

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

กมล สันติเกษตริน. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการจ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน. กรุงเทพฯ : นิติบรรณาการ, 2528.

กมลชนก สุทธิวาทนมุขนิ. ธุรกิจพาณิชย์นาวี. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดพิมพ์โดยสถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528.

กัลยา ด่านวิวัฒน์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2523.

คณิง ฤาไชย. หลักกฎหมายบางเรื่อง. กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ป.สัมพันธ์พาณิชย์, 2528.

จิต เศรษฐบุตร. ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์สิน เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน. ไม่ปรากฏสถานที่พิมพ์, 2493.

_____. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและหนี้. พิมพ์ครั้งที่ 4, กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วน จำกัดภาณพิมพ์, 2526.

จิตติ ติงศภัทย์. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรณ 2 มาตรา 354 ถึง 452 ว่าด้วยมูลแห่งหนี้. กรุงเทพฯ : เรือนแก้วการพิมพ์, พิมพ์ครั้งที่ 5, 2526.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี. รายงานการสัมมนาและเอกสารประกอบการสัมมนา เรื่องการขนส่งทางทะเล : ปัญหาและแนวทางแก้ไข. กรุงเทพมหานคร : สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.

____. รายงานการสัมมนาทางวิชาการเรื่องกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล : ความจำเป็นและผลกระทบ. กรุงเทพมหานคร : สถาบันธุรกิจพณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528.

ชรินทร์ นิตยาวิวิธ. เลตเตอร์ออฟเครดิตการค้า (Commercial Letter of Credit).
กรุงเทพฯ : อมรินทร์การพิมพ์, พิมพ์ครั้งที่ 4, 2529.

ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ. กฎหมายกับการประกอบธุรกิจพณิชยนาวิ. กรุงเทพฯ : _____, 2531.

เชื้อ คงคากุล. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของรับขน. พระนคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง, 2494.

ธิดา ชาลีจันทร์. กฎหมายทะเล. นนทบุรี : โรงพิมพ์สถานสงเคราะห์หญิงปากเกร็ด กรมประชาสงเคราะห์, 2519.

ประพันธ์ ศาตะมาน และ ไผจิตร ปุณฺณพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะซื้อขาย. กรุงเทพฯ : แสงทองการพิมพ์, พิมพ์ครั้งที่ 6, 2519.

มัญญาวิมลศาสตร์. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยซื้อขายแลกเปลี่ยน ให้. : คำสอนภาค 2 ชั้นปริญญาตรี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง, พระนคร : โรงพิมพ์อักษรนิติ, 2478.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. กฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศ หน้าที่ 1 - 7. กรุงเทพฯ : บริษัท ประชาชน จำกัด, 2528.

มานพ สังขมิตร. เลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit) และเอกสารประกอบ.
กรุงเทพฯ : รวมสาส์น, พิมพ์ครั้งที่ 1, 2527.

วารินทร์ วงศ์หาญเชาว์. การค้าและการตลาดระหว่างประเทศ (International Trade and Marketing). กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, พิมพ์ครั้งที่ 1, 2520.

วารี หะวานนท์. การบังคับธนาคาร : การปฏิบัติงานธนาคารพาณิชย์. กรุงเทพฯ :
โรงพิมพ์ชาวพิมพ์, 2528.

วิฑูรธรรมนิเทศ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแห่งลักษณะซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้. พระนคร :
โรงพิมพ์สยามบรรณกิจ, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.

วิริยะ เกิดศิริ. หนังสืออนุสรณ์ในงานพระราชทานเพลิงศพ ศาสตราจารย์วิริยะ (บุญเรือน)
เกิดศิริ ณ เมรุหน้าพลับพลาอิสริยาภรณ์ วัดเทพศิรินทราวาส. 2525.

วิมล เครื่องงาม. คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้. กรุงเทพฯ :
แสงสุทธิการพิมพ์, พิมพ์ครั้งที่ 3, 2524.

สุชาบดี สัตตบุศย์. กฎหมายทะเล (Maritime Law). กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัย
รามคำแหง, 2525.

เส็นีย์ ปราโมช. กฎหมายแห่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 (ภาค 1-20).
กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2527.

_____. ประมวลกฎหมายแห่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2
(ภาคบริบูรณ์). กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช, 2505.

บทความ

กมล สันธิเกษตริน. "ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทะเล." วารสารนิติศาสตร์
เล่มที่ 1 ตอนที่ 3 (ธันวาคม 2512) : 37-56

_____. "ความรับผิดชอบของผู้รับขนส่งระหว่างประเทศ." วารสารกฎหมาย จุฬาลงกรณ์มหา
วิทยาลัย ปีที่ 2 ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2519) : 76

- _____ . "ชมรมสายการเดิน (Shipping Conference)." วารสารการพาณิชย์นาวี
ฉบับที่ 2 ปีที่ 1 (2525) : 10 - 19
- _____ . "ปัญหาการขนส่งทางทะเล." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 2
(มกราคม - มิถุนายน, 2526) : 1 - 24
- _____ . "การปฏิบัติต่อเรือต่างประเทศในท่าเรือต่าง ๆ." วารสารการพาณิชย์นาวี
ฉบับที่ 2 ปีที่ 4 (พฤษภาคม - สิงหาคม, 2528) : 10 - 21
- _____ . "ข้อสังเกตเกี่ยวกับปัญหาที่ว่ากฎหมายว่าด้วยการรับของทางทะเลของ
ประเทศไทยมีหรือไม่." วารสารทนายประจำบ้านและสำนักงาน ฉบับที่ 24 ปีที่ 12
(กุมภาพันธ์ 2530) : 14 - 19
- กมลมิตร วุฒิจำนงค์. "ธนาคารและการค้าระหว่างประเทศ." วารสารนิติศาสตร์ ฉบับที่ 1
ปีที่ 13 (พ.ศ. 2526) : ฉบับกฎหมายธุรกิจ
- กฤติกา ตันติวาณิช. "การพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีและกฎหมายการเดินเรือของสหรัฐ
อเมริกาในปัจจุบัน." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2 ปีที่ 4 (พฤษภาคม -
สิงหาคม, 2528) : 41 - 53
- เกริก วนิกกุล. "กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล : หน้าที่และความรับผิดชอบ
ของผู้ขนส่ง." วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ฉบับที่ 3 ปีที่ 11
(ธันวาคม 2529 - มีนาคม 2530) : 121-179
- โกศล โสภาคย์วิจิตร. "การเปรียบเทียบกฎหมายโรมันและอังกฤษว่าด้วยลักษณะซื้อขาย."
วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ฉบับที่ 1 ปีที่ 4 (มกราคม - เมษายน
2521) : 52-70
- คณิง ฤาไชย. "กฎหมายเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ." หนังสือวันพี ปี 2517

- จิต เศวตบุษกร. "หลักการตีความ : ฝรั่งเศส." บทกวีพิศัย เล่ม 11 ตอน 7
: 1200 - 1206
- จินดา ชัยรัตน์. "หลักการตีความ : ไทย." บทกวีพิศัย เล่ม 11 ตอน 8
: 1412 - 1452
- จวิทร์ เพียรประดิษฐ์กุล. "ปัญหาสิทธิของผู้รับตราส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์มาตรา 627." วารสารนิติศาสตร์ ฉบับที่ 4 ปีที่ 17 (ธันวาคม 2530) :
32 - 62
- จัญญ์ ภักดีชนากุล. "หมายเหตุฎีกา 2521." วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ฉบับที่ 4 (มกราคม - เมษายน 2521) : 200 - 203
- จัญญ์ ภักดีชนากุล และ ไพฑูรย์ คงสมบูรณ์. "หมายเหตุฎีกา 2521." วารสารกฎหมาย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ฉบับที่ 4 (พฤษภาคม - สิงหาคม 2521) : 170-174
- จัญญ์ ภักดีชนากุล และ ไมตรี ศรีอรุณ. "หมายเหตุฎีกา 2521." วารสารกฎหมาย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ฉบับที่ 4 (กันยายน - ธันวาคม 2521) : 170-178
- จารุจินทร์ มุสิกพะงษ์. "การพัฒนาการขนส่งทางเรือ." นิตยสารการท่าเรือ ฉบับที่ 272
ปีที่ 27 (พ.ศ. 2523) : 33
- ชวลิต อรรถศาสตร์. "กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ." บทกวีพิศัย เล่มที่ 34 ตอนที่ 3
(2520) : 443 - 462
- ชยันติ ไกรกาญจน์. "ผู้ขนส่งทางทะเลตามใบตราส่ง." วารสารกฎหมายธุรกิจ : 29-33
- ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนศาสตร์. "อายุความคดีรับขนของทางทะเล." วารสารการพาณิชย์นาวี
ฉบับที่ 1 ปีที่ 4 (มกราคม - เมษายน, 2528) : 56 - 63

ไชยวัชร์ ชีระพัฒน์. "ทวิสต์วีซีที." คุลพาท เล่มที่ 5 ปีที่ 25 (กันยายน - ตุลาคม 2521)
: 22

ไชยวัชร์ บุณนาค. "กฎหมายพาณิชย์ทะเล (วิธีปฏิบัติและประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับ
บิลออฟเลตติ้งและสัญญาเช่าเรือ)." บทบัญญัติ เล่มที่ 38 ตอนที่ 1 (2524) :
36 - 48

เดช วุฒิสงห์ชัย. "การบรรจุสินค้าลงที่บ่อหรือภาชนะในแง่กฎหมาย." คุลพาท เล่มที่ 11
ปีที่ 11 (พฤศจิกายน 2517) : 52 - 55

_____. "ใบกำกับสินค้า." คุลพาท เล่มที่ 9 ปีที่ 12 (กันยายน 2508) : 32-34

ธนสวรรค์ แขวงโสภาก. "สภาผู้ส่งสินค้าและศูนย์จองระวางสินค้า (Shipper's Council's
Freight Booking center)." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 3 ปีที่ 6
(กันยายน - ธันวาคม, 2530) : 18 - 21

ธิตยา ไชยเผือก. "ขนส่งทางทะเลกับการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศ." วารสารการ
พาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 7 (2531) : 22 - 33

นพมาศ. "ด้านเรื่องสัญญาจะซื้อจะขายจะมีได้ในทรัพย์สินประเภทใด." คุลพาท ปีที่ 8
(2504) : 236 - 244

นิวัฒน์ แจ็งอริยวงศ์. "Marketing in shipping Business." วารสารการ
พาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 6 (มกราคม - เมษายน, 2530) : 38 - 51

บัญญัติ สุชีวะ. "เอกเทศสัญญาทางการพาณิชย์ระหว่างประเทศ." บทบัญญัติ เล่มที่ 20
ตอนที่ 2 (2505) : 292 - 296

_____. "การโอนกรรมสิทธิ์ในสัญญาซื้อขาย." วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ฉบับที่ 2 ปีที่ 12 (พฤษภาคม 2519) : 58 - 75

- ประกอบ หุตะสิงห์. "หลักการตีความกฎหมาย : เยอรมัน." บทบัญญัติ เล่ม 11 : 1207 - 1231
- _____. "กฎหมายสำหรับนักธุรกิจในประเทศไทย." บทบัญญัติ เล่มที่ 28 ตอนที่ 4 (2514) : 766
- ประจักษ์ศิลป สุขวรรณเกษ. "กลวิธีข้อโจทก์ข้ามชาติ." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2 ปีที่ 6 (พฤษภาคม - สิงหาคม, 2530) : 41 - 53
- ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ. "การขนส่งแบบ Sea/Air นวัตกรรมใหม่ของการขนส่งระหว่างประเทศ." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 7 (2531) : 8 - 20
- ประยงค์ เนตยารักษ์. "การพาณิชย์นาวีของไทย : สภาพปัญหาและนโยบาย." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 4 (มกราคม - เมษายน, 2528) : 14 - 40
- ประวิตร โนนพิละ. "การขนส่งทางทะเลของประเทศไทย." รัฐาภิรักษ์ เล่มที่ 15 ฉบับที่ 4 (251) : 9
- ประเสริฐศิริ สุขะวัฒนกุล. "กฎหมายว่าด้วยการกักเรือ." วารสารนิติศาสตร์ ฉบับที่ 4 ปีที่ 17 (ธันวาคม 2530) : 74 - 90
- ปริญญา ดีผดุง. "ประกันภัยทางทะเล." บทบัญญัติ เล่มที่ 41 ตอนที่ 3 - 4 (2527) : 425 - 439
- ปรีชา สุขาวงศ์. "อันสืบเนื่องมาจากสัญญาจะซื้อจะขาย." คุลนาท เล่มที่ 6 ปีที่ 8 (มิถุนายน 2504) : 573 - 582
- ไพฑูริศ เอกเจริญกร. "ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามใบตราส่งตามกฎหมายภายในของฝรั่งเศส." วารสารนิติศาสตร์ ฉบับที่ 4 ปีที่ 17 (ธันวาคม 2530) : 23 - 31

พรเพ็ญ วัลถนาราว. "นโยบายการขนส่งสินค้าทางเรือ." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 3
ปีที่ 4 (กันยายน - ธันวาคม, 2528) : 2 - 12

นิชัย กนกสุทธีวงศ์. "การขนส่งชายฝั่งในประเทศไทย." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 3
ปีที่ 4 (กันยายน - ธันวาคม, 2528) : 58 - 72

ไพจิตร บุญคุ้มกันย์. "ด้านเรื่องสัญญาจะซื้อขายสังหาริมทรัพย์." คุลพาท เล่มที่ 8
ปีที่ 8 (สิงหาคม 2504) : 830 - 839

_____. "ทรัพย์สินเฉพาะสิ่ง." บทบัญญัติ เล่มที่ 23 ตอนที่ 4 (ตุลาคม 2508) :
812 - 820

_____. "สัญญาซื้อขายเสร็จเด็ดขาด." คุลพาท เล่มที่ 2 ปีที่ 13
(กุมภาพันธ์ 2509) : 2 - 8

ไพบุลย์ สุตันติวารุณ. "Freight Forwarders : สถานภาพและความรับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยว
กับการขนส่งทางทะเล." วารสารนิติศาสตร์ ฉบับที่ 4 ปีที่ 17 (ธันวาคม
2530) : 63 - 73

_____. "สถานภาพกฎหมายขนส่งทางทะเลของไทยในปัจจุบัน : ปัญหาเกี่ยวกับ
Through Bill of Lading." จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 1
(กุมภาพันธ์ 2532) : 4

_____. "การขนส่งแบบ Intermodalism : ปัญหาเรื่องความรับผิดชอบ" จุลสารกฎหมาย
พาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2 ปีที่ 1 (เมษายน 2532) : 6 - 9

ไพศาล กุมาลย์วิสัย. "สัญญาจะซื้อขายกับเสรีภาพในการทำสัญญา." คุลพาท เล่มที่ 5
ปีที่ 8 (2504) : 467 - 474

มานะ กัทธธรรม. "การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1
ปีที่ 5 (มกราคม - เมษายน, 2529) : 14 - 15, 17 - 19, 21 - 31

_____ . "การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2 ปีที่ 5 (พฤษภาคม - สิงหาคม, 2529) : 10 - 19

_____ . "การขนส่งระบบคอนเทนเนอร์." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 3 ปีที่ 4 (กันยายน - ธันวาคม, 2528) : 27 -33, 36 - 38, 40, 44

รุจิระ บุณนาค. "ความสัมพันธ์ระหว่าง SEAWORTHINESS กับ DUE DILIGENCE ในการหลุดพ้นความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ." วารสารนิติศาสตร์ ฉบับที่ 1 ปีที่ 18 (มีนาคม 2531) : 53 - 62

เรืองเดช มหาศรานนท์. "กฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล." วารสารการพาณิชย์นาวี เล่มที่ 1 (พฤษภาคม - สิงหาคม, 2525) : 20 - 43

วงษ์ วีระพงษ์. "สัญญาซื้อขาย (โดยย่อ)." คฤหาสน์ เล่มที่ 12 ปีที่ 9 (ธันวาคม 2506) : 130 - 140

วิงนา ศรีสิงห์โงม. "การพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 - 2529)." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 6 (มกราคม - เมษายน 2530)

_____ . "สรุปผลการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 - 2529)." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 6 (มกราคม - เมษายน, 2530) : 30 - 36

_____ . "บทบาทของรัฐในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 7 (2531) : 2 - 6

วิงนา อิศรภักดี. "หลักการตีความกฎหมาย : อังกฤษ." บทกวีพิเศษ เล่มที่ 11 ตอน 8 : 1412 - 1452

- วานิช สายสุวรรณ. "คำพิพากษาศาลฎีกาที่น่าสนใจ : คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 447/2521." วารสาร
การพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2 ปีที่ 4 (พฤษภาคม - สิงหาคม, 2528) : 68 - 72
- _____. "คำพิพากษาศาลฎีกาที่น่าสนใจ : คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 848/2521." วารสาร
การพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2 ปีที่ 4 (พฤษภาคม - สิงหาคม, 2528) : 77 - 78
- _____. "คำพิพากษาศาลฎีกาที่น่าสนใจ : คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 848/2498." วารสาร
การพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 3 ปีที่ 4 (กันยายน - ธันวาคม 2528) : 79 - 82
- _____. "คำพิพากษาศาลฎีกาที่น่าสนใจ : คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1284/2526." วารสาร
การพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 5 (มกราคม - เมษายน 2529) : 58 - 66
- _____. "คำพิพากษาศาลฎีกาที่น่าสนใจ : คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2259/2527." วารสาร
การพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2 ปีที่ 5 (พฤษภาคม - สิงหาคม 2529) : 79 - 82
- วิโรจน์ กลั่นเปา. "การขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ." ข่าวสารเศรษฐกิจ ปีที่ 5
(2511) : 49
- วีระพล ปานะบุตร. "การซื้อขายระหว่างประเทศแบบ CIF." วารสารอัยการ ฉบับที่ 6
(กันยายน 2526) : 9 - 41
- สมปอง สุจริตกุล. "ข้อคิดเบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศ." บทบันทึกคดี เล่มที่ 20
ตอนที่ 1 (2505) : 76
- สมพร เทนสิทธา. "การขนส่งสินค้าทางทะเล." วารสารเศรษฐกิจการพาณิชย์ เล่มที่ 1
ปีที่ 1 (2514) : 20
- สมพร ไพลิน. "ข้อเสียเปรียบทางด้านกฎหมายของเจ้าของเรือไทย." วารสารการพาณิชย์นาวี
ฉบับที่ 1 ปีที่ 6 (มกราคม - เมษายน, 2530) : 62 - 72

สมยศ แซ่มช้อย. "เส้นทางเดินเรือของไทยกับสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือ." ธุรกิจการค้า
ฉบับที่ 2 (2522) : 49

สมศักดิ์ เพียรสกุล. "ใบตราส่ง (Bill of Lading)." วารสารการพาณิชย์นาวี เล่มที่ 3
(มกราคม - เมษายน, 2527) : 22 - 36

สิทธิโชค ศรีเจริญ. "การประกันภัยทางทะเล." วารสารนิติศาสตร์ ฉบับที่ 4 ปีที่ 17
(ธันวาคม 2530) : 116 - 130

สุชาติ ธรรมานัทท์กุล. "ปัญหาบางประการเกี่ยวกับการประกันภัยในสัญญาซื้อขาย ซี ไอ เอฟ."
วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ฉบับที่ 2 ปีที่ 9 (ตุลาคม 2527) :
102 - 108

สุดา วัชรวัฒนากุล. "รับขนของทางทะเล : คำพิพากษาฎีกาที่ 1112/2530." วารสาร
นิติศาสตร์ ฉบับที่ 4 ปีที่ 17 (ธันวาคม 2530) : 111 - 115

สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์. "ใบตราส่ง (Bill of Lading) และสิทธิของผู้รับใบตราส่ง."
บทบัญญัติ ตอนที่ 3 (2524) : 336 - 346

_____. "สิทธิของผู้รับตราส่งที่มีต่อผู้ขนส่งในการขนส่งของทางทะเล." วารสาร
นิติศาสตร์ ฉบับที่ 1 เล่มที่ 14 (2527) : 124 - 141

_____. "ปัญหาทางกฎหมายบางประการในสัญญาขนส่งทางทะเล." วารสารการ
พาณิชย์นาวี ฉบับที่ 1 ปีที่ 7 (2531) : 56 - 61

_____. "คำพิพากษา." จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2 ปีที่ 1 (เมษายน 2532)
: 15 - 16

สุวิทย์ วีระวงศ์. "การพัฒนาการค้าและกองเรือสินค้าของโลก." วารสารการพาณิชย์นาวี
ฉบับที่ 1 ปีที่ 5 (มกราคม - เมษายน, 2529) : 2 - 4, 11 - 12

- _____ . "การแก้ปัญหาเรือไทย." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2 ปีที่ 5
(พฤษภาคม - สิงหาคม, 2529) : 2 - 8
- _____ . "การขนส่งทางน้ำแบบ Barge Carrier." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2
ปีที่ 6 (พฤษภาคม - สิงหาคม, 2530) : 2 - 9
- หยุด แสงอุทัย. "ช่องว่างแห่งกฎหมาย." บทบัญญัติ เล่ม 10 ตอน 8 (พฤษภาคม
2481) : 1727 - 1774
- เหรียญ วรวิวัฒน์อักษร. "Documentary in Shipping Business." วารสารการ
พาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2 ปีที่ 6 (พฤษภาคม - สิงหาคม, 2530) : 11 - 21
- อนันต์ วิมลจิตต์. น.ท., ร.น. "กฎหมายทะเล (Admiralty or Maritime Law)." วารสารนิติศาสตร์ เล่มที่ 1 ตอนที่ 1 (กรกฎาคม 2512) : 42 - 53
- อัญญา ชันชวิทย์. "ศูนย์จอร์จระวางเรือ." วารสารการพาณิชย์นาวี ฉบับที่ 2 ปีที่ 6
(พฤษภาคม - สิงหาคม, 2530) : 26 - 40
- อัญญา ชันชวิทย์, และประไพญ์สิริ สีสันมุข. "สรุปรายงานผลการวิจัยเรื่องทัศนคติของผู้ทำ
ธุรกิจส่งสินค้าเข้าและส่งออกที่มีต่อการใช้เรือไทย." วารสารการพาณิชย์นาวี
ฉบับที่ 1 ปีที่ 7 (2531) : 34 - 41
- อารีย์ นิจิตรกล้าเอี่ยม. "โครงสร้างพื้นฐานการพาณิชย์นาวี." วารสารการพาณิชย์นาวี
ฉบับที่ 3 ปีที่ 6 (กันยายน - ธันวาคม, 2530) : 23 - 29
- อุกฤษ มงคลนาวิน. "กฎหมายแห่งฝรั่งเศสว่าด้วยข้อขาย." บทบัญญัติ เล่ม 28 ตอน 4
(2514) : 816 - 837
- อุดมศักดิ์ บุญญาสวัสดิ์. "ความสำคัญของการขนส่งทางทะเล." วารสารเศรษฐกิจพาณิชย์
ฉบับที่ 62 ปีที่ 4 (2519) : 23

วิทยานิพนธ์และเอกสารอื่น ๆ

วิทยานิพนธ์

กฤตยชญ์ ศิริเขต. "การโอนกรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินตามสัญญาซื้อขาย." วิทยานิพนธ์ปริญญา
นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2520

เกษมศักดิ์ อินทวงศ์. "ใบตราส่งในการรับขนของทางทะเล ปัญหาบางประการในทางทฤษฎี
และปฏิบัติ." วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529

ชมภู กาญจนานทร. "การศึกษาและเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมทางทะเลระหว่าง
ระบบบรรจุตู้กับระบบไม่บรรจุตู้ (A comparative study on ocean
transport of industrial products between containerized and
conventional system)." วิทยานิพนธ์หลักสูตรปริญญาพาณิชย์ศาสตร์บัณฑิต
วิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2528

พจนา เหลืองอรุณ. "การเดินเรือพาณิชย์กับเศรษฐกิจไทย พ.ศ. 2398 - 2468
(Commercial Shipping and Thai Economy 1855 - 1925 A.D.)"
วิทยานิพนธ์อักษรศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาประวัติศาสตร์ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, พ.ศ. 2523

พนิดา วัฒนเวทิน. "ผลของการโอนบิลออฟเลดิงในระบบกฎหมายไทย." วิทยานิพนธ์ปริญญา
นิติศาสตร์มหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2529

วรรณ สุนทรนกุล. "กฎหมายว่าด้วยสัญญาเช่าเรือ." วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตร์มหาบัณฑิต
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519

วิเชียร นาคปริทัศน์. "สภาพการณ์พาณิชย์นาวีของประเทศไทย." วิทยานิพนธ์ปริญญา
แผนกวิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2521

- วีรยา ภัทรอาชาชัย. "การศึกษาระบบการจัดการและดำเนินงานของบริษัทเดินเรือกับการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย." วิทยานิพนธ์ภาควิชาพาณิชย์ศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2527
- ศรัวิไล ชวาลรัตน์. "ผลของน้ำอณูในเลตเตอร์ออฟเครดิท." วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527
- อัจฉราพรรณ สุภานคำ. "ระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทย เส้นทางทวีปเอเชีย - ทวีปยุโรป." วิทยานิพนธ์ภาควิชาการตลาด จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, พ.ศ. 2524

คำนิพากษานฎีกาไทย

- | | |
|-------------------|--|
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 241/2492, หน้า 195 - 200. |
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 999/2496, หน้า 1115 - 1126. |
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 845/2497 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยบรรณาธิการ, หน้า 814 - 821. |
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 828/2498 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยวิฑูร เทพนิทัศน์, หน้า 814 - 828. |
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 50/2501, หน้า 39 - 49. |
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 784/2502 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยบรรณาธิการ, หน้า 1115 - 1125. |
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 1556/2509, หน้า 2728 - 2729. |
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 1583/2511 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยวิโรจน์ บริรักษ์จรรยาวัตร, หน้า 1833 - 1850. |
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 1295/2516 (ไม่ได้ลงพิมพ์ในหนังสือคำนิพากษานฎีกา) |
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 214/2517 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยเดือน จิตรกร, หน้า 123 - 134. |
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 994/2517 (ไม่ได้ลงพิมพ์ในหนังสือคำนิพากษานฎีกา) |
| คำนิพากษานฎีกาที่ | 1265/2517, หน้า 844 - 846. |

- คำนิพากษาศึกษาที่ 1585/2517, หน้า 1151 - 1161.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 1921/2518 (ไม่ได้ลงพิมพ์ในหนังสือคำนิพากษาศึกษา)
- คำนิพากษาศึกษาที่ 38/2519 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษาศึกษาโดยจิตติ ดิงศภิรักษ์,
หน้า 17 - 30.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 155/2519, หน้า 90 - 92.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 1123/2519, หน้า 583 - 584.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 1470/2520, หน้า 1091 - 1092.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 2645/2520, หน้า 2035 - 2039.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 447/2529, หน้า 295 - 299.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 585/2521, หน้า 367 - 369.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 848/2521, หน้า 520 - 522.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 763/2522, หน้า 693 - 694.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 1748/2522 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษาศึกษาโดยจิตติ ดิงศภิรักษ์,
หน้า 1451 - 1458.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 1984/2522 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษาศึกษาโดยจิตติ ดิงศภิรักษ์,
หน้า 1629 - 1636.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 2299/2522, หน้า 1849 - 1850.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 118/2532 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษาศึกษาโดยจิตติ ดิงศภิรักษ์,
หน้า 70 - 75.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 731,732/2523, หน้า 388 - 390.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 2378/2523 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษาศึกษาโดยจิตติ ดิงศภิรักษ์,
หน้า 2682 - 2686.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 2570/2523, หน้า 1956 - 1964.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 927/2524, หน้า 847 - 848.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 1282/2524 (ไม่ได้ลงพิมพ์ในหนังสือคำนิพากษาศึกษา)
- คำนิพากษาศึกษาที่ 1414/2524, หน้า 1113 - 1115.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 2939/2524, หน้า 2111 - 2113.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 871/2525, หน้า 577 - 582.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 1107/2525, หน้า 918 - 921.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 3879/2525, หน้า 2867 - 2870.
- คำนิพากษาศึกษาที่ 1284/2526, หน้า 654 - 658.

- คำนิพากษานฎีกาที่ 1511/2526, หน้า 824 - 828.
- คำนิพากษานฎีกาที่ 2501/2526, หน้า 1715 - 1724.
- คำนิพากษานฎีกาที่ 2678/2526, หน้า 1997 - 2001.
- คำนิพากษานฎีกาที่ 1980/2527, หน้า 1273 - 1275.
- คำนิพากษานฎีกาที่ 2259/2527, หน้า 1538 - 1542.
- คำนิพากษานฎีกาที่ 2745/2527 (ไม่ได้ลงพิมพ์ในหนังสือคำนิพากษานฎีกา)
- คำนิพากษานฎีกาที่ 2876, 2877/2528, หน้า 1311 - 1322.
- คำนิพากษานฎีกาที่ 3844/2528 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยอัมพร ณ ตะกั่วทุ่ง,
หน้า 2036 - 2047.
- คำนิพากษานฎีกาที่ 1607/2529, หน้า 818 - 825.
- คำนิพากษานฎีกาที่ 3401/2529, หน้า 44 - 47 (เล่ม 12, บริการส่งเสริมงานตุลาการ)
- คำนิพากษานฎีกาที่ 94/2530, หน้า 4 - 7 (เล่ม 3 บริการส่งเสริมงานตุลาการ)
- คำนิพากษานฎีกาที่ 1112/2530 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยปริญญา ดีผดุง,
หน้า 43 - 56 (เล่ม 7, บริการส่งเสริมงานตุลาการ)
- คำนิพากษานฎีกาที่ 1496/2530 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยสุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์,
หน้า 95 - 99 (เล่ม 6, บริการส่งเสริมงานตุลาการ)
- คำนิพากษานฎีกาที่ 1967/2530 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยสุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์,
หน้า 27 - 30 (เล่ม 10, บริการส่งเสริมงานตุลาการ)
- คำนิพากษานฎีกาที่ 2230/2530 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยสุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์,
หน้า 72 - 79 (เล่ม 9, บริการส่งเสริมงานตุลาการ)
- คำนิพากษานฎีกาที่ 2588/2530, หน้า 89 - 90 (เล่ม 7, บริการส่งเสริมงานตุลาการ)
- คำนิพากษานฎีกาที่ 3926/2530, หน้า 2407 - 2414.
- คำนิพากษานฎีกาที่ 225/2531, หน้า 93 - 99.
- คำนิพากษานฎีกาที่ 789/2531, และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยปริญญา ดีผดุง,
หน้า 168 - 175 (เล่ม 2, บริการส่งเสริมงานตุลาการ)
- คำนิพากษานฎีกาที่ 942/2531 และหมายเหตุท้ายคำนิพากษานฎีกาโดยปริญญา ดีผดุง,
หน้า 40 - 48 (เล่ม 4, บริการส่งเสริมงานตุลาการ)
- คำนิพากษานฎีกาที่ 1768/2531, หน้า 189 - 191 (เล่ม 4, บริการส่งเสริมงานตุลาการ)

เอกสารจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 - 2529)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530 - 2534)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาษาต่างประเทศBooks

A Harding Boulth, The Making of Business Contracts, London : Sweet & Maxwell, Second Edition, 1972.

Alan Abraham Mocatta, Michael J Mustill and Stewart C. Boyd, Scrutton on Charterparties and Bills of Lading, London : Sweet & Maxwell, Nineteenth Edition, 1984

Alan Mitchelhill, Bills of Lading : Law and Practice, Great Britain: Chapman and Hall Ltd., 1982.

Armistead M. Dobie, Handbook on the Law of Bailments and Carriers, Minn: St. Paul West Publishing Co., 1914.

Benjamin, Jndah Philip, Benjamin's Sale of Goods, London : Sweet & Maxwell, Secend Edition, 1981.

Carter, A.T., Element of the Law of the Contraet, London : Sweet & Maxwell, Fifth Edition, 1922.

Chalmer, Sir M.D., The Sale of Goods Act, 1893, London : Butterwarths, Tenth Edition, 1924.

Clive M.Schmitthoff and David A.G. Sarre, Charlesworth's Mereantile Law, London : Stevens & Sons, Fourteenth Bdition, 1984

Clive M.Schmitthoff, The Export Trade, London : Steven & Sons Limited, Seventh Edition, 1980.

Dobson, A. Paul, Sale of Goods and Consumer Credit, London : Sweet & Maxwell, Third Edition, 1984.

Dudley Richardson, A Guide to Negotiable Instruments and the Bill of Exchange Acts, London : Butterwerths, Sixth Edition, 1980.

Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, Handbook of International Containerization, Bangkok : P.K. Printing Ltd., 1983.

Edward F. Stevens and C S J Butterfield, Shipping Practice, London : Pitman, Eleventh Edition, 1893.

ESCAP. Use of Maritime Transport : Volume I - II, _____ : _____ , _____ .

Gordon J. Borrie, Commercial Law, London : Butterworths, Fifth Edition, 1980.

Grant Gilmore and Charles L. Black, The Law of Admiralty, Mineloa, New York : The Foundation Press Inc, Second Edition, 1975.

J.k. Macleod and A.H.Hudson, Stevens & Borrie's Elements of Mercantile Law, London : Butterworths, Seventeenth Edition, 1978.

Kenneth Smith and Denis J. Keeman, Mercantile Law, London : Pitman, Fourth Edition, 1977.

_____. Mercantile Law, London : Pitman, Fifth Edition, 1982.

Leder, M.J., Consumer Law, Plymouth : Macdonald and Evans, 1980.

Lord Hailsham of St. Marylebone, Halsbury's Laws of England : Volume 41 (Sale of Goods : Para 601 - 962), London : Butterwerths, Fourth Edition, 1983.

_____. Halsbury's Laws of England : Volume 43 (Shipping and Navigation : para 401 - 800), London : Butterworths, Fouth Edition, 1983.

Laws, R., Foundation of Law : Sale of Goods and hire - purchase, Harmond sworth : Penguin Books, Second Edition, 1972

Michael Mark, Chalmers : Sale of Goods, London : Butterworths, Eighteenth Edition, 1981.

O.C. Giles, Chorley and Giles' Shipping Law, London : Pitman Publishing Ine, Sebenth Edition, 1981.

P.S. Atiyan, The Sales of Goods, London : Pitman, First Edition, 1957.

Raoul Colinvaux, Carver's Carriage by Sea : Volume 1 - 2, London : Stevens & Sons Limited, Thirteenth Edition, 1982.

Robert Lawe, Commercial Law, London : Sweet & Maxwell, Fourth Edition, 1973.

Robert M. Hughes, Handbook of Admiralty Law, Mimm : St. Paul West Publishing Co., Second Edition, 1920.

Robert P. Grime, Concise College Texts : Shipping Law, London : Sweet & Maxwell, 1978.

Samir Mankabady, The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,
London : The Chameleon Press Limited, 1978.

Samuel Williston, Salos of Goods at Common Law, New York : Baker
Voorhis & Co., 1909.

Thomas J. Harron, Business Law, Mass. Boston : Allyn and Bacon Inc.,
1981.

W.E. Astle, Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities, London :
The Broadwater Press Ltd., Third Edition, 1967.

_____. The Hamburg Rules. London : Fairplay Publications Ltd., 1981.

_____. Hague Rules Law Digest. London : Fairplay Publications Ltd.,
1981.

William Tetley, Marine Cargo Claims, Toronto : Butterworths,
Second Edition, 1983.

Articles

George F. Chandler, "A Comparison of Cogsa, The Hague/Visby Rules,
and the Hamburg Rules", Journal of Maritime Law and Commerce,
Volume 15 Number 2, April 1984, p. 233 - 291.

James G. Costello, "The Rules on Containers : Work Preservation or
Work Acquisition ?", Law and Policy in International Business,
Volume 14 Number 2, 1982 p. 453 - 480.

Paul B. Larsen and Valerie Vetterick, "The Unctad Code of Conduct for Liner Conferences : Reservations, Reactions and U.S. Alternatives, Law and Policy in International Business, Volume 13 Number 1, 1981 p. 222 - 280.

Samir Mankabady, "The Multimodal Transport of Goods Convention : A Challenge to Unimodal Transport Conventions, The International and Comparative Law Quarterly, Volume 32 Part 1, January 1983, p. 120 - 140.

Wei Jia Ju, "UN Multimodal Transport Convention" Journal of World Trade Law, Volume 15 Number 4, July - August 1981, p. 283 - 304.

Other Materials

Sjur Broekhus, "Transport documents : forms and functions" Ocean Transport Documentation and its Simplification (E. Chrispeels) : Collection of lecture notes of the UNCTAD/SIDA Seminar held in Alexandria (Arab Republic of Egypt) 1979 : 16

The UNCTAD secretariat, "The Economic and Commercial Implications of the entry into force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention" The Report of the Committee on Shipping : TD/B/C.4/315 (Part I) (31 December, 1987)

ภาคผนวก ก.

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.

บันทึกหลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล

พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล

เหตุผล

โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน มาตรา 609 วรรคสอง บัญญัติว่า "การรับขนของทางทะเลทำให้งับค้ำตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการ นั้น" จึงจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลขึ้น โดยเฉพาะ แต่ในทางปฏิบัติ ต้องนำหลักสากลเรื่องการรับขนของทางทะเลมาใช้ ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจในการส่งของ และรับขนของทางทะเล ไม่มีความแน่ใจได้ว่าตนมีสิทธิและหน้าที่เพียงใด เมื่อมีการฉ้อฉลหรือมีการฟ้องร้องเป็นคดีกันในศาล ก็เป็นการยากแก่การพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบของคู่กรณี อนึ่ง การขนของทางทะเลในระยะเวลาที่ผ่านมาได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากสินค้าเข้าหรือสินค้าส่งออกของไทยมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี และการขนส่งสินค้าชายฝั่งทางทะเลไทยก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ สมควรที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลให้เป็น การแน่นอนตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันจะเป็นผลให้การประกอบธุรกิจการขนของทางทะเล เป็นไปโดยราบรื่นและชัดเจนปัญหาซึ่งจะเกิดขึ้นแก่ทุกฝ่าย ทั้งจะเป็นการส่งเสริมการ พัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอีกทางหนึ่งด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง
พระราชบัญญัติ
การรับขนของทางทะเล
พ.ศ.

.....
.....
.....

.....
.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล

.....
.....

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ."

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้ "ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อนำแท็งก์เป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

"ผู้ขนส่งอื่น" หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญาที่ตน แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกัน ไปก็ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับ

มอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น

"ผู้ส่งของ" หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งในสัญญารับขนของทางทะเล

"ผู้รับตราส่ง" หมายความว่า

(ก) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่ง * ว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือผู้รับของสำหรับใบตราส่ง * ที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม

(ข) ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่ง * ที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเช่าส่ง หรือใบตราส่ง * ที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม และ ไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้ หรือ

(ค) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง * หรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น

"ของ" หมายความว่า สิ่งหามิทพันธ์ สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหาเพื่อใช้ในการขนส่งด้วย

"ภาชนะขนส่ง" หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการส่งของทางทะเล

"หน่วยการขนส่ง" หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ขึ้น ถัง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ท่อ หีบ อันหรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น

* คณะกรรมการวิสามัญของสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฯ ได้เสนอให้แก้ไขคำว่า "ใบตราส่ง" ในร่างพระราชบัญญัติฯ นี้ทุกแห่ง เป็น "ใบตราส่งของทางเรือ"

"สัญญารับขนของทางทะเล" หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่ง ไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง

"อุปกรณ์แห่งค่าระวาง" หมายความว่า ค่าใช้จ่ายอย่างใดที่ผู้ขนส่งได้เสียไปโดยควรในระหว่างขนส่ง ซึ่งตามประเพณีในการขนส่งทางทะเลถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าระวาง และให้หมายความรวมถึงเงินที่ผู้ขนส่งจำเป็นต้องเรียกเก็บเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าระวางปกติ เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายในการให้บริการของผู้ขนส่งเนื่องจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่อาจป้องกันได้ อันมีประเพณีในการขนส่งทางทะเลที่ผู้ขนส่งจะเรียกได้ เช่นการขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการค้ำคั่งของท่าเรือหรือที่บรรทุกหรือขนถ่ายของ หรือการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น

"ใบตราส่ง" * หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่ง * ไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าว ให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืน ใบตราส่ง *

มาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักร ไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุใน ใบตราส่ง * ว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด เป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้ามีการออก ใบตราส่ง * ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันที่ผู้ขนส่งต้องจัดแจ้งไว้ใน ใบตราส่ง * ใบรับของหรือเอกสารอื่นนั้นว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบนั้นจะยกขึ้นใช้กับบุคคลภายนอก ซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง หรือรับโอนสิทธิตาม ใบตราส่ง * ใบรับของ หรือเอกสารดังกล่าวมิได้

มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้มิใช่บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน แต่ถ้ามีการออกใบตราส่ง* สำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมาขึ้นด้วย หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง ซึ่งมีใช้ผู้จ้างเหมาให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 6 สัญญารับขนของที่มีการขนส่งทางทะเลและทางอื่นรวมอยู่ด้วยให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้น

มาตรา 7 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด 1

หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

มาตรา 8 ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

- (1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น
- (2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็น ให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ
- (3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล

มาตรา 9 ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งตามมาตรา 8 เกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือ หรือเมื่อเรือนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น

มาตรา 10 ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการบรรทุก
ลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่าย ซึ่งของที่ตนทำการขนส่ง

มาตรา 11 ผู้ขนส่งมีสิทธิบรรทุกของบนปากกระวางเฉพาะในกรณีที่ได้ตกลงกับผู้ส่ง
ของ หรือเป็นการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติ หรือเป็นการปฏิบัติตามประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการ
การบรรทุกของเช่นนั้น

ถ้าผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงกัน ให้บรรทุกหรืออาจบรรทุกของบนปากกระวางได้ ผู้ขนส่ง
ต้องจดแจ้งข้อตกลงดังกล่าวไว้ในใบตราส่ง * หรือเอกสารอื่นอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่ง
ทางทะเลในกรณีที่ไม่มีใบตราส่ง *

ถ้าไม่มีการจดแจ้งข้อความในใบตราส่ง * หรือเอกสารอื่นตามวรรคสองหากผู้ขนส่ง
อ้างว่ามีข้อตกลงกัน ให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ถึงข้อตกลงนั้น แต่จะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ผู้รับตราส่งหรือ
บุคคลภายนอกซึ่งได้ใบตราส่ง * หรือเอกสารอื่นมาโดยไม่รู้ถึงข้อตกลงนั้นมิได้

ถ้ามีการบรรทุกของบนปากกระวางโดยขัดต่อบทบัญญัติในวรรคหนึ่งหรือในกรณีที่มิได้จด
แจ้งข้อตกลงไว้ในใบตราส่ง * หรือเอกสารอื่นตามวรรคสามมิให้นำบทบัญญัติในมาตรา 51
มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 หรือมาตรา 56 มาใช้บังคับ

ในกรณีที่ความตกลงโดยชัดแจ้งระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ ให้บรรทุกของใดในระหว่าง
ถ้าผู้ขนส่งบรรทุกของนั้นบนปากกระวาง ให้ถือว่าผู้ขนส่งกระทำการหรืองดเว้นกระทำการตามมาตรา
60 (1)

มาตรา 12 เมื่อผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอา
ใบตราส่ง * ผู้ขนส่งต้องออกให้

มาตรา 13 เมื่อได้บรรทุกของลงเรือเสร็จแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่ง *
ชนิด "บรรทุกแล้ว" ผู้ขนส่งต้องออกให้

มาตรา 14 เมื่อได้ขนของไปถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่ตกลงกันไว้
และพร้อมที่จะส่งมอบของนั้นแล้ว ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง เว้นแต่จะ

มีข้อกำหนดในใบตราส่ง * หรือ ได้ตกลงไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญารับขนของทางทะเล

มาตรา 15 ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง หรือจนกว่าผู้รับตราส่งจะได้จัดให้มีประกันตามควร

**มาตรา 16 เมื่อของไปถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่ตกลงกันไว้แล้ว ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งโดยไม่ชักช้า

มาตรา 17 ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

- (1) ปลดปล่อยผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้
- (2) กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 หรือมาตรา 60
- (3) บัณฑิตการนิรโทษซึ่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้ เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง ไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอก เป็นผู้พิสูจน์
- (4) ใ้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญารับขนของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย

** คณะกรรมการวิสามัญของสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฯ เสนอให้เปลี่ยนข้อความในร่างมาตรา 16 เป็นดังนี้ "ผู้ขนส่งต้องแจ้งกำหนดเวลาไปถึงของเรือที่บรรทุกของแก่ผู้รับตราส่งก่อนหรืออย่างช้าภายในวันที่เรือดั้งกล่าวถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่ตกลงกันไว้"

ความเป็นโมฆะ ของข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญาได้ และให้ถือว่าสัญญาได้ เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง

บทบัญญัติในมาตรานี้ ไม่ตัดสิทธิคู่กรณีที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

หมวด 2

ใบตราส่ง *

มาตรา 18 ใบตราส่ง * พึงแสดงรายการดังต่อไปนี้

- (1) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ ข้อความที่แจ้งลักษณะอันตรายแห่งของ หากจะต้องมี จำนวนหน่วยการขนส่ง และน้ำหนักของหรือปริมาณอย่างอื่น ทั้งนี้ ตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้
- (2) สภาพแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก
- (3) ชื่อและสำนักงานของผู้ขนส่ง
- (4) ชื่อของผู้ส่งของ
- (5) ชื่อของผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ส่งของระบุไว้
- (6) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องจ่าย หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง
- (7) ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือตามสัญญารับขนของทางทะเล และวันที่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาอยู่ในความดูแล
- (8) ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามสัญญารับขนของทางทะเล

- (9) ข้อความแสดงว่าของนั้นให้บรรจุบนฝากระวางหรืออาจบรรจุบนฝากระวางได้
- (10) วันหรือระยะเวลาส่งมอบ ณ ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือถ้าคู่สัญญาได้ตกลงกันได้
- (11) ข้อจำกัดความรับผิดซึ่งมากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58
- (12) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง *
- (13) จำนวนตันฉบับใบตราส่ง * ที่ออก
- (14) ลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่ง

มาตรา 19 ใบตราส่ง * ชนิด "บรรจุแล้ว" ตามมาตรา 13 นอกจากจะมีรายการตามมาตรา 18 แล้ว ให้ระบุชื่อเรือที่รับบรรจุของและวันที่บรรจุของนั้นลงเรือเสร็จแล้วด้วย

มาตรา 20 ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ออก ใบตราส่ง * หรือเอกสารลักษณะอื่นที่เกี่ยวข้องกับของให้แก่ผู้ส่งของไว้ก่อนบรรจุของลงเรือ ถ้าผู้ส่งของขอให้ผู้ขนส่งออก ใบตราส่ง * ชนิด "บรรจุแล้ว" ผู้ส่งของต้องคืน ใบตราส่ง * หรือเอกสารดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อแลกกับ ใบตราส่ง * ชนิด "บรรจุแล้ว" ในการนี้ผู้ขนส่งอาจทำได้โดยแก้ไข ใบตราส่ง * หรือเอกสารดังกล่าวให้เป็น ใบตราส่ง * ชนิด "บรรจุแล้ว" ก็ได้ ถ้า ใบตราส่ง * หรือเอกสารที่แก้ไขแล้วนั้นมีรายการต่าง ๆ ครบถ้วนตามที่ ใบตราส่ง * ชนิด "บรรจุแล้ว" จะพึงมี

มาตรา 21 ใบตราส่ง * ใดที่ออกโดยผู้ขนส่งมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ในมาตรา 18 หรือมาตรา 19 ใบตราส่ง * นั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็น ใบตราส่ง * ถ้ามีข้อความครบลักษณะเป็น ใบตราส่ง ตามมาตรา 3

มาตรา 22 ใบตราส่ง * ใดไม่มีข้อความตามมาตรา 18 (6) ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้รับตราส่งไม่ต้องจ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรจุของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง แต่ถ้า ใบตราส่ง * นั้นได้โอนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อ ใบตราส่ง * นั้น ห้ามมิให้ผู้ขนส่งนิเสธเป็นอย่างอื่น

มาตรา 23 ในกรณีที่ผู้ส่งของเป็นผู้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความในใบตราส่ง* เกี่ยวกับลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ จำนวนหน่วยการขนส่ง น้ำหนักของ หรือปริมาณอย่างอื่น ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่ง* ในนามของผู้ขนส่งทราบ หรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าข้อความดังกล่าวไม่ถูกต้องตรงกับของที่รับไว้จริง หรือไม่ถูกต้องตรงกับของที่ได้รับบรรทุกไว้จริง ในกรณีที่มีการออกใบตราส่ง* ชนิด "บรรทุกแล้ว" หรือไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงของรายการดังกล่าวในใบตราส่ง* โดยวิธีการอันสมควรแก่วิสัยและพฤติการณ์ในภาวะเช่นนั้นได้ บุคคลดังกล่าวต้องบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง* โดยระบุถึงข้อที่ไม่ตรงกับความจริง เหตุแห่งความสงสัย หรือพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ แล้วแต่กรณี

มาตรา 24 ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่ง* ในนามของผู้ขนส่งมิได้บันทึกสภาพแห่งของที่เห็นได้จากภายนอกไว้ในใบตราส่ง* ให้ถือว่าของตามใบตราส่ง* นั้นมีสภาพภายนอกเรียบร้อย

มาตรา 25 ถ้ามิได้บันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง* ตามมาตรา 23 ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้หรือได้บรรทุกของลงเรือในกรณีที่ เป็นใบตราส่ง* ชนิด "บรรทุกแล้ว" ทั้งนี้ ตามรายการที่แสดงไว้ในใบตราส่ง* นั้น แต่ถ้าใบตราส่ง* ใดได้ออนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่ง* นั้นแล้ว ห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

มาตรา 26 ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่ง* ให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่ง* นั้นให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง*

มาตรา 27 ใบตราส่ง* ใดแม้จะได้ออกให้แก่บุคคลใดโดยนามก็ยังอาจโอนให้กันได้ โดยการสลักหลัง เว้นแต่จะมีข้อกำหนดห้ามการสลักหลังไว้ในใบตราส่ง* นั้น

มาตรา 28 เมื่อได้ออกใบตราส่ง* ให้แก่กันไว้แล้ว ผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อ เว้นคืนใบตราส่ง* นั้นแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันตามควร

มาตรา 29 ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่ง* ให้แก่กันไว้โดยมีต้นฉบับมากกว่าหนึ่งฉบับ และของได้ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางแล้ว

(1) แม้ผู้รับตราส่งจะนำต้นฉบับใบตราส่ง* มาเวนคืนเพียงฉบับเดียว ผู้ขนส่งก็จำต้องส่งมอบของให้ และเมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของแล้ว ให้ใบตราส่ง* ฉบับอื่น ๆ ที่ยังไม่ได้เวนคืนเป็นอันสิ้นผล

(2) ก่อนหรือในระหว่างการส่งมอบของ ถ้าปรากฏว่ามีผู้รับตราส่งมากกว่าหนึ่งคน เรียกให้ส่งมอบของรายเดียวกันโดยแต่ละคนต่างมีต้นฉบับใบตราส่ง* มาเวนคืนให้ ให้ผู้ขนส่งนำของทั้งหมดหรือของส่วนที่ยังไม่ได้ส่งมอบไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ และให้นำบทบัญญัติมาตรา 333 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 30 ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่ง* ให้แก่กันไว้โดยมีต้นฉบับมากกว่าหนึ่งฉบับ ในระหว่างที่ยังไม่ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทาง ผู้ขนส่งไม่จำต้องส่งมอบของให้แก่บุคคลใด เว้นแต่จะได้รับเวนคืนต้นฉบับใบตราส่ง* ทั้งหมดที่ออกให้แก่กันไว้

ถ้าผู้ขนส่งส่งมอบของไปโดยที่ยังไม่ได้รับเวนคืนใบตราส่ง* ทั้งหมด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีต้นฉบับใบตราส่ง* ที่ยังไม่ได้เวนคืน

หมวด 3

หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ

มาตรา 31 ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ได้รับความเสียหายหรือการที่เรือเสียหาย เว้นแต่จะเป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของหรือตัวแพนหรือลูกจ้างของผู้ส่งของ หรือจากสภาพแห่งของนั้นเอง โดยผู้ส่งของมิได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการส่งของนั้น

มาตรา 32 ถ้าผู้ส่งของได้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความตาม มาตรา 23 เพื่อให้ผู้ส่งรับทราบข้อความนั้นไว้ในใบตราส่ง* และเมื่อได้บันทึกให้ตามนั้นแล้ว ให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งว่าข้อความที่แจ้งหรือจัดให้ซึ่งถูกต้องตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับของนั้นทุกประการ

ถ้ามีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่ถูกต้องแท้จริงของข้อความวรรคหนึ่ง ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบใช้ความเสียหายให้แก่ผู้ขนส่ง แม้ว่าผู้ส่งของจะได้โอนใบตราส่ง* นั้น

ให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม แต่ทั้งนี้ ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเล ต่อบุคคลภายนอก

มาตรา 33 ของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิดหรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่น ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควร เพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย

เมื่อส่งของตามวรรคหนึ่ง ให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ผู้ส่งของต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น และในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นร้องขอ ให้ผู้ส่งของแจ้งข้อควรระวังและวิธีป้องกันอันตรายให้ทราบด้วย

มาตรา 34 ถ้าผู้ส่งของไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 และผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น สิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น มีดังต่อไปนี้

(1) ไม่ว่าเวลาใด ๆ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

(2) ผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น นอกจากค่าใช้จ่ายตาม (1)

มาตรา 35 แม้ว่าผู้ส่งของจะได้ปฏิบัติตามมาตรา 33 แล้ว หรือผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้รับบรรทุกของตามมาตรา 33 วรรคหนึ่ง โดยรู้ถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินขึ้นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เว้นแต่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามมาตรา 39 โดยไม่อาจอ้างข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 หรือ มาตรา 56 ได้

มาตรา 36 ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของจะสั่งให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่นก็ได้ แต่ต้องเวนคืนค่านับใบตราส่ง* ทั้งหมดที่ออกให้แก่กันไว้แก่ผู้ขนส่ง ในกรณีเช่นนี้ผู้

ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไป เพื่อจัดการในการขนส่ง หรือตามคำสั่งของผู้ส่งของและมีสิทธิได้รับค่าระวางตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว

ถ้าได้จัดการไปตามคำสั่งของผู้ส่งของโดยยังไม่ได้รับ เวนคืนต้นฉบับใบตราส่ง* ทั้งหมด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งซึ่งมี ใบตราส่ง* ฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืน

มาตรา 37 ถ้าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้รับความเสียหายเนื่องจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นนั้นต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ส่งของหรือตัวแทนว่า ได้เกิดความเสียหาย พร้อมทั้งแจ้งให้ทราบถึงสภาพโดยทั่วไปของความเสียหายดังกล่าวภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้เกิดความเสียหาย หรือวันที่ส่งมอบของตาม มาตรา 40 แล้วแต่วันใดจะเป็นวันหลัง มิฉะนั้น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ได้รับความเสียหายนั้น

มาตรา 38 ในกรณีที่ผู้ส่งของขอให้ผู้ขนส่งหรือตัวแทนออก ใบตราส่ง* ให้แก่ตน โดยไม่ต้องบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการใด ๆ ใน ใบตราส่ง* และให้ ใบตราส่ง* มีข้อความตามที่ผู้ส่งของได้แจ้งหรือจัดให้ หรือโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพภายนอกแห่งของใน ใบตราส่ง* นั้น และผู้ส่งของรับรองหรือตกลงว่าตนยินยอมชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดจากการออก ใบตราส่ง* นั้น คำรับรองหรือข้อตกลงดังกล่าวจะ ใช้กับผู้รับตราส่ง หรือบุคคลภายนอกผู้รับโอน ใบตราส่ง* นั้นมิได้

หมวด 4

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

มาตรา 39 ภายใต้บังคับมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 และมาตรา 58 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกช้านั้น ได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของหรือตัวแทนผู้ส่งของหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนด ให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะ

ขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว จนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของมัน ณ ท่าปลายทางหรือที่ปลายทางตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 40

มาตรา 40 ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งตนได้รับไว้แล้ว

- (1) ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว
- (2) ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่ของนั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนส่งของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับหรือระเบียบทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว หรือ
- (3) ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

มาตรา 41 การส่งมอบชั่งช้ำตามมาตรา 39 ได้แก่

- (1) ในกรณีที่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้กับผู้ส่งของ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น
- (2) ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันสมควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

มาตรา 42 ถ้าเวลาได้ล่วงพ้นไปแล้ว ไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันสิ้นกำหนดส่งมอบหรือกำหนดเวลาอันควรส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือ (2) แล้วแต่กรณี บุคคลซึ่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจะรับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชั่งช้ำ หรือจะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงก็ได้ ในกรณีนี้ให้นำบทบัญญัติมาตรา 227 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 43 แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งของที่ตนรับขนส่งผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าแห่งของมัน และจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง หรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนนั้นด้วย

มาตรา 44 ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่น เฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย

มาตรา 45 เมื่อมีการที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบ ในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นดังกล่าวเป็นลูกหนี้ร่วมกัน

มาตรา 46 ภายใต้อำนาจมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือ เสนอข้อพิพาทให้อนุญาตโตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดอันควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ

มาตรา 47 ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือ เสนอข้อพิพาทให้อนุญาตโตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 48 สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชกช้ายอมสิ้นไป ถ้าผู้รับตราส่งมิได้ส่งคำบอกกล่าว เป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของ

มาตรา 49 เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของจากผู้ขนส่งหรือจากบุคคลตามมาตรา 40 (3) ไว้แล้ว ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งมีสภาพ จำนวน น้ำหนักและรายละเอียดอื่น ๆ ตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง* หรือถ้าไม่ได้ออกใบตราส่ง* ให้ไว้แก่กันให้สันนิษฐานว่าได้ส่งมอบของซึ่งมีสภาพดี แล้วแต่กรณี เว้นแต่

(1) ผู้รับตราส่งหรือบุคคลตามมาตรา 40 (3) และผู้ขนส่งได้ทำการสำรวจ หรือ ตรวจสอบสภาพของร่วมกันและจดแจ้งการสูญหายหรือเสียหายไว้แล้วก่อนที่ผู้รับตราส่งจะรับมอบของ

(2) ในกรณีที่ไม่มีทำการสำรวจหรือตรวจสอบสภาพของร่วมกันตาม (1) ผู้รับตราส่งได้ส่ง คำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง ณ ท่าปลายทางก่อนรับมอบของตามวรรคหนึ่งหรือภายในหนึ่งวันทำการถัดจากวันรับมอบของว่ามีของสูญหายหรือเสียหาย พร้อมทั้งแจ้งถึงสภาพของการสูญหาย หรือเสียหายนั้น ๆ ด้วย หรือในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายไม่อาจพบหรือเห็นได้จากการตรวจสอบ สภาพภายนอกแห่งของนั้น ผู้รับตราส่ง ได้ส่งคำบอกกล่าวภายในสิบห้าวันนับแต่วันรับมอบของ

มาตรา 50 ในกรณีที่จะต้องส่งคำบอกกล่าวแก่กันตามมาตรา 48 หรือมาตรา 49

(2) ถ้ามิได้ส่งคำบอกกล่าวโดยตรงแก่บุคคลที่จะเป็นผู้รับคำบอกกล่าวนั้น ให้บังคับดังนี้

(1) ถ้าได้ส่งคำบอกกล่าวให้แก่ตัวแทนผู้ขนส่ง หรือนายเรือ หรือเจ้าหน้าที่ประจำ เรือซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือที่ผู้ขนส่งใช้ทำการขนส่ง ให้ถือว่าได้ส่งคำบอกกล่าวนั้น ให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว

(2) ถ้าได้ส่งคำบอกกล่าวให้แก่ตัวแทนผู้ขนส่งอื่น หรือนายเรือ หรือเจ้าหน้าที่ประจำ เรือซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือที่ผู้ขนส่งอื่นให้ทำการขนส่ง ให้ถือว่าได้ส่งคำบอกกล่าวนั้น ให้แก่ผู้ขนส่งอื่นแล้ว

(3) ถ้าผู้ขนส่งอื่นเป็นผู้ส่งมอบของตามมาตรา 40 การส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งอื่น นั้นให้มีผลเช่นเดียวกับการส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่ง และการส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งก็ให้มีผล เช่นเดียวกับการส่งให้แก่ผู้ขนส่งอื่นด้วย

หมวด 5

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา 51 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าอัน เกิดขึ้นจากการไม่เป็นไปตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 9 แล้ว

มาตรา 52 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้า ถ้า พิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้
- (3) การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ
- (4) สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้าย หรือการก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง
- (5) การยึด การจับ การทวงหนี้หรือการแทรกแซงด้วยประการใด ๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามกฎหมาย แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นเหตุจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง
- (6) การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ
- (7) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การปลงงาน หรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ท่าเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของ หรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือนั้น
- (8) การกระทำของโจรสลัด
- (9) ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อหรือรวมมัดไม้มันคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม้ขีด เจลหรือไม้เพียงพอ
- (10) สภาพแห่งของนั้นเอง
- (11) ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ

(12) ความผิดพลาดในการเดิน เรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง

(13) เหตุอื่นใดที่มีไปความผิดหรือประมาท เลิน เล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีไปความผิดหรือประมาท เลิน เล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

**** มาตรา 53 ผู้ขนส่ง ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอันเกิดจาก อัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิ เรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าอัคคีภัยนั้นเกิดขึ้นจากความผิดหรือประมาท เลิน เล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง**

**** คณะกรรมการวิสามัญของสภาผู้แทนราษฎร เพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ เสนอ ให้แก้ไขข้อความในร่างมาตรา 53 เสียใหม่ดังนี้**

"ผู้ขนส่ง ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ อันเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรือประมาท เลิน เล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

ในกรณีที่จำเป็น ต้องทำการสำรวจหรือตรวจสอบสาเหตุหรือเหตุการณ์ของอัคคีภัยเพื่อประกอบการพิจารณาว่าอัคคีภัยดังกล่าวเกิดจากความผิดหรือประมาท เลิน เล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งหรือไม่ ให้ตั้งบุคคลซึ่งเป็นที่ยอมรับร่วมกันของผู้ขนส่งและผู้ใช้สิทธิ เรียกร้องขึ้นทำการสำรวจหรือตรวจสอบ ตามวิธีปฏิบัติ ในธุรกิจการขนส่งทางทะเลเพื่อทำรายงานส่งให้ผู้ขนส่งและผู้ใช้สิทธิ เรียกร้อง หรือทำรายงาน เสนอต่อศาลหรืออนุญาโตตุลาการ แล้วแต่กรณี

ให้ผู้ขนส่งและผู้ใช้สิทธิ เรียกร้องมีหน้าที่ตรวจสอบค่าใช้จ่ายในการสำรวจหรือตรวจสอบ ตามวรรคสองฝ่ายละครั้ง แต่ความรับผิดชอบที่สุดสำหรับค่าใช้จ่ายดังกล่าวให้ตกอยู่กับฝ่ายที่แพ้คดี เว้นแต่ศาลจะพิจารณาสั่งเป็นอย่างอื่นตามที่เห็นสมควร"

*** มาตรา 54 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอันเป็นผลจากการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัย หรือหลีกเลี่ยง หรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าว

*** คณะกรรมการวิสามัญของสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฯ เสนอให้แก่แก้ไขข้อความในร่างมาตรา 54 เสียใหม่ดังนี้

"ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอันเป็นผลจากการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัย หรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย เว้นแต่เป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าว

ในกรณีที่จำเป็นต้องทำการสำรวจหรือตรวจสอบพฤติการณ์ของการใช้มาตรการต่าง ๆ ตามวรรคหนึ่ง เพื่อประกอบการพิจารณาว่าเป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าวหรือไม่ ให้นำความในมาตรา 53 วรรคสอง และวรรคสาม มาใช้บังคับโดยอนุโลม"

* มาตรา 55 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้น เป็นผลจากการใช้มาตรการกึ่งปวงเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ถ้ามี

** มาตรา 56 ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอันเป็นผลจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่ง สัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั้นเอง ถ้าพิสูจน์ได้ว่า

(1) ผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้น โดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้แก่ตนเองแล้ว และ

(2) ในเหตุการณ์แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอาจเกิดจากภัยหรือสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

ศูนย์วิทยทรัพยากร

* คณะกรรมาธิการวิสามัญของสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฯ เสนอให้เปลี่ยนข้อความในร่างมาตรา 55 จากข้อความที่ว่า "เพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล" มาเป็น "เพื่อช่วยให้ทรัพย์สินในทะเลปลอดภัย"

** คณะกรรมาธิการวิสามัญของสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฯ เสนอให้เปลี่ยนข้อความในร่างมาตรา 56 จากข้อความที่ว่า "ลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่ง" มาเป็น "ลักษณะพิเศษที่มีอยู่ในการขนส่ง"

มาตรา 57 ถ้าของที่ขนส่งเป็นเงินตรา ธนาคารบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบที่ผูกพันระทานสินค้า อัญมณีหรือของมีค่าอย่างอื่น ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหายหรือเสียหายแห่งของดังกล่าว เว้นแต่ผู้ส่งของจะได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและราคาของนั้นในเวลาที่นำของมามอบให้

ในกรณีที่แจ้งราคาของไว้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพียงไม่เกินราคาที่แจ้งไว้เท่านั้น

หมวด 6

ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย

มาตรา 58 ภายใต้ข้อบังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายสูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือก็โลกรั่มละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ตามมาตรา 61 และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดชอบไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบชั่งชั่ง ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชั่งชั่ง แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนส่งทางทะเล

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสาม โดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิดชอบ ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง

มาตรา 59 ในการคำนวณว่าเงินจำนวนใดจะมากกว่าตามมาตรา 58 วรรคหนึ่ง ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่มีการรวมของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกัน ไม่ว่าจะมีการใช้ภาชนะขนส่งบรรจุหรือรองรับหรือไม่ก็ตาม ถ้าระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง* ให้ถือว่าของตามใบตราส่ง* นั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุ

ไว้แล้ว แต่ถ้ามิได้ระบุ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวม เป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันนั้น เป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง

(2) ในกรณีตัวภาชนะขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ถ้าผู้ขนส่งไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาภาชนะขนส่งนั้น ให้ถือว่าภาชนะขนส่งอันหนึ่งเป็นของหนึ่งหน่วยการขนส่งอีกต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น

มาตรา 60 การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแท่นหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรือละเว้นกระทำโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้

(2) ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง*

(3) ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่ง* ตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้ โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง* ทั้งนี้โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่ง* นั้น

(4) ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง*

ในกรณีตาม (4) นี้ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 ต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง* ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น และถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 สูงกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง* ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง*

มาตรา 61 การคำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายตามมาตรา 58 ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังนี้

- (1) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายทั้งหมด ให้คำนวณเท่ากับราคาของที่ของนั้นจะมีในเวลาที่ยังส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง
- (2) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายบางส่วน ให้คำนวณตามส่วนโดยเทียบกับราคาของอย่างเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกันที่ยังเหลืออยู่ในเวลาส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....
นายกรัฐมนตรี

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ข.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับชน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3

ลักษณะ 8

รับชน

มาตรา 608 อันว่าผู้ชนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับชนส่งของหรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน

มาตรา 609 การรับชนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการชนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ

รับชนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น

หมวด 1

รับชนของ

มาตรา 610 อันบุคคลผู้ทำความตกลงกับผู้ชนส่งเพื่อให้ชนของส่งไปนั้น เรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง

บุคคลซึ่งเขาส่งของไปถึงนั้น เรียกว่าผู้รับตราส่ง

บำเหน็จอันจะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของนั้น เรียกว่าค่าระวางพาหนะ

มาตรา 611 อันว่าอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะนั้น ได้แก่ค่าใช้จ่ายอย่างใด ๆ ตามจารีตประเพณีอันผู้ชนส่งได้เสียไปโดยควรในระหว่างขนส่ง

มาตรา 612 ถ้าผู้ขนส่งเรียกเอาใบกำกับของ ผู้ส่งต้องทำให้ ใบกำกับของนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ

(1) สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับสภาพจำนวน และเครื่องหมายแห่งหีบห่อ

(2) ตำบลที่กำหนดให้ส่ง

(3) ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง

(4) ตำบลและวันที่ออกใบกำกับของนั้น

อนึ่ง ใบกำกับของนั้นต้องลงลายมือผู้ส่งเป็นสำคัญ

มาตรา 613 ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องทำ ใบตราส่งนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ

(1) รายการดังกล่าวไว้ในมาตรา 612 อนุมาตรา 1, 2 และ 3

(2) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง

(3) จำนวนค่าระวางพาหนะ

(4) ตำบลและวันที่ออกใบตราส่ง

อนึ่ง ใบตราส่งนั้นต้องลงลายมือชื่อผู้ขนส่งเป็นสำคัญ

มาตรา 614 แม้ว่าใบตราส่งจะ ได้ออกให้แก่บุคคลผู้ใด โดยนามก็ตาม ท่านว่าย่อมสลักหลัก โอนให้กันได้ เว้นแต่จะมีข้อห้ามการสลักหลังไว้

มาตรา 615 ถ้าได้ทำใบตราส่งให้แก่กัน ท่านว่าของนั้นจะรับมอบเอาไปได้ต่อเมื่อ เว้นคืนใบตราส่ง หรือเมื่อผู้รับตราส่ง ให้ประกันตามควร

มาตรา 616 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่อันเขา ได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชกซ้ำ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชกซ้ำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

มาตรา 617 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชกซ้ำ อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่น ซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้น ไปอีกทอดหนึ่ง

มาตรา 618 ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บุบสลาย หรือส่งชกซ้ำ

มาตรา 619 ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินไซ้ ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้น ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในการเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น

มาตรา 620 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเงินทองตรา ธนบัตร ธนาคารบัตร ตั๋วเงิน หนึ่งบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทานสินค้า อัญมณี และของมีค่าอย่างอื่น ๆ หากมิได้รับบอกราคาหรือสภาพแห่งของไว้ขณะที่ส่งมอบแก่ตน

แต่ถ้าของนั้นได้บอกราคา ท่านว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ย่อมจำกัดเพียงไม่เกินราคาที่บอก

มาตรา 621 คำสินไหมทดแทนในการส่งมอบของชกซ้ำนั้น ท่านห้ามมิให้คิดเกินกว่าจำนวนเช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุของสูญหายสิ้นเชิง

มาตรา 622 ของถึงเมื่อใด ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง

มาตรา 623 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลงในเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่มีผิดเอื้อน และได้ใช้คำระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหาย หรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ

อนึ่ง บทบัญญัติทั้งหลายนี้ท่านมิให้บังคับในกรณีที่มีการทุจริต หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้

มาตรา 624 ในข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหาย หรือบุบสลายหรือส่งช้ำช้ำนั้น ท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบ หรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต

มาตรา 625 ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้น

มาตรา 626 ตราใบใดของยังอยู่ในมือผู้ขนส่ง ตราบนั้นผู้ส่งหรือถ้าได้ทำใบตราส่ง ผู้ทรงใบตราส่งนั้น อาจจะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป หรือให้ส่งกลับคืนมา หรือให้จัดการแก่ของนั้น เป็นอย่างอื่นประการใดก็ได้

ในเหตุเช่นนี้ ผู้ขนส่งชอบที่จะ ได้รับ เงินค่าระวางพาหะตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว กับทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ต้องเสียไปเพราะเหตุที่บกพร่องหรือเพราะส่งของกลับคืน หรือเพราะจัดการเป็นประการอื่นนั้น

มาตรา 627 เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง และผู้รับตราส่งได้เรียก ให้ส่งมอบแล้ว ท่านว่าแต่เนิน ไปสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนของนั้นย่อมตก ไป ได้แก่ผู้รับตราส่ง

มาตรา 628 ถ้าว่าของสูญหายไปเพราะเหตุสุดวิสัย ท่านว่าผู้ขนส่ง ไม่มีสิทธิจะ ได้เงินค่าระวางพาหะ ถ้าและได้รับไปไว้ก่อนแล้วเท่าใดต้องส่งคืนจงสิ้น

มาตรา 629 ถ้าผู้ขนส่งคนใดส่งมอบของเสียแต่ก่อน ได้รับค่าระวางพาหะและอุปกรณ์ไซร์ ท่านว่าผู้ขนส่งคนนั้นยังคงต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งก่อน ๆ ตนเพื่อค่าระวางพาหะและอุปกรณ์ซึ่งยังค้างชำระแก่เขา

มาตรา 630 ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงเอาของไว้ก่อนได้ตามที่จำเป็น เพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหะและอุปกรณ์

มาตรา 631 ถ้าหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบก็ดี หรือถ้าผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของก็ดี ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันที และถามเอาคำสั่งของผู้ส่ง

ถ้าหากว่าพฤติการณ์ขัดขวางไม่สามารถจะทำได้ดั่งนี้ก็ดี หรือถ้าผู้ส่งละเลยไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควรก็ดี หรือส่งมาเป็นคำสั่งอื่น ไม่อาจปฏิบัติให้เป็นไปได้ก็ดี ท่านว่าผู้ขนส่งมีอำนาจที่จะเอาของไปฝากไว้ ณ สำนักงานฝากทรัพย์สินได้

ถ้าของนั้นเป็นลูกหนักของสดเสียได้ และการท่วงซ้ำไว้ย่อมเป็นการเสี่ยงความเสียหายก็ดี หรือถ้าราคาของนั้นดูไม่ว่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะ และอุปกรณ์ก็ดี ผู้ขนส่งจะเอาของนั้นออกขายทอดตลาดเสียก็ได้

อนึ่ง การเอาของไปฝากหรือเอาออกขายทอดตลาดเช่นว่านั้น ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิให้ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าและผู้ขนส่งละเลยเสียไม่บอกกล่าวไว้ ท่านว่าจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย

มาตรา 632 เมื่อเอาของออกขายทอดตลาดแล้วได้เงินจำนวนสุทธิเท่าใด ให้ผู้ขนส่งหักเอาไว้เป็นเงินค่าระวางพาหนะและค่าอุปกรณ์ ถ้าและยังมีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใด ต้องส่งมอบให้แก่บุคคลผู้ควรที่จะได้เงินนั้นโดยพลัน

มาตรา 633 ถ้าของนั้นได้ขนส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทอดหลังที่สุดอาจใช้สิทธิดังกล่าวไว้ใน มาตรา 630, 631, 632 นั้น ในการเรียกเงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์อันค้างชำระแก่ผู้ขนส่งทั่วทุกคนได้

ศูนย์วิจัยกฎหมาย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ค.
ตารางเปรียบเทียบ
ระหว่าง

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ..... กับ ปพพ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล		ปพพ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน	
ร่าง มาตรา	เรื่อง	มาตรา	เรื่อง
3	นิยามคำว่า "ผู้ขนส่ง"	608	นิยามคำว่า "ผู้ขนส่ง"
3	นิยามคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น"	-	-
3	นิยามคำว่า "ผู้ส่งของ"	610	นิยามคำว่า "ผู้ส่ง" หรือ "ผู้ตราส่ง"
3	นิยามคำว่า "ผู้รับตราส่ง"	610	นิยาม คำว่า "ผู้รับตราส่ง"
4, 5, 6	การรับขนของที่อยู่ภายใต้บังคับ	609	การรับขนของที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับ
-	-	610	นิยามคำว่า "ค่าระวางพาหะ"
3	นิยามคำว่า "อุปกรณ์แห่งค่าระวาง"	611	อุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหะ
-	-	612	ผู้ส่งต้องทำ "ใบกำกับของ" ให้
8, 9, 10	หน้าที่ของผู้ขนส่ง	-	-

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล		พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน	
ร่าง มาตรา	เรื่อง	มาตรา	เรื่อง
12	เมื่อผู้ขนส่งได้รับของไว้แล้วถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งต้องออกให้	613	ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องทำให้
13	เมื่อได้บรรทุกของลงเรือเสร็จแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่งชนิด "บรรทุกแล้ว" ผู้ขนส่งต้องออกให้	-	-
16	เมื่อของไปถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่ตกลงกันไว้แล้ว ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งโดยไม่มีชักช้า	622	ของถึงเมื่อใด ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง
17	กรณีที่มีข้อกำหนดในสัญญารับขนส่งของทางทะเลจะตกเป็นโมฆะ	625	ข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในใบตราส่ง ฯลฯ เป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้ตกลงด้วยอย่างชัดแจ้ง
18	รายการ 14 ข้อที่ต้องแสดงไว้ในใบตราส่ง	613	รายการ 6 ข้อที่ต้องแสดงไว้ในใบตราส่ง
26	ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในการขนส่งให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง	627	เมื่อของถึงตามลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งเรียกให้ส่งมอบแล้วสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งในสัญญารับขนยอมตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล		พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน	
ร่าง มาตรา	เรื่อง	มาตรา	เรื่อง
27	ใบตราส่งใดแม้จะ ได้ออกให้แก่บุคคลใด โดยนามที่ยังอาจ โอนให้กันได้โดย การสลักหลัง เว้นแต่จะมีข้อห้ามการ สลักหลังไว้ในใบตราส่ง	614	แม้ว่าใบตราส่งจะ ได้ออกให้แก่ บุคคลผู้ใดโดยนามก็ตาม ย่อมสลัก หลังโอนให้กันได้ เว้นแต่จะมี ข้อห้ามการสลักหลังไว้
28	เมื่อ ได้ออก ใบตราส่งให้แก่กันไว้แล้ว ผู้รับตราส่งจะ เรียกให้ส่งมอบของ ได้ต่อ เมื่อ เว้นคืน ใบตราส่งให้แก่ผู้ขนส่งหรือ ให้ประกันตามควร	615	ถ้าได้ทำใบตราส่งให้แก่กันก่อนว่า ของนั้นจะรับมอบเอา ไปได้ต่อ เมื่อ เว้นคืน ใบตราส่งหรือเมื่อผู้รับ ตราส่งให้ประกันตามควร
29, 30	กรณีที่ได้ออก ใบตราส่ง โดยมีต้นฉบับ มากกว่าหนึ่งฉบับ	-	-
33	ของที่มีสภาพก่อให้เกิดอันตรายได้ ผู้ส่ง ของต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตาม สมควร เพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย และผู้ส่งของต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึง สภาพอันตรายแห่งของนั้น ถ้าผู้ขนส่ง ร้องขอผู้ส่งของอาจต้องแจ้งข้อควร ระวังและวิธีป้องกันอันตรายให้ทราบ ด้วย	619	ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิด อันตรายได้หรือเป็นสภาพเกลือก จะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือ ทรัพย์สินไซ้ ผู้ส่งต้องแสดงสภาพ แห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา....

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล		พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน	
ร่าง มาตรา	เรื่อง	มาตรา	เรื่อง
34	ถ้าผู้ส่งของไม่แจ้ง ผู้ขนส่งอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีโดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งของนั้น	616 ถ้ามิได้ทำการแสดงสภาพเช่นนั้นผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น
35	แม้ผู้ส่งของจะแจ้งถึงสภาพอันตรายแล้ว และแม้ผู้ขนส่งจะทราบแล้ว แต่ถ้าปรากฏภายหลังว่าของนั้นจะเกิดอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นได้	-	-
36 วรรค 1	ในระหว่างของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของจะสั่งให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป, ส่งกลับคืนมา, ระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่นก็ได้.....	626	ตราใบตราส่งของยังอยู่ในเมื่อผู้ขนส่งทราบถึงผู้ส่งหรือถ้าได้ทำใบตราส่ง ผู้ทรงใบตราส่งนั้นอาจจะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไปหรือให้ส่งกลับคืนมาหรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นประการใดก็ได้

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล		พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน	
ร่าง มาตรา	เรื่อง	มาตรา	เรื่อง
39 วรรค 1	ความรับผิดของผู้ขนส่งเมื่อของสูญหาย เสียหายหรือมีการส่งมอบชั่งช้ำ	616	ผู้ขนส่งต้องรับผิดในการที่ของ สูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบ ชั่งช้ำ.....
43	แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่ง อื่นทำการขนส่งของที่ตนรับขน ผู้ขนส่ง ก็ยังคงต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำแห่งของมัน และต้องรับผิดเพื่อการกระทำของผู้ขน ส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขน ส่งอื่น ซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่ จ้างหรือภายในขอบอำนาจของการ เป็น ตัวแทนด้วย	617	ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของ สูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชั่งช้ำ อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคน อื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบ หมายของมัน ไปอีกทอดหนึ่ง
44	ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของ ผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะ การขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบ หมายด้วย	-	-
45	เมื่อมีการที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดและผู้ขนส่ง อื่นจะต้องรับผิด ในกรณีเดียวกันนี้ด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นดังกล่าว เป็น ลูกหนี้ร่วมกัน	618	ถ้าของมันได้ส่ง ไปโดยมีผู้ขนส่ง หลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่ง ทั้งนี้จะต้องรับผิดร่วมกันในการ สูญหาย บุบสลาย หรือส่งชั่งช้ำ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล		พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน	
ร่าง มาตรา	เรื่อง	มาตรา	เรื่อง
46	อายุความในการฟ้องเอาค่าเสียหาย เพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชั่งช้ำแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขน ของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ ชี้ขาดภายใน 1 ปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ ส่งมอบของ..... ให้เป็นอันขาดอายุ ความ	624	ในข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งใน การที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือ ส่งชั่งช้ำนั้น ท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อ พ้นกำหนด 1 ปีนับแต่ส่งมอบหรือ 1 ปีนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต
47	ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบ บริบูรณ์ถ้าฝ่ายถูกเรียกร้องยินยอมโดย ทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายถูกเรียก ร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ ในกรณีที่ฝ่ายมีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อ ศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลา การชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้	-	-
48	กรณีส่งมอบชั่งช้ำ ผู้รับตราส่งต้องบอก กล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับมอบของด้วย จึงจะ เรียกร้องค่าเสียหายได้	-	-

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล		พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน	
ร่าง มาตรา	เรื่อง	มาตรา	เรื่อง
52	ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำ มี 13 กรณี ตั้งแต่ (1) - (13)	616	ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของสูญหายบุบสลายหรือส่งมอบชั่งช้ำมี 3 กรณี คือ เหตุสุดวิสัย, สภาพแห่งของนั้นเองและความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง
53	ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอันเกิดจากอัคคีภัย	-	-
54	ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำอันเกิดจากการใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อระงับอัคคีภัยหรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย	-	-
55	ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำอันเกิดจากการใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเลหรือช่วยทรัพย์สินในทะเล	-	-

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล		พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน	
ร่าง มาตรา	เรื่อง	มาตรา	เรื่อง
56	ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำอันเกิดจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั้นเอง	-	-
57	ถ้าของที่ขนส่งเป็นเงินตรา ธนาคารบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า ัญณณี หรือของมีค่า อื่นๆ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหายหรือเสียหายแห่งของดังกล่าว เว้นแต่ผู้ส่งของจะ ได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและราคาของนั้น ในเวลาที่นำของมามอบให้ ในกรณีที่แจ้งราคาของไว้ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงไม่เกินราคาที่แจ้งไว้	620	ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในเงินทอง ตรา ธนบัตร ธนาคารบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า ัญณณี และของมีค่าอย่างอื่น ๆ หากมิได้รับบอกราคาหรือสภาพแห่งของไว้ในขณะที่ส่งมอบแก่ตน แต่ถ้าของนั้นได้บอกราคา ท่านว่าความรับผิดของผู้ขนส่งก็ย่อมจำกัดเพียงไม่เกินราคาที่บอก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล		พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน	
ร่าง มาตรา	เรื่อง	มาตรา	เรื่อง
58 วรรค 1	ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีของสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดไว้เพียง 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของมัน แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน	625	ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนี้ก็มีดีซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น
58 วรรค 3	ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีส่งมอบของชกซ้ำให้จำกัดไว้เพียง 2 1/2 ของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชกซ้ำ แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล	621	ค่าสินไหมทดแทนในการส่งมอบของชกซ้ำนั้น ท่านห้ามมิให้คิดเกินกว่าจำนวนเช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุของสูญหายสิ้นเชิง
59	วิธีการคำนวณว่าเงินตามมาตรา 58 วรรค 1 จำนวนใดจะมากกว่ากัน	-	-
60	กรณีที่ไม่ให้ใช้ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง	-	-
61	วิธีการคำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายตามมาตรา 58	-	-

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล		พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน	
ร่าง มาตรา	เรื่อง	มาตรา	เรื่อง
39 วรรค 2	<p>ความรับผิดของผู้ขนส่ง เริ่มต้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้น ไว้จากผู้ส่งของหรือตัวแทนผู้ส่งของหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ทำหน้าที่บรรรทุกของลงเรือ.... ความรับผิดของผู้ขนส่งสิ้นสุดลงเมื่อผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนดในมาตรา 40 ซึ่งได้แก่ (1) ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง (2) ในกรณีผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างใดอย่างหนึ่งตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับหรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ที่ท่าปลายทาง (3) ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว</p>	623 วรรค1	<p>ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดสิ้นลงในเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม้อัดเอื้อน และได้ใช้ค่าระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว</p>

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล		พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน	
ร่าง มาตรา	เรื่อง	มาตรา	เรื่อง
14	เมื่อได้ขนของไปถึงท่าปลายทางหรือที่ หมายปลายทางที่ตกลงกันไว้และพร้อมที่ จะส่งมอบของได้แล้ว ผู้ขนส่งมีสิทธิได้ รับค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง วันแต่จะมีข้อกำหนดในใบตราส่งหรือ ได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญารับ ขนของทางทะเล	623 วรรค1	ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสุดสิ้น ลงในเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอา ของไว้แล้วโดยไม่มีเงื่อนไข และ ได้ใช้ค่าระวางพาหะกับทั้ง อุปกรณ์เสร็จแล้ว
15	ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงของไว้จนกว่า จะได้รับชำระค่าระวางและอุปกรณ์แห่ง ค่าระวาง หรือจนกว่าผู้รับตราส่งจะได้ จัดให้มีประกันตามควร	630	ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงเอาของ ไว้ก่อนได้ตามที่จำเป็นเพื่อประกัน การใช้เงินค่าระวางพาหะและ อุปกรณ์
40 (2)	กรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ ขนส่ง	631	ข้อปฏิบัติสำหรับผู้ขนส่ง กรณีหาตัว ผู้รับตราส่ง ไม่พบหรือผู้รับตราส่ง ไม่ยอมรับมอบของ
-	-	628	ถ้าของสูญหายไปโดยเหตุสุดวิสัย ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิได้รับค่าระวาง ถ้ารับไว้แล้วต้องคืนหมด
-	-	629	ผู้ขนส่งใดส่งมอบของก่อนได้รับ ชำระค่าระวาง ผู้ขนส่งนั้นต้อง รับผิดชอบต่อผู้ขนส่งอื่น

ภาคผนวก ง.

International Convention for the unification of certain rules
of law relating to bills of lading and Protocol of signature
(Brussels, August 25th, 1924)
(Translation)

The President of the German Republic, the President of the
Argentine Republic... etc.

Having recognized the utility of fixing by agreement certain
uniform rules of law relating to bills of lading.

Have decided to conclude a convention with this object and
have appointed the following Plenipotentiaries:

(Follows the list of Plenipotentiaries)

Who, duly authorized thereto, have agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following words are employed with the
meanings set out below:

(a) < Carrier > includes the owner or the charterer
who enters into a contract of carriage with a shipper.

(b) < Contract of carriage > applies only to contracts of
carriage covered by a bill of lading or any similar document of title,
in so far as such document relates to the carriage of goods by sea,
including any bill of lading or any similar document as aforesaid

issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

(c) < Goods > includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage are stated as being carried on deck and are so carried.

(d) < Ship > means any vessel used for the carriage of goods by sea.

(e) < Carriage of goods > covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage of exercise due diligence to:

(a) Make the ship seaworthy ;
(b) Properly man, equip and supply the ship ;
(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage;

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper;

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for

suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with S. 3, a, b and c.

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a < shipped > bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the < shipped > bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in S 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a < shipped > bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention,

shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of S. 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from.

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship;

(b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier;

(c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters;

(d) Act of God;

(e) Act of war;

(f) Act of public enemies;

- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process;
- (h) Quarantine restrictions;
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative;
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general;
- (k) Riots and civil commotions;
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea;
- (m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods;
- (n) Insufficiency of packing;
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks;
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence;
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connexion with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damage and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any

place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 5

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be

issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect:

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article 7

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connexion with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article 8

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea going vessels.

Article 9

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national concurrency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States.

Article 11

After an interval of not more than two years from the day of which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a proces-verbal signed by the

representatives of the Powers which take part therein and by the Belgian Minister for Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the proces-verbal relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the Powers who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 12

Non-signatory States may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

A State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the States which have signed or acceded to the Convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

Article 13

The High Contracting parties may at the time of signature, ratification or accession declare that their acceptance of the present Convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates or territories under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the Convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession protectorate or territory under their sovereignty or authority.

Article 14

The present Convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratification, one year after the date of the protocol recording such deposit.

As respects the States which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with Article 13, it shall take effect six months after the notifications specified in paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

Article 15

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other States, informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the State which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 16

Any one of the contracting States shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise this right should notify its intention to the other States through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the Conference.

Done at Brussels, in a single copy, 25th August 1924.

(Follow the signatures)

PROTOCOL OF SIGNATURE

At the time of signing the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading the Plenipotentiaries whose signatures appear below have adopted this

Protocol, which will have the same force and the same value as if its provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates.

The High Contracting Parties may give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Convention.

They may reserve the right:

1. To prescribe that in the cases referred to in paragraph 2 c to p of Article 4 the holder of a bill of lading shall be entitled to establish responsibility of loss or damage arising from the personal fault of the carrier or the fault of his servants which are not covered by paragraph a.

2. To apply Article 6 in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods without taking account of the restriction set out in the last paragraph of that Article.

Done at Brussels, in a single copy, 25th August 1924.

(Follow the signatures)

ภาคผนวก ๓.

Protocol to amend the International Convention for the
unification of certain rules of law relating to bills of
lading, signed at Brussels on 25th August 1924
(Brussels, 23rd February 1968)

The Contracting Parties.

Considering that it is desirable to amend the International
Convention for the unification of certain rules of law relating to
bills of lading, signed at Brussels on 25th August 1924.

Have agreed as follows:

Article 1

1. In Article 3, paragraph 4, shall be added:

< However, proof to the contrary shall not be admissible
when the bill of lading has been transferred to a third party acting
in good faith. >

2. In Article 3, paragraph 6, sub-paragraph 4 shall be
deleted and replaced by:

< Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall
in any event be discharged from all liability what-soever in respect of
the goods, unless suit is brought within one year of their delivery

or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen. >

3. In Article 3, after paragraph 6, shall be added the following paragraph 6bis.

< An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself. >

Article 2

Article 4, paragraph 5, shall be deleted and replaced by the following:

< (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 10,000 francs per package or unit or 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

(d) A franc means a unit consisting of 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900'. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly mis-stated by the shipper in the bill of lading. >

Article 3

Between Articles 4 and 5 of the Convention shall be inserted the following Article 4bis:

< 1. The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result. >

Article 4

Article 9 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

< This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage. >

Article 5

Article 10 of the Convention shall be deleted and replaced by the following:

< The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relation to the carriage of goods between ports in two different States if:

- (a) the bill of lading is issued in a Contracting State, or
- (b) the carriage is from a port in a Contracting State, or

(c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract, whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.

Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to the bills of lading mentioned above.

This Article shall not prevent a Contracting State from applying the Rules of this Convention to bills of lading not included in the preceding paragraphs. >

Article 6

As between the Parties to this Protocol the Convention and the Protocol shall be read and interpreted together as one single instrument.

A Party to this Protocol shall have no duty to apply the provisions of this Protocol to bills of lading issued in a State which is a Party to the Convention but which is not a Party to this Protocol.

Article 7

As between the Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 15 thereof, shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

Article 8

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article 9

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Protocol or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 8 of this Protocol. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.

2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph 1 may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 10

The Protocol shall be open for signature by the States which have ratified the Convention or which have adhered thereto before the 23rd February 1968, and by any State represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 11

1. This Protocol shall be ratified.
2. Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of accession to the Convention.
3. The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 12

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies of the United Nations, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Protocol.
2. Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.
3. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article 13

1. This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of ten instruments of ratification or accession, of which at least five shall have been deposited by States that have each a tonnage equal or superior to one million gross tons of tonnage.

2. For each State which ratifies this Protocol or accede thereto after the date of deposit of the instrument of ratification or accession determining the coming into force such as is stipulated in S.1 of this Article, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

Article 14

1. Any Contracting State may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.

2. This denunciation shall have the effect of denunciation of the Convention.

3. The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article 15

1. Any Contracting State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies.

The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

2. This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to those territories.

3. Any Contracting State which has made a declaration under S. 1 of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol shall cease to extend to such territory. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government; it also shall apply to the Convention.

Article 16

The Contracting Parties may give effect to this Protocol either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Protocol.

Article 17

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth session (1967-1968) of the Diplomatic Conference on Maritime Law, the acceding States to this Protocol, and the States Parties to the Convention, of the following:

1. The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 10, 11 and 12.

2. The date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article 13.

3. The notifications with regard to the territorial application in accordance with Article 15.

4. The denunciations received in accordance with Article 14.

In witness whereof the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

Done at Brussels, this 23rd day of February 1968, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

(Follow the signatures)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ฉ.

PROTOCOL AMENDING THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING (AUGUST 25, 1924 AS AMENDED BY THE PROTOCOL OF FEBRUARY 23, 1968), BRUSSELS, DECEMBER 21, 1979

The Contracting Parties to the present Protocol,

Being Parties to the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, done at Brussels on August 25, 1924, as amended by the Protocol to amend that Convention done at Brussels on February 23, 1968,

Have agreed as follows:

Article I

For the purpose of this Protocol, "Convention" means the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and its Protocol of signature, done at Brussels on August 25, 1924, as amended by the Protocol, done at Brussels on February 23, 1968.

Article II

1. Article 4, paragraph 5 (a) of the Convention is replaced by the following:

"(a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher."

2. Article 4, paragraph 5 (d) of the Convention is replaced by the following:

"(d) The unit of account mentioned in this Article is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on the date to be determined by the law of the Court seized of the case. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Bill of Lading, 1979 Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of the preceding sentences may, at the time of notification of the Protocol of 1979 or accession thereto or

at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:

(i) in respect of the amount of 666.67 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 10,000 monetary units;

(ii) in respect of the amount of 2 units of account mentioned in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article, 30 monetary units.

The monetary unit referred to in the preceding sentence corresponds to 65.5 milligrammes of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the amounts specified in that sentence into the national currency shall be made according to the law of the State concerned. The calculation and the conversion mentioned in the preceding sentences shall be made in such a manner as to express in the national currency of that State as far as possible the same real value for the amounts in sub-paragraph (a) of paragraph 5 of this Article as is expressed there in units of account.

States shall communicate to the depositary the manner of calculation or the result of the conversion as the case may be, when depositing an instrument of ratification of the Protocol of 1979 or of accession thereto and whenever there is a change in either.

Article III

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of the present Protocol, which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are unable to agree on the organisation of the arbitration any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the Statute of the Court.

Article IV

(1) Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Protocol or of accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article III.

(2) Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph (1) may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article V

This Protocol shall be open for signature by the States which have signed the Convention of 25 August 1924 or the Protocol of 23 February 1968 or which are Parties to the Convention.

Article VI

(1) This Protocol shall be ratified.

(2) Ratification of this Protocol by any State which is not a Party to the Convention shall have the effect of ratification of the Convention.

(3) The instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article VII

(1) States not referred to in Article V may accede to this Protocol.

(2) Accession to this Protocol shall have the effect of accession to the Convention.

(3) The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

Article VIII

(1) This Protocol shall come into force three months after the date of the deposit of five instruments of ratification or accession.

(2) For each State which ratifies this Protocol or accedes thereto after the fifth deposit, this Protocol shall come into force three months after the deposit of its instrument of ratification or accession.

Article IX

(1) Any Contracting Party may denounce this Protocol by notification to the Belgian Government.

(2) The denunciation shall take effect one year after the date on which the notification has been received by the Belgian Government.

Article X

(1) Each State may at the time of signature, ratification or accession or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories for whose international relations it is responsible, are those to which the present Protocol applies. The Protocol shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government extend to the territories named therein, but not before the date of the coming into force of the Protocol in respect of such State.

(2) This extension also shall apply to the Convention if the latter is not yet applicable to these territories.

(3) Any Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Protocol

shall cease to extend to such territories. This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article XI

The Belgian Government shall notify the signatory and acceding States of the following:

- (1) the signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles V, VI and VII.
- (2) the date on which the present Protocol will come into force in accordance with Article VIII.
- (3) the notifications with regard to the territorial application in accordance with Article X.
- (4) the declarations and communications made in accordance with Article II.
- (5) the declarations made in accordance with Article IV.
- (6) the denunciations received in accordance with Article IX.

RATIFICATION:

Spain January 6, 1982

SIGNATURE:

Belgium	December 21, 1979
Chile	December 21, 1979
The State of the Vatican City	December 21, 1979
Poland	December 21, 1979
Portugal	December 21, 1979
The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland	December 21, 1979
Singapore	December 21, 1979
Switzerland	December 21, 1979
Syria	January 11, 1980
Italy	October 30, 1980

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ๕

United Nations Convention on the carriage of goods by sea, 1978 *
(Hamburg, 31 March 1978)

Preamble

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea,

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

PART I - GENERAL PROVISIONS

Article 1

Definitions

In this Convention :

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

* This Convention was adopted by the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea convened in Hamburg, at the invitation of the Government of the Federal Republic of Germany, from 6 to 31 March 1978.

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.

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 name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.

5. "Goods" includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

7. "Bill of lading" means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver

the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

8. "Writing" includes, inter alia, telegram and telex.

Article 2

Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

- (a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

- (b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or

- (c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or

- (d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or

- (e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

Article 3

Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

PART II - LIABILITY OF THE CARRIER

Article 4

Period of responsibility

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods:

- (a) from the time he has taken over the goods from:
 - (i) the shipper, or a person acting on his behalf; or
 - (ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;

- (b) until the time he has delivered the goods :
 - (i) by handing over the goods to the consignee ; or
 - (ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or

(iii) by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

Article 5

Basis of liability

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences.

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. (a) The carrier is liable :

- (i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;
- (ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyor's report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such

risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea.

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 6

Limits of liability

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit of 2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods

delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in accordance with paragraph 1 (a) of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in Article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

Article 7

Application to non-contractual claims

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in Article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8

Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of Article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 9

Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of Article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as

for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of Article 6 or Article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of Article 8.

Article 10

Liability of the carrier and actual carrier

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of Article 7 and of paragraph 2 of Article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

Article 11

Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of Article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless, any stipulation limiting or excluding such liability is without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under

paragraph 1 or 2 of Article 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

PART III - LIABILITY OF THE SHIPPER

Article 12

General rule

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

Article 13

Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and

(b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of Article 5.

PART IV - TRANSPORT DOCUMENTS

Article 14

Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.

2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.

3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

Article 15

Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, inter alia, the following particulars:

(a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of

packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;

(b) the apparent condition of the goods;

(c) the name and principal place of business of the carrier;

(d) the name of the shipper;

(e) the consignee if named by the shipper;

(f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;

(g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;

(h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;

(i) the place of issuance of the bill of lading;

(j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;

(k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;

(l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;

(m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;

(n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and

(o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of Article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier, the shipper must surrender such document in exchange for a "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shipper's demand for "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of Article 1.

Article 16

Bills of lading: reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages or pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:

(a) the bill of lading is prima facie evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k) of Article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is prima facie evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

Article 17

Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods, in the bill of lading.

Article 18

Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document

is prima facie evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

PART V - CLAIMS AND ACTIONS

Article 19

Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the consignee must give all reasonable facilities to each other inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of Article 4, whichever is later, the failure to give such notice is prima facie evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carrier's or the actual carrier's behalf, including the master or the officer in charge of the ship, or to a person acting on the shipper's behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

Article 20

Limitation of actions

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.
2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.
3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.
4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.
5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

Article 21

Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which, according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:

(a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(b) the place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) the port of loading or the port of discharge; or

(d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must

furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of the arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraph 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted:

(b) For the purpose of this article the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to be considered as the starting of a new action;

(c) For the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

Article 22

Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain a special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

- (a) a place in a State within whose territory is situated:
 - (i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(iii) the port of loading or the port of discharge; or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

4. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paragraphs 3 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith is null and void.

6. Nothing in this article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

PART VI - SUPPLEMENTARY PROVISIONS

Article 23

1. Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the

other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this article, a carrier may increase his responsibilities and obligations under this Convention.

3. Where a bill of lading or any other document evidencing the contract of carriage by sea is issued, it must contain a statement that the carriage is subject to the provisions of this Convention which nullify any stipulation derogating therefrom to the detriment of the shipper or the consignee.

4. Where the claimant in respect of the goods has incurred loss as a result of a stipulation which is null and void by virtue of the present article, or as a result of the omission of the statement referred to in paragraph 3 of this article, the carrier must pay compensation to the extent required in order to give the claimant compensation in accordance with the provisions of this Convention for any loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery. The carrier must, in addition, pay compensation for costs incurred by the claimant for the purpose of exercising his right, provided that costs incurred in the action where the foregoing provision is invoked are to be determined in accordance with the law of the State where proceedings are instituted.

Article 24

General average

1. Nothing in this Convention shall prevent the application of provisions in the contract of carriage by sea or national law regarding the adjustment of general average.

2. With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 25

Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents, provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of Articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having

their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of Article 22 of this Convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for each damage:

(a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

(b) by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or Vienna Conventions.

4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

Article 26

Unit of account

1. The unit of account referred to in Article 6 of this Convention is the Special Drawing Rights, as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Rights, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as:

12,500 monetary units per package or other shipping unit or
37.5 monetary units per kilogramme of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this article is to be made in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in Article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

PART VII - FINAL CLAUSES

Article 27

Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 28

Signature, ratification, acceptance, approval, accession

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States..
3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 29

Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 30

Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the 20th instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 31

Denunciation of other convention

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State party to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of Article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions or paragraphs 1 and 2 of this article apply correspondingly in respect of States parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

4. Notwithstanding Article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this article, a Contracting State may, if it deems of desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

Article 32

Revision and amendment

1. At the request of not less than one-third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.

2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33

Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of Article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in Article 6 and paragraph 2 of Article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of Article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.

2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one-fourth of the Contracting States so request.

3. Any decision by the conference must be taken by a two thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.

4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two-thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect, with the depositary.

5. After the entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the depositary that they are not bound by the amendment.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention, is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 34

Denunciation

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depositary.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depositary. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depositary.

DONE AT HAMBURG, this thirty-first day of March one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Convention.

Common understanding adopted by the United Nations Conference
on the Carriage of Goods by Sea

it is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that, as a rule, the burden of proof rests on the carrier but with respect to certain cases, the provisions of the convention modify this rule.

Resolution adopted by the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea

"The United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea,

"Noting with appreciation the kind invitation of the Federal Republic of Germany to hold the Conference in Hamburg,

"Being aware that the facilities placed at the disposal of the Conference and the generous hospitality bestowed on the participants by the Government of the Federal Republic of Germany and by the Free and Hanseatic City of Hamburg, have in no small measure contributed to the success of the Conference,

"Expresses its gratitude to the Government and people of the Federal Republic of Germany, and

"Having adopted the Convention on the Carriage of Goods by Sea on the basis of a draft Convention prepared by the United Nations Commission of International Trade Law at the request of the United Nations Conference on Trade and Development,

"Expresses its gratitude to the United Nations Commission on International Trade Law and to the United Nations Conference on Trade and Development for their outstanding contribution to the simplification and harmonization of the law of the carriage of goods by sea, and

"Decides to designate the Convention adopted by the Conference as the:

"UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978", and

"Recommends that the rules embodied therein be known as the 'HAMBURG RULES'."



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก ช.

ตารางแสดงที่มาของร่างมาตราต่าง ๆ

ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ....

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล	ที่มา
<u>ร่างมาตรา 3</u> คำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" คำว่า "ผู้รับตราส่ง" คำว่า "สัญญารับขนของทางทะเล"	Hamburg Rules หน้าที่ 1 ข้อ 2 - Hamburg Rules หน้าที่ 1 (6)
<u>ร่างมาตรา 26</u> ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง	1. ญี่ปุ่น : ป.พาณิชย์ มาตรา 572 2. เกาหลีใต้ : ป.พาณิชย์ มาตรา 131 3. ไต้หวัน : ป.แห่ง มาตรา 627
<u>ร่างมาตรา 39 วรรค 2</u> ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่ง	Hamburg Rules หน้าที่ 4 ข้อ 1 และ 2
<u>ร่างมาตรา 43</u> ความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีที่ไม่ได้ทำการขนส่งด้วยตนเอง	1. Hamburg Rules หน้าที่ 10 ข้อ 1 2. ปพพ. มาตรา 617
<u>ร่างมาตรา 44</u> ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่ง	1. Hamburg Rules หน้าที่ 10 ข้อ 2 2. ปพพ. มาตรา 618

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล	ที่มา
<p><u>ร่างมาตรา 45</u> ลักษณะของความรับผิดเมื่อผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นรับผิดในกรณีเดียวกัน</p>	<p>1. Hamburg Rules กฎที่ 10 ข้อ 4 และ 6 2. ปพพ. ลักษณะที่ ๓ หมวด 3 ลูกหนี้เจ้าหนี้หลายคน มาตรา 291</p>
<p><u>ร่างมาตรา 51</u> ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติหน้าที่ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยแล้ว</p>	<p>Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 1</p>
<p><u>ร่างมาตรา 52</u> ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง</p>	<p>Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2</p>
<p><u>ร่างมาตรา 52 (1)</u> เหตุสุดวิสัย</p>	<p>Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (d)</p>
<p><u>ร่างมาตรา 52 (2)</u> ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน้ำหนักที่ใส่เดินเรือได้</p>	<p>Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (e)</p>
<p><u>ร่างมาตรา 52 (3)</u> การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ</p>	<p>Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (e)</p>
<p><u>ร่างมาตรา 52 (4)</u> สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้ายหรือการก่อความวุ่นวายในบ้านเมือง</p>	<p>Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (k)</p>

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล	ที่มา
<p><u>ร่างมาตรา 52 (5)</u> การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใด ๆ ซึ่งกระทำต่อเรือโดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง</p>	Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (g)
<p><u>ร่างมาตรา 52 (6)</u> การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ</p>	Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (h)
<p><u>ร่างมาตรา 52 (7)</u> การขัดหยุดงาน การปิดงานด้าง การผลงานหรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ทำเรือซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือนั้น</p>	Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (j)
<p><u>ร่างมาตรา 52 (8)</u> การกระทำของโจรสลัด</p>	-
<p><u>ร่างมาตรา 52 (9)</u> ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่นการบรรจุหีบห่อหรือรวมมัด ไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อ ไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ</p>	Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (i) (n) และ (o)

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล	ที่มา
<u>ร่างมาตรา 52 (10)</u> สภาพแห่งของถิ่นเอง	Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (m)
<u>ร่างมาตรา 52 (11)</u> ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายใน ซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบ อย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็น ธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบ อาชีพตรวจเรือ	Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (p)
<u>ร่างมาตรา 52 (12)</u> ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจาก ความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่ง ของผู้นำร่อง	Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (a)
<u>ร่างมาตรา 52 (13)</u> เหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อ หรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งและมีใช้ความ ผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแท่นหรือลูกจ้าง ของผู้ขนส่ง	Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (q)
<u>ร่างมาตรา 53</u> ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำอันเกิดจากอัคคีภัย	Hague Rules กฎที่ 4 ข้อ 2 (b)

ร่างพระราชบัญญัติการรับประกันของทางทะเล	ที่มา
<p><u>ร่างมาตรา 54</u> ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำอันเป็นผลจากการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัยหรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย</p>	<p>Hamburg Rules ญัตติ 5 ข้อ 4 (a) และ (i)</p>
<p><u>ร่างมาตรา 55</u> ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในการที่เป็นการใช้มาตรการเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์หรือช่วยทรัพย์สินในทะเล</p>	<p>Hague Rules ญัตติ 4 ข้อ 2 (1)</p>
<p><u>ร่างมาตรา 56</u> ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในการที่ขนส่งสัตว์มีชีวิต</p>	<p>Hamburg Rules ญัตติ 5 ข้อ 5</p>
<p><u>ร่างมาตรา 57</u> ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในการที่ขนส่งเป็นของมีค่าต่าง ๆ</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. United States Revised Statutes : R.S. 4281 (46 U.S.C. 181) 2. ญี่ปุ่น : ป.พาณิชย์ มาตรา 578 3. เกาหลีใต้ : ป.พาณิชย์ มาตรา 136 4. ไต้หวัน : ป.แพ่ง มาตรา 639
<p><u>ร่างมาตรา 58 วรรค 1</u> การคำนวณวงเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วน</p>	<p>Hamburg Rules ญัตติ 6 ข้อ 1 (a)</p>

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล	ที่มา
<u>ร่างมาตรา 58 วรรค 3</u> การคำนวณวงเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในกรณีส่งมอบของซักซ้า	Hamburg Rules กฎที่ 6 ข้อ 1 (b)
<u>ร่างมาตรา 58 วรรค 4</u> การคำนวณวงเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง กรณีรับผิดตามวรรค 1 และวรรค 3	Hamburg Rules กฎที่ 6 ข้อ 1 (c)
<u>ร่างมาตรา 59 (1)</u> วิธีการในการคำนวณจำนวนเงินที่มากกว่าตาม เงื่อนไขในมาตรา 58 วรรค 1 กรณีที่มีการรวม ของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยการขนส่ง เดียวกัน	Hamburg Rules กฎที่ 6 ข้อ 2 (a)
<u>ร่างมาตรา 59 (2)</u> วิธีการในการคำนวณจำนวนเงินที่มากกว่าตาม เงื่อนไขในมาตรา 58 วรรค 1 กรณีตัวภาชนะ ขนส่ง สูญหายหรือเสียหาย	Hamburg Rules กฎที่ 6 ข้อ 2 (b)
<u>ร่างมาตรา 60</u> กรณีที่ไม่ให้ใช้เรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ ขนส่ง	1. Hague-Visby Rules กฎที่ 4 ข้อ 5 (a) (e) (f) และ (g) 2. Hamburg Rules กฎที่ 8 ข้อ 1 3. ฝรั่งเศส : รัฐบัญญัติ เลขที่ 66-420 ลงวันที่ 18 มิถุนายน 1966 มาตรา 28

ร่างพระราชบัญญัติการรับประกันของทางทะเล	ที่มา
<p><u>ร่างมาตรา 61</u> การคำนวณวงเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ในกรณีของสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดหรือ บางส่วน</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hague-Visby Rules กฎที่ 4 ข้อ 5 (b) 2. ญี่ปุ่น : ป.พาณิชย์ มาตรา 580 3. เกาหลีใต้ : ป.พาณิชย์ มาตรา 137 4. ไต้หวัน : ป.แพ่ง มาตรา 638

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียน

นางสาว คณิงนิจ ศรีบัวเอี่ยม เกิดวันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2504 ที่จังหวัดนครปฐม จบการศึกษาระดับเตรียมอุดมศึกษา จากโรงเรียนเตรียมอุดมศึกษา วิทยาโท สำเร็จการศึกษาระดับอุดมศึกษาจากคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. 2527 เคยฝึกงานภาคฤดูร้อน ณ สำนักงานกฎหมายเบเกอร์แอนด์แมคเคนซีในปี พ.ศ. 2526 เคยเป็นทนายความฝึกหัด ณ สำนักงานกฎหมายบางกอกอินเตอร์เนชั่นแนลลอร์ออฟฟิส จำกัด ในปี พ.ศ. 2527



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย