

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การค้าขายทางทะเลมีการดำเนินการมาเป็นเวลานาน ทั้งการขนส่งสินค้าทางทะเล มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย เนื่องจากการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น สามารถขนส่งได้เป็นจำนวนมาก ทำให้การขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นที่นิยมของนักธุรกิจทั่วโลก การขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นส่วนประกอบที่สำคัญส่วนหนึ่งของระบบการค้าระหว่างประเทศ ทั้งในอดีต ปัจจุบัน และในอนาคต เพราะเป็นเพียงการขนส่งชนิดเดียวที่ขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ และค่าระวางมีราคาถูกกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ การขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของไทยเป็นการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลก<sup>1</sup>

โดยในปี พ.ศ. 2562 (ปีงบประมาณ 2563) สถิติการขนส่งสินค้าทางทะเลบริเวณเมืองท่าชายทะเล พบว่า จำนวนเที่ยวเรือที่มีการขนส่งสินค้า จำนวน 22 คำน มีจำนวนทั้งสิ้น 146,661 เที่ยว ลำ ปริมาณสินค้ารวมทั้งสิ้น 299.792 ล้านตัน จำแนกได้ดังนี้<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. (2564). *เอกสารประกอบการเรียนเศรษฐศาสตร์พาณิชยนาวิ วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ สาขาวิชาธุรกิจพาณิชยนาวิ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [http://www.elcls.ssru.ac.th/block\\_html/content](http://www.elcls.ssru.ac.th/block_html/content). [2564, 12 เมษายน].

<sup>2</sup> กรมเจ้าท่า. (2563). *รายงานสถิติข้อมูล ปีงบประมาณ 2563 ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: [https://www.md.go.th/stat/images/pdf\\_report\\_stat/2563/custom63.pdf](https://www.md.go.th/stat/images/pdf_report_stat/2563/custom63.pdf). [2564, 12 เมษายน].

ตารางที่ 1.1 สถิติการขนส่งสินค้าทางทะเลบริเวณเมืองท่าชายทะเล

หน่วย : เที่ยว : ต้น

ประเภทเรือ		รวมเรือทั้งหมด	เรือเปล่า	เรือสินค้า	ปริมาณสินค้า (ตัน)
เรือต่างประเทศ	ขาเข้า	40,127	19,182	20,945	155,557,858.354
	ขาออก	36,641	20,756	18,885	82,461,421.311
	<b>รวม</b>	<b>76,768</b>	<b>39,938</b>	<b>36,830</b>	<b>238,019,279.665</b>
เรือค้าชายฝั่ง	ขาเข้า	34,941	16,870	18,071	29,737,588.873
	ขาออก	34,952	14,266	20,686	32,034,728.411
	<b>รวม</b>	<b>69,893</b>	<b>31,136</b>	<b>38,757</b>	<b>61,772,317.284</b>
รวมทั้งสิ้น	ขาเข้า	75,068	36,052	39,016	185,295,447.227
	ขาออก	71,593	35,022	36,571	114,496,149.722
	<b>รวม</b>	<b>146,661</b>	<b>71,074</b>	<b>75,587</b>	<b>299,791,596.949</b>

โดยที่สัญญาฯ รับขนของทางทะเลเป็นสัญญาที่สร้างขึ้นระหว่างผู้ส่งของหรือผู้แทนกับผู้ขนส่ง หรือผู้แทน ซึ่งผู้ขนส่งจะทำหน้าที่รับขนของทางทะเลเพื่อนำของไปส่งให้กับผู้รับของตามที่สัญญากำหนดไว้ ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงเป็นบุคคลที่มีความสำคัญเป็นอย่างมากตามสัญญาฯ รับขนของทางทะเลเนื่องจากผู้ส่งของได้มอบความไว้วางใจในการดูแลของไปให้กับผู้ขนส่งตลอดการขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องกระทำด้วยความสุจริต โดยการรักษาของที่ส่งเท่ากับการรักษาของของตนเอง กฎหมายจึงจำเป็นต้องกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้เพื่อให้ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อให้ความยุติธรรมกับคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย โดยกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องและใช้บังคับกับสัญญาฯ รับขนของทางทะเล คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้มีการบังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 จนถึงปัจจุบัน รวมระยะเวลาเกือบ 30 ปี ได้บัญญัติถึงหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ไว้ในหมวด 1 มาตรา 8 ถึงมาตรา 17 เกี่ยวกับหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติของผู้ขนส่งก่อนบรรทุกของลงเรือ หลังบรรทุกของลงเรือ การใช้ความระมัดระวังและการปฏิบัติให้เหมาะสม หน้าที่ในการออกใบตราส่ง หน้าที่ในการบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง สิทธิของผู้ขนส่งที่จะบรรทุกของบนปากระวางตามข้อตกลง สิทธิในการได้รับค่าระวาง สิทธิในการยึดหน่วงของ เป็นต้น

เนื่องจากเมื่อโลกได้รับรู้เรื่อง โรคติดต่อ หลังจากทางการสาธารณสุขรัฐประชาชนจีนยืนยันเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562 ว่าเกิดการระบาดของเชื้อไวรัสสายพันธุ์ใหม่ในเมืองอู่ฮั่น ซึ่งมี ประชากรกว่า 11 ล้านคน หลังจากเก็บตัวอย่างไวรัสจากคนไข้นำไปวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ

ต่อมาสาธารณสุขรัฐประชาชนจีนและองค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่า ไวรัสชนิดนี้คือ “เชื้อไวรัสโคโรนา” โดยก่อนหน้านี้พบไวรัสโคโรนามาแล้ว 6 สายพันธุ์ ที่เคยเกิดการระบาดในมนุษย์ สำหรับไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ที่กำลังระบาดเป็นสายพันธุ์ที่ 7 คนไทยรู้จักไวรัสในตระกูลนี้มาแล้วจากโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันร้ายแรง หรือ โรคซาร์ส (Severe Acute Respiratory Syndrome - SARS) ซึ่งมีสาเหตุจากเชื้อไวรัสโคโรนาเช่นกัน โดยพบการระบาดครั้งแรกปลายปี พ.ศ. 2545 เริ่มจากพื้นที่มณฑลกว่างตุงของสาธารณรัฐประชาชนจีน ก่อนที่จะแพร่กระจายไปในหลายประเทศ จนมีผู้ติดเชื้อกว่า 8,000 คน และคร่าชีวิตผู้คนไปเกือบ 800 คน ทั่วโลก องค์การอนามัยโลกประกาศชื่อที่เป็นทางการสำหรับใช้เรียกโรคทางเดินหายใจที่เกิดจากไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ว่า “โควิด-19” (Covid-19) ขณะที่คณะกรรมการระหว่างประเทศว่าด้วยอนุกรมวิธานวิทยาของไวรัส (International Committee on Taxonomy of Viruses) ได้กำหนดให้ใช้ชื่อไวรัสที่ทำให้เกิดโรค Covid-19 ว่า SARS-CoV-2 หรือไวรัสโคโรนาโรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรงชนิดที่สอง (Severe acute respiratory syndrome coronavirus 2) เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกับพันธุกรรมอย่างใกล้ชิดกับเชื้อไวรัสโรคซาร์ส ซึ่งกระทรวงสาธารณสุข ประเทศไทย ได้ประกาศ “โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019” หรือ “โรคโควิด 19” เป็นโรคติดต่ออันตราย ตามพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2558 โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2559<sup>3</sup> เมื่อวันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2563 องค์การอนามัยโลกออกแถลงการณ์ระบุว่า ไวรัสโคโรนา 2019 หรือโรคโควิด 19 ได้เข้าสู่ภาวะแพร่ระบาด (Pandemic) ไปทั่วโลกแล้วหลังมีการลุกลามไปยังหลายประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก<sup>4</sup>

นอกจากนี้ การแพร่กระจายของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด 19 ยังส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและการค้าของโลก ทำให้การเคลื่อนไหวทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างเชื่องช้าเพราะต้องชะลอการดำเนินธุรกิจจนกว่าสถานการณ์จะดีขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลเช่นเดียวกัน ขณะที่สภาพผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยคาดการณ์การส่งออกของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2564 จะเติบโตขึ้นร้อยละ 3-4 โดยมีปัจจัยบวกที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อส่งออกแต่ยังมีปัจจัยเสี่ยงที่เป็นอุปสรรคสำคัญที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิด เช่น การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด 19 รอบใหม่ในสหภาพยุโรป โดยเฉพาะในสาธารณรัฐอิตาลี สาธารณรัฐฝรั่งเศส สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี สาธารณรัฐโปแลนด์ ซึ่งมีจำนวนผู้ติดเชื้อเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและ

<sup>3</sup> บีบีซี นิวส์. (2563). *โควิด-19: ที่มาอาการ การรักษาและการป้องกันโรคโควิด-19 วันที่ 5 มีนาคม 2563*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.bbc.com/thai/features-51734255>. [2564, 11 เมษายน].

<sup>4</sup> สำนักข่าว Hfocus. (2563). *เจาะลึกระบบสุขภาพ วันที่ 12 มีนาคม 2563*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.hfocus.org/content/2020/03/18661>. [2564, 11 เมษายน].

ต่อเนื่อง ส่งผลให้หลายประเทศเริ่มกลับมาใช้มาตรการ ล็อกดาวน์ในบางพื้นที่ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่อาจกลับมาชะลอได้อีกครั้ง<sup>5</sup>

จากสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อ โรคดังกล่าวทำให้ตระหนักถึงความสำคัญของโรคติดเชื้อดังกล่าว โดยผู้เขียนได้สังเกตเห็นถึงของปัญหาการกำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งว่าได้ครอบคลุมถึงการปฏิบัติการเพื่อป้องกัน โรคโควิด 19 หรือโรคติดต่ออื่นหรือไม่ และมีความจำเป็นต้องบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือไม่ ทั้งนี้มีองค์กรที่เรียกว่า องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) เป็นทบวงการชำนัญพิเศษที่อยู่ภายใต้สหประชาชาติ (United Nation-UN) ก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2491 โดยเริ่มดำเนินการอย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2502 มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวทางปฏิบัติ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ การคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ปัจจุบันมีสมาชิกจำนวน 174 ประเทศ (ข้อมูล ณ วันที่ 28 พฤษภาคม 2564) สำหรับประเทศไทยได้เป็นสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ตั้งแต่วันที่ 20 เดือนกันยายน พ.ศ. 2516 และในฐานะที่ประเทศไทยเป็นประเทศสมาชิกจึงมีสิทธิและข้อผูกพันต่าง ๆ ต่้องค์การ โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้ร่วมกับองค์การอนามัยโลก (World Health Organization หรือ WHO) และสภาหอการค้าผู้ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (International Chamber of Shipping หรือ ICS) มีหนังสือเวียนแจ้งข้อแนะนำเกี่ยวกับกรณีโรคโควิด 19 เพื่อให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติตามคำแนะนำดังกล่าวอยู่หลายฉบับ ซึ่งกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ได้มีการออกประกาศเพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อแนะนำดังกล่าวให้ผู้ประกอบกิจการเดินเรือ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือหรือนายเรือ และผู้ควบคุมเรือปฏิบัติตาม<sup>6</sup> เช่น

1. หนังสือเวียนเลขที่ 4204/แนบ3 (Circular Letter No.4204/Add.3) เรื่อง ข้อแนะนำด้านการปฏิบัติงานสำหรับการจัดการ โรคโควิด 19 และการระบาดของโรคบนเรือ (Guidance on operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships) ได้แก่ แผนการจัดการระบาดของโรคโควิด 19 ขั้นตอนก่อนการขึ้นเรือ การจัดการกับผู้สงสัย ว่าติดเชื้อบนเรือ การจัดการเกี่ยวกับการสัมผัสกับผู้ต้องสงสัยว่าติดเชื้อ การสอบสวนการระบาดของโรค

<sup>5</sup> ประชาชาติธุรกิจออนไลน์. (2564). *คอลัมน์ เศรษฐกิจในประเทศ วันที่ 5 เมษายน 2564*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.prachachat.net/economy/news-642670>. [2564, 12 เมษายน].

<sup>6</sup> กรมเจ้าท่า. (2563). *ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 62/2563 เรื่อง ข้อแนะนำขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เกี่ยวกับกรณีโรคโควิด-19 (COVID-19) บนเรือ ลงวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2563*.

2. หนังสือเวียนเลขที่ 4204/แนบ4 (Circular Letter No.4204/Add.4 /Rev.2) เรื่อง ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบกิจการเดินเรือเพื่อป้องกันสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือ (ICS Coronavirus (COVID-19) Guidance for ship operations for the protection of the health of seafarers) ได้แก่ ข้อจำกัดในการเข้าท่าเรือ มาตรการป้องกันโรคโควิด 19 สำหรับคนประจำเรือ แผนการจัดการการระบาดของโรคโควิด 19 ข้อมูลก่อนการขึ้นเรือ การคัดกรองก่อนการขึ้นเรือ ข้อมูลและการตระหนักรู้ กรณีสงสัยว่าติดเชื้อ การสัมผัสใกล้ชิด มาตรการด้านสุขอนามัยของคนประจำเรือบนเรือ การจัดการกรณีที่ต้องสงสัยโดยให้ผู้ให้บริการช่วยเหลือทางการแพทย์ ข้อควรระวัง ณ สถานที่ให้บริการทางการแพทย์บนเรือ ผลทดสอบในห้องปฏิบัติการ การบริหารจัดการ การแยกกัก การรายงานไปยังเมืองท่าถัดไป การส่งคนขึ้นฝั่งกรณีสงสัยและที่ได้รับการยืนยันการทำ ความสะอาด การฆ่าเชื้อ และการจัดการของเสีย การจัดการเกี่ยวกับการสัมผัสผู้สงสัยว่าติดเชื้อ และวัสดุอุปกรณ์

ดังนั้น ด้วยความสำคัญของปัญหากฎหมายของพระราชบัญญัติการรับขนของทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนของสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง ยังมีได้ครอบคลุมถึงถึงหน้าที่ในการปฏิบัติกรขนส่งสินค้าทางทะเล กรณีเกิดโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง เพื่อประโยชน์ของคู่สัญญาและบุคคลที่เกี่ยวข้อง และความปลอดภัยในชีวิตและอนามัยของบุคคลที่เกี่ยวข้อง จึงเห็นควรทำการศึกษาในเรื่องดังกล่าวเพื่อแก้ปัญหาและหามาตรการที่เหมาะสม ทั้งยังเพื่อการพัฒนากฎหมายการขนส่งสินค้าทางทะเลให้มีความเป็นสากลเทียบทันนานาประเทศ

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล
2. เพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเลตามกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเลตามข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง
4. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเล กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง และเสนอมาตรการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

## 1.3 สมมติฐานของการศึกษา

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้มีการบังคับใช้มาเป็นเวลานาน ตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 จนถึงปัจจุบัน รวมระยะเวลาเกือบ 30 ปี เนื่องด้วยสภาวะทางเศรษฐกิจ และสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างมากและเป็นไปอย่างรวดเร็ว ประกอบกับ

เกิดโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง ได้แก่ โรคโควิด 19 ซึ่งการแพร่ระบาดของโรคดังกล่าวส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและการค้าไปทั่วโลก ทั้งยังส่งผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศทำให้พบว่า พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวยังไม่มีการบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง โดยประเทศไทยได้เป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) ซึ่งประเทศสมาชิกจะต้องให้ความร่วมมือต่อกิจการต่าง ๆ ขององค์การ รวมทั้งการได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อพัฒนามาตรฐานการขนส่งทางทะเลของประเทศ จึงควรทำการศึกษาข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เกี่ยวกับกรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง ตลอดจนนำมากำหนดเป็นมาตรการ หรือกฎหมายภายในประเทศเพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

#### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

มุ่งศึกษาในขอบเขตของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ได้แก่ ความเป็นมาแนวคิด ทฤษฎี โดยเฉพาะสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง ภายใต้พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ คือ ประเทศอังกฤษ ญี่ปุ่น และกฎหมายระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules) อนุสัญญาเฮก-วิสบี (Hague-Visby Rules) อนุสัญญาแฮมบูร์ก (Hamburg Rules) และอนุสัญญารอตเทอร์แดม (Rotterdam Rules) กฎอนามัยระหว่างประเทศ มาตรการป้องกัน โรคติดต่อ และสุดท้ายศึกษาข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) เกี่ยวกับการเกิดโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง เช่น โรคโควิด 19

#### 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ ด้วยการศึกษาวเคราะห์เอกสาร (Document Research) กฎหมายการขนส่งทางทะเล โดยการค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากหนังสือ บทความ วารสาร ข่าว หนังสือพิมพ์ วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ของมหาวิทยาลัย เอกสารทางวิชาการของประเทศไทย และต่างประเทศ เอกสารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย และต่างประเทศ โดยการนำข้อมูลมานำเสนอในลักษณะวิเคราะห์ เปรียบเทียบ เพื่อจัดทำข้อสรุป และข้อเสนอแนะที่เหมาะสม

## 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล
2. ทำให้ทราบกฎหมายที่เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเล ตามกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ
3. ทำให้ทราบสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเลตามข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง
4. ได้ทราบปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเล กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง และได้เสนอมาตรการแก้ไขที่เหมาะสม