

บทที่ 2

ระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล และบทบาทของผู้ขนส่ง และบุคคลต่างๆ ตามสัญญาที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล

1. การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

การขนส่งทางพาณิชย์นาวีเป็นการดำเนินธุรกิจที่มีมาแต่ครั้งโบราณ และในปัจจุบันก็มีความสำคัญสำหรับการค้าระหว่างประเทศอย่างมาก เหตุเพราะการขนส่งทางพาณิชย์นาวีเป็นการขนส่งของทางทะเลที่เลือกอำนวยความสะดวกการขนส่งคราวละมากๆ ทำให้ผู้ซื้อผู้ขายระหว่างประเทศประหยัดค่าขนส่งสินค้ามากกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งของในทางอื่นไม่ว่าจะเป็นทางบกหรือทางอากาศ

โดยทั่วไปแล้วจะสามารถแบ่งประเภทการขนส่งของทางทะเลได้ 2 ประเภท¹ กล่าวคือ

1.1 การขนส่งโดยเรือจร (Tramp Service) เป็นการขนส่งโดยเรือที่ไม่มีเส้นทางเดินเรือประจำ หรือเรือที่มีได้มีการกำหนดในการรับขนของเป็นประจำ แต่จะรับขนส่งสินค้าใดก็ได้ เรือประเภทนี้จะนิยมขนส่งสินค้าแบบเทกอง (Bulk Cargo) ซึ่งมีราคาต่อหน่วยต่ำ เช่น สินค้าเกษตร ถ่านหิน น้ำมัน เป็นต้น โดยค่าระวางจะขึ้นลงตามอุปสงค์อุปทาน สัญญาที่ใช้การขนส่งโดยเรือจรจะใช้สัญญา Charter Party เป็นสัญญาที่ทำขึ้นระหว่าง Shipowner กับ Charterer เพื่อการใช้ประโยชน์จากเรือ² ซึ่งมีหลายลักษณะกล่าวคือ Bareboat Charter Party , Time Charter Party และ Voyage Charter Party โดย Bareboat Charter Party เป็นการเช่าเรือเปลือยเปล่า คือ Shipowner ให้ Charterer เช่าเรือทั้งลำและมีการส่งมอบการครอบครองเรือ ส่วน Time Charter Party เป็นสัญญาที่ Shipowner ให้ Charterer เช่าเรือ มีกำหนดระยะเวลาแต่ Shipowner จะไม่ส่งมอบการครอบครองเรือแก่ Charterer โดยคนของ Ship Owner ยังเป็นผู้ทำการเดินเรือซึ่งเป็นไปตามคำสั่งของ Charterer สัญญาที่ใช้ในการเช่าแบบ Time Charter Party เช่น สัญญาแบบ Baltime ต่อมาคือการเช่าเรือแบบ Voyage Charter Party เป็นการเช่าเรือเป็นรายเที่ยว โดยส่วนมากผู้เช่าที่เช่าเรือแบบนี้มักจะใช้เรือใน

¹ กมล สนิทเกษตรัตริน, "ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทะเล," วารสารนิติศาสตร์ 1 (2512): 41.

² Alan Mitchelhill, Bill of lading law and practice (London : Chapman and Hall, 1982), p.58.

การขนส่งของจำนวนมากในคราวเดียว Shipowner ยังคงเป็นผู้ทำการเดินเรือ คือ ไม่มีการส่งมอบการครอบครองเรือแต่อย่างใด สัญญาที่ใช้ในการเช่าแบบนี้ เช่น สัญญาแบบ Gencon

การขนส่งของทางทะเลภายใต้สัญญา Charter Party นี้ความสัมพันธ์ของคู่สัญญาก็ขึ้นอยู่กับความตกลงของคู่สัญญาภายใต้หลักเสรีภาพในการทำสัญญา ในส่วนนี้แม้จะเกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ แต่ก็ยังไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดหลักเกณฑ์เป็นการเฉพาะสำหรับสัญญา Charter Party ไว้แต่อย่างใด แต่ในทางปฏิบัติก็ได้มีการรวมตัวกันของเจ้าของเรือ และได้มีการกำหนดแบบฟอร์มมาตรฐานของสัญญา Charter Party เพื่อใช้ในการรับขนส่งสินค้า เช่น The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) , The Chamber of Shipping of the United Kingdom , The International Shipowner Association (INSA) , The Japan Shipping Exchange และ The New York Produce Exchange³

เนื่องจากความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาในกรณีนี้จะขึ้นอยู่กับความตกลงของคู่สัญญาเองในอันที่จะเลือกใช้แบบฟอร์มของสัญญา ในส่วนของ UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) ได้เคยจัดทำแบบสอบถามเกี่ยวกับการทำ Charter Party พบว่าไม่มีคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเห็นว่าตนเสียเปรียบ แต่อย่างไรก็ดีสัญญา Charter Party ดังกล่าวจะอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พุทธศักราช 2540 สำหรับในประเทศไทยเองนั้น แบบฟอร์มสัญญา Charter Party ที่นิยมใช้กันมาก ได้แก่ สัญญา GENCON ซึ่งใช้สำหรับสัญญา Voyage Charter (General Cargo)⁴

1.2 การขนส่งโดยเรือค้าประจำเส้นทาง (Liner Service) เป็นการขนส่งโดยเรือที่ให้บริการรับขนส่งของประจำเส้นทางระหว่างท่าเรือที่กำหนดตามเวลาที่กำหนด ซึ่งมีทั้งการขนส่งแบบ Conventional ซึ่งเป็นการขนส่งในรูปแบบดั้งเดิม โดยสินค้าจะอยู่ในหีบห่ออาจเป็นลัง ถู กระสอบ เป็นต้น กับอีกแบบคือ แบบ Container ซึ่งจะเป็นการนำเอาหีบห่อของสินค้าบรรจุตู้สินค้าที่ทำด้วยโลหะ แล้วจึงขนส่งเป็นตู้ๆ โดยค่าระวาง (Freight) จะมีการกำหนดอัตราตายตัวไว้สำหรับสินค้าชนิดเดียวกัน การขนส่งประเภทนี้จะทำเป็นสัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเล (Contract of Carriage of Goods by Sea) เป็นสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่ง (Carrier) ตกลงที่จะนำสินค้าของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่เรียกว่า ผู้ส่งของ (Shipper) จาก

³ กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, "รายงานการศึกษาวิเคราะห์เรื่องปัญหาและแนวทางแก้ไขการพาณิชย์นาวีไทย," หน้า 24. (เอกสารไม่ตีพิมพ์เผยแพร่)

⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 24 , 30.

ท่าเรือแห่งหนึ่งไปส่งยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่งโดยทางทะเล และมีค่าตอบแทนคือค่าระวาง (Freight)⁵

เรือขนส่งประจำเส้นทางแบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ บริการเรือในชมรม (Conference Shipping) กับบริการเรือนอกชมรม (Non-Conference Shipping)⁶

(1) บริการเรือในชมรม การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ให้นิยามว่าหมายถึง กลุ่มของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลตั้งแต่ 2 รายหรือมากกว่า ที่ให้บริการการขนส่งสินค้าเฉพาะเส้นทางหรือหลายเส้นทาง โดยมีข้อตกลงภายในกรอบการดำเนินงานที่จะใช้อัตราค่าระวางเดียวกันและเงื่อนไขการให้บริการที่เห็นพ้องต้องกัน

ชมรมเรือยังแบ่งเป็นชมรมเรือปิด (closed conference) กับชมรมเรือเปิด (open conference) โดยชมรมเรือปิดจะรับสมาชิกจำนวนจำกัดเพื่อมิให้มีระวางเรือรวมกันมากเกินไป ส่วนชมรมเรือเปิดเกิดเนื่องจากกฎหมายป้องกันการผูกขาดของประเทศอเมริกามีบทบัญญัติห้ามมิให้ธุรกิจรวมตัวกันในอันที่จะมีอิทธิพลต่อตลาด การผลิต การให้บริการ การกำหนดราคา และอื่นๆ ทำให้ The Bonner Act ซึ่งเป็นกฎหมายพาณิชย์ของอเมริกาได้กำหนดให้เรือที่ให้บริการไปมาระหว่างประเทศอื่นกับท่าเรือในอเมริกาต้องเป็นชมรมเรือเปิดเท่านั้น

หลักการของชมรมเรือจัดตั้งเพื่อจำกัดการแข่งขันทำให้มีระวางเรือสมดุลกับปริมาณสินค้าและปกป้องการแข่งขันจากผู้ประกอบการภายนอก โดยเรือในชมรมจะต้องนำเรือมารวมกันแล้วแบ่งสิทธิในระวางเรือตามสัดส่วนระวางเรือของแต่ละบริษัท นอกจากนี้ เรือจะต้องประกาศใช้อัตราค่าระวางเดียวกันและจะถูกควบคุมจำนวนเที่ยวเรือให้พอเหมาะกับปริมาณสินค้า⁷

(2) บริการเรือนอกชมรม เป็นกองเรือที่เกิดจากประเทศกำลังพัฒนาหรือประเทศในเอเชียซึ่งมีกองเรือที่ขยายตัวรวดเร็ว มีต้นทุนการเดินเรือต่ำเพราะค่าจ้างแรงงานถูก และมีการส่งออกสินค้าจากประเทศเหล่านี้จำนวนมาก แต่เรือเหล่านี้เข้าเป็นสมาชิกชมรมเรือปิดได้ยากจึงได้ให้บริการแบบเรือนอกชมรม และเนื่องจากรัฐบาลของประเทศต่างๆ ยึดนโยบายการค้าเสรีมากขึ้นชมรมเรือจึงต่อต้านได้ยาก

⁵ Alan Mitchelhill, *Bill of lading law and practice*, p.58.

⁶ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า : *Cargo transportation management* หน่วยที่ 8 – 15 (นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2544), หน้า 164.

⁷ เรืองเดียวกัน, หน้า 169 – 170.

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเรือที่ให้บริการนอกขมรมมีมากขึ้นและเป็นบริษัทเรือขนาดใหญ่ทำให้ขมรมเรือมีบทบาทและความแข็งแกร่งน้อยลง ทำให้เกิดความร่วมมือเป็นการรวมกลุ่มสายการเดินเรือประจำเส้นทางแต่ก็เป็นเพียงการรวมกันเพื่อดำเนินการเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยไม่มีข้อผูกมัดระหว่างกัน เช่น รวมกันเพื่อเรียกเก็บค่าภาระเคลื่อนย้ายสินค้าหน้าท่า ค่าธรรมเนียมออกเอกสาร หรือมุ่งจัดการระวางเรือในเส้นทางให้พอเหมาะกับปริมาณสินค้า

ในส่วนของกาให้บริการเรือประจำเส้นทางจะมีทั้งการให้บริการแบบแวะเทียบท่าโดยตรง (direct call) หรือการให้บริการแบบขนส่งถ่ายลำ (transhipment) โดยมีเรือเล็กมารับต่อไปยังท่าเรือในประเทศหรือประเทศอื่นที่อยู่ใกล้เคียง และยังคงอาจให้บริการแบบท่าถึงท่า (port to port) หรือแบบจากที่ถึงที่ (door to door) ในกรณีเป็นสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

สัญญารับขนส่งสินค้าโดยเรือประจำเส้นทางเป็นสัญญาไม่มีแบบ และในทางปฏิบัติไม่มีการทำสัญญาเป็นหนังสือ แต่ผู้ขนส่งจะออกใบตราส่ง (Bill of Lading) ให้แก่ผู้ส่งของเพื่อแสดงว่าได้รับสินค้าไว้ในครอบครองของตนแล้ว

ใบตราส่ง (Bill of Lading) เป็นเอกสารซึ่งปรากฏหลักฐานว่าพัฒนามาจากสมุดทะเบียน หรือบัญชีสินค้า (Ship's Book of Register) ซึ่งพอดำในสมัยโบราณจะมีไว้ประจำเรือเพื่อบันทึกรายการสินค้าที่รับขน โดยพอดำจะเดินทางไปพร้อมกับสินค้าในเรือ ต่อมาเมื่อธุรกิจขยายมากขึ้น เป็นเหตุให้พอดำไม่สามารถเดินทางไปกับสินค้าได้ จึงได้พัฒนาให้มีเอกสารเป็นใบรับขนส่งสินค้าที่บรรทุกลงเรือแล้วแยกต่างหากจากสมุดทะเบียนดังกล่าวไว้แก่เจ้าของสินค้า และเนื่องจากเอกสารนี้เป็นเอกสารขึ้นเดียวที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับขนส่งสินค้าลงเรือแล้ว เอกสารนี้จึงกลายเป็นหลักฐานของสัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเล ต่อมาในราวศตวรรษที่ 18 พอดำก็อาศัยใบตราส่งเป็นหลักฐานสำหรับการโอนสิทธิในสินค้าที่ขนส่งให้แก่กันอย่างแพร่หลาย โดยใช้วิธีสลักหลังใบตราส่ง ทำให้ใบตราส่งมีสถานะเป็นเอกสารสิทธิอีกประการหนึ่งด้วย ขณะเดียวกันผู้ขนส่งก็ใช้สิทธิเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) ถู้อโอกาสระบุงเงื่อนไขข้อกำหนดยกเว้นและจำกัดความรับผิดชอบของตน (Exonerating Clause) ลงไว้ในใบตราส่งเพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเลด้วย ซึ่งปรากฏว่ามีการยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหาย เสียหายของสินค้าอันเกิดจากการที่เรือมีสภาพไม่เหมาะสมกับการเดินเรือทะเล หรือเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง รวมไปถึงลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย การใช้เสรีภาพในการทำสัญญาดังกล่าวของผู้ขนส่งทำให้ผู้ขนส่งในสมัยนั้นแทบไม่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเลย จึงเกิดการผลักดันในประเทศต่างๆ ให้มีกฎหมายมาจำกัดการใช้เสรีภาพดังกล่าว

2. กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลโดยเรือประจำเส้นทาง

ในศตวรรษที่ 19 มีการผลักดันให้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลเพื่อให้มีหลักเกณฑ์การรับขนสินค้าทางทะเลร่วมกัน เนื่องจากพบว่ากรณีที่ผู้เกี่ยวข้องในสัญญาซึ่งอยู่คนละประเทศนั้น ต้องอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายภายในของแต่ละประเทศซึ่งแตกต่างกันทำให้เกิดความไม่เป็นธรรม ถ้ามีหลักเกณฑ์ที่เหมือนกันผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายก็จะได้รับความเป็นธรรมมากขึ้น จึงเกิดแนวคิดใช้ Model Law ในการแก้ไขปัญหา ซึ่งประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้นำไปเป็นแบบอย่างในการจัดทำกฎหมายภายใน ได้แก่

(1) International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Ladings

อนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับนี้ได้มีการลงนามที่กรุงบรัสเซลเมื่อวันที่ 26 สิงหาคม ค.ศ. 1924 โดยใช้ชื่อย่อซึ่งเป็นที่รู้จักกันทั่วไปว่า Hague Rules ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ใช้บังคับเฉพาะสัญญารับขนทางทะเลที่มีใบตราส่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญา รวมถึงในกรณีที่มีการออกใบตราส่ง (Bill of Lading) ภายใต้สัญญาเช่าเรือ (Charter Party) ซึ่งมีการโอนใบตราส่งนั้นให้แก่บุคคลที่สาม ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ทรงใบตราส่งที่ไม่ใช่ผู้เช่าเรือจะอยู่ภายใต้บทบัญญัติของ Hague Rules ด้วย

Hague Rules ได้กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตั้งแต่เริ่มต้นบรรทุกสินค้าลงเรือ และสิ้นสุดเมื่อขนของขึ้นจากเรือ (Tackle to Tackle) แต่สินค้าที่จะได้รับความคุ้มครองตามอนุสัญญานี้ไม่รวมถึงสัตว์มีชีวิตและสินค้าที่บรรทุกขนปากระวาง หน้าที่ตาม Hague Rules เป็นหน้าที่ขั้นต่ำไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้

ภายหลังจากที่ Hague Rules ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลาประมาณ 40 ปีจึงได้มีการเคลื่อนไหวเพื่อแก้ไขเพิ่มเติม Hague Rules ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1963 และได้มีการทำพิธีสาร (Protocol) เพื่อแก้ไขเพิ่มเติม Hague Rules ในปี ค.ศ. 1968 ซึ่งที่ประชุมนานาชาติที่ทำพิธีสารดังกล่าวได้มีมติได้เรียกชื่อพิธีสารฉบับนี้ว่า Visby Rules โดยได้แก้ไขเพิ่มเติม Hague Rules ในเรื่องขอบเขตการบังคับใช้ ใบตราส่ง อายุความ ขีดจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งกรณีที่ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิด และการคำนวณค่าเสียหายของสินค้า

(2) The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea

อนุสัญญาฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะใช้แทนที่ Hague Rules และ Visby Rules โดยที่ประชุมได้มีมติให้เรียกชื่อย่อว่า "Hamburg Rules" เหตุที่ได้มี Hamburg Rules เกิดขึ้นเนื่องจากกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาได้เรียกร้องให้มีการแก้ไขเนื่องจาก Hague Rules เอื้อประโยชน์ต่อผู้ขนส่งมากเกินไป

โดย Hamburg Rules ได้ขยายขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพิ่มขึ้นจาก Hague Rules คือ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเริ่มตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้าที่ท่าต้นทาง และสิ้นสุดเมื่อส่งมอบสินค้าที่ท่าปลายทาง รวมทั้งต้องรับผิดในกรณีการส่งมอบชักช้า และยังใช้บังคับแก่การรับขนส่งที่มีชีวิต และสินค้าบนพากระวางอีกด้วยด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้ Hamburg Rules เคร่งครัดกว่าที่กำหนดใน Hague Rules คือ เมื่อเกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่สินค้า ผู้ขนส่งต้องรับผิดด้วยข้อสันนิษฐานว่าผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้กระทำผิดหรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่างๆ นั้นขึ้น ผู้ขนส่งจึงต้องพิสูจน์ว่ามีใช้ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตนและต้องพิสูจน์อีกว่าตนได้ใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายหรือเพื่อหลีกเลี่ยงความสูญหายหรือเสียหายนั้นแล้วจึงจะพ้นความรับผิดได้

สำหรับในประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาซึ่งถือเป็นประเทศผู้นำในทางพาณิชย์นาวีก็ได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาข้างต้นด้วย โดยประเทศอังกฤษได้เข้าเป็นภาคีใน Visby Rules ส่วนประเทศสหรัฐอเมริกาได้เข้าเป็นภาคีใน Hague Rules และทั้งสองประเทศก็ได้อนุวัติบทบัญญัติของอนุสัญญาดังกล่าวมาเป็นกฎหมายภายในของตน โดยประเทศอังกฤษได้ตราเป็น The Carriage of Goods by Sea Act, 1971 ส่วนประเทศสหรัฐอเมริกาได้บัญญัติเป็น The United States Carriage of Goods by Sea Act, 1936 หรือที่เรียกกันว่า COGSA แต่ทั้งนี้กฎหมายการรับขนของทางทะเลทั้งของอังกฤษและอเมริกามีความคล้ายคลึงกัน เนื่องจากทั้ง Hague Rules และ Visby Rules ที่ทั้งสองประเทศได้อนุวัติไปเป็นกฎหมายภายในของตนนั้นมีความคล้ายคลึงกันเพราะ Visby Rules เป็นการแก้ไขเพิ่มเติม Hague Rules ในเรื่องขอบเขตการใช้บังคับ ใบตราส่ง อายุความ ขีดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดและการคำนวณค่าเสียหายของสินค้า^๘

สำหรับในประเทศไทยก่อนปี พ.ศ. 2534 นั้นยังไม่มีกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลโดยตรง เมื่อเกิดปัญหาจะต้องมีการบังคับใช้จึงได้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยเรื่องรับขน มาบังคับใช้แทน เหตุเพราะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรค 2 บัญญัติว่า "...รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" จึงได้นำมาตรา 609 ดังกล่าวมาบังคับใช้ในฐานะเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างเคียงอย่างยิ่ง ต่อมาเกิดปัญหาตามมาเนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าวมีบทบัญญัติที่ไม่เพียงพอต่อการแก้ไข

^๘ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า : Cargo transportation หน่วยที่ 8 - 15, หน้า 271.

ปัญหา และเพื่อให้มีกฎหมายขนส่งของทางทะเลที่มีความทัดเทียมกับนานาประเทศ จึงได้มีการนำเอาบทบัญญัติของ Hague Rules , Visby Rules และ Hamburg Rules มาเป็นต้นร่างกฎหมายรับขนของทางทะเลของไทย โดยได้มีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2534 และมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2535

โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้จะใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลที่มีลักษณะระหว่างประเทศ ซึ่งในมาตรา 4 ได้กำหนดว่าพระราชบัญญัตินี้จะใช้บังคับแก่ (ก) การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไทยไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะเป็นเรื่องการส่งสินค้าหรือส่งของออกไปยังต่างประเทศ

(ข) การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรไทยมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร ซึ่งจะเป็นเรื่องการนำสินค้าเข้าจากต่างประเทศ

ดังนั้น การขนส่งทางน้ำภายในราชอาณาจักรไทย เช่น ทางทะเลตามชายฝั่งในแม่น้ำ ลำคลอง จะไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ แต่หากมีการตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การขนส่งทางน้ำภายในราชอาณาจักรไทยก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม อย่างไรก็ดี แม้การบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้จะใช้แก่การขนส่งที่มีลักษณะระหว่างประเทศ แต่คู่สัญญาก็สามารถทำข้อตกลงยกเว้นการบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้ได้เช่นกันตามที่บัญญัติในมาตรา 4 โดยมีการตกลงกำหนดในสัญญาให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับแทน โดยกฎหมายระหว่างประเทศดังกล่าวน่าจะหมายความถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งปัจจุบันนี้มีบังคับใช้อยู่ 2 ฉบับ ได้แก่ Hague Rules และ Hamburg Rules 1978⁹ แต่ถ้าหากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดมีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายก็ยังคงต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ อีกทั้งกรณีที่เป็นการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวางพระราชบัญญัตินี้ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบแม้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้า แต่ถ้าในการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวางนั้นได้มีการออกใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นแบบเดียวกัน พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดไว้ว่าให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องจัดแจ้งการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวางลงในเอกสารดังกล่าวด้วย มิฉะนั้น จะยกข้อต่อสู้ข้างต้นยันบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่งหรือรับโอนสิทธิตามเอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้มิได้

⁹ ไพฑูริศ เอกจริยกร และ นิรัตน์ พุทญานานนท์, กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2543), หน้า 170.

ในมาตรา 5 ของพระราชบัญญัตินี้ยังได้มีการบัญญัติขอบเขตการบังคับพระราชบัญญัตินี้โดยจะให้บังคับแก่สัญญาฉบับของทางทะเลเท่านั้น สัญญาอื่นไม่ตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัตินี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ หรือสัญญาเช่าเรือ (Charter Party) แต่ก็ยังมีข้อยกเว้นในกรณีที่มีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมาด้วย คือ ได้มีการกำหนดมีหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

ขอบเขตของการบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้ยังมีอีกกรณี คือ จะไม่ใช้พระราชบัญญัตินี้แก่การขนส่งทางอื่นที่มีชื่อทางทะเล แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นการขนส่งในทางอื่นนั้นอาจอยู่ภายใต้สัญญาฉบับของทางทะเลฉบับเดียวกันก็ได้ คือ เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งได้ขยายหรือให้บริการแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเพิ่มขึ้น โดยรับที่จะขนส่งของไปยังผู้รับตราส่งด้วยวิธีขนส่งวิธีใดก็ได้ แต่แค่เฉพาะการขนส่งในช่วงที่เป็นการขนส่งทางทะเลเท่านั้นจึงจะอยู่ภายในบังคับของพระราชบัญญัติฉบับนี้



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. บทบาทของบุคคลต่างๆ ในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล

ในธุรกิจรับขนของทางทะเลย่อมต้องมีบุคคลที่ทำหน้าที่ต่างๆ กันเข้ามาทำธุรกิจร่วมกันอย่างมากมาย ผู้ขนส่งถือเป็นแกนกลางในธุรกิจนี้โดยเป็นผู้ที่เข้าเป็นทำสัญญาตกลงกับบุคคลต่างๆ เพื่อดำเนินการขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง ซึ่งแต่ละบุคคลที่เข้ามาเกี่ยวพันกับผู้ขนส่งนี้มีบทบาทหน้าที่ที่ต่างกันไปแต่ไม่ว่าจะไม่ว่าจะไม่บทบาทต่างกันอย่างไร ผลลัพธ์สุดท้ายที่แต่ละฝ่ายร่วมกันก็คือ ให้การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นไปอย่างสำเร็จลุล่วงตรงตามความประสงค์ของเจ้าของสินค้า

3.1 ผู้ขนส่ง (Carrier)

เนื่องจากในการรับขนของทางทะเลได้มีบุคคลที่เข้ามาเกี่ยวข้องในการขนส่งมากมาย จึงจำเป็นที่ต้องมีการบัญญัติให้แน่ชัดลงไปว่าบุคคลใดบ้างที่ถือเป็นผู้ขนส่ง เนื่องจากการบัญญัติดังกล่าวจะมีความสำคัญในเรื่องของสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีความเสียหายเกิดไม่ว่าจะเป็นความเสียหายที่เกิดแก่สินค้าที่ขนส่ง หรือแม้กระทั่งกับตัวเรือที่ทำการขนส่งก็ตาม

- ผู้ขนส่งตามกฎหมายไทย

พระราชบัญญัติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนในมาตรา 3 "ผู้ขนส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ" และ "ผู้ขนส่งอื่น หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใด ซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น"

ซึ่งในมาตรานี้ไทยนำเอาบทบัญญัติของ Hamburg Rules มาเป็นต้นร่างนิยามคำว่าผู้ขนส่ง และได้มีการระบุให้ชัดแจ้งถึงตัวแทนเรือว่าไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งอื่น เพราะตัวแทนเรือมิได้ทำสัญญารับขนกับผู้ส่งของ แม้ตัวแทนเรือนั้นจะเป็นผู้ติดต่อกับผู้ส่งของโดยตรงก็ตาม

- ผู้ขนส่งตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกา

ใน Hague Rules ได้กำหนดในมาตรา 1 a) ให้ผู้ขนส่ง หมายรวมถึงเจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเหมา ผู้ซึ่งเข้าทำสัญญาการขนส่งกับผู้ส่งของ (Shipper)* ส่วนใน Hamburg Rules ได้กำหนดในมาตรา 1 ข้อ 1 ว่า "ผู้ขนส่ง หมายถึง บุคคลใดๆ ซึ่งโดยตนเองหรือในชื่อของตน ได้เข้าทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของ" และในมาตรา 1 ข้อ 2 ได้บัญญัติเพิ่มขึ้นอีก ว่า "ผู้ขนส่งจริง หมายถึง บุคคลใดๆ ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งสิ่งของหรือ ให้ทำการเพียงส่วนหนึ่งของการขนส่ง ทั้งนี้ ให้รวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งได้รับมอบหมายอีกทอด หนึ่งให้ทำการเช่นว่านั้น" **

ซึ่งทั้งประเทศอังกฤษและอเมริกาได้ลงนามเป็นภาคีในอนุสัญญาจึงได้มีการ อนุวัติกฎหมายภายในของตนให้เป็นไปตามอนุสัญญาทั้งสองข้างต้นดังกล่าว ดังนั้น นิยาม "ผู้ขนส่ง" ตาม The Carriage of goods by sea Act, 1971 ของประเทศอังกฤษจึงได้มีการ บัญญัติไว้เช่นเดียวกับ Hague Rule และยังได้บัญญัติให้อาจรวมไปถึง Freight Forwarder หรือ ผู้ทำสัญญาในการขนส่ง (Carriage Contractor) ใดๆ ที่เข้าทำสัญญาในการขนส่งและออกไปตรา ส่งโดยผูกพันตนว่าจะทำการขนส่งสินค้าให้กับผู้ส่งของภายใต้ใบตราส่งนั้น จึงเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งจะไม่รวมถึงบุคคลผู้ทำการขนถ่ายสินค้า (Stevedore) แต่อย่างไรก็ตามมิได้เป็นผู้ทำสัญญา รับขนของกับผู้ส่งของ และในส่วนของ The United State Carriage of goods by sea Act, 1936 ของสหรัฐอเมริกาก็ได้บัญญัตินิยาม "ผู้ขนส่ง" ในมาตรา 1(a) โดยมีลักษณะเช่นเดียวกับ กฎหมายของอังกฤษ

ทั้งนี้ ผู้ขนส่งโดยเรือสินค้าประจำเส้นทาง (Liner Service) ตามหลัก Common Law ถือว่าเป็นผู้ขนส่งประเภท Common Carrier คือ เป็นผู้ให้บริการขนส่งทั่วไปมิใช่ผู้ให้บริการ ขนส่งเฉพาะกลุ่มบุคคลหรือบริษัท (Private Carrier) Common Carrier มีภาระหน้าที่ พื้นฐาน 4 ประการ ได้แก่ (1) หน้าที่ในการให้บริการขนส่ง (duty to serve) (2) หน้าที่ในการส่ง

* Article 1 a) "Carrier" includes the owner or the charter who enter into a contract of carriage with a shipper.

** Article 1

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

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

มอบสินค้า (duty to deliver) (3) หน้าที่ในการคิดค่าบริการอย่างเหมาะสม (duty to charge reasonable rates) และ (4) หน้าที่ในการให้บริการและคิดค่าบริการอย่างเท่าเทียม (duty to avoid discrimination)¹⁰

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าผู้ขนส่ง (Carrier) จึงอาจหมายถึงบริษัทเรือ (Shipping Company) หรือเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือผู้เช่าเรือ (Charterer) หรือผู้รับจัดส่งขนส่ง (Freight Forwarder) ก็ได้ อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรืออาจไม่ได้เป็นผู้ขนส่งเสมอไป เช่น ผู้รับจัดการขนส่งรับขนส่งสินค้าแก่ลูกค้าโดยออกไปตราส่งของตนเอง กรณีนี้ผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ขนส่งของลูกค้าตามใบตราส่ง หรือเจ้าของเรือให้เช่าเรือเปลือยเปล่า (Demise Charter) และผู้เช่าเรือได้นำเรือออกบริการรับขนส่งสินค้าทำให้เจ้าของเรือมิได้เป็นผู้ขนส่งตามใบตราส่ง เป็นต้น ดังนั้น ข้อสำคัญที่ต้องพิจารณาในการเป็นผู้ขนส่งคือ ต้องปรากฏว่าบุคคลเหล่านี้ได้เสนอบริการเพื่อการขนส่งของทางทะเลต่อสาธารณะจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ทำให้สามารถพิจารณาได้ว่า บุคคลที่มีชื่อเป็นผู้ขนส่งตามใบตราส่งอาจไม่ใช่บุคคลที่ทำการขนส่งของทางทะเลจริงก็ได้ เช่น Freight Forwarder เป็นผู้ทำสัญญาขนส่งกับผู้ส่งของ แต่ Freight Forwarder เองก็มิได้เป็นผู้ขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางจริง แต่ได้ทำสัญญาขนส่งช่วงกับเรืออีกทีหนึ่ง ดังนั้น การพิจารณาว่าผู้ใดเป็นผู้ขนส่งจึงมีความสำคัญมากเพราะผู้ขนส่งมีหน้าที่ตามกฎหมายหลายประการ เช่น หน้าที่ในการจัดหาเรือ เตรียมเรือให้มีสภาพสมควรเดินทะเลได้ หน้าที่รับสินค้า จัดวางเก็บรักษาสินค้าบนเรือ (Stowing) หน้าที่ในการออกไปตราส่ง หน้าที่ดูแลรักษาสินค้า หน้าที่ออกเดินทางในเวลาอันสมควร และโดยปราศจากการเบี่ยงเบนที่ไม่สมควร หน้าที่ในการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ และหน้าที่ในการส่งมอบสินค้าให้ผู้รับตราส่ง รวมถึงสิทธิของผู้ขนส่งในการบรรทุกสินค้าบนปากกระวางซึ่งมีเงื่อนไขว่าต้องมีการตกลงกับผู้ส่งของแล้ว หรือกฎหมายอนุญาตให้บรรทุกบนปากกระวางได้ หรือมีประเพณีทางการค้าที่ให้บรรทุกบนปากกระวางได้ และสิทธิอีกประการที่สำคัญคือ สิทธิในการได้รับค่าตอบแทนจากการขนส่ง คือ ค่าระวางพาหนะ (Freight) ซึ่งถ้าหากผู้ขนส่งยังมิได้รับค่าระวางก็จะมีสิทธิในการยึดหน่วงสินค้าไว้ได้

¹⁰ Roy J. Sampson, Martin T. Farris and David L. Shrock, Domestic transportation : Practice, theory, and policy, 3rd ed. (Boston : Houghton Mifflin , 1985), p.109.

3.2 ผู้ส่งของ (Shipper)

ใน Hague Rules มิได้มีการกำหนดนิยามของผู้ส่งของเอาไว้ ต่อมาเมื่อได้มีการสร้างกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจการขนส่งกลายเป็น Hamburg Rules ไปนั้น Hamburg Rules ก็ได้กำหนดนิยามของผู้ส่งของไว้ในมาตรา 1 ข้อ 3 "ผู้ส่งของ หมายถึงบุคคลใดๆ ผู้ที่เข้าทำสัญญาขนส่งสิ่งของทางทะเลกับผู้อื่นส่งไม่ว่าจะเข้าทำสัญญาด้วยตนเองหรือในชื่อของตนหรือเพื่อประโยชน์ของตน และให้รวมถึงบุคคลใดๆ ผู้ซึ่งส่งมอบสิ่งของให้แก่ผู้ขนส่งเนื่องจากสัญญาขนส่งทางทะเล ไม่ว่าจะกระทำเช่นนี้ด้วยตนเองหรือในนามของตนหรือเพื่อประโยชน์ของตน"

และในพระราชบัญญัติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติในมาตรา 2 "ผู้ส่งของ หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล" เนื่องจากในการซื้อขายระหว่างประเทศผู้ซื้อผู้ขายต้องมีการตกลงกันว่าใครจะเป็นผู้ส่งของมิใช่จะมีแต่กรณีผู้ขายเป็นผู้ส่งของมายังผู้ซื้อเท่านั้น ในการซื้อขายระหว่างประเทศแบบ FOB (Free on Board) ซึ่งเป็น Term แบบหนึ่งใน INCOTERM ก็ได้กำหนดให้ผู้ซื้อต้องรับผิดชอบในการขนส่งสินค้ามายังประเทศของผู้ซื้อเอง ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าผู้ส่งของอาจเป็นได้ทั้งฝ่ายผู้ซื้อและฝ่ายผู้ขาย แต่ไม่ว่าจะเป็นฝ่ายใดก็ตามผู้ที่เป็นผู้ส่งของก็ต้องรับผิดชอบและจัดการในการส่งของไปยังปลายทาง โดยผู้ส่งของเองจะเป็นผู้พิจารณาว่าจะใช้ทางปฏิบัติแบบใดในการส่งของ เช่น อาจจัดการส่งของด้วยตนเอง หรืออาจใช้บริการของนายหน้าเช่าเรือ (Chartering Broker) เพื่อให้จัดหาเรือเช่า หรืออาจส่งสินค้าไปกับสายการเดินเรือประจำเส้นทาง (Liner Service) หรืออาจใช้บริการของผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) ให้เป็นผู้ดำเนินการขนส่งให้ก็ได้ ดังนั้น กรณีจึงอาจเป็นได้ว่าผู้ที่มีชื่อเป็นผู้ส่งของอาจจะเป็นบุคคลภายนอกที่ไม่เกี่ยวกับการซื้อขายระหว่างประเทศ คือ ไม่ได้เป็นทั้งฝ่ายผู้ซื้อหรือผู้ขายก็ได้ เช่น กรณีจ้างผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ทำการขนส่งอาจมีบางกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งมีชื่อเป็นผู้ส่งของในใบตราส่งก็ได้

ผู้ส่งของมีหน้าที่ในการจัดเตรียมของเพื่อขนส่งทางเรือโดยบรรจุหีบห่อแสดงเครื่องหมายและจำนวนของสินค้าอย่างชัดเจนแล้วจึงจัดหาเรือ ซึ่งในการขนส่งแบบประจำเส้นทางผู้ส่งของอาจจะหาเรือโดยติดต่อผ่านผู้รับจัดการขนส่งหรือตัวแทนเรือ (Shipping Agent)

* Article 1

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

หรือติดต่อผู้ขนส่งโดยตรงเลยก็ได้ และหลังจากจัดหาเรือได้แล้วผู้ส่งของจะต้องนำของไปยังท่าเรือและมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่งหรือเจ้าหน้าที่ท่าเรือเพื่อทำการบรรจุทุกกล่องเรือโดยผู้ส่งของต้องแจ้งลักษณะและรายละเอียดของของที่จะส่งไว้เป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้ขนส่งระบุข้อมูลดังกล่าวในใบตราส่ง ซึ่งในทางปฏิบัติผู้ส่งของจะจัดทำใบตราส่งไว้เรียบร้อยแล้ว ผู้ขนส่งเพียงแค่ตรวจสอบรายละเอียดให้ตรงกับบันทึกของผู้ขนส่งเองแล้วลงลายมือชื่อในใบตราส่งเท่านั้น การที่ผู้ขนส่งลงลายมือชื่อในใบตราส่งเป็นการยืนยันว่าได้มีการบรรจุสินค้าซึ่งมีลักษณะตรงตามที่ระบุไว้ลงเรือเรียบร้อยแล้ว จึงเป็นหน้าที่ของผู้ส่งของที่จะต้องระบุข้อมูลให้ถูกต้องตรงกับความเป็นจริง รวมทั้งจะต้องแจ้งต่อผู้ขนส่งด้วยในกรณีที่สินค้ามีสภาพเป็นอันตรายเพื่อที่ผู้ขนส่งจะได้จัดเก็บสินค้านั้นได้อย่างถูกต้องต่อไป

3.3 ผู้รับตราส่ง (Consignee)

ผู้รับตราส่ง คือ บุคคลที่มีสิทธิรับมอบสินค้าตามใบตราส่ง ณ ท่าเรือปลายทาง โดยผู้รับตราส่งจะมีสิทธิรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งใน 2 กรณีโดยขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่ผู้ซื้อและผู้ขายตกลงกันที่เรียกว่า Incoterms ได้แก่

กรณีแรก ผู้รับตราส่งมิได้เป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่ง แต่ผู้รับตราส่งมีสิทธิในสินค้าตามใบตราส่งโดยเมื่อผู้รับตราส่งนำใบตราส่งแสดงต่อผู้ขนส่งที่ทำเรือปลายทาง ผู้ขนส่งต้องส่งมอบสินค้าตามใบตราส่งแก่ผู้รับตราส่ง ตัวอย่างเช่น ในการซื้อขายสินค้าผู้ซื้อผู้ขายตกลงแบบ CIF ทำให้ผู้ขายต้องเข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่งและมีหน้าที่จัดหาเรือเพื่อนำสินค้าส่งไปยังผู้ซื้อที่ทำเรือปลายทาง ส่วนผู้รับตราส่งมิได้มีความผูกพันกับผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลแต่อย่างใด แต่ทั้งนี้ กฎหมายกำหนดว่าในการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งได้มีการออกใบตราส่งจะส่งผลให้ผู้รับตราส่งต้องเข้าผูกพันตามข้อความที่ปรากฏในใบตราส่งถึงแม้จะมีได้เป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งก็ตาม

กรณีที่สอง ผู้รับตราส่งเป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่งเอง ซึ่งแน่นอนว่าผู้รับตราส่งต้องผูกพันตามสัญญาขนส่งทางทะเลซึ่งมีใบตราส่งเป็นหลักฐานของสัญญาดังกล่าว เมื่อเรือถึงท่าเรือปลายทางผู้รับตราส่งมีสิทธิรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งโดยนำใบตราส่งไปแสดงแก่ผู้ขนส่งเพื่อรับสินค้า ตัวอย่างเช่น ในการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศได้มีการตกลงระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเป็นแบบ FOB หรือ FCA ซึ่งผู้ซื้อจะมีหน้าที่จะต้องจัดหาเรือไปรับสินค้าจากผู้ขายที่ทำเรือในประเทศของผู้ขายเพื่อนำสินค้ามายังท่าเรือในประเทศของผู้ซื้อ

ตามมาตรา 3* แห่งพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ให้นิยามผู้รับตราส่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

- (ก) ผู้ที่มีชื่อเป็นผู้รับตราส่งตามใบตราส่ง (Name B/L)
- (ข) ผู้รับสลักหลังใบตราส่งคนสุดท้ายโดยใบตราส่งนั้นต้องเป็นใบตราส่งประเภทมีชื่อผู้รับของ หรือประเภทออกตามคำสั่ง (Order B/L) และต้องไม่มีข้อห้ามการสลักหลัง
- (ค) ผู้ที่มีชื่อตามสัญญาขนส่งทางทะเลเป็นผู้รับสินค้าสำหรับกรณีไม่ได้ออกใบตราส่งหรือออกเป็นเอกสารอย่างอื่น (Barer B/L)

เห็นได้ว่า นอกจากผู้ที่มีชื่อเป็นผู้รับตราส่งตามใบตราส่งไม่ว่าจะเป็นผู้รับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่งหรือไม่ก็ตามจะสามารถเป็นผู้รับตราส่งแล้ว ผู้รับสลักหลังใบตราส่งและผู้รับสินค้าตามสัญญาขนส่งทางทะเลยังสามารถเป็นผู้รับตราส่งได้อีกด้วย

สำหรับในประเทศอังกฤษมีกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับใบตราส่งซึ่งแยกออกจากกฎหมายการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act, 1971) คือ Bill of Lading Act, 1855 แต่ในกฎหมายฉบับนี้ก็ได้ให้นิยามคำว่า "ผู้รับตราส่ง" ให้มีความหมายอย่างกว้างเหมือนอย่างในกฎหมายไทยหรือเหมือนอย่างใน Hamburg Rules ซึ่งเป็นต้นร่างของพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย โดย Bill of Lading Act, 1855 ได้เรียกผู้ที่ถูกระบุชื่อไว้ในใบตราส่งให้เป็นผู้รับสินค้าว่า "consignee" และเรียกผู้รับโอนสิทธิจาก consignee ว่า holder of Bill of Lading หรือผู้ทรงใบตราส่ง¹¹ ซึ่งปัจจุบันได้มีการบรรจุมาตรานี้ลงใน Carriage of Goods by Sea Act, 1992 ด้วย

ตามที่ได้กล่าวข้างต้นแล้วว่า กฎหมายกำหนดให้ในการขนส่งทางทะเลที่ได้มีการออกใบตราส่งผู้รับตราส่งนั้นต้องผูกพันตามข้อความที่ปรากฏในใบตราส่งแม้จะมีได้เป็น

* พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 วรรค 4 "ผู้รับตราส่ง" หมายความว่า

(ก) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่งหรือผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม

(ข) ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาส่งหรือใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม และไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้ หรือ

(ค) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง หรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น"

¹¹ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า : Cargo transportation management หน่วยที่ 8-15, หน้า 323.

คู่สัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่งก็ตาม ซึ่งโดยหลักแล้วข้อความที่ปรากฏในใบตราส่ง มักจะเป็นข้อความเช่นเดียวกับในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ถ้าหากข้อความในสัญญารับขนของทางทะเลขัดแย้งกับข้อความในใบตราส่ง ผู้รับตราส่งซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่งก็ไม่ต้องผูกพันตามสัญญารับขนของทางทะเลที่ผู้ส่งของทำไว้กับผู้ขนส่งแต่อย่างใด ซึ่งในพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 26* ได้กำหนดให้ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเป็นไปตามที่ใบตราส่งกำหนด และนอกจากนี้ จากการที่ผู้รับตราส่งต้องผูกพันตามใบตราส่งแม้จะมีได้เป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเลก็ตามทำให้ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ ดังนี้

1. ชำระค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average Distribute) และค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Charge)

ไม่ว่าผู้รับตราส่งจะเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งหรือไม่ก็ตาม ผู้รับตราส่งอาจต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแม้จะมีได้ปรากฏอยู่ในใบตราส่งด้วยก็ได้ เนื่องจากเงินค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะเก็บจากเจ้าของสินค้า ซึ่งในสัญญาซื้อขายหากผู้ซื้อและผู้ขายตกลงซื้อขายสำเร็จแล้วกรรมสิทธิ์ในสินค้าจะตกแก่ผู้ซื้อทันที ทั้งนี้ ยกเว้นในประเทศที่กรรมสิทธิ์จะตกแก่ผู้ซื้อเมื่อมีการส่งมอบ เช่น เยอรมันนี ดังนั้น หากเรือที่ขนส่งเกิดการกระทำที่เป็นความเสียหายร่วม (General Average Act) หรือตกอยู่ในอันตรายและได้รับการช่วยเหลือจนปลอดภัย ผู้รับตราส่งจึงมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปร่วมกับผู้ขนส่งและเจ้าของสินค้าอื่นๆ ที่รอดพ้นอันตรายตามอัตราส่วนมูลค่าของสินค้าหรือต้องรับผิดชอบในค่าช่วยเหลือกู้ภัยร่วมกับผู้ขนส่งและเจ้าของสินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือที่ได้รับการช่วยเหลือตามอัตราส่วนของราคาเรือและราคาสินค้าที่ปลอดภัย

2. ชำระค่าระวางและค่าใช้จ่ายอย่างอื่น

หากผู้รับตราส่งเป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่งก็เป็นหน้าที่ที่แน่นอนของผู้รับตราส่งที่จะต้องชำระค่าระวาง ส่วนผู้ส่งของมีหน้าที่เพียงส่งสินค้าลงบรรทุกเรือตามกำหนดเท่านั้น แต่ถ้าหากผู้รับตราส่งมิได้เป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเล เช่น เป็นการซื้อขายแบบ CIF ที่ผู้ขายเป็นผู้จัดหาเรือซึ่งเท่ากับเป็นคู่สัญญาขนส่งทางทะเลกับผู้ขนส่ง และผู้ส่งของได้ตกลงกับผู้ขนส่งว่าจะชำระค่าระวางทั้งหมดหรือบางส่วนที่ปลายทาง (Freight Collect) โดยระบุจำนวนค่าระวางซึ่งต้องจ่ายที่ปลายทางไว้ในใบตราส่ง เมื่อสินค้าถึงท่าเรือปลายทาง

* พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 26 “ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง”

แล้วผู้ส่งของยังไม่ชำระค่าระวางที่ตกลงไว้กับผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอาจใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าจนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางหรือได้รับประกันตามควร เช่นนี้แล้ว ผู้รับตราส่งย่อมเป็นผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนเนื่องจากไม่สามารถรับสินค้าไปจากผู้ขนส่งได้ ผู้รับตราส่งจึงอาจต้องชำระค่าระวางที่ค้างหรือวางประกันแก่ผู้ขนส่งตามสมควรไปก่อนแล้วไปไล่เบี้ยจากคู่สัญญาของตนซึ่งมีหน้าที่ต้องชำระค่าระวางภายหลัง

นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายที่ต้องเกิดขึ้นในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากรือที่ต้องชำระแก่ท่าเรือหรือแก่ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือหรือผู้ขนย้ายของบนท่า โดยผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งคู่สัญญารับขนของทางทะเลจะต้องตกลงว่าผู้ใดจะเป็นผู้ชำระค่าใช้จ่ายซึ่งได้แบ่งเป็น 3 เงื่อนไข ได้แก่ เงื่อนไข Liner In ซึ่งผู้ขนส่งรับผิดชอบเฉพาะค่าใช้จ่ายในการบรรทุกสินค้าลงเรือที่ท่าต้นทางเท่านั้น , เงื่อนไข Liner Out ซึ่งผู้ขนส่งรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเฉพาะในการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากรือที่ท่าปลายทางเท่านั้น และเงื่อนไข Full Liner Term (FLT) ซึ่งผู้ขนส่งรับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งการบรรทุกสินค้าลงเรือและการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากรือ หากผู้รับตราส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาขนส่งทางทะเลกับผู้ขนส่งได้ตกลงกับผู้ขนส่งไว้เช่นใด ผู้รับตราส่งจะต้องรับผิดชอบชำระค่าใช้จ่ายตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้เช่นนั้น แต่ถึงอย่างไรก็ตาม แม้ผู้รับตราส่งจะมีได้เป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่งผู้รับตราส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบชำระค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้แก่ท่าเรือก็ได้ ยกตัวอย่างเช่น กรณีที่ผู้ขนส่งได้ตกลงกับผู้ส่งของในเงื่อนไข Liner In ซึ่งผู้ขนส่งจะไม่รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากรือที่ท่าเรือปลายทาง หากผู้ส่งของไม่รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายนี้ด้วยแล้วผู้รับตราส่งอาจต้องชำระค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากรือที่ท่าเรือปลายทางแทนผู้ส่งของเพื่อให้ท่าเรือยอมส่งมอบสินค้าแก่ตน

3.4 ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder)

ปัจจุบันยังมีได้มีกฎหมายที่นิยามคำว่า “ผู้รับจัดการขนส่ง” ผู้รับจัดการขนส่งยังอาจเป็นที่รู้จักในชื่ออื่นนอกเหนือจาก Freight Forwarder ได้แก่ Custom House Agent , Clearing Agent , หรือ Shipping and forwarding Agent เป็นต้น แต่ไม่ว่าจะเรียกอย่างไรหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งในเกือบทุกประเทศจะมีลักษณะคล้ายคลึงกันทั้งสิ้น ในสมัยก่อนผู้รับจัดการขนส่งจะมีหน้าที่และความรับผิดชอบเป็นเพียงคนกลาง (Intermediary)¹² โดยจะเป็นผู้ติดต่อระหว่างลูกค้าซึ่งอาจเป็นผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งกับผู้ขนส่งและกระทำการในฐานะตัวแทนหรือในนามของลูกค้าในการทำข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่ง คือมิได้เป็นผู้ครอบครองสินค้าอย่างแท้จริงแต่จะครอบครองสินค้าแทนลูกค้า

¹² Nagendra Singh and Raoul Colinvaux, Shipowners : British shipping laws Vol.13 (London : Stevens & Sons,1981), p.279.

ของตนเท่านั้น แต่ปัจจุบันบทบาทของผู้รับจัดการขนส่งได้เพิ่มความสลับซับซ้อนขึ้น อีกทั้งยังขยายขอบเขตงานบริการออกไปครอบคลุมตั้งแต่เริ่มนำสินค้าออกจากคลังของผู้ส่งของไปจนกระทั่งมีการส่งมอบสินค้าดังกล่าวที่ทำเรือปลายทาง หรือแม้กระทั่งรับดำเนินการต่อลูกค้าในการเป็นผู้ขนส่งเอง และผู้รับจัดการขนส่งยังมีหน้าที่ในการติดต่อดำเนินการกับหน่วยงานราชการ เช่น ศุลกากร หรือท่าเรือ และยังรวมถึงการติดต่อกับบริษัทผู้รับประกันภัยอีกด้วย¹³ เรียกว่าผู้รับจัดการขนส่งในปัจจุบันทำหน้าที่เพิ่มมากขึ้นเสมือนเป็นผู้เชี่ยวชาญหรือเป็นที่ปรึกษาให้กับลูกค้าในการจัดการขนส่งสินค้า¹⁴ ซึ่งได้มีการประมาณการไว้ว่าในการขนส่งในระบบ Liner Service ได้มีการใช้บริการ Freight Forwarder ถึงร้อยละ 75¹⁵

ผู้รับจัดการขนส่งนี้อาจให้บริการได้ทั้งแก่ผู้ส่งของและผู้รับตราส่งก็ได้ เช่น ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งทำการเป็นตัวแทนออกของที่ทำเรือปลายทางแทนผู้รับตราส่งก็จะเรียกว่า ตัวแทนออกของ (Clearing Agent) เป็นต้น แต่ไม่ว่าจะเป็นตัวแทนของฝ่ายใดก็ตามผู้รับจัดการขนส่งก็จะมีบทบาทโดยทั่วไปคือ ให้คำแนะนำแก่ลูกค้าในการเลือกผู้ขนส่งและสภาพตลาด จัดการจองเรือให้ลูกค้า หาแหล่งสินค้าให้ลูกค้าหากลูกค้าเป็นผู้ซื้อซึ่งอยู่ต่างประเทศ แจ้งให้ลูกค้าทราบระเบียบและวิธีการที่จะกระทำก่อนส่งของและเวลาที่ต้องปฏิบัติตามระเบียบและวิธีการนั้น เตรียมการบรรจุหีบห่อที่เหมาะสม เครื่องหมาย ใบกำกับสินค้าและขั้นตอนอื่นๆ ที่ผู้ซื้อและรัฐบาลของประเทศผู้ซื้อได้กำหนดไว้ จัดเตรียมการขนส่งสินค้าในประเทศที่ถูกต้องที่สุดเพื่อนำสินค้าไปยังท่าเรือ ซึ่งกรณีนี้ผู้รับจัดการขนส่งอาจอาจดำเนินการเองหรือจ้างผู้ประกอบการขนส่งทางบกอื่น จัดเตรียมการประกันภัยทางทะเลของสินค้าในกรณีที่ลูกค้าได้ตกลงกับลูกค้าว่าต้องจัดหาประกันภัยสินค้าให้ด้วย เมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือผู้รับจัดการขนส่งต้องเตรียมของที่จะทำการขนส่งให้ศุลกากรตรวจสินค้าหรือในบางกรณีผู้รับจัดการขนส่งอาจเป็นตัวแทนของศุลกากรในการตรวจสินค้า คือ ทำหน้าที่เป็น Custom House Agent โดยในหน้าที่นี้ผู้รับจัดการขนส่งจะกระทำการในนามของศุลกากรมิใช่ในนามของลูกค้า เมื่อส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่งหรือผู้มีหน้าที่ในการรับมอบสินค้าแล้วต้องติดตามสินค้าว่าไม่พลาตเรือ เตรียมหลักฐานและเอกสารเพื่อเบิกเงินจากธนาคารตาม Letter of Credit ของลูกค้า และถ้ากรณีผู้รับจัดการขนส่งเป็นตัวแทน

¹³ ESCAP United Nation, Use of maritime transport : A guide for shippers, freight forwarders and ship operators. Vol.1 (n.p, 1986), p.104.

¹⁴ ESCAP United Nations, Guide-lines for maritime legislation (Guidelines Vol.1), 3rd ed. (Bangkok : Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, n.d), p.123.

¹⁵ D. J. Hill, Freight Forwarders (London : Steven & Sons,1972), p.105.

ของผู้รับตราส่งผู้รับจัดการขนส่งก็มีหน้าที่ในการรับมอบสินค้า ทำการโต้แย้งสงวนสิทธิ (Reservations) ต่อผู้ขนส่งในกรณีที่สินค้าเกิดสูญหายหรือบุบสลาย จัดการด้านศุลกากรขาเข้า และนอกจากนี้ผู้รับจัดการขนส่งยังอาจเป็นตัวกลางให้แก่ผู้ขนส่ง (Intermediary) ในการจอง ระยะเวลาเรือ ต่อรอราคา บรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นเรือ ซึ่งเป็นหน้าที่ที่คาบเกี่ยวกับการเป็นนายหน้าหาสินค้า (Loading Broker หรือ Loading Agent) อีกด้วย

นอกจากบทบาททั่วไปดังกล่าวแล้ว ผู้รับจัดการขนส่งยังอาจมีบทบาทเฉพาะในแต่ละกรณี ได้แก่ กรณีที่เป็นการส่งสินค้าขาออก และกรณีที่เป็นการนำสินค้าขาเข้า¹⁶ โดยบทบาทสำหรับกรณีส่งสินค้าขาออก คือ จัดเตรียมการในเรื่องการขนส่งสินค้าของลูกค้าจากคลังสินค้าไปยังท่าเรือหรือบริเวณท่าเรือ ดำเนินการต่างๆ ตามระเบียบพิธีการทางศุลกากรให้ถูกต้องครบถ้วน ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งโดยอาจส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งโดยตรงบนเทียบเรือ (Quay) หรืออาจส่งมอบให้แก่การทำเรือ หรือผู้ขนย้ายสินค้าบนท่า (Shore Handling Personal) ก็ได้ กรอกข้อความในใบตราส่งแล้วนำไปให้ผู้ขนส่งหรือตัวแทนลงลายมือชื่อตลอดจนดำเนินการต่างๆ อันเป็นการรักษาประโยชน์ให้ลูกค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการรักษาสินค้าของลูกค้าเพื่อการฟ้องคดี เช่น ทำข้อโต้แย้งสงวนสิทธิต่อผู้ขนส่งทางบกในกรณีที่พบว่าสินค้าสูญหายหรือบุบสลาย เป็นต้น ส่วนกรณีนำสินค้าขาเข้านั้นผู้รับจัดการขนส่งจะมีหน้าที่ คือ เมื่อเรือมาถึงท่าปลายทางและผู้ขนส่งได้ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือเพื่อจะนำสินค้าส่งมอบให้ผู้รับตราส่ง ผู้รับจัดการขนส่งจะต้องดำเนินการรับมอบสินค้า ซึ่งในทางปฏิบัติของการส่งมอบและรับมอบสินค้านั้นอาจทำได้ 2 วิธี คือ วิธีส่งมอบโดยตรงกับวิธีส่งมอบโดยอ้อม วิธีส่งมอบโดยตรง คือ การขนถ่ายสินค้าจากก่วงเรือ (Ship's tackle) ลงบนรถบรรทุกของผู้รับตราส่งที่มาจากออร์อยู่หน้าท่า ส่วนวิธีส่งมอบโดยอ้อม คือ การขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือแล้วจัดเรียงเก็บรักษา (Storage) ไว้ที่ท่าเรือในระยะเวลาหนึ่งก่อนโดยให้อยู่ในอารักขาของการท่าเรือ เพื่อจะได้ส่งมอบให้ผู้รับตราส่งในโอกาสต่อไป ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งต้องชำระค่าระวางด้วยในกรณีที่เป็นการชำระค่าระวางที่ท่าปลายทางรวมทั้งต้องชำระค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าแรงในการบรรทุกขนย้ายสินค้าบนท่า และค่าภาระคลังสินค้าด้วย และหลังจากขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือแล้วก่อนจะนำสินค้าออกไปจากท่าเรือผู้รับจัดการขนส่งต้องจัดเตรียมและทำพิธีการทางศุลกากร ตลอดจนค่าใช้จ่ายต่างๆ ให้เสร็จสิ้นครบถ้วนเสียก่อน จากนั้นก็เป็นหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งอีกเช่นกันในการสงวนรักษาสินค้าโดยการจัดเรียงเก็บรักษาสินค้าในสถานที่ที่

¹⁶ คณิงนิจ ศรีบัวเอี่ยม, "ปัญหาข้อกฎหมายในสัญญารับขนของทางทะเลและแนวทางแก้ปัญหาตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ...." (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532), หน้า 24.

เหมาะสมเพื่อให้สินค้าอยู่ในสภาพเรียบร้อย และบางกรณีหากจำเป็นก็อาจต้องทำการบรรจุหีบห่อให้ดีขึ้น สำหรับกรณีที่สินค้าเกิดสูญหายหรือเสียหายผู้รับจัดการขนส่งต้องทำการไต่แย่งสงวนสิทธิต่อผู้ขนส่งหรือบอกกล่าวให้ผู้ขนส่งทราบความสูญหายหรือบุบสลายของสินค้า และต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยสินค้าหรือตัวแทนทราบด้วย ตลอดจนเตรียมการเพื่อสำรวจความเสียหายที่เกิดขึ้น เห็นได้ว่า ผู้รับจัดการขนส่งจะต้องดูแลรักษาสินค้าซึ่งอยู่ในความครอบครองของตน ดำเนินการตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงไว้กับลูกค้า , รับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าซึ่งเกิดจากการกระทำ ละเว้นกระทำ หรือประมาทเลินเล่อของตน , รับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าซึ่งเกิดจากการกระทำ การละเว้นกระทำ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ยกเว้นกรณีที่ผู้เสียหายไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งละเลยในการจัดหาผู้ขนส่ง¹⁷

เห็นได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งถือเป็นตัวแทนของลูกค้าทำหน้าที่ในการเป็นตัวกลาง (Intermediary) ระหว่างตัวการกับบุคคลที่สามทำให้เกิดความผูกพันตามสัญญาระหว่างตัวการกับบุคคลที่สาม¹⁸ ในคดี Langley, Beldon and Gaunt Ltd. v. Morely ศาลได้วินิจฉัยหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งว่ามีหน้าที่ทำทุกอย่างที่ชอบด้วยเหตุผลเพื่อทำให้สินค้าที่ขนส่งสามารถส่งมอบให้ผู้รับตราส่งที่ปลายทางได้อย่างปลอดภัย (to do all that he reasonably can to further the safe arrival of the goods to the consignee at destination) เอาใจใส่ในการว่าจ้างผู้ขนส่งทางทะเลด้วย รวมถึงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งมอบแก่ผู้ขนส่งทางทะเลด้วย¹⁹ อย่างไรก็ตาม การที่ผู้รับจัดการขนส่งในปัจจุบันได้ขยายหน้าที่ของตนออกไปถึงขนาดทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของเลยที่เดียวนั้น การขนส่งประเภทนี้จะเรียกว่า “groupage shipment” โดยรับที่จะขนส่งสินค้าของผู้ส่งของหลายรายที่มีจุดหมายปลายทางเดียวกัน แล้วรวบรวมนำสินค้าต่างๆ เหล่านั้นให้แก่ผู้ขนส่งรายเดียวขนส่งไปยังท่าเรือปลายทาง ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งประเภทนี้จะออกใบตราส่งที่เรียกว่า “House Bill of Lading” หรือเอกสารอย่างอื่นที่มีลักษณะเดียวกันให้แก่ผู้ส่งของรายต่างๆ ซึ่งเป็นลูกค้าของตน ส่วนผู้ขนส่งทางเรือเมื่อได้รับสินค้าจากผู้รับจัดการขนส่งแล้วก็จะออก “Master Bill of Lading” หรือ Consignment Note แก่ผู้รับจัดการขนส่ง เห็นได้ว่าในกรณีนี้ผู้ส่งของจะไม่ต้องติดต่อกับผู้ขนส่งทางเรือแต่อย่างใดเลย

¹⁷ ESCAP United Nations, Use of maritime transport : A guide for shippers, freight forwarders and ship operators. Vol.1, p.106.

¹⁸ D. J. Hill, Freight Forwarders, p.124.

¹⁹ Sir Alan Abraham Mocatta, Sir Michael J. Mustill and Stewart C. Boyd, Scrutton on charterparties and bill of lading, 19th Ed. (London : Sweet & Maxwell, 1984), p.44.

เห็นได้ว่า แม้ผู้รับจัดการขนส่งจะมีได้มีเรือสำหรับขนส่งสินค้า แต่ผู้รับจัดการขนส่งก็จัดการให้สินค้าสามารถขนถ่ายไปยังท่าเรือปลายทางได้โดยเข้าทำสัญญาช่วง (Sub-contract) กับผู้ขนส่งอื่นให้ผู้ขนส่งทางเรือที่แท้จริงนั้นทำการขนส่งสินค้าไปยังปลายทางต่อไป จึงถือได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งในกรณีนี้เป็นผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือ (Non-Vessel Operating Common Carrier : NVOCC)

3.4.1 ผู้รับจัดการขนส่งในประเทศไทย

ตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2524) และฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2527) ลงวันที่ 10 สิงหาคม 2524 และ 2527 ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 ข้อ 1 วรรค 2 ได้ให้คำจำกัดความของผู้รับจัดการขนส่งว่าหมายถึง ผู้รับจ้างรวบรวมของและรับทำการขนส่งของนั้น ไม่ว่าจะโดยทางสาขาหรือตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งหรือผู้รับจ้างรวบรวมของและจัดให้บุคคลอื่นทำการขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ทั้งนี้ อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง²⁰ ตามความหมายดังกล่าว สามารถแยกลักษณะการประกอบกิจการของผู้รับจัดการขนส่งได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีแรก ผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้รวบรวมของโดยมีสาขาหรือตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ทำการขนส่ง กรณีที่สอง ผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้รวบรวมของเหมือนกรณีแรก แต่ให้ผู้อื่นทำการขนส่งโดยอยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง ซึ่งเกิดกรณีว่าถ้าผู้รับจัดการขนส่งได้มอบหมายให้ตัวแทนหรือสาขาของตนเป็นทำการขนส่งและการขนส่งดังกล่าวอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง เกิดปัญหาว่าผู้รับจัดการขนส่งคือใครกันแน่ และมีความแตกต่างจากผู้ขนส่งอย่างไร แต่อย่างไรก็ดี วัตถุประสงค์ในการออกกฎกระทรวงฉบับนี้ก็เพื่อรองรับการใช้มาตรการของรัฐบาลในการส่งเสริมให้ของที่ส่งหรือนำเข้าของส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจต้องบรรทุกโดยเรือไทย และเพื่อเป็นการกำหนดว่าใครบ้างที่มีหน้าที่ต้องแจ้งให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีทราบเมื่อของที่ส่งหรือนำเข้าดังกล่าวได้เดินทางมาถึงประเทศไทยแล้ว มิได้มีวัตถุประสงค์ที่จะพิจารณาสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งแต่อย่างใด²¹

²⁰ “ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การปฏิบัติเกี่ยวกับการส่งหรือนำเข้ามาจากต่างประเทศซึ่งของที่กำหนดให้บรรทุกโดยเรือไทย,” ราชกิจจานุเบกษา 98 ฉบับพิเศษ(11 สิงหาคม 2524)

²¹ สุภา โกมุทกุล, “สถานภาพและความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลในประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536), หน้า 12.

สำหรับประเทศไทยได้มีสมาคมตัวแทนขนส่งทางอากาศไทยซึ่งร่วมมือกับสถาบันผู้รับจัดการขนส่งของอังกฤษ (The Institute of Shipping and Freight Forwarding) ในการกำหนดเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดสถานภาพ สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งในประเทศไทยที่มีต่อผู้ส่งของ ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งที่จะสามารถนำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้ามาใช้ในการทำสัญญาตกลงรับจัดการขนส่งสินค้าให้กับลูกค้าจะต้องเป็นสมาชิกของสถาบันผู้รับจัดการขนส่งของอังกฤษหรือสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทยเท่านั้น*

3.4.2 ผู้รับจัดการขนส่งในประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่ใช้กฎหมายในระบบ Common Law ซึ่งในทาง Common Law นี้ได้มีการแยกผู้ขนส่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ประเภทแรกเป็นผู้ขนส่งที่รับขนส่งสินค้าแก่บุคคลทั่วไป (Common Carrier) ประเภทที่สองเป็นผู้ขนส่งที่รับขนส่งสินค้าให้เฉพาะบุคคล (Private Carrier) และผู้ขนส่งที่รับขนส่งสินค้าแก่บุคคลทั่วไปหรือ Common Carrier สามารถแบ่งได้อีกเป็น 2 ประเภท คือ ประเภทแรก เป็นผู้ขนส่งตามข้อตกลงของสัญญา (Contractual Carrier) โดยจะหมายถึงบุคคลที่ทำสัญญารับขนส่งสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง โดยบุคคลดังกล่าวอาจจะไม่ได้ทำการขนส่งสินค้าด้วยตนเองแต่ได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งซึ่งตนได้ทำสัญญาการขนส่งด้วยนั้นเป็นผู้ทำการขนส่ง สำหรับผู้ขนส่งในประเภทที่สองเป็นผู้ที่ทำการขนส่งจริง (Actual Carrier)²² และในการขนส่งสินค้าทางทะเลยังได้มีการแบ่งแยกผู้ขนส่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือในการขนส่งหรือ Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC) กับผู้ขนส่งประเภทที่มีเรือในการขนส่งหรือ Vessel Operating Common Carrier (VOCC) เห็นได้ว่า ผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือในการขนส่งหรือ NVOCC นั้นก็ได้แก่ผู้ขนส่งตามข้อตกลงของสัญญาหรือ Contractual Carrier ส่วนผู้ขนส่งประเภทที่มีเรือในการขนส่งหรือ VOCC จะเป็นผู้ขนส่งที่ทำการขนส่งจริงหรือ Actual Carrier นั้นเอง

ดังนั้น เห็นได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือในการขนส่ง (NVOCC) โดยแสดงให้บุคคลอื่นเห็นว่าตนทำธุรกิจรับขนส่งสินค้าทางทะเลและเข้าทำสัญญารับขนส่งของทางทะเลกับลูกค้า ผู้รับจัดการขนส่งจึงถือเป็นผู้ขนส่งทั่วไป (Common Carrier) ที่รับขนส่งโดยทางสัญญาเท่านั้น (Contractual Carrier) ไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการขนส่งจริงแต่อย่างใด

* ข้อ 1 “ภายใต้เงื่อนไขนี้คำว่า (ก) “บริษัท” คือ บริษัทที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย”

²² เรื่องเดียวกัน, หน้า 128.

กิจการรับจัดการขนส่งในประเทศอังกฤษได้มีการขยายตัวอย่างมากจนถึงขนาดที่ต้องมีสถาบันผู้รับจัดการขนส่ง (Institute of Shipping and Forwarding Agents) ซึ่งเป็นองค์การของรัฐก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1944 มีสำนักงานใหญ่อยู่ในลอนดอน วัตถุประสงค์หนึ่งในการก่อตั้งคือเพื่อพัฒนาความเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการรับจัดการขนส่ง ผลิตบุคคลากรที่มีความรู้ทางด้านนี้โดยเฉพาะเพื่อองค์กรธุรกิจด้านการขนส่งทางทะเล²³ และสถาบันนี้ยังเป็นผู้ออกเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า (The Standard Trading Conditions) กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งที่มีต่อผู้ส่งของ โดยผู้ที่จะเป็นผู้รับจัดการขนส่งได้ต้องได้รับใบอนุญาตรับจัดการขนส่ง (license) นอกจากนี้ ผู้รับจัดการขนส่งยังต้องให้พันธกรรม (Bond) ตามรูปแบบที่คณะกรรมการกำหนดเพื่อเป็นการประกันความรับผิดชอบทางการเงินโดยพันธกรรมดังกล่าวจะต้องออกโดยบริษัทค้ำประกัน (Surety company) ที่ได้รับการยอมรับโดย The Secretary of the Treasury และนอกจากนี้ คณะกรรมการยังมีอำนาจในการเพิกถอนใบอนุญาตรับจัดการขนส่งในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งไม่มีคุณสมบัติในการบริการรับจัดการขนส่งหรือเจตนาไม่กระทำตามกฎหมายหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการ

3.4.3 ผู้รับจัดการขนส่งในประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกามีการแบ่งประเภทของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าออกเป็น 2 ประเภทเพื่อกำหนดสถานะภาพทางกฎหมายของผู้รับจัดการขนส่ง โดยแบ่งเป็นประเภทแรกเป็น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล (Ocean Freight Forwarder) มีหน้าที่ในการจัดการขนส่งสินค้าขาออกไปต่างประเทศ ซึ่งมีชื่อเรียกแตกต่างกันไปในบางครั้งเรียกว่าตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้านานาชาติ (International Forwarding Agent) หรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต่างประเทศ (Foreign Freight Forwarder) หรือตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า (Forwarding Agent) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประเภทนี้ส่วนใหญ่จะมีสำนักงานตั้งอยู่ตามท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกา และอยู่ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการ Federal Maritime Commission หรือ FMC และกฎหมาย Shipping Act, 1916 ผู้รับจัดการประเภทนี้นอกจากรับจัดการขนส่งสินค้านานาชาติแล้วยังให้บริการเสริมอื่นๆ เช่น เก็บขอบในคลัง , ประกันภัยสินค้า , บรรจุหีบห่ออีกด้วย ส่วนผู้รับจัดการขนส่งประเภทที่สองเป็นผู้รับจัดการขนส่งที่รับจัดการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Domestic Forwarder) จะมีหน้าที่ในการจัดการขนส่งสินค้าภายในประเทศเท่านั้น ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งประเภทนี้จะให้บริการรับจัดการขนส่งแก่ลูกค้าภายในประเทศและยังให้บริการรวมไปถึงการขนส่งสินค้าทางบกด้วย โดยการรวบรวมสินค้าจากเจ้าของสินค้านำ

²³ Negendra Singh and Raoul Colinvaux, Shipowners : British shipping laws Vol.13 (London : Stevens & Sons, 1981), p.181.

ต่างๆ รวมกันขนส่งไปในรถบรรทุกที่ขยับเดียวกันจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งภายในประเทศ โดยผู้รับจัดการขนส่งประเภทนี้จะอยู่ภายใต้การควบคุมของคณะกรรมการ Interstate Commerce Commission (ICC) และกฎหมาย The Interstate Commerce Act, 1942 (ICA)

นอกจากนี้แล้ว สหรัฐอเมริกาซึ่งใช้ระบบ Common Law เช่นเดียวกับในประเทศไทย และได้มีการแบ่งประเภทของผู้ขนส่งออกเป็น Common Carrier กับ Private Carrier เช่นกัน ดังนั้น ผู้รับจัดการขนส่งซึ่งเข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลแก่บุคคลทั่วไปจึงถือเป็น Common Carrier ที่ไม่ได้ทำการขนส่งด้วยตนเอง (Contractual Carrier) หรือถือเป็นผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือ (NVOCC) นั่นเอง

3.5 ตัวแทนเรือ (Shipping Agent หรือ Ship's Agent)

ตัวแทนเรือถือเป็นผู้มีบทบาทและความสำคัญอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับประเทศไทยซึ่งเจ้าของเรือส่วนใหญ่เป็นชาวต่างประเทศ²⁴ การตั้งตัวแทนเรือ ณ เมืองท่าท้องถิ่นจึงเป็นเรื่องจำเป็นซึ่งต้องอาศัยความชำนาญของคนในท้องถิ่นนั้นๆ ในการติดต่อกับหน่วยงานต่างๆ เช่น การท่าเรือ กรมเจ้าท่า กรมศุลกากร เป็นต้น หรือในด้านการตลาดในการหาสินค้ามาลงเรือ ในปัจจุบันการเป็นตัวแทนเรือกฎหมายกำหนดว่าต้องเป็นกิจการของคนไทยหรือมีคนไทยเป็นผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่ คือ ร้อยละ 51 ขึ้นไป

3.5.1 ประเภทของตัวแทนเรือ

ตัวแทนเรือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถแยกได้เป็น 2 ประเภท คือ ตัวแทนเรือที่เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่เป็นอิสระจากผู้ขนส่ง กับตัวแทนเรือที่เป็นบริษัทสาขาของผู้ขนส่งหรือร่วมทุนก่อตั้งบริษัทใหม่กับคนท้องถิ่นแทนที่จะใช้ผู้อื่นเป็นตัวแทน ซึ่งการเลือกที่จะมีสาขาหรือตั้งตัวแทนนั้นมักจะขึ้นอยู่กับพิจารณาว่าค่าใช้จ่ายอย่างไรจะมากน้อยกว่ากัน

ผู้ขนส่งต้องมีตัวแทนเรือไว้เนื่องจากผู้ขนส่งอยู่ในต่างประเทศจึงจำเป็นต้องมีตัวแทนในประเทศไว้ดูแลผลประโยชน์ของตน การแต่งตั้งตัวแทนเรือปกติมักมีหนังสือสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรซึ่งมีสาระสำคัญได้แก่ หน้าที่และความรับผิดชอบของตัวแทน ซึ่งมักกำหนดเป็น 2 หน้าที่ใหญ่ๆ คือ หน้าที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือ และหน้าที่เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของสินค้า สัญญาการเป็นตัวแทนจะมีการระบุอัตราค่าตอบแทน (Commission) ไว้ซึ่งปกติสำหรับสินค้าขาออกมักมีอัตราค่าตอบแทนค่อนข้างสูงกว่าสินค้าขาเข้า และมักมีอัตราเป็น

²⁴ กมลชนก สุทธิวาทีพนฤตย์, ธุรกิจพาณิชย์นาวี (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า 23.

ร้อยละของค่าระวางเรือสุทธิ การปฏิบัติงานของผู้สินค้าจะได้รับการชดเชยค่าใช้จ่ายต่างหาก นอกจากนี้บางบริษัทเรืออาจยังจัดงบประมาณพิเศษสำหรับการส่งเสริมด้านการตลาดไว้อีกด้วย สัญญาการเป็นตัวแทนเรือโดยเฉพาะเรือประเภท Liner Service มักมีกำหนดระยะเวลาว่าเริ่มตั้งแต่เมื่อใดและสิ้นสุดลงเมื่อใด นอกจากนี้ยังมีเงื่อนไขว่า คู่สัญญาอาจบอกเลิกสัญญาได้โดยแจ้งอีกฝ่ายทราบล่วงหน้าเป็นระยะเวลาที่วัน บริษัทเรือบางแห่งยังเรียกร้องให้ตัวแทนเรือต้องจัดทำหนังสือค้ำประกันของธนาคารเพื่อประกอบไว้ในสัญญาการเป็นตัวแทน ทั้งนี้ เพื่อป้องกันในกรณีที่ตัวแทนอาจทำความเสียหายแก่เจ้าของเรือได้²⁵

อย่างไรก็ดี ในกรณีที่ผู้ขนส่งกับลูกเรือมีคนละสัญชาติกันและที่ทำการของผู้ขนส่งอยู่ห่างไกลกับประเทศของลูกเรือ ผู้ขนส่งมักจะแต่งตั้งตัวแทนอีกประเภท คือ Manning Agent โดยจะมีหน้าที่ในการจัดหาที่ปัดน้ำฝน, ลูกเรือ ทำสัญญาจ้างในนามของผู้ขนส่ง บางครั้งยังอาจรวมถึงทำหน้าที่ในการจ่ายค่าแรง โบนัสแก่ที่ปัดน้ำฝนและลูกเรือหรือครอบครัวของที่ปัดน้ำฝนหรือลูกเรือ และบอกเลิกสัญญาจ้างด้วย²⁶

3.5.2 หน้าที่ของตัวแทนเรือ

ตัวแทนเรือจะเป็นผู้หาตลาดสินค้าและหาสินค้าให้กับผู้ขนส่ง แต่ในปัจจุบันหน้าที่ของตัวแทนเรือได้ขยายออกไปอีกจนมีผู้กล่าวว่าตัวแทนเรือเป็น “maritime Mr. Fixit” โดยทำหน้าที่ตั้งแต่จัดหาลูกค้าแก่เรือจนถึงแม้กระทั่งหารายชื่อร้านค้าแก่ภรรยาของนายเรือที่ต้องการออกไปซื้อของในเมืองนั้นด้วย และยังเป็นผู้ที่ขึ้นไปยังเรือคนแรกเมื่อเรือเข้าเทียบท่าและลงจากเรือเป็นคนสุดท้ายเมื่อเรือจะออกจากท่า²⁷ ซึ่งถ้าตัวแทนเรือได้กระทำหน้าที่ครบถ้วนแล้วผู้ขนส่งก็มีอาจขัดขวางหรือเลิกสัญญาได้เช่นกัน โดยทั่วไปตัวแทนเรือมีหน้าที่ ดังนี้

²⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 27.

²⁶ ESCAP United Nation, Use of maritime transport : A guide for shippers, freight forwarders and ship operators. Vol.1, p.119.

²⁷ Armadillo Marine Consultants, The Ship's Agent, (Online). Available from: <http://amchouston.home.att.net>[2004, june 28]

1. เป็นตัวแทนและปฏิบัติการแทนบริษัทเจ้าของเรือทุกประการตามข้อสัญญาที่ได้กำหนดไว้อย่างมีเหตุมีผล
2. จัดเตรียมเอกสารการขนส่งและแผนผังการจัดเก็บสินค้าบนเรือ แนะนำและตั้งกรรมการขนถ่ายสินค้า ยาม คนนับสินค้า ผู้ปฏิบัติการท่าเรือ ผู้รับจ้างขนส่งตู้ทางบก ผู้จัดหาเสบียง เชื้อเพลิง และตัวแทนย่อยถ้าต้องการ
3. จัดการทางด้านการตลาดและการขาย โดยจัดการรับจองระวางเรือ ประกาศให้ทราบถึงกำหนดการ เรียกเก็บค่าระวาง
4. ติดตามเรื่องของขมรมที่เกี่ยวกับบริษัทผู้ขนส่ง (ถ้ามีหรือจำเป็น)
5. ออกเอกสารสิทธิในนามของบริษัทผู้ขนส่ง อาทิเช่น ใบตราส่ง บัญชีสินค้า และเอกสารอื่นๆ ที่ต้องการ
6. จัดระบบการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับตัวแทนในการส่งข่าวสารอย่างต่อเนื่อง เช่น การจองระวางเรือ เรื่องเกี่ยวกับขมรม คู่แข่งขัน สภาพท่าอู่ที่มีผลต่อการปฏิบัติการเรือ การแจ้งไปยังท่าเรือต่อไปเกี่ยวกับเรือที่จะออกเดินทาง
7. จัดเกี่ยวกับการนัดหมายการรับส่งสินค้าขึ้นเรือ จัดเก็บรักษาสินค้าก่อนส่งให้ผู้รับตราส่ง จัดการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือและส่งมอบสินค้าเข้าให้กับผู้รับตราส่ง จัดหาผู้ตรวจสินค้ากรณีเกิดความเสียหาย ดำเนินการเกี่ยวกับการชดใช้ความเสียหาย จัดเตรียมรายงานสภาพสินค้า เป็นต้น
8. จัดหาวิธีการเพื่อการดูแลรักษาตู้สินค้า และยกขนตู้สินค้า
9. จัดทำบัญชีรายรับจ่ายของเรือแต่ละลำทุกเที่ยวที่เข้ามา และรายงานสถานะทางการเงินตามกำหนดเวลา
10. แจ้งให้บริษัทผู้ขนส่งทราบถึงการเปลี่ยนแปลงแก้ไขอัตราค่าภาระของท่าเรือ กฎระเบียบข้อบังคับ และค่าภาระอื่นๆ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและทันต่อเหตุการณ์
11. ดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวกับความต้องการของเรือ เช่น จัดหาเชื้อเพลิง จัดหาลูกเรือ จัดหาผู้นำร่อง หาเสบียง หาท่าเทียบเรือ จัดหาเรือลากจูง จัดหาผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือผู้ขนส่งของบนท่า (Stevedore , Shore-handling Personel) ดูแลเรื่องสุขภาพของนายเรือลูกเรือ พิธีการนำเรือเข้า/ออกและแจ้งไปยังท่าเรือต่อไปเกี่ยวกับเรือที่จะออกเดินทาง และเมื่อเรือออกจากท่าเรือแล้วตัวแทนจะต้องแจ้งต่อสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่งและตัวแทนเรือที่อยู่ที่ทำซึ่งเป็นจุดหมายต่อไปของเรือเกี่ยวกับวันและเวลาที่เรือออก, ตรวจสอบการเรียกชดเชยค่าเสียหายต่างๆ เป็นต้น

3.6 ผู้ประกอบการท่า (Port Operators)

ท่าเรือถือเป็นศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าเนื่องจากเป็นสถานที่ที่การขนส่งทางบกและทางทะเลมาพบกัน เป็นศูนย์ประสานการขนส่งทั้งภายในและภายนอกประเทศและยังเป็นสถานที่ที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในระบบเศรษฐกิจและการค้าเพราะท่าเรือเป็นจุดซึ่งสินค้าผ่านเข้าออกประเทศ จึงต้องเกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรการจ่ายภาษีอากรและภาษีศุลกากร การเปลี่ยนการเป็นเจ้าของในสินค้า และแม้แต่การตรวจสอบ การควบคุมคุณภาพของสินค้าที่เกิดขึ้นที่นี่ ท่าเรือสามารถแบ่งได้ ดังนี้

- (ก) แบ่งตามลักษณะการใช้งาน เช่น เพื่อการหลบภัย เพื่อการทหาร เพื่อการท่องเที่ยว เพื่อการค้าขาย
- (ข) แบ่งตามลักษณะที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ เช่น ตั้งชายฝั่งทะเล ตั้งอยู่ปากแม่น้ำ
- (ค) แบ่งตามความเป็นเจ้าของท่า เช่น ของรัฐ ของเอกชน หรือของรัฐ แต่ เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ

โดยทั่วไปแล้ว ท่าเรือจะมีหน้าที่²⁸ ดังนี้

1. การให้บริการแก่เรือที่เข้ามาและรับส่งสินค้า เช่น จัดระบบจราจรบริเวณท่าเรือ บริการนำร่อง บริการนำเรือเข้าจอดเทียบท่า บริการหลักหรือทุ่นผูกโยงเรือขณะรอเข้าเทียบท่า บริการน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืด และอาหารลูกเรือ บริการซ่อมเรือ เป็นต้น
2. การให้บริการแก่สินค้า เช่น บริการขนถ่ายสินค้าระหว่างยานพาหนะรับส่งของกับโรงพักสินค้า บริการตรวจนับสินค้าที่โรงพักสินค้าและที่หน้าท่า บริการขนย้ายสินค้าในบริเวณท่าเรือกับหน้าท่า บริการโรงพักสินค้าและการเก็บรักษา และบริการขนถ่ายสินค้าที่หน้าท่า เป็นต้น

3.6.1 บริการนอกท่า (off-dock service)

เนื่องจากปัจจุบันได้มีการขยายตัวการขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์ (Container System) โดยสินค้าจะถูกนำเข้าบรรจุตู้ก่อนที่ตู้จะถูกลากจูงไปลงเรือ และสินค้าจะถูกนำออกจากตู้หลังลงจากเรือเพื่อรอส่งมอบให้แก่ผู้รับสินค้าต่อไป ซึ่งในกระบวนการบรรจุสินค้าเข้าตู้และนำออกจากตู้นี้หากปล่อยให้ดำเนินการภายในท่าเรือจะทำให้ท่าเรือสูญเสียพื้นที่ในการ

²⁸ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า : Cargo transportation management หน่วยที่ 8 – 15, หน้า 682.

ปฏิบัติงานและเกิดความคับคั่งในบริเวณท่าได้ จึงทำให้เกิดบริการแก่เรือและสินค้านอกท่าเรือ (off-dock service) โดยแบ่งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่²⁹

1. สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเพื่อการส่งออก (Off-dock CFS : Container Freight Station) เป็นบริการนอกท่าที่ให้บริการแก่สินค้าบรรจุตู้ที่มีหลายเจ้าของหรือผู้รับหลายคน (Less than Container Load : LCL) เพื่อการส่งออกและนำเข้า แต่สำหรับในประเทศไทยจะเปิดให้บริการสำหรับการส่งออกอย่างเดียวเท่านั้น

2. โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบเรือ (Inland Container Depot หรือ Inland Clearance Depot : ICD) ให้บริการแก่สินค้าบรรจุตู้ทั้งชนิดเต็มตู้ (Full Container Load : FCL) และชนิดไม่เต็มตู้ (Less than Container Load : LCL) โดยสินค้า FCL จะถูกแยกส่งไปที่ Container Yard (CY) และสินค้า LCL จะแยกไปที่ CFS นอกจากนี้ ยังมีบริการเก็บรักษาตู้ FCL เพื่อรอการบรรจุลงเรือหรือส่งมอบให้ผู้รับสินค้า รวมไปถึงเก็บรักษาตู้เปล่าเพื่อรอการนำสินค้ามาบรรจุซึ่งเป็นการประกันแก่ผู้ส่งของว่ามีตู้สำหรับสินค้าของตนอย่างแน่นอน

โดยบริการนอกท่านี้มีหน้าที่หลักในการขนถ่าย , บรรจุสินค้า , ตรวจนับหีบห่อ แยกเครื่องหมายหีบห่อเพื่อการตรวจสอบของศุลกากร , เก็บของในโรงพักสินค้าขณะรอการบรรจุขนถ่าย รวมถึงการตรวจสอบของรัฐ เห็นได้ว่า บริการนอกท่าเป็นสถานที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งของระบบการขนส่ง คือ เป็นการสนับสนุนกิจกรรมของท่าเรือและทำให้ท่าเรือสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการแก่สินค้าและเรือได้เพิ่มสูงขึ้นโดยใช้พื้นที่ท่าเดิมด้วยการผลัดภาระในการดำเนินกิจกรรมเกี่ยวกับสินค้าออกไปภายนอกบริเวณท่าเรือ ทำให้เวลาที่เรือใช้ไปในท่าเรื่อน้อยลงและทำให้ต้นทุนท่าเรือลดลงไปด้วย

3.6.2 อัตราค่าภาระ³⁰

เมื่อมีการใช้บริการในท่าเรือ ผู้ประกอบการท่าเรือจะเรียกเก็บค่าบริการเรียกว่า “อัตราค่าภาระ” โดยมีการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อเรียกเก็บค่าภาระ คือ

1. ค่าภาระที่เรียกเก็บจากผู้ขนส่ง หรือตัวแทนเรือที่เข้ามาใช้บริการในท่าเรือ

โดยทั่วไปเป็นค่าภาระค่าบริการเกี่ยวกับเรือ เช่น ค่าใช้ร่อนน้ำ , ค่าลากจูง , ค่าใช้ที่จอดเรือ , ค่าใช้ท่าในการให้บริการรับส่งสินค้าสำหรับสินค้าทั่วไป , ค่าเก็บขยะ , ค่าบริการน้ำจืด , ค่ายกตู้สินค้าขึ้นลงเรือ (แม้เกี่ยวกับสินค้าแต่เรียกเก็บจากผู้ขนส่งเนื่องจาก

²⁹ เรืองเดียวกัน, หน้า 341.

³⁰ เรืองเดียวกัน, หน้า 373 – 375.

สินค้าในตู้จะต้องไปส่งมอบที่ ICD หรือ CFS) , ค่าใช้เครื่องมือในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า , ค่าฝากตู้สินค้าเพื่อขนถ่ายขึ้นจากเรือหรือก่อนลงเรือ เป็นต้น

2. ค่าภาระที่เรียกเก็บจากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

ซึ่งเป็นค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเกี่ยวกับสินค้า เช่น ค่ายกขนสินค้าในกรณีสินค้าทั่วไป , ค่าขนย้ายสินค้าจากหน้าท่าถึงที่เก็บสินค้า , ค่าภาระสินค้าโดยคิดจากจำนวนตัน , ค่าฝากสินค้ากรณีเป็นสินค้าทั่วไปหรือสินค้าตู้ LCL , ค่ายกขนตู้สินค้าขึ้นลงยานพาหนะ เป็นต้น

ในการให้บริการบรรทุกและการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรืออาจกระทำโดยผู้ขนส่งหรือตัวแทนเรือ หรือท่าเรือเป็นผู้ให้บริการเองหรือท่าเรืออาจสัมปทานให้บริษัทเอกชนภายนอก (Stevedore Company , Shore Handling Personnel Company) เป็นผู้รับเหมาเข้าให้บริการก็ได้ แต่สำหรับการฝากเก็บรักษาสินค้านั้น โดยทั่วไปจะเป็นการให้บริการของท่าเรือเอง ได้แก่ การให้บริการเก็บรักษาสินค้าในโรงพักสินค้า คลังสินค้าทัณฑ์บน หรือคลังสินค้าตากค้าง



ศูนย์วิทยพัทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สำหรับท่าเรือในประเทศไทยสามารถแยกประเภทได้ ดังนี้³¹

1. ท่าเรือที่รัฐเป็นเจ้าของและบริหารงานเอง เช่น ท่าเรือกรุงเทพ
2. ท่าเรือของรัฐแต่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ เช่น ท่าเรือน้ำลึกสงขลา-ภูเก็ต ท่าเรือพาณิชย์แหลมงลับ และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
3. ท่าเรือของเอกชนที่ให้บริการแก่ตนเอง เช่น ท่าเรือของบริษัทศรีราชาไซโล ท่าเรือของบริษัทปิโตรเคมีแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)
4. ท่าเรือของเอกชนที่เป็นท่าเทียบเรือสาธารณะที่ให้บริการแก่บุคคลอื่น เช่น ท่าเรือบริษัท บางกอกโมเดิร์นเทอร์มินอล จำกัด ท่าเทียบเรือไทยพรอสเพอริตีเทอร์มินอล จำกัด

ตามประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม 2515 และพระราชกฤษฎีกากำหนดให้กิจการท่าเรือเดินทะเลเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน พ.ศ. 2522 กำหนดว่าผู้ที่จะประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลที่มีท่าให้บริการในการจอดเทียบ บรรทุก หรือขนถ่ายสินค้าแก่เรือเดินทะเลที่มีขนาดตั้งแต่ห้าร้อยตันกรอสขึ้นไปไม่ว่าจะเรียกเก็บค่าบริการหรือไม่ เป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภคอันกระทบกระเทือนถึงความปลอดภัยหรือผาสุกของประชาชน การประกอบกิจการท่าเรือจึงต้องมีการขออนุญาตก่อนประกอบกิจการ

3.7 ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือ (Stevedore)

Stevedore หรือผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือมาจากคำในภาษาสเปนว่า "estibar" ซึ่งหมายถึงการบรรจุอย่างแน่นหนา³² และตามที่ได้กล่าวแล้วว่าท่าเรือเป็นบริเวณที่มีการนำของที่ขนส่งมาขึ้นลงเรือเป็นจุดกันชน กิจกรรมสำคัญที่จะเกิดขึ้นในท่าเรือ คือ การขนถ่ายสินค้าจากเรือลงไปยังหน้าท่าและจากหน้าท่าขึ้นมาบนเรือ (loading and discharge) เพื่อไปยังท่าเรือจุดหมายปลายทางต่อไป และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือนั้นไม่ใช่แค่เพียงการเอาสินค้าขึ้นไปวางบนเรือเท่านั้น ยังจะต้องมีการจัดแยกสินค้าบนเรือ (breaking stow) เพื่อแยกสินค้าแต่ละประเภทให้จัดเก็บได้เหมาะสมไม่ปะปนกัน และยังต้องจัดวางเก็บรักษาสินค้าในเรือ (stowing) เพื่อให้สินค้าปลอดภัยไม่เกิดความเสียหาย หน้าที่ดังกล่าวนี้เป็นหน้าที่ของผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือหรือ Stevedore ซึ่งเป็นผู้มีความสำคัญอย่างมากสำหรับความปลอดภัย

³¹ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวีตอน 1 (กรุงเทพมหานคร : วิญญูชน, 2544), หน้า 138.

³² O.C. Giles, Chorley and Giles' shipping law, 7th ed. (London : Pitman, 1981), p.268.

ของเรือ เพราะถ้าหากการจัดวางสินค้าไม่ดีไม่รัดกุม เกิดสินค้าเสียหายผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ
 เจ้าของสินค้า และยิ่งถ้าเป็นสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งมีขนาดและน้ำหนักมาก หากจัดวางไม่ดี
 เกิดพลัดตกจะต้องสร้างความเสียหายแก่เรืออย่างแน่นอน และหากเรือนั้นอยู่ระหว่างเดินทะเล
 อาจเป็นสาเหตุให้เรือเกิดอุบัติเหตุอัปปางได้ ดังนั้น ผู้ที่จะทำหน้าที่ขนถ่ายสินค้าบนเรือ
 จะต้องเป็นผู้มีทักษะ (Skills) และความรู้ในการปฏิบัติงานด้านนี้โดยเฉพาะ หากจะใช้คำว่า
 แรงงานหรือ worker อาจไม่เหมาะสมด้วยซ้ำไป³³

หน้าที่ในการขนถ่ายสินค้าบนเรือนั้นในบางท่าเรือหน้าที่เหล่านี้ท่าเรือจะ
 ดำเนินการโดยลูกจ้างของตนเอง แต่บางท่าเรือก็จะดำเนินการโดยบริษัทเอกชนซึ่งจะเป็น
 ผู้รับเหมางานดังกล่าวจากท่าเรืออีกที นอกจากนี้แล้ว ในสหรัฐอเมริกาจะเรียกรวมกลุ่มคนที่
 ทำงานเกี่ยวกับการจัดวางเก็บรักษาสินค้าในเรือ (stowage) ว่า longshoremen ซึ่งจะรวมไปถึง
 คนคุมงาน (foremen) , คนคุมรอก (winchmen) , คนขนของขึ้นเรือ (gangwaymen) ,
 hatchmen , คนขับรถ เทรคเตอร์ด้วย สำหรับในประเทศอังกฤษแล้วบุคคลที่จะเข้ามา
 ทำงานนี้จะต้องขึ้นทะเบียนเป็นคนงานประจำท่าก่อนด้วย

ตามปกติแล้วผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจะมีแบบสัญญามาตรฐานที่ใช้ในท่าเรือ
 ที่ตนประจำอยู่เฉพาะ โดยจะกำหนดสภาพการทำงาน , ค่าตอบแทน และเรื่องอื่นๆ โดย
 เงื่อนไขปกติที่ใช้จะได้แก่เงื่อนไขเกี่ยวกับค่าตอบแทน ซึ่งจะมีการกำหนดเงินจำนวนหนึ่งที่
 แน่นอนหากในการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าถูกขัดจังหวะชั่วคราวอันเนื่องจากฝนตก , สภาพ
 อากาศไม่ดี หรืออื่นๆ นอกจากนี้ ในกรณีที่พนักงานผู้ทำการขนถ่ายของบนเรือมีความเข้าใจ
 อย่างมีเหตุผลว่าสินค้าที่ทำการขนถ่ายเป็นสินค้าอันตราย ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการชำระ
 ค่าตอบแทนที่เพิ่มขึ้นอันเนื่องจากเหตุดังกล่าวด้วยแม้จะได้มีการพิสูจน์ภายหลังแล้วว่าสินค้านั้น
 ไม่ได้มีอันตราย แต่อย่างไร³⁴

3.7.1 สัญญาขนถ่ายของบนเรือ³⁵

การตกลงว่าจ้างขนถ่ายของบนเรือระหว่างผู้ขนส่งกับผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือ
 ในสมัยก่อนจะใช้สัญญาขาดญาน , ประสพการณ์บวกรด้วยการคำนวณอีกเพียงเล็กน้อยในการ
 กำหนดค่าจ้างขนถ่ายของบนเรือ แต่ปัจจุบันการกำหนดค่าจ้างได้มีการคำนวณอย่างละเอียด

³³ Wendy Lowenstein and Tom Hills, Under the hook (Melbourne : Globe Press, 1982), p.59.

³⁴ O.C. Giles, Chorley and Giles' shipping law, p.270.

³⁵ Lane C. Kendall, The business of shipping, 5th ed. (U.S.A. : Cornell Maritime Press, 1983), pp.138 – 139.

และใช้หลักวิทยาศาสตร์มาประกอบมากขึ้น ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความแม่นยำและความสำเร็จในการปฏิบัติการตามสัญญา งานการขนถ่ายของบนเรือเป็นงานที่มีความยากลำบากต้องใช้ทักษะและความรู้ในงานอย่างสูง นอกจากนี้ เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการขนถ่ายของยังมีราคาแพงและใช้เทคโนโลยีเข้ามา การทำงานของผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจึงมิใช่แค่เพียงแรงงานยกขนธรรมดา แต่เป็นแรงงานที่มีคุณภาพและความรู้

ในการตกลงทำสัญญานั้นปกติแล้วเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้จะเป็นของบริษัทผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือ แต่บางครั้งผู้ขนส่งอาจตกลงให้ใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ของตนซึ่งจะทำให้ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือมีอำนาจต่อรองในการทำสัญญาน้อยลง

เงื่อนไขโดยทั่วไปที่เป็นมาตรฐานในการทำสัญญาขนถ่ายของบนเรือระหว่างผู้ขนส่งกับผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือในท่าเรือหลักของอเมริกามีเงื่อนไข ดังนี้

(1) ราคาขนถ่ายของที่ตกลงกันจะรวมค่าบริการต่อไปนี้ด้วย

- การขนเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนถ่ายไปกลับท่าเรือที่เรือเทียบท่า
- ค่าแรงของคนคุมรอก , hatch tender , คนขับแทรกเตอร์และคนขับเครน รวมถึงหัวหน้าคนงานและเจ้าหน้าที่อื่นที่จำเป็นในการทำงาน
- จัดเรียงสายระโยงบนดาดฟ้าเรือเพื่อใช้พื้นที่บนดาดฟ้าและจัดคืนเมื่อเสร็จงาน
- ขนถ่ายของขึ้นลงเรือไปเก็บยังส่วนต่างๆ ของเรือตามที่กำหนด
- จัดเรียงสินค้าบริเวณหน้าท่าหลังจากขนถ่ายลงจากเรือและจัดเรียงสินค้าบนเรือหลังจากบรรทุกลงเรือ
- ฯลฯ

(2) อุปกรณ์ เรือต้องจัดให้มีดาดฟ้าและรอกบนเรือที่อยู่ในสภาพดี และต้องจัดให้มีฟางรองสินค้า , กระดาษและอุปกรณ์อื่นในการรัดสินค้าให้อยู่กับที่ ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจะต้องจัดให้มีเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนถ่ายของขึ้นลงเรือที่มีประสิทธิภาพ

(3) ประกันภัย ค่าจ้างที่ตกลงกันได้รวมค่าประกันความรับผิดของบริษัทผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือในส่วนที่เกี่ยวกับการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติและ Common Law แล้ว รวมถึงค่าประกันความรับผิดสาธารณะของบริษัทผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือในกรณีที่มีบุคคลที่สามได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต และค่าจ้างที่ตกลงข้างต้นได้รวมภาษี Social Security และประกันการว่างงานแล้ว

(4) ความรับผิดกรณีเกิดการสูญหายหรือเสียหาย บริษัทผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือยอมรับผิดกรณีเกิดความเสียหายแก่เรือและอุปกรณ์ของเรือ รวมถึงความเสียหายของสินค้าหรือความสูญหายของสินค้าข้างลำเรืออันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของผู้บรรทุกขน

ถ่ายของบนเรือ โดยเจ้าหน้าที่เรือต้องแจ้งความสูญหายหรือเสียหายแก่บริษัทผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือทันทีที่เกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ ความรับผิดชอบของบริษัทผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจำกัดเฉพาะความเสียหายทางกายภาพซึ่งมีสาเหตุมาจากความประมาทเลินเล่อของผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือหรือเป็นผลจากการฉ้อฉลของลูกจ้างของบริษัทผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการส่งมอบ , รับมอบ หรือดูแลรักษาสินค้า

(5) ค่าเสียเวลา กรณีผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือถูกขัดจังหวะและหยุดการทำงานไม่เกิน 20 นาที ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจะทำงานชดใช้ให้โดยไม่คิดค่าแรง แต่ถ้าเกิน 20 นาทีผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจะคิดค่า detention เต็มเวลาพร้อมค่าประกัน หากผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือไม่สามารถทำงานได้เนื่องจากเหตุที่นอกเหนือการควบคุมของผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือหรือคนงานได้รับค่าจ้างในอัตราต่ำสุดตามข้อตกลงเรื่องค่าแรง ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจะคิดค่าเสียเวลาบวกด้วยค่าประกัน

(6) ค่าล่วงเวลา หากมีการทำงานล่วงเวลา ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจะคิดค่าแรงเพิ่มบวกด้วยค่าประกัน

(7) การเพิ่มลดค่าแรง ค่าแรงผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือได้ถูกกำหนดและอยู่ภายใต้ข้อตกลงการจ้างแรงงานของ International Longshoremen's Association Agreement หากจะมีการเพิ่มหรือลดค่าแรงอันเนื่องจากตารางค่าแรงหรือสภาพการทำงานจะต้องเพิ่มลดอย่างสมควร

(8) การเปลี่ยนมือของสินค้า ค่าแรงที่ตกลงกันใช้สำหรับการขนส่งมือเดียว หากมีการเปลี่ยนมือของสินค้าโดยไม่ใช่ความผิดของผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือ ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจะคิดค่าแรงและเพิ่มอีกร้อยละ 10 เป็นค่าใส่หุ้ยค่าอุปกรณ์และบวกด้วยค่าประกัน

(9) กรณีสินค้าเสียหาย หากสินค้าเสียหายอันเนื่องจากไฟ , น้ำ , น้ำมันหรืออื่นๆ และก่อให้เกิดอันตรายและมีสภาพน่ากลัวว่าจะเกินอันตราย ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจะคิดค่าแรงตามที่ International Longshoremen's Association Agreement กำหนดบวกด้วยค่าประกันและเพิ่มอีกร้อยละ 20 เป็นค่าใส่หุ้ย ค่าเสื่อมราคาของอุปกรณ์แทนอัตราค่าจ้างที่ตกลงกันไว้ และอาจเรียกค่าอุปกรณ์ที่เสียหายและค่าป้องกันอันตรายแก่คนงานได้อีกด้วย ทั้งนี้ ยังไม่รวมค่าเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกของท่าเรือที่ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือได้จัดเตรียมไว้ในการทำงานด้วย

(10) สภาพสินค้า หากสินค้ามีสภาพไม่ปกติและทำให้การขนถ่ายล่าช้า ผู้ขนส่งและผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจะต้องทำความตกลงกันใหม่แทนความตกลงเดิม

(11) เหตุสุดวิสัย ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือไม่รับผิดชอบในการที่ไม่ปฏิบัติตามสัญญาอันเนื่องจากเหตุสุดวิสัย, สงคราม, การกระทำของรัฐบาล, ไฟ, การระเบิด, ความตื่นตระหนกของประชาชน, การประท้วงนัดหยุดงาน หรือความยุ่งยากทางแรงงานอื่นๆ

และเนื่องจากงานการขนถ่ายของบนเรือยังมีขั้นตอนอื่นมีมากซึ่งต้องอาศัยแรงงานอีก 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ทำงานบนเรือ (work aboard) กับกลุ่มที่ทำงานข้างเรือ (alongside the ship) ซึ่งถูกเรียกว่า extra labor และมีเงื่อนไข ดังนี้

(12) แรงงานพิเศษ เมื่อผู้ขนส่งร้องขอให้มีแรงงานพิเศษ ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือจะคิดค่าแรงเพิ่มอีกร้อยละ 10 บวกด้วยค่าประกัน โดยแรงงานพิเศษจะมีหน้าที่ ดังนี้

- ทำความสะอาดระวางเรือ
- จัดการทางเดินเรือและสะพานเรือ
- ขนถ่ายฟางรองสินค้าและดินทรายออกจากเรือ
- จัดเรียงสินค้าที่หน้าท่าหลังจากขนถ่ายลงจากเรือและคัดแยกสินค้าในการบรรทุกสินค้าลงเรือ
- ขนถ่ายอุปกรณ์ของเรือขึ้นลงเรือ เช่น จดหมาย, สัมภาระ, เสบียง
- ทำการซ่อมงานไม้และอื่นๆ
- ปูพื้นเพื่อยกสินค้าหนักหรืออื่นๆ สำหรับงานไม้
- ช่วยงานเข้าเทียบท่า
- รัตตรึงสินค้า
- ฯลฯ

3.7.2 ผู้รับผิดชอบในการทำสัญญาและชำระค่าขนสินค้า

ในการทำสัญญาบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงเรือนั้นโดยหลักแล้วผู้ขนส่งจะเป็นผู้ทำสัญญากับผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือ ซึ่งหมายถึงผู้ขนส่งต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือ แต่อาจมีบางกรณีสำหรับสินค้าทั่วไปที่คู่สัญญารับขนของทางทะเลจะต้องเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายนี้ ซึ่งการที่ฝ่ายใดจะเป็นผู้รับภาระจะขึ้นอยู่กับตกลงกันระหว่างผู้ขนส่งกับคู่สัญญารับขนของทางทะเล

- กรณีของสินค้าทั่วไป (General Cargo)

สินค้าทั่วไปจะมีจุดปกติสำหรับส่งมอบรับมอบสินค้านี้ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ, ผู้รับตราส่งที่บริเวณหน้าท่า ซึ่งในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงเรือท่าเรือจะเรียกเก็บ

ค่าใช้จ่ายดังกล่าวซึ่งเรียกว่า “ค่ายกขนสินค้า” ทำให้ผู้ขนส่งกับคู่สัญญารับขนของทางทะเลต้องตกลงกันว่าผู้ใดจะเป็นผู้ชำระพร้อมกับการตกลงในเรื่องค่าระวาง โดยจะมีเงื่อนไข ดังนี้³⁶

1. เงื่อนไข Liner In เป็นเงื่อนไขในการขนส่งสินค้าเรือประจำเส้นทางที่ค่าระวางรวมค่ายกของขึ้นเรือด้วย
2. เงื่อนไข Liner Out เป็นเงื่อนไขในการขนส่งสินค้าเรือประจำเส้นทางที่ค่าระวางรวมค่ายกขนสินค้าออกจากเรือด้วย
3. เงื่อนไข Full Liner Term (FLT) เป็นเงื่อนไขปกติที่ค่าระวางเรือจะรวมค่ายกขนสินค้าขึ้นเรือและลงจากเรือด้วย

จึงเห็นได้ว่า คู่สัญญารับขนของทางทะเลจะต้องพิจารณาด้วยว่าตนได้ตกลงกับคู่สัญญาซื้อขายว่าจะใช้เงื่อนไขใดในการขนส่งสินค้า เช่น ผู้ขายตกลงกับผู้ซื้อโดยใช้เงื่อนไข CIF ผู้ขายจึงต้องมีหน้าที่เป็นผู้จัดหาเรือและส่งมอบสินค้าแก่ผู้ซื้อ และเพื่อให้ผู้ซื้อ (ผู้รับตราส่ง) สามารถรับมอบสินค้าที่ทำเรือปลายทางได้โดยผู้ขายจึงควรต้องตกลงกับผู้ขนส่งในเงื่อนไขขั้นต่ำที่สุดคือ เงื่อนไข Liner Out เป็น CIF-Liner Out เนื่องจากการขนส่งแบบ CIF จะรวมค่าสินค้า , ประกันภัย และค่าระวางเรือไว้ด้วยกันแล้วเพื่อให้ผู้ซื้อไม่ต้องมีภาระในค่ายกขนสินค้าที่ทำเรือปลายทาง

และจากเงื่อนไขทั้งสามข้างต้นนี้เห็นได้ว่าผู้ขนส่งอาจจะไม่ต้องเป็นคู่สัญญาว่าจ้างผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือและรับภาระค่ายกขนสินค้า โดยหากเป็นการตกลงแบบ Liner In ผู้ขนส่งจะเป็นผู้ว่าจ้างผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือบรรทุกสินค้าขึ้นเรือเฉพาะในท่าเรือต้นทางและเจ้าของสินค้าหรือคู่สัญญารับขนของทางทะเลจะเป็นผู้ว่าจ้างผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือที่ทำปลายทางเอง แต่หากเป็นการตกลงแบบ Liner Out ก็จะถูกกลับกันกับกรณี Liner In แต่โดยส่วนใหญ่แล้ว ผู้ขนส่งจะตกลงกับคู่สัญญารับขนของทางทะเลในเงื่อนไข FLT เพื่อเป็นการให้ความสะดวกแก่คู่สัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งผู้ขนส่งก็ไม่เสียเปรียบแต่อย่างใดเนื่องจากผู้ขนส่งจะรวมค่ายกขนสินค้าที่ตนรับภาระไว้ในค่าระวางที่คิดเอาคู่สัญญารับขนของทางทะเลแล้ว

- กรณีสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container Cargo)

จุดส่งมอบรับมอบสินค้าระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ , ผู้รับตราส่งจะไม่ได้กระทำที่บริเวณหน้าท่าเหมือนกับกรณีสินค้าทั่วไป ในกรณีสินค้าขาออกหากเป็นสินค้าตู้คอนเทนเนอร์แบบ FCL ผู้ส่งของจะต้องนำตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าและปิดตู้แล้วมาส่งมอบแก่ผู้ขนส่งที่ ICD

³⁶ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า : Cargo transportation management หน่วยที่ 8 – 15, หน้า 184.

หรือลานตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard : CY) แต่ถ้าหากเป็นสินค้าตู้คอนเทนเนอร์แบบ LCL ผู้ส่งของจะต้องนำสินค้ามาส่งมอบแก่ผู้ขนส่งที่ Off-dock CFS หรือ ICD หรือ Container Freight Station (CFS) เพื่อให้ผู้ขนส่งบรรจุสินค้าเข้าตู้ สำหรับในกรณีสินค้าเข้าหากเป็นสินค้าแบบ FCL ผู้รับตราส่งจะต้องมารับตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าจากผู้ขนส่งที่ ICD หรือ CY หรือหากเป็นสินค้าแบบ LCL ผู้ขนส่งจะต้องนำตู้มาเปิดและแยกสินค้าเพื่อส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งแต่ละรายที่ Off-dock CFS หรือ ICD หรือ CFS จะเห็นได้ว่าผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการว่าจ้างผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือในทุกกรณีไม่ว่าจะเป็นสินค้า FCL หรือ LCL

3.8 ผู้ขนย้ายของบนท่า (Shore Handling Personnel)

ผู้ขนย้ายของบนท่า (Shore handling personnel) จะมีหน้าที่ในการรับมอบของ (Receiving) จากผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือและขนย้ายของ (Transferring) ไปยัง Off-dock CFS หรือ ICD หรือลานตู้ในกรณีที่ท่าเรือไม่มีบริการนอกท่าและเก็บรักษาของ (Storing) และดูแลรักษา (Taking care) สินค้าในโรงพักสินค้าหรือคลังสินค้าจนกว่าผู้รับตราส่งจะมารับสินค้า³⁷ คือในบางท่าเรือกิจการรับเก็บรักษาสินค้าในโกดังสินค้านี้จะเป็นหน้าที่ของท่าเรือเอง แต่ในบางท่าก็ให้ผู้ขนย้ายของบนท่าทำกิจการนี้เอง ทั้งนี้ ผู้ขนย้ายของบนท่ายังต้องทำการตรวจสอบสินค้าให้ตรงตามที่ระบุไว้ในบันทึกการส่งสินค้า (Shipping Note) ซึ่งผู้ส่งของทำขึ้นร่วมกับผู้ขนส่งหรือพนักงานของบริษัทประกันภัย เพื่อเป็นหลักฐานว่าผู้ขนย้ายของบนท่าจะไม่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นในขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลและครอบครองของผู้ขนส่งซึ่งในขณะนั้นตนยังไม่ได้รับของเข้ามาดูแล

เห็นได้ว่า ผู้ขนย้ายของบนท่าอาจเป็นทั้งผู้ที่ทำหน้าที่ในการขนย้ายสินค้าบริเวณท่าเรือและเป็นผู้ให้บริการเก็บสินค้าในโกดัง ดังนั้น จึงต้องแยกความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ขนย้ายของบนท่าออกเป็นความสัมพันธ์ในการว่าจ้างผู้ขนย้ายของบนท่ากับความสัมพันธ์ในการว่าจ้างผู้ขนย้ายของบนท่าให้เก็บสินค้าในโกดัง

3.8.1 ผู้รับผิดชอบในการทำสัญญาและชำระค่าขนย้ายสินค้าบนท่า

เนื่องจากจุดส่งมอบรับมอบสินค้าของสินค้าทั่วไปกับสินค้าตู้คอนเทนเนอร์มีความแตกต่างกัน ดังนั้น ประเด็นแรกที่ต้องพิจารณา คือ เป็นสินค้าทั่วไปหรือสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

³⁷ ชัยนติ ไกรกาญจน์, "กฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี," เอกสารประกอบการสอนวิชากฎหมายพาณิชย์นาวี คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531, หน้า 82.

- กรณีสินค้าทั่วไป (General Cargo)

ไม่ว่าผู้ขนส่งกับลูกค้าจะได้มีการตกลงเกี่ยวกับค่าขนสินค้าในเงื่อนไข Liner In , Liner Out หรือ FLT ก็จะเป็นเรื่องเฉพาะในการบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงเรือเท่านั้น หากสินค้านี้กล่าวว่าเป็นสินค้าทั่วไปจะต้องพิจารณาในประเด็นต่อไปว่าผู้ขนส่งได้ตกลงกับคู่สัญญา รับขนของทางทะเลว่าจะรับมอบสินค้าจากผู้ส่งของที่ใดและส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่งที่ใด เพราะแม้ว่าจุดส่งมอบรับมอบปกติของสินค้าทั่วไปจะเป็นบริเวณหน้าท่าก็ตามแต่ท่าเรือปลายทาง อาจมีระเบียบกำหนดให้ส่งมอบสินค้าในบริเวณที่กำหนดซึ่งอยู่ห่างจากบริเวณหน้าท่าหรือผู้ขนส่งเองอาจตกลงให้บริการขนส่งสินค้าไปยังโรงงานของผู้รับตราส่งเลยก็ได้ ซึ่งหากผู้ขนส่งตกลงที่จะรับมอบส่งมอบสินค้าที่บริเวณหน้าท่าเลยผู้ขนส่งก็ไม่มีเจตจำนงที่จะต้องว่าจ้างผู้ขนย้ายของบนท่าอีกเพราะสินค้าจะอยู่บริเวณหน้าท่าเพื่อรับมอบส่งมอบแล้วเพียงแต่ว่าจ้างให้ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือมาขนสินค้าระหว่างบนเรือกับหน้าท่าเท่านั้น

แต่หากจุดส่งมอบรับมอบสินค้าของท่าเรือปลายทางนั้นไม่ได้อยู่บริเวณหน้าท่าหรือเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งรับที่ให้บริการขนส่งสินค้าสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางของผู้รับตราส่งเลยหรือรับที่จะไปรับสินค้าที่โรงงานของผู้ส่งของเลยเช่นนี้แล้วผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ที่จะต้องว่าจ้างผู้ขนย้ายของบนท่าเพื่อทำการขนย้ายสินค้าในบริเวณท่าเรือ เช่น จากจุดรับมอบส่งมอบที่ทำเรือปลายทางกำหนดมายังหน้าท่า เป็นต้น

- กรณีสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container Cargo)

ตามที่ได้กล่าวแล้วว่าสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ทั้งแบบ LCL และ FCL การส่งมอบรับมอบสินค้าในตู้หรือรับมอบส่งมอบตู้สินค้าเพื่อนำไปบรรจุหรือเปิดตู้เองจะกระทำที่ Off-dock CFS หรือ ICD หรือที่ลานตู้แล้วแต่บริการที่ทำเรือที่ทำเรือต้นทางหรือปลายทางนั้นจัดให้มี ดังนั้นในกรณีสินค้าเข้าเมื่อผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือได้ยกตู้คอนเทนเนอร์ลงจากเรือแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องว่าจ้างผู้ขนย้ายของบนท่าให้ทำการขนย้ายตู้ไปยังจุดรับมอบส่งมอบสินค้าเพื่อเปิดตู้หรือนำไปเก็บในโกดังเพื่อรอเจ้าของสินค้านำมารับตู้คอนเทนเนอร์ต่อไป หรือในกรณีสินค้าออกเมื่อผู้ส่งของส่งมอบสินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์ ณ จุดรับมอบส่งมอบแล้วและผู้ขนส่งได้บรรจุสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์สำหรับกรณีสินค้า LCL แล้วผู้ขนส่งก็ต้องว่าจ้างผู้ขนย้ายของบนท่าให้ขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์มายังบริเวณหน้าท่าเพื่อให้ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือบรรทุกตู้ขึ้นเรือต่อไป เห็นได้ว่าในกรณีสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ผู้ขนส่งจะต้องว่าจ้างผู้ขนย้ายของบนเรือเพื่อทำการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างจุดรับมอบส่งมอบกับบริเวณหน้าท่าเสมอ

3.8.2 ผู้รับผิดชอบในการทำสัญญาและชำระค่าภาระสินค้าในการเก็บสินค้าใน

โกดัง

เนื่องจากผู้ขนย้ายของบนท่ามีหน้าที่หลัก คือ ขนย้ายสินค้าระหว่างหน้าท่ากับโรงพักสินค้าหรือบริการนอกท่า ในบางท่าเรือที่ทำเรือเองไม่ได้เป็นผู้ให้บริการเก็บสินค้าในโกดัง แต่ได้ให้สัมปทานแก่เอกชนให้ทำหน้าที่แทนซึ่งส่วนใหญ่แล้วเอกชนที่ทำหน้าที่นี้มักจะเป็นผู้ให้บริการขนย้ายของบนท่าอีกด้วย ในการเข้าทำสัญญาเก็บสินค้าในโกดังทั้งสินค้าประเภททั่วไปและสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นการเข้าทำสัญญาระหว่างผู้ขนย้ายของบนท่าที่ให้บริการเก็บสินค้าในโกดังกับเจ้าของสินค้าซึ่งมักจะเป็นผู้รับตราส่งมากกว่าผู้ส่งของ เช่น ผู้ขนส่งได้ทำการส่งมอบสินค้าแล้วโดยส่งมอบแก่ผู้ขนย้ายของบนท่าที่เก็บสินค้าในโกดังแต่ผู้รับตราส่งอาจเก็บสินค้าในโกดังต่อไปเนื่องจากรอการบรรจุสินค้าทางบกต่อไป หรือผู้รับตราส่งรับมอบสินค้ามาแล้วแต่เก็บสินค้าในโกดังต่อเพื่อรอผู้ซื้อสินค้า เป็นต้น สำหรับในกรณีผู้ส่งของก็อาจทำสัญญาเก็บสินค้าในโกดังกับผู้ขนย้ายของบนท่าได้เช่นกันแต่อาจเกิดกรณีนี้ได้น้อย เพราะในทางปฏิบัติผู้ขนส่งจะต้องแจ้งวันที่ผู้ส่งของต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่งซึ่งผู้ส่งของก็ต้องนำสินค้ามาส่งมอบในวันดังกล่าวพอดีเพราะหากนำมาส่งก่อนวันที่กำหนดล่วงหน้าก็ต้องเก็บสินค้าในโกดังซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่ายในส่วนของผู้ส่งของเพิ่มมากขึ้น

แต่นอกจากการที่ผู้รับตราส่งหรือผู้ส่งของจะเป็นคู่สัญญาเก็บสินค้าในโกดังกับผู้ขนย้ายของบนท่าแล้วผู้ขนส่งก็อาจเข้าเป็นคู่สัญญาดังกล่าวได้เช่นกัน แต่ทั้งนี้ จะต้องเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งได้ครอบครองสินค้าแล้ว คือ ได้รับมอบสินค้าจากผู้ส่งของแล้วและยังไม่ได้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่ง ซึ่งกรณีนี้จะทำให้ผู้ขนส่งต้องเข้าทำสัญญาเก็บสินค้าในโกดังกับผู้ขนย้ายของบนท่าอาจเกิดจากความล่าช้าในการบรรจุขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ เช่น ผู้ขนส่งยังทำการขนถ่ายสินค้าซึ่งมีจุดหมายปลายทางที่ท่าเรือดังกล่าวยังไม่เสร็จสิ้นทำให้ไม่สามารถบรรจุสินค้าใหม่ขึ้นเรือได้ แต่เมื่อได้รับมอบสินค้าจากผู้ส่งของตามกำหนดเวลาที่ตนได้แจ้งแก่ผู้ส่งของแล้วนั้นผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ต้องดูแลรักษาสินค้าให้ปลอดภัยจึงต้องนำสินค้าเข้าเก็บในโกดังจนกว่าจะสามารถบรรจุทุกสินค้านั้นขึ้นเรือได้

อย่างไรก็ดี ในส่วนของสินค้าขาเข้าเมื่อผู้ขนส่งได้ขนส่งสินค้ามาถึงท่าเรือปลายทางและผู้ขนส่งได้ทำการส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่งแล้ว การเข้าทำสัญญาเก็บสินค้าในโกดังจะเป็นหน้าที่ของผู้รับตราส่งที่จะทำกับผู้ขนย้ายของบนท่าที่ให้บริการเก็บสินค้า แต่อาจมีกรณีที่ผู้ขนส่งเข้าไปเกี่ยวข้องในการติดต่อกับผู้ขนย้ายของบนท่าที่ให้บริการเก็บสินค้าก็ได้ คือ กรณีที่ผู้ขนส่งได้ทำการส่งมอบสินค้าตามที่กฎหมายหรือกฎระเบียบของท่าเรือปลายทางกำหนดแต่ไม่ได้เป็นการส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่งโดยแท้จริง ซึ่งในกรณีนี้แม้ผู้ขนส่งจะได้เข้าทำสัญญากับผู้ขนย้ายของบนท่าที่ให้บริการเก็บสินค้า แต่หากเกิดความสูญหายหรือเสียหาย

แก่สินค้าในขณะที่ได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนย้ายของบนท่าไปแล้วผู้ขนส่งก็ไม่มีควมรับผิดชอบใดอีก
ดังนั้น จึงไม่ต้องใช้สิทธิใดในการเรียกร้องต่อผู้ขนย้ายของบนท่าเพราะตนไม่ได้ต้องรับผิดชอบผู้รับ
ตราส่งหรือเจ้าของสินค้า

จึงเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งจะมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้ขนย้ายของบนท่าตามสัญญาเก็บ
สินค้าในโกดังเฉพาะในกรณีการเก็บสินค้าในโกดังในช่วงที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้าจากผู้ส่งของ
แล้วและยังไม่ได้ทำการส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่งเท่านั้น โดยหากเป็นสินค้าขาออกจะเป็น
กรณีที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้ามาจากผู้ส่งของแล้วแต่ยังไม่สามารถบรรทุกสินค้าขึ้นเรือได้หรือได้
บรรทุกขึ้นเรือแล้วแต่มีเหตุที่ต้องขนถ่ายลงมาชั่วคราวจึงต้องเก็บสินค้าในโกดังก่อน หรือหาก
เป็นสินค้าขาเข้าจะเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งยังไม่ได้ทำการส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่งตามวิธีการที่
กฎหมายหรือกฎระเบียบของท่าเรือปลายทางนั้นๆ กำหนดแต่ได้ทำการขนถ่ายและเก็บสินค้าใน
โกดัง หากเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งยังไม่ได้รับมอบสินค้าหรือได้ปฏิบัติตามวิธีการในการส่งมอบสินค้า
แล้วการเก็บสินค้าในโกดังในช่วงเวลาดังกล่าวจะไม่ถือเป็นสัญญาที่ผู้ขนส่งได้ทำกับผู้ขนย้ายของ
บนท่าที่ให้บริการเก็บสินค้าหรือแม้ผู้ขนส่งจะเป็นผู้ทำการเก็บสินค้าเข้าในโกดังก็เป็นการเก็บสินค้า
เพื่อผู้รับตราส่ง ซึ่งความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่สินค้าในช่วงนี้จะไม่เกี่ยวข้องกับผู้ขนส่ง
ซึ่งจะเป็นเหตุให้ผู้ขนส่งมีสิทธิต่อผู้ขนย้ายของบนท่าแต่อย่างใด

3.9 บริษัทประกันภัย (Insurance Company)

เนื่องจากในระหว่างการขนส่งทางทะเลอาจมีภัยอันตรายทำให้สินค้าสูญหาย
เสียหาย เป็นเหตุให้ผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้าสูญเสยรายได้ จึงมีการประกันภัยทางทะเลเพื่อลด
ความเสี่ยงในการสูญหาย เสียหาย หรือความซุกซนของสินค้า โดยการประกันภัยทางทะเล
มีกำเนิดแรกเริ่มจากการดำเนินการของกลุ่มพ่อค้าในเมือง Hanseatic และเมือง Lombard ทาง
ตอนเหนือของประเทศอิตาลีในราวปลายคริสต์ศตวรรษที่ 12 และต้นคริสต์ศตวรรษที่ 13 และ
ธุรกิจการประกันภัยทางทะเลได้แพร่เข้าไปยังยุโรปตอนเหนือในคริสต์ศตวรรษที่ 16 และ
กิจการประกันภัยทางทะเลได้เจริญเติบโตมากยิ่งขึ้นในประเทศอังกฤษในร้านกาแฟของนาย Lloyd
(Edward Lloyd) ซึ่งเป็นร้านกาแฟที่มีลูกค้าส่วนใหญ่เป็นลูกเรือที่มากับเรือสินค้า พ่อค้า เจ้าของ
เรือ และผู้ส่งสินค้า โดยบุคคลเหล่านี้ได้ใช้ร้านกาแฟดังกล่าวเป็นแหล่งพบปะเพื่อแลกเปลี่ยน
ข่าวสารเกี่ยวกับเรือสินค้าและเหตุการณ์ทางทะเล และต่อมาได้มีการดำเนินกิจกรรมคล้ายๆ
กับเป็นสมาคมที่มีได้จดทะเบียนเป็นศูนย์กลางในการขายทอดตลาดสินค้า แต่ก็ยังไม่มี
ประกันภัยใดที่สำคัญเกิดขึ้นในร้านกาแฟ

จนกระทั่งในปี ค.ศ.1720 รัฐบาลอังกฤษได้ออก The Bubble Act ซึ่งได้ผูกขาด
การประกันภัยทางทะเลไว้กับบริษัท Royal Exchange Assurance Corporation และบริษัท
London Assurance Corporation เท่านั้นทำให้บริษัทอื่นไม่สามารถรับประกันภัยทางทะเลได้

แต่เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้มิได้ห้ามการรับประกันภัยโดยบุคคลจึงทำให้พ่อค้าทั้งหลายรวมตัวกันแข่งขันกับบริษัทประกันภัยทั้งสองและได้เลือกเอาธรรมาของ Lloyd เป็นสำนักงานใหญ่ ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของสถาบันประกันภัยทางทะเลที่ยิ่งใหญ่ที่สุด และในปีค.ศ.1779 ได้มีการตกลงในเรื่องแบบฟอร์มมาตรฐานของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล และเป็นจุดเริ่มต้นของวิวัฒนาการของแบบฟอร์มประกันภัยฉบับมาตรฐาน "Lloyd's S.G. Policy"³⁹

3.9.1 ประเภทของการประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลจะมีการประกันภัยแก่วัตถุที่เอาประกันภัยหลายประเภท โดยสามารถแบ่งวัตถุที่เอาประกันภัยทางทะเลได้ ดังนี้

1. การประกันภัยสินค้า (Cargo Marine Insurance)
2. การประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance)
3. การประกันภัยค่าระวาง (Freight Insurance)
4. การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Liability Insurance)

1. การประกันภัยสินค้า (Cargo Marine Insurance)

การที่เจ้าของกรรมสิทธิ์หรือผู้มีส่วนได้เสียในสินค้านั้นเอาประกันภัยสินค้าซึ่งเป็นสังหาริมทรัพย์ที่บรรทุกอยู่บนเรือ เพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นจากภัยทางทะเล โดยการประกันภัยสินค้าจะมีข้อกำหนดหลายแบบขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัยที่ประสงค์จะให้คุ้มครอง ดังนี้

1) Institute Cargo Clause (A) ใช้สำหรับการประกันภัยประเภทที่ให้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยทุกประเภท โดยภัยที่คุ้มครองนั้นจะคุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิด เว้นแต่เฉพาะที่ระบุยกเว้นไว้โดยชัดแจ้ง และไม่มีข้อยกเว้น "การทำความเสี่ยงภัยโดยเจตนาต่อทรัพย์สินเอาประกันโดยการกระทำที่ผิดกฎหมายของบุคคลใดก็ตาม"

2) Institute Cargo Clause (B) ใช้สำหรับการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยบางประเภทตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย และภัยที่คุ้มครองจะเหมือนกับแบบ Institute Cargo Clause (C) ทุกข้อ และเพิ่มภัยที่ให้ความคุ้มครองบางประเภท คือ แผ่นดินไหว การระเบิดของภูเขาไฟ ไฟป่า การถูกน้ำซัดตกทะเล น้ำทะเล น้ำทะเลสาบ หรือแม่น้ำเข้ามาในระวางเรือ ยวดยานพาหนะ ตู้ลำเลียง ตู้ยก หรือสถานที่เก็บวางสินค้า การสูญเสียดังกล่าวเพราะตกจากเรือหรือหล่นลงมาขณะบรรทุกหรือขนถ่ายจากเรือ

³⁹ ประมวล จันทรชิวะ, คำอธิบายพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ Marine Insurance Act 1906 (กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542), หน้า 1-5.

3) Institute Cargo Clause (C) ใช้สำหรับการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยบางประเภทคล้ายของ Institute Cargo Clause (B) แต่ให้ความคุ้มครองชนิดของภัยน้อยกว่า

2. การประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวเรือ รวมถึงเครื่องจักรของเรือในระหว่างต่อเรือใหม่ ดัดแปลงเรือเก่า ปรับปรุงเรือ ระหว่างการขนส่งสินค้าหรือจอดพักการใช้งานในท่าเรือ โดยเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือผู้มีส่วนได้เสียในตัวเรือ เช่น ผู้ขนส่งเข้าทำสัญญาประกันภัย

การประกันภัยตัวเรือมีรูปแบบต่างๆ ดังนี้⁴⁰

(2.1) Builder's Risk Insurance

เมื่อมีการต่อเรือใหม่ ดัดแปลงเรือเก่าหรือปรับปรุงเรือ เมื่อผู้ต่อเรือเริ่มงานเริ่มตั้งแต่การวางกระดูกงูจนถึงการส่งมอบเรือให้ผู้สั่งต่อเรือ ตลอดระยะเวลาดังกล่าวเรือและอุปกรณ์ทั้งหลายย่อมเสี่ยงต่อภัยรอบด้านทั้งบนบก เช่น ไฟไหม้ การพลิกคว่ำ ภัยในน้ำ เช่น การปล่อยลงน้ำไม่สำเร็จ ผู้ต่อเรือมักเอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายและผลประโยชน์ของตนหรือของผู้สั่งต่อเรือในกรณีที่ผู้สั่งต่อจัดหาชิ้นส่วนบางชิ้น เช่น อุปกรณ์การเดินเรือ เอง ระยะเวลาความคุ้มครองของการประกันภัยการต่อเรือจะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่ที่ตัดแผ่นท้องเรือเป็นครั้งแรกและสิ้นสุดตามวันที่ระบุซึ่งปกติจะเป็นวันที่คาดว่าจะส่งมอบเรือ

(2.2) Time Insurance on Cargo Vessel

เป็นการประกันภัยประเภทระยะเวลาปกติจะกำหนดไว้ 12 เดือน แต่หากการประกันภัยสิ้นสุดในขณะที่เรือยังอยู่ในทะเล ในสภาพอันตราย อยู่ในท่าเรือหลบภัย ในท่าเรือตามหมายกำหนดการเดินทางเดินเรือ ผู้เอาประกันสามารถยืดอายุการประกันออกไปได้จนกว่าเรือจะแล่นถึงจุดหมายปลายทางโดยทำหนังสือแจ้งผู้ประกันภัย และเงื่อนไขหลักของการประกันภัยตัวเรือประเภทนี้จะใช้ความคุ้มครองตาม Institute Time Clause-Hulls (I.T.C.H) ภัยที่คุ้มครองจะเป็นไปตามเงื่อนไข Perils ได้แก่ คลื่นลมแรงผิดปกติ เรือชนกัน เป็นต้น

(2.3) Voyage Insurance

เป็นกรณีที่ผู้เอาประกันต้องการความคุ้มครองเพียงการเดินทางเที่ยวใดเที่ยวหนึ่ง คือ จากสถานที่หนึ่งไปยังสถานที่หนึ่งหรือหลายสถานที่ในขณะเดียวกัน และในการเอาประกันก็อาจกำหนดระยะเวลาคุ้มครองเที่ยวดังกล่าวให้เริ่มต้นและสิ้นสุดในเวลาจำกัดได้

⁴⁰ สำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์, การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานประกันภัย, 2534), หน้า 24-26.

เช่นกัน คือ เป็นทั้งกรรมธรรม์ที่กำหนดทั้งระยะเวลาและระยะทางในฉบับเดียวกัน การประกันประเภทนี้จะทำกันในกรณีเรือที่ใช้ในกิจการพิเศษ เช่น เรือขุดลอกต่างๆ บันจันลอยน้ำ เป็นต้น หรืออาจเป็นเที่ยวการเดินทางเรือในการส่งมอบเรือหลังการซื้อขาย การเดินเรือเพื่อเข้าอู่ซ่อม ทั้งนี้ ในการประกันภัยประเภทนี้จะต้องระบุสถานที่เริ่มการเดินทางและจุดหมายปลายทางให้ชัดเจน และกำหนดเวลาการเดินทางด้วย และเงื่อนไขหลักของการประกันภัยประเภทนี้จะใช้ความคุ้มครอง Institute Voyage Clause-Hulls (I.V.C.H)

(2.4) Disbursement Insurance

เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งต้องเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายจำพวกค่าเชื้อเพลิง อาหาร พัสดุใช้สอย ค่าแรงงานลูกเรือในกรณีที่เกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงแก่เรือและไม่มีประกาศเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ซึ่งโดยปกติจะเอาประกันได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของมูลค่าเรือที่เอาประกัน

(2.5) Port Risks Insurance

กรณีเรือที่ไม่ได้ใช้งานเป็นระยะเวลานานและเรืออยู่แต่เฉพาะในท่าเรือเท่านั้น เจ้าของเรือหรือผู้มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยจะทำประกันภัยภายใต้เงื่อนไขการประกันภัยความเสี่ยงภัยในเขตท่าเรือ ซึ่งความคุ้มครองจะเป็นไปตาม Institute Time Clauses Hulls Port Risks (I.P.R.C.X)

(2.6) Container Insurance

ผู้ที่สามารถเอาประกันภัยได้ คือ ผู้ที่ทำการขนส่งตู้สินค้าที่ตนเป็นเจ้าของหรือผู้เช่า จำกัดเฉพาะตู้สินค้าที่ผลิตขึ้นตามข้อกำหนดของ The International Organization for Standardization (I.S.O) โดยจะคุ้มครอง ดังนี้ ความสูญเสียดังกล่าวต่อตู้สินค้า, ความรับผิดชอบอันเกิดขึ้นต่อบุคคลภายนอกจากการขนส่งตู้สินค้า, ความรับผิดชอบกรณีสูญเสียดังกล่าวต่อตู้สินค้าที่บรรจุภายในตู้ในฐานะเป็นผู้ขนส่ง, ความคุ้มครองพิเศษต่อค่าใช้จ่ายต่างๆ เช่น ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากทรัพย์, ค่าใช้จ่ายในการฆ่าเชื้อโรค เป็นต้น

3. การประกันภัยค่าระวางเรือ (Freight Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองค่าระวางที่ผู้ขนส่งจะได้รับในกรณีที่เรือไม่สามารถนำสินค้าไปส่งถึงจุดหมายปลายทาง ทั้งนี้ เพราะเป็นเงื่อนไขในการขนส่งสินค้าว่าจะได้รับค่าระวางเรือก็ต่อเมื่อสินค้าปลอดภัย โดยแบ่งเป็นประกันภัยแบบรายเที่ยวและการประกันภัยแบบระยะเวลา

1) Institute Time Clauses – Freight (ITCF) ใช้สำหรับประกันภัยค่าระวางเรือประเภทระยะเวลา

2) Institute Voyage Clauses – Freight (IVCF) ใช้สำหรับประกันภัย
ค่าระวางเรือประเภทรายเที่ยว

4. การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Liability Insurance)

เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองความเสียหายอันเนื่องมาจากความผิดของเจ้าของเรือหรือสินค้าที่กระทำหรือมิได้กระทำการใด (รวมถึงอุบัติเหตุ) เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย และต้องชดใช้ค่าเสียหายตามกฎหมาย ในการนี้ผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้ชดใช้ค่าสินไหมให้แทน

3.9.2 ประเภทความเสียหายที่อาจเอาประกันภัยทางทะเลได้

ความเสียหายทางทะเลที่อาจเกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยสามารถแบ่งได้ ดังนี้

1. ความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss) เป็นความเสียหายที่เกิดแก่วัตถุที่เอาประกันจนเป็นเหตุให้วัตถุที่เอาประกันไม่สามารถนำกลับมาใช้การได้อีกต่อไป หรือไม่สามารถกลับคืนสู่สภาพเดิมได้ ซึ่งแบ่งได้เป็น

- ความเสียหายสิ้นเชิงที่แท้จริง (Actual Total Loss) ได้แก่ ความเสียหายของสินค้าที่ทำให้สินค้านั้นสิ้นสภาพเป็นสินค้า สูญเสีย จม เช่น เรือจมสินค้าอยู่ใต้ทะเลหรือสินค้าละลายน้ำหมด ได้แก่

ก) เมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้ถูกทำลายเสียหายโดยสิ้นเชิง

ข) เมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยหมดสภาพการใช้ประโยชน์ของการเป็นสิ่งของที่ได้เอาประกันไว้

ค) เมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้สูญหายไปโดยไม่สามารถเอากลับคืนมาได้

- ความเสียหายเสมือนความเสียหายสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) ได้แก่ ความเสียหายบางส่วนแต่ถ้านำมาปรับปรุง เปลี่ยนสภาพ และทำให้เหมือนเดิม ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำดังกล่าวจะทำให้เสียค่าใช้จ่ายเท่ากับหรือมากกว่ามูลค่าของสินค้านั้น

- ความเสียหายที่ถือว่าเสียหายสิ้นเชิง (Presumed Total Loss) ได้แก่ ความเสียหายที่ยังไม่สามารถพิสูจน์ได้แน่ชัดหรือหาหลักฐานไม่ได้ เช่น การที่เรือหายไปในช่วงการเดินทางเป็นระยะเวลาหนึ่งแล้ว และยังไม่สามารถหาร่องรอยหรือพบได้

2. ความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) ได้แก่ ความเสียหายที่ไม่ใช่ความเสียหายทั้งหมด ได้แก่

- ความเสียหายบางส่วนทั่วไป (General Average) เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นในขณะที่เรือกำลังประสบอันตรายกลางทะเล เจ้าของสินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือ

และเจ้าของเรือต้องเสียสละทรัพย์สินของตนเองบางส่วนเพื่อรักษาสภาพเรือให้พ้นจากอันตรายดังกล่าว เป็นการเสียสละเพื่อประโยชน์ส่วนรวม ดังนั้น ความเสียหายใดๆ ที่เกิดขึ้นแก่เจ้าของทรัพย์สินที่เสียสละนั้น เจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าอื่นๆ จะต้องร่วมกันรับผิดชอบตามส่วนของความเสียหายที่เกิดขึ้น

- ความเสียหายบางส่วนเฉพาะราย (Particular Average) เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยเพียงบางส่วน ไม่ได้ทำให้วัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเสียหายทั้งหมดหรือโดยสิ้นเชิง

- ค่าใช้จ่าย (Charges and Expenses)

3.10 Protection and Indemnity Club (P&I Club)

การประกันภัยที่ผู้ขนส่งทำกับบริษัทประกันภัยอย่างเดียวนั้นไม่สามารถคุ้มครองภัยหรือความเสียหายอย่างอื่นที่เกิดในธุรกิจการพาณิชย์ได้ครบถ้วน และการประกันภัยอย่างเดียวนี้อาจเป็นสาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้ขนส่งบางรายต้องประสบความเสียหาย หรือบางครั้งทำให้เกิดการฉ้อฉลเพื่อต้องการเอาสินไหมทดแทนจากการประกันมาทดแทนในส่วนที่ไม่ได้รับการคุ้มครอง

P&I Club มีต้นกำเนิดจากประเทศอังกฤษโดยขณะนั้นกฎหมายประกันภัยทางทะเลห้ามผู้ขนส่งหรือเจ้าของเรือประกันภัยความรับผิดเกินมูลค่าของเรือ และผู้ขนส่งก็นิยมทำประกันกับบริษัทเรือเนื่องจากเห็นว่าการประกันแบบเจ้าของเรือหลายรายร่วมทุนกันประกันหรือ Mutual Insurance นั้นทำให้ระบบบัญชียุ่งยากและลำบากในการจัดสรรกำไรต่อหุ้น ในศตวรรษที่ 18 กลุ่มผู้เจ้าของเรือทางตอนเหนือของอังกฤษได้รวมตัวกันรับประกันภัยเฉพาะในส่วนของตัวเองและค่าระวางซึ่งกันและกัน แต่อย่างไรก็ดี ในเวลาต่อมาเมื่อเจ้าของเรือเริ่มขยายขนาดของเรือและการดำเนินการใหญ่โตขึ้น กลุ่มผู้รับประกันภัยก็เริ่มจะไม่สามารถรับผิดชอบค่าใช้จ่ายความเสียหายได้ ประกอบกันในปี ค.ศ. 1720 ประเทศอังกฤษได้ผ่านกฎหมายที่กำหนดให้บริษัท The Royal Exchange Assurance และ The London Assurance เป็นผู้มีอำนาจในการทำสัญญาประกันภัยทางทะเลเท่านั้น แต่เนื่องจากบริษัททั้งสองให้ความคุ้มครองเฉพาะความเสียหายในวงจำกัดไม่ถึงครึ่งหนึ่งของความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดในการขนส่งทางทะเลจึงทำให้มีผู้เอาประกันไม่มากนัก ต่อมาในปี ค.ศ. 1810 ผู้รับประกันของ Lloyd ได้ลาออกไปเป็นจำนวนมากเนื่องจากไม่สามารถรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงฤดูหนาวที่มีสูงมากได้ประกอบกับค่าเบี้ยประกันที่สูงมากในฤดูดังกล่าวและมีสงครามอเมริกาด้วย จึงเป็นเหตุให้ประเทศอังกฤษยกเลิกกฎหมายที่ให้อำนาจบริษัทประกันภัยทั้งสองมีอำนาจแต่ผู้เดียวในการรับประกันภัยทางทะเลในปี ค.ศ. 1824 ทำให้เกิดบริษัทประกันภัยอื่นขึ้นอีกเป็นจำนวนมาก

มาก⁴⁰ ต่อมาในปี ค.ศ.1836 เกิดอุบัติเหตุเรือ de Vaux ชนกับเรือ Salvador เรือ de Vaux ต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่เรือ Salvador แต่กรมธรรม์ประกันตัวเรือมิได้ให้ความคุ้มครองกรณีเรือโดนกัน ทำให้ภายหลังบริษัทประกันเพิ่มเงื่อนไขในกรมธรรม์โดยคุ้มครองกรณีเรือโดนกันไว้ ด้วยโดยอยู่ในหัวข้อ Collision Clause หรือ Running Down Clause แต่ถึงกระนั้น บริษัทประกันก็จำกัดความรับผิดไว้เพียงสามในสี่ส่วนหรือร้อยละ 75 และต้องไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยด้วย เป็นเหตุให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดอีกหนึ่งในสี่หรือร้อยละ 25 หรือมากกว่านั้น และผู้ขนส่งยังต้องรับผิดในการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของคนประจำเรือ , สิ่งปลูกสร้างอื่นที่มีไชเรือที่เรือไปชน เช่น ท่อนที่ติดประจำในน่านน้ำ หรือท่าเทียบเรือ , สินค้าที่อยู่ในเรือที่ถูกชน และยังมี ความรับผิดอื่นที่นอกเหนือกรมธรรม์ เช่น ความรับผิดต่อการจัดวางสินค้าผิด , การส่งมอบสินค้าไม่ครบ , สินค้าเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือ เป็นต้น และต่อมาประเทศอังกฤษยังได้มีการออกกฎหมายเพิ่มความรับผิดของผู้ขนส่งมากขึ้น เช่น Workmen's Compensation Acts ซึ่งออกในปี 1897 และ 1906 ที่กำหนดเรื่องการชดเชยความเสียหายต่อแรงงาน เป็นต้น เป็นเหตุให้กลุ่มเจ้าของเรือขนส่งถ่านหินที่ประสบภาวะเสี่ยงภัยและความรับผิดได้รับรวมตัวกันจัดตั้งกลุ่มผู้คุ้มครองเรือ (Hull Mutual) โดยจัดตั้งเป็นกองทุนเพื่อคุ้มครองซึ่งกันและกันมีผู้จัดการสมาคมเป็นนายเรือที่เกษียณแล้ว และการรับประกันแบบ Mutual นี้ได้ขยายออกไปยังกลุ่มเจ้าของเรือประเภทอื่นโดยการรับสมาชิกจะพิจารณาจากประเภทเรือ

ต่อมาในปี ค.ศ.1855 ได้มีการก่อตั้ง The Shipowners' Mutual Protection Society ขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ ปกป้อง (Protection) เจ้าของเรือจากความรับผิดในการบาดเจ็บและเสียชีวิต และความเสียหายอื่นๆ จากเรือโดนกันที่มิได้มีการคุ้มครองอยู่เดิม แต่อย่างไรก็ดี ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าอันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อในการเดินเรือ (Negligent Navigation) เพราะไม่ถือเป็นภัยอันตรายจากทะเลซึ่งเป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังนั้น ในปี ค.ศ.1874 จึงได้มีการขยายความรับผิดไปถึงในความสูญเสียชีวิตหรือเสียหายของสินค้า จึงเป็นการเพิ่มความคุ้มครองออกมาถึงส่วน Indemnity ด้วย จึงได้เรียกกลุ่มเจ้าของเรือที่รวมตัวกันรับผิดชอบซึ่งกันและกัน (Mutual) ว่า Protection and Indemnity Club (P&I Club) คือ เป็นการขยายขอบเขตการรับประกันความรับผิดออกไปตามที่กำหนดใน Hague Rules, 1921 หรือ Carriage of Goods by Sea Act, 1924 ซึ่งอยู่นอกเหนือกรมธรรม์ประกันภัยปกติ เช่น การบาดเจ็บและเสียชีวิตของคนประจำเรือและผู้โดยสาร , การปล่อยปลดละเลยหรือการกระทำผิดพลาดของคนเรือ , ความ

⁴⁰ Negendra Singh and Raoul Colinvaux, Shipowners : British shipping laws Vol.13, p.208.

เสียหายที่เกิดกับท่าเรือ , ความเสียหายต่อสินค้า เป็นต้น และกลุ่มยังได้มีการพิจารณาชดเชยค่าเสียหายบางกรณีเป็นพิเศษบางส่วนแม้ความเสียหายนั้นจะมีได้ระบุในข้อบังคับของกลุ่มก็ตาม โดยส่วนที่เหลือผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ⁴¹ ทำให้ความนิยมในการเข้าร่วม P&I Club มีเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ

จึงเห็นได้ว่า P&I Club เป็นการรวมตัวกันของเจ้าของเรือแต่ละกลุ่มเพื่อร่วมเฉลี่ยความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยมิได้แสวงหากำไรทางธุรกิจอย่างเช่นบริษัทประกันภัย โดยจัดตั้งเป็นนิติบุคคลขึ้นมาเป็นคนกลางทำหน้าที่จัดการเรื่องการเก็บเงินจากสมาชิก และดำเนินการให้มีการร่วมกันเฉลี่ยใช้ให้แก่สมาชิกที่ได้รับความเสียหายหรือต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย กล่าวคือ ถ้าสมาคมมีรายรับมากกว่ารายจ่ายก็จะคืนเงินส่วนที่เกิน (Refund) แก่สมาชิก แต่ถ้ามีรายจ่ายมากกว่ารายรับสมาชิกต้องร่วมกันเฉลี่ยเงินให้แก่สมาคม ถ้ามีเงินเหลือเป็นทุนสำรองก็จะทำให้สมาชิกจ่ายค่าบริการในปีถัดไปลดลง ดังนั้น สมาชิกของสมาคมจึงเป็นทั้งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย และในการรวมตัวเป็นสมาคมนั้นก็ไม่ว่าจำเป็นที่จะต้องอยู่ในประเทศใดก็ตาม แต่ต้องมีจำนวนต้นที่มากพอต่อการมีส่วนร่วมรับผิดชอบในการร่วมลงทุนแล้ว การบริหารงานที่มีประสิทธิภาพและอยู่ในเกณฑ์ที่ใกล้เคียงกันย่อมมีส่วนมากที่จะทำให้การรวมตัวกันเป็นกลุ่ม และทำให้ผลการดำเนินงานอยู่ในขั้นมาตรฐานที่ดีได้

ปัจจุบันมีการประมาณกันว่าเฉพาะในประเทศอังกฤษมี P&I Club ตั้งอยู่ 25 กลุ่ม และรับผิดชอบใช้ความเสียหายแก่เรือเป็นปริมาณถึงร้อยละ 65 ของทั้งหมดในโลก⁴²

3.10.1 ประเภท P&I Club

ปัจจุบันได้มีกลุ่มที่ดำเนินกิจการเรือของตนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น เจ้าของเรื่อน้ำมัน เรือตู้สินค้า เรือสินค้าทั่วไป เรือบรรทุกสินค้าเทกอง เรือบริการ แท่นขุดเจาะ ฯลฯ แต่บางครั้งก็ร่วมกลุ่มกันอยู่ในสมาคมเดียวกัน และเสี่ยงในภัยที่อาจจะเกิดขึ้นที่ต้องขอใช้ร่วมกัน และปัจจุบันยังได้มีการก่อตั้ง P&I Club ของผู้ดำเนินธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีอีกด้วย จึงสามารถแบ่ง P&I Club ได้เป็น 4 ประเภทใหญ่ คือ

(1) P&I Club สำหรับเจ้าของเรือ (Owners P&I Club)

(2) P&I Club สำหรับผู้เช่าเรือ (Charterers P&I Club) ไม่จะเป็นการเช่าเรือเปลือยเปล่า (Bare Boat) การเช่าเรือระยะเวลา (Time Charter Party) หรือการเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charter Party) เนื่องจากผู้เช่าเรือต้องมีความรับผิดชอบต่อเจ้าของเรือในกรณีเรือเกิด

⁴¹ ตระกูล พุ่มเสนาะ, P&I CLUB ทางเลือกใหม่ของการประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพมหานคร : นิติธรรม, 2540), หน้า 1-11.

⁴² Thomas J.Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, p.568.

ความเสียหาย ในขณะที่เดียวกันก็ต้องรับผิดชอบเจ้าของสินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือตามสัญญารับขนของทางทะเล

(3) P&I Club สำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลที่ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ เช่น ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) ผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) การท่าเรือ (Port Authority) เป็นต้น

(4) P&I Club สำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการรับขนของทางทะเล แต่ไม่เข้าข่าย (1) – (3) เช่น ตัวแทนเรือ (Agent) นายหน้าเช่าเรือ (Broker) บริษัทรับสำรวจสินค้าหรือเรือ (Surveyor) เป็นต้น

ดังนั้น ผู้ขนส่งที่จะเข้าเป็นสมาชิก P&I Club จึงต้องพิจารณาว่าเป็นเจ้าของเรือเองหรือ Charter จากผู้อื่นมา เพราะหาก Charter เรือจากผู้อื่นอาจสมัครเป็นสมาชิกในบางสมาคมซึ่งรับสมาชิกเฉพาะเจ้าของเรือไม่ได้

3.10.2 การเข้าเป็นสมาชิก P&I Club

สมาชิก P&I Club ทุกรายจะต้องดำรงตำแหน่งเป็นผู้จัดการบริหาร (Director) โดยมีหน้าที่ในการคัดเลือกสมาชิก , พิจารณาขดเชยค่าสินไหม , ดำเนินการด้านการลงทุน , เก็บรักษาประวัติและบัญชี , ให้บริการข้อมูลข่าวสาร และปรับปรุงแก้ไขกฎข้อบังคับและความคุ้มครอง สำหรับรายได้ทั้งหมดที่ P&I Club ได้รับเข้ามาจะนำมาใช้จ่ายเป็นค่าชดเชยค่าเสียหายที่สมาชิกเรียกมา หรือให้บริการแก่สมาชิกในเรื่องต่างๆ จะไม่มีการนำเงินมาจ่ายเป็นกำไร เงินปันผลภาษี หรือโบนัสแต่อย่างใด โดยในการเป็นสมาชิก P&I Club ก็จะมีให้เลือกเป็นชั้นต่างๆ ซึ่งแต่ละชั้นก็จะให้ความคุ้มครองไม่เหมือนกันซึ่งในบางสมาคมก็จะเรียกแบ่งความคุ้มครองแต่ละแบบเป็น Class 1 , Class 2 บางสมาคมก็จะเรียกเป็นชื่อ เช่น Protection and Indemnity ให้ความคุ้มครองกรณีเรือโดนกันและความเสียหายอื่นๆ อันเนื่องมาจากกรณีเรือโดนกัน เช่น ค่าชดเชยแก่คนเรือกรณีตายหรือบาดเจ็บ ผู้คอนเทนเนอร์สูญหายเสียหาย เป็นต้น , Freight Demurrage and Defence คุ้มครองค่าระวาง ค่าเสียหายเวลา การถูกตรวจจับ เป็นต้น , Strike คุ้มครองเช่น ค่าจ้างคนประจำเรือ ค่าเชื้อเพลิง ความเสียหายจากการหยุดงานประท้วงโดยคนประจำเรือ เป็นต้น เมื่อผู้ขนส่งต้องการเข้าเป็นสมาชิกสมาคมใดก็จะต้องติดต่อกับนายหน้าประกันภัยทางเรือหรือสมาคมโดยตรง โดยส่งรายละเอียด ได้แก่

- รายละเอียดการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร
- เงื่อนไขความคุ้มครองที่ต้องการ เช่น ต้องการประกันภัยทุกข้อบังคับในสมุดเงื่อนไข หรือต้องการคุ้มครองเฉพาะสินค้า หรือต้องการประกันในชั้นความเสี่ยง
- ประเภทเรือ ขนาด อายุ และประวัติเรือ

- ประเภทสินค้าที่รับขน เช่น ปนคละระหว่างสินค้าคอนเทนเนอร์กับสินค้าทั่วไป หรือสินค้าเย็นแช่แข็ง
- อาณาเขตการเดินเรือ
- รายละเอียดเจ้าของเรือและผู้จัดการเรือ
- สัญชาติของคนประจำเรือ
- ประวัติความเสียหายของเรือและเจ้าของเรือ
- ธงของเรือ
- Classification Society ของเรือ
- การตรวจสอบจากผู้ตรวจสำรวจเรือของสมาคม หรือนายหน้าประกันภัยจัดหา และให้ความเชื่อถือประกอบการพิจารณาด้วย

เมื่อเข้าเป็นสมาชิกโดยสมาคมจะออกหนังสือรับรองการเป็นสมาชิก (Certificate of Entry) แล้วโดยทั่วไปสมาคมจะเรียกเก็บเงินครั้งแรก (Initial Call) เป็นอัตราร้อยละ 70 – 80 ของสภาพเรือโดยคำนวณจากตันกรอส หรือบางสมาคมที่มีขนาดเล็กก็จะคิดในอัตราเหมาเฉลี่ยเป็นลำ หรือบางสมาคมซึ่งมีได้อยู่ใน International Group อาจคิดเป็นอัตราประจำ (Fixed Rate) โดยไม่ถือเป็นการเรียกเก็บเงินครั้งแรกก็ได้ และสมาคมอาจเรียกเก็บค่าสมาชิกเพิ่มเติม (Supplementary Call) ก็ได้

3.10.3 International Group

นอกจากนี้ ยังได้มีการรวมตัวของ P&I Club ขึ้นมาเป็นกลุ่มที่เรียกว่า International Group โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมิให้แย่งสมาชิกและให้บริการข้อมูลข่าวสารซึ่งกันและกัน เช่น สมาชิกย้ายไปอยู่สมาคมอื่นซึ่งอยู่ในกลุ่มเดียวกัน สมาคมเดิมต้องให้ประวัติของสมาชิกดังกล่าวแก่สมาคมใหม่ด้วย , เป็นแหล่งรวมเงิน (Pool) โดยแต่ละสมาคมจะรับความเสียหายส่วนแรกไว้เองจำนวน 5,000,000US\$ ต่อหนึ่งอุบัติเหตุ และอีก 25,000,000US\$ ต่อไป จะถูกรับประกันต่อโดยสมาคมต่างๆ ที่อยู่ใน International Group ส่วนความรับผิดชอบที่เกินกว่า 30,000,000US\$ นั้น International Group ได้ซื้อประกันภัยต่อไว้เป็นมูลค่าถึง 1,500,000,000US\$ ต่อหนึ่งอุบัติเหตุต่อเรือหนึ่งลำ โดย 15% ของความเสียหายส่วนแรกในจำนวนเงิน 750,000,000US\$ จะรับประกันภัยร่วม (co-insure) ไว้โดย International Group และหากความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุหนึ่งครั้งมีมูลค่าเกินกว่า 1,530,000,000US\$ ส่วนที่เกินนั้นจะเป็นความรับผิดชอบของกองกลางของ International Group* โดยสมาคมที่เข้ากลุ่มต้องระดมทุนจากสมาชิกโดยเรียกเก็บ "overspill call" และวัตถุประสงค์ที่ล้ำคณียกอย่างเพื่อให้

* ข้อตกลง The Standard P&I Club เลขที่ 1995/8 ลงวันที่ 1 ธันวาคม 1995

เจ้าของเรือและผู้เช่าเรือที่มีสมาชิกอยู่ในกลุ่มเดียวกันมีความรับผิดชอบสินค้าเป็นไปในเกณฑ์เดียวกันจัดข้อพิพาทระหว่างกัน คือ ใช้เกณฑ์สัญญาการเช่าเรือแบบเดียวกัน

P&I Club ที่รวมตัวเป็นกลุ่ม International Group ปัจจุบันมี 15 กลุ่ม ได้แก่⁴³

1. American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc. (The American Club)
2. The Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd. (BRITANNIA)
3. Assuranceforeningen Gard (GARD)
4. The Japan Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (JPIA)
5. Liverpool & London Steamship Mutual P&I Association Ltd. (Liverpool and London)
6. London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd. (London)
7. Newcastle Protection & Indemnity Association Ltd. (Newcastle)
8. The North of England Protection & Indemnity Association Limited. (North of England)
9. Assuranceforeningen Skuld (Skuld)
10. The Standard Steamship Owners P&I Association (Bermuda) Ltd. (Standard)
11. The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd. (Steamship Mutual)
12. Sveriges Angfartygs Assurances Forening (The Swedish Club)
13. United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd. (UK.CLUB or UNITED KINGDOM)
14. The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxemburg) (West of England)
15. The Shipowners Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)

⁴³ ประมวล จันทรชิวะ, คำอธิบายพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศไทย อังกฤษ Maritime Insurance Act 1906, หน้า 275 - 276.

สำหรับประเทศอังกฤษได้มีการกำหนดการประกันภัยแบบ P&I Club ใน The Marine Insurance Act, 1906 มาตรา 85* โดยเรียกว่า Mutual Insurance หรือแปลว่าการประกันภัยซึ่งกันและกัน โดยให้คำนิยามว่าการประกันภัยแบบ Mutual Insurance เป็นการประกันภัยที่บุคคลสองคนหรือมากกว่านั้นได้ตกลงร่วมกันที่จะประกันภัยซึ่งกันและกัน P&I Club เป็นกิจการที่อยู่ภายใต้ Companies Act, 1862 ซึ่งปัจจุบันคือ Companies Act, 1985 ได้กำหนดว่าบริษัท นิติบุคคล หรือหุ้นส่วนใดที่ประกอบด้วยบุคคลจำนวน 20 คนขึ้นไป และจัดตั้งขึ้นเพื่อแบ่งประโยชน์ซึ่งกันจะต้องจดทะเบียนเป็นบริษัท (...any company, association or partnership consisting of more than twenty persons, formed for the acquisition of gain by the company and its members, is illegal unless registered as a company.) ดังนั้น ในปัจจุบัน P&I Club ในประเทศอังกฤษจึงจดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดมีสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายเป็นของตน

ในบางสมาคมได้มีการจัดตั้งสมาคมที่มีหน้าที่โดยเฉพาะเพื่อดำเนินการในกิจการเฉพาะอย่างแก่สมาคม เช่น Defence association ซึ่งจัดตั้งขึ้นเพื่อจัดการเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายทางกฎหมายในการฟ้องร้อง ต่อสู้คดี ของสมาชิกซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่มีได้รวมอยู่ในมูลประกันปกติ หรือ War risks association เนื่องจากในช่วงสงครามได้มีการยกเลิกการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมากทำให้สมาคมต้องจ่ายค่าเสียหายแก่สมาชิก และสมาคมต้องเรียกเก็บค่า Premium จากสมาชิกเพิ่มขึ้น โดยการจัดการของสมาคมนี้ได้มีการจัดทำ Pooling Agreement และรัฐบาลอังกฤษได้เข้าทำข้อตกลงประกันภัยต่อกับสมาคมประเภทนี้ด้วย

* Section 85. Modification of Act in case of mutual insurance.-

(1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses to be a mutual insurance.

(2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.

(3) The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties issued by the association, or by the rules and regulations of the association.

(4) Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act apply to a mutual insurance.

ปัจจุบัน P&I Club ได้มีบทบาทสำคัญมากขึ้นโดยเฉพาะในเรื่องเกี่ยวกับการชดใช้ค่าเสียหายที่ถูกเรียกร้องจากการที่เรือสมาชิกทำให้เกิดมลภาวะ และเกิดการประอะเปื้อนจากน้ำมันของเรือสมาชิก เนื่องจากปัจจุบันมีข้อกำหนดสนธิสัญญาที่เกี่ยวกับการควบคุมมลภาวะน้ำมันและการชดใช้ สาเหตุการเกิดมลภาวะหรือการประอะเปื้อนของน้ำมันมักเกิดจากเรือชนกันหรือบางครั้งเนื่องมาจากเรือเกยตื้น และ P&I Club ยังมีบทบาทในการรับรองให้เรือสมาชิกแล่นเข้าในเขตน่านน้ำของประเทศที่เป็นภาคีหรือรับรอง The International Convention for the Preventing of Pollution from Ships, 1973 ซึ่งได้มีการปรับปรุงโดยบันทึกความตกลงในปี 1978 (MARPOL 73/78) เนื่องจากอนุสัญญานี้บังคับให้เรือที่แล่นผ่านน่านน้ำของประเทศที่เป็นภาคีหรือรับรองต้องมีหนังสือค่าประกันชดใช้ความเสียหายหรือรับรองความรับผิดชอบเรือทำให้เกิดมลภาวะทางทะเล จึงเป็นเหตุให้ผู้ขนส่งที่ขนส่งน้ำมันสปรกจำพวกน้ำมันเตาและน้ำมันดิบต้องเข้าเป็นสมาชิก P&I Club โดยปริยาย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย