

### บทที่ 3

## กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล

การรับขนของทางทะเลถือเป็นการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญอีกประเภทหนึ่งของการค้าขาย เมื่อมีการติดต่อเพื่อทำนิติกรรมใดๆ เช่น การซื้อขายก็ย่อมจะต้องมีการส่งของจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งก่อให้เกิดความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของสินค้า เจ้าของเรือ ผู้ขนส่ง ผู้รับของหรือผู้รับตราส่ง ซึ่งอยู่คนละประเทศกัน และต่างฝ่ายต่างมีหน้าที่ต่อกันและกัน หลายๆประเทศที่ได้ใช้การขนส่งทางทะเลจึงได้คิดหลักเกณฑ์ในการใช้บังคับการค้าระหว่างประเทศ ในส่วนของผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าที่อยู่คนละประเทศนั้นมีความสัมพันธ์กันโดยการทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ ซึ่งในตอนแรกมีปัญหาว่าจะใช้หลักเกณฑ์ใดมาบังคับ เนื่องจากกฎหมายของแต่ละประเทศซึ่งมีคู่สัญญาอยู่คนละประเทศกันนั้นย่อมมีความแตกต่างกัน

ในทางปฏิบัติของคู่สัญญานั้น มักใช้เงื่อนไขสัญญาการซื้อขายโดยอาศัยหลักของศัพท์เงื่อนไขการตกลงราคาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ (Incoterms) ที่จัดทำโดยสภาหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Commerce) เจตนา (Party Autonomy Principle) เลือกกฎหมายของประเทศใดประเทศหนึ่งใช้บังคับซึ่งบ่อยครั้งคู่สัญญาซึ่งมีอำนาจการต่อรองสูงกว่า (Stronger Bargaining Power) มักจะใช้ความได้เปรียบอันนี้เป็นผลให้กฎหมายของประเทศตนเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญา แต่หากคู่สัญญาไม่ได้ตกลงว่าจะใช้กฎหมายของประเทศใดบังคับ ก็อาจจะมีปัญหาที่ตามมา คือ จะใช้กฎหมายภายในของประเทศใดบังคับ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความไม่แน่นอนในการทำการค้าระหว่างประเทศขึ้น เพื่อเป็นการก่อให้เกิดเอกภาพทั้งในส่วนกฎหมายขัดกันและกฎหมายสารบัญญัติที่เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศในส่วนของกฎหมายสารบัญญัตินั้นจะประสบความสำเร็จมากกว่า เพราะได้มีการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆที่มีผลใช้บังคับแล้ว เช่น ในเรื่องสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศก็มีอนุสัญญาของสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods)

ต่อมาได้มีการประชุมในประเทศจีน เมื่อ ค.ศ.1921 และจัดทำอนุสัญญานับแรกเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล เรียกว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับใบตราส่ง (International Convention for the Unification of Certain Rules of laws Relating Bill of Lading) ว่าควรมีเนื้อหาอย่างไรและจะต้องรับผิดชอบอย่างไร อนุสัญญานับนี้ลงนาม

ณ กรุงบรัสเซล วันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ.1924 หรือเรียกว่า อนุสัญญากรุงเฮก ซึ่งมีความสำคัญสำหรับการรับขนของทางทะเล เพราะในต่างประเทศใช้กฎตั้งนี้เป็นหลักในการวินิจฉัยข้อพิพาทเรื่องรับขนของ ทางทะเล กฎนี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1968 เรียกว่า อนุสัญญาเฮก-วิสบี ประเทศไทยยังไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว แม้อนุสัญญากรุงเฮก จะถูกปรับปรุงแก้ไขมาแล้วถึงสองครั้ง ก็ยังมีความไม่พึงพอใจต่อกฎเกณฑ์นี้อยู่ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาเห็นว่าหลักเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงเฮกให้ประโยชน์แก่ผู้ขนส่งมากเกินไป โดยกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ระดับต่ำมาก จากสาเหตุดังกล่าวสหประชาชาติได้จัดทำอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg) ขึ้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 สำหรับอนุสัญญากรุงเฮกนั้น ใช้กันแพร่หลายมาก เกือบทุกประเทศนำไปใช้ เมื่อนิยมใช้มากเข้าต่อมาก็นำมาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ เพราะฉะนั้น ในประเทศภาคพื้นยุโรป อังกฤษ สหรัฐอเมริกา ปัญหาความรับผิดชอบในเรื่องของการรับขนของทางทะเลจัดเป็นแนวเดียวกัน และต่างกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของเราซึ่งมีอยู่ไม่กี่มาตรา (อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ, 2546, หน้า 226-227)

จากข้อความข้างต้น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลที่ใช้บังคับการค้าระหว่างประเทศในเรื่องของการรับขนของทางทะเลเป็นอย่างมาก ก็จะมีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลเกี่ยวกับอนุสัญญากรุงเฮก อนุสัญญาเฮก-วิสบี และอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก ในบทนี้จะทำการศึกษากฎหมายระหว่างประเทศควบคู่ไปกฎหมายประเทศอังกฤษ และประเทศญี่ปุ่น เพื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายไทยเป็นเรื่องราวไป

## 1. อนุสัญญากรุงเฮก

อนุสัญญากรุงเฮกเป็นอนุสัญญานับแรกเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล เรียกว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับใบตราส่ง อนุสัญญานี้ ประชุมกันที่กรุงบรัสเซล บางครั้งก็เรียกว่า อนุสัญญากรุงบรัสเซล ปี 1924 แต่เนื่องด้วยอนุสัญญากรุงเฮกนี้ ได้มีการปรับปรุงแก้ไขโดยพิธีสารแก้ไขฉบับลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1968 (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill Lading Signed at Brussels on February 23, 1968) เรียกสั้นๆ ว่า อนุสัญญา “เฮก-วิสบี” ซึ่งอนุสัญญานับนี้เป็นผลพวงจากการที่ประเทศต่างๆ ได้พยายามคิดค้นกันว่าควรจะทำอย่างไร จึงจะมีหลักเกณฑ์ที่จะสามารถใช้ร่วมกันได้ในการรับขนของทางทะเล

ระหว่างประเทศ ดังนั้น ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 1 สมาคมกฎหมายระหว่างประเทศ (The International Law Association) ได้จัดให้มีการประชุมขึ้นที่เมืองเฮกในปี ค.ศ. 1921 เพื่อทำการร่างกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางทะเลตามใบตราส่ง แต่ก็ยังไม่เป็นผลสำเร็จออกมาเป็นอนุสัญญา ความจำเป็นในการที่จะต้องมีกฎเกณฑ์อันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อใช้บังคับแก้ปัญหาทางด้านการขนส่งสินค้ายังมีอยู่ ดังนั้นในปี ค.ศ. 1922 จึงได้มีการประชุมอีก ซึ่งการประชุมนี้ได้ใช้กฎเกณฑ์ที่ร่างไว้ที่เมืองเฮกมาเป็นพื้นฐานในการพิจารณา (ไพทซิต เอกจริยะกร, 2541, หน้า 32) จนปี ค.ศ. 1923 ก็ได้มีการร่างอนุสัญญาฉบับนี้ขึ้น และเปิดให้มีการลงนามรับรองอนุสัญญาในวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 โดยอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ที่นับได้ว่าเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลฉบับแรก (ไพทซิต เอกจริยะกร, 2541, หน้า 31) ที่ได้รับการยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลายมากที่สุดเกือบทุกประเทศนำไปใช้ และเมื่อมีความนิยมใช้มากขึ้น ต่อมาก็ได้นำมาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ เพราะฉะนั้น ในประเทศภาคพื้นยุโรป อังกฤษ สหรัฐอเมริกา จึงมีหลักเกณฑ์ในแนวเดียวกัน (อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ, 2546, หน้า 249)

### 1.1 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ตามอนุสัญญากรุงเฮก ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ว่า ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย จัดให้เรือนั้นมีคนประจำเรือ มีเครื่องมือและมีสัมภาระที่เหมาะสมแก่ความต้องการของเรือนั้น และต้องจัดช่องระวางบรรทุก ห้องเย็นและห้องแช่เย็นและส่วนอื่นๆ ทั้งหมดของเรือที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่รับขนส่งและรักษา (มาตรา 3 ข้อ 1) และนอกจากนี้ ผู้ขนส่งจะต้องบรรทุก จัด เก็บวาง ขน รักษา ดูแล และปลดเปลื้องสิ่งของที่ขนส่งไปนั้นอย่างระมัดระวังและด้วยความเหมาะสม ทั้งนี้ โดยให้อยู่ในบังคับของบัญญัติในมาตรา 4 (มาตรา 3 ข้อ 2) ซึ่งตามมาตรา 3 ข้อ 2 นี้มีความสำคัญมากที่จะกำหนดความรับผิดชอบเบื้องต้นของผู้ขนส่ง เนื่องจากผู้ขนส่งจะต้องกระทำการต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ในข้อนี้ด้วยความเหมาะสม (Properly) และด้วยความระมัดระวัง (Carefully) กล่าวคือ ผู้ขนส่งควรมีความรู้เกี่ยวกับสภาพของสิ่งของนั้นๆ พร้อมทั้งจะต้องกระทำด้วยความระมัดระวังอีกด้วย

## 1.2 การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในเรื่องของการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น อนุสัญญากรุงเฮกได้กำหนดไว้ว่า ผู้ขนส่งหรือเรือไม่ต้องรับผิดชอบในเหตุการณ์ใดๆที่เกิดขึ้นหรือกลายเป็นผู้ต้องรับผิดชอบเพราะการสูญเสียชีวิตหรือเสียหาย หรือส่งมอบซ้เข้าไปในจำนวนเงินเกินกว่า 100 ปอนด์สเตอร์ลิงต่อ 1 หีบห่อ หรือ 1 หน่วย หรือในจำนวนเงินตราอย่างอื่นที่มีค่าเท่ากับ 100 ปอนด์สเตอร์ลิงคั่น เว้นแต่ผู้ส่งของจะได้แจ้งราคาของที่ขนส่งนั้นไว้ก่อนที่จะมีการบรรทุกลงเรือ และได้แสดงราคาของนั้นในใบตราส่ง ซึ่งในกรณีที่ได้มีการแจ้งเช่นนี้ในใบตราส่ง การแจ้งนี้จะเป็นหลักฐานเบื้องต้น แต่จะไม่ผูกพันหรือถือเป็นอันเด็ดขาดแก่ผู้ขนส่ง และหากว่าได้มีการตกลงกันระหว่างผู้ขนส่ง นายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งกับผู้ส่งของกำหนดความรับผิดชอบไว้ให้แตกต่างไปจากจำนวนที่ระบุไว้ในนี้ ก็ย่อมกระทำได้ แต่ทั้งนี้จำนวนเงินสูงสุดที่จะกำหนดกันไว้เช่นว่านั้นจะต้องไม่น้อยกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ตามอนุสัญญานี้ แต่อย่างไรก็ตาม ทั้งผู้ขนส่งและเรือไม่ต้องรับผิดชอบในเหตุการณ์ใดๆที่เกิดขึ้น จนทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตหรือเสียหาย หรือส่งมอบซ้เข้าไป หากว่าราคาของของนั้นได้ถูกแจ้งตลาดเคลื่อนในใบตราส่ง ซึ่งอยู่ในความรู้เห็นของผู้ส่งของ (มาตรา 4 ข้อ 5)

## 1.3 ข้อยกเว้นความรับผิด

นอกจากการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางทะเลแล้ว อนุสัญญากรุงเฮกยังได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดไว้ด้วยว่าไม่ว่าผู้ขนส่งหรือเรือก็ตามไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญเสียชีวิตหรือเสียหายที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากการที่ไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างเหมาะสม เว้นแต่มีเหตุมาจากการไม่เอาใจใส่ตามสมควรในหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องทำให้เรือที่เหมาะสมแก่การเดินทะเลหรือไม่จัดให้เรือนั้นมีคนประจำเรือ มีเครื่องมือ หรือมีสัมภาระอย่างเหมาะสม หรือไม่จัดให้ช่องระวาง ห้องแช่เย็น และห้องเย็น และส่วนอื่นๆของเรือให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่งและรักษาตามนัยแห่งบทบัญญัติในมาตรา 3 ข้อ 1 และเมื่อใดก็ตามที่เกิดการสูญเสียชีวิตหรือเสียหายอันเป็นผลมาจากการไม่เหมาะสมแก่การเดินทะเล ภาระการพิสูจน์ถึงการใช้ความระมัดระวังตามสมควรจะตกอยู่แก่ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่อ้างถึงข้อยกเว้นความรับผิดภายใต้มาตรานี้ (มาตรา 4 ข้อ 1) รวมถึงกรณีที่ผู้ขนส่งและเรือทำให้สินค้าสูญเสียชีวิตหรือเสียหายอันเกิดจากหรือมีผลมาจาก (มาตรา 4 ข้อ 2)

- การกระทำ การละเลยหรือความผิดของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการเดินเรือหรือในการจัดการเรือ
- อัคคีภัย เว้นแต่ว่าจะเกิดขึ้นจากความผิดโดยตรงหรือจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

- ภัยอันตราย อันตราย และอุบัติเหตุทางทะเล หรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้
- เหตุสุควิสัย
- การสงคราม หรือ สงครามกลางเมือง
- การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรือแม้แต่การจลาจล หรือการก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง
- การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ
- การกระทำหรืองดเว้นกระทำของผู้ส่งของหรือเจ้าของของผู้ทำการหรือตัวแทนของเขา
- การนัดหยุดงานหรือการปิดงาน หรือการหยุด หรือการหยุดยั้งโดยคนงาน ไม่ว่าจะจากเหตุใดๆ และไม่ว่าจะเป็นไปบางส่วนหรือโดยทั่วๆ ไป
- การช่วยเหลือหรือพยายามที่จะช่วยชีวิตมนุษย์หรือช่วยทรัพย์สินในทะเล
- การเสียไปซึ่งขนาด หรือน้ำหนักหรือการสูญหาย หรือเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องที่อยู่ภายในจากคุณภาพหรือจากความไม่ดีของของนั้น
- การบรรจุหีบห่อที่ไม่มั่นคงแข็งแรงไม่เพียงพอ หรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ หรือไม่ทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อให้ชัดเจนหรือให้เพียงพอ
- ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ในซึ่งไม่อาจพบเห็น หรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและ โดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ
- เหตุอื่นใดที่มีไขความผิด หรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีไขความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง แต่การกระทำพิสดารให้ตกอยู่กับบุคคลที่อ้างเอาประโยชน์จากข้อยกเว้นนี้ เพื่อจะแสดงว่ามีไขความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีไขความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนลูกจ้างของผู้ขนส่งที่มีส่วนทำให้เกิดการสูญหาย หรือเสียหาย

นอกจากนี้ ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย หรือเสียหายที่ผู้ขนส่งหรือเรือได้รับอันเกิดจากหรือมีผลมาจากสาเหตุใดๆ ที่มีได้มาจากการกระทำหรือความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของ ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ส่งของ (มาตรา 4 ข้อ 3)

และในกรณีที่มีการออกนอกเส้นทางเดินเรือเพื่อช่วยหรือพยายามช่วยชีวิตมนุษย์หรือช่วยทรัพย์สินในทะเลหรือการเบี่ยงเส้นทางเดินเรือโดยเหตุอันสมควร ไม่ให้ถือว่าเป็นการฝ่าฝืนหรือละเมิดอนุสัญญาฯนี้หรือสัญญาขนส่ง และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับการสูญเสียบรรยากาศอันเนื่องมาจากเหตุนี้ (มาตรา 4 ข้อ 4)

ทั้งนี้ หากสิ่งของที่ผู้ขนส่งมีสภาพถูกเป็นไฟได้ ระเบิดได้ หรือเป็นอันตรายโดยสภาพต่อการเดินเรือ ซึ่งผู้ขนส่ง นายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมิได้ยินยอม หรือสามารถรู้เห็นได้โดยปกติ และลักษณะของสิ่งของ หากมีการขนถ่ายไปไว้ ณ สถานที่ใดๆก่อน หรือถูกทำลายหรือทำให้สิ้นไปโดยผู้ขนส่ง เช่นนี้ จะเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งไม่ได้ และผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหาย และค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่เกิดขึ้นไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมอันเนื่องมาจากการบรรทุกสิ่งของนั้นลงในเรือและหากว่าผู้ขนส่ง หรือนายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งรู้และยินยอมในการบรรทุกสิ่งของนั้นว่าสิ่งของนั้นจะทำให้เกิดอันตรายแก่เรือหรือแก่สินค้าขึ้นได้ สิ่งของนั้นก็อาจจะถูกนำขึ้นบกได้เช่นเดียวกัน ณ สถานที่ใดๆ หรืออาจถูกทำลายหรือถูกทำให้สิ้นไปโดยผู้ขนส่ง ทั้งนี้โดยผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ เว้นแต่จะมีการเฉลี่ยความรับผิดชอบ (มาตรา 4 ข้อ 6)

## 2. อนุสัญญาเฮก-วิสบี

หลังจากที่อนุสัญญากรุงเฮกใช้บังคับมาเป็นเวลานานกว่า 44 ปี ได้พบว่าอนุสัญญาดังกล่าวมีข้อบกพร่องหลายประการ จึงได้มีการประชุมเพื่อแก้ไขอนุสัญญากรุงบรัสเซล และได้มีการลงนามในพิธีสารกรุงบรัสเซล ค.ศ.1968 ขึ้น

พิธีสารฉบับนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 23 มิถุนายน ค.ศ.1977 พิธีสารฉบับนี้มีประเทศที่เข้าเป็นภาคีน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับอนุสัญญากรุงบรัสเซล

### 2.1 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ตามอนุสัญญาเฮก-วิสบีได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ว่าก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรื่อนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และจัดให้เรื่อนั้นมีคนประจำเรือ มีเครื่องมือและมีสัมภาระที่เหมาะสมแก่ความต้องการของเรื่อนั้น พร้อมทั้งต้องจัดช่องระวางบรรทุก ห้องเย็น ห้องแช่เย็น และส่วนอื่นๆ ทั้งหมดของเรือที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่งและรักษา (มาตรา 3 ข้อ 1) และนอกจากนั้น ผู้ขนส่งจะต้องบรรทุก จัด เก็บวาง ขน รักษา ดูแล และปลดเปลื้องสิ่งของที่ขนส่งไปนั้นอย่างระมัดระวังและด้วยความเหมาะสม ทั้งนี้โดยให้อยู่ในบังคับของบัญญัติในมาตรา 4 (มาตรา 3 ข้อ 2)

## 2.2 การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในเรื่องของการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น อนุสัญญาเฮก-วิสบีได้กำหนดไว้ว่า ไม่ว่าจะได้กำหนดไว้ในใบตราส่งหรือไม่ ทั้งผู้ขนส่งและทั้งเรือจะต้องรับผิดชอบหรือกลายเป็นผู้รับผิดชอบ สำหรับการสูญเสียชีวิตหรือการเสียหายต่อหรือเกี่ยวกับสิ่งของในจำนวนเงินไม่เกิน 666.67 หน่วยต่อ 1 หีบห่อ หรือในจำนวนเงิน 2 หน่วยต่อ 1 กิโลกรัม แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า ซึ่งในกรณีที่จำนวนเงินที่ต้องชดใช้ในความเสียหายหรือสูญหาย ไม่เกิน 666.67 หน่วยต่อ 1 หีบห่อ ให้มีค่าเท่ากับ 10,000 แฟรังก์ต่อ 1 หีบห่อ และในกรณีที่จำนวนเงินที่ต้องชดใช้ในความเสียหายหรือสูญหาย ไม่เกิน 2 หน่วยต่อ 1 กิโลกรัม ให้มีค่าเท่ากับ 30 แฟรังก์ต่อ 1 กิโลกรัม สัญญาระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งอาจจะตกลงกันได้ก่อนได้ว่า 1 หีบห่อ หรือ 1 หน่วย มีความหมายอย่างไร เพื่อที่จะจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 2(ค) ของอนุสัญญาเฮก-วิสบีนี้ บัญญัติไว้ว่า จำนวนของหีบห่อหรือหน่วยที่ระบุไว้ในใบตราส่งดังที่บรรจุเข้าไปในตู้คอนเทนเนอร์ ในแพง หรือในอุปกรณ์การขนส่งอย่างอื่น ให้ถือว่าเป็นจำนวนของหีบห่อ เพื่อความประสงค์ในการจำกัดความรับผิดชอบ และถ้าหากว่าจำนวนของหีบห่อ หรือของหน่วย มิได้ระบุไว้ในใบตราส่ง อุปกรณ์ สำหรับการขนส่งนั้น เช่นว่า ตู้บรรจุสินค้าก็ให้ถือว่าเป็นหีบห่อ หรือเป็นหน่วย

ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง หรือของเรือ ในข้อ 5 มาตรา 4 นี้ ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยอนุสัญญาเฮก-วิสบีต่อไปอีกว่าถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเป็นผลของการกระทำหรือละเว้นกระทำของผู้ขนส่ง ซึ่งกระทำไปด้วยความตั้งใจจะให้เกิดความเสียหาย หรือกระทำไปด้วยความไม่แน่ใจว่าจะเกิดความเสียหายหรือไม่ และทำไปด้วยความรู้ว่าจะความเสียหายน่าจะเกิดขึ้น ผู้ขนส่งจะอ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญากรุงเฮกนี้ไม่ได้

## 2.3 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

นอกจากการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางทะเลแล้ว อนุสัญญาเฮก-วิสบี ได้กำหนดถึงข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ว่าไม่ว่าผู้ขนส่งหรือเรือก็ตามไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญเสียชีวิตหรือเสียหายที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากการที่ไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างเหมาะสม เว้นแต่มีเหตุมาจากไม่เอาใจใส่ตามสมควรในหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องทำให้เรือที่เหมาะสมแก่การเดินทะเล หรือไม่จัดให้เรือมีคนประจำเรือ มีเครื่องมือ หรือมีสัมภาระอย่างเหมาะสม หรือไม่จัดให้ช่องระวาง ช่องแช่เย็น และห้องเย็น และส่วนอื่นๆ ของเรือให้เหมาะสม และปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่ง และรักษาตามนัยแห่งบทบัญญัติในวรรค 1 ของมาตรา 3 และเมื่อใดก็ตามที่เกิดการสูญเสียชีวิตหรือเสียหายอันเป็นผลมาจากความไม่เหมาะสมแก่การเดินทะเล ภาระการพิสูจน์ถึง

การใช้ความระมัดระวังตามสมควรจะตกอยู่กับผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่อ้างถึงข้อยกเว้นความรับผิด ภายใต้มาตรานี้ (มาตรา 4 ข้อ 1)

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นได้รวมถึงกรณีผู้ขนส่งและเรือทำให้เกิดสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากหรือมีผลมาจาก (มาตรา 4 ข้อ 2)

- การกระทำ การละเลยหรือความผิดของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการเดินเรือหรือในการจัดการเรือ

- อัคคีภัย เว้นแต่จะเกิดขึ้นจากความผิดโดยตรงหรือจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

- ภัยอันตราย อันตรายและอุบัติเหตุทางทะเล หรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้

- เหตุสุดวิสัย

- การสงคราม หรือ สงครามกลางเมือง

- การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย หรือแม้แต่การจลาจลหรือการก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง

- การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ

- การกระทำหรืองดเว้นกระทำของผู้ส่งของหรือเจ้าของของผู้ทำการหรือตัวแทนของเขา

- การนัดหยุดงานหรือการปิดงานหรือการหยุดหรือการหยุดยั้งโดยคนงานไม่ว่าจากเหตุใดๆ และไม่ว่าจะเป็นไปบางส่วน หรือโดยทั่วไป

- การช่วยเหลือหรือพยายามที่จะช่วยชีวิตมนุษย์หรือช่วยทรัพย์สินในทะเล

- การเสียไปซึ่งขนาดหรือน้ำหนักหรือการสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องที่อยู่ภายในจากคุณภาพหรือจากความไม่ดีของของนั้น

- การบรรจุหีบห่อที่ไม่มั่นคงแข็งแรงไม่เพียงพอ หรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ หรือไม่ทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อให้ชัดเจนหรือให้เพียงพอ

- ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวัง และโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดา และสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ

- เหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง แต่ภาระการพิสูจน์ให้ตกอยู่กับบุคคลที่อ้างเอาประโยชน์จากข้อยกเว้นนี้ เพื่อจะแสดงว่ามีใช้ความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้



ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนลูกจ้างของผู้ขนส่งที่มีส่วนทำให้เกิดการสูญหายหรือเสียหาย

นอกจากนี้ ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย หรือเสียหายที่ผู้ขนส่งหรือเรือได้รับอันเกิดจาก หรือมีผลมาจากสาเหตุใดๆ ที่มีได้มาจากการกระทำหรือความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของ ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ส่งของ (มาตรา 4 ข้อ 3)

และในกรณีที่มีการออกนอกเส้นทางการเดินทางเรือเพื่อช่วยหรือพยายามช่วยชีวิตมนุษย์หรือช่วยทรัพย์สินในทะเลหรือการเบี่ยงเส้นทางเดินเรือโดยเหตุอันสมควร ไม่ให้ถือว่าเป็นการฝ่าฝืนหรือละเมิดอนุสัญญานี้หรือสัญญาขนส่ง และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับการสูญหาย หรือเสียหายอันเนื่องมาจากเหตุนี้ (มาตรา 4 ข้อ 4)

### 3. อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก์

อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea) หรืออนุสัญญากรุงเฮกเป็นอนุสัญญาที่สหประชาชาติได้จัดทำขึ้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 เนื่องจากอนุสัญญากรุงบริสเซล ค.ศ. 1924 หรืออนุสัญญากรุงเฮกได้ถูกปรับปรุงมาแล้ว 2 ครั้ง แต่กระนั้นก็ตามความไม่พึงพอใจต่อกฎเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงบริสเซลฉบับนี้ยังคงมีอยู่ ทั้งนี้เนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงหลายๆ ประการในช่วงเวลากว่า 60 ปีที่อนุสัญญาฉบับนี้มีผลบังคับใช้ เช่น เรือเดินทะเลมีขนาดใหญ่ขึ้น มีการนำเครื่องยนต์ที่เดินด้วยเครื่องจักรที่ใช้ น้ำมันแทนเครื่องจักรไอน้ำทำให้การเดินทางเรือเป็นไปด้วยความรวดเร็ว มีการนำคอนเทนเนอร์มาใช้ในการบรรจุสินค้าทำให้สินค้าได้รับความปลอดภัยมากขึ้น การยกของขึ้นลงจากเรือทำได้รวดเร็วทำให้เสียเวลาในท่าเรือแต่ละแห่งน้อยลง เป็นต้น นอกจากนี้สมัยที่มีการร่างอนุสัญญากรุงบริสเซลประเทศอัฟริกันและเอเชียส่วนใหญ่ยังคงอยู่ภายใต้อาณานิคม จึงมิได้มีส่วนร่วมในการร่างอนุสัญญาฉบับนี้ด้วย ต่อมาเมื่อประเทศเหล่านี้ได้รับเอกราชจึงมีการเรียกร้องสิทธิต่างๆ โดยในส่วนของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลประเทศส่วนใหญ่เห็นว่าหลักเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงบริสเซลนั้นให้ประโยชน์แก่ผู้ขนส่งมากเกินไป โดยเห็นว่าอนุสัญญากำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในระดับต่ำมาก ทำให้การสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเป็นภาระของผู้ส่งสินค้า

### 3.1 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ในอนุสัญญากรุงเฮกฉบับนี้ไม่ได้มีการแก้ไขเกี่ยวกับสิทธิ หรือหน้าที่ของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งแท้จริง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือตัวแทน แต่ได้มีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเกี่ยวกับของครอบคลุมเวลาที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ณ ท่าเรือบรรทุกของ ตลอดการขนส่งและท่าเรือขนถ่ายของขึ้นจากเรือ รวมถึงกรณีที่ของถือว่าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของไว้จากผู้ส่งหรือบุคคลที่กระทำการในนามของผู้ขนส่ง หรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลที่สาม ซึ่งตามกฎหมายหรือกฎข้อบังคับของท่าเรือบรรทุกของ กำหนดให้ต้องมอบของไว้แก่บุคคลเหล่านี้เพื่อการขนส่งของ จนกระทั่งถึงเวลาที่ของได้ถูกส่งมอบแก่ผู้รับของหรือในกรณีที่ผู้รับของไม่รับของ แต่ได้มีการมอบของไว้เพื่อผู้รับของตามที่ระบุไว้ในสัญญาตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าที่ซื้อขาย ณ ท่าเรือขนถ่ายของขึ้นหรือแก่เจ้าหน้าที่หรือบุคคลที่สามที่ตามกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ซื้อขาย ณ ท่าเรือขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ได้กำหนดให้มอบของไว้ และกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย หรือความเสียหายของสิ่งของ และความซักช้าในการส่งมอบของ โดยความซักช้าในการส่งมอบของจะเกิดขึ้นเมื่อของไม่ได้ถูกส่งมอบ ณ ท่าเรือขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับนี้ในระยะเวลาที่ตกลงกัน หรือในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงดังกล่าว ไม่มีการส่งมอบของภายในเวลาอันสมควรที่ผู้ขนส่งที่ระมัดระวัง ควรจะส่งมอบโดยพิจารณาจากสภาพการณ์เช่นนั้น (มาตรา 4 (1)-(3)) อย่างไรก็ตาม อนุสัญญากรุงเฮกฉบับนี้ได้กำหนดให้ใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายแห่งชาติบังคับในการจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือด้วย (มาตรา 25 ข้อ 1)

### 3.2 การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในเรื่องของการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น อนุสัญญากรุงเฮกฉบับนี้ มาตรา 6 ข้อ 1 ได้กำหนดไว้ว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการความสูญหาย หรือการเสียหายต่อสินค้า ให้จำกัดอยู่ในจำนวนเงินเท่ากับ 835 หน่วยของค่าเงินต่อ 1 หีบห่อหรือต่อหน่วยการบรรจุอย่างอื่น หรือเท่ากับ 2.5 หน่วยของค่าเงินต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักเบ็ดเสร็จของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่ว่าจำนวนใดจะมากกว่า (มาตรา 6 ข้อ 1 (ก)) และในกรณีที่ผู้ขนส่งส่งของล่าช้า ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบในจำนวนเงินเท่ากับ 2 เท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบซักช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญาฉบับนี้ของทางทะเล (มาตรา 6 ข้อ 1 (ข)) นอกจากนี้ ไม่ว่าในกรณีใดๆ ความรับผิดชอบทั้งหมดของผู้ขนส่งในกรณีสินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า ซึ่งมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินเท่ากับ 835 หน่วยของค่าเงินต่อ 1 หีบห่อหรือต่อหน่วยการบรรจุอย่างอื่น หรือเท่ากับ 2.5 หน่วยของค่าเงิน

ต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักเบ็ดเสร็จของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่ว่าจำนวนใดจะมากกว่า (มาตรา 6 ข้อ 1 (ค))

ในการคำนวณว่าจำนวนเงินใดจะมากกว่า ระหว่างจำนวนเงิน 835 หน่วยของค่าเงินต่อ 1 ฮีบห่อ หรือต่อหน่วยการบรรจุอย่างอื่น หรือ 2.5 หน่วยของค่าเงินต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักเบ็ดเสร็จของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหายนั้น ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- ในกรณีที่มีการรวมของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกัน ไม่ว่าจะมีการใช้ภาชนะของหน่วยการขนส่งบรรจุ หรือรองรับหรือไม่ก็ตาม ถ้าระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในตามใบตราส่ง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ นั่น แต่ถ้ามิได้ระบุ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกัน เป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง (มาตรา 6 ข้อ 2 (ก))

- ในกรณีที่ตัวภาชนะขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ถ้าผู้ขนส่งนั้นมิได้เป็นเจ้าของ หรือผู้จัดหาภาชนะขนส่งนั้น ให้ถือภาชนะขนส่งอันหนึ่งเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่งอีกต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น (มาตรา 6 ข้อ 2 (ข))

นอกจากการจำกัดความรับผิดข้างต้นแล้ว ผู้ขนส่งกับผู้ส่งของอาจตกลงให้จำกัดของความรับผิดเกินกว่าที่อนุสัญญาที่กำหนดไว้ได้ คือ เกินกว่า 835 หน่วยของค่าเงินต่อ 1 ฮีบห่อหรือต่อหน่วยการบรรจุอย่างอื่น หรือ 2.5 หน่วยของค่าเงินต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักเบ็ดเสร็จของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย (มาตรา 6 ข้อ 4)

### 3.3 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

นอกจากการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลแล้ว อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก์ได้กำหนดถึงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ว่าในการขนส่งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้ำ อันเป็นผลจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั้นเอง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้น โดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้แก่ตนแล้ว ซึ่งในพฤติการณ์แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้ำอาจเกิดจากภัยหรือสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้ ทั้งจะต้องพิสูจน์ว่ามีได้เกิดจากความผิดทั้งหมดหรือแต่บางส่วน หรือละเลยไม่ใส่ใจของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือตัวแทน (มาตรา 5 ข้อ 5) นอกจากนี้ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้ำถ้าพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้ำนั้นเป็นผลจากการใช้มาตรการที่พึงประสงค์เพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล (มาตรา 5 ข้อ 6)

#### 4. กฎหมายอังกฤษ

กฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษเรียกว่า (Carriage Of Goods By Sea Act 1971) โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดคำว่ากฎ ให้หมายถึงอนุสัญญาเฮก-วิสบี (มาตรา 1 ข้อ 1) ทั้งนี้ ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ว่า การรับประกันว่าผู้ขนส่งจะจัดเรือให้เหมาะสมแก่การเดินทางนั้น จะต้องทำโดยซัดแจ้ง (มาตรา 3)

นอกจากนี้ยังได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดไว้ว่า ไม่ว่าผู้ขนส่งหรือเรือก็ตามไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้น หรือเป็นผลมาจากการที่ไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างเหมาะสม เว้นแต่มีเหตุมาจาก ไม่เอาใจใส่ตามสมควรในหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องทำให้เรือที่เหมาะสมแก่การเดินทางทะเล หรือไม่จัดให้เรือนั้นมีคนประจำเรือ มีเครื่องมือ หรือมีสัมภาระอย่างเหมาะสม หรือไม่จัดให้ช่องระวาง ห้องแช่เย็น และห้องเย็น และส่วนอื่นๆของเรือให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่รับขนส่งและรักษาตามนัยแห่งบทบัญญัติในวรรค 1 ของมาตรา 3

เมื่อใดก็ตามที่เกิดการสูญหาย หรือเสียหายอันเป็นผลมาจากการไม่เหมาะสมแก่การเดินทางทะเล ภาระการพิสูจน์ถึงการไม่เอาใจใส่ตามสมควรจะตกอยู่กับผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่อ้างถึง ข้อยกเว้นความรับผิดภายใต้มาตรานี้ (มาตรา 4 ข้อ 1) ทั้งนี้ ผู้ขนส่งและเรือไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากหรือมีผลมาจาก

- การกระทำ การละเลยหรือความผิดของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการเดินเรือหรือในการจัดการเรือ

- อัคคีภัย เว้นแต่จะเกิดขึ้นจากความผิดโดยตรงหรือจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

- ภัยอันตราย อันตรายและอุบัติเหตุทางทะเล หรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้

- เหตุสุดวิสัย

- การสงคราม สงครามกลางเมือง การจลาจล หรือการก่อกองรวนวายในบ้านเมือง

- การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดน หรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

- การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ

- การกระทำหรืองดเว้นกระทำของผู้ส่งของหรือเจ้าของของผู้ทำการหรือตัวแทนของเขา

- การนัดหยุดงานหรือการปิดงานหรือการหยุดหรือการหยุดยั้งโดยคนงานไม่ว่าจากเหตุใดๆ และไม่ว่าจะเป็นไปบางส่วนหรือโดยทั่วไป

- การช่วยเหลือหรือพยายามที่จะช่วยชีวิตมนุษย์หรือช่วยทรัพย์สินในทะเล
  - การเสียไปซึ่งขนาดหรือน้ำหนักหรือการสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องที่อยู่ภายในจากคุณภาพหรือจากความไม่ดีของของนั้น
  - การบรรจุหีบห่อที่ไม่มั่นคงแข็งแรงไม่เพียงพอ หรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ หรือการทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ
  - ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายใน ซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวัง และโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ
  - เหตุอันใดที่มีใช้ความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง แต่การกระทำพิสดารให้ตกอยู่กับบุคคลที่อ้างเอาประโยชน์จากข้อยกเว้นนี้ เพื่อจะแสดงว่ามีใช้ความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนลูกจ้างของผู้ขนส่งที่มีส่วนทำให้เกิดการสูญหายหรือเสียหาย
- อีกทั้ง ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย หรือเสียหายที่ผู้ขนส่งหรือเรือ ได้รับอันเกิดจากหรือมีผลมาจากสาเหตุใดๆ ที่มีได้มาจากการกระทำหรือความผิดหรือความประมาทความเลินเล่อของผู้ส่งของ ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ส่งของ รวมถึงกรณีการออกนอกเส้นทางการเดินทางเรือเพื่อช่วยหรือพยายามช่วยชีวิตมนุษย์หรือช่วยทรัพย์สินในทะเลหรือการเบี่ยงเส้นทางเดินทางเรือโดยเหตุอันสมควร ไม่ให้ถือว่าเป็นการฝ่าฝืนหรือละเมิดอนุสัญญานี้หรือสัญญาขนส่ง และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดสำหรับการสูญเสียบางอย่างหรือเสียหายอันเนื่องมาจากเหตุนี้ (Cameron May Ltd. International Law Publishers, ออนไลน์, 2006)

## 5. กฎหมายญี่ปุ่น

### 5.1 หน้าทีของผู้ขนส่ง

กฎหมายญี่ปุ่นได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบช้า ซึ่งเกิดจากผู้ขนส่ง หรือความผิดพลาดของลูกจ้างของผู้ขนส่ง ตั้งแต่เริ่มเรื่อนั้นจะออกเดินทาง โดยผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินทางเรื่อนั้น พร้อมทั้งจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรื่อนั้น และจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆที่ใช้

บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่รับขนส่งและรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น แต่ทั้งนี้ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักผิดพลาดได้ว่าได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้ว (มาตรา 5)

### 5.2 การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในเรื่องของการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น กฎหมายญี่ปุ่นได้กำหนดไว้ว่าทั้งผู้ขนส่งและทั้งเรือจะต้องรับผิดชอบหรือกลายเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับการสูญเสียชีวิตหรือการเสียหายต่อหรือเกี่ยวเนื่องกับสิ่งของในจำนวนเงินไม่เกิน 666.67 หน่วยต่อ 1 หีบห่อ หรือในจำนวนเงิน 2 หน่วยต่อ 1 กิโลกรัม แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า (มาตรา 13)

ในกรณีที่ผู้ส่งของได้สำแดงรายการสินค้าซึ่งได้ระบุไว้ในใบตราส่ง ถ้าผู้ส่งของสำแดงว่าราคาสินค้าสูงกว่าความเป็นจริง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับค่าเสียหายของราคาสินค้านั้น แต่ถ้าผู้ส่งของสำแดงราคาสินค้าต่ำกว่าความเป็นจริง ให้ถือว่าราคาสินค้าที่สำแดงนั้นเป็นราคาค่าเสียหาย

### 5.3 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในเรื่องของข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น กฎหมายญี่ปุ่นได้กำหนดไว้ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นหรือมีผลมาจากการกระทำของเจ้าของเรือ คนเดินเรือ หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งซึ่งได้เดินเรือ หรือจัดการเรือให้เหมาะสมแล้ว หรือเกิดขึ้นเพราะไฟไหม้ทำเรือ รวมถึงถ้าเกิดจากกรณีดังต่อไปนี้ (มาตรา 4)

- ภัยอันตราย อันตราย หรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้
- เหตุสุดวิสัย
- การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้าย
- การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือโดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดน หรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย
- การกระทำของผู้ส่งของ หรือเจ้าของสินค้า หรือลูกจ้างของพวกเขา
- การประชุมประท้วง หรือนัดหยุดงาน
- เพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเลตามสมควร
- เพราะคุณภาพของสินค้าเอง

- เพราะมีการบรรจุหีบห่อหรือทำเครื่องหมายไม่เพียงพอ (Iwasaki Kazuo, ออนไลน์, 2005)

## 6. พระราชบัญญัติการขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

วัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้มีหลักการและเหตุผลอยู่ว่า โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขนมาตรา 609 วรรคสอง บัญญัติว่า “การรับขนของทางทะเลท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น” จึงจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลขึ้นโดยเฉพาะ แต่ในทางปฏิบัติ ต้องนำหลักสากลเรื่องการรับขนของทางทะเลมาใช้ ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจในการส่งของและรับขนของทางทะเลไม่มีความแน่ใจว่าตนมีสิทธิ และหน้าที่เพียงใด เมื่อมีกรณีพิพาทหรือมีการฟ้องร้องเป็นคดีกันในศาล ก็เป็นการยากแก่การพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบของคู่กรณี

อนึ่ง การขนของทางทะเลในระยะเวลาที่ผ่านมาได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากสินค้าเข้าหรือสินค้าออกของไทยมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี และการขนสินค้าชายฝั่งทางทะเลก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ สมควรที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลให้เป็นการแน่นอนตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันจะเป็นผลให้การประกอบธุรกิจการขนของทางทะเลเป็นไปโดยราบรื่นและขจัดปัญหาซึ่งจะเกิดขึ้นแก่ทุกฝ่ายทั้งจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอีกทางหนึ่งด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ ได้ทำขึ้นโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในชั้นยกร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายของต่างประเทศ อีกทั้งกฎหมายไทยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาประกอบในการพิจารณาดังนี้ คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งได้ลงนาม ณ กรุงบรัสเซล วันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ.1925 อนุสัญญากรุงเฮกอนุสัญญาฉบับซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ลงนาม ณ กรุงบรัสเซล ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1968 อนุสัญญาเฮก-วิสบี อนุสัญญาของสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก กฎหมายไทยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1 (บททั่วไป) บรรพ 2 (หนี้) บรรพ 3 (เอกเทศสัญญา 1) ลักษณะรับขน

กฎหมายญี่ปุ่น กฎหมายเกาหลี กฎหมายไต้หวัน กฎหมายฝรั่งเศส กฎหมายสหรัฐ และกฎหมายอังกฤษ (ไผทชิต เอกจริยกร, 2535ก, หน้า 15)

ตามพระราชบัญญัติการขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ว่า ผู้ขนส่งนี้มีหน้าที่ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ นั้นเรือจะต้องถูกออกแบบอย่างเหมาะสม มีโครงสร้าง สภาพ และอุปกรณ์ที่เหมาะสมที่จะเผชิญกับภัยทางทะเลธรรมดาในการเดินทาง รวมถึงจะต้องมีนายเรือและลูกเรือที่มีความสามารถพร้อมทั้งมีจำนวนเพียงพอในการเดินทะเล และเมื่อเรือจะต้องเดินทางจากท่าเรือใด โดยจะต้องใช้ผู้นำร่องเนื่องจากสภาพการเดินเรือจำเป็นจะต้องใช้ผู้นำร่องดังกล่าว หากเรือไม่ใช้ผู้นำร่องก็ถือว่าเรือไม่อยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่นายเรือจะเป็นผู้มีความสามารถในการเดินเรือ นั้นทั้งนี้ ผู้ขนส่งจะต้องจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ นั้น และจัดวางบรรทุกและส่วนอื่นๆที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและตามสภาพแห่งของที่รับขนส่ง และรักษา ซึ่งถ้ามีความบกพร่องอย่างใดๆเกิดขึ้น หลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือนั้นออกเดินทางไปแล้วผู้ขนส่งจะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้น โดยเร็ว ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายซึ่งของที่ตนทำการขนส่ง เช่น การเก็บของหลายอย่างที่ทำการขนส่งไว้ด้วยกันก็ต้องระมัดระวัง คือ โดยอาจจะต้องเก็บแยกกัน เช่น การเก็บ เศษผ้า ขนแกะ และน้ำมันมะกอกไว้ด้วยกันอาจจะทำให้น้ำมันมะกอกร้อน ทำให้ถึงไม้ที่ใส่น้ำมันมะกอกแห้งและทำให้ถึงรั่วได้ ซึ่งจะทำให้ น้ำมันมะกอกไหลออกมา ดังนี้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือในการขนส่งของที่ต้องใช้วัสดุกันสนิมถ้าไม่ใช้ กระบะตะกั่วกันสนิม ผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้จัดหาวัสดุดังกล่าวเท่าที่จำเป็น ไม่ว่าจะเป็เสื้อ กระดานปูพื้น เพื่อทำให้ของอยู่กับที่ที่จัดไว้ และเพื่อป้องกันไม่ให้ของไปกระทบกระแทกกับของอื่น หรือ ตัวเรือ อันจะนำมาซึ่งความเสียหายของสินค้า หรือการจัดให้มีการระบายอากาศในบริเวณที่เก็บสินค้า (ไผทชิต เอกจริยกร, 2544 , หน้า 254)

## 6.1 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ตามพระราชบัญญัติการขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ว่า ก่อนบรรทุกของลงเรือ หรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ นั้น พร้อมทั้งจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ นั้น และจัดวางบรรทุกและส่วนอื่นๆที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่รับขนส่ง



และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น โดยผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและขนถ่าย ซึ่งของที่ต้นทำการขนส่ง และในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดา และสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล (มาตรา 8 วรรค 1 และวรรค 2 ประกอบมาตรา 10)

นอกจากนั้น ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือ หรือเมื่อเรื่อนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้น โดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น (มาตรา 9)

จากข้อกำหนดในเงื่อนไขของผู้ขนส่งนี้ ถ้าผู้ขนส่งมิได้หาเรือที่เหมาะสม กล่าวคือ ผู้ขนส่งมิได้จัดเรือที่อยู่ในสภาพที่จะเดินทะเลและรับขนของที่ตกลงไว้ได้ และการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้ำเกิดจากความไม่เหมาะสมของเรือ ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิที่จะนำสืบว่าของเสียหายเพราะเหตุสุดวิสัยหรือเหตุอื่นอันเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นการปิดปากมิให้นำสืบข้อยกเว้นความรับผิดชอบประการอื่นต่อไป แต่มีอีกความเห็นหนึ่งเห็นว่าผู้ขนส่งถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดชอบอื่นๆอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้ตนพ้นจากความรับผิดชอบได้ แม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจะจัดให้บรรทุกของนั้นจะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้ หากความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นมิได้มาจากความบกพร่องของเรือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ มาตรา 51 น่าจะมีความหมายตามความเห็นดังกล่าวคือ ผู้ขนส่งถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดชอบอื่นได้ แม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจะจัดให้บรรทุกของนั้นจะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้ โดยผู้ขนส่งมิได้ปฏิบัติหน้าที่ถูกต้องตามมาตรา 8 หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 127/2542)

## 6.2 การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ตามพระราชบัญญัติการขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ว่า ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมาย สูญหาย หรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือ กิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า ซึ่งในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ในราคาเท่ากับราคารายของนั้นจะพึงมีในเวลาที่ยังส่งมอบ ปลายทาง หรือเทียบกับราคาของอย่างเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกันที่ยังเหลืออยู่ในเวลาส่งมอบ ปลายทาง และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดชอบไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบของซักร้า ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่า ครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบซักร้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตาม สัญญารับขนของทางทะเล

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบทั้งหมด โดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิดชอบ ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละ สามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น

อย่างไรก็ตาม การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนี้ อาจจะใช้ บังคับไม่ได้ถ้ามีการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้าที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือ ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำ หรือคว้นกระทำโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบซักร้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้ (มาตรา 60 (1)) หรือในกรณีที่ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนด ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้มากกว่าหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละสามสิบบาท ต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น โดยระบุไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 60 (2)) หรือกรณีที่ผู้ขนส่งได้แจ้ง รายการใดๆไว้ในใบตราส่งตามที่ ผู้ส่งของแจ้ง หรือจัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการ นั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก ซึ่งกระทำการโดย เชื้อรายการในใบตราส่งนั้น (มาตรา 60 (3)) หรือกรณีที่ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่ง ทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 60 (4))

### 6.3 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ตามพระราชบัญญัติการขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดเรื่องข้อยกเว้นความรับ รับผิดชอบไว้ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญ หาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้า นั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก (มาตรา 52)

- เหตุสุดวิสัย
- ภัยอันตราย อันตราย หรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้
- การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อ การร้าย การก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง หรือการกระทำของโจรสลัด
- การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดน หรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นเหตุ มาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง
- การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ

- การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลงาน หรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ทำเรื่อง ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะ เข้าหรือออกจากท่าเรือ

- ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือรวมมัด ไม่มั่นคง แข็งแรง หรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของการทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจน หรือไม่เพียงพอ

- สภาพแห่งของนั่นเอง

- ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการ ตรวจสอบอย่างระมัดระวังและ โดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับ ผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ

- ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ หรือตาม คำสั่งของผู้นำร่อง

- เหตุอื่นใดที่มีสาเหตุความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และ มิใช่ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

- อคติภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าอคติภัยนั้นเกิดขึ้นจากความผิด หรือ ประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

- การใช้มาตรการต่างๆที่พึงกระทำเพื่อระงับอคติภัย หรือหลีกเลี่ยง หรือบรรเทาผล เสียหายจากอคติภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิด หรือประมาทเลินเล่อ ของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าว

นอกจากนั้น ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเป็นผลจากการใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ถ้ามี (มาตรา 55) รวมถึงกรณีที่มีการขนส่งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ อันเป็นผลจากภัย ซึ่งมีลักษณะ พิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั่นเอง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งได้ ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้น โดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้แก่ตนแล้ว และในพฤติการณ์ แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำอาจเกิดจากภัยหรือสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้ (มาตรา 56) แต่ทั้งนี้ ถ้าพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งก็ไม่สามารถ อ้างเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบได้

และในกรณีที่ของที่ขนส่งเป็นเงินตรา ธนาкарบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณีของมีค่าอย่างอื่น ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว เว้นแต่ผู้ส่งของจะได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและราคาของนั้นในเวลาที่นำของมามอบให้ ซึ่งในกรณีที่แจ้งราคาของไว้ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกินราคาที่แจ้งไว้นั้น (มาตรา 57)

## 7. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนของ

ตั้งแต่ก่อนปี พ.ศ. 2534 ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนของทางทะเล เพราะฉะนั้น ในทางปฏิบัติศาลฎีกาได้ปรับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในฐานะเป็นกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง โดยศาลได้นำมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้ บังคับอุดช่องว่างกฎหมายดังกล่าว เนื่องจากมาตราดังกล่าวได้กำหนดว่าเมื่อใดที่ไม่มีบทกฎหมายที่ ยกมาปรับแก้คดีได้ ก็จะต้องวินิจฉัยตามจารีตประเพณีท้องถิ่น แต่ถ้าไม่มีจารีตประเพณีท้องถิ่นที่จะ สามารถปรับเข้ากับคดีนั้นๆ ได้ ก็ให้วินิจฉัยโดยเทียบบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง ซึ่งถ้าไม่มี หลักกฎหมายดังกล่าว ก็ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป เพราะฉะนั้นศาลไทยจึงได้นำหลัก ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขน ซึ่งเป็นบทกฎหมาย ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาพิจารณาคัดสินคดี ตั้งแต่มาตรา 610 ถึงมาตรา 633 เป็นแนวทางที่ยึดถือและ นำมาปรับแก้คดีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลจนกระทั่งมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ.2534

### 7.1 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนไม่ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่ง เกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งแท้จริง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือตัวแทน แต่ได้มีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชักช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือ ชักช้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเองหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง รวมทั้งกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งมอบ ชักช้าอันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคล อื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้นไปอีก ทอดหนึ่ง (มาตรา 616-617)

## 7.2 การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ในเรื่องข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนของซึ่งใช้บังคับการขนของโดยทั่วไป มิได้มีบทบัญญัติจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะตกลงกับผู้ส่งของจำกัดความรับผิดของตนไว้โดยชัดแจ้ง ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 625 ซึ่งในเรื่องการรับขนของทางทะเลโดยประเพณีการขนส่งและอนุสัญญาระหว่างประเทศ ก็ได้มีบทบัญญัติความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แล้ว ซึ่งบทบัญญัติในเรื่องจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นไว้ในมาตรา 58 คือ ในกรณีสินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 10,000 บาท ต่อ 1 หน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้นแล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่ากัน ก็ให้ใช้จำนวนเงินจำกัดความรับผิด และในกรณีที่มีการส่งมอบของชักช้าและผู้ขนส่งต้องรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 2 เท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมแล้วต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล

## 7.3 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีเพียงมาตราเดียวที่กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ โดยกำหนดว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในเงินทองตรา ธนบัตร ธนาकार ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี และ ของมีค่าอย่างอื่นๆ หากมิได้รับบอกราคาหรือสภาพแห่งของไว้ในขณะที่ส่งมอบแก่ตน แต่ถ้าของนั้นได้บอกราคาท่านว่าความรับผิดของผู้ขนส่งก็ย่อมจำกัดเพียงไม่เกินราคาที่บอก (มาตรา 620 วรรค 1 และวรรค 2)

## 8. เปรียบเทียบข้อยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

### 8.1 ความสอดคล้อง

เมื่อเปรียบเทียบข้อยกเว้นความรับผิดของประเทศไทย กับอนุสัญญาต่างๆ แล้ว จะเห็นได้ว่าแทบจะไม่มี ความแตกต่างกัน ทั้งในเรื่องข้อยกเว้นของความรับผิด และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง รวมทั้งการคิดค่าเสียหายซึ่งตามพระราชบัญญัติการขนของทางทะเล มีการจำกัดค่าเสียหายที่คล้ายคลึงกับอนุสัญญากรุงเฮก อนุสัญญาเฮก-วิสบี อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก ที่ใช้เป็นแม่แบบในการออกพระราชบัญญัติฉบับนี้ หากแต่ในแต่ละอนุสัญญาจะมีการกำหนดการจำกัดความรับผิดในเรื่องค่าเสียหายไว้ไม่เท่ากัน แต่จากที่ได้ทำการศึกษา เห็นว่าตามพระราชบัญญัติการรับขนของทาง

ทะเล พ.ศ.2534 ได้จำกัดความรับผิดเรื่องค่าเสียหายไว้ที่ 10,000 บาท ต่อหน่วยการขนส่ง หรือ กิโลกรัมละ 30 บาทต่อหน่วยการขนส่ง ซึ่งมีลักษณะเฉกเช่นเดียวกับอนุสัญญาเฮก-วิสบี ที่กำหนด การจำกัดความรับผิดเรื่องค่าเสียหายไว้ที่ 10,000 แฟรังก์ต่อหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 แฟรังก์ ต่อหน่วยการขนส่ง นอกจากนี้ ในกรณีที่มีการบรรจุของไว้ในภาชนะอื่นใดเพื่อรวมของขึ้นเล็กขึ้น น้อยเข้าไว้ด้วยกัน จะคำนวณจำนวนเงินจำกัดความรับผิดอย่างไรนั้น มาตรา 59 บัญญัติว่า

ในการคำนวณว่าเงินจำนวนใดจะมากกว่ากันตามมาตรา 58 วรรคหนึ่ง ให้ใช้หลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่มีการรวมของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันไม่ว่าจะมีการใช้ภาชนะขนส่งบรรจุหรือรองรับหรือไม่ก็ตาม ถ้าระบุจำนวนและลักษณะของหน่วย การขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นจึงมีจำนวนหน่วย การขนส่งตามที่ระบุไว้ นั้นถ้ามิได้ระบุ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมเป็นหน่วยการขนส่ง เดียวกันนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง

(2) ในกรณีที่ตัวภาชนะขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ถ้าผู้ขนส่งไม่ได้เป็นเจ้าของ หรือผู้จัดหา ภาชนะขนส่งนั้น ให้ถือว่าภาชนะขนส่งอันหนึ่งเป็นของหนึ่งหน่วยการขนส่งอีก ต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น

โดยปกติแล้วการขนส่งของทางทะเลมักจะมีการรวมของหรือสินค้าหลายๆชิ้นหรือ หลายๆหน่วยเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่ง เคลื่อนย้ายการยกขนต่างๆด้วย ซึ่งสัญญา ระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งอาจจะตกลงกันไว้ก่อนได้ว่า 1 หีบห่อ หรือ 1 หน่วย มีความหมายอย่างไร เพื่อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง อนุสัญญาเฮก-วิสบีนี้ บัญญัติไว้ให้จำนวนของหีบห่อหรือ หน่วยที่ระบุไว้ในใบตราส่งดังที่บรรจุเข้าไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ในแพ่ง หรือในอุปกรณ์การขนส่ง อย่างอื่น ให้ถือว่าเป็นจำนวนของหีบห่อ เพื่อความประสงค์ในการจำกัดความรับผิด และถ้าหากว่า จำนวนของหีบห่อ หรือจำนวนหน่วย มิได้ระบุไว้ในใบตราส่ง อุปกรณ์ สำหรับการขนส่งนั้น เช่น ตู้บรรจุสินค้าก็ให้ถือว่าเป็นหีบห่อ หรือเป็นหน่วย

รูปแบบของการจัดรวมหน่วยสินค้า มีหลายรูปแบบด้วยกัน แต่ที่สำคัญมีดังนี้คือ

1. ระบบแพallet (The Pallet System) แพallet เป็นแผ่นไม้รูปสี่เหลี่ยมผืนผ้าซึ่งปกติแล้ว จะมีขนาดกว้างเท่ากับ 40 นิ้ว และยาวเท่ากับ 48 นิ้วกับกว้างเท่ากับ 800 มิลลิเมตร และยาวเท่ากับ 1,200 มิลลิเมตร แพallet ใช้สำหรับเป็นที่จัดวางสินค้าเพื่อทำให้สินค้าที่นำมาจัดวางนี้รวมเป็น หน่วยเดียวกันและสะดวกในการขนย้ายโดยใช้เครื่องมือทุ่นแรงซึ่งโดยมากมักจะเป็นรถฟอร์คลิฟท์ (Fork Lift) เพราะตัวแพalletเองจะมีช่องสำหรับใช้สำหรับที่มีลักษณะคล้ายขาของรถฟอร์คลิฟท์

สอดเข้าไป เพื่อทำการขนย้ายสินค้าทั้งแพเลตต์ แพเลตต์ส่วนใหญ่จะทำมาจากไม้สามารถใช้ซ้ำได้หลายครั้ง

2. ระบบตู้สินค้า (The Container System) ตู้สินค้าเป็นตู้สี่เหลี่ยมผืนผ้ามีลักษณะคล้ายกล่องขนาดใหญ่ ทำด้วยเหล็ก อะลูมิเนียมหรือไฟเบอร์กลาส ได้รับการออกแบบไว้ใช้สำหรับการบรรจุสินค้า เพื่อทำการขนส่งจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง

3. ระบบเรือทอ้งแบน (The Barge System) เรือทอ้งแบนในที่นี้จะถูกออกแบบมาให้มีลักษณะคล้ายตู้สินค้าลอยน้ำได้ เรือทอ้งแบนจะถูกบรรทุกไปกับเรือแม่ และถูกยกลงจากเรือแม่เพื่อทำการลากจูงเรือทอ้งแบนนั้นเข้าไปทำการบรรจุสินค้าในลำน้ำที่อยู่ลึกเข้าไปในแผ่นดิน เมื่อทำการบรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้ว เรือทอ้งแบนก็จะถูกลากจูงกลับออกมา และเรือแม่มีเครนอยู่บนเรือก็จะทำการยกเรือทอ้งแบนนั้นขึ้นไปวางไว้บนเรือแม่เพื่อเดินทางยังจุดหมายต่อไป

ดังนั้น จึงอาจมีการนำของหรือสินค้าจำนวน 20 หีบมาวางบนฐานรองรับสินค้าที่เป็นไม้ (Pallet) หรือนำของจำนวน 100 กล่องมาบรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ 1 ใบ ปัญหาจะไม่เกิดขึ้นหากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบและชดใช้ค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับตราส่งเต็มจำนวน ความเสียหายที่เกิดขึ้นแท้จริงในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งสูญหาย หรือเสียหายไป การที่จะพิจารณาว่าของหรือสินค้านั้นได้ถูกรวมมัดหรือบรรจุไว้ในภาชนะอื่นใดอีกหรือไม่ก็ไม่มีปัญหา

แต่เมื่อใดที่ผู้ขนส่งสามารถที่จะจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ เพื่อความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าตามมาตรา 58 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ที่ 10,000 บาทต่อหน่วยการขนส่งแล้ว ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คืออย่างไรจะถือว่าเป็นจำนวนหน่วยการขนส่ง ซึ่งมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็ได้ให้ความหมายของคำว่าหน่วยการขนส่งว่า หมายความว่า “หน่วยแห่งของที่ขนส่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชิ้น ถัง ตู้น้ำมัน ถัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น” ถ้าสมมติว่าของที่ขนส่งเป็นไม้ขีดไฟก็มีประเด็นที่น่าคิดว่าไม้ขีดไฟ 1 กลัก จะถือว่าเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือจะต้องเป็นไม้ขีดไฟ 1 ห่อ หรือ 1 ถังใหญ่ จึงจะถือว่าเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่งอันจะเป็นผลให้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ 10,000 บาท จะนำมาใช้แก่หน่วยการขนส่งดังกล่าว

ประเด็นปัญหาที่สำคัญของการคิดหน่วยการขนส่งอยู่ที่ว่าหากมีการนำลังที่บรรจุไม้ขีดไฟจำนวนหลาย ๆ ลังมารวมผูกมัดไว้บนฐานรองรับสินค้าที่เป็นไม้หรือนำไปบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ จำนวนหน่วยการขนส่งดังกล่าวจะถือเอาจำนวนใด จะถือเอาว่า 1 ฐานรองรับสินค้าที่เป็นไม้หรือ 1 ตู้คอนเทนเนอร์เป็นหรือเท่ากับ 1 หน่วยการขนส่ง หรือจะถือเอาของคือไม้ขีดไฟจำนวนหลาย ๆ ลังตั้งแต่ละลังเป็น 1 หน่วยการขนส่ง อันเป็นผลให้จำนวนเงินจำนวนเงินจำกัดความรับผิด

ของผู้ขนส่งสูงขึ้น แทนที่จะเป็นจำนวน 1 ฐานรองรับสินค้าที่เป็นไม้ หรือ 1 ตู้คอนเทนเนอร์ x 10,000 บาท จะเป็นหลายๆสิบลัง x 10,000 บาท ประเด็นดังกล่าวนี้ได้เกิดขึ้นมาแล้วในต่างประเทศ จนในที่สุดก็ได้กำหนดวิธีการว่า กรณีใดจะถือว่าของที่ถูกรวมกันไว้นั้นแต่ละชิ้นจะถือว่าเป็น 1 หน่วยการขนส่งหรือในกรณีใดจะถือว่าของที่ถูกรวมไว้ในภาชนะดังกล่าวถือว่าเป็น 1 หน่วยการขนส่ง

ในกรณีนี้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 59 (1) ได้กำหนดคำตอบไว้เป็นสองกรณี คือ แล้วแต่ว่าได้มีการระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในตราส่งหรือไม่

1. ในกรณีที่มิได้ระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง เช่น ถ้าใบตราส่งกำหนดว่า เครื่องกำเนิดไฟฟ้า 1 ตู้คอนเทนเนอร์ กรณีเช่นนี้ก็ถือว่าเป็น 1 ตู้คอนเทนเนอร์ เป็น 1 หน่วยการขนส่ง เพราะตัวบทของมาตรา 59 (1) ได้กำหนดว่า “...ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง”

2. ในกรณีที่ได้มีการระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง เช่น ระบุไว้ในใบตราส่งว่า “1x 20 foot container 600 Ctns Cassette Tapes” ในกรณีนี้ถ้าปรากฏว่าตู้คอนเทนเนอร์ตู้นี้สูญหายไป ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าเสียหายไม่เกินจำนวนเงิน 600 กล่อง x 10,000 บาท = 6,000,000 บาท ไม่ใช่ชดใช้เพียง 10,000 บาท (1 คอนเทนเนอร์ x 10,000 บาท)

ในเมื่อการขนส่งนั้นอาจจะมีการนำของบรรจุในภาชนะต่าง ๆ เช่นตู้สินค้า ในการจัดหาตู้สินค้า ผู้ส่งสินค้าอาจจะหาตู้สินค้ามาได้หลายวิธีต่างกันคือ

1. ใช้ตู้สินค้าที่เรือเดินประจำเส้นทางจัดหาให้
2. เช่าตู้สินค้าจากบริษัทให้เช่า
3. จัดซื้อตู้สินค้าไว้ใช้เอง

ถ้าหากว่าผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเป็นผู้จัดหาภาชนะเช่นตู้สินค้าดังกล่าว ในกรณีที่ภาชนะขนส่งดังกล่าวและของที่ขนส่งได้รับความเสียหายหรือสูญหายด้วยกัน ก็มีปัญหาว่าจำนวนจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มาตรา 58 ได้กำหนดไว้ที่ 1 หมื่นบาทต่อหน่วยการขนส่งจะเป็นเท่าใด จำเป็นที่จะต้องแยกของกับภาชนะขนส่งออกเป็นคนละส่วน และถือว่าแต่ละส่วนนั้นเป็นหน่วยการขนส่ง ตามความหมายของมาตรา 58 ดังกล่าวหรือไม่ หรือว่าทั้งของและภาชนะขนส่งรวมกันเป็น 1 หน่วยการขนส่ง เช่น เครื่องอะไหล่รถยนต์จำนวน 30 หีบที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ 1 ตู้ ซึ่งถ้าตู้คอนเทนเนอร์ ตู้นี้ตกลงทะเลไป การชดใช้ค่าเสียหายและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะเป็นเท่าใด หากว่าผู้ขนส่งสามารถที่จะจำกัดความรับผิดชอบได้ จะเป็นว่า 30 หีบ x 10,000 บาท



= 300,000 บาท ซึ่งเป็นจำนวนเงินค่าเสียหายเฉพาะค่าเครื่องอะไหล่รถยนต์ที่ผู้ขนส่งจะต้องชำระ หรือจะต้องเพิ่มราคา ตู้คอนเทนเนอร์อีก 1 ตู้ คือ 1x 10,000 บาท (ถ้าตู้นี้ราคาเกินกว่า 10,000 บาท) เข้าไปใน 300,000 บาทด้วย ในเรื่องนี้พระราชบัญญัติการรับขนกำหนดให้เป็นไปตามกรณีหลัง คือ ต้องเพิ่มจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ในส่วนนี้แต่ไม่เกินจำนวนจำกัดความรับผิดเข้าไปด้วย กรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้เป็นเจ้าของภาชนะหรือเป็นผู้จัดหา โดยให้ถือว่าเป็นภาชนะขนส่งอันหนึ่งและเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่งต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น

คำพิพากษาฎีกาที่ 7622/2540 พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2535 มาตรา 3 บัญญัติ คำนียามคำว่า “ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนอง เดียวกัน ซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกันเพื่อ ประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล และคำว่า “หน่วยการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ ขนส่งทางทะเล ซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระจอบขึ้น ถึง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น สินค้าพิพาทบรรจุอยู่ในถุงพลาสติกและมีเชือกรัดปากถุงไว้และบรรจุอยู่ในถังกระดาษไฟเบอร์มีฝาเหล็กปิดโดยรอบแล้วใช้นี้อัดขึ้นห้วงให้ ยึดแน่นไว้แต่ละถังบรรจุของหนัก 25 กิโลกรัม รวม 375 ถัง บรรจุรวมอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์เดี่ยว และตามใบตราส่งเอกสารหมาย จ.2 หรือ ล.2 ในช่อง “คำพรรณนาสินค้า” ระบุว่าตู้คอนเทนเนอร์ 1 x20 ฟุต บรรจุอาหารสัตว์ 375 ถัง ฯลฯ จึงเป็นการแสดงว่าแต่ละถังที่บรรจุสินค้าคือยารักษาไก่ มีสภาพสามารถทำการขนส่งไปตามลำพังได้ จึงถือว่าแต่ละถังที่บรรจุสินค้าพิพาทเป็น “หนึ่งหน่วย ขนส่ง” ตามคานียามในมาตรา 3 แห่ง พ.ร.บ.ดังกล่าว ส่วนตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าพิพาท ดังกล่าวถือเป็นภาชนะขนส่ง การคำนวณค่าเสียหายที่จำเลยจะต้องรับผิดจึงต้องคำนวณ ตามหลักเกณฑ์ในมาตรา 58 วรรคหนึ่ง ประกอบด้วยมาตรา 59(1)แห่งพ.ร.บ.ดังกล่าว และเมื่อ เปรียบเทียบจำนวนเงินค่าเสียหายโดยใช้หน่วยการขนส่งสินค้าพิพาทเป็นหลักเกณฑ์ในการคิด ค่าเสียหายจะมากกว่าจำนวนเงินค่าเสียหายโดยใช้น้ำหนักแห่งสินค้าพิพาทเป็นเกณฑ์ในการคำนวณ จำเลยจึงต้องรับผิดใช้ค่าเสียหายในจำนวนเงินที่มากกว่าตามมาตรา 58 วรรคหนึ่งประกอบด้วย มาตรา 59 (1)

คำพิพากษาฎีกาที่ 4709/2542 พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 ให้คานียาม “ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนอง เดียวกันซึ่งใช้บรรจุ หรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งการขนส่งหลายหน่วยเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล และให้คานียาม “หน่วยการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยแห่งของ ที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระจอบ ขึ้น ถึง ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น ดังนั้น คำว่า “ตู้” ที่ยกตัวอย่างในคานียามนั้น

ย่อมหมายความว่าผู้สำหรับบรรจุสินค้าหรือของอย่างหนึ่งซึ่งมีขนาดเล็กต่างจากผู้สินค้า ซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าและสามารถบรรจุภาชนะสำหรับบรรจุสินค้าขนาดเล็กดังกล่าวได้เป็นจำนวนมาก เพื่อความสะดวกในการขนย้าย ดังนั้น ผู้สินค้าซึ่งเรียกกันในวงการตู้คอนเทนเนอร์ จึงเป็นภาชนะขนส่ง ส่วนผู้เป็นหน่วยการขนส่งดังกล่าว 3 บัญญัติให้คำนิยามไว้โดยชัดเจนแล้วมิใช่ว่าผู้หรือผู้สินค้ามีความหมายเป็นไปทั้งหน่วยการขนส่งและภาชนะขนส่ง เมื่อผู้สินค้าไม่ใช่หน่วยการขนส่ง 1 หน่วย จึงไม่อาจที่จะจำกัดความรับผิดชอบของจำเลยที่ 1 และจำเลยร่วมไม่เกิน 10,000 บาทได้

การค้ำระหว่างประเทศที่ 45/2542 กรณีมีการรวมของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันโดยมีตู้คอนเทนเนอร์เป็นภาชนะรองรับ และได้มีการระบุจำนวนหน่วยการขนส่ง ที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง คือ 64 ฐานรองรับสินค้าที่เป็นไม้ (4,032 ชิ้น) จึงถือว่าของตามใบตราส่งดังกล่าวมีจำนวน 4,032 หน่วยการขนส่งและได้รับความเสียหาย 648 หน่วยการขนส่ง ทั้งนี้ตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 59 (1)

จากคำพิพากษาดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าโดยส่วนใหญ่ศาลจะพิจารณาค่าเสียหายที่ถูกจำกัดจากที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง หรือโดยพิจารณาจากภาชนะขนส่งกับหน่วยการขนส่ง เมื่อภาชนะขนส่งสามารถบรรจุสินค้า และสามารถทำการขนส่งไปได้โดยลำพัง เช่นนี้ ถือว่าเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง โดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่ามีภาชนะขนส่งที่ใหญ่กว่านั้นครอบอยู่หรือไม่

## 8.2 ความแตกต่าง

ความแตกต่างของกฎหมายไทยกับอนุสัญญาต่างๆ ในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง มีข้อแตกต่างเฉพาะกรณีมาตรา 52 (8) การกระทำของโจรสลัดนั้นไม่ได้กำหนดความเป็นมาว่าตรามาจากกฎหมายใดเป็นแม่แบบ แต่อาศัยการเทียบเคียงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 ในข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีของสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชักช้า โดยมี 3 กรณี คือ เหตุสุดวิสัย สภาพแห่งของนั่นเองและความรับผิดชอบของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งซึ่งกรณีดังกล่าวนี้ ถ้ามีการกระทำตามมาตรา 52(8) เกิดขึ้นก็ถือว่าเป็นเหตุสุดวิสัยได้ สามารถกำหนดเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ส่วนความแตกต่างในเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น ประเทศไทยได้ตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยอ้างอิงจากอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก์ จึงไม่มีความแตกต่างกันในเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบ แต่กฎหมายไทยมีความแตกต่างกับอนุสัญญาเฮก-วิสบีตรงที่อนุสัญญาเฮก-วิสบีได้มีข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง หรือของเรือ ในข้อ 5 มาตรา 4 ว่า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเป็นผลของการกระทำหรือละเว้นกระทำของผู้ขนส่ง ซึ่งกระทำไปด้วยความตั้งใจจะให้เกิด ความเสียหาย หรือกระทำไปด้วยความไม่แน่ใจว่าจะเกิดความเสียหายหรือไม่

และทำไปด้วยความรู้ว่าความเสียหายน่าจะเกิดขึ้น ผู้ขนส่งจะอ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญากรุงเฮกไม่ได้

สำหรับกรณีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขนนั้นมีความแตกต่างกันเนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้บัญญัติจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ดังกล่าว แต่ก็มีข้อยกเว้นซ้อนข้อยกเว้นมิให้นำบทบัญญัติจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมาใช้บังคับ ตัวอย่างเช่น หากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือผู้จ้างของผู้ขนส่งกระทำหรือละเว้นการทำการโดยมีเจตนาที่จะเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้หรือผู้ส่งและผู้ขนส่งตกลงกัน กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรา 58 เป็นต้น (มาตรา 60 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534) แต่สำหรับกรณีของการรับขนของทั่วไปนั้น ผู้ขนส่งอาจจะไม่ได้รับการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบได้ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 625 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่าไปรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงโดยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้น โดยแนวคำพิพากษาฎีกาดังกล่าว ศาลฎีกายึดหลักของมาตรา 625 อย่างเคร่งครัด โดยถือว่าข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในใบตราส่งเป็นโมฆะ สำหรับการตกลงด้วยชัดแจ้งของผู้ส่งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบนั้น เป็นข้อเท็จจริงซึ่งขึ้นอยู่กับพฤติการณ์ของแต่ละคดีว่าจะเพียงพอให้รับฟังได้หรือไม่ว่าผู้ส่งตกลงด้วย และศาลฎีกามักวินิจฉัยในทำนองว่าพฤติการณ์ที่ปรากฏไม่เพียงพอให้รับฟังข้อเท็จจริงว่าผู้ส่งตกลงด้วย

มีข้อสังเกตว่า ใบตราส่งนั้นผู้ขนส่งจะเป็นผู้ทำขึ้นและต้องลงลายมือชื่อผู้ขนส่ง ไม่มีลายมือชื่อผู้ส่งลงไว้ด้วย เพราะฉะนั้น จะถือว่าใบตราส่งเป็นสัญญาฉบับรับขนไม่ได้ แต่ใบตราส่งเป็นหลักฐานสำคัญของสัญญาขนส่ง มาตรา 625 จึงบัญญัติว่าถ้าผู้ขนส่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบโดยระบุไว้ในใบตราส่ง ใบรับหรือเอกสารอื่นทำนองนั้นซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งให้ตกเป็นโมฆะ เว้นแต่จะตกลงกันไว้ชัดแจ้งซึ่งประเทศที่มีการค้าทางทะเลเจริญก้าวหน้ามักจะมิบบทบัญญัติจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ โดยให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเป็นจำนวนเท่านั้นต่อหีบห่อ เช่น กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ ค.ศ.1971 กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา ค.ศ.1936 กฎหมายทั้งสองฉบับนี้มีข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อหีบห่อไว้ว่าผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกินจำนวนเงินเท่าใด

มาตรา 625 ตอนท้าย บัญญัติว่า “ถ้าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ก็มีผลบังคับกันได้” หากผู้ขนส่งประสงค์ยกเว้นหรือจำกัดก็ควรตกลงกันได้แต่ต้นในสัญญาให้ชัดแจ้งว่าจะยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดกันเพียงใดถ้าตกลงไว้ชัดแจ้งในสัญญา เช่นนั้น หากเกิดความเสียหายขึ้นจากการขนส่งทางทะเล ผู้ขนส่งจึงจะรับผิดจำกัดเพียงเท่าที่ตกลงนั้น หากไม่มีการตกลงเช่นนั้นก็ต้องรับผิดเต็มจำนวน

บัดนี้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้มีการใช้บังคับแล้วเป็นผลให้ไม่ต้องนำมาตรา 625 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับแก่การรับขนของทางทะเล ในฐานะที่เป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งอีกต่อไป ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฉบับนี้ได้กำหนดถึงสิทธิและหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ชัดแจ้งและในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว มาตรา 17 ได้บัญญัติเป็นหลักแตกต่างจากเรื่องรับขนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 เป็นหลักกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การรับขนของทางทะเล โดยเฉพาะมาตรา 17 บัญญัติว่า ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรง หรือปริยายดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

1. ปลดปล่อยผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดใดๆ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (กล่าวคือ ถ้ากำหนดหรือตกลงว่าให้ปลดปล่อยความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้แล้ว ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ)

2. กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา 58 หรือ มาตรา 60 (ตัวอย่างเช่นในมาตรา 58 จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง ถ้าผู้ขนส่งและผู้ส่งตกลงกันให้ผู้ขนส่งของรับผิดน้อยกว่าหนึ่งหมื่นบาท ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ)

3. ปิดภาระการพิสูจน์ ซึ่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิสูจน์

4. ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญารับขนของทางทะเลอันเป็นวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย

ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง

หมายความว่า กฎหมายเขียนบังคับไว้ ให้ถือว่าคู่กรณีเจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะ ส่วนที่เหลือไม่เป็นโมฆะ ก็ใช้บังคับกันได้ตามที่ตกลงกันนั้น

วรรคท้ายของมาตรา 17 บัญญัติว่า “บัญญัติในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคุ้มครองที่จะตกลงกัน กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติ” ซึ่งหมายความว่าคุ้มครองจะปลดเปลื้องหรือกำหนดความรับผิดชอบและหน้าที่ของผู้ขนส่งน้อยลงตามที่บัญญัติไว้ในลือนุมตราไม่ได้เป็น โฆษะทั้งหมด แต่ถ้ำตกลงกันให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบหรือมีหน้าที่มากกว่าที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลบัญญัติไว้ข้อตกลงนั้นสมบูรณ์บังคับได้ เช่น ตกลงให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของผู้ขนส่งที่ได้รับมอบเกินกว่าหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือให้รับผิดชอบตามความเสียหายที่แท้จริงข้อตกลงนี้ใช้บังคับได้หลักการที่กล่าวนี้ ใช้กับการรับขนของทางทะเลซึ่งเป็นหลักการที่แตกต่างกับหลักของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616-625 ที่กำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสิ่งของที่รับขนส่งเท่าที่เสียหายจริง เว้นแต่จะตกลงกันจำกัดความรับผิดไว้โดยชัดแจ้ง กล่าวคือกรณีตกลงจำกัดความรับผิดกันได้ไม่มีข้อจำกัดแม้แต่จะให้ยกเว้นความรับผิดเลยก็ทำได้

เมื่อนำบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลมาพิจารณาประกอบกับ แนววินิจฉัยของศาลฎีกาที่ได้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนมาปรับใช้แก่คดีรับขนของทางทะเล จะเห็นได้ว่าผู้ขนส่งได้รับยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดโดยอาศัยบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลมากขึ้น แต่ผู้ขนส่งจะจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของตนให้น้อยไปกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ไม่ได้ ข้อตกลงจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดนั้นเป็น โฆษะแม้ผู้ส่งของจะได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้งก็ตาม

อนึ่ง กฎหมายห้ามมิให้ตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดหรือภาระการให้น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ ดังนั้น ถ้าเป็นการตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดกันแต่ยังสูงกว่าระดับมาตรฐานที่กฎหมายกำหนด ข้อตกลงนั้นน่าจะใช้บังคับกันได้ เช่น สินค้าที่ขนส่งราคาหน่วยละ 100,000 บาท คุ้มครองตกลงจำกัดความรับผิดกันหน่วยละ 40,000 บาท ซึ่งยังสูงกว่าที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2543 กำหนดไว้หน่วยละ 10,000 บาท ข้อตกลงจำกัดความรับผิดดังกล่าว ไม่ฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 17 และใช้บังคับได้

### 8.3 ผลของความสอดคล้องและความแตกต่าง

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญากรุงเฮก แก่ใจโดยอนุสัญญากรุงเฮก-วิสบี อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางทะเลที่ใช้บังคับเฉพาะประเทศที่ได้เข้าเป็นภาคีเท่านั้น ส่วนกรณีประเทศอื่นที่ไม่ได้เป็นภาคีตามอนุสัญญา ก็ไม่ต้องบังคับตามอนุสัญญาดังกล่าวการที่บังคับอย่างใดก็ต่อแล้วแต่ข้อกำหนดในสัญญา ซึ่งบางประเทศอาจจะบังคับตามกฎหมายภายในของประเทศนั้นๆ อาจเกิดข้อได้เปรียบ

เสียเปรียบตามสัญญาได้ วิธีการแก้ไขปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศนั้น แนวทางที่หนึ่งก็คือ การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว และแก้ไขพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลให้สอดคล้องกับอนุสัญญา เพื่อที่จะเป็นแนวทางในการปฏิบัติเป็นหลักเดียวกัน แนวทางที่สองก็คือ การแก้ไขกฎหมายภายใน ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลให้สอดคล้องกับอนุสัญญา แล้วคู่สัญญาสามารถอาศัยหลักความ ศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนาเลือกกฎหมายประเทศใดประเทศหนึ่งใช้บังคับโดยไม่จำเป็นต้องเข้า เป็นภาคีของอนุสัญญา กรณีของประเทศไทย การแก้ไขปัญหามาจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับ ขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้อาศัยแนวทางที่สองโดยอาศัยการแก้ไขร่างกฎหมายพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล ซึ่งใช้หลักกฎหมายตามอนุสัญญากรุงเฮก แก้ไขโดยอนุสัญญากรุงเฮก-วิสบี อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก์ หลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กฎหมายพาณิชย์นาวิ ของประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย เช่น ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น ไต้หวัน เกาหลีใต้