

การรับขนของทางทะเล

อาจารย์วรุฒิ ทวาทสิน

- - หากเป็นการขนส่งในต่างประเทศ แต่ทำสัญญาในประเทศไทย ไม่เข้ามาตรา4นี้ แต่ถือว่ามูลคดีเกิดขึ้นในประเทศไทย หากนำคดีมาฟ้องศาลไทย ก็น่าจะตกอยู่ในบังคับ มาตรา 609 วรรคสอง ในที่สุดก็ต้องนำ พ.ร.บ.นี้มาใช้บังคับในฐานะเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง

- - ตามมาตรา4วรรคสอง การขนส่งของทางทะเล ภายในประเทศ อาจตกลงเป็นหนังสือให้ใช้ พ.ร.บ.นี้บังคับได้
- ข้อสังเกต การขนส่งของในแม่น้ำลำคลองไม่ใช่การรับขนของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ตกลงตามมาตรา4วรรคสอง ไม่ได้

- - มาตรา 4 วรรคสาม การขนส่งโดยไม่คิดค่าธรรมเนียม ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตาม พ.ร.บ.นี้ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งใบรับของหรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกัน ผู้ขนส่งต้องจดแจ้งในเอกสารดังกล่าวว่าไม่ต้องรับผิดชอบ มิฉะนั้นจะยกขึ้นต่อผู้รับตราส่งหรือผู้โอนสิทธิตามเอกสารดังกล่าวไม่ได้

- - สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุก หมายความว่า การเช่าเรือทั้งลำหรือบางส่วนตามสัญญาเช่าเรือ (charter-party) ไม่ว่าจะเป็น voyage charter, time charter หรือการเช่าเสมือนผู้เช่าเป็นเจ้าของเรือ (charter party by demise)

- - การเช่าเรือโดยการจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ อาจมีการออกใบตราส่งให้แก่กัน รวมทั้งผู้เช่าเรือหรือผู้ว่าจ้างเหมาอาจนำระวางบรรทุกไปรับขนส่งของต่อและมีการออกใบตราส่งได้

- - ตามข้อยกเว้นเป็นกรณีเช่นระหว่างเจ้าของเรือผู้ออกไป
ตราส่งกับผู้รับตราส่งที่ไม่ใช่ผู้จ้างเหมา

- - ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศและทางบกอยู่ในบังคับ
ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือกฎหมายที่
เกี่ยวข้อง

- - เคยมีข้อสอบเนติฯเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลแล้ว ต่อเนื่องมาถึงการขนส่งในแม่น้ำ ข้อตกลงจำกัดความรับผิดชอบเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่มีข้อถกเถียงเยอะ

อธิบาย

- - การเป็นผู้ขนส่งหรือไม่ พิจารณาว่าเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งหรือไม่เท่านั้น ไม่ได้ดูว่าบุคคลดังกล่าวเป็นผู้ขนส่งจริงหรือไม่ แม้ไม่ได้ทำการขนส่งเลยก็เป็นผู้ขนส่งได้ หากเป็นผู้ทำสัญญารับขนกับผู้ส่งและมีลักษณะเป็นผู้ขนส่ง

- ฎ.5402/42 แม้เรือที่ใช้ในการขนส่งเป็นของจำเลยที่ 3 และจำเลยที่ 3 เป็นผู้ออกใบตราส่ง แต่บริษัท อ. มิได้ว่าจ้างจำเลยที่ 3 ให้ขนส่ง แต่มอบหมายจำเลยที่ 1 ทำการขนส่ง โดยสัญญาขนส่งระหว่างบริษัท อ. กับจำเลยที่ 1 ระบุว่าจำเลยที่ 1 มีสิทธิเลือกจ้างผู้รับขนส่งช่วงชั้นดีในการขนส่งได้ แต่จำเลยที่ 1 ยังต้องรับผิดชอบต่อบริษัท อ. ในการปฏิบัติตามสัญญา และผู้ขนส่งช่วงอื่นที่จำเลยที่ 1 ได้ว่าจ้างให้ถือว่าเป็นลูกจ้างจำเลยที่ 1 ที่ต้องรับผิดชอบต่อบริษัท อ.
- ดังนั้นการที่จำเลยที่ 3 ทำการขนส่งดังกล่าวจึงเป็นการดำเนินการแทนจำเลยที่ 1 เมื่อจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งสินค้า จึงต้องรับผิดชอบค่าเสียหายสำหรับความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นจากการขนส่งของจำเลยที่ 3 ด้วย

- ฎ.3959/2545 เมื่อผู้ขนส่งอื่นมอบสินค้าที่ขนส่งให้แก่จำเลยที่ 1 โดยไม่ได้เวนคืนใบตราส่งอันเป็นการประพฤติดิบบัญญัติมาตรา 3, 28 เป็นเหตุให้โจทก์ไม่ได้รับชำระราคาสินค้าที่ขนส่ง จำเลยที่ 3 และที่ 4 ซึ่งทำสัญญาขนส่งกันจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนับแต่วันผิดสัญญาเป็นต้นไป

- ฎ.164/2546 โจทก์ว่าจำเลยผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งสินค้า โจทก์ติดต่อผ่านจำเลยซึ่งจำเลยก็ได้ตกลงรับจัดการขนส่งสินค้าให้แก่โจทก์และเมื่อจำเลยได้รับสินค้าไปจากโจทก์แล้ว จำเลยเป็นผู้ออกใบตราส่งในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งออกใบเสร็จรับเงินว่าจำเลยเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งและได้ทำสัญญารับขนส่งสินค้าให้แก่โจทก์แทนผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ หาใช่เป็นเพียงนายหน้าในการรับของระวางเรือไม่ จึงต้องรับผิดชอบตามสัญญานั้นแต่ลำพังตนเองตามมาตรา 824 แม้จำเลยไม่ใช่ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นก็ตาม

- ฎ.1934/2546 ทำสัญญาแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ เมื่อตัวการผิดสัญญาไม่ส่งมอบสินค้าที่ขนส่งให้แก่ผู้ทรงใบตราส่งที่ทำเรือปลายทาง จึงต้องรับผิดชอบแทนตัวการโดยลำพังตนเองตามมาตรา 824

- -ฎ. 3961/2548 จำเลยตกลงรับขนส่งสินค้าและเป็นผู้ออกใบตราส่ง ใบจองระวางเรือก็เป็นแบบฟอร์มของจำเลย ข้อตกลงชำระค่าระวางระบุว่าเป็น freight prepaid อันแสดงว่าจำเลยได้รับบำเหน็จค่าระวางจากการขนส่งสินค้านี้ วัตถุประสงค์ของจำเลยซึ่งเป็นนิติบุคคลคือประกอบกิจการรับขนส่งสินค้าทั้งในและระหว่างประเทศ ทั้งจำเลยก็มีได้แจ้งหรือสำแดงว่าจำเลยเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งรายใด ข้อเท็จจริงจึงรับฟังได้ว่าจำเลยเป็นผู้ขนส่งตามค่านิยามในมาตรา 3

- ฎ.1962/2554 ผู้ซื้อมีหน้าที่จัดการรับสินค้าจากโรงงานของผู้ขายแล้วจัดการขนส่งสินค้าของผู้ขายจากอิตาลีไปยังประเทศไทยด้วยตนเอง ผู้ซื้อได้ว่าจ้างจำเลยที่ 1 ซึ่งประกอบกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้รับสินค้าแล้วจัดการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทั้งหมดจนผู้ซื้อสามารถรับสินค้าที่กรุงเทพฯ ได้ด้วยอำนาจจัดการของจำเลยที่ 1 เอง โดยจำเลยทั้งสองได้ร่วมกันจัดการทำหน้าที่ได้รับดังกล่าว ได้คิดค่าจ้างในลักษณะของค่าระวางพาหนะตลอดเส้นทางไม่ใช่ค่าบำเหน็จตัวแทนบริษัท ย ซึ่งเป็นผู้รับสินค้าจากผู้ขายและว่าจ้างจำเลยที่สามให้ขนส่งสินค้าดังกล่าว จำเลยที่ 1 และ 2 จึงเข้าลักษณะผู้ขนส่ง

- ฎ.6272/2554 คู่มือฯ 389 สำคัญ

ผู้ขนส่งอื่น

- - การขนส่งของทางทะเลผู้ขนส่งอาจมอบหมายหรือว่าจ้างให้ผู้ขนส่งอื่นหรือผู้ทำการขนส่งแทนผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญารับขนก็ได้ บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งช่วงใดช่วงหนึ่งไม่ว่าโดยผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นด้วยกันเช่นนี้ เรียกว่าเป็น “ผู้ขนส่งอื่น” ซึ่งกฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย (มาตรา 44) และต้องรับผิดชอบในลักษณะลูกหนี้ร่วมกับผู้ขนส่ง (มาตรา 45) ทำนองเดียวกับผู้ขนส่งหลายทอด ตาม ป.พ.พ. มาตรา 618

- มีข้อสังเกตว่าความหมายของคำว่า “ผู้ขนส่งอื่น” ตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจ เนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น ซึ่งบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจให้ทำหน้าที่ดังกล่าวเรียกกันว่า “ตัวแทนเรือ” หรือ Shipping Agent

- คำพิพากษาฎีกาที่ 4277/2540(ข้อสอบเนติฯ52)

คำว่า “ผู้ขนส่งอื่น” ตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 วรรคสอง มีอยู่ 2 ประเภท คือ ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญารับขนของทางทะเลประเภทหนึ่ง และบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นอีกประเภทหนึ่ง แต่บุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจจากการรับขนของทางทะเลนั้นไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งอื่นด้วย

- เมื่อไม่ปรากฏว่าจำเลยที่ 1 ได้รับมอบหมายจากจำเลยที่ 2 ให้ทำการขนส่งของตามสัญญารับขนของทางทะเล แต่จำเลยที่ 1 เป็นเพียงตัวแทนของจำเลยที่ 2 ในการติดต่อว่าจ้างผู้รับเหมาให้ขนถ่ายสินค้าบางส่วนลงเรือฉลอมที่เกาะสีชังเพื่อให้เรือ พ. มีน้ำหนักเบาแล้วนำสินค้าเข้ามาที่ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งการดำเนินงานของจำเลยที่ 1 ดังกล่าวเป็นการกระทำภายในขอบอำนาจของตัวแทน เพื่อให้การรับขนของจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นตัวการสำเร็จลุ่่วงไปด้วยดี ดังนี้ จำเลยที่ 1 จึงมิใช่ผู้ขนส่งอื่นตามความหมายของ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 วรรคสอง ไม่ต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 2

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2069/2543 การที่จำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นเจ้าของท่าเรือ และลานวางพักตู้สินค้าได้รับมอบหมายจากจำเลยที่ 1 ให้ขนย้ายตู้สินค้าจากเรือที่ขนส่งสินค้าที่เทียบท่าเรือไปไว้ ณ ลานวางพักสินค้า เพื่อให้มอบตู้สินค้านั้นให้ผู้รับตราส่งต่อไป อันเป็นการประกอบกิจการเช่นเดียวกับการดำเนินงานของการท่าเรือแห่งประเทศไทย การดำเนินการดังกล่าวของจำเลยที่ 2 ถือไม่ได้ว่าจำเลยที่ 2 เป็นผู้ขนส่งอื่น

- คำพิพากษาฎีกาที่ 9021/2543 จำเลยที่ 1 ได้ทำสัญญาแต่งตั้งให้จำเลยที่ 2 เป็นตัวแทนในประเทศไทย โดยจำเลยที่ 2 ออกใบตราส่งให้แก่โจทก์ ระบุว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งอันเป็นการออกใบตราส่งในนามของจำเลยที่ 1 นอกจากนั้นการดำเนินงานของจำเลยที่ 2 อันเกี่ยวกับการรับขนส่งสินค้าเป็นเพียงการจัดเตรียมตู้คอนเทนเนอร์ให้โจทก์นำไปบรรทุกสินค้า และรับมอบตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรทุกสินค้าแล้วจากโจทก์นำบรรทุกลงเรือของจำเลยที่ 1 จำเลยที่ 2 จึงเป็นเพียงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจให้เป็นตัวแทนจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง ในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนส่งของทางทะเลเท่านั้น หากใช้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์”

- ฎ.3588/2546 ใบตราส่งระบุว่าจำเลยที่2เป็นผู้ขนส่ง แต่จำเลยที่2ไม่ได้เป็นคู่สัญญากับบริษัททิววิงส์ ผู้ขาย ซึ่งเป็นผู้ส่งของในสัญญารับขนส่งของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากจำเลยที่1ให้ทำการขนส่งสินค้า พิพาท จำเลยที่2จึงเป็นผู้ขนส่งอื่น
- ฎ.2179/2553 หน้า391

อธิบาย

- -ผู้ส่งของอาจมอบหมายให้บุคคลอื่นเป็นตัวแทนไปติดต่อและทำสัญญาผู้ขนส่งแทนก็ได้ เช่นมอบให้ผู้รับจัดการขนส่ง (forwarding agent) เป็นผู้ติดต่อและทำสัญญากับผู้ขนส่งแทนผู้ส่งของ

- - กฎหมายถือว่าผู้รับตราส่งเป็นบุคคลที่มีสิทธิจะรับของที่ขนส่งมาได้และมีสิทธิที่จะเรียกร้องให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นส่งมอบของที่ขนส่งแก่ตน รวมทั้งสิทธิฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกซ้ำจากผู้ขนส่ง

"ของ" หมายความว่า สัตว์มีชีวิต
รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งของผู้จัดหามาเพื่อใช้ในการ
ขนส่งด้วย

"ภาชนะขนส่ง" หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า
หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับ
ของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน
เพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล (ให้ดูประกอบมาตรา 58
และมาตรา 59 ด้วย)

"หน่วยการขนส่ง" หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่นกระสอบ ชิ้น ถัง ตู้ ม้วน ลัง ลูกห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น

(ให้ดูประกอบมาตรา 58 และมาตรา 59 ด้วย)

- คำพิพากษาฎีกาที่ 7622/2540 สินค้าพิพาทบรรจุอยู่ในถุงพลาสติกและมีเชือกรัดปากถุงไว้และบรรจุอยู่ในถังกระดาษไฟเบอร์มีฝาเหล็กปิดโดยรอบแล้วไขนอตขันห่วงให้ยึดแน่นไว้แต่ละถังบรรจุของหนัก 25 กิโลกรัม รวม 375 ถัง บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน และตามใบตราส่ง ในช่อง “คำพรรณนาสินค้า” ระบุว่าตู้คอนเทนเนอร์เดี่ยว 1x 20 ฟุต บรรจุอาหารสัตว์ 375 ถัง ฯลฯ จึงเป็นการแสดงว่าแต่ละถังที่บรรจุสินค้าคือยารักษาโรคไก่ มีสภาพสามารถทำการขนส่งไปตามลำพังได้ จึงถือว่าแต่ละถังที่บรรจุสินค้าพิพาทเป็น “หนึ่งหน่วยขนส่ง” ตามคำนิยามในมาตรา 3 แห่ง พ.ร.บ. ดังกล่าว ส่วนตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าพิพาทดังกล่าวถือเป็นภาชนะขนส่ง การคำนวณค่าเสียหายที่จำเลยจะต้องรับผิดชอบจึงต้องคำนวณตามหลักเกณฑ์ในมาตรา 58 วรรคหนึ่ง ประกอบด้วยมาตรา 59 (1)

- คำพิพากษาฎีกาที่ 4709/2542 (ออกแล้วสมัยที่53 และ54) คำว่า “ตู้” ที่ยกตัวอย่างในคำนิยามนั้น ย่อมหมายความถึงตู้สำหรับบรรจุสินค้าหรือของอย่างหนึ่งซึ่งมีขนาดเล็กต่างจากตู้สินค้าซึ่งมีขนาดใหญ่กว่าและสามารถบรรจุภาชนะสำหรับบรรจุสินค้าขนาดเล็กดังกล่าวได้เป็นจำนวนมากเพื่อความสะดวกในการขนย้าย ดังนั้น ตู้สินค้าซึ่งเรียกกันในวงการว่า ตู้คอนเทนเนอร์จึงเป็นภาชนะขนส่ง ส่วนตู้เป็นหน่วยการขนส่งดังมาตรา 3 บัญญัติให้คำนิยามไว้โดยชัดแจ้งแล้ว มิใช่ว่าตู้หรือตู้สินค้ามีความหมายเป็นได้ทั้งหน่วยการขนส่งและภาชนะขนส่ง เมื่อตู้สินค้าไม่ใช่หน่วยการขนส่ง 1 หน่วย จึงไม่อาจที่จะจำกัดความรับผิดชอบของจำเลยที่ 1 และจำเลยร่วมไม่เกิน 10,000บาท ได้

- - สรุป การวินิจฉัยว่าสิ่งใดเป็นภาชนะขนส่งและสิ่งใดเป็นหน่วยการขนส่ง จึงอยู่ที่ว่าสิ่งที่เป็นหน่วยการขนส่งคือสิ่งที่โดยสภาพทำการขนส่งไปได้ตามลำพัง ส่วนภาชนะขนส่งคือสิ่งที่บรรจุหน่วยการขนส่งต่างๆเข้าด้วยกัน เช่น ตู้คอนเทนเนอร์หรือตู้สินค้า เป็นต้น

- ฎ. 961/2544 แม้ใบตราส่งระบุถึงการบรรจุของในตู้คอนเทนเนอร์ก็ตาม แต่ก็ระบุว่าสินค้าในกล่องจำนวน7กล่องหรือลัง อันเข้าลักษณะเป็นหน่วยการขนส่ง จึงเป็นกรณีจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันไว้ในใบตราส่ง ถือว่าสินค้าที่มอบให้ผู้ขนส่งทำการขนส่งทั้งหมดมีจำนวน7หน่วยการขนส่ง

- ฎ. 2141/2544 แผ่นเหล็กรีดเย็นมีลักษณะม้วนเป็นวงกลมทบกันหลายชั้นและมีสิ่งห่อหุ้มมิดชิดป้องกันไม่ให้ถูกน้ำเพื่อให้เหมาะสมแก่การขนส่ง และในใบตราส่งก็ระบุจำนวนสินค้าเป็นม้วนที่บรรจุในตู้สินค้าแต่ละตู้ไว้ชัดเจน แผ่นเหล็กรีดเย็น1ม้วนย่อมถือเป็น1หน่วยการขนส่ง

- - อุปกรณ์แห่งค่าระวาง ได้แก่ค่าใช้จ่ายซึ่งตามประเพณีในการขนส่งทางทะเลถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าระวางและหมายความรวมถึงเงินที่ผู้ขนส่งจำเป็นต้องเรียกเก็บเพิ่ม เช่น การขึ้นราคาน้ำมัน ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการคับคั่งของท่าเรือหรือที่ที่บรรทุกหรือขนย้ายของหรือการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น

- - ค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวางมีอายุความอย่างเดียวกัน ซึ่งตาม ป.พ.พ. มาตรา193/34(3)กำหนดอายุความค่าระวางสองปี (2328/2553)

- -หน้าที่ผู้ขนส่งไม่ใช่หน้าที่ปฏิบัติอย่างเคร่งครัด แต่เป็นหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอที่ผู้ประกอบการอาชีพขนส่งอื่นจะต้องกระทำเท่านั้น ถ้าผู้ขนส่งกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรดังกล่าวหรือแก้ไขข้อบกพร่องโดยเร็วที่สุดตามวิสัยผู้ประกอบการวิชาชีพรับขนของทางทะเลพึงกระทำ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งน้ำหนักจากการจัดหาเรือไม่เหมาะสมตามมาตรา 51 เพราะฉะนั้น ผู้ขนส่งมีภาระการพิสูจน์ว่าได้ปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 9 แล้ว

- คำพิพากษาฎีกาที่ 127/2542 ตามมาตรา 52 จำเลยในฐานะผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าที่ตนขนส่งต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากเหตุตามมาตรา 52 (1)-(11) จริง จำเลยจึงมีภาระการพิสูจน์เพื่อให้ได้ความเช่นนั้น ซึ่งกรณีเป็นเหตุสุดวิสัยต้องปรากฏว่าเป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสพหรือใกล้จะต้องประสพเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น สินค้าเกลือพิพาทได้รับความเสียหายเนื่องจากน้ำทะเลรั่วผ่านรอยแตกผู้กรองที่ตาตฟ้าและทำระบายอากาศถึงน้ำอับเฉาเข้าไปถึงสินค้าที่เก็บในระวางที่ 2 ซึ่งในระหว่างเดินทางเรือประสพคลื่นลมแรง แต่ก็ไม่ปรากฏว่าคลื่นลงนั้นมีความรุนแรงเกินความคาดหมายในสภาพท้องทะเลช่วงนั้นถึงขนาดที่ไม่อาจป้องกันมิให้น้ำทะเลล้นรั่วซึมเข้าไปในเรือได้แต่อย่างใด

ต่อหน้าถัดไป

จำเลยในฐานะผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ นั้น จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือเครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ นั้น และจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่งและรักษาตามที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเลฯ มาตรา 8 แม้ก่อนหน้าที่จำเลยจะนำเรือดังกล่าวมาใช้ขนส่งสินค้าพิพาท เพิ่งจะได้รับการตรวจสอบสภาพโครงสร้างของตัวเรือมาก่อนก็ตาม แต่หลังจากการตรวจสอบสภาพโครงสร้างเรือแล้วก็อาจมีข้อบกพร่องที่เกี่ยวกับโครงสร้างหรือส่วนอื่นที่ไม่ใช่โครงสร้างของเรือเกิดขึ้นได้ ซึ่งหากมีข้อบกพร่องดังกล่าว จำเลยก็มีหน้าที่ต้องแก้ไขเสียก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนนำเรือออกเดินทางเพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 8 ปรากฏว่าหลังเกิดเหตุเพียงเล็กน้อย เจ้าหน้าที่สำรวจความเสียหายของสินค้าก็สามารถตรวจพบรอบผุกร่อนที่คาดฟ้าและท่อระบายอากาศ ถังน้ำอับเฉาได้ จำเลยจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าที่อยู่ในความดูแลของจำเลย

- คำพิพากษาข้างต้นมีนัยว่าในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ขนส่งอาจพ้นความรับผิดชอบถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากเหตุตามมาตราต่างๆ ที่ยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง แม้ความเสียหายในสิ่งของที่รับขนจะเกิดจากความบกพร่องหรือความไม่เหมาะสมในเรือที่ใช้ในการรับขนด้วย

- โดยทั่วไปผู้ส่งของมีหน้าที่ที่จะต้องนำของมาจัดวางไว้ข้างเรือ (Alongside the vessel) ต่อจากนั้นก็เป็นที่ของผู้ขนส่งที่จะจัดการบรรทุก (Load) ลงเรือ เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น ส่วนการขนของขึ้นเรือนั้น (Discharge) เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งเช่นกัน แต่ในทางปฏิบัติตัวแทนเรือ (Shipping Agent) ซึ่งทำการแทนผู้ขนส่งจะเป็นผู้ดำเนินการจัดหาผู้ขนถ่ายของ (Stevedore) มาแบกหามของลงและขึ้นจากเรือ ดังนั้นตั้งแต่ขนของลงเรือจนกระทั่งถ่ายของขึ้นจากเรือ ตลอดระยะเวลาขนส่งนี้ ผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังอยู่เสมอ ถ้าในช่วงระยะเวลานี้ของเกิดสูญหายหรือเสียหายผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบ (มาตรา 39)


- ฎ.4005/2543 รับของในสภาพเรียบร้อยแต่ส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งมีสภาพเสียหาย ขาดจำนวนปนเปื้อนในระหว่างการควบคุมดูแลของผู้ขนส่ง ซึ่งตามมาตรา 10 ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายซึ่งของที่ตนทำการขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบในความสูญหายและเสียหายตามมาตรา 39


- มาตรา12 เกี่ยวข้องกับมาตรา13 ที่ว่าเมื่อบรรทุกของลงเรือแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว ผู้ขนส่งต้องออกให้ และถ้าได้ออกใบตราส่งชนิดรับไว้ บรรทุกให้ก่อน ก็ต้องคืนเพื่อแลกกับใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้วตามมาตรา20

- -ฎ.3077/2531 การที่โจทก์ผู้ส่งของจะให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งให้ นั้น จะต้องปรากฏว่าการส่งของได้ผ่านพิธีศุลกากรโดยถูกต้องพร้อมที่จะส่งออกนอกราชอาณาจักรไปได้ แต่เมื่อสินค้าของโจทก์ยังไม่เสียภาษี จำเลยก็ยังไม่ได้ออกใบตราส่งให้

- -การบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งต้องเป็นกรณีที่สัญญา रखน กำหนดให้ขนของไปให้แก่บุคคลหนึ่งคือผู้รับตราส่ง

- ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งของที่ตน रखน ให้ถึงมือผู้รับตรา ส่งเสมอไป ทั้งนี้สุดแต่ข้อสัญญาที่จะทำหรือตามประเพณี เป็นเรื่องๆ ไป แต่ถ้าไม่มีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่ง จะต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง หน้าที่ที่จะต้องบอกกล่าว มีความสำคัญคือ ถ้าของมาถึงแล้วผู้ขนส่งไม่บอกกล่าว แล้วของเกิดความเสียหายหรืออาจจะทำให้มารับของ ล่าช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ

- 
- การบรรจุทุกบนปากระวางเรือ คือ การที่ผู้ขนส่งได้นำของไปบรรจุทุกไว้บนดาตฟ้าเรือซึ่งเป็นส่วนบนของเรือตรงกันข้ามกับระวางเรือซึ่งเป็นส่วนด้านในของเรือที่จะอยู่ใต้ดาตฟ้าเรือ และเป็นส่วนที่มีฝาปิดหรืออยู่ในห้องเรือ

- 
- ถ้ามีการบรรจุทุกของบนปากระวางโดยไม่มีสิทธิหรือในกรณีที่ไม่ได้จัดแจ้งข้อตกลงไว้ในใบตราส่งหรือเอกสารอื่น และต่อมาของได้สูญหายหรือเสียหายไป ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบโดยจะอ้างข้อยกเว้นความรับผิดในหมวด 5 มาตรา 51 ถึง มาตรา 56 มิได้

- ฎ.7179/2554 แม้จำเลยที่หนึ่งมีข้อตกลงระบุในใบตราส่งว่ามีสิทธิที่จะบรรทุกสินค้าไว้บนปากกระวางเรือได้ ถือได้ว่าการขนส่งสินค้าพิพาทได้จัดแจ้งแล้วว่าผู้ขนส่งและผู้ส่งตกลงกันให้บรรทุกหรือ อาจบรรทุกสินค้าพิพาทบนปากกระวางได้ตามมาตรา 11 วรรคสอง จึงไม่อาจถือว่าจำเลยที่หนึ่งผิดข้อตกลงโดยชัดแจ้งในการขนส่งตามมาตรา 11 วรรคห้า ซึ่งจะทำให้ถือว่าจำเลยที่หนึ่งกระทำการหรืองดเว้นกระทำการตามมาตรา 60(1) อันจะทำให้ไม่อาจจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 59 ได้

ต่อหน้าถัดไป

- แต่เนื่องจากตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าเป็นแบบ flat rack มีลักษณะเปิด ตัวสินค้ามีเพียงฐานวางสินค้า ซึ่งมีขนาดความสูงและกว้างเกินกว่าปกติ มีแผ่นพลาสติกและลึงไม้ห่อหุ้มเท่านั้น ตามวิสัยของผู้ประกอบวิชาชีพย่อมต่อทราบถึงระดับของความเสี่ยงต่อความเสียหายของสินค้าที่มีมากขึ้นได้ หรือผมผู้ขนส่งจึงควรให้ข้อมูลเรื่องความเสี่ยงและสอบถามผู้ส่งให้ชัดแจ้งว่ายังให้วางตู้สินค้าบนระวางหรือจะให้วางใต้ระวางเรือตำแหน่งใดซึ่งจะต่อเสียค่าระวางเพิ่ม เมื่อจำเลยที่หนึ่งไม่ได้ให้ข้อมูลและสอบถามผู้ส่งก่อนจัดวางตู้สินค้าและได้จัดวางตู้สินค้าบนระวาง ถือได้ว่าจำเลยที่หนึ่งมิได้กระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพรับขนของทางทะเลในการจัดระวางบรรทุกให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพของสินค้าพิพาทที่ตนรับขนส่ง เมื่อสินค้าพิพาทเกิดความเสียหายเนื่องจากภูน้ำทะเลกัดเซาะและเป็นสนิม ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดเพื่อความเสียหายนั้น

- -ถ้าไม่มีการจดทะเบียนข้อความในใบตราส่งหรือเอกสารอื่น หากผู้ขนส่งอ้างว่ามีข้อตกลงกัน ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ถึง ข้อตกลงนั้น แต่จะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ผู้รับตราส่งหรือ บุคคลภายนอกซึ่งได้รับใบตราส่งหรือเอกสารอื่นมาโดยไม่ รู้ถึงข้อตกลงนั้นไม่ได้

- -ค่าระวางจะชำระก่อนหรือเมื่อของมาถึง ก็สุดแต่จะตกลง กันในการทำสัญญารับขนของทางทะเล แต่ในกรณีใบตรา ส่งไม่ระบุถึงค่าระวาง ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้รับตราส่ง ไม่ต้องจ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของ ลงเรือ ณ ท่าต้นทาง แต่ถ้าใบตราส่งได้ออนไปยังผู้รับตรา ส่งหรือบุคคลภายนอกผู้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อใบ ตราส่งนั้น ห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น(มาตรา22)

- -เป็นกรณีที่ตกลงชำระค่าระวางและค่าอุปกรณ์แห่งค่าระวางกันที่ปลายทาง
- ฎ.720/2554 หน้า 398 ข้อสอบผู้ช่วยผู้พิพากษา

- เหตุที่กฎหมายบัญญัติเช่นนั้นก็เพราะไม่ประสงค์ที่จะให้ผู้ขนส่งเอาเปรียบผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง เนื่องจากเอกสารดังกล่าวผู้ขนส่งเป็นผู้ทำเอง แต่กฎหมายไม่ได้ห้ามเสียทีเดียวคือ ถ้ามีข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดกันโดยชัดแจ้งแล้วก็ยอมทำได้ เช่นทำเป็นข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในสัญญาหรือทำเป็นเอกสารประกอบต่างหากก็ได้ แต่ข้อสัญญายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดจะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยศีลธรรมอันดี เช่น ตกลงกันยกเว้นว่า แม้ของจะสูญหาย บุกสลายหรือส่งมอบล่าช้าเพราะความผิดของผู้ขนส่งไม่ว่ากรณีใดผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเช่นนี้ น่าจะใช้บังคับไม่ได้เพราะขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประชาชน

- -ตกลงให้มากกว่าที่บัญญัติในกฎหมาย ย่อมทำได้ เช่น กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเกินกว่าข้อจำกัดมาตรา58

- -หลักการนี้แตกต่างจาก ป.แพ่ง มาตรา 616, 625 ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือบอบสลายหรือส่งมอบช้ากว่าที่เสียหายจริง เว้นแต่จะตกลงจำกัดความรับผิดไว้โดยชัดแจ้ง อันเป็นการตกลงจำกัดความรับผิดโดยไม่มีข้อจำกัดแม้ยกเว้นความรับผิดก็ทำได้

- -ข้อกำหนดปลดปล่อยผู้ขนส่งจากหน้าที่และความรับผิดชอบใดๆ ได้แก่หน้าที่และความรับผิดชอบตามหมวด1และหมวด4

- -ส่วนข้อกำหนดที่ปิดภาระการพิสูจน์ซึ่งกฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง เช่น หน้าที่นำสืบของผู้ขนส่งตามมาตรา11 วรรคสาม มาตรา51, 55, 56 เป็นต้น

- ฎ. 7340/2541 โจทก์เป็นผู้ทรงใบตราส่งโดยชอบและการปล่อยสินค้าที่ขนส่งให้แก่ผู้รับจะกระทำได้อต่อเมื่อผู้รับมีใบตราส่งมาแสดง โจทก์จึงมีสิทธิตามสัญญา रखสินค้าพิพาท มีอำนาจฟ้องผู้รับขนให้รับผิดชอบตามสัญญา रखสินค้า

- -ใบตราส่งบัญญัติใน มาตรา 18 ถึง 30

- -มาตรา 18 รายการที่พึงแสดงไว้ มี 14 อนุมาตรา

- -มาตรา 19 ใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว ให้ระบุชื่อเรือและวันที่บรรทุกลงเรือ และถ้าต้องการเปลี่ยนใบตราส่งเป็นชนิดบรรทุกแล้ว ก็ต้องคืนใบตราส่งเดิมหรือแก้ไขใบตราส่งฉบับเดิม ถ้ามีรายการตามที่ใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว จะพึงมี (มาตรา20)

- -มาตรา 28 เมื่อได้ออกใบตราส่ง ผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวนคืนใบตราส่งนั้นแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันตามควร

ข้อสังเกต

1. ผู้ให้ประกันตามสมควรตามมาตรานี้จะต้องเป็นผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่งเท่านั้น

- 2. ฎ.6471/2541 โจทก์ผู้ส่งสินค้าฟ้องจำเลยผู้รับขน เนื่องจากไม่ปฏิบัติตามสัญญารับขนเพราะส่งมอบสินค้าโดยไม่เวนคืนใบตราส่ง ทำให้ผู้ส่งสินค้าได้รับความเสียหาย
- โจทก์ฟ้องในฐานะคู่สัญญา ถือเป็นการโต้แย้งสิทธิของโจทก์แล้ว ตาม ป.วิแพ่ง มาตรา 55 และมีใช่เป็นการฟ้องให้รับผิดชอบในเรื่องความสูญหายเสียหาย ไม่อยู่ในอายุความ 1 ปี แต่มีอายุความ 10 ปี ตามมาตรา 193/30

- 3. ฎ.5736/2544 แม้คำฟ้องจะกล่าวอ้างมูลละเมิดด้วย แต่เมื่อจำเลยผิดสัญญารับขนของทางทะเลและโจทก์สามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายอันเกิดจากมูลผิดสัญญาได้ จึงไม่นำอายุความ 1 ปีละเมิด มาใช้บังคับ

- 4. ฎ.1646/2546 ข้อจำกัดความรับผิดชอบใช้เฉพาะกรณีของ
ที่ขนส่งเสียหายหรือสูญหาย แต่การที่ผู้ขนส่งผิดสัญญาส่ง
ของไม่ส่งของไปยังเมืองท่าปลายทาง หาใช้กรณีความ
เสียหายสูญหายไม่ จึงไม่อาจนำข้อจำกัดความรับผิดมาใช้
บังคับได้

- ฎ.6512/2546 ผู้ขนส่งมอบของโดยไม่เวนคืนใบตราส่ง จึง
ต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งโดยไม่ต่อคำวินิจฉัยในขณะนั้น
กรรมสิทธิ์ในสินค้าเป็นของผู้ใด แต่การใช้สิทธิเรียกร้อง
ตามสัญญารับขนของทางทะเลเพราะเหตุที่ผู้ขนส่งปฏิบัติ
หน้าที่ไม่ถูกต้องในการส่งมอบ อายุความ 10 ปี

- 5. ฎ.7633/2547 การส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อโดยมิได้รับ
เวนคืนใบตราส่ง ย่อมเป็นการไม่ชอบและเป็นการผิด
สัญญารับขนของทางทะเลต่อผู้ส่งสินค้า ผู้ขนส่งจึงต้อง
ชำระราคาสินค้าพร้อมดอกเบี้ยแก่โจทก์ซึ่งเป็นผู้ส่งสินค้า
ซึ่งเป็นผู้ขาย

- มาตรา 29 เมื่อของมาถึงท่าปลายทางหรือที่หมาย
ปลายทาง ผู้ขนส่งต้องส่งมอบของให้ผู้รับตราส่งแม้จะนำ
ใบตราส่งมาเวนคืนเพียงใบเดียว เว้นแต่ก่อนหรือใน
ระหว่างการส่งมอบของ มีผู้รับตราส่งมากกว่า 1 คนเรียก
ให้ส่งมอบของรายเดียวกัน ให้ผู้ขนส่งนำของส่งมอบไป
ฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์

- มาตรา 36 ในระหว่างที่ของยังไม่ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางหากต้องส่งมอบของ ผู้ขนส่งต้องรับเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดที่ออกให้แก่กัน มิฉะนั้นต้องรับผิดชอบผู้รับตราส่งที่มีใบตราส่งที่ยังไม่ได้เวนคืน

- - การสลักหลังโอนใบตราส่งเป็นการโอนสิทธิหน้าที่ตามสัญญาขนของทางทะเล ผู้รับสลักหลังหรือผู้ทรงใบตราส่งหรือผู้รับตราส่ง สวมสิทธิเสมือนหนึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งตามข้อความที่ปรากฏอยู่ในใบตราส่งดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 26

- - ฎ. 2067/2553 มาตรา 26 บัญญัติสิทธิหน้าที่ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง จำเลยยอมรับหน้าที่รับมอบตู้สินค้าจากโจทก์ตามข้อกำหนดใบตราส่งที่มีเงื่อนไขการขนส่งของซีวาทัวกลาง โจทก์ขนส่งสินค้ามาถึงท่าปลายทางและแจ้งให้จำเลยทราบ แต่จำเลยไม่ได้ดำเนินการใดๆปล่อยให้สินค้าตกค้างอยู่ในตู้จนสินค้าถูกอายัดไว้ดำเนินคดีจนโจทก์ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากตู้สินค้าได้ จำเลยจึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ชำระค่าเสียหายตู้สินค้าจนกว่าจะส่งมอบตู้สินค้านี้คืนแก่โจทก์

- - ใบตราส่งแม้ออกให้แก่บุคคลโดยนามก็อาจโอนได้โดยการสลักหลัง เว้นแต่มีข้อกำหนดห้ามสลักหลังไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 27)

- คำพิพากษาฎีกาที่ 6589/2542 สินค้าที่ขนส่งเสียหายและเหตุแห่งการเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งซึ่งจำเลยที่ 1 จะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายนั้นตาม พ.ร.บ. การรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 วรรคหนึ่ง จำเลยที่ 1 จะไม่ต้องรับผิดชอบก็ต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อไม่มั่นคงแข็งแรง หรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ หรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองตามมาตรา 52 (9) และ (10) จำเลยที่ 1 นำสืบว่าได้บันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งว่า "said to contain" และ "particulars declared by shipper of the goods" แต่ไม่ได้พิสูจน์ข้อเท็จจริงให้เห็นว่าการเสียหายของสินค้าที่ขนส่งเป็นผลมาจากการบรรจุหีบห่อไม่ได้หรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ หรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองหรือไม่ จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบ

หมายเหตุ ศาลฎีกาน่าจะเห็นว่าการบันทึกข้อสงวนมีผลทำให้ผู้ขนส่งสามารถนำสืบพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้ตามมาตรา 52 โดยไม่ต้องรับผลร้ายตามข้อสันนิษฐาน และไม่ถูกจำกัดห้ามพิสูจน์เป็นอย่างอื่นตามมาตรา 25 แม้ใบตราส่งจะโอนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกก็ตาม (ซึ่งน่าจะถูกต้องแล้ว ทั้งการให้ผู้ขนส่งนำสืบพิสูจน์ได้ต่อไปยังสอดคล้องกับสิทธิหน้าที่ของผู้ขนส่งตามมาตรา 32 ที่ว่า ถ้าผู้ส่งของได้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความตามมาตรา 23 เพื่อให้ผู้ขนส่งบันทึกไว้ในใบตราส่งและเมื่อได้บันทึกให้ตามนั้นแล้ว ให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งว่าข้อความที่แจ้งหรือจัดให้ นั้นถูกต้องตรงกับความจริงเกี่ยวกับของนั้นทุกประการ

ถ้ามีความเสียหายเนื่องจากความไม่ถูกต้องของข้อความ ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบความเสียหายแก่ผู้ขนส่ง แม้ผู้ขนส่งจะได้โอนใบตราส่งให้แก่บุคคลภายนอกก็ตาม แต่ผู้รับขนยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนต่อบุคคลภายนอก)

- - ฎ.6512/2546 เมื่อจำเลยขอยกเลิกการส่งสินค้าโดยขอรับตู้คอนเทนเนอร์กลับไปขนส่งสินค้าออกแล้วนำตู้คอนเทนเนอร์เปล่าส่งคืนโจทก์ อันเป็นการใช้สิทธิตามมาตรา 36 จำเลยต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ผู้ขนส่งเสียไปเพื่อจัดการในการขนส่งให้แก่โจทก์ อายุความ10ปีตามมาตรา193/30

- ฎ. 4580/2552 ดูหน้า 405 ผู้ส่งฟ้องโดยอาศัยมูลตามสัญญารับขน อยู่ในฐานะถูกโต้แย้งสิทธิจึงฟ้องเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นในความเสียหายของสินค้าพิพาทได้

- งดการขนส่งระหว่างทาง หรือจัดการแก่ของที่ขนส่งเป็นประการอื่น เช่น ให้ขายของนั้นไป แต่ผู้ส่งของต้องเวนคืน ต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดให้แก่ผู้ขนส่ง ในกรณีเช่นนี้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปเพื่อจัดการในการขนส่ง หรือตามคำสั่งของผู้ส่งของแะสิทธิได้รับค่าระวางพาหนะตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว เช่น ถ้าผู้ส่งของให้ผู้ขนส่งช่วยขายของให้ก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขายของนั้น

- - คำพิพากษาฎีกาที่ 115/2543 ประกาศกรมเจ้าท่ากำหนดว่า “สารหรือสิ่งของใดจัดอยู่ในชั้นและประเภทใดให้เป็นไปตาม INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS GOODS CODE (IMDG CODE) เมื่อIMDG CODE ระบุว่า ถ่านที่มาจากพืชเป็นของที่ลุกไหม้ได้โดยธรรมชาติ เพราะสามารถร้อนตัวขึ้นช้าๆ และติดไฟได้เองในอากาศ ดังนั้น ถ่านไม้โกงกาสินค้าของจำเลยที่ 1 จึงถือได้ว่าเป็นสิ่งของที่อาจเกิดอันตรายได้ การที่จำเลยที่ 1 มิได้ทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายหีบห่อที่บรรจุถ่านไม้โกงกาสตามสมควรเพื่อให้โจทก์ผู้ขนส่งได้รู้ว่าเป็นของอันตราย ทั้งมิได้แจ้งถึงสภาพอันตรายของถ่านไม้โกงกาให้โจทก์ทราบด้วย คงแจ้งให้โจทก์ทราบแต่เพียงว่าเป็นถ่านไม้โกงกาเช่นนี้ เมื่อถ่านไม้โกงกาเกิดติดไฟขึ้นเองในตู้สินค้าที่บรรจุหีบห่อถ่านไม้โกงกาสินค้าของจำเลยที่ 1 จนก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าในตู้สินค้าอื่นที่โจทก์รับขนไปด้วย จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์

- ฎ. 5970/2545 มาตรา34บัญญัติว่า ถ้าผู้ส่งของไม่ปฏิบัติ ตามมาตรา33 และผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพ อันตรายแห่งของนั้น ผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อผู้ ขนส่งตามมาตรา34(2)ประกอบมาตรา33 เมื่อผู้ขนส่งไม่ทราบ ถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น หากโจทก์ในฐานะผู้ขนส่งทราบถึง สภาพอันตรายของสินค้าของจำเลยผู้ส่งของอยู่แล้ว โจทก์ก็ สามารถใช้ความระมัดระวังในการขนส่งสินค้าดังกล่าวให้เหมาะสม กับสภาพอันตรายของสินค้านั้นได้ กรณีนี้โจทก์ย่อมไม่มีสิทธิ เรียกร้องให้จำเลยต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

- ข้อสังเกต ตามฎีกาข้างต้น แม้ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดชอบตาม มาตรา 33 แต่ผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอัน เกิดแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น หากความเสียหายนั้นมา จากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของหรือ ตัวแทนหรือลูกจ้างผู้ส่งของ

- ฎ. 6512/2546 กล่าวไว้ใน note หน้า 29

เช่น บรรจุหีบห่อสิ่งของไม่ดี ไม่มั่นคง

- ฎ.8346/2547 เหตุผลที่มาตรา32วรรคสอง บัญญัติให้ผู้ส่งของรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งสำหรับความเสียหาย เป็นเพราะความเสียหายนี้เป็นความเสียหายที่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้ทรงใบตราส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล เนื่องจากผู้ขนส่งมอบสินค้าที่ขนส่งไม่ถูกต้องตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง อันเป็นผลจากผู้ส่งของยืนยันให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อความเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ จำนวนหน่วยการขนส่ง น้ำหนักหรือปริมาณอย่างอื่นไม่ถูกต้องไว้ในใบตราส่ง ความเสียหายที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับใบตราส่งตาม มาตรา32วรรคสอง จึงมิใช่ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งโดยตรง

- แต่กรณีแจ้งน้ำหนักของสินค้าไม่แปรรูปต่ำกว่าความเป็นจริง และมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่เรือผู้ขนส่งและสินค้าอื่นในเรือซึ่งไม่ใช่สินค้าตามใบตราส่ง จึงต้องบังคับตาม มาตรา31 ซึ่งผู้ส่งของต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายที่เป็นเหตุมาจากความผิดและความประมาทเลินเล่อของผู้ส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ส่ง

- - สรุป ความรับผิดชอบของผู้ส่งตามมาตรา32 ต้องเป็นกรณีเกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ส่วนกรณีตามมาตรา 31 ต้องเกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือเรือผู้ขนส่ง โดยตรง

- - ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบในความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ในการทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีโดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน
- ฎ. 5970/2545กล่าวแล้วในnote30

- มาตรา 37 หากไม่บอกกล่าวภายในกำหนด ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ได้รับความเสียหายนั้น ซึ่งไม่ใช่ข้อสันนิษฐานเด็ดขาด ผู้ขนส่งยังมีสิทธิพิสูจน์เพื่อหักล้างข้อสันนิษฐานว่าตนเสียหายจริงและเรียกให้ผู้ส่งรับผิดชอบได้(ฎ.5970/2545)

- มาตรา38 เป็นกรณีที่ผู้ส่งของขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่ง โดยไม่ต้องบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการใดๆในใบตราส่ง และให้ใบตราส่งมีข้อความตามที่ผู้ส่งของได้แจ้งหรือจัดให้ หรือโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพภายนอกแห่งของในใบตราส่ง คำรับรองหรือข้อตกลงของผู้ส่งของจะใช้ยืนยันผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกผู้รับโอนใบตราส่งไม่ได้ แต่ผู้ส่งของยังต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งตามความรับรองหรือความตกลงนั้น

- - คำพิพากษาฎีกาที่ 5312/2538 โจทก์สั่งซื้อสินค้าพิพาทจากผู้ขายในราคา FOB ที่ท่าเรือต้นทาง ดังนั้นการขนส่งสินค้าพิพาทจากหน้าโรงงานของบริษัทผู้ขายโดยทางรถไฟไปยังท่าเรือซีแอตเทิลจึงอยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทผู้ขาย จำเลยที่ 1 ไม่ได้ตกลงรับขนส่งสินค้าพิพาทจากโจทก์ในเส้นทางดังกล่าว จำเลยที่ 1 จึงไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นต่อโจทก์

- คำพิพากษาฎีกาที่ 6589/2542 กล่าวไว้ในเรื่องการบันทึกข้อสงวน

- - คำพิพากษาฎีกาที่ 624/2542 ศาลชั้นต้นฟังข้อเท็จจริงว่า จำเลยที่ 2 เป็นผู้ขนส่งอื่น ซึ่งตกลงรับขนส่งสินค้าแบบ CY/CY เมื่อโจทก์ไม่นำสืบว่าสินค้าได้สูญหายระหว่างอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 2 การที่จำเลยที่ 2 ส่งมอบตู้สินค้าพิพาทให้การทำเรือแห่งประเทศไทย โดยที่ตู้สินค้าอยู่ในสภาพเรียบร้อย แสดงให้เห็นว่า สินค้าในตู้สินค้าไม่มีโอกาสสูญหายระหว่างที่จำเลยที่ 2 ทำการขนส่ง จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องรับผิดชอบตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 ประกอบมาตรา 44

- - คำพิพากษาฎีกาที่ 4709/2542 (ข้อสอบเนติ สมัย 553,54) การขนส่งสินค้าระบบ CY/CY เป็นการขนส่งที่ผู้ส่งสินค้าต้นทางจะเป็นผู้ไปรับตู้สินค้าจากผู้ขนส่งไปบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าที่โกดังของผู้ส่งสินค้าแล้วนำตู้สิน้ามามอบให้แก่ผู้ขนส่ง เมื่อขนส่งตู้สินค้าถึงปลายทางแล้วผู้รับตราส่งจะเป็นผู้รับตู้สินค้าไปเปิดตรวจนับสินค้าที่โกดังของผู้รับตราส่งเอง เมื่อใบตราส่งที่จำเลยที่ 1 ออกระบุไว้ว่าสถานที่รับสินค้า โตเกียว ชิวาย สถานที่ส่งมอบสินค้า กรุงเทพ ชิวาย แสดงว่าในการขนส่งสินค้าพิพาทตั้งแต่จำเลยที่ 1 รับตู้สินค้าจากบริษัท ค. ที่ท่าเรือโตเกียว ประเทศญี่ปุ่นตลอดจนถึงท่าเรือกรุงเทพ แล้วบริษัท น. จะเป็นผู้รับตู้สินค้าไปตรวจนับสินค้าเอง หากสภาพตู้สินค้าและตราผนึกประตูตู้สินค้าอยู่ในสภาพปกติก็ย่อมแสดงว่าสินค้ามิได้สูญหายในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง จำเลยที่ 1 และจำเลยร่วมซึ่งเป็นผู้ขนส่งสินค้าก็หาต้องรับผิดชอบในกรณีสินค้าพิพาทในตู้สินค้าสูญหายไปไม่

ต่อหน้าถัดไป

แต่ตามใบตราส่งที่จำเลยที่ 1 เป็นผู้ออกให้แก่ผู้ส่งได้ความว่าผู้สินค้าซึ่งบรรจุสินค้าพิพาทที่โจทก์รับประกันภัยระบุดรามนิกประตูลูกสินค้าหมายเลข HSMOL 27209 ครั้นจำเลยร่วมขนส่งผู้สินค้าดังกล่าวมาถึงท่าเรือกรุงเทพ ปรากฏว่าผู้สินค้ามีตราฉลากประตูลูกสินค้าเป็นหมายเลข SPIC 051682 ซึ่งไม่ปรากฏว่าเหตุใดตราฉลากประตูลูกสินค้าที่ระบุไว้ในใบตราส่งจึงเปลี่ยนไปจากเดิม ดังนั้น การที่จำเลยร่วมออกใบตราส่งให้แก่จำเลยที่ 1 เมื่อรับมอบผู้สินค้า แม้จะได้ระบุหมายเลขผู้สินค้า แต่มิได้ระบุตราฉลากประตูลูกสินค้าคือหมายเลขใด กรณีจึงยังไม่แน่ชัดว่าตราฉลากประตูลูกสินค้าหมายเลข HSMOL 27209 ถูกเปลี่ยนเป็นหมายเลข SPIC 051682 ก่อนหรือภายหลังจากที่จำเลยร่วมรับมอบผู้สินค้าจากท่าเรือสิงคโปร์ เมื่อประตูลูกสินค้าได้ถูกเปิดออกในระหว่างการขนส่งสินค้าจากท่าเรือโตเกียวช่วงใดช่วงหนึ่งก่อนที่จะถึงท่าเรือกรุงเทพและสินค้าพิพาทที่โจทก์ได้รับประกันภัยสูญหายไป จึงถือได้ว่าความสูญหายเกิดขึ้นขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 และจำเลยร่วม ผู้ขนส่งจำเลยที่ 1 และจำเลยร่วมจึงต้องรับผิดชอบในความสูญหายของสินค้าพิพาทดังกล่าว

- - คำพิพากษาฎีกาที่ 718/2543 (ออกแล้วสมัยที่ 53) เป็นเรื่องการเข้าปิ่นจันของการท่าเรือมาขนสินค้าออกจากเรือแล้วลวดสลิงขาดทำให้สินค้าเสียหาย ปิ่นจันของการท่าเรือถือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบโดยไม่ต้องพิจารณาว่าคนขับรถปิ่นจันปะมาทเลินเล่อหรือไม่ (ดูหน้า 102)

- - ฎ.9319/2542 ดูหน้า 407
- - คำพิพากษาฎีกาที่ 1263/2543 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยของสิ่งของที่รับขนต่อผู้ส่งหากความปลอดภัยของสิ่งของนั้นได้เกิดในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล มาตรา 39 ซึ่งอยู่ในหมวด 4 ว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เว้นแต่ความปลอดภัยของสิ่งของที่รับขนนั้นจะเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุตามที่ระบุไว้ในบทมาตราต่างๆ ในหมวด 5 ว่าด้วยข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงไม่ต้องรับผิดชอบ ดังนั้น สินค้าปฏิกิริยาบางส่วนเปียกน้ำและปนเปื้อนน้ำมันเสียหาย ซึ่งเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ขนส่ง โดยจำเลยที่ 2 มิได้นำสืบให้เห็นได้ว่า มีเหตุที่เข้าข้อยกเว้นที่ไม่ต้องรับผิดชอบ ตามหมวด 5 แห่ง พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล ดังนี้ แม้โจทก์จะไม่มีหลักฐานแสดงว่าความเสียหายของสินค้าปฏิกิริยาเกิดจากการกระทำของจำเลยที่ 2 และไม่ทราบว่าจะเกิดจากการกระทำของผู้ใด ก็หาเป็นเหตุทำให้จำเลยที่ 2 ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดชอบในการที่สินค้าปฏิกิริยาได้เกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 2 ไม่

- - คำพิพากษาฎีกาที่ 1274/2543 ตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล มาตรา 39 และมาตรา 40 เมื่อผู้ขนส่งสินค้ามาถึงท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทยอันเป็นปลายทางแล้ว ผู้ขนส่งต้องส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง หรือให้แก่เจ้าหน้าที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยตามกฎหมาย ข้อบังคับที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ แต่สำหรับกรณีสินค้าอันตรายการท่าเรือแห่งประเทศไทยมีระเบียบปฏิบัติโดยกำหนดให้ผู้นำเข้าสินค้าอันตรายต้องแจ้งให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยทราบล่วงหน้าก่อนเรือเข้าเทียบท่า ถ้าเป็นสินค้าอันตรายประเภท ก. จะให้ขนขึ้นจากเรือ ถ้าเป็นสินค้าอันตรายประเภท ข. จะอนุญาตให้ขนขึ้นจากเรือได้ แต่เจ้าของเรือจะต้องเก็บรักษาเอาไว้อย่างดี เมื่อสินค้าเครื่องดับเพลิงที่ผู้ขนส่งขนส่งมาเป็นสินค้าอันตรายประเภท ข. จึงได้ให้ผู้ขนส่งนำไปเก็บไว้ที่ตู้สินค้าของผู้ขนส่งเอง

ต่อหน้าถัดไป

- โดยวางไว้บริเวณลานตู้สินค้าที่เข้าจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย และจัดเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาสินค้านั้นเอง ดังนั้นถือไม่ได้ว่า ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว อันจะทำให้สินค้านั้นพ้นไปจากความดูแลของผู้ขนส่งตามมาตรา 40 (3) และมาตรา 39 แต่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งยังคงเก็บรักษาดูแลสินค้าไว้เพื่อส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งต่อไป เมื่อเหตุไฟไหม้ทำให้สินค้านี้เสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่ยังอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้า ตามมาตรา 39

- - คำพิพากษาฎีกาที่ 2069/2543 จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งสินค้าโดยเรือ ข. ในระบบตู้สินค้าแบบ CY-CY เมื่อเรือ ข. เดินทางมาถึงประเทศไทยและจอดเทียบท่าเรือของจำเลยที่ 2 ได้มีการขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นจากเรือไปไว้ที่ลานวางพักตู้สินค้าของจำเลยที่ 2 เพื่อรอให้ผู้รับตราส่งมารับ ต่อมาผู้รับตราส่งมารับมอบตู้สินค้านี้ดังกล่าวไปจากจำเลยที่ 2 ปรากฏว่า เม็ดพลาสติกเปียกน้ำและได้รับความเสียหายเนื่องจากหลังคาตู้สินค้าที่ใช้ขนส่งเป็นรูรั่ว ดังนี้ เมื่อผู้ขนส่งขนส่งตู้สินค้าถึงท่าเรือปลายทางและส่งมอบตู้สินค้าให้แก่เจ้าหน้าที่ท่าเรือของจำเลยที่ 2 ในสภาพตู้และดวงตราปิดผนึกปากตู้เรียบร้อย ความรับผิดชอบของจำเลยที่ 1 จึงสิ้นสุดลงและเมื่อความเสียหายของสินค้านี้ได้เกิดขึ้นในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 หรือเกิดจากการกระทำโดยประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ 1 จำเลยที่ 1 จึงไม่ต้องรับผิดชอบ

- คำพิพากษาฎีกาที่ 9021/2543 โจทก์ว่าจำงให้จำเลยที่ 1 ขนส่งสินค้าทุเรียนสดทางทะเล โดยตกลงกันว่า ต้องควบคุมอุณหภูมิในการเก็บรักษาสินค้าขณะขนส่งที่ระดับ 14 องศาเซลเซียส จำเลยที่ 1 จึงมีหน้าที่ควบคุมอุณหภูมิของสินค้าให้อยู่ในระดับดังกล่าวตามข้อตกลง เมื่อจำเลยที่ 1 ไม่ได้ควบคุมอุณหภูมิของตู้คอนเทนเนอร์ให้อยู่ในระดับตามข้อตกลงกับโจทก์ แต่กลับมีอุณหภูมิสูงกว่าข้อตกลงกว่า 1 เท่าตัว และเหตุที่สินค้าเสียหายเกิดจากจำเลยที่ 1 ไม่ได้ควบคุมอุณหภูมิของตู้คอนเทนเนอร์ตามข้อตกลงในการขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบโจทก์ ไบตราส่งสินค้าระบุว่าสินค้าที่ขนส่งเป็นทุเรียนสด จำนวน 1,200 ทีบห่อ อันเป็นการระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในไบตราส่ง ดังนั้นจึงต้องถือว่าสินค้าที่ขนส่งมีหน่วยการขนส่ง 1,200 หน่วย มิใช่ 1 ตู้คอนเทนเนอร์เป็น 1 หน่วยการขนส่ง ตามมาตรา 58 วรรคหนึ่ง แล้วได้เป็นจำนวนสูงกว่าการคิดคำนวณตามน้ำหนักสินค้า 30 บาท ต่อ น้ำหนักสุทธิ 1 กิโลกรัม ต้องถือว่าจำนวนข้อจำกัดความรับผิดจำนวนที่สูงกว่า แต่เมื่อความเสียหายต่ำกว่าจำนวนเงินดังกล่าว จึงต้องถือเอาตามราคาสินค้าที่เสียหายแท้จริงตามมาตรา 58 วรรคสอง

- คำพิพากษาฎีกาที่ 216/2538 “จำเลยสั่งซื้อสินค้าพิพาทจากบริษัท ก. ในประเทศสหรัฐอเมริกาแล้วจำงโจทก์ขนส่งสินค้าทางทะเลแบบ CY/CY โดยบริษัท ก. เป็นฝ่ายนำตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้ามามอบให้โจทก์บรรทุกลงเรือ เมื่อมาถึงท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นท่าปลายทาง จำเลยมีหน้าที่ไปขนถ่ายสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ภายใน 7 วัน แล้วส่งตู้คอนเทนเนอร์คืนโจทก์ จำเลยจะชำระราคาสินค้าให้บริษัท ก. โดยผ่านทางธนาคารแล้วจำเลยจะรับไบตราส่งจากธนาคารไปแลกใบสั่งปล่อยสินค้าจากโจทก์เพื่อไปรับสินค้าจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย ต่อมาโจทก์ขนส่งสินค้าพิพาทไปถึงท่าเรือปลายทางและพร้อมจะส่งมอบสินค้าโดยยกตู้คอนเทนเนอร์ออกจากเรือ ทั้งได้แจ้งให้จำเลยทราบแล้ว โจทก์ย่อมมีสิทธิได้รับค่าระวางและค่าเสียหายอันเกิดจากการที่จำเลยไม่ไปรับสินค้าตามข้อตกลง การที่จำเลยจะเรียกให้โจทก์ส่งมอบสินค้าหรือไม่หาผลต่อความรับผิดที่จำเลยมีตามข้อตกลงไม่”

- - อนึ่ง ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ทราบการมาถึงของเรือ เนื่องจากความผิดของผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการล่าช้า และหากมิได้มีประเพณีหรือสัญญากำหนดไว้เป็นพิเศษ ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ต้องแจ้งผู้รับตราส่งว่าพร้อมที่จะส่งมอบของ แต่เป็นหน้าที่ของผู้รับตราส่งจะต้องเตรียมพร้อมเสมอ

- ฎ.5337/2553 การส่งมอบแบบซีเอฟเอส เมื่อตู้คอนเทนเนอร์นำเข้าเก็บไว้ในโรงพักสินค้าของการท่าเรือ หน้าที่ของผู้ขนส่งก็สิ้นสุดลง เมื่อข้อเท็จจริงฟังได้ว่าขณะเปิดตู้คอนเทนเนอร์ หีบห่อสินค้าไม่มีความเสียหาย แต่เพิ่งมาพบภายหลังจากขนถ่ายออกจากตู้ไปเก็บไว้ในโรงพักสินค้า จึงไม่ถือว่าอยู่ในระหว่างความดูแลรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

- ฎ.291/2548 ผู้ขนส่งอื่นได้ขนส่งตู้สินค้าที่บรรจุสินค้ามาถึงท่าเรือปลายทาง และส่งมอบตู้สินค้าให้แก่การทำเรือฯโดยชอบแล้ว หน้าที่ของผู้ขนส่งอื่นย่อมสิ้นสุดตามมาตรา 40(3) จึงไม่ต้องรับผิดชอบในการสูญหายของสินค้าในขณะที่สินค้าอยู่ในความอารักขาของการทำเรือฯ

- -คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 79/2540 “ไม่ว่าความรับผิดของผู้ขนส่งจะสิ้นสุดเมื่อมีการส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทยหรือไม่ แต่เมื่อความชำรุดบกพร่องของตู้คอนเทนเนอร์มีมานานแล้ว เป็นเหตุให้น้ำรั่วเข้าไปจนสินค้าเสียหายระหว่างขนส่ง ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น”

- การสิ้นสุดความรับผิดของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในสินค้าที่ขนส่งนับแต่เวลารับมอบของจนถึงเวลาที่การขนส่งเสร็จสิ้นและสินค้านำเข้าเก็บในคลังสินค้าเพื่อเจ้าของสินค้า และเจ้าของสินค้าพร้อมที่จะรับมอบลำพังสินค้ามาถึงปลายทางไม่เพียงพอที่จะปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่ง

- ผู้ขนส่งอาจจำกัดความรับผิดโดยแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบว่าสินค้าได้เก็บไว้ในคลังสินค้า และผู้ขนส่งจะไม่รับผิดชอบในความปลอดภัยของสินค้าก็ได้ แต่ผู้รับตราส่งจะต้องรับการแจ้งนั้นแล้ว ถ้าผู้รับตราส่งปฏิเสธที่จะรับมอบหรือละเลยที่จะรับมอบภายในเวลาอันสมควร ย่อมทำให้ความรับผิดของผู้ขนส่งสิ้นสุดลง

- ความตกลงเกี่ยวกับส่งสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์มีอยู่4แบบคือ
- 1. LCL/LCL หรือCFS/CFS or Pier to Pier
- 2. LCL/FCL or CFS/CY or Pier to House
- 3. FCL/FCL or CY/CY or House to House
- FCL/LCL or CY/CFS or House to Pi

- กรณีที่กฎหมายบัญญัติให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งต้นได้รับไว้แล้วมีผลทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบซ้ำ หลังจากที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของดังกล่าวแล้ว

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1912/2540 “ผู้ขนส่งซึ่งมีหน้าที่ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์มายังท่าเรือกรุงเทพ ได้ส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้โจทก์ผู้นำเข้าทำพิธีการทางศุลกากรและดำเนินพิธีการออกสินค้า ถือว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาครบถ้วนแล้ว หน้าที่การขนส่งสินค้าสิ้นสุดลง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นภายหลัง”
- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 718/2543 (ออกสอบสมัยที่ 53)
- คำพิพากษาศาลฎีกา 1274/2543 อนุ อ่างแล้วหน้า 23
- คำพิพากษาศาลฎีกา 2069/2543 อนุ อ่างแล้วหน้า 23

■ **ฎ.1639/2549** การขนส่งสินค้าเป็นแบบผู้ขนส่งสินค้าเข้าและออกจากตู้คอนเทนเนอร์เอง แล้วนำสินค้าของผู้ส่งแต่ละรายไปเก็บในคลังสินค้านรอผู้รับตราส่งมารับสินค้าบริษัท.ดำเนินพิธีศุลกากรแล้วมาขอรับสินค้าจากคลังสินค้าของการท่าเรือฯ ได้รับแจ้งว่าสินค้าเสียหาย

ต่อหน้าถัดไป

ต้องถือว่าวันดังกล่าวเป็นวันที่ได้ส่งมอบ
สินค้าที่แท้จริงให้แก่ผู้รับตราส่งตามมาตรา
40(1). ไม่ใช่เป็นกรณีส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์
ทั้งตู้ให้แก่ผู้รับตราส่งที่ลานตู้คอนเทนเนอร์
เพื่อรับตู้คอนเทนเนอร์ไปเอง ซึ่งจะนับอายุ
ความตั้งแต่การส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ที่ลาน
วางตู้คอนเทนเนอร์ตามมาตรา40(3)

- ผู้ขนส่งอยู่ในฐานะผู้เข้ารับช่วงสิทธิของ
เจ้าหนี้อันเกี่ยวกับทรัพย์หรือสิทธินั้นๆ

- คำพิพากษาฎีกาที่ 9319/2542 แม้เรือที่ใช้ในการขนส่ง เป็นของจำเลยที่ 3 และจำเลยที่ 3 เป็นผู้ออกใบตราส่ง แต่บริษัท อ. มิได้ว่าจ้างให้จำเลยที่ 3 ขนสินค้าดังกล่าว บริษัท อ. มอบหมายให้จำเลยที่ 1 เป็นผู้ดำเนินการให้ ทั้งหมดเพื่อส่งมอบสินค้าให้แก่บริษัท อ. โดยสัญญาขนส่ง ระบุว่าจำเลยที่ 1 มีสิทธิที่จะเลือกจ้างผู้รับขนส่งช่วงชั้นดี ในการขนส่งได้ แต่จำเลยที่ 1 ยังคงต้องรับผิดชอบที่ต่อ บริษัท อ. ในการปฏิบัติตามสัญญา และผู้ขนส่งช่วงอื่นที่ จำเลยที่ 1 ได้ว่าจ้างให้ถือว่าเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ที่ จะต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อบริษัท อ.

ต่อหน้าถัดไป

ดังนั้นบริษัท อ. จึงเป็นผู้ว่าจ้างจำเลยที่ 1 ให้ขนส่งสินค้า และจำเลยที่ 1 เป็นผู้รับจ้างขนสินค้าโดยได้รับ มอบหมายให้เป็นผู้ดำเนินการทั้งหมดในการนำสินค้า มายังประเทศไทยตามสัญญาขนส่ง การที่จำเลยที่ 3 ทำการขนส่งสินค้านี้ดังกล่าว จึงเป็นการดำเนินการแทน จำเลยที่ 1 เมื่อจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งสินค้า จำเลยที่ 1 ก็ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายสำหรับความเสียหาย ของสินค้าที่เกิดขึ้นจากการขนส่งของจำเลยที่ 3 ด้วย

- ฎ.6282/2544 สิทธิไล่เบี้ยระหว่างผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นจะเกิดขึ้นเมื่อผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งแล้ว

- คำพิพากษาฎีกาที่ 624/2542 อ้างแล้วหน้า 21
- ฎ.3807/2546 คดีนี้ไม่ใช่กรที่จำเลยที่สองทำสัญญากับผู้ส่งของโดยตรงในฐานะตัวแทนของจำเลยที่สาม แต่เป็นเรื่องที่จำเลยที่สามผู้ขนส่งอื่นต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของโดยผลของกฎหมาย ตามมาตรา 44 ประกอบมาตรา 39 จำเลยที่สองในฐานะตัวแทนจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อผู้รับโอนใบตราส่งโดยลำพังตนเองตาม ป.พ.พ มาตรา 824

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6940/2542 พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2542 มาตรา 49 วรรคหนึ่ง เป็นเพียงบทบัญญัติที่ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งมีสภาพ จำนวน น้ำหนักและรายละเอียดอื่นๆ ตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งให้แก่ผู้รับตราส่ง และเป็นการสันนิษฐานในเบื้องต้นเท่านั้น โจทก์ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยในสินค้าที่พิพาทจึงยังสามารถนำพยานหลักฐานมาพิสูจน์หักล้างให้เห็นความแตกต่างไปจากข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้

ต่อหน้าถัดไป

- เมื่อพยานหลักฐานที่โจทก์นำสืบมาแสดงให้เห็นได้ว่า ผู้ขนส่งได้มอบสินค้าพิพาทซึ่งมีสภาพเสียหายจากการปนเปื้อนน้ำมะขามเปียก และจำนวนไม่ตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง จำเลยจึงต้องรับผิดชอบความเสียหายดังกล่าวแก่โจทก์ตามจำนวนที่โจทก์ได้ใช้แก่บริษัท อ. ผู้รับตราส่งก่อนหน้านี้ไปแล้วผู้ขนส่งมิได้บกพร่องในหน้าที่จัดหาเรือที่เหมาะสม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเลฯ

ต่อหน้าถัดไป

- มาตรา 51 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำอันเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 9 แล้ว” กล่าวคือ ในช่วงเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดหาเรือที่เหมาะสม หากผู้ขนส่งละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อการ สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำอันเกิดขึ้นจากการไม่เป็นปฏิบัติหน้าที่นั้น

ต่อหน้าถัดไป

- แต่แม้เรือจะบกพร่องไม่เหมาะสมแก่การเดินทาง ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบดังกล่าวถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติหน้าที่ในการจัดหาเรือที่เหมาะสมเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนส่งทางทะเลแล้ว และในกรณีที่มีความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้น (หลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือออกเดินทางแล้ว) ทำให้เรือไม่เหมาะสมแก่การขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการแก้ไขความบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้นแล้ว

- มีข้อสังเกตว่า ในกรณีที่ผู้ขนส่งมิได้จัดหาเรือที่เหมาะสม กล่าวคือ ผู้ขนส่งมิได้จัดเรือที่อยู่ในสภาพเหมาะสมที่จะเดินเรือและรับขนของที่ตกลงไว้ได้ ผู้ขนส่งจะมีสิทธิที่จะนำสืบว่าของที่ขนส่งเสียหายเพราะเหตุสุดวิสัยได้หรือไม่ ?
ตอบ มาตรา 51 นี้ ผู้ขนส่งอาจถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดอย่างอื่นได้ แม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจัดให้จะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้ตาม มาตรา 8 โดยผู้ขนส่งปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง หากความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ

- คำพิพากษาฎีกาที่ 127/2542 อ้างแล้วหน้า 15
- คำพิพากษาฎีกาที่ 127/2542 อ้างแล้วหน้า 15
- คำพิพากษาฎีกาที่ 6589/2542 อ้างแล้วหน้า 19

- คำพิพากษาฎีกาที่ 7879/2542 เหตุที่ทำให้โจทก์ผู้ขนส่งมอบสินค้าให้แก่จำเลยชักช้า ก็เพราะเรือสินค้าไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือแอนต์เวิร์ปได้ เนื่องจากความแออัดของท่าเรือดังกล่าว ซึ่งมีใช้ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของโจทก์ และมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของโจทก์ โจทก์จึงไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แก่จำเลย ตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 51 (13)
- คำพิพากษาฎีกาที่ 718/2543 ออกแล้วสมัยที่ 53

- คำพิพากษาฎีกาที่ 7879/2542 เหตุที่ทำให้โจทก์ผู้ขนส่งมอบสินค้าให้แก่จำเลยชักช้า ก็เพราะเรือสินค้าไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือแอนต์เวิร์ปได้ เนื่องจากความแออัดของท่าเรือดังกล่าว ซึ่งมีใช้ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของโจทก์ และมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของโจทก์ โจทก์จึงไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายให้แก่จำเลย ตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 51 (13)
- คำพิพากษาฎีกาที่ 718/2543 ออกแล้วสมัยที่ 53

- ฎ.9319/2542 ดูหน้า 417 ผู้เอาประกันภัยรับช่วงสิทธิผู้รับตราส่งฟ้องเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งได้ แม้การซื้อขายเป็นแบบซีไอเอฟที่ผู้ขายเอาประกัน ก็เป็นการประกันภัยกับผู้รับประกันภัยอื่น

- การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หมายความว่าถึง ผู้ขนส่งและผู้ส่งของจะต้องเฉลี่ยรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า อันเกิดจากการที่ผู้ขนส่งต้องใช้มาตรการทั้งปวง เพื่อช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือใช้มาตรการสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล

- คำพิพากษาฎีกาที่ 9319/2542 ۇ อ้างแล้วหน้า 26
- คำพิพากษาฎีกาที่ 1274/2543 ۇ อ้างแล้วหน้า 23
- คำพิพากษาฎีกาที่ 9021/2543 ۇ อ้างแล้วหน้า 23

- สมัยที่ 54 ระบบตู้สินค้า แบบ CY-CY ,
- พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล ๓ มาตรา 3 “ผู้ขนส่งอื่น” มาตรา 39
- มาตรา 40 (3) , มาตรา 44 , มาตรา 45 + คำพิพากษาฎีกาที่ 4709/2542
- สมัยที่ 53พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล ๓ มาตรา 3 “หน่วยการขนส่ง”
- มาตรา 39, มาตรา 40, มาตรา 52 (13) ,มาตรา 58 วรรคหนึ่ง
- คำพิพากษาฎีกาที่4709/2542(ฎีกาเดียวกับสมัยที่54) (เนื้อหาเหมือนฎีกาที่ 718/2543)
- สมัยที่ 52 L/C + คำพิพากษาฎีกาที่ 775/2525
- สมัยที่ 51พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล ๓ มาตรา 3 “ผู้ขนส่ง” และ “ผู้ขนส่งอื่น”
- มาตรา 26, มาตรา 52 (1) + คำพิพากษาฎีกาที่ 2678/2526
- มาตรา 39 + มาตรา 44 + คำพิพากษาฎีกาที่ 4277/2540
- สมัยที่ 50 พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล ๓ มาตรา 3 “ผู้ขนส่งอื่น”
- มาตรา 44 + มาตรา 39, มาตรา 26, มาตรา 58 + มาตรา 17
- สมัยที่ 49Incoterms Group F : FOB
- พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล ๓ มาตรา 10 , มาตรา 39วรรคหนึ่ง + วรรคสอง
- มาตรา 52 (13) , มาตรา 58

