

แนวคิดพื้นฐานในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

1. ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งสินค้าทางทะเลกับสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ

การค้าเนรุกรกิจเกี่ยวกับการส่งออกอาจมีที่มาได้ 2 กรณี คือ ผู้ส่งออกอาจจะขายสินค้าไปยังผู้ซื้อที่อยู่ต่างประเทศโดยตรง หรือผู้ส่งออกอาจจะตั้งองค์กรด้านการขาย โดยให้องค์กรดังกล่าวนี้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบของตัวแทนจำหน่าย (distributors) ตัวแทน (agents) สำนักงานหรือบริษัทสาขา (branch offices) เป็นต้น (Schmitthoff 1980 : 3)

การค้าส่งออกโดยปกติจะมีผลมาจากการทำสัญญาซื้อขายสินค้านานาชาติ ซึ่งสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศนี้มีลักษณะพิเศษที่ต่างไปจากสัญญาซื้อขายภายในประเทศ เพราะสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศนั้นเกี่ยวข้องกับสัญญาอื่น ๆ อีก ได้แก่ สัญญาขนส่งสินค้า สัญญาประกันภัย สัญญาชำระเงินทางการค้า (Schmitthoff 1980 : 7) หากพิจารณาต่อไปในระหว่างสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศกับสัญญาขนส่งสินค้านั้น จะเห็นได้ว่าสัญญาทั้งสองนี้มีความเกี่ยวข้องซึ่งกันและกันอยู่มากในหลายจุดหลายเรื่อง บางครั้งก็เป็นเหตุเป็นผลแก่กันและกัน ทั้งนี้เพราะโดยทั่วไปการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ เป็นหน้าที่ผู้ขายจะต้องปฏิบัติตามชำระหนี้ และสินค้าจะถึงมือผู้ซื้อซึ่งอยู่ห่างไกลคนละประเทศได้ก็โดยสัญญาขนส่งระหว่างประเทศ ในกรณีนี้สัญญาซื้อขายจึงเป็นตัวกำหนดมาตรฐานให้แก่สัญญาขนส่งโดยทางเรือ เห็นได้จากเหตุผลที่อยู่เบื้องหลังเอกสารเกี่ยวกับเรือทุกชนิดจะมีเหตุผลของสัญญาซื้อขายอยู่เสมอ การที่คู่สัญญาในการขนส่งระหว่างประเทศต้องการจะขนส่งสินค้าจากแห่งหนึ่ง ไปยังอีกแห่งหนึ่ง หรือการทำสัญญาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ได้ถูกทำขึ้นมา ก็เพื่อที่จะสนับสนุนให้เกิดการซื้อขายขึ้นในที่สุดนั่นเอง (ESCAP II : 307)

ดังนั้น ในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศจะมีข้อกำหนดไว้เลยว่า ในกรณีใดที่หน้าที่ในการจัดหาเรือมาทำการบรรทุกสินค้าจะเป็นของผู้ซื้อ และในกรณีใดหน้าที่ดังกล่าวจะเป็นของผู้ขาย (ESCAP II : 307)

แต่เนื่องจากคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศอยู่กันคนละประเทศ และอยู่ภายใต้กฎหมายคนละระบบ ซึ่งโอกาสที่จะเกิดความเข้าใจผิดหรือตีความต่างกันเมื่ออยู่มาก ดังนั้นจึงมีการตกลงกำหนดแบบมาตรฐานขึ้นโดยสภาหอการค้าระหว่างประเทศ โดยใช้ถ้อยคำที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เรียกว่า Incoterm ซึ่ง Incoterm จะอธิบายและกำหนดความหมายที่

แน่นอนสำหรับถ้อยคำทางการค้า (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช 2528 : 32) ถ้อยคำต่าง ๆ จะมีการแก้ไขและปรับปรุงอยู่เสมอให้เข้ากับสภาพที่เปลี่ยนแปลงไปของเทคโนโลยีใหม่ ๆ แห่งการขนส่ง เช่น การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (ESCAP I : 36) เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ Incoterm จึงได้รับการยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลาย และ Incoterm นี้เองที่ช่วยบอกให้ทราบว่าคู่สัญญาฝ่ายใดจะมีหน้าที่อย่างไรในสัญญาแต่ละประเภท และผู้ใดจะต้องรับภาระความเสี่ยงภัยในความเสี่ยงภัยของสินค้า

Incoterm ได้กำหนดถ้อยคำทางการค้าขึ้นมาหลายชนิดด้วยกัน แต่ที่นิยมได้แก่ FOB และ CIF ทั้ง FOB และ CIF มีประวัติและวิวัฒนาการมาจากประเพณีการค้าทางเรือสมัยโบราณ แต่ปัจจุบันทั้ง FOB และ CIF ใช้ได้ทั้งที่เป็นการค้าทางเรือและที่ไม่ใช่ทางเรือ และมีความหมายแปรเปลี่ยนไปตามกฎหมายประเพณีปฏิบัติของแต่ละประเทศ ซึ่ง Incoterm ได้ให้ความหมายของทั้ง 2 คำนี้ไว้เพื่อให้เป็นที่เข้าใจได้ (มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช 2528 : 32) ดังนี้

FOB ย่อมาจากคำว่า Free on Board โดยปกติจะต่อด้วยชื่อท่าเรือที่ทำการบรรทุก (port of shipment) มีความหมายว่า ความเสี่ยงภัยได้โอนไปยังผู้ซื้อเมื่อสินค้าถูกส่งผ่านฝั่งกราบเรือที่ท่าเรือที่ทำการบรรทุก (ESCAP I : 37) ในประเทศอังกฤษถือว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนหน้านั้นเป็นภาระของผู้ขาย (คดี Pyrene Costd V. Scindia Navigation Co.Ltd.1954) ผู้ขายหรือผู้ส่งออกมีหน้าที่จัดหาสินค้าจากผู้ผลิตภายในประเทศ และนำสินค้านั้นไปที่ท่าเรือเพื่อทำการส่งออกไปยังผู้ซื้อที่อยู่ต่างประเทศ สำหรับหน้าที่ในการจัดหาเรือมารับสินค้าดังกล่าวจะเป็นของผู้ซื้อ กล่าวคือ ผู้ซื้อจะเป็นผู้เลือกเรือที่จะขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง และอาจจัดทำประกันภัยด้วยถ้าเป็นความต้องการของผู้ซื้อเอง (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 14) ซึ่งแน่นอนที่ผู้ซื้อจะต้องทำการประกันภัยไว้เพราะความเสียหายหลังจากสินค้าลงเรือแล้วเป็นของผู้ซื้อนั่นเอง

ในกรณีที่สัญญาซื้อขายมิได้ระบุไว้อย่างชัดเจนถึงชื่อเรือ และท่าเรือที่จะทำการขนส่งสินค้า เป็นหน้าที่ของผู้ซื้อที่จะต้องแจ้งให้ผู้ขายทราบทั้งชื่อเรือ ท่าเรือ และวันที่เรือเข้าเทียบท่าเรือที่กำหนดและในทันทีที่เรือมาถึงท่า ส่วนผู้ขายก็จะมีหน้าที่บรรทุกสินค้าลงเรือ โดยผู้ขายเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการบรรทุกเอง (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 14)

เมื่อได้มีการบรรจุสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว ผู้ขนส่งจะออกบิลออฟเลดิงให้ผู้ขาย หรือผู้ส่งออก เมื่อผู้ขายนำบิลออฟเลดิงพร้อมเอกสารอื่น ๆ ไปยื่นต่อธนาคารแล้ว ผู้ขายก็จะได้รับชำระราคาสินค้า

หลังจากที่สินค้าได้บรรจุลงเรือแล้ว หากเกิดความเสียหายแก่สินค้าอย่างใด ๆ ผู้ซื้อนอกจากจะต้องรับผิดชอบที่เกิดขึ้นแล้ว ยังจะต้องชำระค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามที่เจ้าของเรือกำหนดอีกด้วย (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 14)

ลักษณะของ FOB โดยทั่วไปจะมีลักษณะที่กล่าวมานี้ แต่ในทางปฏิบัติบางกรณีเพื่อความสะดวกคู่สัญญาอาจทำสัญญาแบบ FOB โดยมีข้อตกลงพิเศษเพิ่มเติมเข้าไปด้วยก็ได้ เช่น อาจตกลงกันว่าให้ผู้ขายทำหน้าที่บางอย่างแทนผู้ซื้อ เช่น หน้าที่ในการจ่ายค่าระวาง หรือหน้าที่ในการจัดทำประกันภัยสินค้า ซึ่งในกรณีนี้ถือว่าเป็นการที่ผู้ขายทำแทนผู้ซื้อเท่านั้น และนอกจากราคาสินค้าที่ผู้ซื้อจะต้องชำระแก่ผู้ขายอยู่แล้ว ผู้ซื้อจะต้องชำระค่าคอมมิชชั่นในบริการพิเศษให้แก่ผู้ขายอีกด้วย (Schmitthoff 1980 : 20)

นอกจาก FOB แล้วที่นิยมทำกันมากอีกชนิดหนึ่งก็คือ CIF ซึ่งย่อมาจากคำว่า Cost, Insurance และ Freight โดยปกติจะต่อดำเนินที่ท่าเรือปลายทาง (port of destination) ถือกันว่า CIF นี้มีลักษณะที่พิเศษที่สุดในบรรดา terms ทั้งหมด ดังจะเห็นได้จากคดีของประเทศอังกฤษนั้น Lord Wright ได้กล่าวไว้ในคดี T.D. Bailey, Son & Co. v. Ross T. Smyth & Co. Ltd. ในปี 1940 ว่า CIF เป็นสัญญาที่ใช้กันบ่อยและใช้กันอย่างกว้างขวางมากกว่าสัญญาใด ๆ ที่ใช้ขนส่งทางทะเล ลักษณะของ CIF นั้นโดยตัวเองแล้ว ไม่ใช่สัญญาซื้อขายสินค้า แต่เป็นสัญญาซื้อขายเอกสารที่เกี่ยวข้องกับตัวสินค้าอีกที (Schmitthoff 1980 : 26) เอกสารที่เกี่ยวข้องกับตัวสินค้านี้ ก็คือ เอกสารการขนส่งซึ่งได้แก่ ใบตราส่ง (Bill of Lading) ซึ่งใช้แทนสัญญาประกันภัยทางทะเล และใบแจ้งราคาสินค้า (Invoice) ซึ่งใช้แทนสัญญาซื้อขาย (Schmitthoff 1984 : 375 - 376)

หน้าที่ของผู้ขายในสัญญาแบบ CIF มีมากกว่าหน้าที่ผู้ขายตาม FOB กล่าวคือ ผู้ขายต้องจัดหาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญา เลือกเรือที่จะขนส่งสินค้าไปสู่เมืองท่าปลายทางที่ตกลงกันไว้ในสัญญา แล้วทำสัญญารับประกันภัยจากนั้นจึงส่งของลงเรือจัดหาประกันภัยที่เหมาะสมแก่สินค้า บางกรณีอาจตกลงกันว่าผู้ซื้อสามารถเลือกกำหนดชนิดของเรือหรือชนิดของประกันภัยที่คุ้มครองด้วยตัวเองก็ได้ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 13)

เมื่อผู้ขายได้จัดหาประกันภัย และบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว ผู้ขายก็จะนำเอกสาร การขนส่งพร้อมกับเอกสารอื่น ๆ ที่จะใช้เป็นหลักฐานแสดงว่าตนได้ปฏิบัติตามที่ตามสัญญาแล้ว ไปยัง ธนาคารเพื่อรับชำระราคาสินค้า และภายในระยะเวลาอันควรผู้ขายก็จะต้องยื่นเอกสารเช่นเดียว กันนี้ไปให้แก่ผู้ซื้อเพื่อที่ผู้ซื้อจะได้นำมาใช้รับการส่งมอบสินค้าเมื่อมาถึง หรือใช้ในการฟ้องร้องค่า สูญหายในกรณีที่สินค้าเกิดสูญหายในระหว่างเดินทางได้ (Schmitthoff 1984 : 376)

ราคาสินค้าแบบ CIF จะสูงกว่าราคาสินค้าแบบ FOB ทั้งนี้เพราะราคาซื้อขายแบบ CIF นี้ได้รวมเอาราคาของสินค้า (Cost) ราคาค่าระวางเรือ (Freight) และราคาเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) เข้าไว้ด้วยกัน ซึ่งราคาและค่าใช้จ่ายทั้งสามนี้อาจระบุแยกเป็น รายการ ๆ ต่างหาก หรือจะระบุเป็นการเหมาจ่าย (lump sum) ในใบแจ้งราคาสินค้า (Invoice) ก็ได้ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 13) นอกจากนี้ผู้ซื้ออาจต้องชำระ ค่าขนส่งของขึ้นจากเรือ ค่าลำเลียง และค่าขนส่งที่สถานีปลายทางรวมทั้งชำระภาษีนำเข้าและ ค่าจอดเทียบท่าด้วย ถ้าหากมี (Schmitthoff 1984 : 377)

ตามสัญญา CIF นี้ ความเสี่ยงภัย (Risk) โอนไปในเวลาเดียวกับในสัญญาแบบ FOB คือ เมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือ ดังนั้น ความสูญหายหรือเสียหายอย่างใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่สินค้า หลังจากนั้นย่อมตกเป็นภาระของผู้ซื้อ

อนึ่ง การขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น อาจเป็นกรณีที่มีการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศ หรือไม่กี่ได้ อย่างไรก็ตาม ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะจำกัดขอบเขตเฉพาะกรณีรับชมหรือขนส่งสินค้า ทางทะเลที่มีการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศประกอบอยู่ด้วยเท่านั้น

2. ทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

2.1 การตกลงเกี่ยวกับเรื่องซื้อขายสินค้า

ผู้สั่งซื้อสินค้าจะสอบถามรายละเอียดของสินค้าจากผู้เสนอขาย จากนั้นถ้าผู้สั่งซื้อสนใจ ที่จะสั่งซื้อก็จะขอให้ผู้เสนอขายจัดทำ Proforma Invoice แล้วส่งไปให้ตน ถ้าทั้งสองฝ่ายได้ ตกลงจะขายสินค้านั้นก็จะทำสัญญาซื้อขายโดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้า ราคาสินค้า วิธีการ ชำระเงิน ระยะเวลาในการส่งมอบ และรายละเอียดอื่น ๆ

สำหรับวิธีการชำระเงินนั้นมีอยู่ด้วยกันหลายวิธี แต่วิธีที่นิยมที่สุดคือวิธีเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (เรียกโดยย่อว่า "L/C") เพราะเป็นวิธีที่ให้ความมั่นใจทั้งแก่ผู้ขายและผู้ซื้อ โดยมีธนาคารในประเทศของตนเป็นตัวกลาง กล่าวคือผู้ซื้อมั่นใจได้ว่าตนจะได้รับสินค้าถูกต้องและครบถ้วนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ใน L/C ทุกประการ ซึ่งถ้าหากผู้ขายไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าว ธนาคารก็จะเป็นผู้รับผิดชอบในการติดต่อประนีประนอมยอมความหรือฟ้องร้อง เรียกค่าเสียหายจากผู้ขายเอง ในขณะที่ตัวผู้ขายก็มั่นใจได้ว่า ถ้าตนได้ส่งสินค้าถูกต้องและครบถ้วนตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ใน L/C แล้วตนก็ย่อมได้รับเงินค่าซื้อสินค้าแน่นอน โดยไปรับเงินจากธนาคารในประเทศของตน (กรมพาณิชย์สัมพันธ์ 2531 : 142 - 147)

ในทางปฏิบัติผู้สั่งซื้อจะต้องเป็นผู้ดำเนินการติดต่อขอให้ธนาคารในประเทศของตน (อาจเรียกว่า Issuing Bank) เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตให้ผู้ขายโดยผ่านธนาคารในประเทศของผู้ขาย (อาจเรียกว่า Advising Bank) เมื่อธนาคารผู้ขายได้รับ L/C แล้วก็แจ้งให้ผู้ขายทราบถึง L/C สั่งซื้อพร้อมกับส่ง L/C ตัวจริงไปให้ผู้ขายเมื่อผู้ขายได้รับ L/C แล้วก็ปรึกษากับธนาคารผู้ขายเพื่อพิจารณารายละเอียดและเงื่อนไขที่ระบุใน L/C ว่ามีความถูกต้องเพียงใดในประเด็นต่าง ๆ

เมื่อผู้ขายตรวจสอบคำสั่งซื้อและเงื่อนไขใน L/C เรียบร้อยแล้ว ผู้ขายก็จะจัดเตรียมและรวบรวมสินค้าไม่ว่าจะโดยการผลิตหรือสั่งซื้อตามปริมาณและลักษณะที่ผู้ซื้อต้องการดังที่ได้กำหนดไว้ใน L/C โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องคุณภาพของสินค้า ถ้าเงื่อนไขในเรื่องการส่งมอบเป็นแบบ CIF ซึ่งหมายถึงราคาสินค้ารวมค่าประกันภัยไว้ด้วย กรณีนี้ผู้ขายจะต้องติดต่อกับบริษัทประกันภัยเพื่อทำการประกันภัยสินค้าที่จะส่งออกนั้นตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ใน L/C แล้วรับเอกสารการประกันภัยมาจากบริษัทประกันภัย

2.2 การส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง

การที่ผู้ขายจะส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางโดยใช้วิธีการขนส่งทางเรือ นั้น มีกระบวนการตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงที่สุดดังนี้

สมมติว่าสัญญาซื้อขายสินค้าได้ทำขึ้นในประเทศอังกฤษภายใต้เงื่อนไข CIF ท่าเรือกรุงเทพ สินค้าได้ถูกผลิตในโรงงานของผู้ขายที่เมือง Liverpool ตามปริมาณที่ปรากฏในสัญญา

จำนวน 1,000 ชัน โดยต้องบรรจุที่บ่อให้เรียบร้อย และผู้ขายได้ตัดสินใจที่จะส่งสินค้านี้จากเมืองท่า Liverpool ด้วยเรือ A

กรณีดังตัวอย่างข้างต้นนี้ ผู้ขายจะจัดการทำสัญญารับขนกับ "ผู้ขนส่ง (Carrier)" ก่อน โดยผู้ขายอาจเป็นผู้สัญญาเอง หรือให้ผู้อื่นเป็นผู้สัญญาแทนก็ได้ บุคคลที่เข้าทำสัญญากับผู้ขนส่ง เรียกว่า "ผู้ส่งของหรือผู้ส่งสินค้า (Shipper)" และสัญญาที่ทำเรียกว่า "สัญญารับขนของทางทะเล (Contract of Carriage of Goods by Sea)" ค่าตอบแทนที่ผู้ขนส่งจะได้รับเรียกว่า "ค่าระวาง (Freight)"

โดยปกติผู้ส่งสินค้าจะว่าจ้าง "ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder หรือ Forwarding Agent)" ให้จัดการระวางเรือโดยติดต่อบริษัทเรือหรือ "ตัวแทนเรือ (Shipping Agent)" เพื่อขอจองระวางเรือไว้ล่วงหน้าสำหรับบรรทุกสินค้า โดยสอบถามวันเวลาและสถานที่ออกเรือที่แน่นอน กรอกรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในแบบบิลออฟเลดิง ดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งสินค้า ได้แก่ จัดเตรียมสินค้าไปยังข้างเรือ จัดการเรื่องพิธีการทางศุลกากร ประสานงานกับผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งหรือท่าเรือเพื่อขนสินค้าไปยังท่าเรือ และบรรทุกสินค้าลงเรือตามเวลาที่กำหนด จากนั้นก็จะจัดการส่งบิลออฟเลดิงไปให้ผู้ส่งสินค้า ทั้งนี้โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะได้รับบำเหน็จจากผู้ส่งสินค้าเป็นการตอบแทน

ผู้ส่งสินค้าจะต้องขนสินค้าจากโรงงานของตนไปยังท่าเรือ หรือสถานที่ที่กำหนดเพื่อบรรทุกสินค้าลงเรือตามเวลาที่กำหนด การขนสินค้าดังกล่าวอาจกระทำโดยผู้ส่งสินค้าเองหรืออาจกระทำโดยผู้ขนส่งทางรถยนต์ หรือโดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก็ได้

ทันทีที่ได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ "การทำเรือ" สินค้าก็จะอยู่ในความดูแลของการท่าเรือ การท่าเรืออาจเก็บรักษาสินค้าไว้ในคลังสินค้าหรือที่ท่าเทียบเรือจนกว่าจะมีการบรรทุกลงเรือ ท่าเรือบางแห่งอาจเก็บสินค้าไว้ในคลังสินค้าของกรมศุลกากร ในการขนย้ายสินค้าที่ท่าเรือจะมีคนงานบนฝั่งในท่าเรือเรียกว่า "ผู้ทำการขนย้ายสินค้าบนท่า (Shore handling personnel)" ทำการเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังสถานที่ซึ่งใช้บรรทุกสินค้าลงเรือแต่ยังไม่ต้องขนสินค้าลงเรือเอง

"ผู้ทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore)" จะเป็นผู้ขนสินค้าเหล่านั้นลงเรือ (loading) เอง และจัดวางเก็บรักษา (stowing) สินค้าเข้าระวางเรือตามคำสั่งของบริษัทเดินเรือ งานบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (stevedoring) นี้อาจจะทำโดยการท่าเรือซึ่งใช้พนักงานของการท่าเรือเองหรืออาจใช้ลูกจ้างของการท่าเรือก็ได้ หรืออาจจะทำโดยบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญในงานบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือก็ได้แล้วแต่กรณี

ทางด้านผู้ขนส่ง (Carrier) นั้นก็จะเป็นผู้ให้บริการขนส่งโดยใช้เรือ A ซึ่งเขาอาจเป็นเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือเป็นผู้เช่าเรือ (Charterer) ก็ได้ ผู้ขนส่งอาจมีบุคคลที่จะมาช่วยดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ได้แก่ "นายหน้าหาสินค้า (Loading Broker)" ซึ่งจะช่วยเหลือในการจัดหาสินค้ามาบรรจุลงเรือ ประกาศชักชวนให้ผู้ส่งสินค้ามาใช้บริการ แจ้งวันเวลาที่เรือออก ควบคุมการเตรียมการบรรจุสินค้า ลงนามในบิลออฟเลดิง เป็นต้น โดยจะได้รับบำเหน็จตามอัตราส่วนของค่าระวางจากผู้ขนส่ง

เมื่อฝ่ายผู้ส่งสินค้ากับฝ่ายผู้ขนส่ง ได้ตกลงกันในเรื่องลักษณะของการให้บริการตลอดจนค่าระวางจนเป็นที่พอใจแล้ว ผู้ส่งสินค้าก็จะทำเอกสารที่เรียกว่า "ใบจองเรือ (Shipping Particulars)" เพื่อขอจองที่ว่างสำหรับที่จะบรรจุของไว้ล่วงหน้ากับผู้ขนส่ง ถ้าผู้ส่งสินค้ามิได้จองไว้ล่วงหน้า ถึงแม้ผู้ส่งสินค้าจะส่งของไปยังสถานที่ที่กำหนดเพื่อบรรทุกของลงเรือและถึงแม้เรือจะยังไม่ออกก็ตาม ผู้ขนส่งก็มีสิทธิปฏิเสธไม่บรรจุสินค้าลงเรือได้ รายละเอียดในใบจองเรือจะสามารถใช้ยืนยันข้อความในบิลออฟเลดิงได้ เพราะผู้ส่งสินค้าจะต้องลงลายมือชื่อไว้เป็นหลักฐานในใบจองเรือเสมอ

จากนั้นแผนกจองเรือของบริษัทเรือจะส่งใบจองเรือ ไปให้แก่แผนกเอกสารเพื่อออก "ใบสั่งนำสินค้าลงเรือ (Shipping Order)" เอกสารชุดนี้จะมีทั้งหมด 4 ฉบับ ฉบับที่ 3 จะมีข้อความเหมือนฉบับอื่น ๆ ทุกอย่าง แต่จะเรียกชื่อว่า "ใบรับสินค้าที่ทำเรือ (Mate's Receipt)" เมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว เสมียนประจำเรือจะตรวจสอบและรายละเอียดของสินค้า เช่น จำนวนเห็นห่อ น้ำหนัก ขนาด และทำบันทึกไว้ หลังจากบรรทุกสินค้าเรียบร้อยแล้ว ฝ่ายปฏิบัติการที่ทำเรือจะบันทึกรายละเอียดที่เสมียนประจำเรือทำไว้พร้อมข้อสังเกต และลงลายมือชื่อไว้ใน Mate's Receipt เพื่อเป็นหลักฐานแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าดังกล่าวตามลักษณะและสภาพที่ปรากฏซึ่งได้ระบุไว้ใน Mate's Receipt นี้แล้ว และเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ถือ Mate's Receipt เป็นเจ้าของสินค้า และเป็นผู้มีสิทธิได้รับบิลออฟเลดิงเมื่อได้เวเนคืน Mate's Receipt ไป ฝ่ายปฏิบัติการที่ทำเรือจะส่ง Mate's Receipt นี้กลับไปสำนักงานใหญ่เพื่อ

ออก "บิลออฟเลดิงหรือใบตราส่ง (Bill of Lading หรือเรียกโดยย่อว่า B/L)" ต่อไป โดยทางสำนักงานใหญ่จะตรวจสอบรายละเอียดของสินค้าตามที่ระบุไว้ใน Mate's Receipt เปรียบเทียบกับรายการในแบบบิลออฟเลดิงที่ผู้ส่งสินค้าได้ยื่นไว้ ถ้า Mate's Receipt แสดงว่าสินค้าอยู่ในสภาพดี บิลออฟเลดิงที่ออกให้ก็เป็น Clean Bill of Lading แต่ถ้าแสดงว่าสินค้านั้นดังก้าวไม่อยู่ในสภาพดี บิลออฟเลดิงที่ออกให้ก็จะเป็น Claused Bill of Lading

โดยปกติบิลออฟเลดิงจะออกให้เป็นชุด ๆ ละ 3 ฉบับ แต่ถ้าลูกค้าต้องการอาจมีจำนวนมากกว่านั้นก็ได้ โดยผู้ขนส่งจะเก็บไว้เองฉบับหนึ่ง เพื่อนำมาใช้จัดทำบัญชีเรือ (Cargo Manifest) บัญชีค่าระวาง (Freight Manifest) และบัญชีค่าธรรมเนียม (Custom Manifest) และฉบับที่เหลือจะมอบให้ผู้ส่งสินค้าเก็บไว้ เมื่อมีการส่งมอบสินค้าตามบิลออฟเลดิงฉบับหนึ่งแล้ว จะถือว่าบิลออฟเลดิงฉบับอื่น ๆ ที่เหลือสิ้นผลไป

เมื่อผู้ส่งสินค้าได้รับบิลออฟเลดิงแล้ว ในกรณีที่มีการชำระเงินในรูปของเลตเตอร์ออฟเครดิต ผู้ส่งสินค้าก็จะนำ "เอกสารการขนส่งของทางทะเล (Shipping Documents)" ไปขอขึ้นเงินจากธนาคาร เอกสารการขนส่งของทางทะเลนี้ประกอบด้วย บิลออฟเลดิง ใบกำกับสินค้า (Invoice) เลตเตอร์ออฟเครดิต และกรมธรรม์ประกันภัย (หากมี) สำหรับบิลออฟเลดิงนั้นจะต้องเป็นชนิด Clean Bill of Lading ด้วย เพราะในการซื้อขายระหว่างประเทศนั้น ผู้ขายจะได้รับชำระเงินค่าราคาสินค้าจากผู้ซื้อโดยผ่านทางธนาคารก็ต่อเมื่อผู้ขายมีบิลออฟเลดิงที่แสดงว่าได้มีการจัดส่งสินค้าลงเรือ ไปให้ผู้ซื้อเรียบร้อยแล้วเท่านั้น

เมื่อธนาคารได้รับเอกสารดังกล่าวไว้แล้ว ธนาคารก็จะทำการตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจในความถูกต้องและแท้จริงของบิลออฟเลดิง เนื่องจากบิลออฟเลดิงเป็นเอกสารที่มีความสำคัญและมีการปลอมแปลงกันอยู่เสมอ ฉะนั้นทุกครั้งก่อนที่ธนาคารจะจ่ายเงินให้ผู้ขายซึ่งเป็นลูกค้าของธนาคารนั้น ธนาคารจะต้องตรวจสอบเอกสารต่าง ๆ ของลูกค้าก่อนเสมอ ถ้าเอกสารดังกล่าวไม่ถูกต้องธนาคารก็จะไม่สามารถเรียกเก็บเงินจากธนาคารของผู้ซื้อในต่างประเทศได้ โดยธนาคารจะตรวจสอบตั้งแต่ความแท้จริงของบิลออฟเลดิงว่าเป็นฉบับต้นฉบับหรือไม่ และเป็นต้นฉบับที่แท้จริงหรือไม่ ตรวจสอบว่าเป็น Clean Bill of Lading หรือไม่ ตรวจสอบรายละเอียดที่ปรากฏอยู่ในบิลออฟเลดิงว่ามีความสอดคล้องกับรายละเอียดที่ปรากฏในเอกสารสำคัญอย่างอื่น เช่น ใบกำกับสินค้า กรมธรรม์ประกันภัย และเลตเตอร์ออฟเครดิต หรือไม่

เมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นท่าเรือปลายทาง (Port of Destination) ในกรณีนี้แล้ว โดยทั่วไปผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่จะต้องแจ้งการเทียบท่าของเรือให้แก่ "ผู้รับตราส่ง (Consignee)" ทราบ เว้นแต่จะมีจารีตประเพณีเช่นนั้น ผู้ทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) จะขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (Discharge) โดยตัวแทนผู้ขนส่ง (Shipping Agent) ซึ่งก็คือตัวแทนเรือ หรือตัวแทนประจำท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ จะจัดเตรียมและสำรวจสินค้า (survey) ซึ่งอาจจะทำบนเรือก่อนขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือหรือจะกระทำบนฝั่งภายหลังจากที่ได้ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือแล้วก็ได้

ฝ่ายผู้ซื้อหรือผู้รับสินค้า (Receiver) หรือผู้รับตราส่ง (Consignee) ก็จะนำ บิลออฟเลดิงมา เวนคืนให้กับบริษัทเรือหรือตัวแทน และรับ "ใบสั่งให้ส่งมอบสินค้า (Delivery Order หรือเรียกโดยย่อว่า D/O)" เพื่อนำไปใช้ขอรับสินค้าต่อไป โดยอาจแต่งตั้ง "ตัวแทนออกของ (Clearing Agent)" ซึ่งโดยปกติมักได้แก่ ตัวแทนรับจัดการในการขนส่งสินค้า (Forwarding Agent) เพื่อดำเนินการพิธีการทางศุลกากร และนำสินค้าออกจากท่าเรือ ถ้ามีความเสียหายหรือบุบสลายเกิดขึ้นกับสินค้า ตัวแทนออกของ (Clearing Agent) จะแต่งตั้งผู้สำรวจสินค้า (Cargo Surveyor) พร้อม ๆ กับผู้รับประกันภัยสินค้า (Insurer) เพื่อประเมินความเสียหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นกับสินค้า ดังกล่าว

ผู้รับตราส่ง (Consignee) หรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) หรือตัวแทนออกของ (Clearing Agent) แล้วแต่กรณีจะดำเนินการขนย้ายสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพ ไปยังสถานที่ของผู้รับสินค้า (Receiver) หรือผู้รับตราส่ง (Consignee) เป็นอันเสร็จสิ้นภาระบบการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง

3. บทบาทของบุคคลต่าง ๆ ที่เป็นภาคีในกระบวนการขนส่งสินค้าทางทะเล

บุคคลที่เกี่ยวข้องในกระบวนการขนส่งสินค้าทางทะเลตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงที่สุดมีอยู่หลายฝ่ายด้วยกัน ซึ่งถ้าจะจำแนกเป็นประเภทใหญ่ ๆ อาจจำแนกออกได้เป็น 3 ประเภทด้วยกัน คือ ผู้ให้บริการขนส่ง ผู้ใช้บริการขนส่งและผู้ให้บริการเสริมการขนส่ง (Transport Auxiliaries) ผู้ให้บริการขนส่ง ได้แก่ ผู้ขนส่ง (Carrier) ไม่ว่าผู้ขนส่งนั้นจะเป็นผู้ขนส่งประเภทใด และใช้ระบบในการขนส่งแบบใด ผู้ใช้บริการขนส่ง ได้แก่ ผู้ส่งสินค้า (Shipper) ซึ่งอาจเป็นเจ้าของสินค้าเองหรือบุคคลอื่นก็ได้ รวมถึงผู้รับสินค้า (Receiver) หรือผู้รับตราส่ง (Consignee)

ซึ่งบุคคลดังกล่าวล้วนแต่เป็นผู้ที่จะต้องมีความเกี่ยวข้องกับผู้ขนส่งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ส่วนผู้ให้บริการเสริมการขนส่ง นั้นหมายถึงบุคคลที่เป็นผู้เสนอบริการข้างเคียงต่าง ๆ ตามที่บุคคลสองประเภทแรกต้องการ ได้แก่ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder หรือ Forwarding Agent) การท่าเรือหรือผู้ปฏิบัติการที่ท่าเรือ (Port Authority หรือ Port Operation) ซึ่งสามารถแยกออกเป็นผู้ทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) และผู้ทำการขนย้ายสินค้าบนท่า (Shore handling personnel) นอกจากนี้ก็ยังมีตัวแทนเรือ (Shipping Agent) นายหน้าหาสินค้า (Loading Broker) ตัวแทนออกของ (Clearing Agent) เป็นต้น

3.1 ผู้ให้บริการขนส่งหรือผู้ขนส่ง (Carrier)

โดยทั่วไป คำว่า "ผู้ขนส่ง (Carrier)" อาจหมายถึงบริษัทเรือ (Shipping Company) หรือเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือผู้เช่าเรือ (Charterer) ก็ได้ แต่ประการสำคัญคือต้องปรากฏด้วยว่าบุคคลเหล่านี้ได้เสนอบริการเพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลต่อสาธารณะจากที่แห่งหนึ่ง ไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ในระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น ผู้ขนส่งก็คือบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลซึ่งรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าทางทะเล

"บริษัทเรือ" หมายถึงบริษัทเดินเรือระหว่างประเทศที่ดำเนินกิจการในการให้บริการส่งสินค้าออกและนำสินค้าเข้า มีความชำนาญในการประกอบธุรกิจรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีเรือพร้อมอุปกรณ์และคนประจำเรือในสภาพที่สมควรเดินทะเลได้ มีการบริหารงานอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ โดยปกติแล้วบริษัทเรือจะเป็นเจ้าของเรือหรือเป็นผู้เช่าเรือของผู้เข้ามาแล้วดำเนินการเรือนั้นด้วยตนเอง ซึ่งในกรณีหลังนี้บริษัทเรือก็จะ เป็นทั้งเจ้าของเรือและผู้ขนส่งด้วย (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 18)

"เจ้าของเรือ" หมายถึงบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือ

"ผู้เช่าเรือ" หมายถึงบุคคลผู้ซึ่งทำการเช่าเรือหรือเช่าความสามารถในการบรรทุกของเรือจากเจ้าของเรือ ถ้าผู้เช่าเรือทำสัญญาเช่าเรือแบบ Time Charter หรือแบบ Bareboat Charter และทำการขนส่งสินค้าด้วย ผู้เช่าเรือในกรณีนี้ก็จะเป็นผู้ขนส่งด้วยเช่นกัน

ตั้งนั้นบริษัทเรือก็ดี เจ้าของเรือก็ดีหรือผู้เช่าเรือก็ดีอาจไม่ใช่ "ผู้ขนส่ง" เสมอไปในทุกกรณี

ผู้ขนส่งจะมีหน้าที่หลักในการขนสินค้าจากท่าเรือแห่งที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ (Loading Port) ไปถึงท่าเรือแห่งที่ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (Discharging Port) และส่งมอบสินค้าดังกล่าวในสภาพเดียวกันกับเมื่อได้รับสินค้านั้นมา เพื่อให้หน้าที่หลักดังกล่าวสามารถดำเนินไปได้ด้วยดี ผู้ขนส่งก็จะต้องมีหน้าที่ตามกฎหมายต่าง ๆ หลายประการด้วยกัน ได้แก่ หน้าที่ในการจัดหาเรือและจัดเตรียมเรือให้มีสภาพสมควรเดินทะเลได้ หน้าที่รับสินค้าและจัดวางเก็บรักษาสินค้าบนเรือ (Stowing) อย่างปลอดภัย หน้าที่ดูแลรักษาสินค้า หน้าที่ที่จะต้องออกเดินทางในเวลาอันสมควร และโดยปราศจากการเบี่ยงเบนที่ไม่สมควร หน้าที่ในการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ และส่งมอบสินค้าดังกล่าวให้แก่ผู้รับตราส่ง

3.2 ผู้ใช้บริการขนส่ง

"ผู้ใช้บริการขนส่ง" หมายถึงบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งสินค้าของผู้ขนส่ง ณ จุดส่งสินค้าที่ต้นทาง และจุดรับสินค้าที่ปลายทาง ซึ่งได้แก่ผู้ส่งสินค้า (Shipper) กับผู้รับสินค้า (Receiver) หรือผู้รับตราส่ง (Consignee) นั้นเอง

3.2.1 ผู้ส่งสินค้า (Shipper)

"ผู้ส่งสินค้า" คือบุคคลที่ต้องรับผิดชอบและจัดการในเรื่องการส่งสินค้าไปให้ถึงผู้รับสินค้า ในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศนั้น คู่สัญญาจะตกลงกันในเรื่องต่าง ๆ หลายประการด้วยกัน แต่เรื่องที่สำคัญที่สุดก็คือในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายใครจะเป็นผู้รับผิดชอบในเรื่องการขนส่งสินค้า จะเห็นได้จากสัญญาซื้อขายแบบทีโอเอฟ ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบเพราะราคาสินค้ารวมเอาค่าประกันภัยและค่าระวางไว้ด้วยดังนั้นในกรณีนี้ ผู้ขายจึงเป็นผู้ส่งสินค้า ในขณะที่สัญญาซื้อขายแบบเอฟโอบี ผู้ซื้อเป็นผู้รับผิดชอบ เพราะราคาสินค้าจะไม่รวมค่าระวางเรือ ในกรณีหลังนี้ผู้ซื้อจะเป็นผู้ส่งสินค้า (ESCAP I : 20 - 21) ไม่ว่าบุคคลใดจะเป็นผู้รับผิดชอบในการส่งสินค้าก็ตาม บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งสินค้านั้นจะต้องพิจารณาว่าจะจัดการอย่างไรกับการส่งสินค้า ซึ่งตนมีหน้าที่รับผิดชอบ ในทางปฏิบัติมีทางเลือกหลายประการสำหรับผู้ส่งสินค้า เช่น ผู้ส่งสินค้าอาจจัดการส่งสินค้าด้วยตนเอง โดยอาจใช้บริการของนายหน้าเช่าเรือ (Chartering Broker) เพื่อหาเรือเช่า

หรืออาจใช้วิธีส่งสินค้าไปกับสายเดินเรือประจำเส้นทาง (Liner) ถ้าไม่สะดวกที่จะจัดการด้วยตัวเองก็อาจใช้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder หรือ Forwarding Agent) หรืออาจใช้บริการของผู้ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายวิธี (Multimodal Transport Operator) ก็ได้ แต่ผู้ส่งสินค้าส่วนใหญ่มักจะนิยมเลือกใช้บริการของผู้ให้บริการเสริมการขนส่งทั้งหลาย เช่น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า หรือ ตัวแทนเรือ (Shipping Agent) เป็นต้น (ESCAP I : 92)

ผู้ส่งสินค้าอาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือผู้ส่งสินค้าเทกอง (Bulk Shipper) กับผู้ส่งสินค้าประจำเส้นทาง (Liner Shipper) "ผู้ส่งสินค้าเทกอง" หมายถึงผู้ส่งสินค้าที่ต้องการส่งสินค้าประเภทเดียวกันในปริมาณมาก ๆ ทั้งที่เป็นหีบห่อและไม่เป็นหีบห่อ โดยต้องการความสามารถในการบรรทุกทั้งลำเรือหรือต้องการความสามารถตามที่กำหนดของเรือ โดยจะทำการเช่าเรือ (Charter) ทั้งลำหรือบางส่วนเพื่อที่จะทำการขนส่งสินค้าโดยทั่วไปการขนส่งสินค้าแบบเทกองจะทำในรูปของสัญญาเช่าเรือ (Charter Party) ส่วน "ผู้ส่งสินค้าประจำเส้นทาง" นั้น หมายถึงผู้ส่งสินค้าที่ต้องการส่งสินค้าที่เป็นหีบห่อประเภทเดียวกันหรือต่างประเภทกันเป็นมัดๆ โดยต้องการพื้นที่ของเรือเพียงจำนวนเล็กน้อยในการส่งสินค้าแต่ละครั้ง และต้องการส่งสินค้าไปยังที่หมายปลายทางหลายแห่งไม่ว่าจะโดยตรงหรือมีการขนถ่ายสินค้าเพื่อเปลี่ยนเรือ ณ ท่าเรือระหว่างทาง การขนส่งสินค้าประจำเส้นทางจะทำในรูปของบิลออฟเลดิง (Bill of Lading) (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 56)

ผู้ส่งสินค้าจะต้องจัดเตรียมสินค้าเพื่อขนส่งทางเรือ โดยบรรจุหีบห่อแสดงเครื่องหมายและจำนวนของสินค้าอย่างชัดเจน เสร็จแล้วผู้ส่งสินค้าก็จะจัดหาเรือ ถ้าเป็นผู้ส่งสินค้าแบบเทกองก็อาจติดต่อนายหน้าเรือ (Ship Broker) หรือนายหน้าเช่าเรือ (Chartering Broker) เพื่อจะเช่าเรือตามที่ตนต้องการ ถ้าเป็นผู้ส่งสินค้าประจำเส้นทางก็อาจหาเรือโดยติดต่อผ่านผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder หรือ Forwarding Agent) หรือตัวแทนเรือ (Shipping Agent) หรือผู้ส่งสินค้าจะติดต่อโดยตรงกับผู้ขนส่งเองก็ได้ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 57)

หลังจากจัดหาเรือได้แล้วผู้ส่งสินค้าก็จะนำสินค้าไปยังท่าเรือและมอบสินค้าดังกล่าวไว้กับผู้ขนส่งหรือเจ้าหน้าที่ของท่าเรือ เพื่อจะได้บรรทุกสินค้าลงเรือ โดยผู้ส่งสินค้าจะต้องเตรียมลักษณะและรายละเอียดของสินค้าไว้เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อให้ผู้ขนส่งระบุข้อมูลดังกล่าวไว้ในบิลออฟเลดิง ซึ่งในทางปฏิบัติผู้ส่งสินค้าจะจัดทำบิลออฟเลดิงไว้เรียบร้อยแล้ว ผู้ขนส่งเพียงแต่

ตรวจสอบรายละเอียดให้ตรงกับบันทึกของผู้ขนส่งเองแล้วลงลายมือชื่อในบิลออฟเลดิงเท่านั้น การที่ผู้ขนส่งลงลายมือชื่อไว้ในบิลออฟเลดิงนี้ เป็นการยืนยันว่าได้มีการบรรทุกสินค้าซึ่งมีลักษณะตรงตามที่ได้ระบุไว้ลงเรือเรียบร้อยแล้ว จึงเป็นหน้าที่ของผู้ส่งสินค้าที่จะต้องระบุข้อมูลให้ถูกต้องตรงกับความ เป็นจริง รวมทั้งจะต้องแจ้งต่อผู้ขนส่งด้วยในกรณีที่สินค้านั้นเป็นสินค้าที่มีสภาพเป็นอันตราย เพื่อให้ผู้ขนส่งจะได้จัดเก็บสินค้านั้นได้อย่างถูกวิธีต่อไป (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 135 - 136)

3.2.2 ผู้รับสินค้า (Receiver) หรือผู้รับตราส่ง (Consignee)

"ผู้รับสินค้า (Receiver)" หมายถึงบุคคลที่มีสิทธิรับมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง ในสัญญาบรรทุกสินค้าทางทะเล (Contract of Carriage of Goods by Sea) จะเรียกผู้รับสินค้าว่า "ผู้รับตราส่ง (Consignee)" ผู้รับสินค้ามีความเกี่ยวข้องกับผู้ขนส่งใน 2 กรณีคือ กรณีแรก เมื่อผู้รับสินค้าได้นำบิลออฟเลดิงไปรับมอบสินค้าในฐานะที่ตนเป็นผู้ทรงบิลออฟเลดิง ผู้ขนส่งก็ต้องส่งมอบสินค้านั้นให้ผู้ทรงบิลออฟเลดิงไป เพราะสัญญาบรรทุกสินค้าทางทะเลได้ระบุให้บุคคลซึ่งเป็นผู้ทรงบิลออฟเลดิงเป็นผู้ที่มีกรรมสิทธิ์ในสินค้า กรณีที่สอง คือ หลังจากที่ได้รับสินค้ามาแล้วหรือขณะรับมอบสินค้านั้นปรากฏว่ามีความสูญหายหรือบุบสลายต่อสินค้า ผู้รับสินค้าก็จะต้องทำการเรียกร้องต่อผู้ขนส่ง เพื่อให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 57 - 77)

ในการรับมอบสินค้า ผู้รับสินค้าอาจรับมอบสินค้าโดยตรงจากเรือ จากท่าเทียบเรือ หรือจากสถานที่ซึ่งจัดวางสินค้าไว้ โดยผู้รับสินค้าอาจมีส่วนหรือไม่ก็ได้ในการปฏิบัติการขนถ่าย สินค้าขึ้นจากเรือดังกล่าว ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดในสัญญา ประเพณี และกฎระเบียบของท่าเรือด้วย (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 137)

3.3 ผู้ให้บริการเสริมการขนส่ง (Transport Auxiliaries)

3.3.1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder หรือ Forwarding Agent)

คำว่า "Freight Forwarder" นี้เป็นคำที่ใช้เรียกกันอย่างแพร่หลายในประเทศสหรัฐอเมริกา ส่วนคำว่า "Forwarding Agent" เป็นคำที่นิยมเรียกกันในอังกฤษ สำหรับในประเทศไทยบางแห่งก็ใช้เรียกทับศัพท์ว่า "เฟรต ฟอว์เวอดเดอร์" (ไพบูลย์ สุตันติ-วรคุณ, 2530 : 63) บางแห่งก็เรียกว่า "ผู้รับจัดการในการขนส่งสินค้า" (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 138) ซึ่งต่อไปในวิชาพิมพ์ฉบับนี้จะเรียกว่า "ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า"

ไม่ว่าจะเรียกชื่อแตกต่างกันอย่างไร หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในเกือบทุกประเทศจะมีลักษณะคล้ายคลึงกันทั้งสิ้น บทบาทของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในอดีตจะเป็นเพียงคนกลาง (Intermediary) ซึ่งทำหน้าที่ติดต่อระหว่างผู้ขนส่ง (Carrier) กับผู้ส่งสินค้า (Shipper) เท่านั้น โดยกระทำการต่าง ๆ ในฐานะเป็นตัวแทน (Agent) ในการทำข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่ง แต่มิได้เป็นผู้ครอบครองสินค้าอย่างแท้จริง (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 59) ปัจจุบันบทบาทของผู้รับจัดการในการขนส่งสินค้านี้ได้เพิ่มความสลับซับซ้อนขึ้น อีกทั้งยังได้ขยายขอบเขตแห่งงานบริการออกไปในวงกว้างขึ้น โดยครอบคลุมถึงการกระทำทุกอย่าง เริ่มตั้งแต่สินค้าออกจากคลังสินค้าของผู้ส่งสินค้าไปจนกระทั่งมีการส่งมอบสินค้านี้ดังกล่าวที่ท่าเรือปลายทาง

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านี้อาจให้บริการทั้งแก่ผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้าก็ได้ เช่น ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำการเป็นตัวแทนออกของที่ท่าเรือปลายทางแทนผู้รับสินค้าซึ่งเรียกว่าตัวแทนออกของ (Clearing Agent) เป็นต้น แต่ไม่ว่าลูกค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะเป็นผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้าก็ตาม ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะมีบทบาทโดยทั่วไปคือ ให้คำแนะนำแก่ลูกค้าในการเลือกผู้ขนส่ง แจ้งให้ลูกค้าทราบถึงระเบียบและวิธีการที่จะต้องทำให้เสร็จก่อนส่งสินค้า และเวลาที่จะต้องปฏิบัติตามระเบียบและวิธีการนั้น ๆ จัดเตรียมการขนส่งสินค้าทางบกเพื่อนำสินค้านั้น ไปยังท่าเรือ โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะดำเนินการเองหรือจ้างผู้ประกอบการขนส่งทางบกคนอื่นก็ได้ จัดเตรียมสินค้าที่จะทำการขนส่งเพื่อให้ศุลกากรตรวจสินค้านั้นหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจเป็นตัวแทนของศุลกากรในการตรวจสินค้านั้นก็ได้ ผู้รับจัดการขนส่งสินดียังอาจมีบทบาทในฐานะเป็นตัวแทนของผู้รับสินค้าในการรับมอบสินค้า เช่น เป็นผู้ทำการได้แย้งสงวนสิทธิ (Reservations) ต่อผู้ขนส่ง ในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งเกิดสูญหายหรือบุบสลาย เป็นต้น (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 56 - 60)

นอกจากบทบาทโดยทั่วไปดังกล่าวแล้ว ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ายังอาจมีบทบาทเฉพาะในแต่ละกรณีอื่น ได้แก่ กรณีที่เป็นการส่งสินค้าออก และกรณีที่เป็นการนำสินค้าเข้า

บทบาทของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสำหรับกรณีที่เป็นการส่งสินค้าออก คือ จัดเตรียมการในเรื่องการขนส่งสินค้าของลูกค้าจากคลังสินค้าไปยังท่าเรือ หรือบริเวณท่าเรือดำเนินการต่าง ๆ ตามระเบียบพิธีการทางศุลกากรให้ถูกต้องครบถ้วน ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งโดยอาจส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งโดยตรงบนเขื่อนเทียบเรือ (quay) หรืออาจส่งมอบให้แก่การทำเรือ หรือบริษัทขนย้ายสินค้าบนท่า (Shore handling company) ก่อนก็ได้ กรอกข้อความในใบตราส่งแล้วนำไปให้ผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่งลงลายมือชื่อ ตลอดจนดำเนินการต่าง ๆ อันเป็นการรักษาผลประโยชน์ให้แก่ลูกค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการรักษาสภาพของลูกค้าเพื่อการป้องกัน เช่น ทำข้อโต้แย้งสงวนสิทธิต่อผู้ขนส่งทางบกในกรณีที่พบว่าสินค้าสูญหายหรือบุบสลาย เป็นต้น

ส่วนกรณีนำสินค้าเข้านั้น เมื่อเรือมาถึงท่าเรือปลายทางและผู้ขนส่งได้ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือเพื่อนำสินค้าเหล่านั้นส่งมอบให้แก่ผู้รับสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก็จะต้องดำเนินการรับมอบสินค้า ซึ่งในทางปฏิบัติของการส่งมอบและรับมอบสินค้านั้นอาจทำได้สองวิธี คือ วิธีส่งมอบโดยตรงกับวิธีส่งมอบโดยอ้อม วิธีส่งมอบสินค้าโดยตรงคือ การขนถ่ายสินค้าจากกั้วานเรือ (ship's tackle) ลงบนรถบรรทุกของผู้รับสินค้าที่มาจอดรออยู่หน้าท่า ส่วนวิธีส่งมอบสินค้าโดยอ้อมคือ การขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือแล้วจัดเรียงเก็บรักษา (storage) สินค้าในไว้ที่ท่าเรือในช่วงระยะเวลาหนึ่งก่อน โดยให้อยู่ในความอารักขาของการท่าเรือเพื่อจะได้ส่งมอบให้กับผู้รับสินค้า ในโอกาสต่อไป ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องชำระค่าระวาง (Freight) ด้วยในกรณีที่เป็นการชำระค่าระวางที่เมืองท่าปลายทางรวมทั้งต้องชำระค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าแรงในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ และค่าธรรมเนียมคลังสินค้าด้วย หลังจากขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือแล้วก่อนที่จะนำสินค้าออกไปจากท่าเรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะต้องจัดเตรียมและทำพิธีการทางศุลกากรให้เสร็จสิ้น ตลอดจนจ่ายค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้ครบถ้วนเสียก่อน จากนี้ก็เป็นหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอีกเช่นกันที่จะต้องสงวนรักษาสินค้าโดยการจัดเรียงเก็บรักษาสินค้า (Storage) เอาไว้ในสถานที่ที่เหมาะสมเพื่อให้สินค้าอยู่ในสภาพเรียบร้อยและในบางกรณี หากจำเป็นก็อาจต้องทำการบรรจุหีบห่อให้ดีด้วย ส่วนในกรณีที่สินค้าเกิดสูญหายหรือบุบสลาย ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะต้องทำการโต้แย้งสงวนสิทธิต่อผู้ขนส่งหรือบอกกล่าวให้ผู้ขนส่งทราบถึงความสูญหายหรือบุบสลายของสินค้า และจะต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยหรือตัวแทนทราบถึงความสูญหายหรือบุบสลายดังกล่าว ตลอดจนจัดเตรียมการเพื่อสำรวจความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 :

3.3.2 การทำเรือหรือผู้ประกอบการที่ท่าเรือ (Port Authority หรือ Port Operators)

ระบบการทำงานของท่าเรือแต่ละแห่งจะไม่เหมือนกัน ท่าเรือบางแห่งการทำเรือจะเป็นผู้ให้บริการด้านการขนย้ายสินค้าบนท่า (shore handling) และการบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (stevedoring) เอง โดยการทำเรือจะมีบุคลากรผู้มีความรู้ความชำนาญในงานแต่ละด้าน แต่ท่าเรือบางแห่งจะดำเนินการในการให้บริการโดยหน่วยงานอิสระอื่น เช่นบริษัทเอกชนที่ขนย้ายสินค้าบนท่า (Private Shore Handling Company) จะเป็นผู้ให้บริการในการเก็บรักษา และอารักขาสินค้าก่อนการบรรทุกสินค้าลงเรือและหลังจากการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ และบริษัทเอกชนที่ทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Private Stevedoring Company) จะเป็นผู้ให้บริการในการบรรทุกสินค้าลงเรือ (loading) และขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (discharge) โดยตรง (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 72)

แต่ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือแห่งใดในโลก หน้าที่ในการปฏิบัติการของท่าเรือจะประกอบไปด้วยหน้าที่ 3 ประการหลัก ๆ ได้แก่ ประการแรก หน้าที่ในการจัดการสินค้า (Cargo handling) ประการที่สอง หน้าที่ในการรับสินค้าและจำแนกสินค้า (Cargo reception and identification) ประการที่สาม หน้าที่ในการอารักขาและจัดเรียงเก็บรักษาสินค้า (Custody and storing of cargo)

บุคลากรที่จะเป็นผู้ดำเนินการให้หน้าที่ 3 ประการดังกล่าวนี้บรรลุลผลคือผู้ทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) กับผู้ทำการขนย้ายสินค้าบนท่า (Shore handling personnel)

"ผู้ทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore)" จะเป็นผู้ดำเนินการในการขนถ่ายสินค้านี้ระหว่างตัวเรือกับหน้าท่าเท่านั้น หน้าที่นี้เป็นกิจกรรมที่ต้องใช้แรงงานซึ่งประกอบไปด้วย การบรรทุกสินค้าลงเรือ (loading) การจัดวางเก็บรักษาสินค้าบนเรือ (stowing) การจัดแยกสินค้าบนเรือ (breaking stow) และการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (discharging)

"ผู้ทำการขนย้ายสินค้าบนท่า (Shore handling personnel)" จะมีหน้าที่ในการรับมอบสินค้า (Receiving) โยกย้ายสินค้า (Transferring) และเก็บรักษาสินค้า (Storing) ไม่ว่าจะเป็นกรณีบรรทุกสินค้าลงเรือ (loading) หรือกรณีทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (discharging) ก็ตาม ผู้ทำการขนย้ายสินค้าบนท่าจะต้องทำการตรวจสอบสินค้าให้ตรงตามที่ได้ระบุไว้ในใบบันทึกการส่งสินค้า (Shipping note) ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้ทำขึ้น โดยตรวจร่วมกับผู้ขนส่งหรือพนักงานของบริษัทประกันภัย เพื่อจะได้เป็นหลักฐานว่าผู้ทำการขนย้ายสินค้าบนท่าจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นในขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลและครอบครองของผู้ขนส่ง ก่อนที่ตนจะเข้ามาดูแลรักษาสินค้านั้นต่อไป (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ : 2531 : 72 - 73)

3.3.3 ตัวแทนเรือ (Shipping Agent หรือ Ship's Agent)

ในภาษาอังกฤษอาจเรียกตัวแทนเรือในหลายคำต่างกันไป เช่น คำว่า "Shipping Agent" หรือ "Ship's Agent" และในบางครั้งก็อาจเป็นเหตุทำให้เกิดความสับสนในถ้อยคำได้ เป็นต้นว่า ต้องการจะให้หมายถึงผู้รับจัดการขนส่งสินค้า แต่ใช้คำว่า "Shipping and forwarding agent" ซึ่งเข้าใจว่าที่เรียกอย่างนั้นคงจะเป็นผลมาจากความสับสนในบทบาททางพาณิชย์ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นเอง เมื่อเรียกเช่นนี้ไปเรื่อยก็มีอยู่บ่อยครั้งที่ชื่อเรียกดังกล่าวถูกย่อลงเหลือแค่ "Shipping Agent" แทนที่คำเดิมที่ถูกต้องว่า "Forwarding Agent" อย่างไรก็ตามถ้าในกรณีที่คำทั้งสองนี้อาจใช้ให้มีความหมายแทนกันได้ก็อาจใช้แทนกันได้ ในกรณีนั้น ๆ นอกจากนั้นคำว่า "Shipping Agent" ยังอาจถูกใช้ในบางกรณีให้หมายถึง "Shipbroker" หรือ "Ship's Agent" ได้ด้วย ฉะนั้นเมื่อพบคำเหล่านี้ในที่ใดบางครั้งไม่สามารถดูแค่ชื่อเท่านั้น แต่อาจจะต้องพิจารณาถึงบทบาทที่แท้จริงของเขาเหล่านั้นประกอบด้วย (D.J. Hill 1972:29) ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่าส่วนมากผู้ประกอบการธุรกิจตัวแทนเรือนั้น นอกจากจะทำหน้าที่โดยทั่วไปของการเป็นตัวแทนเรือแล้ว ก็มักจะมีกิจกรรมอย่างอื่นทำควบคู่กันไปด้วย เช่น ตัวแทนเรือบางรายก็รับทำพิธีการผ่านศุลกากรให้แก่เจ้าของสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกด้วย บางรายก็รับบรรจุหีบห่อและทำการจัดส่งสินค้าจากโกดังเก็บสินค้าของเจ้าของสินค้าไปยังบริษัทเรือ เป็นต้น

"ตัวแทนเรือ" เป็นตัวแทนของเจ้าของเรือหรือบริษัทเรือ ตัวแทนเรืออาจเป็นตัวแทนที่เป็นอิสระจากบริษัทเรือ หรืออาจเป็นบริษัทสาขาของบริษัทเรือก็ได้ โดยทั่วไปตัวแทนเรือจะเป็นผู้หาตลาดสินค้าและหาสินค้าให้กับบริษัทเรือรวมถึงบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า

ค้าทางเรือโดยตรงซึ่งอาจแบ่งบทบาทของตัวแทนเรือออกเป็น 3 ขั้นตอนได้แก่ ก่อนเรือเข้าจอด
แวะที่ท่าเรือ ระหว่างเรือจอดที่ท่าเรือ และหลังจากที่เรือออกจากท่าเรือ

ก่อนเรือเข้าจอดแวะที่ท่าเรือตัวแทนเรือต้องจัดเตรียมเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ตัวเรือ และการดำเนินการที่ท่าเรือ กล่าวคือ ในส่วนที่เกี่ยวกับสินค้า ถ้าเป็นสินค้าขาออกก็จะหาตลาดสินค้า จองสินค้า และบรรทุกสินค้าลงเรือ ถ้าเป็นสินค้าขาเข้า ก็จะบอกกล่าวการมาถึงของเรือ ให้ผู้รับสินค้าทราบ เตรียมการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ และทำการส่งมอบสินค้า ส่วนที่เกี่ยวกับตัวเรือก็จะเตรียมการเกี่ยวกับความต้องการของเรือ เช่น ในเรื่องเชื้อเพลิง ลูกเรือ เป็นต้น ส่วนที่เกี่ยวกับการดำเนินการที่ท่าเรือ ได้แก่ การเตรียมการในเรื่องการมาถึงของเรือ เช่นการนำร่อง ท่าเทียบเรือ การจัดเรียงเก็บรักษาสินค้า เป็นต้น

ระหว่างเรือจอดที่ท่าเรือ ตัวแทนเรือจะจัดการบรรทุกสินค้าลงเรือ และขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ โดยปฏิบัติการร่วมกับการท่าเรือ ผู้ทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) และเจ้าหน้าที่บนคานาเรือ ติดต่อบริษัทผู้รับสินค้าเพื่อส่งมอบสินค้า จัดเตรียมเอกสารการขนส่งและแผนผังการจัดเก็บรักษาสินค้าบนเรือ ในบางกรณีอาจต้องตรวจและลงลายมือชื่อในบิลออฟเลดิงแทนผู้ขนส่ง เรียกเก็บค่าระวางเรือจากผู้ส่งสินค้าหรือจากผู้รับสินค้า และแจ้งท่าเรือต่อไปเกี่ยวกับการปฏิบัติการในเรื่องสินค้าและการเดินทางของเรือ

หลังจากที่เรือออกจากท่าเรือ ตัวแทนเรือจะแจ้งต่อสำนักงานใหญ่ของบริษัทเรือ และตัวแทนเรือที่ท่าเรือต่อไปเกี่ยวกับวันและเวลาที่เรือออกเดินทาง ตรวจสอบการเรียกร้องค่าเสียหายต่าง ๆ ที่มีต่อบริษัทเรือ ถ้าตัวแทนเรือมีอำนาจกระทำได้ก็จะต้องดำเนินการในเรื่องที่ถูกเรียกร้องค่าเสียหายอันเกี่ยวกับสินค้า และจัดเตรียมรายงานเกี่ยวกับเรือที่จอดที่ท่าเรือ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 69 - 72)

3.3.4 นายหน้าหาสินค้า (Loading Broker หรือ Loading Agent)

"นายหน้าหาสินค้าหรือตัวแทนหาสินค้า" หมายถึงบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากเจ้าของเรือ ให้จัดการในเรื่องการบรรทุกสินค้าลงเรือและการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ โดยให้คำแนะนำและดูแลผลประโยชน์ของเรือ เพิ่มปริมาณสินค้าที่จะนำมาบรรทุกลงเรือ ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวอาจคาบเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ได้กล่าวมาแล้ว ผลที่ตามมาก็คือจะพบว่า

ในบริษัทบางแห่งจะทำธุรกิจทั้งสองอย่างนี้ในขณะเดียวกัน อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าหน้าที่ของบุคคลสองประเภทนี้มักจะปะปนกันอยู่ในทางปฏิบัติ แต่ในทางทฤษฎีจำเป็นจะต้องแยกหน้าที่ดังกล่าวออกจากกัน เพราะเหตุว่าในขณะที่บริษัทนั้นแสดงตนในฐานะที่เป็นนายหน้าหาสินค้า เขาจะมีฐานะเป็นตัวแทนที่ทำการในนามของเจ้าของเรือ แต่ถ้าขณะที่บริษัทนั้นทำหน้าที่ของการเป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าตัวการของเขาจะเป็นผู้ส่งสินค้า (D.J.Hill 1972 : 27)

3.3.5 ตัวแทนออกของ (Clearing Agent)

"ตัวแทนออกของ" คือบุคคลซึ่งทำการเป็นตัวแทนของผู้รับสินค้า ในการทำหน้าที่รับสินค้าและนำสินค้าออกจากท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินการทางศุลกากร

4. ระบบของการขนส่งทางทะเล

การขนส่งสินค้าทางทะเลอาจจำแนกออกเป็น 2 ระบบใหญ่ ๆ คือ ระบบการขนส่งสินค้าแบบไม่บรรจุตู้ หรือระบบการขนส่งสินค้าโดยวิธีธรรมดา (Conventional System) กับระบบการขนส่งสินค้าแบบบรรจุตู้ (Containerized System)

4.1 ระบบการขนส่งสินค้าแบบไม่บรรจุตู้ (Conventional System)

"การขนส่งสินค้าแบบไม่บรรจุตู้" หรือ "การขนส่งสินค้าโดยวิธีธรรมดา" ซึ่งบางครั้งอาจเรียกว่า "การขนส่งสินค้าแบบดั้งเดิม" นี้คือ การขนส่งสินค้าทั่วไป (General Cargoes) โดยใช้เรือสินค้าทั่วไป (Conventional Ship) ทำการขนส่งสินค้าที่มีหีบห่อในลักษณะต่าง ๆ ตามแต่ชนิดของสินค้านั้น แล้วขนส่งในรูปนั้น หรืออาจขนส่งด้วยวิธีการทำสินค้ารายเล็กรายน้อยให้เป็นหน่วยใหญ่ (Unitization) เพื่อช่วยทำให้การขนถ่ายสินค้านั้นรวดเร็วขึ้นและได้ปริมาณมากขึ้น โดยการใช้น้ำรถรับสินค้า (Pallet) เสียก่อน จากนั้นจึงค่อยทำการขนส่งไปยังจุดหมาย การขนส่งสินค้าด้วยวิธีนี้ต้องอาศัยการขนส่งหลายขั้นตอนกว่าจะเคลื่อนย้ายหรือบรรทุกสินค้าจากแหล่งผลิตต้นทางไปยังผู้รับสินค้าปลายทาง นับตั้งแต่เริ่มบรรทุกสินค้าจากโรงงานของผู้ผลิตไปยังท่าเรือ และจากท่าเรือของประเทศผู้ผลิตไปยังท่าเรือของประเทศผู้รับสินค้า (Port to Port) ซึ่งการขนส่งโดยระบบนี้จะมีการขนถ่ายสินค้ากันหลายครั้ง โดยสินค้าจะถูกเคลื่อนย้ายเป็นหีบห่อ (Package by Package) ซึ่งต้องอาศัยกำลังคนและเครื่องทุ่นแรงเป็นหลัก และเนื่องจากเป็น

สินค้าทั่วไป ดังนั้น ลักษณะของหีบห่อและเครื่องหมายประจำหีบห่อของสินค้าแต่ละชนิดจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยให้สินค้าถึงมือผู้รับสินค้าอย่างรวดเร็วและปลอดภัย และจะช่วยให้การขนส่งระบบนี้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น (เบญจพร ทั้งเกษมและคณะ 2521 : 7)

อย่างไรก็ดี การขนส่งในระบบนี้ยังคงมีข้อเสียอยู่หลายประการเป็นต้นว่า สินค้ามักจะเสียหายหรือบอบสลายได้ง่ายเนื่องจากการยกขนหรือโยกย้ายหลายครั้ง อีกทั้งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงเพราะการขนถ่าย และบรรทุกสินค้าต้องใช้เวลานาน เป็นเหตุให้เรือต้องเสียเวลาจอดที่ท่าเรือมากขึ้น ฯลฯ (มานะ ภัทรธรรม 2529 : 14)

4.2 ระบบการขนส่งสินค้าแบบบรรจุตู้ (Containerized System)

สำหรับ "การขนส่งสินค้าในระบบบรรจุตู้ (Containerized System)" นั้นหมายถึง การขนส่งสินค้าโดยวิธีการนำสินค้าที่จะขนส่งมาบรรจุลงในตู้สินค้า (Container) แล้วปิดตู้ (Seal) ไว้ตลอดเวลาจนกว่าสินค้าจะถึงที่หมาย เมื่อจะขนย้ายสินค้าก็จะย้ายไปทั้งตู้ การขนส่งสินค้าด้วยระบบนี้เป็นวิธีการที่เกิดขึ้นในภายหลังเพื่อจะแก้ไขข้อเสียที่มีอยู่ในระบบแรกนั่นเอง แนวความคิดพื้นฐานของการให้บริการขนส่งสินค้าในระบบนี้ ก็คือ ต้องการจะให้บริการตั้งแต่สินค้าเริ่มออกจากสถานที่ของผู้ส่งสินค้าจนกระทั่งสินค้าถึงสถานที่ของผู้รับสินค้า โดยใช้ตู้สินค้าเป็นเสมือนภาชนะบรรจุตลอดการเดินทาง สินค้าที่บรรจุอยู่ภายในตู้สินค้าจึงไม่มีการขนถ่ายหรือเปลี่ยนมือแต่อย่างใด วิธีให้บริการเช่นนี้เรียกว่า "Door to Door" (มานะ ภัทรธรรม 2529 : 14)

วิธีการขนส่งในระบบนี้อาจแบ่งออกโดยอาศัยเกณฑ์ต่างกัน กล่าวคือ ถ้าพิจารณาถึงสถานที่เป็นหลัก ก็อาจแบ่งออกเป็นระบบ Container Yard (CY) กับระบบ Container Freight Station (CFS) ซึ่งเป็นที่นิยมในประเทศสหรัฐอเมริกาแต่ถ้าพิจารณาถึงบุคคลผู้ทำการบรรจุตู้เป็นเกณฑ์ ก็อาจแบ่งออกเป็นระบบ Less than Container Load (LCL) กับระบบ Full Container Load (FCL) ซึ่งประเทศในกลุ่มตลาดร่วมยุโรปนิยมใช้

4.2.1 การแบ่งโดยใช้สถานที่เป็นเกณฑ์

ถ้าใช้สถานที่เป็นหลักในการแบ่งแยกอาจแยกพิจารณาโดยเริ่มตั้งแต่การรับมอบสินค้าที่ท่าเรือต้นทาง (Loading) จนถึงการส่งมอบสินค้าที่ปลายทาง (Delivery) ได้ดังนี้

ก. กรณีรับมอบสินค้าที่ท่าเรือต้นทาง (Loading)

กรณีรับมอบสินค้าที่ท่าเรือต้นทาง อาจแยกออกเป็น 2 วิธี คือ การรับมอบสินค้าที่ลานตู้สินค้า (CY Loading) กับ การรับมอบสินค้าที่สถานีตู้สินค้า (CFS Loading)

ในการรับมอบสินค้าที่ลานตู้สินค้า (CY Loading) นั้นสำหรับคำว่า "CY" ย่อมาจาก "Container Yard" ซึ่งแปลว่าลานตู้สินค้าซึ่งหมายถึงสถานที่ หรือบริเวณท่าเรือซึ่งใช้สำหรับตู้สินค้าที่บรรจุตู้มาแล้ว วิธีการในการบรรทุกสินค้าลงเรือที่ลานตู้สินค้าคือ ผู้ส่งสินค้าจะนำตู้สินค้าเปล่าจากลานตู้สินค้าของผู้ขนส่ง หรือจากบริษัทให้เข้าตู้สินค้าที่ผู้ขนส่งระบุ แล้วนำตู้เปล่าไปยังคลังสินค้าหรือสถานที่อื่นใดของตนเพื่อบรรจุสินค้าของตนเข้าไป เสร็จแล้วก็ปิดผนึกตู้สินค้า แล้วส่งตู้ที่ปิดผนึกแล้วกลับไปลานตู้สินค้าอีกเพื่อทำการบรรทุกตู้สินค้าที่บรรจุแล้วนั้นลงเรือ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 50)

ส่วนการรับมอบสินค้าที่สถานีตู้สินค้า (CFS Loading) นั้น คำว่า "CFS" หมายถึง "Container Freight Station" หรือ สถานีตู้สินค้าซึ่งอาจเป็นคลังสินค้าหรือพื้นที่ที่ใช้สำหรับวางตู้สินค้าที่ต้องมาทำการบรรจุอีก บริเวณดังกล่าวอาจอยู่นอกบริเวณท่าเรือหรือจะอยู่หน้าท่าก็ได้ แต่ถ้าจะให้สามารถรับตู้สินค้าได้ในปริมาณมากควรจะอยู่นอกบริเวณท่าเรือ (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific 1983 : 62) วิธีการรับมอบสินค้าที่สถานีตู้สินค้านี้ ลักษณะการรับสินค้าของผู้ขนส่งจะเป็นอย่างเดียวกันกับการขนส่งสินค้าในระบบ Conventional โดยผู้ขนส่งจะเป็นผู้ควบคุมการรับสินค้า ตรวจสอบ ตรวจสอบ และบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ผู้ส่งสินค้าอาจมีหลายรายและแต่ละรายจะนำสินค้าเป็นหีบห่อมามอบให้ผู้ขนส่งเพื่อผู้ขนส่งจะได้บรรจุหีบห่อเหล่านั้น เข้าในตู้สินค้านั้นร่วมกับสินค้าของลูกค้ายรายอื่นต่อไป (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 50)

ข. กรณีส่งมอบสินค้าที่ปลายทาง (Delivery)

ทำนองเดียวกันกับกรณีก่อน วิธีการส่งมอบสินค้าที่ปลายทางก็สามารถแบ่งออกเป็น 2 กรณีด้วยเช่นกัน คือ การส่งมอบสินค้าที่ลานตู้สินค้า (CY Delivery) กับ การส่งมอบสินค้าที่สถานีตู้สินค้า (CFS Delivery)

ในการส่งมอบสินค้าที่ลานตู้สินค้า (CY Delivery) นั้น เมื่อเรือที่บรรทุกสินค้ามาถึงเมืองท่าปลายทางแล้ว และได้มีการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือไปยังลานตู้สินค้าแล้ว ผู้รับตราส่งจะทำการขนย้ายตู้สินค้าดังกล่าวออกจากลานตู้สินค้าเพื่อนำไปยังคลังสินค้า หรือสถานที่อื่นของตนแล้วนำสินค้าออกจากตู้สินค้า จากนั้นจึงส่งแต่ตู้สินค้าเปล่ากลับไปให้ผู้ขนส่งหรือบริษัทให้เข้าตู้สินค้า ผู้ขนส่งคงหมดความรับผิดชอบตั้งแต่มีการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือไปสู่ความครอบครองของผู้รับตราส่ง หรือการทำเรือที่ลานตู้สินค้านี้แล้ว (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 50 - 51)

ส่วนการส่งมอบสินค้าที่สถานีตู้สินค้า (CFS Delivery) เมื่อผู้ขนส่งได้ขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือแล้ว ก็จะนำตู้สินค้าดังกล่าวไปยังสถานีตู้สินค้าแล้วนำสินค้าออกจากตู้เพื่อให้ผู้รับตราส่งมารับมอบสินค้า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะสิ้นสุดลงเมื่อได้นำสินค้าออกจากตู้สินค้าและส่งมอบสินค้าที่เป็นที่ห่อหุ้มให้แก่ผู้รับตราส่งหรือได้ส่งให้อยู่ในความครอบครองของการทำเรือ (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 51)

4.2.2 การแบ่งโดยใช้บุคคลผู้ทำการบรรจุตู้เป็นเกณฑ์

เมื่อพิจารณาโดยใช้บุคคลผู้ทำการบรรจุตู้เป็นเกณฑ์จะสามารถแบ่งการขนส่งสินค้าด้วยวิธีนี้ออกเป็น 2 กรณี คือ การขนส่งสินค้าด้วยวิธี FCL (FCL Shipment) กับ การขนส่งสินค้าด้วยวิธี LCL (LCL Shipment)

ก. การขนส่งสินค้าด้วยวิธี FCL (FCL Shipment)

การขนส่งสินค้าด้วยวิธี FCL หมายถึงกรณีที่ผู้ส่งสินค้าเป็นผู้บรรจุสินค้าลงในตู้สินค้าและปิดผนึกตู้สินค้า บางกรณีผู้ส่งสินค้าอาจมอบหมายให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้ทำการบรรจุตู้แทนตนก็ได้ ในกรณีที่ผู้ขนส่งจึงมีหน้าที่เพียงรับตู้สินค้าที่บรรจุแล้ว และจะรับผิดชอบเฉพาะในเรื่องที่จะต้องส่งมอบตู้สินค้าไปให้ผู้รับตราส่งตามสภาพภายนอกที่ตนได้รับมาเท่านั้น ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อสภาพของสินค้าที่บรรจุอยู่ภายในตู้สินค้านั้น คำว่า "FCL" นี้ ย่อมาจากคำว่า "Full Container Load"

ในบางกรณี บิลออฟเลดิงอาจจะบ่งชี้ข้อความว่า "FCL Shippers load and count" ซึ่งหมายถึง การขนส่งสินค้าด้วยวิธี FCL ผู้ส่งสินค้าบรรจุนำสินค้าและตรวจนับสินค้า ในกรณีนี้ผู้ส่งสินค้าจะต้องรับผิดชอบต่อสภาพและปริมาณของสินค้าในตู้สินค้าเอง (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 52)

ข. การขนส่งสินค้าด้วยวิธี LCL (LCL Shipment)

การขนส่งสินค้าด้วยวิธี LCL นั้น คำว่า "LCL" ย่อมาจากคำว่า "Less than Container Load" ซึ่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ส่งสินค้าในกรณีนี้จะมีลักษณะอย่างเดียวกับกับกรณีที่เป็นการขนส่งสินค้าทั่วไป (Conventional Shipment) กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะเป็นผู้ทำการบรรจุสินค้าเข้าไปในตู้สินค้าเองและจะทำการบรรจุตู้สินค้าลงเรือ และขนส่งต่อไปให้กับผู้รับตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งในสภาพอย่างเดียวกับเมื่อตอนที่ตนได้รับมา ในกรณีนี้ถือได้ว่าตู้สินค้าเป็นส่วนหนึ่งของเรือ กล่าวคือ แทนที่จะเป็นการจัดวางเก็บรักษาสินค้า (stowing) ในระวางเรือโดยตรง ก็เป็นในรูปที่ว่าผู้ขนส่งจัดวางเก็บรักษาสินค้าลงไปในตู้สินค้าก่อน แล้วจึงค่อยนำตู้สินค้านั้นวางลงไว้ในระวางเรืออีกที ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหาย หรือบุบสลายของสินค้าภายในตู้สินค้าเป็นไปภายใต้สัญญาการขนส่ง (ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ 2531 : 52)

5. สัญญาในการขนส่งสินค้าทางทะเล

"สัญญาในการขนส่งสินค้า (Contract of Affreightment)" หมายถึงสัญญาที่ผู้ขนส่งผูกพันว่าจะทำการบรรทุกสินค้าให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เพื่อค่าตอบแทนที่เรียกว่า "ค่าระวาง (Freight)" โดยอาจเป็นการขนส่งทางทะเล หรือทางอากาศก็ได้ ในกรณีที่เป็นการขนส่งสินค้าทางทะเลก็จะเป็นการขนส่งสินค้าโดยทางเรือระหว่างท่าเรือสองแห่ง สัญญาในการขนส่งสินค้าที่มีอยู่สองรูปแบบและ คู่สัญญาสามารถจะเลือกข้อตกลงในรูปแบบใดที่เห็นว่าเหมาะสมกับตนก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของการใช้เรือ ประเภทและปริมาณของสินค้า ตลอดจนลักษณะทางการค้า เช่น ถ้าต้องการหาเรือมาบรรทุกสินค้าเกษตรเฉพาะฤดูเป็นจำนวนมาก ๆ โดยต้องการให้เรือมาขนสินค้าจากจุดหนึ่ง ไปอีกจุดหนึ่งในเวลาที่ต้องการโดยไม่ต้องมีตารางเวลาเดินเรือ สัญญาที่ใช้ในกรณีนี้ คือ "สัญญาเช่าเรือหรือสัญญาเช่าเรือ (Charterparty หรือเรียกโดยย่อว่า c/p)"

แต่ถ้าเป็นกรณีที่เรือลำหนึ่งบรรทุกสินค้าหลายชนิดจากเจ้าของสินค้าหลายรายภายใต้มาตรฐานเดียวกันเช่นนี้ สัญญาที่ใช้ คือ "สัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเล (Contract of Carriage of Goods by Sea)"

5.1 สัญญาเช่าเรือ (Charterparty)

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่ากรณีที่จะใช้สัญญาเช่าเรือ ได้แก่ กรณีที่ใช้เนื้อที่ในเรือเต็มทั้งลำเรือ หรือเป็นกรณีของการขนส่งสินค้าแบบเทกอง (Bulk Cargo) นั้นเอง กล่าวคือ มีสินค้าบางประเภทที่ต้องซื้อขายและขนส่งกันคราวละมาก ๆ เช่น ถ่านหิน น้ำมัน เมล็ดพืช ซึ่งการเช่าเรือ (Chartering) ในกรณีนี้จะประหยัดกว่าการใช้บริการของสายการเดินเรือ (Liners) (ESCAP I : 96)

ในการทำสัญญาเช่าเรือนั้นคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย คือ เจ้าของเรือ (Shipowner) กับผู้เช่าเรือ (Charterer) จะตกลงกันและทำสัญญาซึ่งเป็นเอกสารที่เรียกว่า "สัญญาเช่าเรือ" โดยคู่สัญญาอาจทำสัญญาขึ้นมาเองแล้วลงลายมือชื่อก็ได้หรืออาจใช้แบบของสัญญามาตรฐาน (Standard Form) ซึ่งทำขึ้นโดย The General Council of British Shipping และ The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) ก็ได้ (Sjur Broekhus 1979 : 16) โดยแบบของสัญญาดังกล่าวจะระบุข้อตกลงต่าง ๆ ของคู่สัญญาไว้อย่างชัดเจน อย่างไรก็ตามคู่สัญญาอาจขีดฆ่าเงื่อนไขที่ไม่ต้องการออกแล้วระบุเงื่อนไขที่ต้องการเพิ่มเติมไว้ก็ได้ เนื่องจากคู่สัญญาในกรณีนี้มีเสรีภาพในการทำสัญญาอย่างเต็มที่โดยต่างฝ่ายต่างมีอำนาจต่อรองซึ่งกันและกัน

สัญญาเช่าเรือมี 3 ประเภท ได้แก่ สัญญาเช่าเรือเป็นรายเที่ยว (Voyage Charterparty) สัญญาเช่าเรือเป็นระยะเวลา (Time Charterparty) และสัญญาเช่าเรือเปล่า (Demise or Bareboat Charterparty)

5.2 สัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเล (Contract of Carriage of Goods by Sea)

สัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเลในที่นี้หมายถึงสัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีบิลออฟเลดิงเป็นเอกสารสำคัญในทางกฎหมาย (Contract of Carriage of Goods by Sea which covered by Bill of Lading) มีรูปแบบของการใช้เรือในฐานะที่เป็นเรือขนส่งสินค้าทั่วไป

(General Ship) รับขนส่งสินค้าของบุคคลต่าง ๆ โดยมีตารางเวลาที่แน่นอนและจะจอดรอรับสินค้าประจำอยู่ที่ท่าเรือซึ่งหลังจากที่บรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว ผู้ขนส่งจะออกเอกสารที่เรียกว่าบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้ส่งสินค้า สัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นมักจะอยู่ภายใต้กฎหมายของรัฐเสมอ ทั้งนี้เพื่อจำกัดขอบเขตของผู้ขนส่งในเรื่องการยกเว้นความรับผิด เพราะเหตุว่าอำนาจต่อรองของคู่สัญญาในกรณีนี้มักจะ ไม่เท่าเทียมกัน กล่าวคือ ผู้ส่งสินค้าซึ่งเป็นลูกค้าย่อยย่อมมีอำนาจต่อรองน้อยกว่าเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง

ดังที่ได้กล่าวแล้วว่า ในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น บิลออฟเลดิงเป็นเอกสารที่มีความสำคัญมาก ประโยชน์ของบิลออฟเลดิงที่เห็นได้ชัดที่สุด คือ ทำให้เจ้าของสินค้าตามบิลออฟเลดิงสามารถจำหน่ายหรือจำหน่ายสินค้าดังกล่าวให้แก่บุคคลอื่นได้ในระหว่างที่สินค้าอยู่ระหว่างการขนส่ง ทั้ง ๆ ที่ตนไม่มีสินค้าจะส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อหรือผู้รับจำหน่ายแต่อย่างใด นอกจากนี้บิลออฟเลดิงยังทำหน้าที่สำคัญ 3 ประการ คือ ประการแรก เป็นใบรับสินค้าที่เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งออกให้เพื่อเป็นหลักฐานว่าได้มีการรับมอบสินค้าตามรายการ ปริมาณและคุณภาพที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงแล้ว (Shipped Bill of Lading) หรือได้มีการรับมอบสินค้าไว้ในความครอบครองเพื่อทำการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางต่อไปแล้ว (Received for Shipment Bill of Lading) ประการที่สอง เป็นหลักฐานว่าได้มีการทำสัญญาขนส่งทางทะเลระหว่างผู้ส่งสินค้ากับเจ้าของเรือ หรือผู้ขนส่งแล้ว เพราะด้านหลังของบิลออฟเลดิงจะแสดงรายละเอียดแห่งข้อสัญญาตลอดจนเงื่อนไขความรับผิดไว้ และเพราะบิลออฟเลดิงเป็นแต่เพียงหลักฐานแห่งสัญญามีชีวิตสัญญา ดังนั้นคู่สัญญาจึงสามารถนำพยานหลักฐานอื่นมาสืบว่าได้มีการทำสัญญาแล้วหรือ ได้มีข้อสัญญานอกเหนือไปจากที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงได้เช่นกัน ประการที่สาม เป็นเอกสารแสดงสิทธิของผู้ทรงสิทธิซึ่งเจ้าของสินค้าหรือผู้รับตราส่ง (consignee) สามารถจำหน่ายหรือจำหน่ายสินค้าของตนได้โดยการสลักหลังและส่งมอบบิลออฟเลดิง เช่นเดียวกับที่โอนตัวแลกเงิน การสลักหลังและส่งมอบบิลออฟเลดิงจึงเป็นการโอนสิทธิตามบิลออฟเลดิงนั้นและหลักผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอนนั้นก็นำมาใช้บังคับกับบิลออฟเลดิงด้วย (สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์ 2527 : 124 - 128)