

บทที่ 4

บทวิเคราะห์ข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งแบบมาตรฐานของ BIMCO กับ ผลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ในบทนี้ ผู้เขียนจะวิเคราะห์ผลของข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งมาตรฐานของบริษัทเรือเดินประจำเส้นทางกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญาในเรื่องการรับขนของทางทะเลไทยในระยะเวลาหนึ่ง ถึงแม้จะปรากฏในทางปฏิบัติว่า จำนวนข้อพิพาทอันเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลลดน้อยลง กล่าวคือ ในประเด็นที่ เคยเป็นปัญหาอยู่ เช่น การนำเอาหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปมาปรับใช้แก่คดีรับขนของทางทะเล ซึ่งไม่เป็นการถูกต้อง คำพิพากษาของศาลไม่สอดคล้องกับความเป็นจริงในคดี* หรือข้อกฎหมายในคำพิพากษามีความลึกลับกันอยู่ จะสามารถแก้ปัญหาได้ในระดับหนึ่ง เพราะผู้ที่เกี่ยวข้องกับทุกฝ่ายได้ตระหนักถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของงานล่วงหน้าตั้งแต่ก่อนเข้าทำสัญญาแล้วก็ตาม แต่ประเด็นปัญหาที่น่าคิด คือ เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยได้มีความพยายามที่จะพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีไทยให้เกิดการพัฒนายิ่งขึ้นต่อไป ดังจะเห็นได้จากกรณีที่

* จากการรวบรวมผลคำพิพากษาที่ตัดสินคดีในเรื่องการรับขนของทางทะเล ดูเพิ่มเติม คู่มือการศึกษาวินิจฉัยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร : เนติบัณฑิตยสภา, 2539), หน้า 278-288.

* เช่น ประเด็นความรับผิดชอบตัวแทนเรือ ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในใบตราส่งบังคับกัน ไม่ได้อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง ดูเพิ่มเติม เกริก วณิชกุล, "กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนของทางทะเล : หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง," วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 10 (ธันวาคม 2529-มีนาคม 2530) : หน้า 166-171.

* เช่นในเรื่องอายุความ แทนที่จะใช้อายุความตาม 624 ในเรื่องรับขน แต่กลับใช้อายุความทั่วไป ซึ่งมีกำหนด 10 ปี ดูเพิ่มเติมเรื่องเดียวกัน, หน้า 171.

ประเทศไทยออกมาตรการส่งเสริมพาณิชย์นาวีไทยมากขึ้น และส่งเสริมให้มีเรือไทยเพิ่มขึ้น² ดังนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงเสนอตัวอย่างการวิเคราะห์ใบตราส่งของ BIMCO เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย โดยผ่านการศึกษาจากใบตราส่ง CONLINEBILL ของ BIMCO เพียงฉบับเดียว เนื่องจากตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทก่อนหน้านี้อันว่า ใบตราส่งประเภท CONBILL VISCONBILL ในปัจจุบันไม่มีผลใช้บังคับแล้ว ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า ในบทก่อนผู้เขียนได้วิเคราะห์ CONLINEBILL กับเฮกวิลล์ เฮก-วิสบี รูลส์ อันถือเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับในต่างประเทศอย่างกว้างขวาง³ และเพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จักเป็นประโยชน์กับแนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย ผู้เขียนจึงเห็นควรวิเคราะห์ตามลำดับดังนี้

4.1 ขอบเขตการใช้บังคับ

ข้อ 2 ขอบเขตการใช้บังคับ (General Paramount Clause)

เนื่องจากข้อกำหนดและเงื่อนไขข้อนี้กำหนดให้ใบตราส่ง

บังคับตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งเดียวกันในกฎเกณฑ์บางประการอันเกี่ยวเนื่องกับใบตราส่ง ฉบับกรุงบรัสเซลส์ ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 หรือที่เรียกว่า Hague Rules และอนุสัญญาระหว่างประเทศกรุงบรัสเซลส์ ค.ศ. 1924 ซึ่งได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมตามพิธีสารลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ ฉบับลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 หรือที่เรียกว่า Hague-Visby Rules ซึ่งประเด็นนี้จะใช้บังคับไม่ได้ หากคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่ว่า ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง เป็นบุคคลสัญชาติไทย หรือ

² ดูเพิ่มเติม “การพัฒนาสู่ระบบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ในอนาคต,” (14-22 มิถุนายน 2540) และ “กองเรือพาณิชย์นาวี ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด,” (23-29 มิถุนายน 2540) *Transport Journal*.

³ ดูเพิ่มเติม พิบูล ภัทโรดม และสมพร ไทสิน, เอกสารทางเรือ พิธีการ และอนุสัญญา ระหว่างประเทศ, เอกสารการสอนการจัดการงานขนส่งสินค้า, หน้าที่ 8-15, 2. (กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา, 2533), หน้า 533 และ 535.

นิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยตามที่มาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติไว้ กล่าวคือ พระราชบัญญัติดังกล่าวจะเป็นบทบังคับ (Jus Cogens) สำหรับสัญญารับขนของทางทะเลที่มีลักษณะระหว่างประเทศ ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเข้าเงื่อนไขข้างต้น โดยเอกชนจะตกลงด้วยความยินยอมระหว่างคู่สัญญา ยกเว้นผลบังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้⁴ และในเรื่องนี้ รองศาสตราจารย์พันธ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร ได้เขียนบทความไว้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีสถานะเป็นกฎหมายสารบัญญัติพิเศษที่มีผลบังคับโดยตรง (special and direct substantive law, จึงไม่ตกอยู่ภายใต้กลไกของกฎหมายขัดกัน) กล่าวคือ ถ้าส่วนใดส่วนหนึ่งของนิติสัมพันธ์ในทางเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศตกอยู่ภายใต้กฎหมายสารบัญญัติที่มีผลบังคับใช้โดยตรง ส่วนนั้นของนิติสัมพันธ์ก็จะไม่ถูกกำหนดโดยกลไกของกฎหมายขัดกัน ดังนั้น สัญญารับขนของทางทะเลนั้นก็ จะไม่ตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13⁵

นอกจากนี้ การที่ใบตราส่ง CONLINEBILL ข้อ 2 วรรคสอง ยังกำหนดถึงการที่ให้ผู้ขนส่งสามารถตั้งข้อสงวนภายใต้การใช้บังคับ กฎหมายที่กล่าวมาข้างต้นซึ่งน่าจะหมายถึงตามเฮกรูลส์ ในข้อ 2 วรรคแรก และเฮก-วิสบี รูลส์ ในวรรคสองของข้อกำหนดเดียวกัน ในช่วงก่อนการบรรทุกและหลังการขนถ่าย ซึ่งประเด็นนี้ ดังที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 8 แล้วว่า ข้อกำหนดและเงื่อนไขเช่นนี้สามารถใช้บังคับได้ ตามเฮกรูลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ เพราะ

⁴ พันธ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร, เมื่อศาลไทยต้องพิจารณาคดีเกี่ยวกับสัญญารับขนของทางทะเลที่มีลักษณะระหว่างประเทศ, (กรุงเทพมหานคร : หนังสือรวมบทความและเอกสารเกี่ยวกับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานอนุญาโตตุลาการ กระทรวงยุติธรรม, 2536).

⁵ ดูเพิ่มเติมเรื่องเดียวกัน

ช่วงระยะเวลาดังกล่าวไม่อยู่ภายใต้บังคับตามอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้งสอง กล่าวคือ ตามอนุสัญญา เฮก-วิสบี รุลส์ กฎที่ 1 บัญญัติว่า ในอนุสัญญานี้ให้ใช้คำดังที่กล่าวต่อไป ในความหมายที่ระบุไว้ดังนี้ (๑) "การรับขนของ" ครอบคลุมช่วงเวลาตั้งแต่เวลาที่บรรทุกของลงเรือจนกระทั่งเวลาที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ แต่เมื่อพิจารณาผลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลจะเห็นว่าการกำหนดไว้ในมาตรา 3 ซึ่งบัญญัติแตกต่างจากอนุสัญญา เฮก-วิสบี รุลส์ กำหนดไว้ โดยบัญญัติให้ใบตราส่งที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งหมายความถึง สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้น การตั้งข้อสงวนในช่วงการขนส่งก่อนบรรทุกและการขนถ่ายตามที่ใบตราส่ง CONLINEBILL กำหนดไว้ จะใช้บังคับไม่ได้ในกรณีหากช่วงดังกล่าวยังอยู่ในบังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยเฉพาะหากคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้มีสัญชาติไทย และนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทยตามมาตรา 4 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล

อย่างไรก็ดี ประเด็นที่อาจเป็นปัญหาต่อไปตาม CONLINEBILL ข้อ 2 วรรคสอง คือการใช้บังคับตามอนุสัญญา และเฮก-วิสบี รุลส์ ถึงสินค้าที่อยู่บนปากกระวางและสตั้มชีวิต ซึ่งโดยปกติประเด็นดังกล่าวจะไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้งสองอยู่แล้ว ดังได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 และเมื่อพิจารณาตามผลของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะสามารถแยกออกได้เป็น 2 ประเด็น คือ

1. สินค้าที่อยู่บนปากกระวาง ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติไว้ในมาตรา 11 กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องไม่บรรทุกของบนปากกระวางโดยที่ผู้ส่งของไม่ยินยอมด้วย เว้นแต่กรณีที่ต้องทำตามกฎหมายหรือสามารถทำได้ตามประเพณีทางการค้า ซึ่งประเด็นนี้ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเลของไทย บัญญัติไว้เคร่งครัดกว่า กล่าวคือ ตามอนุสัญญา เฮก-วิสบี รุลส์ ผู้ขนส่งมีสิทธิจะกำหนดประเด็นดังกล่าวเป็นอย่างใดก็ได้เว้นแต่คู่กรณีตกลงกันให้บรรทุกบนปากกระวาง แต่ปรากฏตามข้อเท็จจริงว่า ผู้ขนส่งกลับบรรทุกได้ระวาง เช่นนี้ จึงจะอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา เฮก-วิสบี รุลส์

2. สัตว์มีชีวิต

ตาม มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลกำหนดคำนิยามเรื่อง "ของ" ให้หมายถึงสัตว์มีชีวิตด้วย ดังนั้น หากตู้กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ต้องนำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาใช้บังคับตามมาตรา 4 วรรคหนึ่ง ซึ่งแตกต่างจาก เฮกรูลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ ที่ไม่ใช้บังคับแก่สัตว์มีชีวิต ตามที่กล่าวมาในบทที่ 3 ซึ่งอาจเป็นเพราะการขนส่งเช่นนี้เป็นกรณีที่ต้องเสี่ยงอันตรายมาก

ข้อ 8 เขตอำนาจศาล (Jurisdiction)

เนื่องจากในเรื่องเขตอำนาจศาล จัดเป็นกฎหมายวิธีสบัญญัติ ซึ่งถือเป็นบทบัญญัติที่บัญญัติขึ้นเพื่อต้องการให้สิทธิและหน้าที่ตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในกฎหมายสารบัญญัติ ได้รับการบังคับโดยมีจุดประสงค์สูงสุดคือ ประโยชน์แห่งความยุติธรรมเป็นสำคัญ ดังนั้น การพิจารณาประเด็นเขตอำนาจศาล(Jurisdiction) ตามใบตราส่ง CONLINEBILL กำหนดไว้จะมีผลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือไม่เพียงใด จึงจะต้องพิจารณาประกอบกับประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งถือเป็นกฎหมายวิธีสบัญญัติบทหลักที่บัญญัติว่า ศาลใดจะมีเขตอำนาจศาลเหนือคดี กล่าวคือ ข้อ 3 ของ CONLINEBILL กำหนดให้ข้อพิพาทใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามใบตราส่งต้องตัดสินในประเทศ ซึ่งผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่เป็นสำคัญในการประกอบธุรกิจ จะต้องพิจารณาตามมาตรา 4 ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งเป็นหลักทั่วไปใน

* ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งรองศาสตราจารย์พันธ์ทิพย์ กาญจนจิตรรา สายสุนทร ได้เขียนบทความสนับสนุนไว้ ดูเพิ่มเติม เรื่องเดียวกัน

การพิจารณาว่าจะฟ้องคดีต่อศาลใด โดยมาตรานี้จะบัญญัติให้สิทธิแก่โจทก์ที่จะเลือกฟ้องคดีได้ 2 ศาล คือ ศาลที่มูลคดีเกิดขึ้น และศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนา ดังนั้น หากเกิดข้อพิพาทขึ้นตามใบตราส่ง CONLINEBILL จะต้องพิจารณาว่า ประเทศซึ่งผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่เป็นสำคัญในการประกอบธุรกิจนั้น มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาลไทยหรือไม่ และจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรไทยหรือไม่

หากไม่เข้าหลักเกณฑ์ดังกล่าวตามมาตรา 4 ของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ต้องพิจารณามาตรา 4 ตรี ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่บัญญัติขึ้นเพื่อคุ้มครองการฟ้องคดีของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยในกรณีจำเลยไม่ได้มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร และมูลคดีมิได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักร ให้เสนอต่อศาลแพ่ง หรือต่อศาลที่โจทก์มีภูมิลำเนาในเขตศาล

ดังนั้น หากประเทศซึ่งผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่เป็นสำคัญในการประกอบธุรกิจไม่ใช่ประเทศไทย แม้จะเข้าหลักการตามที่บัญญัติไว้ในเรื่องเขตอำนาจศาล ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นหรือไม่ก็ตาม เนื่องจากตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของ CONLINEBILL ในตอนท้ายกำหนดว่า ... เว้นแต่จะได้มีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งในที่นี้หมายถึงข้อ 2 (General Paramount Clause) ซึ่งกำหนดให้ใบตราส่งใช้บังคับตามเฮกรูลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ โดยหากเข้าเงื่อนไขว่า คู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยก็ให้ใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บังคับตามมาตรา 4 วรรคแรก จึงเป็นผลให้ข้อกำหนดข้อนี้ของ CONLINEBILL ใช้บังคับไม่ได้ หรือหากศาลของประเทศอื่น ซึ่งมีอำนาจเหนือคดีรับขนของทางทะเล เช่นเดียวกันก็อาจไม่รับบังคับตามกฎหมายสารบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แม้ว่าจะเข้าหลักการที่กำหนดบังคับตามมาตรา 4 วรรคแรกดังกล่าว ดังจะเห็นได้ว่า

* ผู้เขียนพิจารณาเฉพาะประเด็นคำฟ้องตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (1) เพราะมาตรา 4 (2) เป็นเรื่องคำร้องขอ ซึ่งถือเป็นคำฟ้องในลักษณะที่เป็นคดีไม่มีข้อพิพาท

ตามข้อกำหนด CONLINEBILL ข้อที่ 3 จะเกิดปัญหาอย่างมากในกรณีที่ผู้ขนส่งมิใช่ผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคล ซึ่งมีได้จัดตั้งตามกฎหมายไทย แต่ผู้กรณีตามใบตราส่ง เช่น ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง เป็นต้น เป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคล ซึ่งจัดตั้งตามกฎหมายไทย เช่นนี้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยจึงอาจไม่ได้นำไปบังคับใช้แม้จะบังคับด้วยบทบังคับตามกฎหมายไทยก็ตาม

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาว่าจะให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยสามารถนำบทบัญญัติไปใช้ยังศาลต่างประเทศ ประเทศไทยคงจะต้องทบทวนแนวทางที่จะเลือกให้ตนเข้าเป็นภาคีตามอนุสัญญาฉบับใดฉบับหนึ่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน ดังที่กล่าวไว้แล้วในบทก่อนหน้า เพื่อให้สอดคล้องกับหลักสากลอื่นเป็นการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีไทยให้ทัดเทียมกับประเทศอื่น ๆ ต่อไป

ข้อ 4 ระยะเวลาในความรับผิดชอบ (Period of Responsibility)

ตามข้อกำหนดนี้ ระยะเวลาช่วงก่อนบรรทุกและหลังการขนถ่ายโดยปกติไม่อยู่ในความรับผิดชอบผู้ขนส่ง กล่าวคือ หน้าที่ของผู้ขนส่งจะเริ่มตั้งแต่รับการบรรทุก และสิ้นสุดเมื่อขนถ่ายสินค้าที่รับขน ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 วรรคสอง ถือว่าของที่รับขนอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งตั้งแต่เวลารับของไว้จากผู้ส่งของจนกระทั่งได้ส่งมอบของนั้นที่ปลายทาง โดยอาจสังเกตได้ว่า ระยะเวลาซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่กำหนดใน CONLINEBILL ข้อ 4 (Period of Responsibility) จะกำหนดให้อยู่ในบังคับแคบกว่าที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลบัญญัติไว้ กล่าวคือ ตามข้อกำหนด CONLINEBILL จะจำกัดช่วงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่เรียกว่า TACKLE-TO-TACKLE (ช่วงกว้างถึงกว้าง) แต่ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยจะขยายขอบเขตหน้าที่กว้างกว่าช่วงกว้างถึงกว้าง

ข้อเพิ่มเติม (Additional Clauses)

B. U.S. Trade Period of Responsibility

ตามข้อกำหนดเพิ่มเติมข้อ B เป็นประเด็นที่ขยายเพิ่มเติมจากข้อ 4 (Period of Responsibility) ซึ่งจะสังเกตได้ว่าในระยะเวลาที่กำหนดในช่วงก่อนการบรรทุกและหลังการขนถ่ายและตลอดเวลาที่อยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่งนั้น จะอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในบางช่วง กล่าวคือ เฉพาะช่วงก่อนการบรรทุกและหลังการขนถ่าย ซึ่งตามมาตรา 39 วรรคแรก จะถือว่าของที่รับขนอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งตั้งแต่เวลารับของไว้จากผู้ส่งของ จนกระทั่งได้ส่งมอบของนั้นที่ปลายทาง ดังนั้น การที่ CONLINEBILL กำหนดให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลสหรัฐอเมริกาไปบังคับในช่วงดังกล่าว จึงมีบางช่วงที่ยังอยู่ในบังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทย พ.ศ. 2534 ซึ่งการกำหนดเช่นนี้จะใช้บังคับไม่ได้ เฉพาะกรณีที่อยู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ซึ่งถูกบังคับตามผลของกฎหมายให้ใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และกรณีขนส่งของทางทะเลที่นอกเหนือจากการบังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทย โดยหลักต้องบังคับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องรับขน เว้นแต่จะตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาใช้บังคับ

โดยสรุป จากการวิเคราะห์ประเด็นขอบเขตการใช้บังคับ บทบัญญัติที่ทำให้เกิดปัญหาในการประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล คือ มาตรา 4 ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยเฉพาะประเด็นบังคับให้คู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

4.2 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

ในบทนี้ ผู้เขียนแยกวิเคราะห์หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ดังนี้

1. หน้าที่ของผู้ขนส่ง

เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลกำหนดหน้าที่ที่สำคัญของผู้ขนส่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ในเรื่องเกี่ยวกับตัวเรือ อุปกรณ์ เครื่องมือ คนประจำเรือ ระวังบรรทุกและสิ่งที่ใช้บรรทุก และในเรื่องตัวสินค้า กล่าวคือ

ในเรื่องเกี่ยวกับตัวเรือ ตาม CONLINEBILL กำหนดไว้ในข้อ 8 และ 17 วรรคแรกตอนต้นเป็นสำคัญ ซึ่งถึงแม้จะไม่ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องปฏิบัติโดยชัดแจ้ง แต่อาจอนุมานได้เพราะการใช้ถ้อยคำว่า "กล่าวคือ" พ้อค้า หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากพ้อค้าต้องมอบของให้เมื่อเรือเตรียมพร้อมที่จะบรรทุกและเมื่อเรือสามารถรับมอบของ" ผู้เขียนมีข้อสังเกตว่า ถ้อยคำดังกล่าวน่าจะสื่อความหมายว่า หากผู้ขนส่งไม่จัดให้เรืออยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการเดินทะเลก่อนและขณะเรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งก็ย่อมต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายจากการฝ่าฝืนหน้าที่เช่นนั้น อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตามผลของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีผลใช้บังคับได้ตามมาตรา 8 และยังมีการบัญญัติเพิ่มเติมตามมาตรา 9 ให้ครอบคลุมถึงกรณี หากเรือเกิดความบกพร่องขึ้นในภายหลัง ผู้ขนส่งก็ต้องจัดการแก้ไขโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้

ส่วนในเรื่องตัวสินค้า ตาม CONLINEBILL ได้กำหนดไว้ในข้อ 10 ซึ่งเมื่อพิจารณาตามผลของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะเขียนไว้ในมาตราเดียว และเป็นการเขียนในลักษณะกว้าง ๆ กล่าวคือ ตามมาตรา 10 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติกรให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแล และการขนถ่าย ซึ่งของที่ตนทำการขนส่ง ทั้งนี้ ตาม CONLINEBILL ข้อ 19 กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถจัดเก็บโดยวิธีใดก็ได้ อย่างไรก็ตาม ในประเด็นนี้ผู้ขนส่งสามารถกำหนดได้ แต่อยู่ในขอบเขตว่า การจัดเก็บเช่นนั้น ผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติกรให้เหมาะสมในการเก็บรักษาหรือไม่ ซึ่งประเด็นนี้คงจะต้องรอดูข้อเท็จจริงในทางปฏิบัติเป็นกรณี ๆ ไป ประกอบ

2. สิทธิของผู้ขนส่ง จะเห็นได้ว่า ใบตราส่ง CONLINEBILL ของ BIMCO กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งไว้หลายข้อ แต่เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติไว้ชัดเจนใน 2 มาตราเท่านั้น กล่าวคือ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวางตามมาตรา 14 และมีสิทธิยึดหน่วงของที่รับขนไว้เป็นประกันการชำระค่าระวางตามมาตรา 15 ดังนั้น อาจทำให้เกิดข้อสงสัยว่าการที่ CONLINEBILL กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งไว้มากมายเช่นนี้ จะมีผลบังคับได้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยหรือไม่ ทั้งนี้ ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ในเรื่องค่าระวาง และบุริมสิทธิของผู้ขนส่งในลำดับแรกเสียก่อน ดังนี้

ตามข้อ 11 (ก) ในค่าระวางที่จ่ายไว้ล่วงหน้าแล้ว (prepayable freight) เนื่องจาก CONLINEBILL กำหนดไว้ว่า ในกรณีที่ชำระค่าระวาง เช่นนั้นไปแล้ว ค่าระวางจะตกเป็นของผู้ขนส่งไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม ก็จะไม่มีการคืนค่าระวาง ซึ่งประเด็นนี้ รศ.ดร. ไพฑูริศ เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นไว้ว่า ในประเด็นดังกล่าวอาจพิจารณาตามผลของมาตรา 17 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยถือว่าไม่เข้ากรณีใดกรณีหนึ่งตามอนุมาตรา (1) - (4) ถือว่าข้อกำหนดในสัญญาการรับขนของทางทะเล ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย ตามอนุมาตรา (1) - (4) เป็นโมฆะ เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องคืนค่าระวางในกรณีสูญหาย เสียหายไปโดยเหตุสุดวิสัย ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นสอดคล้องกับความเห็นดังกล่าว เพราะบทบัญญัติมาตรา 14 เปิดโอกาสให้คู่สัญญาสามารถตกลงในเรื่องค่าระวางเป็นอย่างใดก็ได้ ซึ่งมาตรา 14 ได้บัญญัติว่า ...ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง เว้นแต่จะมีข้อกำหนดในใบตราส่ง หรือได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญาการรับขนของทางทะเล นอกจากนี้ ในตอนที่ห้าวรรคแรก (ก) ของข้อ 12 ในเรื่องการเรียกค่าภาระใด ๆ และวรรคสองที่กำหนดดอกเบี้ย 5% ต้องนับตั้งแต่วันที่ค่าระวางและค่าภาระถึงกำหนด หรือในตอนที่ห้าของข้อ 16 (ง) กำหนดให้พ่อค้าต้องจ่ายค่าใช้จ่ายพิเศษเป็นส่วนเพิ่มเติมจากค่าระวาง พร้อมกับค่าระวางที่คืนมา ถ้าหากมีก็จะได้รับการชดเชยตามสมควรในบริการพิเศษที่จัดของให้ นั่น ถือได้ว่าเป็น "อุปกรณ์แห่งค่าระวาง" ตามบทนิยามในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ความว่า ในพระราชบัญญัตินี้ "อุปกรณ์แห่งค่าระวาง" หมายความว่า ค่าใช้จ่าย

อย่างไรก็ดีผู้ขนส่งได้เสียไปโดยควรในระหว่างขนส่ง ซึ่งตามประเพณีในการขนส่งทางทะเลถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าระวาง และให้หมายความรวมถึงเงินที่ผู้ขนส่งจำเป็นต้องเรียกเก็บเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าระวางปกติ เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายในการให้บริการของผู้ขนส่ง เนื่องจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่อาจป้องกันได้ อันมีประเพณีในการขนส่งทางทะเลที่ผู้ขนส่งจะเรียกได้ ..." และเมื่อพิจารณาประกอบกับมาตรา 14 ที่บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวางเมื่อได้ขนของไปถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่ตกลงกันไว้ ก็จะเห็นได้ว่า ข้อกำหนดต่าง ๆ ข้างต้นย่อมมีผลใช้บังคับได้

อย่างไรก็ดี ประเด็นอาจมีปัญหาต่อไปว่าสิทธิของผู้ขนส่งสามารถเรียกค่าระวาง 2 เท่า ในกรณีประกาศในปริมาณของน้ำหนัก ขนาดเรือ ค่าของของที่ถึงกำหนดตามข้อ 11 (จ) ได้หรือไม่นั้น ในเรื่องนี้จะอ้างว่าค่าระวาง 2 เท่า นั้น ถือเป็นเบี้ยปรับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้ เพราะมีกฎหมายเฉพาะเขียนไว้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในเรื่องค่าระวาง ซึ่งข้อกำหนดข้อนี้เองถือว่าไม่มีผลใช้บังคับ เนื่องจากมีกฎหมายปิดปากตามมาตรา 23 กำหนดว่า หากไม่มีหมายเหตุในเรื่องปริมาณของก็ให้สันนิษฐานว่าได้รับของไว้โดยมีปริมาณครบถ้วนไม่ว่าจะเป็นรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งชี้ถึงของจำนวนหน่วยของการขนส่ง น้ำหนักของหรือปริมาณ ซึ่งในเรื่องดังกล่าวเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งถึงข้อที่ไม่ตรงกับความเป็นจริง เหตุแห่งความสงสัย หรือพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบถึงความถูกต้องแท้จริงได้ แล้วแต่กรณีนั้น หากผู้ขนส่งออกใบตราส่งตาม CONLINEBILL ข้อ 11 (จ) เช่นนี้ถือว่าข้อกำหนดดังกล่าวตกเป็นโมฆะ เพราะเป็นข้อกำหนดที่มีวัตถุประสงค์ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่ในการต้องกระทำตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 23 ตามมาตรา 17 (1) บัญญัติให้ถือเป็นการ

* ค่าระวางตามที่กำหนดไว้ใน CONLINEBILL ข้อ 11 (ก) ถือเป็นการกำหนดให้ชำระค่าระวางแก่ผู้ขนส่ง ณ ท่าต้นทาง (freight prepaid) ตามมาตรา 18 (6) ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งบัญญัติว่า ค่าระวางท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องจ่าย หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ชำระค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง ซึ่งเข้าข้อยกเว้นตามมาตรา 14 ที่ว่า ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับค่าระวาง ณ ปลายทาง เพราะมีข้อกำหนดในใบตราส่ง หรือได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญารับขนของทางทะเล

ปลดปล่อยผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งประเด็นนี้ บัญญัติไว้แตกต่างจากเฮกรูลส์ เฮก-วิสบีรูลส์ กล่าวคือ ตามเฮกรูลส์ เฮก-วิสบีรูลส์ กำหนดไว้แตกต่างกัน เพราะตามกฎที่ 3 ข้อ 5 กำหนดให้ "ให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งเมื่อเวลาบรรทุกของลงเรือถึงความถูกต้องของเครื่องหมาย จำนวน ปริมาณ และน้ำหนักที่ผู้ส่งของให้ไว้ และผู้ส่งของจะชดใช้ให้แก่ผู้ขนส่งในความสูญหาย นुकสลาย และค่าใช้จ่ายซึ่งเกิดขึ้น เป็นผลมาจากความไม่ถูกต้องของรายการเหล่านั้น สิทธิของผู้ขนส่งในอันที่จะได้รับชดใช้ดังกล่าวย่อมไม่จำกัด หน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญาการรับขนของผู้ขนส่งต่อบุคคลอื่นนอกจากผู้ส่งของ"

ส่วนในเรื่องนริมสิทธิ (Lien) BIMCO กำหนดไว้ใน CONLINEBILL ในข้อ 12 ซึ่งผู้เขียนพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ปรากฏว่าได้มีการบัญญัติในเรื่องนริมสิทธิไว้โดยตรง เพียงแต่กำหนดในเรื่องสิทธิยึดหน่วงตามมาตรา 15 ไว้เท่านั้น ในชั้นยกร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้สรุปที่มาของมาตรานี้ว่า เทียบเคียงมาจากมาตรา 630 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงเอาของไว้ก่อนได้ตามจำเป็นเพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ดังนั้น หากพิจารณาเจตนารมณ์ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 คงกำหนดให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่ยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระหนี้ คือ ค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวางนั่นเอง หรือใช้สิทธิยึดหน่วงได้จนกว่าผู้รับจะได้รับชำระค่าระวาง หรือจะได้จัดให้มีประกันตามควร แต่การที่ CONLINEBILL ข้อ 12 กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมีนริมสิทธิในจำนวนที่ถึงกำหนดตามสัญญาและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ กล่าวคือ กำหนดให้ผู้ขนส่งมีนริมสิทธิในค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง ตามมาตรา 14 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงเอาของไว้ก่อนได้ตามที่จำเป็นเพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์"

อาจมีประเด็นเป็นปัญหาว่าการที่กำหนดไว้จะกระทำได้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลหรือไม่ ดังที่ได้กล่าวแล้วว่า ตามเจตนารมณ์ของผู้กร่างกฎหมายฉบับนี้ได้เทียบเคียงเรื่องสิทธิยึดหน่วงในของ เพื่อเป็นประกันการใช้ค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ในเรื่องรับขน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงต้องพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ให้นำเรื่องสิทธิยึดหน่วงมาใช้บังคับกับบริมสิทธิด้วยตามแต่กรณี ตามมาตรา 252 และให้มีบริมสิทธิในมูลรับขน ใช้สำหรับเอาค่าระวางพาหนะในการรับขนของกับทั้งค่าใช้จ่ายอันเป็นอุปกรณ์และเป็นบริมสิทธิมีอยู่เหนือของทั้งหมดอันอยู่ในมือของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 267 ซึ่งสอดคล้องกับบทมาตราอันเป็นที่มาของมาตรา 15 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ทั้งนี้ ตามใบตราส่ง CONLINEBILL ผู้ขนส่งได้กำหนดให้ตนสามารถขายโดยวิธีปกติ (sell the goods privately) หรือโดยการขายทอดตลาด (or by auction) ซึ่งประเด็นนี้ น่าจะใช้บังคับได้ในขอบเขตว่าเป็นการรับรองบริมสิทธิที่เกิดขึ้นโดยอาศัยอำนาจกฎหมาย กล่าวคือผู้ทรงบริมสิทธิ ซึ่งในที่นี้คือผู้ขนส่ง ย่อมทรงไว้ซึ่งสิทธิเหนือทรัพย์สินของลูกหนี้ ในการได้รับชำระหนี้อันค้างชำระแก่ตนจากทรัพย์สินก่อนเจ้าหนี้อื่น ๆ แต่ในกรณีกำหนดในใบตราส่งถึงวิธีที่จะได้รับชำระหนี้อันค้างชำระ จะใช้วิธีการขายวิธีใดนั้น

หากพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติไว้ในมาตรา 259 ว่า มูลหนี้รับขนของอยู่ในบริมสิทธิลำดับที่ 3 ในบริมสิทธิพิเศษเหนือสังหาริมทรัพย์ และเจ้าหนี้ที่มีบริมสิทธิเอาชำระหนี้จากเงินที่ขายทอดตลาดทรัพย์สินที่ได้ยึดไว้ก่อนเจ้าหนี้สามัญ เหลือจากนั้นเจ้าหนี้สามัญจึงแบ่งเฉลี่ยเอาใช้หนี้ของตนตามส่วนของจำนวนหนี้มากและน้อย

ทั้งนี้ หากเข้ากรณีข้างต้น ผู้ขนส่งจะได้รับชำระหนี้จากการขายโดยวิธีทอดตลาดเท่านั้น จะขายวิธีปกติโดยผลตามที่กำหนดใน CONLINEBILL ไม่ได้ แม้ว่า ทางปฏิบัติมักจะขายโดยวิธีนี้ก็ตาม

^๑ ดูเพิ่มเติม พจน์ ปุณฺณปาณ, ถ้อยอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ก้ำประกันจำนอง ให้นำ สิทธิยึดหน่วงและบริมสิทธิ 3, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2533) หน้า 426-427.

ส่วนข้อกำหนดอื่น ๆ ตาม CONLINEBILL ที่กำหนดในเรื่อง สิทธิของผู้ขนส่งจะเป็นรายละเอียดปลีกย่อย เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้บัญญัติไว้ว่าเป็นสิทธิของผู้ขนส่งโดยชัดแจ้ง กล่าวคือ ตามข้อ 5 กล่าวถึง สิทธิของผู้ขนส่งในการเดินเรือออกนอกเส้นทางด้วยวัตถุประสงค์ตามสมควร อาจถือได้ว่าเป็นการใช้มาตรการใด ๆ ตามมาตรา 55 เนื่องจากตามบทบัญญัติข้างต้น ได้กำหนดในหมวด 5 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ดังนั้น การที่ผู้ขนส่งกำหนดให้ ตนมีสิทธิเดินเรือออกนอกเส้นทาง ด้วยวัตถุประสงค์ตามสมควรนั้น น่าที่จะมีผลอนุโลม ใช้บังคับได้ กล่าวคือ เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามมาตรา 55 อันเป็นการบัญญัติให้กรณี ช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือการกระทำอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล ผู้ขนส่งจะ ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ประกอบกับหลักการตามใบ ตราส่ง CONLINEBILL ถึงแม้ว่าจะไม่ได้กำหนดโดยยกตัวอย่างว่า การกระทำเช่นใดที่ จะถือว่าเป็นวัตถุประสงค์ตามสมควร ซึ่งประเด็นดังกล่าวอาจอนุมานจากหลักการของ CONBILL ได้ เนื่องจากทั้ง CONLINEBILL และ VISCONBILL ใช้ถ้อยคำใน ลักษณะกว้าง ๆ ว่า "... ตามวัตถุประสงค์อันสมควร..." ซึ่งหลักการของทั้ง 2 ใบตรา ส่ง ผู้เขียนมีความเห็นว่าน่าจะนำมาจาก CONBILL ซึ่งในประเด็นดังกล่าว CONBILL ได้ ยกตัวอย่างไว้ชัดเจนว่าหมายถึงการกระทำอย่างไรบ้าง

ตามข้อ 6 CONLINEBILL กำหนดให้สิทธิผู้ขนส่งในการหา เรือแทน โดยไม่ว่าจะเป็นเรือของผู้ขนส่งเอง หรือเรือของผู้อื่นก็ตามนั้น หากพิจารณาตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว แม้จะไม่ได้มีการบัญญัติไว้ชัด แจ่ม แต่สามารถอนุมานได้จากบทบัญญัติในมาตรา 43 ที่บัญญัติให้ แม้ผู้ขนส่งจะไม่ได้

CONLINEBILL ข้อ 2 (Deviation) กำหนดว่า ผู้ขนส่งมีสิทธิเดินเรือออกนอกเส้นทาง เพื่อช่วยเหลือนชีวิตและ/หรือทรัพย์สินและรวมถึงการกักด่าน ปิดโรงงาน ประท้วง กรณีน้ำกลายเป็นน้ำ แข็ง และการเกิดสงคราม

ทำการขนส่งเองก็ยังคงรับผิดชอบ และมาตรา 3 ก็ได้มีการให้คำนิยาม "ผู้ขนส่งอื่น" ไว้โดยเฉพาะ ว่าให้หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้น แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใด ซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปอีกกี่ทอดก็ตาม...ดังนั้นในประเด็นที่ผู้ขนส่งจะกำหนดให้มีสิทธิหาเรือแทนจึงไม่มีปัญหาแต่อย่างใด แต่ประเด็นที่เป็นปัญหาตามข้อกำหนดนี้คือ กรณีกำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมได้ถึงแม้ตนจะไม่ได้ทำการขนส่งทั้งหมดก็ตาม และถ้ากรณีไม่สามารถเรียกร้องในความเสียหาย หรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่างส่วนอื่น ๆ ของการขนส่งกับผู้ขนส่ง ซึ่งประเด็นนี้จะไม่เป็นผลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เนื่องจากมาตรา 43 ไม่เปิดโอกาสให้ผู้ขนส่งปฏิเสธความรับผิดชอบว่าของที่ขนส่งไม่ได้อยู่ในความดูแลของตน หากผู้กรณีต้องการที่จะเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากความเสียหายหรือสูญหายของของเช่นนั้น นอกจากนี้ บทบัญญัติตามมาตรา 6 กำหนดว่า ถ้าการขนส่งตามสัญญามีหลายช่วง และมีการขนส่งโดยทางอื่น (เช่น ทางบก หรือทางอากาศ) รวมอยู่ด้วย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ใช้บังคับเฉพาะในช่วงที่ขนส่งในทางทะเลเท่านั้น กล่าวคือ วัตถุประสงค์ในการออกพระราชบัญญัติฉบับนี้มุ่งที่จะใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลเท่านั้น ดังนั้น เฉพาะการขนส่งในช่วงที่เป็นการขนส่งทางทะเลเท่านั้น จึงตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534⁷

สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁶ จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันในการทำสัญญารับขนของทางทะเลมักจะมีการรวมการขนส่งทางอื่นอยู่ด้วย ซึ่งอาจจะเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งของทางทะเลได้เช่าหรือให้บริการแก่ผู้ขนส่ง หรือผู้รับตราส่งในด้านการขนส่งอื่นด้วย

⁷ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 . (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2528) . หน้า 82.

ดังที่ได้กล่าวในบทที่ 4.2 ตอนต้นในหน้าที่ของผู้ขนส่งตามข้อ 8 ซึ่งในวรรค 5 ตอนท้ายได้บัญญัติถึงสิทธิของผู้ขนส่งในการเลือกขนถ่ายของอย่างใด ๆ ผู้ขนส่งสามารถกำหนดได้แต่อยู่ในขอบเขตตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 10 บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องให้ความระมัดระวัง และปฏิบัติการให้เหมาะสมในการขนถ่าย ... นอกจากนี้ ตามข้อ 8 ได้ขยายความถึงกรณีที่ผู้ขนส่งเลือกกระทำกรใด ๆ ในเหตุต่าง ๆ ตามข้อ 16 ซึ่งเป็นการรวมการกระทำหลาย ๆ เรื่องไว้ เช่น การบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การขนถ่าย เป็นต้น และตามผลของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 สามารถกำหนดเงื่อนไขเช่นนี้ได้ เพราะเหตุต่าง ๆ ตามที่กล่าวมาน่าจะถือเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งปฏิบัติการด้วยความระมัดระวัง และเหมาะสม เนื่องจาก เหตุต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในข้อย่อย ตาม CONLINEBILL ข้อ 16 จะสามารถเปรียบเทียบกับประเด็นตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติไว้ คือ

(ก) ในกรณีทำตามคำสั่งของผู้มีอำนาจรัฐ เทียบเคียงได้กับกรณีตามมาตรา 52 (5) ในกรณีการแทรกแซงด้วยประการใด ๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดน

(ข) นายเรืออาจขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือ ที่บรรทุก หรือท่าที่ปลอดภัย หรือท่าที่สะดวก อันเนื่องจากการที่เรือตกอยู่ในความเสี่ยงภัยจากการยึด จับกุม ซึ่งเทียบเคียงได้ตามมาตรา 52 (5) การปฏิบัติการอันเป็นอันตรายต่อการเกิดสงคราม เทียบเคียงตามมาตรา 52 (3) การจลาจลโดยการปิดล้อม การเกิดความขุมนุ่นวุ่นวายจากพลเรือน เทียบเคียงตามมาตรา 52 (4) หรือปฏิบัติการโจรสลัดเทียบเคียงกับมาตรา 52 (8)

(ค) นายเรืออาจขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่บรรทุกหรือท่าที่ปลอดภัย หรือท่าที่สะดวกได้ เนื่องจากเกิดโรคจึงต้องทำการกักเรือไว้ ซึ่งเทียบเคียงได้ตามมาตรา 52 (6) ซึ่งเป็นการใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ ปัญหาแรงงานในภาวะที่ทำเรือมีสภาพกลายเป็นน้ำแข็ง การเกิดข้อพิพาทแรงงานโดยใช้สิ่งกีดขวาง การประท้วง การหยุดงานทั้งหลาย ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้ตามมาตรา 52 (7) ว่า การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผละงาน หรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ทำเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุก หรือขนถ่ายของ หรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือ นั้น

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า เหตุต่าง ๆ ตาม CONLINEBILL กำหนดไว้ข้างต้น สามารถถือเป็นการปฏิบัติการให้เหมาะสมในการบรรทุกเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแล และการขนถ่ายซึ่งของที่คนทำการขนส่ง เพราะ บทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เองก็ยังมีบัญญัติเหตุต่าง ๆ เหล่านั้น เพื่อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ตามมาตรา 52 ไว้ รวมทั้งกรณีตามมาตรา 10 ที่ใช้ถ้อยคำในลักษณะกว้างเช่นนั้น ก็ย่อมตีความถึงเหตุต่าง ๆ เหล่านี้ได้

อย่างไรก็ดี มีข้อสังเกตว่า CONLINEBILL ข้อ 8 วรรค 5 ตอนท้าย และข้อ 16 (ง) กำหนดให้การขนถ่ายตามข้อกำหนดเหล่านี้ต้องถือว่าทำให้ สัญญารับขนเสร็จสิ้นและสิ้นสุด นั้น ผู้ขนส่งสามารถกำหนดเช่นนี้ได้ เพราะถึงแม้ว่าตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 วรรคสอง และมาตรา 40 จะบัญญัติไว้ ให้ถือว่าของที่รับขนอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งตั้งแต่วันที่รับของไว้จากผู้ส่งของ และจนกระทั่งได้ส่งมอบของนั้นที่ปลายทาง แต่ก็ได้มีการบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในกรณีที่เกิดจากเหตุใด ๆ ซึ่งนอกเหนือวิสัยที่ผู้ขนส่งจะควบคุม บังคับได้ และเหตุนั้นไม่ได้เกิดขึ้นจากความผิด หรือประมาทเลินเล่อของฝ่ายผู้ขนส่งตาม มาตรา 39 วรรคแรกว่า ภายใต้งบับมาตรา 51, 52, 53, 54, 55, 56 และมาตรา 58 ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหาย... เช่น กำบังของผู้มีอำนาจรัฐ การยึด จับกุม การเกิด ข้อพิพาทแรงงานโดยใช้สิ่งกีดขวาง การปฏิบัติการโจรสลัด การกักเรือไว้เนื่องจากเกิดโรค และการนัดหยุดงาน เป็นต้น

4.3 ความรับผิดของผู้ขนส่ง ตาม CONLINEBILL จะ
กำหนดไว้ในข้อกำหนดหลัก ซึ่งผู้เขียนวิเคราะห์เป็นรายข้อกำหนด ดังนี้

1. การขนส่งสัตว์มีชีวิต (Live Animals)

ตาม CONLINEBILL ข้อ 9 กำหนดว่า ไม่ว่ากรณีจะเป็น อย่างไรก็ตามในกรณีผู้ขนส่งจัดสินค้าด้วยวิธีใด ๆ ตามที่เลือกจัดเก็บ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการกระทำความประมาท หรือ บกพร่องของลูกเรือ (Servants) ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรา 56 วรรคแรก พระราช

บัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติให้การขนส่งสัตว์มีชีวิต ถือเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งจากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า ดังนั้น การกำหนดเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ตาม CONLINEBILL ย่อมมีผลใช้บังคับได้ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แต่การที่กำหนดไว้ใน CONLINEBILL อันเป็นผลจากความประมาทเลินเล่อ หรือบกพร่องของลูกเรือ (Servants) นั้น ภาระการพิสูจน์ย่อมตกอยู่กับผู้ส่งของ หากไม่เข้าข้อพิสูจน์ว่า

- (1) ผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้น โดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้แก่ตนแล้ว และ
- (2) ในพฤติการณ์แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า อาจเกิดจากภัย หรือสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้

2. การบรรทุกสินค้าบนปากกระวาง

ตาม CONLINEBILL กำหนดให้สิทธิผู้ขนส่งสามารถเลือกบรรทุกของบนระวางเรือได้โดยมีต้องบอกกล่าวกับผู้ส่งของก่อน ตามข้อ 19 และกำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหาย หรือเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการกระทำ ความประมาทเลินเล่อ หรือบกพร่องของลูกเรือ (Sevants) ซึ่งเงื่อนไขตาม CONLINEBILL เช่นนี้ เมื่อปรับใช้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อาจทำให้เกิดปัญหา เพราะผลของการบรรทุกของบนปากกระวางเรือโดยผู้ขนส่งไม่ได้ตกลงกับผู้ส่งของตามที่กำหนดไว้ใน CONLINEBILL ว่า ผู้ขนส่งสามารถเลือกบรรทุกของบนปากกระวางได้โดยมิได้บอกกล่าวก่อนนั้น อาจถือเป็นการบรรทุกของบนปากกระวางเรือโดยไม่มีสิทธิกระทำได้ ตามมาตรา 11 วรรคแรก ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลที่ให้สิทธิผู้ขนส่งสามารถบรรทุกของบนปากกระวางเฉพาะกรณีที่มิได้ตกลงกันกับผู้ส่งของ หรือเป็นการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติ หรือเป็นการปฏิบัติตามประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการบรรทุกของเช่นนั้น

อย่างไรก็ดี เงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน CONLINEBILL ไม่เข้ากรณีตามมาตรา 11 กำหนดถึงการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติหรือเป็นการปฏิบัติตามประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการบรรทุกของบนปากกระวาง และผู้ขนส่งบรรทุกของบนปากกระวางโดยมิได้ตกลงกับผู้ส่งของก่อน ผลของการบรรทุกของบนปากกระวางเรือเช่นนี้ ตาม

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะถือว่า ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิที่จะทำได้ และเป็นผลให้กฎหมายมิให้นำบทบัญญัติในมาตรา 51 ถึง 56 ซึ่งเป็นมาตราเกี่ยวกับเหตุ ยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับ แต่ผู้ขนส่งยังมีสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดของตนได้ตามมาตรา 58 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยยังไม่ถือเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งมีข้อตกลงกับผู้ส่งของโดยชัดแจ้ง ให้ผู้ขนส่งบรรทุกของในระวางเรือ แต่ผู้ขนส่งบรรทุกบนปากระวางเรือ ตามมาตรา 11 วรรคท้ายของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งจะถือเป็นเหตุว่าผู้ขนส่งกระทำการ หรืองดเว้นกระทำการ โดยมีเจตนาที่จะก่อให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือกระทำการ หรืองดเว้นกระทำการ โดยมีเจตนาที่จะก่อให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือกระทำการ หรืองดเว้นกระทำการ โดยมีเจตนาที่จะก่อให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือกระทำการ โดยไม่เอาใจใส่ และโดยรู้อยู่แล้วว่าความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชั่งช้ำอาจเกิดขึ้นตามมาตรา 60 (1) ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ซึ่งกรณีเช่นนี้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดโดยอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดต่าง ๆ ตามมาตรา 51 ถึง 56 ไม่ได้ และยังคงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเต็มจำนวน โดยไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้อีกด้วย

ข้อ 14 การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล (General Average and Salvage)

ตามข้อ 14 เป็นข้อกำหนดและเงื่อนไขที่มักจะปรากฏในใบตราส่งแทบทุกฉบับ เพราะเป็นเรื่องสำคัญในการพาณิชย์นาวี ซึ่งตาม CONLINEBILL กำหนด 2 เรื่อง ไว้ร่วมกัน กล่าวคือ

1. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

ตาม CONLINEBILL ข้อ 14 กำหนดไว้มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป 3 ประการ คือ

1. กำหนดให้ปรับใช้ตามการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ตาม York Antwerp Rules 1974

2. ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้กำหนดว่าการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะกระทำกัน ณ เมืองท่า หรือสถานที่ใด โดยปกติจะกระทำกัน ณ เมืองท่าที่การขนส่งสิ้นสุดลงที่สถานที่ดังกล่าวจะเป็นที่ที่มีการ... ให้วางหลักประกันค่าเฉลี่ยความเสียหาย

ทั่วไป ตลอดจนการรวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น เพื่อจัดทำรายการของความเสียหายทั่วไป (general average statement)

3. ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ อันตราย ความเสียหาย หรือความเสียหายก่อนหรือหลังการเริ่มเดินทางเป็นผลจากเหตุใดไม่ว่าประมาณเงินเล่อหรือไม่ ซึ่งเป็นผลให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบนั้น อย่างไรก็ดี กรณีดังกล่าว พอร์ตจะต้องแบ่งส่วนกับผู้ขนส่งในความเสียหายทั่วไปดังกล่าว

ประเด็นที่ต้องพิจารณาตาม CONLINEBILL ข้อ 14 เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เฉพาะความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ใน CONLINEBILL ข้อ 14 โดยมีสาระสำคัญตามข้อ 3 ข้างต้น เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในตอนท้ายของมาตรา 55 คือ "... แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตามส่วนของคนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ถ้ามี" จะเห็นได้ว่า การกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม CONLINEBILL ในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปกำหนดไว้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กล่าวคือ ตาม CONLINEBILL กำหนดให้พอร์ตต้องแบ่งส่วนกับผู้ขนส่งในความเสียหายทั่วไป แม้จะเป็นผลจากผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบก็ตาม ในขณะที่ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในลักษณะกว้าง ๆ ว่า ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตามส่วนของคนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป การที่ CONLINEBILL กำหนดเฉพาะพอร์ต และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล บัญญัติเฉพาะผู้ขนส่งที่จะต้องเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ย่อมกำหนดไว้ไปในแนวทางเดียวกัน เพราะเป็นไปตามหลักการในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปว่า เจ้าของเรือ ซึ่งหมายถึง ผู้ขนส่ง และเจ้าของสินค้าอื่น ซึ่งหมายถึง พอร์ต ตามที่กำหนดใน CONLINEBILL ต้องมาร่วมเฉลี่ยกันค่าใช้จ่ายให้แก่เจ้าของสินค้าที่สินค้าถูกโยนทิ้งไปจากการกระทำอันถือว่าเป็นความเสียหายทั่วไปในเมื่อมีการสละ หรือเกิดรายจ่ายพิเศษขึ้นจากความจงใจ และด้วยเหตุอันสมควร เพื่อความปลอดภัยร่วมกัน ด้วยความประสงค์ที่จะสงวนทรัพย์สิน ซึ่งเกี่ยวข้องจากการผจญภัยทางทะเลร่วมกันให้พ้นจากภัยอันตราย*

* ตามกฎ A ของกฎยอร์ก-แอนท์เวิร์ป 1974 (The York-Antwerp Rules 1974) ซึ่งกำหนดให้ใช้บังคับกับ CONLINEBILL

ดังนั้น ข้อกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งในการเกิดความเสียหายทั่วไป ตามที่กำหนดไว้ใน CONLINEBILL จึงมีผลใช้บังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ด้วยเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้น

2. การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล

ส่วนในเรื่องการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล CONLINEBILL

กำหนดไว้ในข้อ 14 โดยกำหนดว่า หากเกิดความสูญหาย เสียหาย อันทำให้เกิดค่าใช้จ่าย ค่าช่วยเหลือผู้ภัยไม่ว่าเนื่องจากความประมาทเลินเล่อหรือไม่ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด และเมื่อพิจารณาตามมาตรา 55 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นเป็นผลจากการใช้มาตรการที่พึงประสงค์ เพื่อช่วยมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล

ดังนั้น ข้อกำหนดยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลตาม CONLINEBILL มีผลใช้บังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพราะตามบทบัญญัติมาตรา 55 ข้างต้น ให้สิทธิผู้ขนส่งที่จะอ้างการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลมาเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งได้

ข้อ 15 ข้อกำหนดเรือโดนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย (Both-to Blame Collision Clause)

ตามข้อกำหนดนี้ในส่วนที่ถือว่าเกี่ยวกับวิธานิพนธ์ในประเด็นความรับผิดของผู้ขนส่ง จะถือเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในมาตรา 52 (12) ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่เนื่องจากตามพระราชบัญญัติดังกล่าวจะยกเว้นเฉพาะความผิดพลาดในการเดินเรือที่เกิดจากผู้นำร่องเท่านั้น ซึ่งในขณะที่ใบตราส่ง CONLINEBILL ข้อ 15 จะกำหนดยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้กว้างขวางกว่านั้น กล่าวคือ จะกำหนดเหตุยกเว้น รวมถึงเรื่องการจัดการเรือ และเหตุยกเว้น

* โดยจะไม่ก้าวล่วงไปพิจารณาในประเด็นที่พ้องกันจะต้องชดใช้ความสูญหายและความเสียหายให้กับผู้ขนส่ง ตาม CONLINEBILL ข้อ 15

ความรับผิดของผู้ขนส่งดังกล่าว ไม่ว่าจะเกิดจากความประมาทเลินเล่อ หรือความบกพร่องของนายเรือ (Master) คนเดินเรือ (Mariner) หรือลูกเรือ (Servants of the Carrier) หรือผู้นำร่อง (Pilot) ในความสูญหาย หรือเสียหายของของที่ขนส่ง ดังนั้น ข้อ 15 ของ CONLINEBILL จึงใช้บังคับไม่ได้ในกรณีที่ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดของตนจากการจัดการเรือไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม และจะอ้างเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดในความผิดพลาดจากการเดินเรือได้ เพียงกรณีเดียวคือ กรณีที่ความผิดพลาดในการเดินเรือนั้นเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง ซึ่งประเด็นดังกล่าวเป็นผลให้ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้กฎหมายไทยมีความรับผิดที่สูงกว่า ภายใต้เฮก-วิสต์บี รูลส์ อันอาจทำให้การส่งเสริมพาณิชย์นาวีไทยไม่พัฒนาเท่าที่ควร เพราะการดำเนินธุรกิจพาณิชย์นาวี ซึ่งเป็นธุรกิจที่มีลักษณะความเสี่ยงสูง ควรมีเหตุจูงใจให้ผู้ประกอบการธุรกิจมีแรงผลักดันที่จะดำเนินธุรกิจต่อไปได้ แม้จะดำเนินการแก้ไขกฎหมายตามมาตรา 52 (12) เหมือนกับเฮก-วิสต์บี รูลส์ ในข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งก็ตาม ก็ไม่น่าจะทำให้คู่กรณีที่มีสัญชาติไทยซึ่งดำเนินธุรกิจพาณิชย์นาวีจะได้รับความเสียหายจากการแก้ไขกฎหมายดังกล่าว เพราะเหตุว่า ในความเป็นจริง ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมักจะมีการทำประกันภัยเพื่อความสูญหาย เสียหายของสินค้าเสมอ ซึ่งหากเกิดกรณีเช่นนี้ และผู้ขนส่งได้รับยกเว้นความรับผิด เช่น ตาม CONLINEBILL ข้อ 15 ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งก็จะเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้โดยไม่ทำให้ธุรกิจที่ตนเองดำเนินอยู่ได้รับผลกระทบมากนัก หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือ ต่างฝ่ายต่างก็ได้รับการเยียวยาจากธุรกิจได้อย่างเท่าเทียมกัน

สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กฎที่ 4 ข้อ 2 ผู้ขนส่งหรือเรือไม่ต้องรับผิดในการสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจาก

(ก) การกระทำความประมาทเลินเล่อ หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือ ลูกเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการเดินเรือ หรือการจัดการเรือ

4.4 ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ตาม CONLINEBILL กำหนดข้อจำกัดความรับผิดชอบ

ผู้ขนส่งไว้ไม่เป็นการเฉพาะ และเขียนเปิดโอกาสให้ผู้ขนส่งกำหนดข้อจำกัดความรับผิดชอบ ได้อย่างกว้างขวาง ในข้อ 17 วรรคแรก ตอนท้าย กล่าวคือ ผู้ขนส่งสามารถกำหนด การจำกัดความรับผิดชอบตามที่กฎหมายบัญญัติ หรือตามที่ระบุไว้กับใบตราส่ง ซึ่งผู้เขียน ได้กล่าวไว้ในบทที่ 3 ในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกฎหมายต่าง ๆ ทั้งนี้ เมื่อ พิจารณาตามผลของบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ผู้ขนส่งย่อมจะ กำหนดการจำกัดความรับผิดชอบได้โดยไม่ต้องห้ามว่าจะใช้กฎหมายใดมาบังคับ หรือที่ใบตรา ส่ง CONLINEBILL จะกำหนดไว้เป็นเช่นใด เว้นแต่กรณี คู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มี สัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ตามมาตรา 4 วรรคแรกของ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลบัญญัติให้บังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งในประเด็นการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต้องพิจารณาตาม มาตรา 58-61 และโดยเฉพาะมาตรา 58 จะบัญญัติถึงจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ซึ่งถ้าเข้าใจเงื่อนไขตามมาตรา 4 วรรคแรก ข้างต้น ตามข้อ 17 วรรคแรกตอนท้าย ของ CONLINEBILL ผู้ขนส่งก็จะต้องจำกัดความรับผิดชอบ ดังนี้

1. กรณีที่ของซึ่งรับขนสูญหาย หรือเสียหาย ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบ ความเสียหายไม่เกิน 10,000 บาท สำหรับของ 1 หน่วยการขนส่ง หรือไม่เกิน 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิ 1 กิโลกรัม แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า
2. กรณีที่ส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบความเสียหาย ไม่เกิน 2.5 เท่าของค่าระวางแห่งของที่ส่งมอบชักช้านั้น
3. กรณีที่ของรายเดียวกันเสียหายและส่งมอบชักช้าด้วย ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกินขีดจำกัดตาม 1.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อย่างไรก็ดี จะสังเกตได้ว่า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของไทย พยายามกำหนดขีดจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ใกล้เคียงกับกฎหมายต่าง ๆ⁸ เช่น ตาม เฮกโรลต์ ข้อ 4 วรรค 5 กำหนดไว้ไม่เกิน 100 ปอนด์สเตอร์ลิงต่อหีบต่อหน่วย ตาม เฮก-วิสบี รูลต์ ข้อ 4 วรรค 5 (ก) กำหนดไว้ไม่เกิน 666.67 S.D.R. ต่อหีบต่อหน่วย กฎหมายญี่ปุ่นกำหนดไว้ไม่เกิน 100,000 เยนต่อของหนึ่งหน่วย กฎหมายสหรัฐอเมริกา กำหนดไว้ไม่เกิน 500 ดอลลาร์ต่อของต่อหน่วย เป็นต้น



สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁸ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, “สรุปที่มาของบทมาตราต่าง ๆ ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.” เอกสารกองนิติการและการต่างประเทศ, หน้า 10. (อัครสำเนา)