุคคลซึ่งผู้ขนส่งมอบหมายให้กระทำการ
รับขนของทั้งหมดหรือแต่บางส่วน และหมายรวมถึงบุคคลอื่นซึ่งได้รับมอบหมายให้
กระทำการเช่นนั้น

๓. "ผู้ส่งของ" หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาหรือมีชื่อเป็นผู้สัญญาหรือมี
ผู้ทำสัญญาแทนในสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่ง หรือบุคคลซึ่งส่งของหรือมี
ชื่อเป็นผู้ส่งของ หรือซึ่งผู้อื่นส่งมอบของแทนให้ผู้ขนส่งเกี่ยวกับสัญญารับขนของทางทะเล

๔. "ผู้รับตราส่ง" หมายถึงบุคคลซึ่งมีสิทธิรับมอบของ

๕. "ของ" รวมถึงสัตว์มีชีวิตร ในกรณีที่ชอบบรรจุในตู้สินค้าฐานรองสินค้าหรืออุปกรณ์การขนส่งท่านองเดียวกันหรือที่บรรจุ "ของ" รวมถึงอุปกรณ์ในการขนส่งหรือบรรจุนั้น ๆ ที่ผู้ส่งของผู้จัดให้

๖. "สัญญารับขนของทางทะเล" หมายถึงสัญญาที่ผู้ขนส่งรับที่จะขนส่งของทางทะเลจากท่าแห่งหนึ่งไปยังท่าอีกแห่งหนึ่งโดยคิดค่าธรรมเนียม อย่างไรก็ดี สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลและการรับขนโดยวิธีอื่น ให้ถือว่าเป็นสัญญารับขนของทางทะเลตามอนุสัญญานี้ เพียงเท่าที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล

๗. "บิลออฟเลดิง" หมายถึงเอกสารซึ่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลและการรับหรือการบรรทุกของลงเรือโดยผู้ขนส่งและซึ่งผู้ขนส่งยอมรับจะมอบของให้เมื่อเวนคืน ถือว่าข้อความในเอกสารที่กำหนดว่าจะต้องมอบของให้ตามคำสั่งของบุคคลซึ่งระบุชื่อไว้ หรือแก่บุคคลตามคำสั่งหรือแก่ผู้ถือบิลออฟเลดิงเป็นการยอมรับของผู้ขนส่ง

๘. "ลายลักษณ์อักษร" หมายถึงรวมถึง โทรเลขและโทรพิมพ์

ข้อ ๒ ขอบเขตของการบังคับใช้

๑. บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเลระหว่างประเทศทุกกรณี หากว่า

- (ก) ท่าที่บรรทุกของลงเรือตามสัญญาอยู่ในประเทศภาคี หรือ
- (ข) ท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามสัญญาอยู่ในประเทศภาคี หรือ
- (ค) ท่าที่ตามสัญญาให้เลือกขนถ่ายของขึ้นจากเรือได้และได้ขนถ่ายขึ้นจริงอยู่ในประเทศภาคี หรือ
- (ง) บิลออฟเลดิงหรือเอกสารที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลนั้นได้ออกในประเทศภาคี หรือ

(จ) บิลออฟเลตติงหรือเอกสารที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลกำหนดว่าให้นำบทบัญญัติของอนุสัญญานี้หรือกฎหมายของประเทศใดอนุวัติการตามอนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่สัญญา

๒. บทบัญญัติของอนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับโดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของเรือ ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งตัวจริง ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือผู้มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องกับอื่น

๓. บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญาชาร์เตอร์เรือ อย่างไรก็ตามหากมีการออกบิลออฟเลตติงตามข้อกำหนดแห่งสัญญาชาร์เตอร์เรือ ให้ใช้บทบัญญัติของอนุสัญญานี้บังคับแก่บิลออฟเลตติงนั้นในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้ทรงบิลออฟเลตติงซึ่งมิใช่ผู้ชาร์เตอร์เรือ

๔. ถ้าสัญญากำหนดถึงการรับขนของหลายครั้งในช่วงระยะเวลาในอนาคตกดลงกันได้ ให้ใช้บทบัญญัติของอนุสัญญานี้บังคับแก่การรับขนทุกครั้ง อย่างไรก็ตามในกรณีที่มีการรับขนของกระทำตามสัญญาชาร์เตอร์เรือให้นำบทบัญญัติในวรรคสามของข้อนี้มาใช้บังคับ

ข้อ ๓ การตีความอนุสัญญา

การตีความและการใช้บังคับบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ให้คำนึงถึงลักษณะของการเป็นบทบัญญัติระหว่างประเทศ และความปรารถนาที่จะให้เกิดความสอดคล้องเป็นแบบเดียวกัน

ส่วนที่ ๒ ความรับผิดของผู้ขนส่ง

ข้อ ๔ ระยะเวลาของความรับผิด

๑. ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้เริ่มตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งรับของเข้ามา

มาในความดูแล ๗ ท่าที่บรรทุกของลงเรือ ในระหว่างการรับขนของจนกระทั่งถึง ท่าที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือ

๒. เพื่อประโยชน์ของวรรคหนึ่งแห่งข้อนี้ ให้ถือว่าผู้ขนส่งเข้าดูแลของ

(ก) ตั้งแต่เวลาที่คนรับของจาก

(๑) ผู้ส่งของหรือผู้กระทำการแทนผู้ส่งของ หรือ

(๒) หน่วยงานหรือบุคคลที่สามซึ่งกฎหมายหรือข้อบังคับของ ท่าที่บรรทุกของลงเรือ ระบุให้มีอำนาจรับของนั้น เพื่อ การขนส่ง

(ข) จนถึงขณะที่คนส่งมอบของนั้น

(๑) โดยการส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือ

(๒) ในกรณี que ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง โดย การนำของไปไว้ ณ ที่ซึ่งผู้รับตราส่งสามารถรับของไป ได้ตามสัญญาหรือตามกฎหมาย หรือตามวิธีการปฏิบัติ ทางการค้าในเรื่องนั้น ๆ ที่ใช้อยู่ ณ ท่าที่ขนถ่ายของขึ้น จากเรือ หรือ

(๓) โดยการมอบสินค้าให้หน่วยงานหรือบุคคลที่สามซึ่งตาม กฎหมายหรือข้อบังคับของท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ระบุให้ส่งมอบ

๓. เมื่อกล่าวถึงผู้ขนส่งหรือผู้รับตราส่งในวรรคหนึ่งและวรรคสองแห่ง ข้อนี้ ให้หมายรวมถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้รับตราส่งตามลำดับด้วย

ข้อ ๔ หลักเกณฑ์แห่งความรับผิด

๑. ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากการสูญหายหรือบุบสลาย ที่เกิดแก่ของ และจากการส่งมอบช้าช้า หากการสูญหาย การบุบสลาย หรือ

ความชุกช้าเกิดขึ้นในขณะที่ของอยู่ในความดูแลของคนตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔ เว้นแต่ผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า คน ลูกจ้างหรือตัวแทนของคนได้ใช้มาตรการทุกอย่างอันสมควรแก่เหตุการณ์เพื่อหลีกเลี่ยงการสูญหายหรือบุบสลายนั้นและผลต่อเนื่อง

๒. ถือว่าส่งมอบชุกช้าเมื่อมิได้ส่งมอบของ ณ ท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเลภายในเวลาที่ตกลงไว้โดยชัดแจ้ง หรือถ้าไม่ได้ตกลงเรื่องเวลาภายในเวลาอันสมควรซึ่งผู้ขนส่งที่แข่งขันควรทำได้โดยคำนึงถึงพฤติการณ์เป็นกรณีไป

๓. บุคคลซึ่งมีสิทธิเรียกร้องความเสียหายอันเกิดจากของสูญหายอาจถือว่าของนั้นได้สูญหาย หากมิได้มีการส่งมอบตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔ ภายใน ๖๐ วันติดต่อกันหลังจากสิ้นกำหนดเวลาส่งมอบของตามวรรคสองของข้อนี้

๔. (ก) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ

(๑) การสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดแก่ของ หรือความชุกช้าในการส่งมอบ อันเกิดจากไฟไหม้ หากผู้เรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าไฟนั้นได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

(๒) การสูญหายบุบสลายหรือความชุกช้าในการส่งมอบที่ผู้เรียกร้องพิสูจน์ได้ว่า เกิดจากความผิดหรือความประมาทของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่พึงกระทำในการดับไฟ หลีกเสี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายที่จะตามมา

(ข) ในกรณีที่เกิดไฟไหม้บนเรือและมีผลกระทบกระเทือนต่อของ ถ้าผู้เรียกร้องหรือผู้ขนส่งต้องการ ก็ให้มีการสำรวจสาเหตุและพฤติการณ์ของอัคคีภยนั้นตามวิธีปฏิบัติในการเดินเรือ และให้ส่งสำเนารายงานของผู้ตรวจเรือแก่ผู้ขนส่งและผู้เรียกร้องเมื่อขอ

๕. ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อการสูญหายบุบสลายของหรือการส่งมอบชุกช้า

ซึ่งสัตว์มีชีวิต ที่เกิดขึ้นจากสาเหตุพิเศษภายในของสัตว์ประเภทนั้น หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งได้กระทำตามวิธีการพิเศษที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งของเกี่ยวกับสัตว์นั้น และในพฤติการณ์แห่งกรณีนั้น หากการสูญหายบุบสลายหรือความซักชำในการส่งมอบนั้นเกิดขึ้นให้สันนิษฐานว่าการสูญหายบุบสลาย หรือส่งมอบซักชำ เกิดขึ้นจากสาเหตุเช่นนั้น เว้นแต่ในกรณีที่มีการพิสูจน์ว่า การสูญหายบุบสลาย หรือความซักชำในการส่งมอบทั้งหมดหรือบางส่วน เกิดขึ้นจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

๖. นอกจากการเฉลี่ยความสูญเสียทางทะเลร่วมกันแล้ว ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบการสูญหายบุบสลาย หรือความซักชำในการส่งมอบ ซึ่งเป็นผลจากการใช้มาตรการในการช่วยชีวิตมนุษย์หรือใช้มาตรการที่สมเหตุสมผลในการช่วยทรัพย์สินในทะเล

๗. ในกรณีที่การสูญหายบุบสลาย หรือส่งมอบซักชำเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งร่วมกับสาเหตุอื่น ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเฉพาะเท่าที่การสูญหายบุบสลายหรือส่งมอบซักชำนั้นมีสาเหตุมาจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อดังกล่าว ทั้งนี้ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์จำนวนการสูญหายบุบสลายหรือการส่งมอบซักชำที่มีผลของความผิดหรือความประมาทนั้น

ข้อ ๖ ข้อจำกัดความรับผิด

๑. (ก) ความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายบุบสลาย ที่เกิดแก่ของตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔ จำกัดไว้เท่ากับจำนวนเงิน มีค่าเท่ากับ ๘๓๔ หน่วยคิดบัญชี (UNITS OF ACCOUNT) ต่อของหนึ่งหีบห่อ หรือต่อหน่วยที่ใช้ในการขนส่งทางเรืออย่างอื่น หรือเท่ากับ ๒.๔ หน่วยคิดบัญชีต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดของของที่สูญหายหรือบุบสลาย แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า

- (ข) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการส่งมอบซีกซ้ายตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๔ ให้จำกัดไว้เท่ากับจำนวนเงินมีค่าเท่ากับสองเท่าครึ่งของอัตราค่าระวางของของที่ส่งมอบซีกซ้าย แต่มิให้เกินจำนวนค่าระวางทั้งหมดที่ตกลงไว้ในสัญญาฉบับของทางทะเลนั้น ๆ
- (ค) ไม่ว่าในกรณีใดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ใน (ก) และ (ข) ของวรรคนี้ จะต้องไม่เกินจำนวนเงินที่จะเรียกร้องเอาได้ตามเกณฑ์ที่กำหนดในข้อ (ก) ของวรรคนี้สำหรับการที่ของสูญหายทั้งหมด

๒. เพื่อประโยชน์ในการคำนวณว่าจำนวนใดที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งมากกว่า ให้ใช้กฎเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- (ก) เมื่อมีการใช้ตู้สินค้า ฐานรองสินค้า หรืออุปกรณ์การขนส่งทางบกเดียวกันในการรวบรวมของ หีบห่อหรือสิ่งอื่นที่ใช้ในการขนส่งตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง หากมีการออก หรือในเอกสารอื่นที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญาฉบับของทางทะเลซึ่งระบุว่าบรรจุของไว้ในอุปกรณ์การขนส่งนั้น ให้ถือเป็นหีบห่อหรือหน่วยในการขนส่ง ส่วนในกรณีอื่น ให้ถือว่าของทั้งหมดในอุปกรณ์การขนส่ง เช่นนั้นเป็นหน่วยในการขนส่งหนึ่งหน่วย
- (ข) ในกรณีที่เกิดการสูญหายหรือบุบสลายกับอุปกรณ์การขนส่ง หากอุปกรณ์นั้นมีใช้ เป็นของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งมิได้เป็นผู้จัดหา ก็ให้ถือว่าอุปกรณ์นั้นเป็นหน่วยในการขนส่งอีกหน่วยหนึ่ง

๓. หน่วยคิดบัญชี (UNIT OF ACCOUNT) หมายถึงหน่วยคิดบัญชีตามที่กล่าวไว้ในข้อ ๒๖

๔. ผู้ขนส่งและผู้ส่งของอาจตกลงกำหนดข้อจำกัดความรับผิดชอบที่สูงกว่าที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งได้

ข้อ ๗ การใช้อุณฺสญาบังคับแก่การเรียกร้องที่มีได้เรียกตามมูลสัญญา

๑. ข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ ให้ใช้ในการฟ้องร้องผู้ขนส่ง เกี่ยวกับการสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดแก่ของที่อยู่ภายใต้สัญญา รับผิดชอบของทางทะเล รวมทั้งการส่งมอบชกซ้ำ ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องร้องตามมูลสัญญา ละเมิดหรือมูลอื่น

๒. หากการฟ้องร้องนั้นเป็นการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นสามารถพิสูจน์ได้ว่าได้กระทำการภายในขอบเขตของสัญญาจ้าง ลูกจ้างหรือตัวแทนนั้นก็มีสิทธิยกข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดชอบที่ผู้ขนส่งมีสิทธิใช้ได้ตามอนุสัญญานี้ขึ้นอ้างได้

๓. เว้นแต่ที่กำหนดไว้ในข้อ ๘ จำนวนเงินรวมที่จะเรียกร้องเอาได้จากผู้ขนส่งและบุคคลอื่นที่กล่าวในวรรคสองแห่งข้อนี้ จะต้องไม่เกินข้อจำกัดของความผิดซึ่งกำหนดไว้ในอนุสัญญานี้

ข้อ ๘ การสูญเสียสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดชอบ

๑. ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในข้อ ๖ หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือการส่งมอบชกซ้ำนั้นเป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง โดยเจตนาจะให้เกิดการสูญหายหรือชกซ้ำนั้น หรือโดยไม่ยั้งคิด ๗ ที่รู้ว่าอาจเกิดสูญหาย บอบสลายหรือชกซ้ำ เช่นนั้นขึ้น

๒. โดยมีต้องคำนึงถึงบทบัญญัติในวรรคสองแห่งข้อ ๗ ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในข้อ ๖ หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย บอบสลาย หรือการส่งมอบชกซ้ำ เป็นผลจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนนั้น ๗ โดยเจตนาที่จะให้เกิดการ

สูญหายบุบสลายหรือชกซ้ำ เช่นนั้น หรือโดยไม่ยั้งคิดทั้ง ๆ ที่รู้ว่าอาจเกิดการสูญหายบุบสลายหรือชกซ้ำ เช่นนั้นขึ้น

ข้อ ๕ สินค้าปากระวาง

๑. ผู้ขนส่งมีสิทธิบรรทุกของบนปากระวางก็ต่อเมื่อการบรรทุกนั้นเป็นไปตามความตกลงกับผู้ส่งของ หรือตามประเพณีในการค้าประเภทนั้น หรือตามที่กำหนดไว้ในตัวบทกฎหมายหรือข้อบังคับ

๒. หากผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงกันให้บรรทุกหรืออาจบรรทุกของบนปากระวางได้ ผู้ขนส่งจะต้องระบุข้อความเพื่อการนี้ลงในบิลออฟเลดิงหรือเอกสารซึ่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ในกรณีที่ไม่มีการระบุข้อความดังกล่าวไว้ ผู้ขนส่งมีภาระการพิสูจน์ว่ามีข้อตกลงให้บรรทุกของบนปากระวาง อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งไม่อาจยกข้อตกลงเช่นนั้นขึ้นสู้บุคคลที่สามารถรวมทั้งผู้รับตราส่ง ซึ่งได้รับบิลออฟเลดิงมาโดยสุจริต

๓. ในกรณีที่มีการบรรทุกของบนปากระวางขัดต่อบทบัญญัติในวรรคหนึ่งแห่งข้อนี้ หรือในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างข้อตกลงให้บรรทุกของบนปากระวางตามวรรคสองของข้อนี้ได้ โดยมีข้อกำหนดถึงบทบัญญัติวรรคหนึ่งแห่งข้อ ๕ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายต่อการสูญหายบุบสลาย หรือส่งมอบชกซ้ำอันเป็นผลจากการบรรทุกของบนปากระวางโดยเฉพาะ และให้พิจารณาขอบเขตแห่งความรับผิดชอบตามข้อ ๖ หรือข้อ ๘ ของอนุสัญญานี้ แล้วแต่กรณี

๔. ให้ถือว่า การบรรทุกของบนปากระวาง ซึ่งขัดต่อข้อตกลงโดยชัดแจ้ง ให้ขนส่งของในระวางเป็นการกระทำหรือการงดเว้นกระทำการของผู้ขนส่งตามความหมายของข้อ ๘

ข้อ ๑๐ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งตัวจริง

๑. ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้มอบหมายการขนส่งทั้งหมดหรือบางส่วนให้ผู้ขนส่งตัวจริงทำ ไม่ว่าจะการมอบหมายนั้นจะอาจกระทำได้ตามสัญญาฉบับของทางทะเลหรือไม่ ผู้ขนส่งยังคงรับผิดชอบต่อการขนส่งทั้งหมดตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตัวจริงและของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตัวจริงซึ่งกระทำภายในขอบเขตแห่งการจ้าง

๒. บทบัญญัติในอนุสัญญานี้ที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้นำไปใช้บังคับแก่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตัวจริงสำหรับการขนส่งที่ได้กระทำ หากมีการฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตัวจริงให้นำบทบัญญัติในวรรคสองและสามของข้อ ๗ และวรรคสองของข้อ ๘ มาใช้บังคับ

๓. ข้อตกลงพิเศษที่กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบนอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้หรือที่กำหนดให้ผู้ขนส่งสละสิทธิต่าง ๆ ตามอนุสัญญานี้ จะมีผลถึงผู้ขนส่งตัวจริงเฉพาะเมื่อผู้ขนส่งตัวจริงยินยอมด้วยโดยชัดแจ้งและทำเป็นลายลักษณ์อักษร ไม่ว่าจะผู้ขนส่งตัวจริงจะตกลงยินยอมในข้อตกลงพิเศษนั้นหรือไม่ ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องผูกพันตามข้อรับผิดชอบหรือการสละสิทธิซึ่งเป็นผลจากข้อตกลงพิเศษนั้น

๔. ในกรณีที่ทั้งผู้ขนส่งและผู้ขนส่งตัวจริงต้องรับผิดชอบ ความรับผิดชอบนั้นจะเป็นความรับผิดชอบร่วมกัน

๕. จำนวนเงินค่าเสียหายทั้งหมดที่เรียกร้องเอาได้จากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งตัวจริงและลูกจ้างและตัวแทนทั้งหลายนั้น เมื่อรวมกันแล้วต้องไม่เกินข้อจำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้

๖. บทบัญญัติในข้อนี้ไม่มีผลกระทบต่อสิทธิไล่เบียดระหว่างผู้ขนส่งและผู้ขนส่งตัวจริง

ข้อ ๑๑ การขนส่งผ่าน

๑. โดยไม่คำนึงถึงบทบัญญัติแห่งวรรคหนึ่งของข้อ ๑๐ ในกรณีที่สัญญาฉบับ

ชนของทางทะเลระบุไว้อย่างชัดเจนว่า ช่วงใดของการขนส่งภายใต้สัญญาดังกล่าว จะกระทำโดยบุคคลที่มีชื่อปรากฏในสัญญานั้นซึ่งไม่ใช่ผู้ขนส่ง สัญญานั้นอาจกำหนดว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อการสูญหาย บอบสลายหรือการส่งมอบชกซ้ำที่เกิดจากเหตุการณ์ ในขณะที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งตัวจริงระหว่างการขนส่งช่วงนั้นได้ อย่างไรก็ตาม ก็ดี ข้อกำหนดที่จำกัดหรือยกเว้นความรับผิด เช่นว่า นี้จะไม่มีผลบังคับ หากการฟ้องร้องของผู้ขนส่งตัวจริงไม่สามารถกระทำได้ในศาลที่มีอำนาจตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ของข้อ ๒๑ ผู้ขนส่งมีการประกาศพิสูจน์ว่าการสูญหาย บอบสลายหรือส่งมอบชกซ้ำเกิดขึ้น จากเหตุการณ์ที่กำหนดไว้ในวรรคนี้

๒. ผู้ขนส่งตัวจริงมีความรับผิดชอบตามบทบัญญัติแห่งวรรคสองของข้อ ๑๐, หากเกิดการสูญหาย บอบสลายหรือส่งมอบชกซ้ำ ซึ่งเกิดจากเหตุการณ์ในขณะที่ ของอยู่ในความดูแลของตน

ส่วนที่ ๓ ความรับผิดของผู้ส่งของ

ข้อ ๑๒ หลักเกณฑ์ทั่วไป

ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งตัวจริงหรือการบอบสลายอันเกิดแก่เรือ นอกจากความเสียหายหรือการบอบสลายนั้น เกิดขึ้นจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของ ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ส่งของ ในทำนองเดียวกันลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดชอบต่อการสูญหายหรือบอบสลายเช่นนั้น เว้นแต่การสูญหายหรือบอบสลายนั้นเกิดขึ้นโดยความผิดหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลนั้น

ข้อ ๑๓ หลักเกณฑ์พิเศษสำหรับของอันตราย

๑. ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายในลักษณะที่เหมาะสมเพื่อให้รู้ว่าของอันตรายนั้นมีอันตราย

๒. เมื่อผู้ส่งของมอบของอันตรายให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งตัวจริงแล้วแต่กรณี ผู้ส่งของต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งตัวจริงทราบถึงลักษณะอันตรายของของ และหากจำเป็นก็ให้แจ้งวิธีป้องกันอันตราย หากผู้ส่งของไม่ปฏิบัติดังกล่าว และผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งตัวจริงไม่ทราบถึงลักษณะอันตรายของของนั้น

(ก) ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งตัวจริงอันเกิดจากการขนส่งของเช่นนั้น และ

(ข) ของนั้นอาจถูกขนขึ้นจากเรือ หาลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งเหตุการณ์ โดยไม่มีการชดเชยค่าทดแทน

๓. บุคคลใด ๆ ไม่อาจอ้างบทบัญญัติวรรคสองของข้อนี้มาใช้ได้ หากในระหว่างการขนส่งตนได้รับของมาอยู่ในความดูแลโดยทราบถึงลักษณะอันตรายแห่งของนั้น

๔. ในกรณีที่น่าบทบัญญัติวรรคสอง อนุวรรค (ข) ของข้อนี้ มาใช้บังคับไม่ได้ หรือไม่อาจอ้างขึ้นมาใช้ได้ หากของอันตรายนั้นเกิดอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินขึ้นจริง ของนั้นก็อาจถูกขนขึ้นจากเรือ หาลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์แล้วแต่กรณี โดยไม่มีการชดเชยค่าทดแทน เว้นแต่ในกรณีที่มีภาระต้องเจสี่ยความสูญเสียทางทะเลร่วมกัน หรือที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติแห่งข้อ ๔

ส่วนที่ ๔ เอกสารการรับขน

ข้อ ๑๔ การออกบิลออฟเลดิง

๑. เมื่อผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งตัวจริงรับของไว้ในความดูแลแล้ว หากผู้ส่งของเรียกร้อง ผู้ขนส่งต้องออกบิลออฟเลดิงให้

๒. บิลออฟเลติงอาจลงนามโดยผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่งได้ การลงนามโดยนายเรือที่ขนส่งนั้นให้ถือเป็นการลงนามแทนผู้ขนส่ง

๓. การลงนามในบิลออฟเลติงอาจทำได้โดยการลงลายมือชื่อ พิมพ์ เจาะประทับตรา ทำเป็นสัญลักษณ์ หรือทำโดยวิธีการทางเครื่องกลหรือเครื่องไฟฟ้าอย่างอื่น หากไม่เป็นการขัดต่อกฎหมายของประเทศที่มีการออกบิลออฟเลติงนั้น

ข้อ ๑๔ ข้อความต่าง ๆ ในบิลออฟเลติง

๑. บิลออฟเลติงอย่างน้อยต้องมีรายการดังต่อไปนี้

- (ก) ลักษณะทั่วไปของของ เครื่องหมายสำคัญที่จำเป็นเพื่อบ่งชี้ของ, ข้อความที่แจ้งถึงลักษณะอันตรายของของหากมี จำนวนหีบห่อหรือชิ้นและน้ำหนักของของหรือจำนวนที่ระบุอย่างอื่น ตามที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดให้
- (ข) สภาพภายนอกของของ
- (ค) ชื่อและสำนักงานแห่งใหญ่ของผู้ขนส่ง
- (ง) ชื่อของผู้ส่งของ
- (จ) ผู้รับตราส่ง หากผู้ส่งของระบุชื่อไว้
- (ฉ) ท่าที่บรรทุกของขึ้นตามสัญญารับขนของทางทะเลและวันที่ผู้ขนส่งได้รับของเข้ามาอยู่ในความดูแล ณ ท่านั้น
- (ช) ชื่อท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามสัญญารับขนของทางทะเล
- (ซ) จำนวนตันฉบับบิลออฟเลติง หากมีมากกว่าหนึ่ง
- (ฅ) สถานที่ออกบิลออฟเลติง
- (ญ) ลายมือชื่อของผู้ขนส่งหรือผู้ทำการแทน
- (ฎ) คำระวางซึ่งผู้รับตราส่งต้องชำระหรือข้อความอย่างอื่น ซึ่งแสดงว่าผู้รับตราส่งต้องชำระคำระวาง

- (ฎ) ข้อความซึ่งได้กล่าวไว้ในวรรคสามของข้อ ๒๓
- (ง) ข้อความที่กำหนดหรืออนุญาตให้บรรทุกของบนคาค้ำเรือ หากมี
- (ค) วันหรือกำหนดเวลาที่ส่งมอบของ ณ ท่าที่ขนถ่ายของ หากมีการตกลงกันไว้โดยชัดแจ้งระหว่างคู่สัญญา และ
- (ฅ) ขอบเขตแห่งความรับผิดชอบเพิ่มขึ้น ซึ่งตกลงกันไว้ตามวรรคสี่ของข้อ ๖

๒. หลังจากบรรทุกของลงเรือแล้ว หากผู้ส่งของเรียกร้อง ผู้ขนส่งต้องออกบิลออฟเลติง "บรรทุกแล้ว" ให้ ซึ่งนอกจากรายการที่ต้องระบุดตามวรรคหนึ่ง ของข้อนี้แล้ว จะต้องระบุด้วยว่าสินค้าอยู่บนเรืออะไรและวันที่บรรทุกของนั้น หากผู้ขนส่งได้ออกบิลออฟเลติงหรือ เอกสารสิทธิอย่างอื่นอันเกี่ยวกับของนั้นให้ผู้ส่งของไว้ก่อน เมื่อผู้ขนส่งร้องขอผู้ส่งของต้องคืนเอกสารนั้น ๆ เพื่อแลกกับบิลออฟเลติงชนิด "บรรทุกแล้ว" ผู้ขนส่งอาจแก้ไขเอกสารซึ่งได้ออกไปก่อนก็ได้ เพื่อสนองความต้องการของผู้ส่งของที่ขอบิลออฟเลติง "บรรทุกแล้ว" หากเมื่อแก้ไขแล้ว เอกสารนั้นมีข้อความทั้งหมดที่บิลออฟเลติง "บรรทุกแล้ว" ต้องมี

๓. การที่บิลออฟเลติงขาดรายการหนึ่งรายการใดหรือหลายรายการที่ระบุไว้ในข้อนี้ไม่มีผลถึงฐานะทางกฎหมายของบิลออฟเลติงนั้น หากบิลออฟเลติงนั้นมีลักษณะต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในวรรคเจ็ดของข้อ ๑

ข้อ ๑๖ บิลออฟเลติง ข้อสงวนและผลทางหลักฐาน

๑. หากบิลออฟเลติงมีรายการเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของของ เครื่องหมายสำคัญที่จำเป็นเพื่อบ่งชี้ของ จำนวนที่บ่นหรือจำนวนอื่น น้ำหนักหรือปริมาณของของที่ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกบิลออฟเลติงแทนผู้ขนส่งรู้หรือมีเหตุควรสงสัยว่ารายการนั้นไม่ถูกต้องตรงกับของที่รับไว้จริงหรือที่ได้บรรทุกแล้วในกรณีที่มีการออกบิลออฟเลติง "บรรทุกแล้ว" หรือหากผู้ขนส่งไม่มีวิธีการที่จะตรวจความถูกต้องของรายการนั้นได้ ผู้ขนส่งหรือผู้อื่นดังกล่าวต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในบิลออฟเลติง โดยระบุถึงรายการที่ไม่ตรง

กับความเป็นจริง เหตุที่ทำให้เกิดความสงสัย หรือการไม่มีวิธีตรวจสอบความถูกต้อง

๒. ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกบิลออฟเลตติ้งแทนผู้ขนส่งละเลยไม่บันทึกสภาพภายนอกของของลงในบิลออฟเลตติ้ง ให้ถือว่า เขาได้บันทึกลงในบิลออฟเลตติ้งว่าของมีสภาพภายนอกดี

๓. เว้นแต่ได้มีการบันทึกข้อสงวนสำหรับรายการต่าง ๆ ในขอบเขตที่ขอมให้ทำได้ตามวรรคหนึ่งของข้อนี้

(ก) ให้ถือว่าบิลออฟเลตติ้งเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการรับของ หรือในกรณีที่ออกบิลออฟเลตติ้ง "บรรทุกแล้ว" เป็นหลักฐานของการที่ผู้ขนส่งบรรทุกของตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติ้ง และ

(ข) หากมีการโอนบิลออฟเลตติ้งไปยังบุคคลที่สามารถรวมทั้งผู้รับตราส่งซึ่งได้กระทำไปโดยสุจริต เพราะเชื่อตามคำพรรณาสภาพของของที่ปรากฏในบิลออฟเลตติ้งนั้น ห้ามผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

๔. บิลออฟเลตติ้งซึ่งมิได้ระบุค่าระวางหรือมิได้ระบุค่าผู้รับตราส่งจะเป็นผู้ชำระค่าระวางตามอนุวรรค (ก) ของข้อ ๑๔ หรือมิได้ระบุค่าผู้รับตราส่งจะต้องชำระค่าเรือเสียเวลาสำหรับความล่าช้าที่เกิดขึ้นที่ท่าบรรทุกของขึ้น ให้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้รับตราส่งไม่ต้องเป็นผู้ชำระค่าระวางหรือค่าเรือเสียเวลา ใดๆ ก็ดี ในกรณีที่มีการโอนบิลออฟเลตติ้งไปยังบุคคลที่สามารถรวมทั้งผู้รับตราส่ง ซึ่งได้กระทำไปโดยสุจริตเพราะเชื่อการที่ไม่มีรายการดังกล่าวในบิลออฟเลตติ้ง ห้ามผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

ข้อ ๑๗ คำรับรองของผู้ส่งของ

๑. ให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งว่ารายการต่าง ๆ ซึ่งเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของของ เครื่องหมายสำคัญ จำนวน น้ำหนักและปริมาณ ซึ่งผู้ส่งของได้จัดให้เพื่อบันทึกลงในบิลออฟเลตติ้งนั้นถูกต้อง ผู้ส่งของต้องชดใช้ให้แก่ผู้ขนส่งในความ

เสียหายอันเกิดขึ้นจากความไม่ถูกต้องของรายการต่าง ๆ นั้น ผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดชอบแม้จะได้โอนบิลออฟเลดิงไปแล้ว สิทธิของผู้ขนส่งในการที่จะได้รับชดเชยดังกล่าวนี้ไม่มีผลให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของภายใต้สัญญารับขนส่งทางทะเลที่มีต่อผู้อื่น นอกจากผู้ส่งของ

๒. หนังสือรับรองหรือข้อตกลงใด ๆ ซึ่งผู้ส่งของรับจะชดเชยให้แก่ผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากการที่ผู้ขนส่งหรือผู้กระทำการแทนผู้ขนส่งออกบิลออฟเลดิงโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับรายการต่าง ๆ ที่ผู้ส่งของจัดให้เพื่อบันทึกลงในบิลออฟเลดิงหรือเกี่ยวกับสภาพภายนอกของของเป็นโมฆะและไม่มีผลต่อบุคคลที่สามารถรวมทั้งผู้รับตราสั่งซึ่งรับโอนบิลออฟเลดิงมา

๓. หนังสือรับรองหรือข้อตกลงดังกล่าวนี้ มีผลใช้ได้ต่อผู้ส่งของ เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือผู้กระทำการแทนผู้ขนส่ง จงใจละเว้นไม่บันทึกข้อสงวนไว้ตามวรรคสองของข้อนี้ เพื่อนำจดบุคคลที่สามารถรวมทั้งผู้รับตราสั่ง ซึ่งได้กระทำการใดลงไปเพราะเชื่อตามคำพรรณาสภาพของของที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง ในกรณีหลังนี้ถ้าข้อสงวนที่ละเว้นไม่ทำนั้นเกี่ยวกับรายการที่ผู้ส่งของจัดให้เพื่อบันทึกลงในบิลออฟเลดิง ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิได้รับชดเชยจากผู้ส่งของตามวรรคหนึ่งของข้อนี้

๔. ในกรณีที่มีการจงใจนำจดตามวรรคสามของข้อนี้ ผู้ขนส่งต้องชดเชยค่าเสียหายที่เกิดแก่บุคคลที่สามารถรวมทั้งผู้รับตราสั่งอันเนื่องมาจากบุคคลดังกล่าวกระทำการเพราะเชื่อตามคำพรรณาสภาพของของที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง โดยผู้ขนส่งจะไม่สามารถได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญานี้

ข้อ ๑๘ เอกสารอื่นนอกจากบิลออฟเลดิง

ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ออกเอกสารอื่นนอกจากบิลออฟเลดิงเพื่อเป็นหลักฐานแห่งการรับของไว้เพื่อขนส่ง ถือว่าเอกสารนั้นเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งสัญญารับขนของทางทะเลและการที่ผู้ขนส่งรับของซึ่งระบุในเอกสารนั้นไว้ในความดูแล

ส่วนที่ ๕ สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

ข้อ ๑๔ การแจ้งการสูญหาย บอบสลายหรือส่งมอบชกซ้ำ

๑. หากผู้รับตราส่งมิได้แจ้งการสูญหายหรือบอบสลายเป็นหนังสือให้ผู้ขนส่งทราบภายในวันทำงานหลังจากวันที่ผู้รับตราส่งได้รับมอบของ โดยระบุสภาพทั่วไปของการสูญหายหรือบอบสลายนั้นแล้ว ให้ถือว่า การรับของดังกล่าวเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการที่ผู้ขนส่งมอบของตามที่ได้ระบุไว้ในเอกสารการขนส่ง หรือในกรณีที่ไม่การออกเอกสารดังกล่าวให้ถือเป็นหลักฐานว่าของอยู่ในสภาพดี
๒. ถ้าการสูญหายหรือบอบสลายนั้นไม่ประจักษ์ ให้นำบทบัญญัติวรรคหนึ่งของข้อนี้มาใช้บังคับเช่นกัน ถ้าไม่มีการแจ้งเป็นหนังสือภายใน ๑๕ วันหลังจากวันที่มีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง
๓. ถ้าต้องมีการสำรวจหรือตรวจสอบสภาพของของร่วมกัน โดยคู่กรณีในขณะมอบให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องแจ้งเป็นหนังสือถึงการสูญหายหรือบอบสลายที่ตรวจพบระหว่างการสำรวจหรือตรวจนั้น
๔. ในกรณีที่เกิดหรือคาดว่ามีการสูญหายหรือบอบสลาย ผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งต่างต้องอ่านายความสะดวกให้อีกฝ่ายตามความเหมาะสมเพื่อตรวจและนับของนั้น
๕. ห้ามมิให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอันเนื่องมาจากการส่งมอบชกซ้ำ เว้นแต่ได้มีการแจ้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งภายใน ๖๐ วัน หลังจากวันที่มีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง
๖. ถ้าผู้ขนส่งตัวจริงเป็นผู้ส่งมอบของ หนังสือแจ้งความใด ๆ ตามข้อนี้ที่แจ้งให้ผู้ขนส่งตัวจริงทราบ จะมีผลเสมือนว่าได้แจ้งแก่ผู้ขนส่ง และหนังสือที่ได้แจ้งต่อผู้ขนส่งก็มีผลเสมือนว่าได้แจ้งให้ผู้ขนส่งตัวจริงทราบ
๗. เว้นแต่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งตัวจริงจะทำหนังสือแจ้งการสูญหายหรือ

บุบสลายโดยระบุสภาพทั่วไปของการสูญหายหรือบุบสลายนั้น ให้ผู้ส่งของทราบไม่ช้ากว่า ๕๐ วันหลังจากเกิดการสูญหายหรือบุบสลายหรือหลังจากการส่งมอบของตามวรรคสองของข้อ ๔ แล้วแต่ระยะเวลาใดจะนานกว่ากัน การไม่แจ้งดังกล่าวให้ถือว่าเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งตัวจริงไม่ได้รับความเสียหายเนื่องจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของ ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ส่งของ

๘. เพื่อประโยชน์แห่งข้อนี้ หนังสือแจ้งที่ให้แก่บุคคลซึ่งกระทำการแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งตัวจริงรวมทั้งนายเรือหรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือซึ่งควบคุมเรือหรือแก่บุคคลซึ่งกระทำการแทนผู้ส่งของ ให้ถือว่าได้ให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งตัวจริงแล้วแต่กรณี

ข้อ ๒๐ ข้อจำกัดการดำเนินคดี

๑. คดีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของตามอนุสัญญานี้ ถ้าไม่ดำเนินการทางศาลหรืออนุญาโตตุลาการภายในกำหนดสองปีแล้ว เป็นอันขาดอายุความ

๒. อายุความเริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของหรือบางส่วน ของหรือในกรณีที่ไม่มีการส่งมอบของ ให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่สุดท้ายที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ

๓. วันเริ่มต้นแห่งอายุความไม่นับรวมอยู่ในอายุความด้วย

๔. บุคคลผู้ซึ่งเป็นฝ่ายถูกเรียกร้องอาจขยายอายุความออกไปในระหว่างที่อายุความยังไม่สิ้นสุดโดยแจ้งเป็นหนังสือต่อผู้เรียกร้อง การขยายอายุความอาจทำได้หลายครั้ง

๕. ผู้ซึ่งถูกสั่งให้รับผิดชอบอาจฟ้องไล่เบี้ยต่อไปได้แม้อายุความตามวรรคก่อนจะสิ้นสุดลงแล้วก็ตาม หากได้ฟ้องภายในกำหนดเวลาที่กฎหมายของประเทศที่ฟ้องคดียอมให้ฟ้องได้ อย่างไรก็ตาม กำหนดเวลาดังกล่าวจะต้องไม่น้อยกว่า ๕๐ วันนับแต่วันที่ผู้ซึ่งฟ้องไล่เบี้ยได้ระบับคดีหรือได้รับหมายเรียกให้ให้การ

ข้อ ๒๑ เขตอำนาจศาล

๑. ในการดำเนินคดีทางศาลเกี่ยวกับการรับขนของตามอนุสัญญานี้ โจทก์มีสิทธิเลือกดำเนินคดีในศาลซึ่งตามกฎหมายแห่งประเทศที่ศาลนั้นตั้งอยู่มีอำนาจพิจารณาพิพากษา และในเขตศาลนั้นมีสถานที่อย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ตั้งอยู่คือ
- (ก) สำนักงานแห่งใหญ่ หรือที่อยู่ปกติของจำเลย ในกรณีที่ไม่มีสำนักงานใหญ่ หรือ
 - (ข) สถานที่ทำสัญญาซึ่งเป็นที่จำเลยมีที่ประกอบธุรกิจ สาขาหรือตัวแทน ซึ่งได้ทำสัญญาแทนจำเลย หรือ
 - (ค) ท่าเรือที่บรรทุกของหรือท่าเรือที่ขนถ่ายของ หรือ
 - (ง) สถานที่อื่น ๆ ตามที่สัญญาฉบับรับขนของทางทะเลได้กำหนดไว้เพื่อการนั้น
๒. (ก) โดยไม่ต้องคำนึงถึงข้อกำหนดข้างต้นของข้อนี้ การฟ้องร้องอาจกระทำได้ในศาลของท่าเรือ หรือที่ใด ๆ ในประเทศภาคีซึ่งเรือที่ใช้ในการขนส่งหรือเรืออื่นที่มีเจ้าของเดียวกันถูกส่งักตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของประเทศนั้น ๆ และตามกฎหมายระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ในกรณีนี้หากจำเลยร้องขอโจทก์ต้องเลือกย้ายคดีไปยังศาลหนึ่งศาลใดที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่งของข้อนี้ แต่ก่อนการย้ายคดีจำเลยต้องจัดหาหลักประกันที่เพียงพอกับค่าเสียหาย ซึ่งศาลอาจพิพากษาให้ชดใช้ให้แก่โจทก์
- (ข) ให้ศาลแห่งท่าเรือหรือที่ที่เรือถูกส่งักอยู่เป็นผู้พิจารณาชี้ขาดปัญหาเกี่ยวกับความเพียงพอหรือปัญหาอื่นของหลักประกัน
๓. ห้ามดำเนินคดีทางศาลในเรื่องเกี่ยวกับการรับขนของตามอนุสัญญานี้ในที่ซึ่งมิได้ระบุไว้ในวรรคหนึ่งและวรรคสองของข้อนี้ บทบัญญัติของวรรคนี้ไม่ห้ามศาลของประเทศภาคีที่จะกำหนดมาตรการชั่วคราวหรือคุ้มครอง
๔. (ก) เมื่อมีการฟ้องคดีในศาลซึ่งมีอำนาจตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง

ของข้อนี้แล้ว หรือในกรณีศาลตั้งกล่าวไว้ตัดสินคดีไปแล้ว ห้าม คู่ความเดียวกันนั้นดำเนินคดีต่อกันในมูลความเดียวกันอีก เว้นแต่ คำนีพิพากษาของศาลก่อน ไม่มีผลใช้บังคับได้ในประเทศที่มีการ ดำเนินคดีใหม่

- (ข) เพื่อประโยชน์ของข้อนี้ การดำเนินการเพื่อให้มีการบังคับตาม คำนีพิพากษา มิให้ถือว่าเป็นการดำเนินคดีใหม่
- (ค) เพื่อประโยชน์ของข้อนี้ การย้ายคดีไปยังอีกศาลหนึ่งในประเทศ เดียวกันอีกประเทศหนึ่งตามวรรคสอง (ก) ของข้อนี้ มิให้ถือ เป็นการดำเนินคดีใหม่

๕. โดยไม่คำนึงถึงบทบัญญัติในวรรคก่อน ข้อตกลงที่คู่กรณีทำขึ้นหลังจาก ที่สิทธิเรียกร้องตามสัญญาการรับขนของทางทะเลเกิดขึ้นแล้ว ซึ่งกำหนดสถานที่ที่ผู้ ร้องอาจดำเนินคดีให้มีผลใช้บังคับ

ข้อ ๒๒ อนุญาโตตุลาการ

๑. ภายใต้อำนาจแห่งบทบัญญัติของข้อนี้ คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็น หนังสือว่าให้เสนอข้อพิพาทใด ๆ ที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการรับขนของตามอนุสัญญานี้ต่อ อนุญาโตตุลาการเพื่อชี้ขาด

๒. ในกรณีที่สัญญาซาร์เตอร์ เรือมีข้อความระบุว่าให้นำข้อพิพาทอันเกิดขึ้นจาก สัญญาเสนอต่ออนุญาโตตุลาการ แต่บิลออฟเลดิงซึ่งออกตามสัญญาซาร์เตอร์ เรือ นั้นไม่ได้ ระบุว่าข้อความดังกล่าวนั้นมีผลใช้บังคับแก่ผู้ทรงบิลออฟเลดิงด้วย ห้ามผู้ขนส่งอ้างข้อความ เช่นนั้นมาใช้ยื่นผู้ทรงบิลออฟเลดิงซึ่งได้บิลออฟเลดิงมาโดยสุจริต

๓. ผู้เรียกร้องมีสิทธิเลือกที่จะดำเนินการทางอนุญาโตตุลาการ ณ ที่ แห่งใดแห่งหนึ่ง ดังต่อไปนี้

- (ก) ในประเทศ ซึ่งสถานที่แห่งใดแห่งหนึ่งเหล่านี้ตั้งอยู่ คือ

- (๑) สำนักงานแห่งใหญ่ของจำเลย หรือที่อยู่ปกติ ในกรณีที่ไม่มีสำนักงานใหญ่ หรือ
- (๒) สถานที่ที่ทาสัญญา ซึ่งต้องเป็นที่ซึ่งจำเลยมีสถานที่ประกอบธุรกิจสาขาหรือตัวแทนซึ่งทาสัญญาแทน หรือ
- (๓) ท่าเรือที่บรรทุกของหรือท่าเรือที่ขนถ่ายของ หรือ
- (ข) สถานที่ใดที่กำหนดไว้เพื่อการนั้นในข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ
๔. อนุญาโตตุลาการหรือคณะอนุญาโตตุลาการจะต้องใช้บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ในการวินิจฉัยชี้ขาด
๕. ให้ถือว่าบทบัญญัติในวรรคสามและวรรคสี่ของข้อนี้เป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการในทุกกรณี ข้อตกลงใดที่ขัดแย้งต่อบทบัญญัติเหล่านี้เสียเปล่าและเป็นโมฆะ
๖. บทบัญญัติของข้อนี้จะไม่ผลต่อข้อตกลงเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการที่คู่กรณีได้ทำขึ้นหลังจากสิทธิเรียกร้องตามสัญญารับขนของทางทะเลเกิดขึ้นแล้ว

ส่วนที่ ๖ ภาคผนวก

ข้อ ๒๓ ข้อกำหนดในสัญญา

๑. ข้อกำหนดในสัญญารับขนของทางทะเลในบิลออฟเลดิงหรือในเอกสารอื่นใด ซึ่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลนั้นเสียเปล่าและเป็นโมฆะ เท่าที่ข้อกำหนดนั้นลดผลของบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม การเสียเปล่าของข้อกำหนดนั้นไม่มีผลต่อข้อกำหนดอื่นของสัญญาหรือเอกสารซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา ข้อกำหนดที่ให้ผลประโยชน์จากการประกันภัยของตกเป็นของผู้ขนส่งหรือข้อกำหนดอื่นที่ตนเองเดียวกัน เสียเปล่าและเป็นโมฆะ
๒. โดยไม่ต้องคำนึงถึงบทบัญญัติในวรรคหนึ่งของข้อนี้ ผู้ขนส่งอาจ

ขยายขอบเขตแห่งความรับผิดชอบและภาระหน้าที่ของตนให้มากไปกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

๓. ในกรณีที่มีการออกบิลออฟเลตติ้งหรือเอกสารอื่นใดที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับประกันของทางทะเล เอกสารนั้นต้องมีข้อความว่าการรับประกันของอยู่ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ซึ่งจะทำให้ข้อตกลงใด ๆ ที่ผิดไปจากอนุสัญญานี้และที่ทำให้ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เสียประโยชน์ไม่มีผลบังคับ

๔. ในกรณีที่ผู้เรียกร้องเกี่ยวกับของได้รับความเสียหายเนื่องมาจากข้อตกลงที่ไม่มีผลบังคับและเป็นโมฆะตามบทบัญญัติของข้อนี้ หรือเนื่องมาจากการละเว้นไม่ระบุข้อความตามวรรคสามของข้อนี้ ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือในการส่งมอบช้าเข้าเป็นจำนวนเงินเท่าที่อนุสัญญานี้กำหนด อีกทั้งผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับค่าใช้จ่ายของผู้เรียกร้องในการใช้สิทธิ ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการเรียกร้องข้างต้นให้พิจารณาตามกฎหมายของประเทศที่มีการฟ้องคดี

ข้อ ๒๔ การเฉลี่ยความสูญเสียทางทะเลร่วมกัน

๑. บทบัญญัติในอนุสัญญานี้ไม่ห้ามการบังคับตามข้อตกลงในสัญญารับประกันของทางทะเลหรือกฎหมายภายในเกี่ยวกับการคำนวณการเฉลี่ยความสูญเสียทางทะเลร่วมกัน

๒. เว้นแต่กรณีตามข้อ ๒๐ บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหายหรือบุบสลายของของ จะใช้ตัดสินว่าผู้รับตราส่งจะปฏิเสธไม่ร่วมจ่ายค่าเฉลี่ยความสูญเสียทางทะเลร่วมกันได้หรือไม่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการชดเชยให้แก่ผู้รับตราส่งสำหรับเงินที่ต้องร่วมจ่ายหรือค่าตู้เรือ

ข้อ ๒๕ อนุสัญญาอื่น

๑. อนุสัญญานี้จะไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งตัวจริง และลูกจ้างหรือตัวแทน ซึ่งได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเล

๒. บทบัญญัติของข้อ ๒๑ และ ๒๒ แห่งอนุสัญญานี้จะไม่ขัดขวางต่อการใช้บทบัญญัติที่เป็นบทบังคับแห่งอนุสัญญาอนุภาคีอื่น ๆ ซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่แล้วอันเกี่ยวข้องกับเรื่องที่กำหนดไว้ในข้อทั้งสองนี้ แต่ข้อพิพาทนั้นจะต้องเกิดขึ้นโดยเฉพาะระหว่างคู่กรณี ซึ่งมีสำนักงานแห่งใหญ่อยู่ในประเทศภาคีแห่งอนุสัญญาอื่นดังกล่าว นั้น อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติของวรรคนี้จะไม่กระทบกระเทือนต่อการบังคับใช้วรรคสี่ของข้อ ๒๒ แห่งอนุสัญญานี้

๓. จะไม่มีความรับผิดตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้สำหรับความเสียหายอันเกิดจากกรณีเกี่ยวกับปริมาณ หากผู้ควบคุมเครื่องปฏิกิริยาปรมาณูต้องรับผิดต่อความเสียหายนั้น

(ก) ตามอนุสัญญากรุงปารีส ฉบับลงวันที่ ๒๕ กรกฎาคม ค.ศ. ๑๙๖๐ (พ.ศ. ๒๕๐๓) ว่าด้วยความรับผิดต่อบุคคลที่สามในเรื่องเกี่ยวกับพลังงานปรมาณู ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ฉบับลงวันที่ ๒๘ มกราคม ค.ศ. ๑๙๖๔ (พ.ศ. ๒๕๐๗) หรืออนุสัญญากรุงเวียนนา ฉบับลงวันที่ ๒๑ พฤษภาคม ค.ศ. ๑๙๖๓ (พ.ศ. ๒๕๐๖) ว่าด้วยเรื่องความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายทางปรมาณู หรือ

(ข) ตามกฎหมายภายในของประเทศว่าด้วยความรับผิดในความเสียหาย เช่นนั้น ในกรณีที่ยกกฎหมายดังกล่าวในทุกด้านเป็นประโยชน์ต่อบุคคลผู้ได้รับความเสียหายเท่าเทียมกับผู้เสียหายตามอนุสัญญากรุงปารีส หรืออนุสัญญากรุงเวียนนา

๔. จะไม่มีความรับผิดตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ สำหรับการสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบเครื่องเดินทางชักช้า ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใดหรือตามกฎหมายภายในของประเทศ ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารและ

เครื่องเดินทางโดยทางทะเล

๕. อนุสัญญานี้ไม่ห้ามประเทศภาคีที่จะใช้บังคับอนุสัญญาระหว่างประเทศอื่นใดที่มีผลใช้บังคับอยู่แล้วในวันลงนามในอนุสัญญานี้และที่บังคับใช้แก่สัญญารับขนส่งของโดยวิธีการขนส่งอย่างอื่นนอกจากการขนทางทะเลเป็นหลัก อนึ่งบทบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับถึงบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ได้แก้ไขเพิ่มเติมภายหลังด้วย

ข้อ ๒๖ หน่วยคิดบัญชี

๑. หน่วยคิดบัญชีตามข้อ ๖ แห่งอนุสัญญานี้หมายถึงสิทธิพิเศษถอนเงินตามที่กำหนดไว้โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ให้ปริวรรตจำนวนที่กล่าวถึงในข้อ ๖ นั้นเป็นหน่วยเงินตราของประเทศตามค่าของเงินตรานั้นในวันที่มีคำพิพากษา หรือในวันที่ถูกกรณีตกลงกัน ค่าของเงินตราของประเทศภาคีซึ่งเป็นสมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศอันแปลงมาจากสิทธิพิเศษถอนเงินให้คำนวณตามวิธีการกำหนดค่าตามที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศใช้อยู่ในการดำเนินงานและการประกอบธุรกิจของกองทุนในวันนั้น ส่วนค่าของเงินตราของประเทศภาคีซึ่งมิได้เป็นสมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศในรูปของสิทธิพิเศษถอนเงินให้คำนวณตามวิธีการที่ประเทศนั้นกำหนด

๒. อย่างไรก็ตามในประเทศซึ่งมิได้เป็นสมาชิกของกองทุนการเงินระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศนั้นไม่ยอมให้นำวรรคหนึ่งของข้อนี้มาใช้บังคับก็อาจประกาศใช้วงเงินจำกัดของความรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้ได้ในประเทศของตนในเวลาลงนามให้สัตยาบัน ยอมรับ อนุมัติ หรือภาคยานุวัติอนุสัญญานี้หรือในเวลาต่อมาโดยให้กำหนดดังนี้คือ ๑๒,๕๐๐ หน่วยเงินตราต่อหนึ่งทึบหรือหน่วยที่ใช้การขนส่งอย่างอื่น หรือ ๑๗.๕ หน่วยเงินตราต่อ ๑ กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดของของ

๓. หน่วยเงินตราตามวรรคสองของข้อนี้ มีค่าเท่ากับทองคำที่มีความบริสุทธิ์เก้าร้อยในพัน น้ำหนัก ๖๕.๕ มิลลิกรัม การแปลงค่าเป็นเงินตราของ

ประเทศตามวรรคสองให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศนั้น ๆ

๔. การคำนวณตามประโยคสุดท้ายของวรรคหนึ่งและการแปลงค่าเงินตราตามวรรคสามของข้อนี้ให้กำหนดออกมาเป็นจำนวนเงินตราของประเทศภาคี ซึ่งมีค่าใกล้เคียงกับค่าแท้จริงของหน่วยคิดบัญชี ตามที่กำหนดไว้ในข้อ ๖ ให้มากที่สุด ประเทศภาคีจะต้องแจ้งแก่ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาถึงวิธีการคำนวณตามวรรคหนึ่งของข้อนี้ หรือผลของการปริวรรตตามที่กล่าวไว้ในวรรคสามของข้อนี้ แล้วแต่กรณี ในวันที่ลงนามหรือส่งมอบสัตยาบันสาร หรือสารยอมรับ อนุมัติหรือภาคยานุวัติสาร หรือเมื่อเลือกนำวิธีตามวรรคสองของข้อนี้มาใช้ และเมื่อมีการเปลี่ยนวิธีคำนวณหรือผลของการปริวรรต

ส่วนที่ ๗ บทสุดท้าย

ข้อ ๒๗ ผู้เก็บรักษาอนุสัญญา

เลขาธิการองค์การสหประชาชาติได้รับแต่งตั้งให้เป็นผู้เก็บรักษาอนุสัญญานี้

ข้อ ๒๘ การลงนาม การให้สัตยาบัน การยอมรับ

การอนุมัติ และการภาคยานุวัติ

๑. อนุสัญญานี้จะเปิดให้ประเทศต่าง ๆ ลงนามจนถึงวันที่ ๓๐ เมษายน ค.ศ. ๑๙๗๕ (พ.ศ. ๒๕๒๒) ณ สำนักงานใหญ่ขององค์การสหประชาชาติ กรุงนิวยอร์ก
๒. อนุสัญญานี้จะต้องได้รับการให้สัตยาบัน ยอมรับ หรือรับรองจากประเทศที่ลงนาม
๓. ภายหลังจากวันที่ ๓๐ เมษายน ค.ศ. ๑๙๗๕ (พ.ศ. ๒๕๒๒) อนุสัญญานี้จะเปิดให้ประเทศต่าง ๆ ที่มีได้ลงนามทำการภาคยานุวัติ
๔. สัตยาบันสาร สารยอมรับ อนุมัติ หรือภาคยานุวัติสาร ให้มอบให้กับ

เลขาธิการองค์การสหประชาชาติ เก็บรักษา

ข้อ ๒๕ ข้อสงวน

ห้ามมิให้ตั้งข้อสงวนเกี่ยวกับอนุสัญญานี้

ข้อ ๓๐ การใช้บังคับ

๑. อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับในวันแรกของเดือนหลังจากเมื่อครบหนึ่งปีจากวันที่มีประเทศมอบสัตยาบันสาร สारขอมรับ อนุมัติ หรือภาคยานุวัติสาร ครบ ๒๐ ประเทศ

๒. สำหรับประเทศซึ่งเข้าเป็นภาคีหลังจากการที่มีการมอบสัตยาบันสาร สारขอมรับ อนุมัติ หรือภาคยานุวัติสารครบ ๒๐ ประเทศไปแล้ว ให้อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับในวันทีหนึ่งของเดือนหลังจากที่ครบหนึ่งปี นับจากการมอบตราสารในนามของประเทศนั้น

๓. ให้ประเทศภาคีใช้บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่สัญญาารับขนของทางทะเล ซึ่งได้กระทำในวันหรือหลังจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับแก่ประเทศนั้น ๆ

ข้อ ๓๑ การบอกเลิกอนุสัญญาอื่น ๆ

๑. เมื่อได้เข้ามาเป็นภาคีแห่งอนุสัญญานี้แล้ว ประเทศที่เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับบิลออฟเลดิงให้เป็นอย่างเดียวกันซึ่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์เมื่อวันที่ ๒๕ สิงหาคม ค.ศ. ๑๙๒๔ (พ.ศ. ๒๔๖๗) (อนุสัญญาปี ๑๙๒๔) ต้องแจ้งการบอกเลิกอนุสัญญาปี ๑๙๒๔ แก่รัฐบาลเบลเยียมผู้เก็บรักษาอนุสัญญาโดยระบุให้ว่าการบอกเลิกมีผลตั้งแต่วันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับแก่รัฐนั้น

๒. เมื่ออนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับตามวรรคหนึ่งของข้อ ๓๐ ผู้เก็บรักษาอนุ

สัญญาจะต้องแจ้งแก่รัฐบาลเบลเยียมผู้เก็บรักษาอนุสัญญาปี ๑๙๒๔ ถึงวันที่อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับและชื่อประเทศภาคีซึ่งอนุสัญญานี้เริ่มมีผลใช้บังคับ

๓. ให้นำบทบัญญัติวรรคหนึ่งและวรรคสองของข้อนี้มาใช้กับประเทศภาคีของพิธีสารซึ่งได้ลงนามเมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ค.ศ. ๑๙๖๘ (พ.ศ. ๒๕๑๑) เพื่อแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับบิลออฟเลตติงให้เป็นอย่างเดียวกันซึ่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ ๒๔ สิงหาคม ค.ศ. ๑๙๒๔ (พ.ศ. ๒๔๖๗)

๔. โดยมีค่านึงถึงข้อ ๒ ของอนุสัญญานี้ เพื่อประโยชน์ของวรรคหนึ่งของข้อนี้ หากเห็นสมควรประเทศภาคีอาจเลื่อนการบอกเลิกอนุสัญญาปี ๑๙๒๔ และพิธีสารปี ๑๙๖๘ ซึ่งแก้ไขอนุสัญญาปี ๑๙๒๔ ไปเป็นระยะเวลาไม่เกิน ๔ ปี นับจากวันที่อนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ หลังจากนั้นให้ประเทศภาคีดังกล่าวแจ้งความจำนงค์ต่อรัฐบาลเบลเยียม ในระยะหัวเลี้ยวหัวต่อดังกล่าวนี้ประเทศภาคีนั้นจะต้องนำอนุสัญญานี้มาใช้บังคับต่อประเทศภาคีอื่นโดยไม่ค่านึงถึงอนุสัญญาอื่นใด

ข้อ ๓๒ การแก้ไขเพิ่มเติม

๑. เมื่อมีการร้องขอจากประเทศภาคีไม่น้อยกว่าหนึ่งในสามของประเทศภาคีแห่งอนุสัญญานี้ ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาต้องเรียกประชุมประเทศภาคีต่าง ๆ เพื่อแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา

๒. สัตยาบันสาร สารยอมรับ อนุมัติหรือภาคยานุวัติสาร ซึ่งได้มอบแก่ผู้เก็บรักษาหลังจากวันที่บทแก้ไขเพิ่มเติมของอนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่าใช้ก่อนสัญญาฉบับแก้ไขด้วย

ข้อ ๓๓ การแก้ไขวงเงินจำกัดความรับผิดชอบ

หน่วยคิดบัญชีหรือหน่วยเงิน

๑. โดยไม่คำนึงถึงบทบัญญัติของข้อ ๓๒ ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาจะต้องจัดให้มีการประชุมตามวรรคสองของข้อนี้ เพื่อเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินที่ได้รับไว้ในข้อ ๖ และวรรคสองของข้อ ๒๖ หรือเพื่อใช้หน่วยอื่นแทนหน่วยที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่งและวรรคสามของข้อ ๒๖ หน่วยใดหน่วยหนึ่งหรือทั้งสองหน่วย การเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินดังกล่าวให้ทำได้เฉพาะเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอย่างสำคัญในค่าที่แท้จริง

๒. การเรียกประชุมเพื่อแก้ไขนั้น ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาจะต้องจัดให้มีการประชุมเพื่อแก้ไขเมื่อประเทศภาคีไม่น้อยกว่าหนึ่งในสี่ร้องขอ

๓. การลงมติใด ๆ ของที่ประชุม ต้องได้เสียงข้างมากเป็นสองในสามของประเทศภาคีที่เข้าร่วมประชุม ให้ผู้เก็บรักษาอนุสัญญาแจ้งการแก้ไขต่อประเทศภาคีทั้งหมดเพื่อยอมรับและแจ้งให้ประเทศที่ลงนามในอนุสัญญานี้ทั้งหมดทราบ

๔. การแก้ไขใด ๆ ที่ได้รับรองแล้วให้มีผลบังคับใช้ในวันแรกของเดือนหลังจากที่มีประเทศภาคีจำนวนสองในสามได้ยอมรับแล้วหนึ่งปี การยอมรับให้ถือว่ามีผลโดยการมอบตราสารทางการเพื่อการนั้นแก่ผู้เก็บรักษาอนุสัญญา

๕. หลังจากการแก้ไขมีผลใช้บังคับแล้วประเทศภาคีซึ่งยอมรับการแก้ไขมีสิทธิใ้ข้ออนุสัญญาตามที่ได้แก้ไขในความสัมพันธ์กับประเทศภาคีซึ่งมิได้แจ้งต่อผู้เก็บรักษาอนุสัญญาภายในหกเดือน นับแต่ที่มีการรับรองการแก้ไขนั้นว่าจะไม่ยอมรับบทแก้ไข

๖. สัตยาบันสาร หรือสารยอมรับ อนุมัติ หรือภาคยานุวัติสาร ซึ่งนำมามอบหลังจากที่การแก้ไขอนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับ ให้ถือว่ามีผลต่ออนุสัญญาตามที่ได้แก้ไข

ข้อ ๓๔ การบอกเลิก

๑. ประเทศภาคีอาจบอกเลิกอนุสัญญานี้เมื่อใดก็ได้ โดยแจ้งเป็นหนังสือถึงผู้เก็บรักษาอนุสัญญา

๒. การบอกเลิกมีผลตั้งแต่วันแรกของเดือนหลังจากผู้เก็บรักษาอนุสัญญาได้รับหนังสือแจ้งครบหนึ่งปี ในกรณีที่ระบุระยะเวลาในการบอกเลิกไว้ในหนังสือแจ้ง

นานกว่าให้การบอกเลิกนั้นมีผลเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาอันนานกว่านั้น นับแต่วันที่ถูก
รักษาอนุสัญญาได้รับหนังสือแจ้ง

ทำ ณ เมืองแฮมเบอร์ก เมื่อวันที่ ๓๑ มีนาคม คริสต์ศักราช ๑๙๘๘
เป็นภาษาอาหรับ จีน อังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน อย่างละหนึ่งฉบับซึ่งมี
ผลบังคับเท่าเทียมกัน

ค่อนหาพยานบรรดาผู้มีอำนาจเต็มซึ่งได้รับมอบจากรัฐบาลของตนได้ลงนาม
ในอนุสัญญานี้

ความเข้าใจร่วมกันในที่ประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทาง

ทะเล

เป็นที่เข้าใจร่วมกันว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญานี้ มีพื้นฐาน
จากหลักเกณฑ์แห่งการสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผิดหรือประมาท หมายความว่าให้ถือเป็น
หลักว่าเป็นผู้ขนส่งมีภาระการพิสูจน์ ยกเว้นในบางกรณีที่บทบัญญัติในอนุสัญญานี้กำหนด
ไว้เป็นอย่างอื่น

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ค

THE BILLS OF LADING ACT 1855

1. Consignees and endorsees of bills of lading empowered to sue

Every consignee of goods named in a bill of lading and every endorsee of a bill of lading, to whom the property in the goods therein mentioned shall pass upon or by reason of such consignment or endorsement, shall have transferred to and vested in him all rights of suit, and be subject to the same liabilities in respect of such goods as if the contract contained in the bill of lading had been made with himself.

2. Saving as to stoppage in transitu, and claims for freight, etc.

Nothing herein contained shall prejudice or affect any right of stoppage in transitu, or any right to claim freight against the original shipper or owner, or any liability of the consignee or endorsee by reason or in consequence of his being such consignee or endorsee, or of his receipt of the goods by reason or in consequence of such consignment or endorsement.

3. Bill of lading in hands of consignee, etc.,
conclusive evidence of shipment as against master, etc.

Every bill of lading in the hands of a consignee or endorsee for valuable consideration, representing goods to have been shipped on board a vessel, shall be conclusive evidence of such shipment as against the master or other person signing the same, notwithstanding that such goods or some part thereof may not have been so shipped, unless such holder of the bill of lading shall have had actual notice at the time of receiving the same that the goods had not been in fact laden on board: Provided, that the master or other person so signing may exonerate himself in respect of such misrepresentation by showing that it was caused without any default on his part, and wholly by the fraud of the shipper, or of the holder, or some person under whom the holder claims.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



(คำแปล)

พระราชบัญญัติปิลาออฟเลดิง ค.ศ. 1855

มาตรา 1 ผู้รับตราส่งที่มีชื่อระบุไว้ในปิลาออฟเลดิงและผู้รับสลักหลังปิลาออฟเลดิงทุกคน ซึ่งได้กรรมสิทธิ์ในสินค้าไม่ว่าโดยผลของการตราส่งหรือการสลักหลังจะได้รับโอนสิทธิทั้งหลายในการฟ้องร้องและมีความรับผิดชอบเกี่ยวกับสินค้านั้นเสมือนหนึ่งว่าตนเป็นคู่สัญญาที่ระบุไว้ในปิลาออฟเลดิง

มาตรา 2 บทบัญญัติใด ๆ ในพระราชบัญญัตินี้ไม่มีผลกระทบต่อสิทธิที่จะระงับการขนส่งหรือสิทธิที่จะเรียกองค์การระวางจากผู้ส่งของหรือเจ้าของเดิม หรือความรับผิดชอบของผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังอันเป็นผลหรือเนื่องมาจากการที่บุคคลดังกล่าวเป็นผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังหรือรับมอบสินค้าซึ่งเป็นผลหรือเนื่องมาจากการตราส่งหรือการสลักหลัง โอนดังกล่าว

มาตรา 3 ปิลาออฟเลดิงทุกฉบับที่ผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังได้มาโดยมีค่าตอบแทน ซึ่งแสดงว่าได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือ ถือเป็นหลักฐานที่หักล้างไม่ได้ของการบรรทุกของลงเรือดังกล่าวเมื่อใช้ยื่นต่อนายเรือหรือบุคคลอื่นที่ลงนามในปิลาออฟเลดิง โดยไม่คำนึงว่าสินค้าดังกล่าวทั้งหมดหรือบางส่วนอาจมิได้มีการบรรทุกลงเรือ เว้นแต่ผู้ทรงปิลาออฟเลดิงจะได้ทราบในเวลาที่ได้รับปิลาออฟเลดิงว่าความจริงไม่มีการบรรทุกสินค้าลงเรือ อย่างไรก็ตามนายเรือหรือบุคคลอื่นที่ลงนามในปิลาออฟเลดิงอาจปฏิเสธความรับผิดชอบเกี่ยวกับการสำแดงผิดได้เมื่อแสดงได้ว่าการสำแดงผิดนั้นเกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดในส่วนของตน และเกิดขึ้นทั้งหมดโดยกลฉ้อฉลของผู้ส่งของหรือผู้ทรงปิลาออฟเลดิง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ทรงได้สิทธิเรียกร้องมา

บทบัญญัติ ๓

SALE OF GOODS ACT 1979

PART III

EFFECTS OF THE CONTRACT

Transfer of Property as Between Seller and Buyer

Goods must be ascertained

16. Where there is a contract for the sale of unascertained goods no property in the goods is transferred to the buyer unless and until the goods are ascertained.

Property passes when intended to pass

17. - (1) Where there is a contract for the sale of specific or ascertained goods the property in them is transferred to the buyer at such time as the parties to the contract intend it to be transferred.

(2) For the purpose of ascertaining the intention of the parties regard shall be had to the terms of the contract, the conduct of the parties and the circumstances of the case.

Rules for ascertaining intention

18. Unless a different intention appears, the following are rules for ascertaining the intention of the parties as to the time at which the property in the goods is to pass to the buyer.

Rule 1. - Where there is an unconditional contract for the sale of specific goods in a deliverable state the property in the goods passes to the buyer when the contract is made, and it is immaterial whether the time of payment or the time of delivery, or both, be postponed.

Rule 2. - Where there is a contract for the sale of specific goods and the seller is bound to do something to the goods for the purpose of putting them into a deliverable state, the property does not pass until the thing is done and the buyer has notice that it has been done.

Rule 3. - Where there is a contract for the sale of specific goods in a deliverable state but the seller is bound to weigh, measure, test, or do some other act or thing with reference to the goods for the purpose of ascertaining the price, the property does not pass until the act or thing is done and the buyer has notice that it has been done.

Rule 4. - When goods are delivered to the buyer on approval or on sale or return or other similar terms the property in the goods passes to the buyer :-

(a) when he signifies his approval or acceptance to the

seller or does any other act adopting the transaction;

(b) if he does not signify his approval or acceptance to the seller but retains the goods without giving notice of rejection, then, if a time has been fixed for the return of the goods, on the expiration of that time, and, if no time has been fixed, on the expiration of a reasonable time.

Rule 5. - (1) Where there is a contract for the sale of unascertained or future goods by description, and goods of that description and in a deliverable state are unconditionally appropriated to the contract, either by the seller with the assent of the buyer or by the buyer with the assent of the seller, the property in the goods then passes to the buyer; and the assent may be express or implied, and may be given either before or after the appropriation is made.

(2) Where, in pursuance of the contract, the seller delivers the goods to the buyer or to a carrier or other bailee or custodian (whether named by the buyer or not) for the purpose of transmission to the buyer, and does not reserve the right of disposal, he is to be taken to have unconditionally appropriated the goods to the contract.

Reservation of right of disposal

19. - (1) Where there is a contract for the sale of specific goods or where goods are subsequently appropriated

to the contract, the seller may, by the terms of the contract or appropriation, reserve the right of disposal of the goods until certain conditions are fulfilled; and in such a case, notwithstanding the delivery of the goods to the buyer, or to a carrier or other bailee or custodian for the purpose of transmission to the buyer, the property in the goods does not pass to the buyer until the conditions imposed by the seller are fulfilled.

(2) Where goods are shipped, and by the bill of lading the goods are deliverable to the order of the seller or his agent, the seller is prima facie to be taken to reserve the right of disposal.

(3) Where the seller of goods draws on the buyer for the price, and transmits the bill of exchange and bill of lading to the buyer together to secure acceptance or payment of the bill of exchange, the buyer is bound to return the bill of lading if he does not honour the bill of exchange, and if he wrongfully retains the bill of lading the property in the goods does not pass to him.

Transfer of Title

Sale by person not the owner

21. - (1) Subject to this Act, where goods are sold by a person who is not their owner, and who does not sell them

under the authority or with the consent of the owner, the buyer acquires no better title to the goods than the seller had, unless the owner of the goods is by his conduct precluded from denying the seller's authority to sell.

(2) Nothing in this Act affects -

(a) the provisions of the Factors Acts or any enactment enabling the apparent owner of goods to dispose of them as if he were their true owner;

(b) the validity of any contract of sale under any special common law or statutory power of sale or under the order of a court of competent jurisdiction.

Seller in possession after sale

24. Where a person having sold goods continues or is in possession of the goods, or of the documents of title to the goods, the delivery or transfer by that person, or by a mercantile agent acting for him, of the goods or documents of title under any sale, pledge, or other disposition thereof, to any person receiving the same in good faith and without notice of the previous sale, has the same effect as if the person making the delivery or transfer were expressly authorised by the owner of the goods to make the same.

Buyer in possession after sale

25. - (1) Where a person having bought or agreed to buy

goods obtains, with the consent of the seller, possession of the goods or the documents of title to the goods, the delivery or transfer by that person, or by a mercantile agent acting for him, of the goods or documents of title, under any sale, pledge, or other disposition thereof, to any person receiving the same in good faith and without notice of any lien or other right of the original seller in respect of the goods, has the same effect as if the person making the delivery or transfer were a mercantile agent in possession of the goods or documents of title with the consent of the owner.

PART V

RIGHTS OF UNPAID SELLER AGAINST THE GOODS

Preliminary

Unpaid seller defined

38. - (1) The seller of goods is an unpaid seller within the meaning of this Act -

(a) when the whole of the price has not been paid or tendered;

(b) when a bill of exchange or other negotiable instrument has been received as conditional payment, and the condition on which it was received has not been fulfilled by reason of the dishonour of the instrument or otherwise.

(2) In this Part of this Act "seller" includes any person who is in the position of a seller, as, for instance, an agent of the seller to whom the bill of lading has been indorsed, or a consignor or agent who has himself paid (or is directly responsible for) the price.

Unpaid seller's rights

39. - (1) Subject to this and any other Act, notwithstanding that the property in the goods may have passed to the buyer, the unpaid seller of goods, as such, has by implication of law -

(a) a lien on the goods or right to retain them for the price while he is in possession of them;

(b) in case of the insolvency of the buyer, a right of stopping the goods in transit after he has parted with the possession of them;

(c) a right of re-sale as limited by this Act.

(2) Where the property in goods has not passed to the buyer, the unpaid seller has (in addition to his other remedies) a right of withholding delivery similar to and co-extensive with his rights of lien or retention and stoppage in transit where the property has passed to the buyer.

Unpaid seller's lien

Seller's lien

41. - (1) Subject to this Act, the unpaid seller of goods who is in possession of them is entitled to retain possession of them until payment or tender of the price in the following cases:-

(a) where the goods have been sold without any stipulation as to credit;

(b) where the goods have been sold on credit but the term of credit has expired;

(c) where the buyer becomes insolvent.

(2) The seller may exercise his lien or right of retention notwithstanding that he is in possession of the goods as agent or bailee or custodian for the buyer.

Part delivery

42. Where an unpaid seller has made part delivery of the goods, he may exercise his lien or right of retention on the remainder, unless such part delivery has been made under such circumstances as to show an agreement to waive the lien or right of retention.

Termination of lien

43. - (1) The unpaid seller of goods loses his lien or right of retention in respect of them -

(a) when he delivers the goods to a carrier or

other bailee or custodier for the purpose of transmission to the buyer without reserving the right of disposal of the goods;

(b) when the buyer or his agent lawfully obtains possession of the goods;

(c) by waiver of the lien or right of retention.

(2) An unpaid seller of goods who has a lien or right of retention in respect of them does not lose his lien or right of retention by reason only that he has obtained judgment or decree for the price of the goods.

Right of stoppage in transit

44. Subject to this Act, when the buyer of goods becomes insolvent the unpaid seller who has parted with the possession of the goods has the right of stopping them in transit, that is to say, he may resume possession of the goods as long as they are in course of transit, and may retain them until payment or tender of the price.

Duration of transit

45. - (1) Goods are deemed to be in course of transit from the time when they are delivered to a carrier or other bailee or custodier for the purpose of transmission to the buyer, until the buyer or his agent in that behalf takes delivery of them from the carrier or other bailee or custodier.

(2) If the buyer or his agent in that behalf obtains delivery of the goods before their arrival at the appointed destination, the transit is at an end.

(3) If, after the arrival of the goods at the appointed destination, the carrier or other bailee or custodier acknowledges to the buyer or his agent that he holds the goods on his behalf and continues in possession of them as bailee or custodier for the buyer or his agent, the transit is at an end, and it is immaterial that a further destination for the goods may have been indicated by the buyer.

(4) If the goods are rejected by the buyer, and the carrier or other bailee or custodier continues in possession of them, the transit is not deemed to be at an end, even if the seller has refused to receive them back.

(5) When goods are delivered to a ship chartered by the buyer it is a question depending on the circumstances of the particular case whether they are in the possession of the master as a carrier or as agent to the buyer.

(6) Where the carrier or other bailee or custodier wrongfully refuses to deliver the goods to the buyer or his agent in that behalf, the transit is deemed to be at an end.

(7) Where part delivery of the goods has been made to the buyer or his agent in that behalf, the remainder of

the goods may be stopped in transit, unless such part delivery has been made under such circumstances as to show an agreement to give up possession of the whole of the goods.

How stoppage in transit is effected

46. - (1) The unpaid seller may exercise his right of stoppage in transit either by taking actual possession of the goods or by giving notice of his claim to the carrier or other bailee or custodian in whose possession the goods are.

(2) The notice may be given either to the person in actual possession of the goods or to his principal.

(3) If given to the principal, the notice is ineffective unless given at such time and under such circumstances that the principal, by the exercise of reasonable diligence, may communicate it to his servant or agent in time to prevent a delivery to the buyer.

(4) When notice of stoppage in transit is given by the seller to the carrier or other bailee or custodian in possession of the goods, he must re-deliver the goods to, or according to the directions of, the seller; and the expenses of the re-delivery must be borne by the seller.

Re-sale, etc., by buyer

Effect of sub-sale etc, by buyer

47. - (1) Subject to this Act, the unpaid seller's right of lien or retention or stoppage in transit is not affected by any sale or other disposition of the goods which the buyer may have made, unless the seller has assented to it.

(2) Where a document of title to goods has been lawfully transferred to any person as buyer or owner of the goods, and that person transfers the document to a person who takes it in good faith and for valuable consideration, then -

(a) if the last-mentioned transfer was by way of sale the unpaid seller's right of lien or retention or stoppage in transit is defeated; and

(b) if the last-mentioned transfer was made by way of pledge or other disposition for value, the unpaid seller's right of lien or retention or stoppage in transit can only be exercised subject to the rights of the transferee.

Interpretation

61. - (1) In this Act, unless the context or subject matter otherwise requires,-

"delivery" means voluntary transfer of possession from one person to another;

"document of title to goods" has the same meaning as it has in the Factors Acts;

"Factors Acts" means the Factors Act 1889, the Factors (Scotland) Act 1890, and any enactment amending or substituted for the same.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(คำแปล)

พระราชบัญญัติการซื้อขาย ค.ศ. 1979

ส่วนที่สาม

ผลของสัญญา

การโอนกรรมสิทธิ์ระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ

ทรัพย์สินต้องได้กำหนดลงไว้แน่นอน

มาตรา 16 ในการซื้อขายทรัพย์สินที่มีได้กำหนดลงไว้แน่นอน กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะไม่โอนไปยังผู้ซื้อ เว้นแต่และจนกระทั่งทรัพย์สินได้ถูกกำหนดลงไว้แน่นอนแล้ว

กรรมสิทธิ์จะผ่านมือเมื่อมีเจตนาให้ผ่าน

มาตรา 17 (1) ในการซื้อขายทรัพย์สินเฉพาะสิ่งหรือที่ได้ถูกกำหนดลงไว้แน่นอนแล้ว กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะโอนไปยังผู้ซื้อในเวลาที่คุณสัญญาเจตนาจะให้กรรมสิทธิ์โอน

(2) ในการเสาะหาเจตนาของคุณสัญญาให้พิจารณาจากข้อความในสัญญา การปฏิบัติของคุณสัญญาและสภาพแวดล้อม

กฎในการหยั่งหาเจตนา

มาตรา 18 เว้นแต่จะปรากฏเจตนาเป็นอย่างอื่น ให้ใช้กฎต่อไปนี้ในการหยั่งหาเจตนาของคุณสัญญาเกี่ยวกับเวลาที่กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะผ่านไปยังผู้ซื้อ

กฎข้อ 1 ในการซื้อขายโดยไม่มีเงื่อนไขซึ่งทรัพย์สินเฉพาะสิ่งที่อยู่ในสภาวะ

ที่สามารถส่งมอบได้ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะผ่านไปยังผู้ซื้อในขณะทำสัญญาแม้จะยังไม่ถึงกำหนดเวลาชำระราคาหรือส่งมอบทรัพย์สิน

กฎข้อ 2 ในการซื้อขายทรัพย์สินเฉพาะสิ่งซึ่งผู้ขายต้องกระทำการบางอย่างเพื่อให้ทรัพย์สินอยู่ในสภาวะที่สามารถส่งมอบได้ กรรมสิทธิ์จะยังไม่ผ่านจนกว่าจะได้มีการกระทำนั้นและผู้ซื้อได้ทราบถึงการกระทำนั้น

กฎข้อ 3 ในการซื้อขายทรัพย์สินเฉพาะสิ่งที่อยู่ในสภาวะที่สามารถส่งมอบได้ แต่ผู้ขายต้องชั่ง ตวง วัดหรือกระทำการอื่นใดเพื่อกำหนดราคาที่แน่นอน กรรมสิทธิ์จะยังไม่ผ่านจนกว่าจะได้มีการกระทำดังกล่าวและผู้ซื้อได้ทราบถึงการกระทำนั้น

กฎข้อ 4 ในกรณีที่ทรัพย์สินได้ถูกส่งมอบแก่ผู้ซื้อเพื่อให้พิจารณาหรือในการซื้อขายเมื่อชอบ หรือเงื่อนไขอื่นที่คล้ายคลึงกัน กรรมสิทธิ์จะผ่านไปยังผู้ซื้อเมื่อ

ก) เมื่อผู้ซื้อแสดงการยอมรับหรือสนองรับแก่ผู้ขายหรือกระทำการอื่นใดที่เป็นการยอมรับการส่งมอบนั้น

ข) ถ้าผู้ซื้อมิได้แสดงการยอมรับหรือสนองรับแก่ผู้ขาย แต่ยึดถือทรัพย์สินไว้โดยมิได้แจ้งการบอกปิด ถ้าได้มีการกำหนดเวลาให้ส่งทรัพย์สินคืน เมื่อเวลาดังกล่าวสิ้นสุดลง และถ้าไม่มีการกำหนดเวลาไว้เมื่อระยะเวลาตามสมควรได้สิ้นสุดลง

กฎข้อ 5 (1) ในกรณีที่สัญญาซื้อขายทรัพย์สินที่มีได้กำหนดลงไว้แน่นอนหรือทรัพย์สินในอนาคตตามคำพรรณนา และทรัพย์สินตามคำพรรณนาดังกล่าวซึ่งอยู่ในสภาวะที่สามารถส่งมอบได้ถูกบ่งตัวออกเป็นแน่นอนโดยไม่มีเงื่อนไข ไม่ว่าโดยผู้ขายด้วยความยินยอมของผู้ซื้อหรือกลับกัน กรรมสิทธิ์ก็จะผ่านไปยังผู้ซื้อ ความยินยอมอาจเป็นแบบโดยชัดแจ้งหรือปริยายและอาจให้ก่อนหรือหลังการบ่งตัวทรัพย์สิน

(2) ในกรณีที่ผู้ขายปฏิบัติตามสัญญาโดยส่งมอบทรัพย์สินแก่ผู้ซื้อหรือผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาอื่น (ไม่ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้กำหนดหรือไม่) เพื่อให้ส่งผ่านไปยังผู้ซื้อ และผู้ขายมิได้สงวนสิทธิ์จำหน่ายไว้ ถือว่าผู้ขายได้บ่งตัวทรัพย์สินตามสัญญาแล้ว โดยไม่มีเงื่อนไข

การส่งวนสิทธิ์จำหน่ายทรัพย์สิน

19 (1) ในการซื้อขายทรัพย์สินเฉพาะสิ่งหรือที่ได้มีการบ่งตัวออกเป็นแน่นอนในเวลาต่อมา ผู้ขายอาจส่งวนสิทธิ์จำหน่ายทรัพย์สินโดยเงื่อนไขในสัญญาหรือในการบ่งตัวทรัพย์สินไว้จนกว่าจะได้มีการปฏิบัติตามเงื่อนไข และในกรณีดังกล่าวโดยไม่คำนึงว่าจะได้มีการส่งมอบทรัพย์สินให้แก่ผู้ซื้อหรือให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาเพื่อส่งผ่านให้แก่ผู้ซื้อแล้วหรือไม่ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะไม่ผ่านไปยังผู้ซื้อจนกว่าจะได้มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้ขายกำหนด

(2) ในกรณีที่ได้มีการบรรทุกทรัพย์สินลงเรือ และบิลออฟเลดิงกำหนดให้ส่งมอบตามคำสั่งของผู้ขายหรือตัวแทนของผู้ขาย ให้สันนิษฐานว่าผู้ขายส่งวนสิทธิ์ที่จะจำหน่ายทรัพย์สิน

(3) ในกรณีที่ผู้ขายส่งจ่ายตัวแลกเงินตามราคาทรัพย์สินโดยให้ผู้ซื้อเป็นผู้จ่ายและส่งมอบตัวแลกเงินและบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้ซื้อเพื่อไว้รับรองหรือชำระเงิน ผู้ซื้อต้องส่งคืนบิลออฟเลดิงถ้าผู้ซื้อไม่รับรองหรือชำระเงินตามตัวแลกเงิน และถ้าผู้ซื้อยังมีคติดือบิลออฟเลดิงไว้โดยไม่ชอบ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะไม่ผ่านไปยังผู้ซื้อ

การโอนสิทธิ์

การขายโดยบุคคลที่ไม่ใช่เจ้าของ

มาตรา 21 (1) ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ ในกรณีที่มีการขายทรัพย์สินโดยบุคคลที่ไม่ใช่เจ้าของและมิได้รับมอบอำนาจหรือความยินยอมจากเจ้าของ ผู้ซื้อจะไม่ได้สิทธิ์มากกว่าที่ผู้ขายมีอยู่ เว้นแต่เจ้าของทรัพย์สินจะได้กระทำการใดอันเป็นการห้ามตนปฏิเสธอำนาจของผู้ขายที่จะขาย

(2) ไม่มีส่วนใดของพระราชบัญญัตินี้ที่จะมีผลกระทบ

(ก) บทบัญญัติของ FACTORS ACTS หรือบทบัญญัติใดที่ให้สิทธิ์แก่บุคคลที่ถูกระหนึ่งว่าเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่จะจำหน่ายทรัพย์สินเสมือนหนึ่งว่า

บุคคลดังกล่าวเป็นเจ้าของที่แท้จริง

(ข) ความสมบูรณ์ของสัญญาซื้อขายตามกฎหมายคอมมอนลอว์บทเฉพาะ หรืออำนาจขายตามบทบัญญัติของกฎหมาย หรือตามคำสั่งของศาล

ผู้ขายที่ครอบครองทรัพย์สินภายหลังการซื้อขาย

มาตรา 24 ในกรณีที่บุคคลที่ได้ขายทรัพย์สินไปแล้วยังคงหรือได้ครอบครองทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิในสินค้า การที่บุคคลดังกล่าวหรือตัวแทนทางการค้าของบุคคลดังกล่าวส่งมอบหรือโอนทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิโดยการซื้อขาย จำนวน หรือการจำหน่ายโดยทางอื่นแก่บุคคลที่รับโดยสุจริตและไม่ทราบถึงการซื้อขายครั้งก่อน มีผลเสมือนหนึ่งว่าบุคคลที่ส่งมอบหรือโอนได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งจากเจ้าของทรัพย์สินให้กระทำการดังกล่าว

ผู้ซื้อที่ครอบครองทรัพย์สินภายหลังการซื้อขาย

มาตรา 25 (1) ในกรณีที่บุคคลที่ได้ซื้อหรือตกลงที่จะซื้อทรัพย์สินได้ครอบครองทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิในสินค้าโดยความยินยอมของผู้ขาย การส่งมอบหรือโอนทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิโดยบุคคลดังกล่าวหรือโดยตัวแทนทางการค้าของบุคคลดังกล่าวในการซื้อขาย จำนวน หรือการจำหน่ายโดยวิธีอื่น แก่บุคคลที่ได้รับทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิดังกล่าวโดยสุจริตและไม่ทราบถึงสิทธิคั่นวางหรือสิทธิอื่นของผู้ขายเดิมเกี่ยวกับทรัพย์สิน มีผลเสมือนหนึ่งว่าบุคคลที่ส่งมอบหรือโอนเป็นตัวแทนทางการค้าที่ครอบครองทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิด้วยความยินยอมของเจ้าของ

ส่วนที่สี่

สิทธิของผู้ขายที่ยังมิได้รับชำระราคาที่มีเหนือทรัพย์สิน

ความเบื้องต้น

คำจำกัดความของผู้ชายที่ยังมิได้รับชำระราคา

มาตรา 38 (1) ผู้ชายทรัพย์สิน ถือว่าเป็นผู้ชายที่ยังมิได้รับชำระราคา ตามพระราชบัญญัตินี้

(ก) เมื่อยังมีได้มีการชำระหรือเสนอที่จะชำระราคาทั้งหมด
 (ข) เมื่อมีการรับตัวแลกเปลี่ยนหรือตราสารที่เปลี่ยนมือได้อื่นเป็นการชำระราคาโดยมีเงื่อนไข และเงื่อนไขมิได้สำเร็จเพราะไม่มีการปฏิบัติตามตราสารหรือเพราะเหตุอื่น

(2) ในส่วนนี้คำว่า "ผู้ชาย" หมายความว่า รวมถึงบุคคลใดผู้ซึ่งอยู่ในฐานะของผู้ชาย เช่น ตัวแทนของผู้ชายที่ปล่อยफलหลังให้ หรือ ผู้ตราส่งหรือตัวแทนที่ได้ชำระราคา (หรือรับผิดชอบโดยตรงที่ต้องชำระราคา)

สิทธิของผู้ชายที่ยังมิได้รับชำระราคา

มาตรา 39 (1) ภายใต้พระราชบัญญัตินี้หรือพระราชบัญญัติอื่น โดยไม่คำนึงว่ากรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะได้อ่านไปยังผู้ซื้อ ผู้ชายที่ยังมิได้รับชำระราคามีสิทธิโดยผลของกฎหมาย

(ก) สิทธิยึดหน้าวงหรือสิทธิที่จะยึดถือทรัพย์สินไว้เพื่อประกันการชำระราคาในขณะที่คนเป็นผู้ครอบครองทรัพย์สินนั้น

(ข) ในกรณีที่มีผู้ซื้อตกเป็นผู้มีหนี้สินล้มพันตัว มีสิทธิที่จะระงับการขนส่งทรัพย์สินในภายหลังที่คนไม่ได้ครอบครองทรัพย์สินแล้ว

(ค) สิทธิที่จะขายต่อไปตามที่จำกัดไว้โดยพระราชบัญญัตินี้

(2) ในกรณีที่กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินยังไม่ผ่านไปยังผู้ซื้อ นอกเหนือไปจากทางแก้อย่างอื่นผู้ชายที่ยังมิได้รับชำระราคามีสิทธิที่จะยังไม่ส่งมอบ คล้ายคลึงกับหรือใช้ร่วมกันได้กับสิทธิยึดหน้าวงหรือยึดถือหรือสิทธิให้ระงับการส่งมอบในกรณีที่กรรมสิทธิ์ได้ผ่านไปยังผู้ซื้อแล้ว

สิทธิยึดหน่วงของผู้ชายที่ยังมิได้รับชำระราคา

สิทธิยึดหน่วงของผู้ชาย

มาตรา 41 (1) ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ผู้ชายที่ยังมิได้รับชำระราคาซึ่งครอบครองทรัพย์สิน มีสิทธิที่จะครอบครองทรัพย์สินไว้จนกระทั่งได้มีการชำระราคาหรือเสนอที่จะชำระราคาในกรณีต่อไปนี้

(ก) ในการขายทรัพย์สินโดยไม่มีเงื่อนไขให้ชำระราคาในภายหลัง

(ข) ในกรณีที่เป็นการขายทรัพย์สินโดยมีเงื่อนไขให้ชำระราคาในภายหลัง แต่ถึงเวลาชำระราคาแล้ว

(ค) ในกรณีที่ผู้ซื้อตกเป็นผู้มีหนี้สินล้นพ้นตัว

(2) ผู้ชายอาจใช้สิทธิยึดหน่วงหรือยึดถือโดยไม่คำนึงว่าตนจะเป็นผู้ครอบครองทรัพย์สินในฐานะตัวแทนหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาเพื่อผู้ซื้อ

การส่งมอบบางส่วน

มาตรา 42 ในกรณีที่ผู้ชายที่ยังมิได้รับชำระราคาได้ส่งมอบทรัพย์สินบางส่วนไปแล้ว ผู้ชายก็ยังอาจใช้สิทธิยึดหน่วงหรือยึดถือในส่วนที่เหลือได้ เว้นแต่การที่ส่งมอบทรัพย์สินบางส่วนแล้วได้กระทำภายใต้สถานการณ์ที่แสดงว่าผู้ชายตกลงจะละสิทธิยึดหน่วงหรือสิทธิยึดถือ

การสิ้นสุดของสิทธิยึดหน่วง

มาตรา 43 (1) ผู้ชายที่ยังมิได้รับชำระราคาสูญเสียสิทธิยึดหน่วงหรือยึดถือทรัพย์สิน

(ก) เมื่อผู้ชายส่งมอบทรัพย์สินแก่ผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาอื่นเพื่อให้ส่งมอบแก่ผู้ซื้อ โดยมีได้ส่งวนสิทธิที่จำหน่ายทรัพย์สินไว้

(ข) เมื่อผู้ซื้อหรือตัวแทนได้ครอบครองทรัพย์สิน โดยถูกต้อง
ตามกฎหมาย

(ค) โดยสละสิทธิยึดหน่วงหรือยึดถือ

(2) ผู้ขายที่ยังมิได้รับชำระราคาที่ทรงสิทธิยึดหน่วงหรือยึดถือ
ทรัพย์สิน จะไม่สูญเสียสิทธิยึดหน่วงหรือยึดถือโดยเพียงการที่ศาลได้มีคำพิพากษาหรือคำสั่ง
สั่งให้ผู้ซื้อชำระราคา

สิทธิที่จะระงับการขนส่ง

มาตรา 44 ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ เมื่อผู้ซื้อตกเป็นผู้มี
หนี้สินล้นพ้นตัว ผู้ขายที่ยังมิได้รับชำระราคาซึ่งเสียการครอบครองทรัพย์สินไปมีสิทธิที่จะ
ระงับการขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขายอาจครอบครองทรัพย์สินต่อไปตราบเท่าที่ทรัพย์สินดัง
กล่าวยังอยู่ในระหว่างการขนส่ง และอาจยึดถือทรัพย์สินไว้จนกระทั่งมีการชำระ
หรือเสนอจะชำระราคา

ระยะเวลาของการขนส่ง

มาตรา 45 (1) ถือว่าทรัพย์สินอยู่ในระหว่างการขนส่งนับตั้งแต่เวลา
เมื่อได้ถูกส่งมอบแก่ผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาอื่น เพื่อให้ส่งไปยังผู้ซื้อ จนกระทั่ง
ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อได้รับมอบทรัพย์สินนั้นจากผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาอื่น

(2) ถ้าผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อได้รับมอบทรัพย์สินก่อนที่
ทรัพย์สินจะไปถึงยังสถานที่ที่กำหนด ถือว่าการขนส่งสิ้นสุด

(3) ถ้าหลังจากทรัพย์สินไปถึงจุดหมายปลายทางที่กำหนด
ผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาอื่นได้แจ้งแก่ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อว่าคนถือทรัพย์สิน
นั้นเพื่อผู้ซื้อและครอบครองต่อไปในฐานะผู้รับฝากหรือผู้รักษาของผู้ซื้อหรือตัวแทนของ
ผู้ซื้อ การขนส่งเป็นอันสิ้นสุดลง และการที่ผู้ซื้ออาจกำหนดจุดหมายปลายทางอื่นต่อไป
ไม่ถือเป็นสาระสำคัญ



(4) ถ้าผู้ซื้อปฏิเสธไม่รับทรัพย์สินและผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาอื่นยังคงครอบครองทรัพย์สินต่อไป ไม่ได้ว่าการขนส่งสิ้นสุดลงแม้ว่าผู้ขายปฏิเสธที่จะรับทรัพย์สินคืน

(5) ในกรณีที่ผู้ซื้อส่งมอบทรัพย์สินแก่เรือที่ผู้ซื้อเช่าไว้ให้พิจารณาจากสภาพแวดล้อมเป็นกรณี ๆ ไปว่านายเรือครอบครองทรัพย์สินในฐานะผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ซื้อ

(6) ในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาอื่นปฏิเสธที่จะส่งมอบทรัพย์สินให้แก่ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อโดยไม่ชอบ ถือว่าการขนส่งได้สิ้นสุดลง

(7) ในกรณีที่มีการส่งมอบทรัพย์สินบางส่วนให้แก่ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อ ทรัพย์สินส่วนที่เหลือยังอาจถูกกระทำการขนส่ง เว้นแต่การที่ส่งมอบทรัพย์สินบางส่วนแล้วได้กระทำภายใต้สถานการณ์ที่แสดงว่าผู้ขายตกลงที่จะส่งมอบทรัพย์สินทั้งหมด

วิธีที่ระงับการขนส่ง

มาตรา 46 (1) ผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาอาจใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่ง โดยเข้าครอบครองทรัพย์สินหรือโดยส่งคำบอกกล่าวเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องของตนให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาอื่นซึ่งครอบครองทรัพย์สินนั้น

(2) คำบอกกล่าวอาจส่งให้แก่บุคคลที่ครอบครองทรัพย์สินจริง ๆ หรือแก่ตัวการของบุคคลนั้น

(3) ถ้าส่งให้แก่ตัวการ คำบอกกล่าวยังไม่มีผลเว้นแต่จะจัดส่งในเวลาและภายใต้สถานการณ์ที่ตัวการซึ่งกระทำการ โดยใช้ความสุจริตตามสมควรอาจแจ้งไปยังลูกจ้างหรือตัวแทนของตนทันเวลาที่จะไม่ให้ส่งมอบทรัพย์สินแก่ผู้ซื้อ

(4) เมื่อผู้ขายส่งคำบอกกล่าวให้ระงับการขนส่งไปยังผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาอื่นซึ่งครอบครองทรัพย์สิน บุคคลดังกล่าวต้องส่งมอบทรัพย์สินคืนแก่ผู้ขายหรือตามคำสั่งของผู้ขาย และผู้ขายต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการส่งมอบคืน

การขายต่อไป ฯลฯ โดยผู้ซื้อ

ผลของการขายต่อไป ฯลฯ โดยผู้ซื้อ

มาตรา 47 (1) ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ สิทธิยึดหน้าวงหรือยึดถือหรือสิทธิระงับการส่งมอบของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาไม่ถูกกระทบกระเทือนโดยการซื้อขายหรือจำหน่ายทรัพย์สินโดยวิธีอื่น ซึ่งผู้ซื้ออาจกระทำลง เว้นแต่ผู้ขายจะได้ยินยอมด้วย

(2) ในกรณีที่มีการโอนเอกสารสิทธิในทรัพย์สินโดยชอบตามกฎหมายให้แก่บุคคลใดในฐานะผู้ซื้อหรือเจ้าของทรัพย์สิน และบุคคลดังกล่าวได้โอนเอกสารให้ผู้รับโอนโดยสุจริตและเสียค่าตอบแทน

(ก) ถ้าการโอนในครั้งหลังเป็นการซื้อขาย สิทธิยึดหน้าวงหรือยึดถือหรือสิทธิระงับการส่งมอบของผู้ขายไม่สามารถใช้ยื่นต่อการโอนในครั้งหลังได้

(ข) ถ้าการโอนในครั้งหลังเป็นการจำหน่ายหรือการจำหน่ายโดยวิธีอื่นโดยมีค่าตอบแทน สิทธิยึดหน้าวงหรือสิทธิยึดถือหรือสิทธิระงับการส่งมอบของผู้ขายจะใช้ได้เพียงเท่าที่ไม่ขัดต่อสิทธิของผู้รับโอน

การตีความ

มาตรา 61 (1) ในพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่เนื้อความจะมีความหมายเป็นอย่างอื่น

"การส่งมอบ" หมายถึง การที่บุคคลหนึ่งโอนการครอบครองให้บุคคลอื่นโดยใจสมัคร

"เอกสารสิทธิในสินค้า" มีความหมายเช่นเดียวกันใน FACTORS ACTS.

"FACTORS ACTS" หมายถึง พระราชบัญญัติ FACTORS ACT 1889 พระราชบัญญัติ FACTORS (SCOTLAND) ACT 1890 และกฎหมายที่แก้ไขหรือใช้แทนพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

THE FACTORS ACT 1889

1. Definitions

(4) The expression "document of title" shall include any bill of lading, dock warrant, warehouse-keeper's certificate, and warrant or order for the delivery of goods, and any other document used in the ordinary course of business as proof of the possession or control of goods, or authorising or purporting to authorise, either by endorsement or by delivery, the possessor of the document to transfer or receive goods thereby represented:

2. Powers of mercantile agent with respect to disposition of goods.-

(1) Where a mercantile agent is with the consent of the owner, in possession of goods or of the documents of title to goods, any sale, pledge, or other disposition of the goods, made by him when acting in the ordinary course of business of a mercantile agent, shall subject to the provisions of this Act, be as valid as if he were expressly authorised by the owner of the goods to make the same; provided that the person taking under the disposition acts in

good faith, and has not at the time of the disposition notice that the person making the disposition has not authority to make the same.

(2). Where a mercantile agent has, with the consent of the owner, been in possession of goods or of the documents of title to goods, any sale, pledge, or other disposition, which would have been valid if the consent had continued, shall be valid notwithstanding the determination of the consent: provided that the person taking under the disposition has not at the time thereof notice that the consent has been determined.

8. Disposition by seller remaining in possession.

Where a person, having sold goods, continues, or is, in possession of the goods or of the documents of title to the goods, the delivery or transfer by that person, or by a mercantile agent acting for him, of the goods or documents of title under any sale, pledge, or other disposition thereof, or under any agreement for sale, pledge, or other disposition thereof, to any person receiving the same in good faith and without notice of the previous sale, shall have the same effect as if the person making the delivery or transfer were expressly authorised by the owner of the goods to make the same.

9. Disposition by buyer obtaining possession.

Where a person, having bought or agreed to buy goods, obtains with the consent of the seller possession of the goods or the documents of title to the goods, the delivery or transfer, by that person or by a mercantile agent acting for him, of the goods or documents of title, under any sale, pledge, or other disposition thereof, or under any agreement for sale, pledge, or other disposition thereof, to any person receiving the same in good faith and without notice of any lien or other right of the original seller in respect of the goods, shall have the same effect as if the person making the delivery or transfer were a mercantile agent in possession of the goods or documents of title with the consent of the owner.

10. Effect of transfer of documents on vendor's lien or right of stoppage in transitu.

Where a document of title to goods has been lawfully transferred to a person as a buyer or owner of the goods, and that person transfers the document to a person who takes the document in good faith and for valuable consideration, the last-mentioned transfer shall have the same effect for defeating any vendor's lien or right of stoppage in transitu as the transfer of a bill of lading has for defeating the right of stoppage in transitu.

(คำแปล)

พระราชบัญญัติ Factors Act ค.ศ. 1889

มาตรา 1 บทนิยาม

(4) "เอกสารสิทธิ" หมายรวมถึงบิลออฟเลตติง, ใบรับของท่าเรือ ใบรับของคลังสินค้าและประหวนสินค้า ใบปล่อยสินค้าและเอกสารอื่นที่ใช้ในทางธุรกิจโดยทั่วไปในฐานะเป็นหลักฐานแสดงการครอบครองหรือควบคุมทรัพย์สิน หรือมอบอำนาจไม่ว่าโดยการสลักหลังหรือส่งมอบให้ผู้ครอบครอง เอกสารดังกล่าวโอนหรือรับมอบทรัพย์สินตามเอกสารดังกล่าว

มาตรา 2 อำนาจของตัวแทนทางการค้าในการจำหน่ายทรัพย์สิน

(1) ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ในกรณีที่ตัวแทนทางการค้าที่ครอบครองทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิในทรัพย์สินโดยความยินยอมของเจ้าของได้ขาย จำนำ หรือจำหน่ายทรัพย์สินโดยทางอื่นในธุรกิจโดยทั่วไปของตัวแทนการค้า ให้ถือว่าสมบูรณ์เสมือนว่าเขาได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งจากเจ้าของทรัพย์สินให้กระทำการดังกล่าว ทั้งนี้บุคคลที่รับทรัพย์สินไว้ต้องกระทำการโดยสุจริตและไม่ทราบถึงการปราศจากอำนาจดังกล่าวในเวลาแห่งการจำหน่ายทรัพย์สินนั้น

(2) ในกรณีที่ตัวแทนทางการค้าที่ได้ครอบครองทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิในทรัพย์สินโดยความยินยอมของเจ้าของ ได้ขาย จำนำ หรือจำหน่ายโดยวิธีอื่นซึ่งจะสมบูรณ์ถ้ายังได้รับความยินยอมอยู่ ให้ถือว่าสมบูรณ์โดยไม่คำนึงว่าความยินยอมจะได้สิ้นสุดลงแล้ว ทั้งนี้ในเวลาแห่งการจำหน่ายผู้รับทรัพย์สินต้องไม่ทราบว่าความยินยอมได้สิ้นสุดลงแล้ว

มาตรา 8 การจำหน่ายโดยผู้ขายที่ยังคงครอบครองทรัพย์สิน

ในกรณีบุคคลที่ได้ขายทรัพย์สินยังคงครอบครองหรือได้ครอบครองทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิในทรัพย์สิน การที่บุคคลดังกล่าวหรือตัวแทนทางการค้าของเขาได้ส่งมอบหรือโอนทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิโดยการขาย จานำหรือจำหน่ายโดยทางอื่นหรือโดยข้อตกลงที่จะขาย จานำหรือจำหน่ายโดยทางอื่นแก่บุคคลที่รับโดยสุจริตและไม่รู้ถึงการขายครั้งก่อน ให้มีผลเสมือนบุคคลซึ่งส่งมอบหรือโอนได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งจากเจ้าของทรัพย์สินให้กระทำการดังกล่าว

มาตรา 9 การจำหน่ายโดยผู้ซื้อซึ่งได้รับการครอบครองทรัพย์สิน

ในกรณีบุคคลที่ซื้อหรือตกลงที่จะซื้อทรัพย์สินได้ครอบครองทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิในทรัพย์สินโดยความยินยอมของผู้ขาย การที่บุคคลดังกล่าวหรือตัวแทนทางการค้าของเขาส่งมอบหรือโอนทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิโดยการขาย จานำ หรือจำหน่ายโดยทางอื่น หรือโดยข้อตกลงที่จะขาย จานำ หรือจำหน่ายโดยทางอื่นแก่บุคคลที่รับโดยสุจริตและไม่รู้ถึงสิทธิยึดหน่วงหรือสิทธิอื่นใดของผู้ขายคนก่อนเกี่ยวกับทรัพย์สินนั้น ให้มีผลเสมือนบุคคลที่ส่งมอบหรือโอนเป็นตัวแทนทางการค้าซึ่งครอบครองทรัพย์สินหรือเอกสารสิทธิโดยความยินยอมของเจ้าของ

มาตรา 10 ผลของการโอนเอกสารที่มีต่อสิทธิยึดหน่วง หรือสิทธิที่ระงับการขนส่งของผู้ขาย

ในกรณีที่มีการโอนเอกสารสิทธิในทรัพย์สินโดยชอบให้แก่ผู้ซื้อหรือเจ้าของทรัพย์สิน และบุคคลดังกล่าวโอนเอกสารต่อไปให้แก่บุคคลที่รับโอนโดยสุจริตและเสียค่าตอบแทน การโอนในครั้งหลังจะมีผลใช้ยื่นต่อสิทธิยึดหน่วง หรือสิทธิที่ระงับการขนส่งของผู้ขาย เช่นเดียวกับที่การโอนบิลออฟเลตติงมีผลต่อสิทธิที่ระงับการขนส่ง

ภาคผนวก จ

บันทึกหลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล

พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล

เหตุผล

โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน มาตรา 609 วรรคสอง บัญญัติว่า "การรับขนของทางทะเลท่านให้บังคับตาม กฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" จึงจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการรับ ขนของทางทะเลขึ้น โดยเฉพาะ แต่ในทางปฏิบัติต้องนำหลักสากลเรื่องการรับขนของ ทางทะเลมาใช้ ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจในการส่งของและรับขนของทาง ทะเลไม่มีความแน่ใจได้ว่าตนมีสิทธิและหน้าที่เพียงใด เมื่อมีกรณีพิพาทหรือมีการฟ้อง ร้องเป็นคดีกันในศาล ก็เป็นการยากแก่การพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบของคู่กรณี หนึ่ง การ ขนของทางทะเลในระยะเวลาที่ผ่านมาได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้ จากสินค้าเข้าหรือสินค้าส่งออกของไทยมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี และการ ขนสินค้าชายฝั่งทางทะเลไทยก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ สมควรที่ประเทศไทย จะต้องมียกกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลให้เป็นการแน่นอนตามบทบัญญัติของ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันจะเป็นผลให้การประกอบธุรกิจการขนของทาง

ทะเลเป็นไปโดยราบรื่นและขจัดปัญหาซึ่งจะเกิดขึ้นแก่ทุกฝ่าย ทั้งจะเป็นการส่งเสริม
การพัฒนากิจการพาณิชย์ของประเทศอีกทางหนึ่งด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราช
บัญญัตินี้

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การรับขนของทางทะเล

พ.ศ.

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการรับขนของทาง
ทะเล พ.ศ."

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วัน
ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

"ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อ
บำเหน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

"ผู้ขนส่งอื่น" หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญา
รับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญา
นั้น แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้
ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมาย
ช่วงกันไปก็ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือ

โดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น

"ผู้ส่งของ" หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญาการรับขนของทางทะเล

"ผู้รับตราส่ง" หมายความว่า

(ก) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม

(ข) ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาส่ง หรือใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม และไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้ หรือ

(ค) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น

"ของ" หมายความว่า สิ่งหาปริมาตร สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหามาเพื่อใช้ในการขนส่งด้วย

"ภาชนะขนส่ง" หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทางนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล

"หน่วยการขนส่ง" หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชัน ถัง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น

"สัญญาการรับขนของทางทะเล" หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าธรรมเนียม

"อุปกรณ์แห่งค่าธรรมเนียม" หมายความว่า ค่าใช้จ่ายอย่างใดที่ผู้ขนส่งได้

เสียไปโดยควรในระหว่างขนส่ง ซึ่งตามประเพณีในการขนส่งทางทะเลถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าระวาง และให้หมายความรวมถึงเงินที่ผู้ขนส่งจำเป็นต้องเรียกเก็บเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าระวางปกติ เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายในการให้บริการของผู้ขนส่งเนื่องจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่อาจป้องกันได้ อันมีประเพณีในการขนส่งทางทะเลที่ผู้ขนส่งจะเรียกได้ เช่นการขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากภาวะคับคั่งของท่าเรือหรือที่ที่บรรทุกหรือขนถ่ายของ หรือการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น

"ใบตราส่ง" หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง

มาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวเนื่องกัน ผู้ขนส่งต้องจัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นนั้น ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบจะนั้นจะยกขึ้นใช้ยื่นบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง หรือรับโอนสิทธิตามใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารดังกล่าวมิได้

มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้มิใช่บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำเรือบางส่วน แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมา นั้นด้วย หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมา ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 6 สัญญารับขนของที่มีการขนส่งทางทะเลและทางอื่นรวมอยู่ด้วย ให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้น

มาตรา 7 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด 1

หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

มาตรา 8 ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

- (1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น
- (2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็น ให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ
- (3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๙ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทิ้งปรวงเท่าที่เป็น
ธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล

มาตรา ๙ ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งตามมาตรา ๘ เกิดขึ้น
หลังจากบรรทุกของลงเรือ หรือเมื่อเรือนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการ
แก้ไขความบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทาง
ทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น

มาตรา ๑๐ ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติกาให้เหมาะสมใน
การบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขน
ถ่าย ซึ่งของที่ตนทำการขนส่ง

มาตรา ๑๑ ผู้ขนส่งมีสิทธิบรรทุกของบนปากระวางเฉพาะในกรณีที่ได้
ตกลงกับผู้ส่งของ หรือเป็นการกระทำตามกฎหมายบัญญัติ หรือเป็นการปฏิบัติตาม
ประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการบรรทุกของเช่นนั้น

ถ้าผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงกันให้บรรทุกหรืออาจบรรทุกของบนปากระวาง
ได้ ผู้ขนส่งต้องจดแจ้งข้อตกลงดังกล่าวไว้ในใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นอันเป็นหลัก
ฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลในกรณีที่ไม่มีใบตราส่ง

ถ้าไม่มีใบตราส่งหรือเอกสารอื่นตามวรรคสอง
หากผู้ขนส่งอ้างว่ามีข้อตกลงกัน ให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ถึงข้อตกลงนั้น แต่จะยกขึ้น
เป็นข้อต่อสู้ผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้ใบตราส่งหรือเอกสารอื่นมาโดยไม่รู้
ถึงข้อตกลงนั้นมิได้

ถ้ามีการบรรทุกของบนปากระวางโดยขัดต่อบัญญัติในวรรคหนึ่ง หรือใน
กรณีที่มิได้จดแจ้งข้อตกลงไว้ในใบตราส่งหรือเอกสารอื่นตามวรรคสาม มิให้นำบท
บัญญัติในมาตรา ๕๑ มาตรา ๕๒ มาตรา ๕๓ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ หรือมาตรา

56 มาใช้บังคับ

ในกรณีที่มีความตกลงโดยชัดแจ้งระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของให้บรรทุกของใดในระหว่าง ถ้าผู้ขนส่งบรรทุกของนั้นบนปากกระวาง ให้ถือว่าผู้ขนส่งกระทำการหรืองดเว้นกระทำการตามมาตรา 60 (1)

มาตรา 12 เมื่อผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งต้องออกให้

มาตรา 13 เมื่อได้บรรทุกของลงเรือเสร็จแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่งชนิด "บรรทุกแล้ว" ผู้ขนส่งต้องออกให้

มาตรา 14 เมื่อได้ขนของไปถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่ตกลงกันไว้ และพร้อมที่จะส่งมอบของนั้นแล้ว ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง เว้นแต่จะมีข้อกำหนดในใบตราส่ง หรือได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญารับขนของทางทะเล

มาตรา 15 ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง หรือจนกว่าผู้รับตราส่งจะได้จัดให้มีประกันตามควร

มาตรา 16 เมื่อของไปถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่ตกลงกันไว้แล้ว ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งโดยไม่ชักช้า

มาตรา 17 ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

(1) ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่บัญญัติไว้

ในพระราชบัญญัตินี้

(2) กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 หรือมาตรา 60

(3) บัณฑิตการพิสูจน์ซึ่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง ไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิสูจน์

(4) ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประกันภัยในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญารับประกันของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย

ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้น แยกออกต่างหากจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิผู้กรณีที่ จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

หมวด 2

ใบตราส่ง

มาตรา 18 ใบตราส่งพึงแสดงรายการดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ ข้อความที่แจ้งลักษณะอันตรายแห่งของ หากจะต้องมี จำนวนหน่วยการขนส่ง และน้ำหนักของ หรือปริมาณอย่างอื่น ทั้งนี้ ตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้

(2) สภาพแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก

(3) ชื่อและสำนักงานของผู้ขนส่ง

(4) ชื่อของผู้ส่งของ

(5) ชื่อของผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ส่งของระบุไว้

- (6) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องจ่าย หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง
- (7) ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือตามสัญญารับขนของทางทะเลและวันที่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาอยู่ในความดูแล
- (8) ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามสัญญารับขนของทางทะเล
- (9) ข้อความแสดงว่าของนั้นให้บรรทุกบนปากระวางหรืออาจบรรทุกบนปากระวางได้
- (10) วันหรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือถ้าสัญญาได้ตกลงกันไว้
- (11) ข้อจำกัดความรับผิดซึ่งมากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58
- (12) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง
- (13) จำนวนตันฉบับใบตราส่งที่ออก
- (14) ลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่ง

มาตรา 19 ใบตราส่งชนิด "บรรทุกแล้ว" ตามมาตรา 13 นอกจากจะมีรายการตามมาตรา 18 แล้ว ให้ระบุชื่อเรือที่รับบรรทุกของและวันที่บรรทุกของนั้นลงเรือเสร็จแล้วด้วย

มาตรา 20 ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับของให้แก่ผู้ส่งของไว้ก่อนบรรทุกของลงเรือ ถ้าผู้ส่งของขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งชนิด "บรรทุกแล้ว" ผู้ส่งของต้องคืนใบตราส่งหรือเอกสารดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อแลกกับใบตราส่งชนิด "บรรทุกแล้ว" ในการนี้ผู้ขนส่งอาจทำให้โดยแก้ไขใบตราส่งหรือเอกสารดังกล่าวให้เป็นใบตราส่งชนิด "บรรทุกแล้ว" ก็ได้ ถ้าใบตราส่งหรือเอกสารที่แก้ไขแล้วนั้นมีรายการต่าง ๆ ครบถ้วนตามที่ใบตราส่งชนิด "บรรทุกแล้ว" จะพึงมี

มาตรา 21 ใบตราส่งใดที่ออกโดยผู้ขนส่งมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ในมาตรา 18 หรือมาตรา 19 ใบตราส่งนั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่ง ถ้ามีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งตามมาตรา 3

มาตรา 22 ใบตราส่งใดไม่มีข้อความตามมาตรา 18 (6) ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้รับตราส่งไม่ต้องจ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง แต่ถ้าใบตราส่งนั้นได้โอนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อใบตราส่งนั้น ห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

มาตรา 23 ในกรณีที่ผู้ส่งของเป็นผู้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความในใบตราส่งเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ จำนวนหน่วย การขนส่ง น้ำหนักของหรือปริมาณอย่างอื่น ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งทราบ หรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าข้อความดังกล่าวไม่ถูกต้องตรงกับของที่รับไว้จริง หรือไม่ถูกต้องตรงกับของที่ได้รับบรรทุกไว้จริงในกรณีที่มีการออกใบตราส่งชนิด "บรรทุกแล้ว" หรือไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงของรายการดังกล่าวในใบตราส่ง โดยวิธีการอันสมควรแก่วิสัยและพฤติการณ์ในภาวะเช่นนั้นได้ บุคคลดังกล่าวต้องบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง โดยระบุถึงข้อที่ไม่ตรงกับความจริง เหตุแห่งความสงสัย หรือพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้แล้วแต่กรณี

มาตรา 24 ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งมิได้บันทึกสภาพแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอกไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นมีสภาพภายนอกเรียบร้อย

มาตรา 25 ถ้ามิได้บันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งตามมาตรา 23 ให้



สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้หรือได้บรรจุทุกของลงเรือในกรณีที่เป็นใบตราส่งชนิด "บรรจุแล้ว" ทั้งนี้ ตามรายการที่แสดงไว้ในใบตราส่งนั้น แต่ถ้าใบตราส่งใดได้ออนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่งนั้นแล้ว ห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

มาตรา 26 ใบตราส่งที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง

มาตรา 27 ใบตราส่งใดแม้จะได้ออกให้แก่บุคคลใดโดยนามก็ยังไม่อาจโอนให้กันได้โดยการสลักหลัง เว้นแต่จะมีข้อกำหนดห้ามการสลักหลังไว้ในใบตราส่งนั้น

มาตรา 28 เมื่อได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้แล้ว ผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวณคืนใบตราส่งนั้นแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันตามควร

มาตรา 29 ใบตราส่งที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้โดยมีต้นฉบับมากกว่าหนึ่งฉบับและของได้ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางแล้ว

(1) แม้ผู้รับตราส่งจะนำต้นฉบับใบตราส่งมา เวณคืนเพียงฉบับเดียว ผู้ขนส่งก็จำต้องส่งมอบของให้ และเมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของแล้ว ให้ใบตราส่งฉบับอื่น ๆ ที่ยังไม่ได้เวณคืนเป็นอันสิ้นผล

(2) ก่อนหรือในระหว่างการส่งมอบของ ถ้าปรากฏว่ามีผู้รับตราส่งมากกว่าหนึ่งคน เรียกให้ส่งมอบของรายเดียวกัน โดยแต่ละคนต่างมีต้นฉบับใบตราส่งมา เวณคืนให้ ให้ผู้ขนส่งนำของทั้งหมดหรือของส่วนที่ยังไม่ได้ส่งมอบไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ และให้นำบทบัญญัติมาตรา 333 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 30 ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้โดยมีต้นฉบับมากกว่าหนึ่งฉบับ ในระหว่างที่ของยังไม่ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทาง ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งมอบของนั้นแก่บุคคลใด เว้นแต่จะได้รับเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดที่ออกให้แก่กันไว้

ถ้าผู้ขนส่งส่งมอบของไปโดยที่ยังไม่ได้รับเวนคืนใบตราส่งทั้งหมด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบผู้รับตราส่งซึ่งมีต้นฉบับใบตราส่งที่ยังไม่ได้เวนคืน

หมวด 3

หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ

มาตรา 31 ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้รับความเสียหายหรือการที่เรือเสียหาย เว้นแต่จะเป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ส่งของ หรือจากสภาพแห่งของนั้นเอง โดยผู้ส่งของมิได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้า เกี่ยวกับการส่งของนั้น

มาตรา 32 ถ้าผู้ส่งของได้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความตามมาตรา 23 เพื่อให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อความนั้นไว้ในใบตราส่ง และเมื่อได้บันทึกให้ตามนั้นแล้ว ให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งว่าข้อความที่แจ้งหรือจัดให้ นั้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับของนั้นทุกประการ

ถ้ามีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่ถูกต้องแท้จริงของข้อความตามวรรคหนึ่ง ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายความเสียหายให้แก่ผู้ขนส่ง แม้ว่าผู้ส่งของจะได้โอนใบตราส่งนั้นให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม แต่ทั้งนี้ ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเลต่อบุคคลภายนอก

มาตรา 33 ของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรือ อาจเกิดระเบิดหรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่น ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมาย หรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย

เมื่อส่งของตามวรรคหนึ่งให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ผู้ส่งของต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น และในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นร้องขอ ให้ผู้ส่งของแจ้งข้อควรระวังและวิธีป้องกันอันตรายให้ทราบด้วย

มาตรา 34 ถ้าผู้ส่งของไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 และผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น สิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น มีดังต่อไปนี้

(1) ไม่ว่าเวลาใด ๆ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจาก เรือ ท้าลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

(2) ผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น นอกจากค่าใช้จ่ายตาม (1)

มาตรา 35 แม้ว่าผู้ส่งของจะได้ปฏิบัติตามมาตรา 33 แล้ว หรือผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้รับบรรทุกของตามมาตรา 33 วรรคหนึ่ง โดยรู้ถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายต่อชีวิต หรือทรัพย์สินขึ้นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ท้าลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เว้นแต่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามมาตรา 39 โดยไม่อาจอ้างข้อยกเว้น ความรับผิดชอบตามมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 หรือ มาตรา 56 ได้

มาตรา 36 ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของจะสั่งให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่นก็ได้ แต่ต้องเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดที่ออกให้แก่กันไว้แก่ผู้ขนส่ง ในกรณีเช่นนี้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปเพื่อจัดการในการขนส่ง หรือตามคำสั่งของผู้ส่งของและมีสิทธิได้รับค่าระวางตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว

ถ้าได้จัดการไปตามคำสั่งของผู้ส่งของโดยยังไม่ได้รับเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบผู้รับตราส่งซึ่งมีใบตราส่งฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืน

มาตรา 37 ถ้าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้รับความเสียหายเนื่องจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นนั้นต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ส่งของหรือตัวแทนว่าได้เกิดความเสียหาย พร้อมทั้งแจ้งให้ทราบถึงสภาพโดยทั่วไปของความเสียหายดังกล่าวภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้เกิดความเสียหาย หรือวันที่ส่งมอบของตามมาตรา 40 แล้ว แต่วันใดจะเป็นวันหลัง มิฉะนั้นให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ได้รับความเสียหายนั้น

มาตรา 38 ในกรณีที่ผู้ส่งของขอให้ผู้ขนส่งหรือตัวแทนออกใบตราส่งให้แก่ตน โดยไม่ต้องบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการใด ๆ ในใบตราส่งและให้ใบตราส่งมีข้อความตามที่ผู้ส่งของได้แจ้งหรือจัดให้ หรือโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพภายนอกแห่งของในใบตราส่งนั้น และผู้ส่งของรับรองหรือตกลงว่าตนยินยอมชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากการออกใบตราส่งนั้น คำรับรองหรือข้อตกลงดังกล่าวจะใช้ยืนยันผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกผู้รับโอนใบตราส่งนั้นมิได้

หมวด 4

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

มาตรา 39 ภายใต้บังคับมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 และมาตรา 58 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกช้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของหรือตัวแทนผู้ส่งของหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว จนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 40

มาตรา 40 ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งตนได้รับไว้แล้ว

- (1) ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว
- (2) ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่ของนั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับหรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว หรือ
- (3) ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

มาตรา 41 การส่งมอบซีกข้าตามมาตรา 39 ได้แก่

(1) ในกรณีที่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้กับผู้ส่งของผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น

(2) ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

มาตรา 42 ถ้าเวลาได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันสิ้นกำหนดส่งมอบหรือกำหนดเวลาอันควรส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี บุคคลซึ่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจะรับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบซีกข้า หรือจะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงก็ได้ ในกรณีนี้ให้นำบทบัญญัติมาตรา 227 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 43 แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นหาการขนส่งของที่ตนรับขน ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซีกข้าแห่งของนั้นและจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง หรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนนั้นด้วย

มาตรา 44 ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่น เฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย

มาตรา 45 เมื่อมีกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นดังกล่าวเป็นลูกหนี้ร่วมกัน

มาตรา 46 ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายในสองปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ

มาตรา 47 ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 48 สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบซั๊กซ่ายอมสิ้นไป ถ้าผู้รับตราส่งมิได้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของ

มาตรา 49 เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของจากผู้ขนส่งหรือจากบุคคลตามมาตรา 40 (3) ไว้แล้ว ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งมีสภาพจำนวน น้ำหนักและรายละเอียดอื่น ๆ ตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือถ้าไม่ได้ออกใบตราส่งให้ไว้แก่กันให้สันนิษฐานว่าได้ส่งมอบของซึ่งมีสภาพดี แล้วแต่กรณีเว้นแต่

(1) ผู้รับตราส่งหรือบุคคลตามมาตรา 40 (3) และผู้ขนส่งได้ทำการสำรวจ หรือตรวจสอบสภาพของร่วมกันและจัดแจ้งการสูญหายหรือเสียหายไว้แล้วก่อนที่ผู้รับตราส่งจะรับมอบของ

(2) ในกรณีที่ไม่มี การสำรวจหรือตรวจสอบสภาพของร่วมกันตาม (1) ผู้รับตราส่งได้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง ณ ท่าปลายทางก่อนรับมอบของตาม

วรรคหนึ่งหรือภายในหนึ่งวันทำการถัดจากวันรับมอบของว่ามีของสูญหายหรือเสียหาย หรือมีทั้งแจ้งถึงสภาพการสูญหายหรือเสียหายนั้น ๆ ด้วย หรือในกรณีที่มีการสูญหายหรือเสียหายไม่อาจพบหรือเห็นได้จากการตรวจสอบสภาพภายนอกแห่งของนั้น ผู้รับตราส่งได้ส่งคำบอกกล่าวภายในสิบห้าวันนับแต่วันรับมอบของ

มาตรา 50 ในกรณีที่จะต้องส่งคำบอกกล่าวแก่กันตามมาตรา 48 หรือมาตรา 49 (2) ถ้ามิได้ส่งคำบอกกล่าวโดยตรงแก่บุคคลที่จะเป็นผู้รับคำบอกกล่าวนั้นให้บังคับดังนี้

(1) ถ้าได้ส่งคำบอกกล่าวให้แก่ตัวแทนผู้ขนส่ง หรือนายเรือหรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือที่ผู้ขนส่งใช้ทำการขนส่ง ให้ถือว่าได้ส่งคำบอกกล่าวนั้นให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว

(2) ถ้าได้ส่งคำบอกกล่าวให้แก่ตัวแทนผู้ขนส่งอื่น หรือนายเรือหรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือที่ผู้ขนส่งอื่นใช้ทำการขนส่ง ให้ถือว่าได้ส่งคำบอกกล่าวนั้นให้แก่ผู้ขนส่งอื่นแล้ว

(3) ถ้าผู้ขนส่งอื่นเป็นผู้ส่งมอบของตามมาตรา 40 การส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งอื่นนั้นให้มีผลเช่นเดียวกับการส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่ง และการส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งก็ให้มีผลเช่นเดียวกับการส่งให้แก่ผู้ขนส่งอื่นด้วย

หมวด 5

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา 51 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำอันเกิดขึ้นจากการไม่เป็นไปตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าคนปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 9 แล้ว

มาตรา 52 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก
 ซ้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้
- (3) การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ
- (4) สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้าย หรือการก่อการ
 วนวายในบ้านเมือง
- (5) การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการ
 ใด ๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่ง
 กฎหมาย แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง
- (6) การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ
- (7) การนัดหยุดงาน การปิดงานงคจ้าง การผละงาน หรือการจงใจทำ
 งานล่าช้าที่ท่าเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของ
 หรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือนั้น
- (8) การกระทำของโจรสลัด
- (9) ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อหรือรวม
 มัดไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือ
 หีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ
- (10) สภาพแห่งของนั้นเอง
- (11) ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือ
 ทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและ
 สมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ
- (12) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการ
 ปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง
- (13) เหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็น

ของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

มาตรา 53 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก
เข้าอันเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าอัคคีภัยนั้นเกิดขึ้นจาก
ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

มาตรา 54 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก
เข้าอันเป็นผลจากการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัยหรือหลีกเลี่ยง
หรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็น
ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้
มาตรการดังกล่าว

มาตรา 55 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก
เข้าถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกเข้านั้น เป็นผลจากการใช้
มาตรการทั้งปวงเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อ
ช่วยทรัพย์สินในทะเล แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบของตนในการเฉลี่ยความ
เสียหายทั่วไป ถ้ามี

มาตรา 56 ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย
เสียหาย หรือส่งมอบชกเข้าอันเป็นผลจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขน
ส่งสัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั่นเอง ถ้าพิสูจน์ได้ว่า

(1) ผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้น โดยเฉพาะที่ผู้ส่งของ
ได้ให้ไว้แก่ตนแล้ว และ

(2) ในพฤติการณ์แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก
เข้าอาจเกิดจากภัยหรือสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหายหรือ
ส่งมอบชกซ้ำ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อ
ของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

มาตรา 57 ถ้าของที่ขนส่งเป็นเงินตรา ธนาकारบัตร ตัวเงิน พันธบัตร
ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประหวนสินค้า อัญมณีหรือของมีค่าอย่างอื่น ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ
การสูญหายหรือเสียหายแห่งของดังกล่าว เว้นแต่ผู้ส่งของจะได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ
ถึงสภาพและราคาของนั้นในเวลาที่น่าจะยอมมอบให้

ในกรณีที่แจ้งราคาของไว้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกินราคาที่แจ้งไว้

หมวด 6

ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย

มาตรา 58 ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบ
หมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง
ไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนัก
สุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ตามมาตรา 61 และ
ปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดชอบไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตาม
ราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบของชกซ้ำ ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียง
สองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชกซ้ำ แต่รวมกันต้องไม่เกินค่า
ระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสาม โดยมีหน่วยการ

ขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง

มาตรา 59 ในการคำนวณว่าเงินจำนวนใดจะมากกว่าตามมาตรา 58 วรรคหนึ่ง ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่มีการรวมของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกัน ไม่ว่าจะมีการใช้ภาชนะขนส่งบรรจุหรือรองรับหรือไม่ก็ตาม ถ้าระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ นั้น แต่ถ้ามิได้ระบุให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง

(2) ในกรณีที่เสียหายขณะขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ถ้าผู้ขนส่งไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาภาชนะขนส่งนั้น ให้ถือว่าภาชนะขนส่งอันหนึ่งเป็นของหนึ่งหน่วยการขนส่งอีกต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น

มาตรา 60 การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรือละเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้

(2) ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง

(3) ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น

(4) ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีตาม (4) นี้ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 ต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเท่ากับราคาที่คำนวณได้นั้น และถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 สูงกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเท่ากับราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

มาตรา 61 การคำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายตามมาตรา 58 ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังนี้

- (1) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายทั้งหมด ให้คำนวณเท่ากับราคาที่ของนั้นจะมีในเวลาที่จะส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง
- (2) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายบางส่วน ให้คำนวณตามส่วนโดยเทียบกับราคาของอย่างเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกันที่ยังเหลืออยู่ในเวลาส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ



นายกรัฐมนตรีนายกรัฐมนตรี

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กมล สันธิเกษศริน. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน
จ้างทำของ รับชน. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
2517.

จรัญ ภักดีธนากุล. "หมายเหตุฎีกา 2521. "วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
4 (มกราคม-เมษายน 2521) : 200-203.

จรัญ ภักดีธนากุล และ ไพฑูรย์ คงสมบูรณ์. "หมายเหตุฎีกา 2521." วารสาร
กฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 4 (พฤษภาคม-สิงหาคม 2521) :
170-174.

จรัญ ภักดีธนากุล และ ไมตรี ศรีอรุณ. "หมายเหตุฎีกา 2521." วารสารกฎหมาย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 4 (กันยายน-ธันวาคม 2521) : 170-178.

จิตติ ติงสภักดิ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยบัญชีเดินสะพัดและ
ตัวแลกเปลี่ยน. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524.

จิตติ ติงสภักดิ์ และ นายชล ชีรกุล. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
บรรพ 2 มาตรา 241 ถึง มาตรา 452. กรุงเทพมหานคร : เนติ
บัณฑิตยสภา (โรงพิมพ์ไทยพิทยา), 2503.

จินดาภิรมย์, พระยา และคณะ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.

กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์โสภณพิพรรฒธนากร, 2467.

จิต เศรษฐบุตร. ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย เช่าทรัพย์

เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน. กรุงเทพมหานคร :

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง, 2493.

_____ . คำบรรยายลักษณะวิชากฎหมายแพ่ง ลักษณะทั่วไปแห่งนี้. กรุงเทพ

มหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2518.

_____ . คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ยืม ผากทรัพย์ เก็บของในคลัง

สินค้า ประนีประนอม การพะนันและชัณฑ์. กรุงเทพมหานคร :

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2492.

ชวลิต อรรถศาสตร์. "กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ." บทบัญญัติ 34

ตอน 3 (2520) : 443-462.

ชาญชัยศึก, พลเรือโท, หลวง. การพาณิชย์นาวี. กรุงเทพมหานคร, 2505

ไชยวัฒน์ บุณนาค. "กฎหมายพาณิชย์ทะเล (วิธีปฏิบัติและประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับ

บิลออฟเลตติงและสัญญาเช่าเรือ)." บทบัญญัติ 38 ตอน 1 (2524)

: 36-48.

เทหวีฑูร, พระยา. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 1-2.

กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ไทยพิทยา, 2509.

ธิดา ชาลีจันทร์. กฎหมายทะเล. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สถาน
สงเคราะห์หญิง, 2519.

เนติบัณฑิตสภา. คำพิพากษาฎีกา.

ประดิษฐ์มบุตรธรรม, หลวง. บันทึกข้อความสำคัญประกอบด้วยอุทธรณ์และคำแนะนำ
แห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 1. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์
นิติสาส์น, 2471.

ประพนธ์ ศาคะมาน, ศาสตราจารย์ และไพจิตร ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวล
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะซื้อขาย. กรุงเทพมหานคร : สำนัก
พิมพ์นิติบรรณการ, 2524.

ประเสริฐ สุภมาตรา, ขุน. คำสอนชั้นปริญญาตรี ลักษณะวิชาหลักกฎหมายแพ่ง.
กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง, 2490.

พจน์ บุชปาคม. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ยืม ฎี๋ืม
ฝากทรัพย์. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2527.

มาโนช สุทธิวาหนฤพิติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย
ยืม ฝากทรัพย์ เก็บของในคลังสินค้า ประนีประนอมยอมความ การพินัน
และชั้นต่อ. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง,
2519.

เรืองเดช มหาศรานนท์. "กฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล." วารสาร

การพาณิชย์นาวี 1 (พฤษภาคม-สิงหาคม 2525) : 20-43.

วราภรณ์ ทินานนท์. การค้าสำเภาของไทยสมัยรัตนโกสินทร์ตอนต้น.

กรุงเทพมหานคร : บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , 2522.

วิจิตรมาตรา , ขุน. ประวัติการค้าของไทย. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร

: โรงพิมพ์บัณฑิตการพิมพ์ , 2519

วิชญ์ เครื่องงาม. คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้. กรุงเทพ

มหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2524.

วีรพล ปานะบุตร. "การซื้อขายระหว่างประเทศแบบซีไอเอฟ." วารสารวิชาการ

6 (กันยายน 2526) : 9-41.

สมศักดิ์ เพียรสกุล. "ใบตราส่ง (BILL OF LADING) : วารสารการพาณิชย์นาวี

3 (มกราคม-เมษายน 2527) 22-36.

สุชาบดี สัตตบุศย์, ดร. กฎหมายเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร

: คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (โรเนียว) , 2522.

สุนีย์ มีลลิกะมาลย์. คำบรรยายวิชากฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ยืม ผากทรัพย์

เก็บของในคลังสินค้า ประนีประนอมยอมความ การพินันและชั้นต่อ.

กรุงเทพมหานคร : คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (โรเนียว),

2525.

สุบิน พูลพัฒน์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ยืม ผากทรัพย์
เก็บของในคลังสินค้า ประนีประนอมยอมความ การพินันและชั้นต่อ.
กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เสี่ยวเซียงจงเจริญ, 2515.

_____. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้าง
แรงงาน จ้างหาของ รับขน. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์การพิมพ์, 2516.

สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์. "ใบตราส่ง (BILLS OF LADING) : และสิทธิของผู้รับใบตราส่ง."
บทบัญญัติคดี. ตอน 3 (2524) : 336-346.

_____. "สิทธิของผู้รับตราส่งที่มีต่อผู้ขนส่งในการขนส่งของทางทะเล." วารสาร
นิติศาสตร์ 14 ฉบับที่ 1 (2527) : 124-141.

เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้
เล่ม 2. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์อักษรสาส์น, 2506.

_____. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ว่าด้วยตัวเงิน.
กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2524.

สารสาส์นประพันธ์, หลวง. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1-
153. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ดวงแก้วมิ่งป๋อ, 2467.

สวัสดิการข้าราชการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี. พระราช
บัญญัติ กฏกระทรวง ประกาศและระเบียบเกี่ยวกับการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ของไทย. กรุงเทพมหานคร, 2528.

ออมทรัพย์กระทรวงยุติธรรม, สหกรณ์. ย่อข้อกฎหมายจากคำพิพากษาศาลฎีกาประมวล
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ตอน 2. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์
รุ่งเรืองธรรม, 2525.

..... . ย่อข้อกฎหมายจากคำพิพากษาศาลฎีกาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2
ตอน 1 หนี. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม, 2525.

..... . ย่อข้อกฎหมายจากคำพิพากษาศาลฎีกาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2
ตอน 1 บทเบ็ดเสร็จทั่วไป สัณญา. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์รุ่งเรือง
ธรรม, 2528.

อัมพร ๗ ตะกั่วทุ่ง. คำอธิบายกฎหมายลักษณะตัวเงิน. กรุงเทพมหานคร : สำนัก
อบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2524.

เอกสารอื่น ๆ

กมล สนธิเกษศรีน. "เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ เรื่องการพัฒนากำสั้งคน
ด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี ๗ ห้องสารนิเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย วันที่
30 กรกฎาคม 2524 เรื่องปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการพาณิชย์
นาวีไทย." กรุงเทพมหานคร : 2524 (อัดสำเนา).

กษม เกษมสุวรรณ. "ระบบการบริหารการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศ
เบื้องต้น : แนวทางกิจการพาณิชย์นาวีเบื้องต้น." กรุงเทพมหานคร :

2527 (อัครสาเนา).

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. สถาบันธุรกิจพณิชยนาวิ. "รายงานการสัมมนาเรื่อง การขนส่งทางทะเลและปัญหาและแนวทางแก้ไข วันพฤหัสบดีที่ 7 กรกฎาคม 2526." กรุงเทพมหานคร : 2526 (อัครสาเนา).

____. สถาบันธุรกิจพณิชยนาวิ. "เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องการขนส่ง ทางทะเล : ปัญหาและแนวทางแก้ไข วันพฤหัสบดีที่ 7 กรกฎาคม 2526." กรุงเทพมหานคร : 2526 (อัครสาเนา).

____. สถาบันธุรกิจพณิชยนาวิ. "รายงานการสัมมนาทางวิชาการเรื่อง กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล : ความจำเป็นและผลกระทบ วันที่ 23 มีนาคม 2528." กรุงเทพมหานคร : 2528 (อัครสาเนา).

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาษาต่างประเทศ

Astle, W.E. Bill of Lading Law. London : Fairplay
Publications, 1982.

_____. Hague Rules Law Digest. London : Fairplay
Publication, 1981.

_____. The Hamburg Rules. London : Fairplay
Publication, 1981.

_____. Shipping and the Law. London : Fairplay
Publication, 1980.

Atiyah, P.S. The Sale of Goods, 4th ed. London : Pitman
Publishing, 1971.

Benton, William. Encyclopaedia Britannica, Vols. 20,22.
London : Encyclopaedia Britannica Inc, 1957.

Benton, William. Encyclopaedia Britannica, Vol 20. London :
Encyclopaedia Britannica Inc, 1970.

Cheshire, G.C.; Fifoot, C.H.S. The Law of Contract. 6th ed.
London : Butterworths, 1964.

Colinvaux, Raoul. Carver's Carriage by Sea. 2 Vols. 13th ed. London : Stevens & Sons, 1982.

Guest, A.G. Benjamin's Sale of Goods. 2nd ed. London : Sweet & Maxwell, 1981.

Giles, O.C. Chorley and Giles' Shipping Law. 7th ed. London : Petman Books, 1981.

Grime, Robert P. Shipping Law. London : Sweet & Maxwell, 1978.

Hailsham, Lord ed. Halsbury's Law of England. Vols. 4, 41 and 43. 4th ed. London : Butterworths, 1983.

Healy, Nicholas J; Sharpe, David J. Admiralty Cases and Materials. 2nd ed. St. Paul, Minn : West Publishing Co, 1974.

Ivamy, Edward Richard Hardy. Casebook on Carriage by Sea. 2nd ed. London : Butterworths, 1982.

_____. Casebook on Shipping Law. London : Butterworths, 1970.

_____. Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea. 11th

ed. London : Butterworths, 1979.

Mark, Michael; Mance, Jonathan. Chalmers' Sale of Goods Act 1979 Including The Factors Acts 1889 & 1890. 18th ed, London : Butterworths, 1981.

McLoughlin, James. Introduction to Negotiable Instruments. London : Butterworths, 1975.

Mitchelhill, Alan. Bills of Lading, Law and Practice. London : Chapman and Hall, 1982.

Mocatta, Alan Abraham, Sir; Mustill, Michael J, Sir; Boyd, Stewart c. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading. 19th ed. London : Sweet & Maxwell, 1984.

Peach, William. Fairplay World Shipping Yearbook 1985. London : Fairplay Publications Ltd., 1985.

Sassoon, David M. C.I.F. and F.O.B. Contracts. 2nd ed. London : Stevens & Sons, 1975.

Schmitthoff, Clive M. The Export Trade. 7th ed. London : Stevens & Sons, 1980.

Stevens, Edward F. Shipping Practice, With a Consideration of the Relevant Law. 11th ed. London : Pitman, 1981.

Treitel, G.H. The Law of Contract. 3th ed. London : Stevens & Son, 1970.

Others

United Nations. "Conference on Trade and Development : Bill of Lading." New York, 1971.

_____. "Economic and Social Commission for Asia and the Pacific Guide-Lines for Maritime Legislation." Bangkok, 1982.

"Legalines Casebook Approach to Admiralty." Legalings, Inc. 1973.

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียน

นางสาวพนิศา วัชรเวคิน เกิดเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2502 ณ กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาชั้นปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 2) จากคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. 2524 และสำเร็จการศึกษาเนติบัณฑิตไทย จากสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา เมื่อปี พ.ศ. 2526



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย