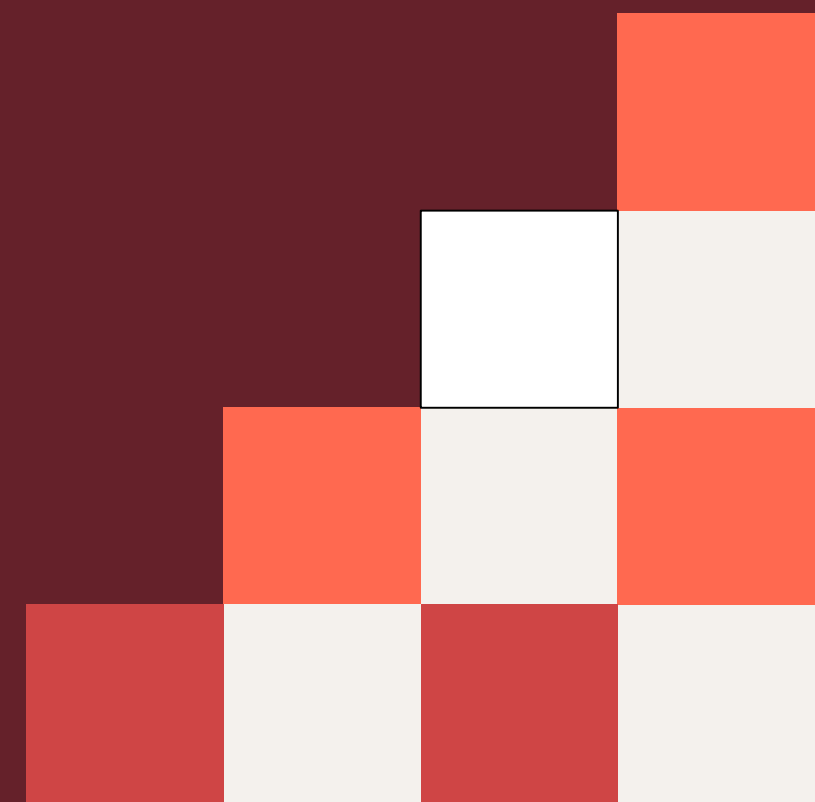


พระราชบัญญัติการรับขนของ

ทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔

ศาสตราจารย์ ดร. กำชัย จงจักรพันธ์



การใช้บังคับ

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔
(กฎหมายพิเศษ-กฎหมายทั่วไป)

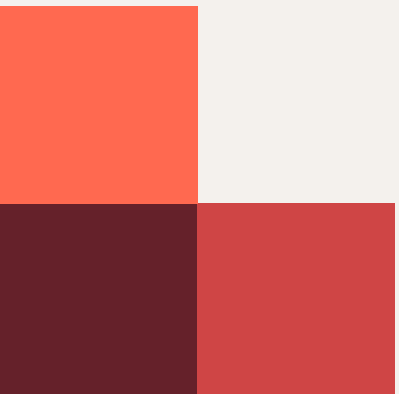
- ถ้าเป็นการขนส่งของทางทะเล - ใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔
- ถ้าเป็นการขนส่งอื่น - ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ว่าด้วยการรับขน

ลักษณะของสัญญารับขนของทางทะเล (มาตรา ๓)

มาตรา ๓ บัญญัติไว้ว่า “สัญญารับขนของทางทะเล” หมายความว่า สัญญาที่
ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีก
ประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง”

ลักษณะของสัญญาซื้อขายทางทะเล (ตาม มาตรา ๓)

๑. ต้องมีคู่สัญญา ๒ ฝ่าย คือผู้ขนส่งและผู้ส่งของ
๒. ต้องเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ
๓. ต้องเป็นการขนส่งที่คิดค่าระวาง



ลักษณะของสัญญารับขนของทางทะเล (ตาม มาตรา ๓)

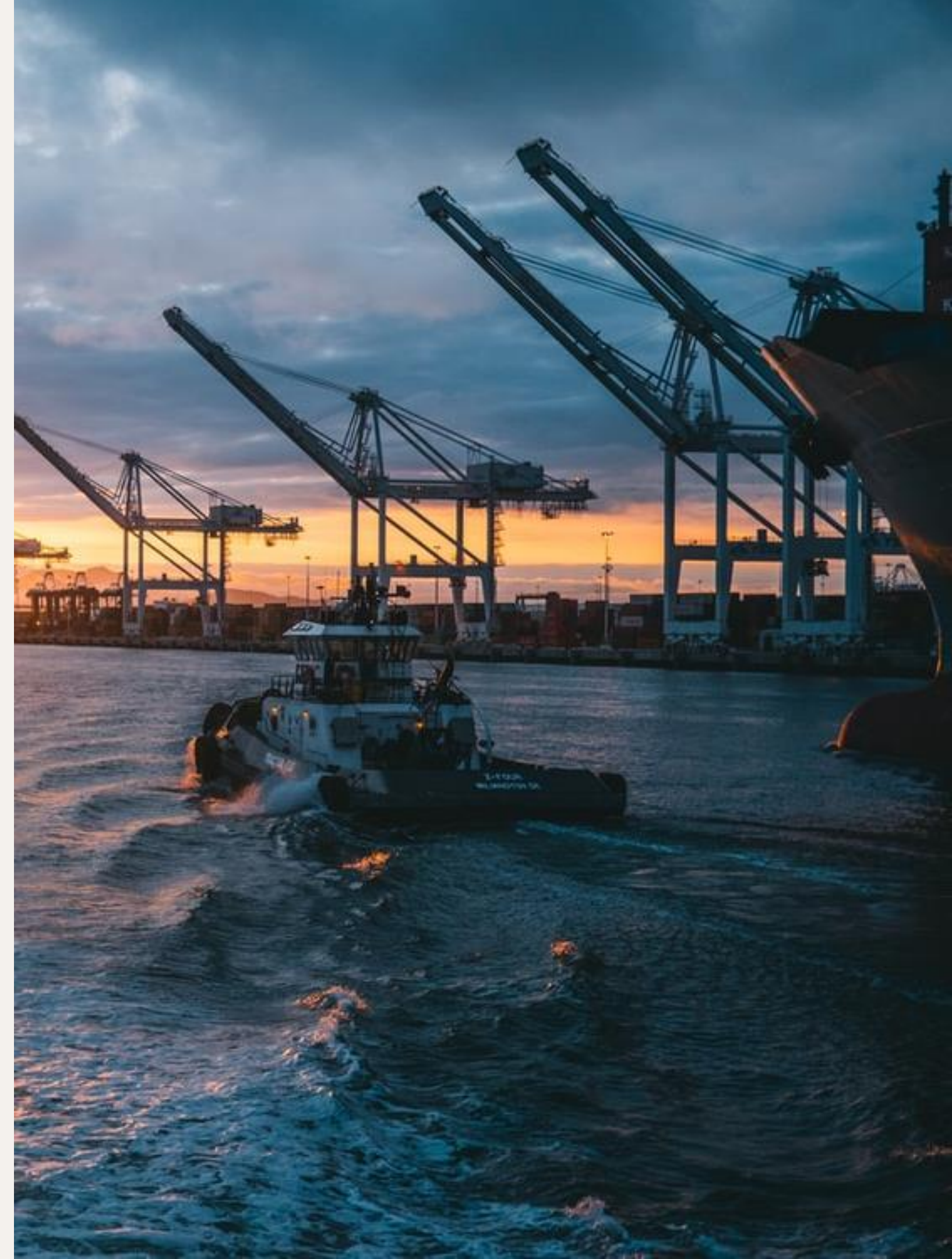
ต้องมีคู่สัญญา ๒ ฝ่าย คือผู้ขนส่งและผู้ส่งของ

- **มาตรา ๓ “ผู้ขนส่ง”** หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบกรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ
- **มาตรา ๓ “ผู้ส่งของ”** หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทะเล

ข้อสังเกต (สำหรับการศึกษา คั่นคว้า ต่อไป)

ผู้ขายในสัญญา F.O.B. ไม่ใช่ผู้ที่เป็นคู่สัญญา
กับผู้ขนส่ง (ผู้ที่เป็นคู่สัญญาคือผู้ซื้อ) ดังนั้น
ผู้ขายในสัญญา F.O.B. จึงไม่ใช่ผู้ส่งของตาม
พ.ร.บ.

จะมีปัญหาหรือไม่?



ลักษณะของสัญญารับขนของทางทะเล (มาตรา ๓)

๑. ต้องมีคู่สัญญา ๒ ฝ่าย คือผู้ขนส่งและผู้ส่งของ
๒. ต้องเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ

ที่มา

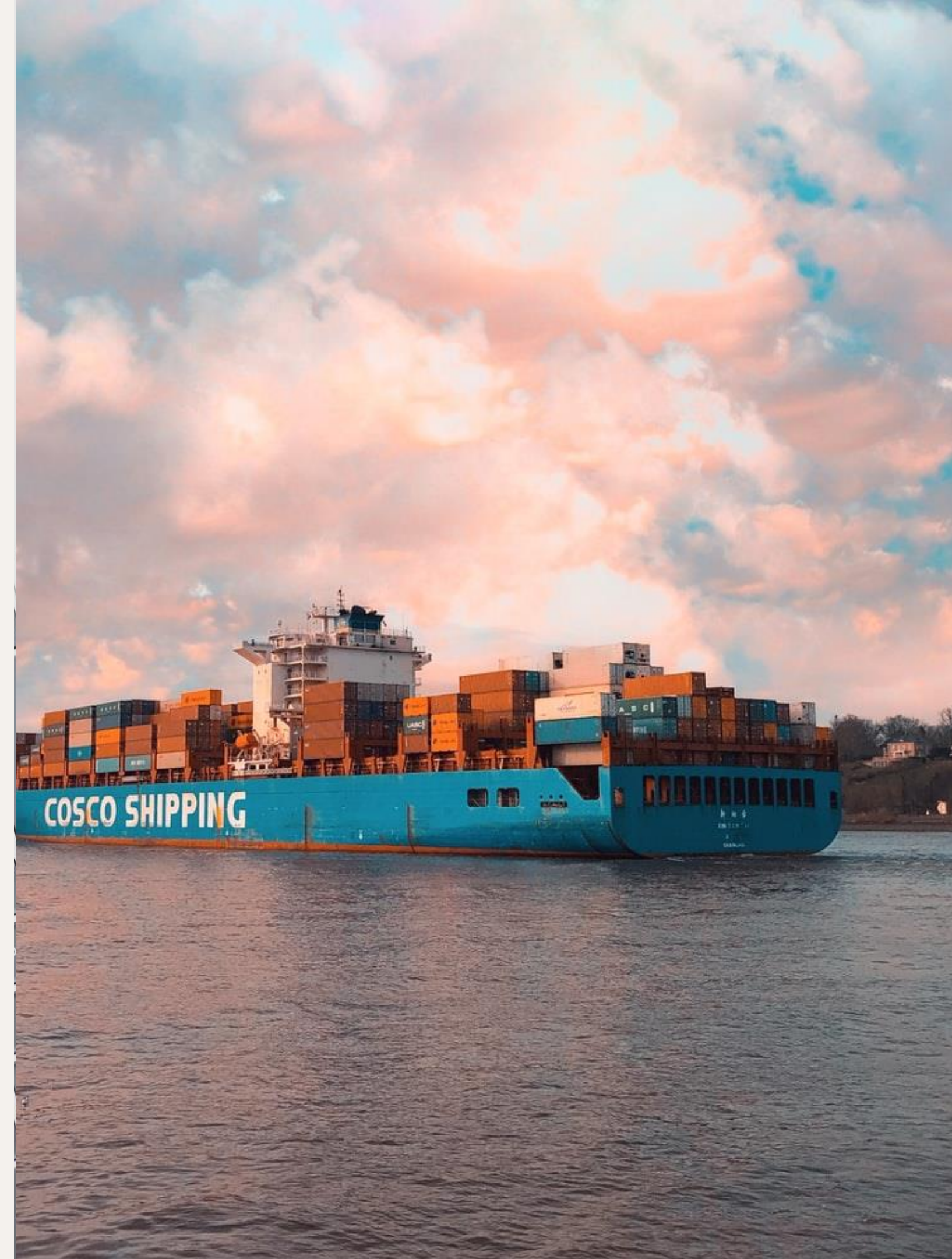
คำพิพากษาฎีกาที่ ๘๒๘/๒๔๙๘ การรับขนของทางเรือจากกรุงเทพไปยัง
สุราษฎร์ธานี เป็นการรับขนของตามชายฝั่งของอ่าวไทยในน่านน้ำไทย ไม่
เป็นการรับขนของทางทะเล

ตัวอย่าง ขนส่งจากกรุงเทพไปยังสุราษฎร์ธานี ไม่ใช่การขนส่งทาง
ทะเล

ตัวอย่าง ขนส่งจากภูเก็ตไปมาเลเซีย เป็นการขนส่งของทางทะเล

ข้อสังเกต(สำหรับการศึกษา คั่นคว้าต่อไป)

กฎหมายของประเทศอื่น เช่น ประเทศอังกฤษ
การขนส่งทางทะเลชายฝั่งภายในประเทศ
จัดเป็นการขนส่งทางทะเล หรือไม่

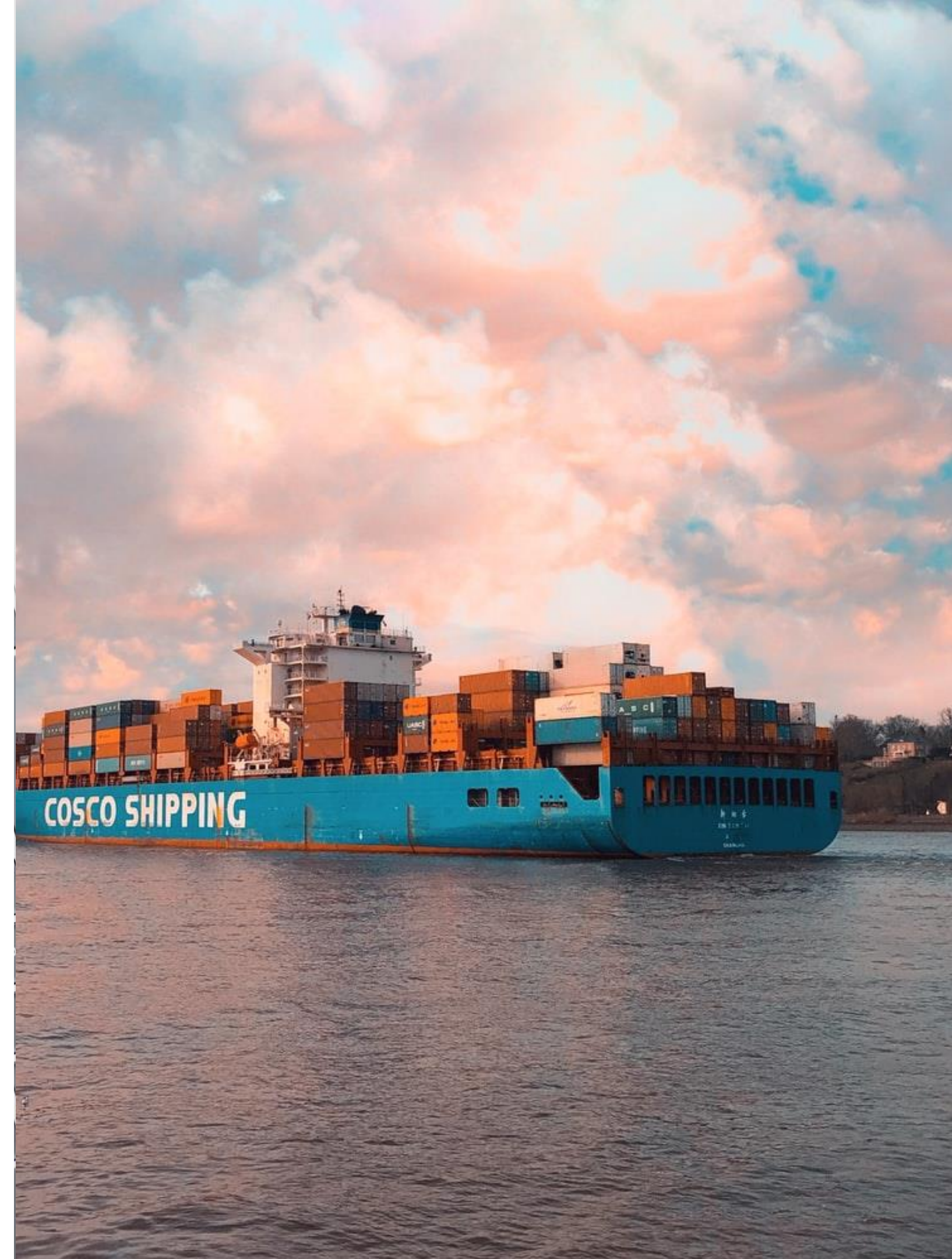


ข้อสังเกต(สำหรับการศึกษา คั่นคว้าต่อไป)

การขนส่งทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศ
หนึ่ง ไปยังอีกที่หนึ่งซึ่งเป็นน่านน้ำสากล มิได้
เป็นเขตของประเทศใดๆ เป็นการขนส่งทาง
ทะเล หรือไม่

มาตรา ๓ “สัญญารับขนของทางทะเล” หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขน
ของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง
โดยคิดค่าระวาง”

มาตรา 4 “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งใน
ราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอก
ราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่..”



ลักษณะของสัญญารับขนของทางทะเล (มาตรา ๓)

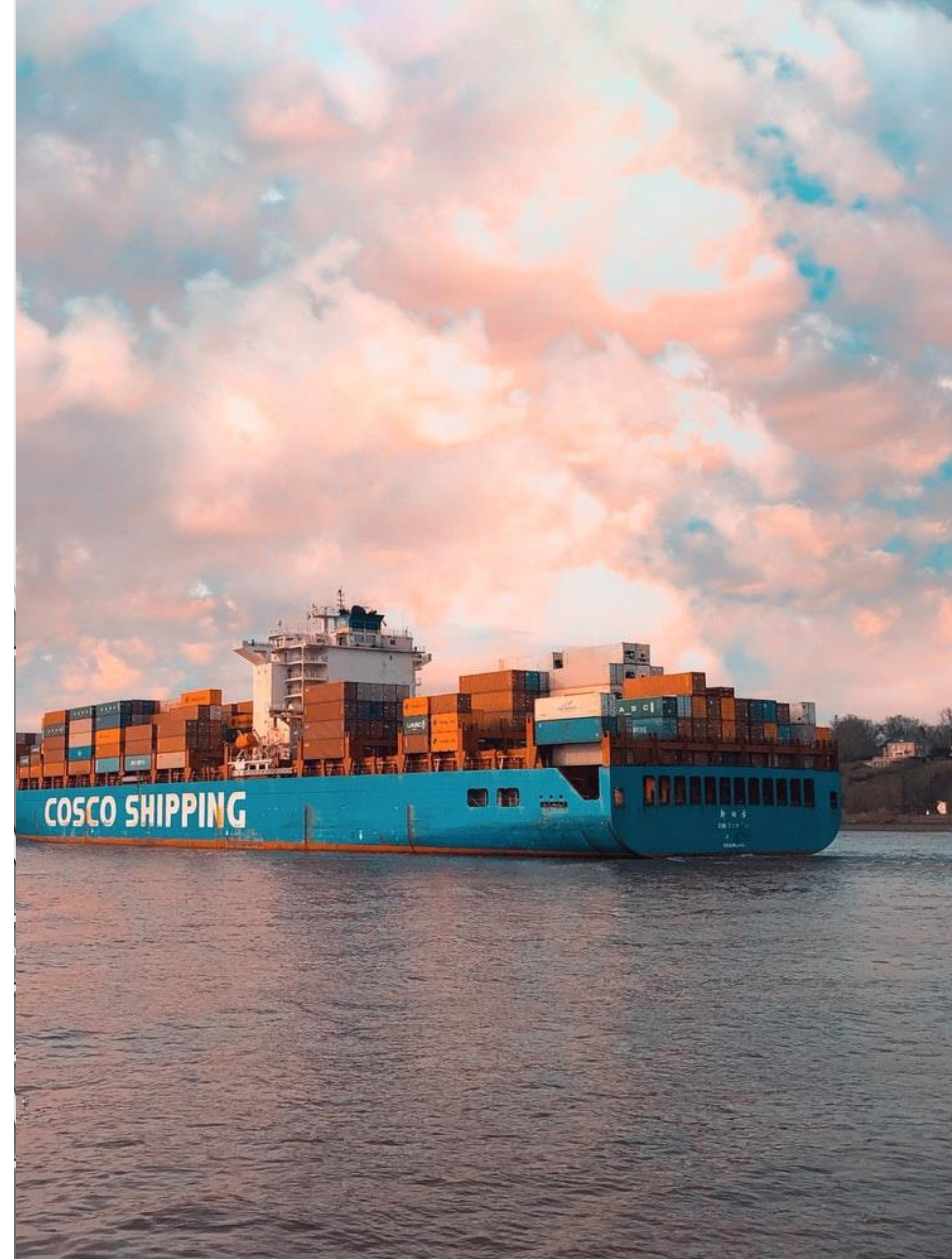
๑. ต้องมีคู่สัญญา ๒ ฝ่าย คือผู้ขนส่งและผู้ส่งของ
๒. ต้องเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ
๓. ต้องเป็นการขนส่งที่คิดค่าระวาง

มาตรา 3 สัญญารับขนของทางทะเล หมายความว่า สัญญาที่... โดยคิด
ค่าระวาง”

ค่าระวาง (Freight) หมายถึง ค่าตอบแทนที่ผู้ขนส่งได้รับจากการขนส่ง

ข้อสังเกต(สำหรับการศึกษา คั่นคว้าต่อไป)

หากสัญญาขนส่งทางทะเล เทียบหนึ่ง ผู้ขนส่ง
ยินดีขนส่งให้ฟรี ไม่คิดค่าระวาง สัญญาขนส่ง
ดังกล่าวเป็นสัญญาขนส่งทางทะเลตาม
พ.ร.บ.รับขนของทางทะเล ไทย หรือไม่

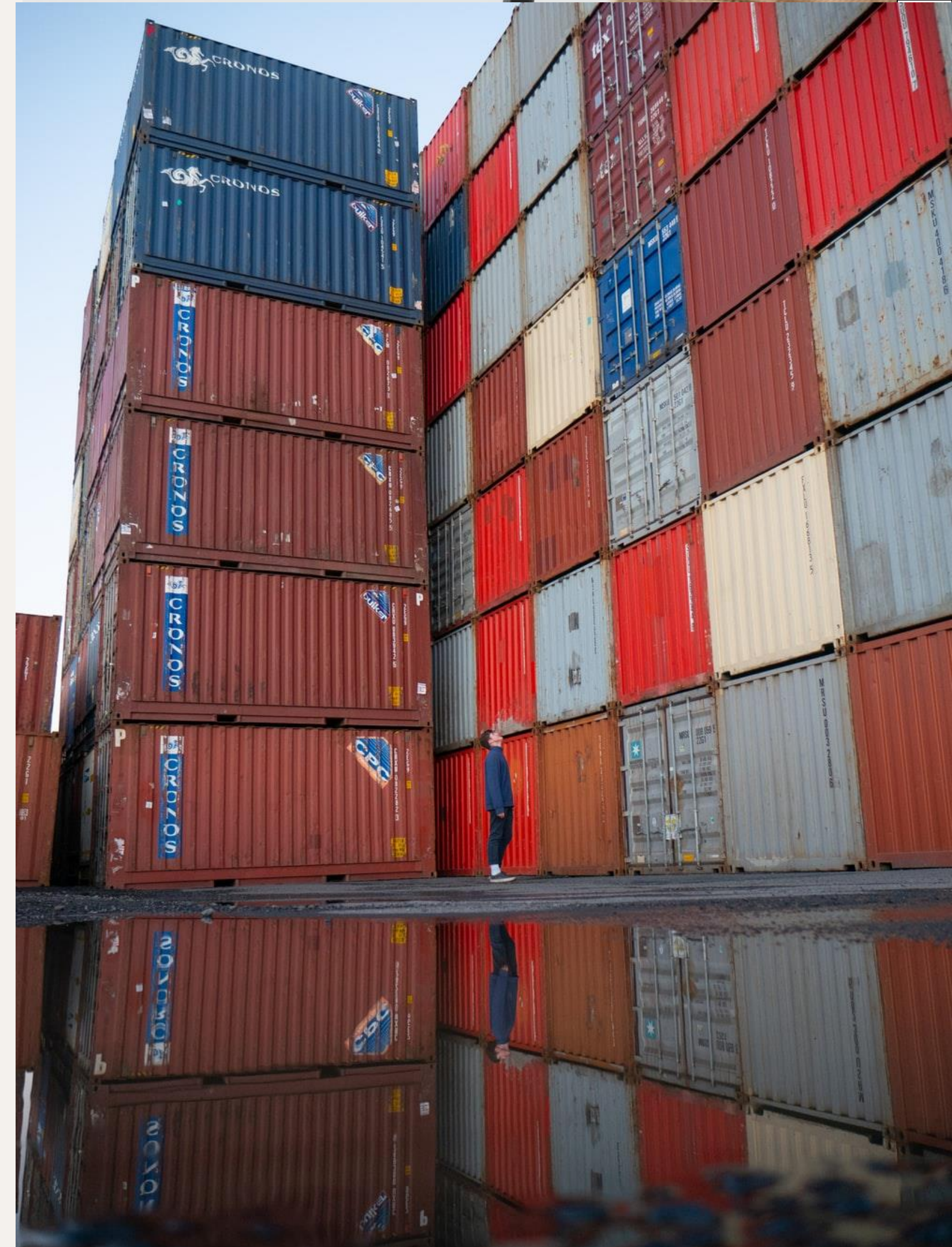


ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล

๑. ใช้บังคับกับสัญญาขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ (มาตรา ๓,๔ วรรคแรก วรรคสอง)
๒. ใช้บังคับเฉพาะสัญญาขนส่งทางทะเลที่คิดค่าระวาง (มาตรา ๓,๔ วรรคสุดท้าย)
๓. ไม่ใช้บังคับกับสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุก (มาตรา ๕)
๔. ใช้บังคับเฉพาะช่วงของการขนส่งทางทะเล (มาตรา ๖)
๕. ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเลไม่ว่าผู้ขนส่งจะได้ออกเอกสารการขนส่งประเภทใด (มาตรา ๓)
๖. ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด ๙๐ วันนับแต่วันประกาศราชกิจจานุเบกษา (มาตรา ๒)

ในคดีการค้าระหว่างประเทศ ปัญหาแรกที่ต้องพิจารณาคือ ปัญหาว่าจะนำกฎหมายใดมาใช้บังคับกับคดี (Applicable law) ทั้งนี้เพราะในคดีการค้าระหว่างประเทศจะมีปัญหากฎหมายขัดกันเสมอ

ซึ่งปัญหาดังกล่าวจะไม่มีในการค้าภายในประเทศ



ดังนั้นจึงต้องพิจารณาในเบื้องต้นก่อนว่า
ศาลจะนำกฎหมายใดมาใช้ในการวินิจฉัยคดี
ซึ่งศาลในประเทศไทยต้องพิจารณาจาก
พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่ง
กฎหมาย พ.ศ.๒๕๔๑ โดยเฉพาะ มาตรา ๑๓



มาตรา ๑๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.๒๕๔๑

“ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญหรือผลแห่ง
สัญญานั้นให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม้อาจหยั่งทราบเจตนาชัดเจนหรือ
โดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติอันเดียวกันกฎหมายที่จะใช้บังคับก็ได้แก่กฎหมาย
สัญชาติอันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่ง
ถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น

ถ้าสัญญานั้นได้ทำขึ้นระหว่างบุคคลซึ่งอยู่ห่างกันโดยระยะทาง ถิ่นที่ถือว่า
สัญญานั้นได้เกิดขึ้นคือถิ่นที่คำบอกกล่าวสนองไปถึงผู้เสนอ ถ้าไม้อาจหยั่งทราบถิ่นที่ว่า
นั้นได้ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่จะพึงปฏิบัติตามสัญญานั้น”



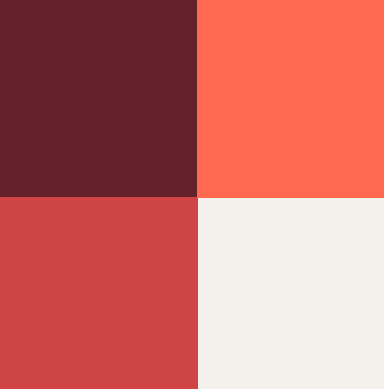
โดยสรุป

๑. ใช้กฎหมายตามที่กรณีตกลงเลือกไว้ (Choice of law clause)
๒. ถ้าไม่ได้เลือกไว้ ให้ใช้กฎหมายที่มีสัญชาติร่วมกัน
๓. ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติเดียวกัน ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น
๔. ถ้าไม่อาจหยั่งทราบได้ ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่จะพึงปฏิบัติตามสัญญานั้น

(หลักคือ ถ้าคู่สัญญาได้แสดงเจตนาเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับกับคดีไว้ ก็ให้ใช้กฎหมายดังกล่าวบังคับกับคดีตามเจตนาของคู่สัญญา)

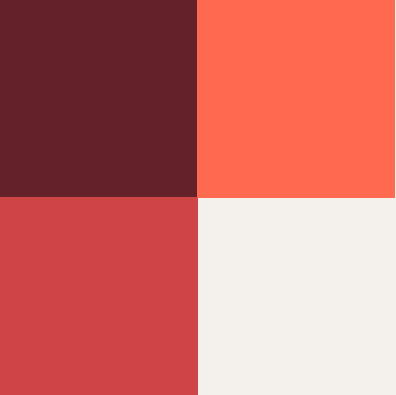
อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.๒๕๓๔
มาตรา ๔ วรรคแรก ได้บัญญัติไว้ว่า

“พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งใน
ราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอก
ราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่ในกรณีที่ได้ระบุในใบตราส่ง
ว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น
แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทย
หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ”



ตัวหนังสือสีแดง เท่ากับเป็นไปตามหลักการเบื้องต้นที่ว่าถ้าคู่สัญญา
ได้แสดงเจตนาเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับกับคดีไว้ ก็ให้ใช้กฎหมายดังกล่าว
บังคับกับคดีตามเจตนาของคู่สัญญา

ตัวหนังสือสีแดงขีดเส้นใต้ เท่ากับเป็นการยกเว้นหลักการเบื้องต้น
และให้ใช้หลักสัญชาติไทยฝ่ายเดียวแทน



เมื่อต้องใช้กฎหมายไทยในการวินิจฉัยคดี และเป็นคดีรับขนของทางทะเล ก็ต้องมาพิจารณาต่อไปว่า กรณีนั้น ๆ เป็นคดีรับขนของทางทะเลที่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.๒๕๓๔ หรือไม่ ซึ่งต้องพิจารณาตามหัวข้อต่าง ๆ นี้ต่อไป

ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล

๑. ใช้บังคับกับสัญญาขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ (มาตรา ๓, ๔ วรรคแรก วรรคสอง)
๒. ใช้บังคับเฉพาะสัญญาขนส่งทางทะเลที่คิดค่าระวาง (มาตรา ๓, ๔ วรรคสุดท้าย)
๓. ไม่ใช้บังคับกับสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุก (มาตรา ๕)
๔. ใช้บังคับเฉพาะช่วงของการขนส่งทางทะเล (มาตรา ๖)
๕. ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเลไม่ว่าผู้ขนส่งจะได้ออกเอกสารการขนส่งประเภทใด (มาตรา ๓)
๖. ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด ๙๐ วันนับแต่วันประกาศราชกิจจานุเบกษา (มาตรา ๒)

ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล

๑. ใช้บังคับกับสัญญาขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ (มาตรา ๓, ๔ วรรคแรก วรรคสอง)
ขนส่งทางทะเลภายในประเทศ ไม่ใช่ พ.ร.บ. นี้
๒. ใช้บังคับเฉพาะสัญญาขนส่งทางทะเลที่คิดค่าระวาง (มาตรา ๓, ๔ วรรคสุดท้าย)
ขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง ไม่ใช่ พ.ร.บ. นี้
๓. ไม่ใช่บังคับกับสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุก (มาตรา ๕)

สัญญาว่าด้วย
การขนส่งของ
ทางทะเล
(Contract of
affreightment)
ประกอบด้วย

๑. สัญญาขนส่งของทางทะเล (Contract of carriage of goods by sea or bills of lading contract)
๒. สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุก (Charterparty contract or charter party contract or charter-party contract)
๓. สัญญาเช่าเรือ (Demise charterparty or bareboat charterparty)

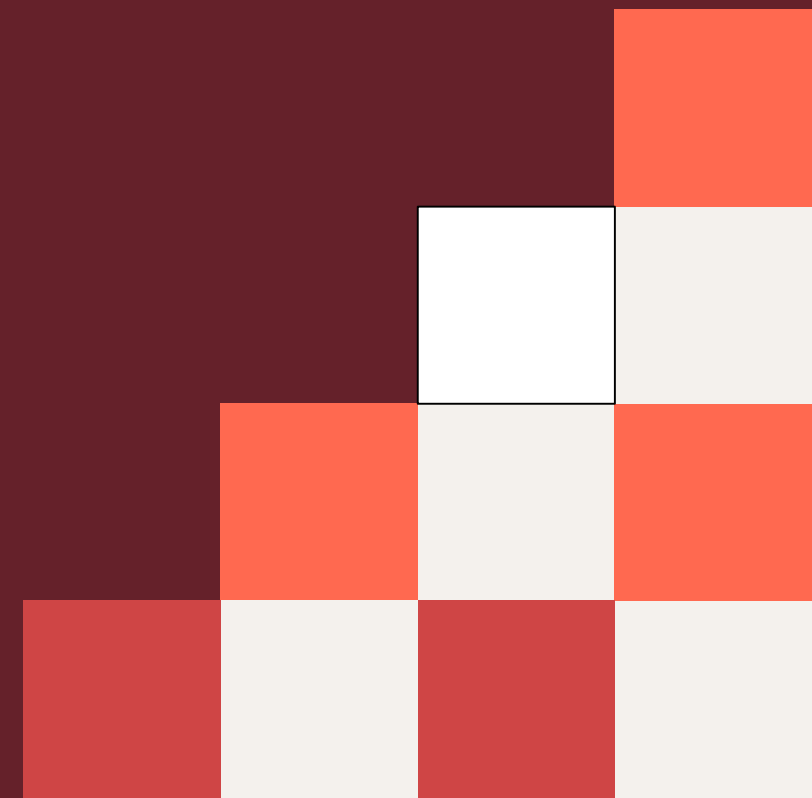
ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล

๑. ใช้บังคับกับสัญญาขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ (มาตรา ๓, ๔ วรรคแรก วรรคสอง)
๒. ใช้บังคับเฉพาะสัญญาขนส่งทางทะเลที่คิดค่าระวาง (มาตรา ๓, ๔ วรรคสุดท้าย)
๓. ไม่ใช้บังคับกับสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุก (มาตรา ๕)
๔. ใช้บังคับเฉพาะช่วงของการขนส่งทางทะเล (มาตรา ๖)

โปรดอ่านมาตรา ๖

Port to Port (Carriage of goods by sea)

Door to Door (Multimodal transport)



ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล

๑. ใช้บังคับกับสัญญาขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ (มาตรา ๓, ๔ วรรคแรก วรรคสอง)
๒. ใช้บังคับเฉพาะสัญญาขนส่งทางทะเลที่คิดค่าระวาง (มาตรา ๓, ๔ วรรคสุดท้าย)
๓. ไม่ใช้บังคับกับสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุก (มาตรา ๕)
๔. ใช้บังคับเฉพาะช่วงของการขนส่งทางทะเล (มาตรา ๖)
๕. ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเลไม่ว่าผู้ขนส่งจะได้ออกเอกสารการขนส่งประเภทใด (มาตรา ๓)

โปรดดูนิยาม “ใบตราส่ง” และ “ผู้รับตราส่ง”

เอกสารที่ออกและใช้
กันในสัญญาขนส่ง
ทางทะเล อาจมีได้
หลายประเภท เช่น

1. Bill of lading
2. Sea waybill
3. Ship's delivery order
4. Merchant's delivery order
5. Consignment note

ไม่ว่าผู้ขนส่งจะออกเอกสารการขนส่งที่เรียกว่า
อะไร ก็สามารถอยู่ภายใต้บังคับใช้ของ พ.ร.บ. นี้ได้
ซึ่งต่างจาก Hague rules และ Hague Visby rules ที่
กำหนดให้ใช้บังคับกับการขนส่งที่มีการออก Bill of
lading เท่านั้น

ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล

๑. ใช้บังคับกับสัญญาขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ (มาตรา ๓, ๔ วรรคแรก วรรคสอง)
๒. ใช้บังคับเฉพาะสัญญาขนส่งทางทะเลที่คิดค่าระวาง (มาตรา ๓, ๔ วรรคสุดท้าย)
๓. ไม่ใช้บังคับกับสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุก (มาตรา ๕)
๔. ใช้บังคับเฉพาะช่วงของการขนส่งทางทะเล (มาตรา ๖)
๕. ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเลไม่ว่าผู้ขนส่งจะได้ออกเอกสารการขนส่งประเภทใด (มาตรา ๓)
๖. ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนด ๙๐ วันนับแต่วันประกาศราชกิจจานุเบกษา (มาตรา ๒)

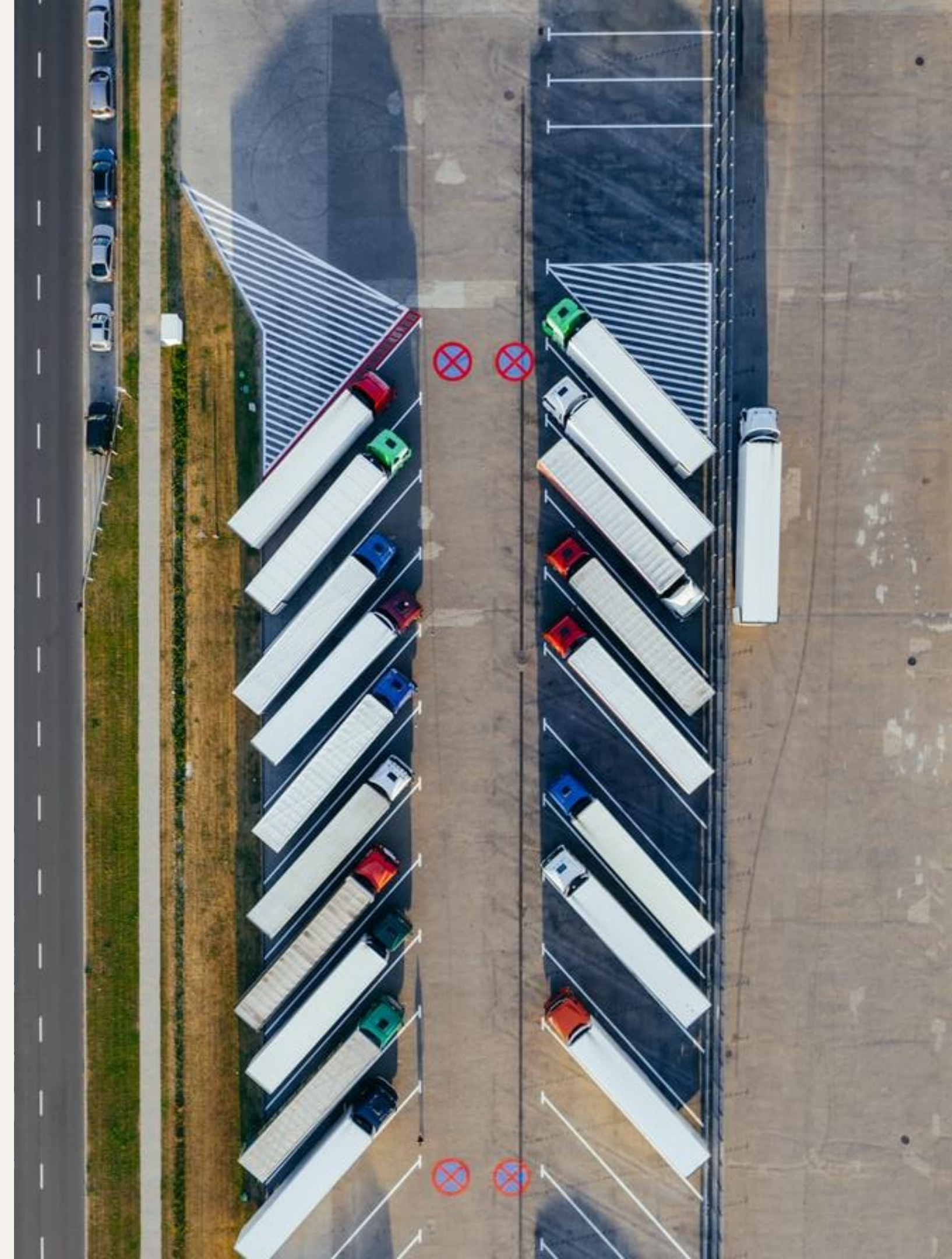
ทำสัญญารับขนของทางทะเล เมื่อ ๒๕๓๓
มีข้อโต้แย้ง เป็นข้อพิพาทสู่ศาล เมื่อ ๒๕๓๖

ศาลจะนำ พ.ร.บ. นี้มาใช้ในการวินิจฉัยคดีได้
หรือไม่



ถ้าไม่ได้ ศาลจะนำกฎหมายอะไร มาใช้
ตัดสินคดี

ในปีพ.ศ. ๒๕๓๓ มีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขน
ของทางทะเล เพื่อให้ศาลใช้ตัดสินคดี หรือไม่



ศึกษาเพิ่มเติม โปรดอ่าน

กำชัย จงจักรพันธ์ “การมีผลใช้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔” วารสารการพาณิชย์นาวี ปีที่ ๑๙ ฉบับที่ ๑ เมษายน ๒๕๔๓ หน้า ๕๗-๖๘.

