

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กนกพร วชิราภากร. การบังคับตามสิทธิของเจ้าหนี้ที่มีบริวารสิทธิทางทะเล. วิทยานิพนธ์
ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

กมล สนธิเกษตริณ . ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทะเล. วารสารนิติศาสตร์ 1
(2521): 41.

การพาณิชย์นาวี, ศูนย์ประสานงาน, ฝ่ายสารสนเทศและห้องสมุด. ใบตราส่ง: Bill of
Lading. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี.
(อัดสำเนา)

เกริก วมิกกุล. กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล: หน้าที่และความ
รับผิดชอบของผู้ขนส่ง. วารสารกฎหมายจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 11 (ธันวาคม
2529-มีนาคม 2530): 121-179.

คณิง ภาไชย. หลักกฎหมายเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ. วารสารนิติศาสตร์
ธรรมศาสตร์ 24 (มิถุนายน 2537): 229-242.

คณิงนิง ศรีบัวเอี่ยม. ปัญหาข้อกฎหมายในสัญญารับขนของทางทะเลและแนวทาง
แก้ปัญหตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.
วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์
เนติบัณฑิตยสภา, 2539.

จี๊ด เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแห่งลักษณะนิติกรรมและหนี้. กรุงเทพมหานคร: เอรಾವัง
การพิมพ์, 2522.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี. กฎหมายกับการประกอบธุรกิจ
พาณิชย์นาวี. กรุงเทพมหานคร, 18-30 เมษายน 2531. (อัดสำเนา)

ชยันติ ไกรกาญจน์. บิลออฟเลดิง(Bill of lading). จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี 1
(กุมภาพันธ์ 2532): 5-8.

ชยันติ ไกรกาญจน์ และคณะ. กฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชย์นาวี.

กรุงเทพมหานคร, 2531.

วิชาญชยศึก, พลเรือโท หลวง. การพาณิชย์นาวี. กรุงเทพมหานคร, 2505.

ชุมพร ปัจจุสถานนท์. กฎหมายที่พึงบังคับใช้ทันที หลักเกณฑ์ว่าด้วยการขัดกันแห่ง

กฎหมาย: ผลกระทบต่ออนุสัญญาเกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศแผนก

คดีบุคคล. วารสารนิติศาสตร์ 16 (ธันวาคม 2529) : 20-41.

ไชยยศ เหมะรัชตะ. กฎหมายว่าด้วยสัญญา. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,

2535.

ไชยยศ ไชยมั่นคง. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล. เอกสารการสอนชุดวิชา

การจัดการงานขนส่งสินค้า หน่วยที่ 1-7. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัย

สุโขทัยธรรมมาธิราช, 2533.

ทวีศักดิ์ ล้วนไพศาลนนท์. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล สิทธิ

หน้าที่ และความรับผิดชอบแห่ง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชา

นิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

นิติการและการต่างประเทศ, กอง, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี.

สรุปที่มาของมาตรการต่าง ๆ ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล

พ.ศ..... กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี.

(อัดสำเนา)

ประกันวินาศภัย, สมาคม. หลักการและหลักปฏิบัติ "ความเสียหายร่วม" General

Average Principles and Practice. กรุงเทพมหานคร : คณะอนุกรรมการ

ประกันภัยทางทะเลและขนส่งประจำปี พ.ศ. 2536-2538 สมาคมประกัน

วินาศภัย, 2537.

ปรีดี เกษมทรัพย์. กฎหมายแพ่ง: หลักทั่วไป. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยธรรม-

ศาสตร์, 2525.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน,

2537.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือไทย. กรุงเทพมหานคร, 21

มีนาคม 2540. (อัดสำเนา).

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.

กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2532.

พจน์ ปุษปาคม. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย คำประกัน จำนอง
จำนำ สิทธิยึดหน่วง และบริมสิทธิ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร :
สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2533.

พนิดา วัฒนเวทิน. ผลของการโอนบิลออฟแลดิงในระบบกฎหมายไทย. วิทยานิพนธ์
ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย, 2529.

พิบูล ภัทรโรดม และสมพร. ไพลิน. เอกสารทางเรือ พิธีการ และอนุสัญญาระหว่าง
ประเทศ, เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า หน่วยที่ 8-15.
กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2533.

เพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย,ธนาคาร. กองเรือพาณิชย์นาวีผลต่อดุลบัญชี
เดินสะพัด. *Transport Journal* (23 มิถุนายน-29 มิถุนายน 2540).

พันธ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. ข้อคิดเบื้องต้นเกี่ยวกับสัญญาตามกฎหมาย
เอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศ. *วารสารนิติศาสตร์ธรรมศาสตร์* 25
(กันยายน 2538) 524-563. /

พันธ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. เมื่อศาลไทยต้องพิจารณาคดีเกี่ยวกับสัญญา
รับขนของทางทะเลที่มีลักษณะระหว่างประเทศ. ใน หนังสือรวมบทความ
และเอกสารเกี่ยวกับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร :
สำนักงานอนุญาโตตุลาการ กระทรวงยุติธรรม, 2536.

ไมตรี ดันติวุฒานนท์. บริมสิทธิทางทะเล (Maritime Lien) พร้อมด้วยพระราชบัญญัติ
การจำนองเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537. กรุงเทพมหานคร : สำนัก
พิมพ์นิติธรรม, 2537.

ไมตรี ดันติวุฒานนท์. บริมสิทธิและจำนองทะเล. กรุงเทพมหานคร. (อัดสำเนา).

ศรีपाल ศรีเปารยะ. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายพาณิชย์ของไทย.
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.

- สมพร ไพลิน. การประกันภัยทางทะเล. เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า หน่วยที่ 8-15. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2533.
- สมพร ไพลิน. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับเฮกรูลต์. เฮก-วิสบีรูลต์ และแฮมเบอร์รูลต์. จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี. 14 (ตุลาคม 2535) : 16-22.
- สมพร ไพลิน. สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534. จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี 3 (ตุลาคม 2534): 17-19.
- สมศักดิ์ เพ็ชรสกุล. ไบตราส่ง (Bill of lading). วารสารการพาณิชย์นาวี 3 (มกราคม-เมษายน 2527) : 22-36.
- สุนีย์ ปิงสุทธีวงศ์. การยกเว้นและจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญาการรับขนของทางทะเล การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2533.
- หนังสือพิมพ์ Transport Journal, การพัฒนาสู่ระบบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ในอนาคต. ประจำวันที่ 14-22 มิถุนายน 2540.

ภาษาอังกฤษ

- Astle, W.E. Shipping and the Law, London : FAIRPLAY PUBLICATIONS LTD., 1980.
- Bartle Ronald. Introduction to Shipping Law. 2nd ed. London : Sweet & Maxwell, 1963.
- BIMCO. BIMCO REVIEW 1996. Denmark : Stroudgateple, 1996.
- BIMCO. The BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE (June) : 3638-3639.
- BIMCO. "Visconbill" Liner Bill of Lading. BIMCO BULLETIN III A/1973 (June 1973) : 2069-2070.

- Buglass L.J. Marine Insurance and General average in the United States. 2nd ed. Maryland : Cornell Maritime Press, 1981.
- Colinvaux, R.P. British shipping Laws Volume 1,3 London : Stevens & Sons Limited, 1963.
- CONTINUING LEGAL EDUCATION COMMITTEE 1979-1980. LIBRARY OF CONGRESS CATALOG CARD : THE FLORIDA BAR, 1980.
- David W. Steel-Francis D.Rose. Kennedy's Law of Salvage 5th ed. London : Stevens & Sons, 1985.
- Du Pontavice E. Rodiore. R.et. Droit Maritime, 1986.
- Gilbert, C.T. Carriage by Sea. 12th ed. Stevens, 1982. William Tetley. Marine Cargo Claims. 2nd ed. Toronto : Butterworths, 1983.
- Guest, A.G. Benjamin's Sale of Goods. 2nd ed. London : Sweet & Maxwell, 1981.
- Hasting W.K. Non-tidal salvage in the United Kingdom. Journal of Maritime Law and Commerce 19 (October, 1988) : 475.
- Healy, N.J. Admiralty Cases and Materials. New York : WEST PUBLISHING Co., 1974.
- HOWAAD TIM AND DAVENPORT BRAIN. English Maritime Law Update 1992. Journal of Maritime Law and Commerce 24 (July, 1993) : 425-426.
- Hughes, A.D. Casebook on Carriage of Goods by Sea. Great Britaine Blackstone Press Limited, 1994.
- IMO. Part 6 Carriage of Goods by Sea, Compendium for Model Course Maritime Law Volume 1, 1993.
- Ivamy, E.R. CASEBOOK ON CARRIAGE BY SEA. 5th ed. London : Lloyd's Press Ltd, 1982.
- Knudtson's Bogtrykkeri, Fr.G. Standard Bills of Lading, Conlinebill and Conbill. Monthly Circular (1946) : 3009.
- MARAIST, F.L. Adimralty IN A NUTSHELL. 2nd ed. United States of America : WEST PUBLISHING. CO., 1988.

- Mitchelhill, Alan. Bills of Lading Law and Practice. London : Chapman and Hall, 1982.
- Mocatta, Sir Alan Abraham, Mustill, Sir Michael J and Boyd, Stewart C. Scrutton on Charterparties and Bills of Lading. 19th ed. London : Sweet & Maxwell, 1984.
- Power, C.F. A Practical Guide to Bills of Lading. New York : Oceana PUBLICATION, Inc., 1966.
- P&O Containers Ltd. The Merchants Guide. London : P&O Containers Ltd., 1994.
- Ripest, G. Droit Maritime. 4th ed. Paris, 1950.
- Schoenbaum, T.J. Admiralty and Maritime Law. United States of America : WEST PUBLISHING Co., 1987.
- STURLEY, M.F. The Fair Opportunity Requirement under Cogsa Section 4 (5) : A Case study in the misinterpretation of the Carriage of Goods by Sea Act. Journal of Maritime Law and Commerce 19. (January 1988).
- STURLEY, M.F. Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea. Journal of Maritime Law and Commerce 26. (October 1995) : 553-579.
- Tetley William. Marine Cargo Claims. 2 nd ed. Toronto : BUTTERWORTHS, 1983.
- The Baltic and International Maritime Council. "TOWARDS BETTER DECISIONS BIMCO" COURSE ON PRACTICAL SHIPPING MATTERS : The Hague-Visby Rules and forum arbitration and choice of law clause, 29-30 September, 1994. Bangkok, 1994. (Mimeographed)
- United Nations. Guide-Lines for Maritime Legislation. 2nd ed. Bangkok : Economic and Social Commission for Asia and the Pacific.
- United Nations. Use of Maritime Transport Volume one.
- UNITHAI. Annual Report. UNITHAI Line Public Company Limited, 1996.
- UNITHAI. ONE OF THAI'S SUCCESS IN SHIPPING. (Mimeographed)
- Wilson, J.F. Marine Law. Cambridge, 1987.

ภาคผนวก



ภาคผนวก ก



สถาบันวิทยบริการ
วาลงกรณ์มหาวิทาลัย

คำแปรไขข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งแบบมาตรฐานของ BIMCO (CONBILL VISCONBILL และ CONLINEBILL) รวมทั้งใบตราส่งของบริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน) และบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิซ จำกัด

หลักการตามเงื่อนไขใบตราส่ง รหัส CONBILL มีเนื้อหาสาระ ดังนี้

ข้อ 1. ความรับผิดชอบ (Responsibility)

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหายของของหรือต้องรับผิดชอบเนื่องจากความล่าช้าในการส่งมอบของเท่านั้น ในกรณีสูญหาย เสียหาย หรือความล่าช้าที่เป็นเหตุจากการเก็บไม่เหมาะสม หรือเพราะความประมาทเลินเล่อ (เว้นแต่ การเก็บนั้นกระทำขึ้นจากผู้ส่งของ หรือกรรมกรผู้ขนของขึ้นลงเรือของผู้ส่งของ หรือคนเรือ) หรือความต้องการโดยส่วนตัวในการใช้ความวิริยะอุตสาหะในส่วนของผู้ขนส่ง หรือผู้จัดการของผู้ขนส่งที่จะจัดให้เรืออยู่ในลักษณะเตรียมพร้อมที่จะเดินทางได้ตลอด และเพื่อที่จะให้หลักประกันว่าเรือได้จัดเตรียมคำสั่ง อุปกรณ์ และจัดหาไว้ด้วยการกระทำโดยส่วนตัว หรือเป็นข้อบกพร่องของผู้ขนส่งหรือผู้จัดการ (manager) ของผู้ขนส่ง

และผู้ขนส่งจำต้องรับผิดชอบสำหรับความไม่สูญหาย หรือล่าช้าอันเกิดขึ้นจากเหตุใด ๆ ก็ตาม แม้กระทั่งจากความประมาทหรือบกพร่องของนายเรือหรือลูกเรือ หรือนุคคลอื่น ที่ได้รับว่าจ้างจากผู้ขนส่งบนเรือหรือบนฝั่ง จากการกระทำใด ๆ ของนายเรือ ลูกเรือ หรือนุคคลอื่นที่กระทำ ซึ่งตามข้อกำหนดนี้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบทั้งกรณีไม่เตรียมความพร้อมในการเดินทางในขณะที่บรรทุกหรือเรือเดินทางหรือไม่ว่าในเวลาใด ๆ ก็ตามด้วย

ความเสียหายอันเกิดจากการติดต่อกับ (Contact With) หรือรั่วไหล หรือกลิ้งหรือจากการระเหยของของหรือโดยลักษณะของของที่จุดติดไฟง่าย (inflammable) หรือระเบิดหรือการบรรจุหีบห่อของอื่นไม่เพียงพอจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นเหตุจากการเก็บไม่เหมาะสม หรือประมาทเลินเล่อในการจัดเก็บ ซึ่งถึงแม้ข้อเท็จจริงจะเป็นเหตุเช่นนั้นก็ตาม

ข้อ 2. การออกนอกเส้นทาง (Deviation)

เรือมีสิทธิที่จะแวะ ณ ท่าเรือใด ๆ หรือไปยังท่าเรือตามลำดับ (or ports in any order) ใดด้วยวัตถุประสงค์ใด ๆ ก็ตามเพื่อที่จะแล่นไปโดยปราศจากผู้นำร่อง เพื่อที่ผูกหรือโยงและ/หรือเรือที่ช่วยเหลือในทุกๆ สถานการณ์ และรวมไปถึงการออกนอกเส้นทางเพื่อวัตถุประสงค์ของการช่วยชีวิตและ/หรือทรัพย์สิน และรวมไปถึงการเดินทางเรือออกนอกเส้นทางที่เป็นไปตามข้อกำหนดการกักด่าน ปิดงานงดจ้าง ประท้วง ภัยน้ำกลายเป็นน้ำแข็ง และการเกิดสงคราม

ข้อ 3. การส่งมอบ (Delivery)

ของที่จะถูกนำมาจากเรือ หากมีผู้รับโดยตรง ผู้รับมาเพื่อรับมอบ (hand) ของจากการขนถ่ายเรือและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะหยุดอยู่ในจำนวนที่บ่ห่ต่อห่บ่ในทันทีที่ของได้ถึงลงมาจากปากระวางของเรือหรือก่วงของเรือ ถ้ามีฉะนั้น ผู้รับของอาจวางของลง ณ ที่ฝากทรัพย์สินโดยเจ้าของของเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงในของไม่ว่าจะเป็นกรณีไฟไหม้ ความสูญหายหรือบาดเจ็บ ในกรณีเทียบท่าหรือโรงเก็บสินค้าที่ท่าเรือหรือในยานพาหนะผู้มีอำนาจในท่าเรือตามที่มีอำนาจอันอาจถือเป็นคำสั่งทั่วไปสำหรับการปลดเปลื้องในทันทีทันใดหลังจากการเข้ามาของเรือ

ข้อ 4. บุริมสิทธิ (Lien)

ผู้ขนส่งมีบุริมสิทธิในของทุก ๆ สิ่งที่จ่ายเพื่อค่าระวาง ค่าของจำนวนเงินที่ผู้เช่าเรือจ่ายให้เจ้าของเรือสำหรับในส่วนของความสามารถของเรือที่ผู้เช่าเรือไม่สามารถครอบครองเรือ (dead freight) ถึงแม้ว่าผู้เช่าเรือจะได้ทำสัญญาเพื่อค่าระวางนั้นก็ตาม และส่วนต่างในค่าระวางและสำหรับค่าใช้จ่ายใด ๆ ซึ่งเกิดขึ้นก่อนหรือหลังการส่ง รวมถึงค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลา (demurrage) ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือ ถ้าหากกรณีใด ๆ และค่าใช้จ่ายที่จ่ายไว้ล่วงหน้า ค่าปรับ ค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่กล่าวไว้ตามใบตราส่งนี้

ผู้ขนส่งมีสิทธิรวมถึงจำนวนหนี้ที่ยังค้างชำระแก่ผู้ขนส่งอยู่ (fall back) ซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกเอาเงินจำนวนดังกล่าวจากผู้ส่งของได้ในความแตกต่างระหว่างจำนวนรวมอันเนื่องจากผู้ขนส่งและการดำเนินการในของโดยรายได้สุทธิ (and the net proceeds of the goods)

ข้อ 5. สัตว์มีชีวิต (Live animals)

สัตว์มีชีวิตที่บรรทุกมาตามนี้ จะได้รับการเก็บรักษา ได้รับการบรรทุก และขนถ่ายในภาวะความเสี่ยงภัยของเจ้าของแต่เพียงผู้เดียว และผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องตกอยู่ภายใต้สถานการณ์ใด ๆ ก็ตามที่จะต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหายใด ๆ หรือล่าช้าไม่ว่าจะเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือความล่าช้าเช่นนั้นหรือไม่ก็ตาม ซึ่งอาจเนื่องจากกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ประมาทเลินเล่อหรือบกพร่องของผู้ขนส่งหรือนายเรือ (Master) คนนำร่อง (Pilot) เจ้าหน้าที่ (Officer) ลูกเรือ (Crew) กรรมกรที่ขนถ่ายของขึ้น - ลงเรือ (Stevedore) ลูกจ้าง (Servant) ตัวแทน (Agent) หรือบุคคลอื่นใดก็ตามที่ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบไม่ว่าจะอยู่ในการบริการของผู้ขนส่งหรือไม่และ ไม่ว่าเรือที่มีชื่อข้างต้นหรือไม่ หรือลำอื่นใด หรือยานพาหนะของสัตว์ที่กล่าวไว้ อาจถูกบรรทุกมาด้วยความไม่พร้อมที่จะเดินทะเลในเวลาที่มีการบรรทุกหรือเดินเรือ (Sailing) หรือในเวลาใด ๆ ก็ตาม

ข้อ 6. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (Average)

การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ตาม York-Antwerp Rules 1974 เจ้าของสินค้าที่จะจ่ายส่วนแบ่งของสินค้าในค่าใช้จ่ายทั่ว ๆ ไป จะต้องจ่ายเหมือนกับลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ประมาทเลินเล่อ หรือบกพร่อง

ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง และเจ้าของของจะประกาศผลโดยชัดแจ้งตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของเนเธอร์แลนด์ และประมวลกฎหมายพาณิชย์ของเบลเยียมในส่วนที่ 2 ของมาตรา 148

ข้อ 7. ข้อกำหนด Amended Jason (Amended Jason Clause)

ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือตกอยู่ในอันตราย ความเสียหาย หรือตกอยู่ในความหายนะก่อนหรือหลังการเริ่มการเดินทางอันเป็นผลจากเหตุใด ๆ ก็ตามไม่ว่าเกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อหรือไม่ เพื่อผลของสิ่งซึ่งผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบตามกฎหมายลายลักษณ์อักษรตามสัญญา หรือไม่เช่นนั้น ในกรณีสินค้า ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่งหรือเจ้าของสินค้าจะต้องร่วมกันเฉลี่ยความเสียหายพร้อมกับผู้ขนส่งตามการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่จะจ่ายสำหรับการเสียหายใด ๆ ความสูญหาย หรือค่าใช้จ่าย

ในลักษณะของความเสียหายทั่วไปที่อาจจะจัดทำหรือเกิดขึ้น และจำเป็นต้องจ่ายค่าช่วยเหลือผู้ภัยและค่าภาระพิเศษที่เกิดขึ้นในกรณีของสินค้า ถ้าการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลในเรื่องของผู้ขนส่งเองหรือปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัยโดยผู้ขนส่ง การช่วยเหลือผู้ภัยนั้นต้องจ่ายเต็มจำนวนเสมือนกับการช่วยเหลือผู้ภัยเรือหรือเรือหลาย ๆ ลำที่เป็นของคนอื่น

ข้อ 8. เรือโดนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย (Both-to-Blame Collision Clause)

ถ้าเรือเข้ามาโดนกันกับเรืออีกลำหนึ่งอันเป็นผลจากความประมาทเลินเล่อของเรือลำอื่นและในการกระทำใด ๆ ความประมาทเลินเล่อหรือบกพร่องของนายเรือ คนเดินเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกเรือของผู้ขนส่งในการเดินเรือ หรือจัดการเรือ เจ้าของสินค้าที่บรรทุกตามนี้จะชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้ขนส่งต่อความสูญหายทั้งหมดหรือ ความรับผิดชอบกับเรือลำอื่น หรือเรือที่ไม่ได้ทำการบรรทุก หรือเจ้าของเรือทราบเท่าที่ความสูญหาย หรือความรับผิดชอบในความสูญหายหรือความเสียหายกับหรือในการเรียกร้องใด ๆ ก็ตามที่เจ้าของของตามที่กล่าวไว้ ได้จ่ายหรือสามารถจ่ายจากเรือลำอื่นหรือเรือที่ไม่ได้บรรทุก หรือเจ้าของเรือกับเจ้าของสินค้าที่กล่าวมาและก่อ (set-off) หรือหักกลบลบหนี้ หรือชดใช้จากเรือลำอื่นหรือเรือที่ไม่ได้บรรทุกหรือเจ้าของเรือตามส่วนของการเรียกร้องของเรือต่อเรือที่บรรทุก หรือผู้ขนส่ง บทบัญญัติก่อนหน้านี้จำเป็นต้องรวมถึงการใช้บังคับกรณีเจ้าของเรือ ผู้ปฏิบัติการ หรือกรณีเหล่านี้ในเรื่องใด ๆ หรือวัตถุประสงค์ต่าง ๆ นอกเหนือจากนี้ หรือเรือที่โดน หรือวัตถุประสงค์ต่าง ๆ เป็นความผิดหรือบกพร่องในกรณีของการโดนกันหรือปะทะ

ข้อ 9. การจ่ายค่าระวาง (Payment of Freight)

ค่าระวางเต็มยังต้องจ่ายแม้จะเกิดความเสียหายกับสินค้า หรือสินค้าลดจำนวนลง เนื่องจากการรั่วไหล หรือกรณีน้ำหนักเพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากความเสียหายของทะเลจะไม่มีค่าระวางจะต้องจ่ายค่าระวางที่สามารถจ่ายให้ ณ ท่าปลายทาง พร้อมกับกับจำนวนอื่น ๆ ทั้งหมดที่กล่าวไว้ในข้อกำหนดของบิลิมติทริ ซึ่งค่าระวางนี้จะถูกจ่ายในการส่งมอบของเป็นเงินสด โดยปราศจากการหักกลบลบหนี้และสกุลเงินตราแลกเปลี่ยน (In the Currency) ที่ระบุชื่ออยู่ในใบตราส่ง หรือทางเลือกของผู้รับในสกุลเงินตราของเมืองที่มีอัตราสูงที่สุดของการแลกเปลี่ยนสำหรับใบรับเงินของธนาคารเมื่อได้เห็นในวันที่เรือได้เข้ามาที่ศุลกากร คือ

ค่าระวางที่สามารถจ่ายล่วงหน้าไม่สามารถที่จะเรียกคืนได้อีกเสมือนกับว่าเรือและ/หรือสินค้าไม่ได้สูญหายไป ในการคำนวณการร่วมกันเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าระวางที่จ่ายให้ล่วงหน้าต้องถูกเพิ่มค่าของของมัน

10. การจำกัดความรับผิด (Limitation of Liability)

ในกรณีสูญหายหรือเสียหายใด ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับของเกินกว่ามูลค่าจริง ๆ 100 ปอนด์ต่อหีบห่อ หรือในกรณีของของที่ไม่ได้บรรทุกในหีบห่อต่อหน่วยของค่าระวางตามพิธีการศุลกากร มูลค่าของของจำกัดถือว่าเป็น 100 ปอนด์ต่อหีบห่อหรือต่อหน่วย ซึ่งหลักการคิดค่าระวางจะถูกปรับเปลี่ยนและความรับผิดของผู้ขนส่ง หากกรณีใด ๆ จำกัดถือว่าเป็นพื้นฐานของมูลค่าของ 100 ปอนด์ต่อหีบห่อ หรือต่อหน่วยคิดค่าระวางตามพิธีการศุลกากร หรือ ตามอัตราที่เหมาะสมในกรณีของความสูญหายหรือเสียหายบางส่วน เว้นแต่ลักษณะของของและมูลค่าที่สูงกว่า 100 ปอนด์ ก็จำกัดไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยผู้ส่งเองมีการส่งมอบของกับผู้ขนส่ง และแทรกในใบตราส่งนี้ และค่าระวางที่พิเศษที่ได้จ่ายไว้แล้ว ถ้าต้องการและในคดีเช่นนั้น ถ้ามูลค่าที่แท้จริงของของต่อหีบห่อหรือต่อหน่วยที่คิดค่าระวางตามอัตราของศุลกากรต้องถือว่าเกินกว่ามูลค่าที่ได้แจ้งไว้ มูลค่าของของที่แจ้งไว้ไม่ว่าอย่างไรก็ตาม ต้องถือว่าได้แจ้งมูลค่าไว้แล้ว และความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีใด ๆ ก็ไม่ต้องถือว่าเกินกว่ามูลค่าที่ได้แจ้งไว้ และความสูญหายหรือเสียหายแต่บางส่วนใด ๆ ต้องถือว่าปรับเปลี่ยนตามอัตราที่เหมาะสมตามหลักพื้นฐานของมูลค่าที่ได้แจ้งไว้

เว้นแต่การบอกกล่าวการสูญหายหรือเสียหาย และลักษณะทั่วไปของความสูญหายหรือเสียหายเช่นนั้นได้ให้ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้ขนส่ง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ณ ท่าที่ขนถ่ายของลงก่อนหรือขณะเคลื่อนย้ายของเข้าไปอยู่ในความอารักขาของบุคคลที่มีสิทธิส่งมอบของตามสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งการเคลื่อนย้ายเช่นนั้น จำกัดถือว่าเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นในการส่งมอบของโดยผู้ขนส่งของตามที่พรรณณาไว้ตามใบตราส่ง ถ้าความสูญหายหรือเสียหายไม่ปรากฏให้เห็นการบอกกล่าวต้องให้ไว้ภายใน 3 วัน นับแต่ของส่งมอบ ในกรณีใด ๆ ผู้ขนส่งและเรือต้องได้รับการปลดปล่อยจากความรับผิดทั้งหมดในกรณีของความสูญหายหรือเสียหายเว้นแต่ฟ้องร้องคดีภายใน 1 ปี

ข้อ 11. การกักไว้อย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันการแพร่หลายของเชื้อโรค

(Quarantine) การปิดล้อม การประท้วง และการกลายเป็นน้ำแข็ง (Ice)

ถ้ากรณีของการกักด่าน (Quarantine) ที่แท้จริง หรือที่เป็นอันตราย กลายเป็นน้ำแข็ง (Ice) การประท้วง หรือเหตุผลอื่นใดในลักษณะทำนองเดียวกัน นายเรือ ณ เวลานั้น หากสงสัยว่าตนจะสามารถมาถึงหรือเข้าไปยังท่าเรือปลายทางได้ โดยปลอดภัยหรือไม่ก็ตาม ก็ให้นายเรือสามารถขนถ่ายของได้ตามปกติวิสัย หรือให้ดำเนินการต่อไปอันจะทำให้ผลในการเดินทางจะไม่เป็นอันตราย นายเรือมีสิทธิเสรีที่จะขนถ่ายของ ณ ท่าเรือใด ๆ ที่พิจารณาได้ว่าปลอดภัย การขนถ่ายเช่นนั้นย่อมถือว่าเป็นการเสร็จสิ้นการเดินทางตามสัญญาและคำระวางต้องจ่ายตามนั้น จะต้องแจ้งให้ผู้รับ (Receivers) และ/หรือ ผู้ส่งของ (Shippers) ทราบ ถ้าเป็นไปได้ และเพื่อที่จะให้ผู้รับและผู้ส่งของรับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายพิเศษทั้งหมดที่เกิดขึ้น

ข้อ 12. ในเหตุการณ์ที่มีสงคราม (War)

1. (ก) ถ้าชาติของเรือที่ชักธงแล่นไปตกอยู่ในสงคราม (War) ในชาติที่เป็นศัตรูกัน (Hostilities) หรือมีการปฏิบัติการต่อสู้กัน (Warlike Operations) หรือตกอยู่ในสงครามกลางเมือง (Civil War) หรือ มีการปฏิวัติรัฐประหาร และเพื่อที่จะให้เรือสามารถเดินเรือโดยปลอดภัย ซึ่งอาจตกอยู่ในอันตรายได้กับสินค้าที่บรรทุก ต้องขนถ่าย ณ ท่าเรือที่มีการบรรทุก

(ข) ถ้าเนื่องจากหรืออยู่ในระหว่างสงครามใด ๆ (War) ในชาติที่เป็นศัตรูกัน (Hostilities) มีการปฏิบัติการต่อสู้กัน (Warlike Operations) ตกอยู่ในสงครามกลางเมือง (Civil War) หรือมีการปฏิวัติรัฐประหาร สินค้าที่บรรทุกมาใด ๆ ตามใบตราส่งอาจได้รับประกาศว่าเป็นสินค้าต้องห้าม ไม่ว่าจะกำหนดโดยเค็ดขาดหรือมีเงื่อนไขก็ตาม หรือให้รับผิดชอบจากถูกจับ (Confiscation) หรือ สินค้าเช่นนั้นถูกยึดหน่วง ก็ต้องขนถ่ายลง ณ ท่าเรือที่มีการบรรทุก การขนถ่ายสินค้าใด ๆ ซึ่งมีผลกระทบกับท่าเรือที่มีการบรรทุกจำต้องถือว่าตกอยู่ในภาวะความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายของผู้ส่งของ (Shippers) ทั้งสิ้น สัญญารับขนของทางทะเลถือว่าสิ้นสุดลงครบเท่าที่สินค้าเช่นนั้นยังเกี่ยวข้อง ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะบรรทุกสินค้าอื่นใด ณ สถานที่ที่สินค้าทำการขนถ่าย

2. หากภายหลังที่เรือออกจากท่าเรือที่บรรทุกไปแล้ว ท่าเรือที่ขนถ่ายที่ระบุไว้ตามใบตราส่งนี้ถูกประกาศว่าถูกปิดล้อม หรือเนื่องจากเหตุที่กล่าวมาแล้วตามข้อ 12 ใน 1 (ก) และ (ข) เข้ามายังท่าที่สินค้าขนถ่ายเช่นนี้ก็ให้อยู่ในดุลยพินิจของนายเรือว่าจะเป็นอันตรายหรือต้องห้ามหรือไม่ ถ้าหากนายเรือใช้ดุลยพินิจแล้วเห็นว่าไม่มีทางเป็นไปได้ที่จะเข้าไปถึงท่าเรือใด ๆ เช่นนั้นก็ให้สินค้าหรือส่วนของสินค้าซึ่งอาจมีผลกระทบนั้นจำต้องขนถ่ายลง ณ ท่าเรือที่ปลอดภัย ซึ่งเรืออาจแวะหรือผ่านไปใกล้ขณะปกติ ในการเดินทางตามสัญญาซึ่งอาจได้รับการแต่งตั้งจากผู้ส่งของภายใน 48 ชั่วโมง ภายหลังจากการรับตามข้อเรียกร้องของผู้ขนส่งในการแต่งตั้งท่าเรือที่ขนถ่ายแทนหรือ ณ ท่าเรือที่ปลอดภัยเช่นนั้น ตามที่นายเรืออาจจะตัดสินใจไปก่อนที่ผู้ส่งของจะทำการแต่งตั้ง (as the Master may decide on should the shippers fail to make nomination)

3. เรือจำเป็นต้องมีสิทธิเสรีที่จะทำตามคำสั่งใด ๆ หรือไปยังทิศทางที่ออกไป มาถึง หรือตามเส้นทาง ท่าเรือที่แวะ หยุด หรือ ณ ท่าปลายทาง หรือขนถ่าย หรือกระทำการอย่างใดก็ตามที่รัฐบาลของเรือที่ซักรงอยู่แจ้งให้ไป หรือโดยบุคคลใด ๆ (หรือ องค์การ) กระทำการหรือกระทำพร้อมด้วยอำนาจที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลเช่นนั้น หรือคณะกรรมการหรือบุคคลที่กระทำภายในขอบเขตของค่านิยามของการประกันภัยในความเสี่ยงภัยในสงคราม (person having under the terms of the war risks insurance) ซึ่งเรือมีสิทธิที่จะให้คำสั่งใด ๆ หรือไปในทิศทางใด ๆ ได้ ถ้าเนื่องจากเหตุผลหรือเพื่อทำตามคำสั่งหรือไปในทิศทางใดเช่นนั้น ซึ่งจะไม่ถือว่าเป็นการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทาง

4. การขนถ่ายสินค้าใด ๆ นอกเหนือจากท่าที่บรรทุกภายใต้บทบัญญัติตามข้อ 12 ใน 2 และ/หรือ รวมอยู่ในการเดินทางอันเป็นผลตามคำสั่ง หรือไปในทิศทางที่กล่าวอ้างถึง ตามข้อ 12 ใน 3 ไม่ว่าสินค้านั้นได้ถูกขนถ่ายหรือไม่ก็ตาม ต้องถือว่าเสร็จสิ้นการเดินทางตามสัญญาและคำระวางต้องจ่ายตามนั้น ผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้าต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายพิเศษทั้งหมดที่เกิดขึ้น และรวมถึงที่ผู้ขนส่งวางสินค้าไว้เพื่อคำระวางและค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะได้มีการขนถ่ายหรือไม่ก็ตาม (the carrier having a lie on the cargo for freight and all expenses incurred by him whether for discharge or otherwise)

ข้อ 13. ข้อกำหนดให้ใบตราส่งตกอยู่ภายใต้บังคับ (General Paramount Clause)

ใบตราส่งนี้ต้องมีผลภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายใด ๆ อันเกี่ยวเนื่องกับการรับขนของทางทะเล (the provisions of any legislation relating to the carriage of goods by sea) ซึ่งรวมกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับใบตราส่งที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ ฉบับกรุงบริสเซลส์ ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ.1924 และใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเลตามที่บัญญัติไว้ บทบัญญัติเช่นนั้นต้องถือว่ารวมอยู่ด้วยแต่ที่ไม่ได้บัญญัติไว้จำต้องถือว่าได้รับความยินยอมจากผู้ขนส่งในสิทธิหรือเอกสิทธิ หรือการเพิ่มความรับผิดชอบหรือความรับผิดตามที่กล่าวมา

ถ้าคำนิยามตามใบตราส่งขัดแย้งกันกับการขยายขอบเขตใด ๆ ตามบทบัญญัติที่ข้อกำหนดนี้รวมอยู่ด้วย คำนิยามเช่นนั้นต้องถูกหลีกเลี่ยงการขยายขอบเขตนั้น และไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามใบตราส่งนี้ในข้อจำกัดหรือตัดสิทธิผู้ขนส่งจากการคุ้มครองตามลายลักษณ์อักษร หรือข้อยกเว้นจากข้อจำกัดความรับผิด (Nothing in this Bill of lading shall operate to limit or deprive the carrier of any statutory protection or exemption from, or limitation of, liability.)

ข้อ 14. การบรรทุกระหว่างท่าต่าง ๆ ในเดนมาร์ก ฟินแลนด์ นอร์เว และสวีเดน (shipments between port in Denmark, Finland, Norway and Sweden)

กรณี Par. 122 ของกฎหมายพาณิชย์เดนมาร์ก ฟินแลนด์และสวีเดนใช้บังคับกับผู้ขนส่งที่ถูกพิจารณาในข้อสงวนเช่นนั้นทั้งหมดตามความรับผิดและความรับผิดชอบตามที่ผู้ขนส่งได้รับความยินยอมที่กระทำตามมาตรา 122 และ 123 ของพระราชบัญญัติที่กล่าวมา

หลักการตามข้อกำหนดและเงื่อนไขใบตราส่ง ชื่อรหัส VISCONBILL มีเนื้อหาสาระ ดังนี้

ข้อ 1. คำนิยามพ่อค้า (Definition of Merchant)

ที่ใดก็ตามในใบตราส่งนี้ที่ปรากฏคำว่า “พ่อค้า” (Merchant) ให้ความหมายรวมถึงผู้ส่งของ ผู้รับ (the Receiver) ผู้รับตราส่ง ผู้ทรงใบตราส่ง (Holder of the Bill of Lading) และเจ้าของของ

ข้อ 2. ข้อกำหนดให้อยู่ภายใต้ เฮก-วิสบี (Hague-Visby Paramount Clause)

ต้องถือว่าใบตราส่งรวมกฎเกณฑ์ทั่ว ๆ ไป ที่รู้จักกันในฐานะเป็น Hague - Visby Rules: ตามอนุสัญญาใบตราส่ง ค.ศ. 1924 ซึ่งถูกแก้ไขโดยพิธีสารลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ ในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1967 ซึ่งอยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมาย (...subject however to any enactment thereof which is compulsorily applicable)

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต้องรวมถึงข้อจำกัดภายใต้กฎเกณฑ์ที่มีในอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ. 1957 หรือ ตาม Rev. Stat. มาตรา 4283 ตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสหรัฐอเมริกา หรือตามกฎหมายใดที่ใช้บังคับในลักษณะคล้ายคลึงกันในสถานการณ์นั้น

ข้อ 3. ฐานะของผู้ขนส่ง (Identity of Carrier)

สัญญาที่มีหลักฐาน โดยนัยนี้ถือว่าเป็นเรื่องระหว่างพ่อค้าและเจ้าของ หรือผู้เช่าเรือเปล่า (demise Charterer) ที่กำหนดให้บรรทุกของโดยไม่มีบุคคลอื่น ๆ หรือ entity ที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายภายใต้สัญญานี้ และการคุ้มครองตามมาตรา 4 ทวิ ตามอนุสัญญา Hague-Visby Rules และข้อยกเว้นที่เป็นลายลักษณ์อักษร อื่น ๆ หรือข้อจำกัดความรับผิดชอบต้องมีผลใช้บังคับ รวมถึงผลประโยชน์ของกรรมกรขนของขึ้นลงที่ทำเรือ (Stevedores) และคนเรืออื่น ๆ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งทั้งหมดและรวมถึงการมีสิทธิตามกฎหมายที่ถือว่าเป็นคู่สัญญาซึ่งกระทำในนามผู้ขนส่ง

ข้อ 4. ระยะเวลาในความรับผิดชอบ (Period of Responsibility)

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของของที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่ได้รับของเข้าไปในเรือมือของคน และขณะที่ของได้วาง ณ ที่ฝากทรัพย์สินของพ่อค้า หรือในการจัดเก็บใด ๆ ไม่ใช่ด้วยตนเอง และ/หรือถูกควบคุมโดยผู้ขนส่ง ซึ่งไม่ว่าจะเป็นอย่างไรก็ตาม แล้วแต่ว่าใครจะเป็นผู้มาก่อน (...whichever is the earlier)

ข้อ 5. ความเสียหายโดยอ้อม ความล่าช้า และการส่งมอบผิด : อายุความ

(Indirect Damage, Delay and Misdelivery : Time Bar)

(ก) ผู้ขนส่งจำต้องรับผิดชอบไม่ว่าสถานการณ์อย่างใดก็ตามสำหรับ ความสูญหาย หรือเสียหายโดยทางอ้อม หรือเป็นความสูญหายหรือเสียหายในทางตรงอันเป็นเหตุให้ส่งมอบผิด ล่าช้า หรือความสูญหายหรือเสียหายในทางกายภาพของของ

(ข) ในกรณีความรับผิด อันเนื่องจากการส่งมอบให้กับบุคคลผิดไป การจำกัดระยะเวลาเดียวกันเป็นเวลา 1 ปี ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา III, 6 และ 6 ทวิ ของ Hague-Visby Rules จะต้องใช้อย่างบังคับ

ข้อ 8. การเลือก การเก็บรักษา หน่วยเฉพาะ (Optional, Stowage,

Unitization)

(ก) ของอาจถูกเก็บโดยผู้ขนส่งตามที่ได้รับ หรือที่ผู้ขนส่งเลือกโดยวิธีการจัดเก็บในตู้คอนเทนเนอร์ หรือ สิ่งของลักษณะเดียวกันที่ใช้ในการขนส่งในการรวมของเข้าไว้ด้วยกัน (or similar articles of transport used to consolidate goods)

(ข) ตู้คอนเทนเนอร์ เครื่องพ่วง (trailers) และ ท่อ (tanks) ที่สามารถทำการขนส่งได้โดยไม่ว่าจะถูกจัดเก็บโดยผู้ขนส่ง หรือถูกรับไว้ในเงื่อนไขที่ให้อัดเก็บจากพ่อค้า ซึ่งอาจบรรทุกหรือให้อัดเก็บอยู่ได้ปากระวางโดยปราศจากการบอกกล่าวกับพ่อค้านั้น

ข้อ 7. ความรับผิดชอบสำหรับปากระวางสินค้าและสัตว์มีชีวิต (Liability for Deck Cargo and Live Animals)

ของซึ่งครอบคลุมตามข้อ 6 และสินค้าบนปากระวางรวมทั้งสัตว์มีชีวิต ต้องบรรทุกภายใต้ Hague-Visby Rules ที่กล่าวไว้แล้วตามข้อ 2

ข้อ 8. ขอบเขตในการเดินทาง (Scope of Voyage)

ตามที่เรือที่มุ่งในการเดินเรือประจำเส้นทางไม่ต้องถูกจำกัดแต่เฉพาะเส้นทางโดยตรง แต่ต้องถือว่าการดำเนินการต่อไป หรือการกลับกิน หรือการหยุด หรือการทำให้ช้าลง (or slowing down at or off any ports) ในการเข้า-ออกท่าเรือใด ๆ หรือสถานที่ต่าง ๆ ด้วยวัตถุประสงค์ตามสมควรอันเกี่ยวข้องกับการบริการ ซึ่งรวมถึงการดูแลรักษาเรือและลูกเรือด้วย (the service including maintenance of vessel and crew)

ข้อ 9. การเข้าแทนที่และการเปลี่ยนเรือ (Substitution and Transhipment)

(ก) ผู้ขนส่งมีสิทธิแต่ไม่ใช่หน้าที่ในการหาเรือแทนหรือวิธีการอื่น ๆ ในการขนส่งและเข้าทำสัญญาช่วง (sub-contract) ในกรณีใด ๆ ซึ่งในสถานการณ์ใด ๆ ตามสมควรไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนในการขนส่งและหน้าที่ต่าง ๆ นั้น ผู้ขนส่งเป็นผู้ดำเนินการเองในเรื่องที่เกี่ยวกับของ (the duties under taken by carrier in relation to the goods)

(ข) ถ้าการเลือกของผู้ขนส่ง (On carrier) หรือผู้เข้าทำสัญญาช่วง (Sub-contractor) เป็นการเลือกที่มีเหตุตามสมควรในสถานการณ์ต่าง ๆ และตามที่ตกลงหรือสามารถเข้าใจได้ว่าการเลือกเรือแทน หรือการทำสัญญาเช่นนั้นจะเป็นการใช้ประโยชน์โดยแท้จริง ทั้งนี้ ผู้ขนส่งต้องจำกัดความรับผิดชอบในส่วนของการขนส่งซึ่งกระทำในเรือของตนเอง และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในส่วนอื่น ๆ ของการขนส่ง ถึงแม้ว่าค่าระวางทั้งหมดผู้ขนส่งเป็นผู้จัดเก็บก็ตาม (...and the carrier shall not be liable in respect of other ports of the transport even if all freight has been collected by him)

ข้อ 10 การกระทำที่อันเป็นผลกระทบทำให้เกิดอุปสรรคขัดขวาง

(Hindrances Affecting Performance)

(ก) ภายใต้การใช้ความพยายามตามสมควร เพื่อที่จะทำให้การขนส่งสำเร็จลุล่วง หากการเริ่มต้นหรือสิ้นสุดในการขนส่งหรือการละทิ้งใด ๆ ในการขนถ่ายท่าเรือหลังจากการขนถ่ายต้องมีผลกระทบจากอุปสรรคขัดขวางใด ๆ ฉะนั้น ความเสียหายหรือความล่าช้าอันเกี่ยวกับสินค้าหรือสินค้าอื่น ๆ บนเรือ หรือเพื่อที่จะทำให้เรือหรือการบรรทุกในเรือใด ๆ หรือลูกเรือของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอาจเลือกที่จะปฏิบัติตามสัญญาเพื่อที่จะทำให้สำเร็จลุล่วงภายใต้ของที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งที่วางอยู่ที่สำนักงานฝากทรัพย์สินของพ่อค้าในสถานที่ใด ๆ ที่ปลอดภัยและสะดวก ซึ่งของนั้นตกอยู่ในภาวะความเสียหายและค่าใช้จ่ายของพ่อค้า และอยู่ภายใต้ข้อกำหนดที่ 16 (... subject to any goods in the carriers's care having been placed at merchant's disposal at any safe and convenient place, where they will be at merchant's risk and cost, and subject to clause 16.)

(ข) ในกรณีเช่นนั้น ผู้ขนส่งต้องมีสิทธิได้รับค่าระวางเต็มและค่าชดเชยเพิ่มเติมในค่าใช้จ่ายพิเศษที่เกิดขึ้น และการบริการที่ได้จัดไว้ให้

(ค) ถ้ากรณีใด ๆ อันเป็นที่คาดหมายได้ตามสมควรหรือผลกระทบในการมาถึงของเรือ ณ ท่าเรือที่ที่บรรทุกของ หรือถ้าเรือต้องได้รับการซ่อมแซม สัญญาอาจสิ้นสุด ณ เวลาใด ๆ ภายหลังจากการจองไม่ว่าใบตราส่งจะได้มีการระบุไว้หรือไม่ก็ตาม

(ง) คู่สัญญาใด ๆ มีส่วนได้เสียในของก็ต้องได้รับการแจ้งหากเป็นไปได้ (any party known to have an interest in the goods shall be informed if possible)

ข้อ 11. ทางเลือก (Option)

ถ้าพ่อค้าได้เลือกท่าเรือที่ขนถ่ายไว้ การเลือกเช่นนั้นก็ต้องประกาศไว้กับตัวแทนเรือ ณ ท่าเรือแรกของการขนถ่ายสินค้าตามที่กล่าวไว้ในใบตราส่งนี้ไม่ช้ากว่า 48 ชั่วโมง แต่ก่อนการมาถึงของเรือ ณ ท่าเรือแรกนั้น การที่ไม่ประกาศเช่นนั้นต้องถือว่าผู้ขนส่งมีสิทธิขนถ่ายสินค้าลง ณ ท่าเรือใด ๆ ตามที่กล่าวมาแล้ว และต้องถือว่าสัญญารับขนของได้ทำสำเร็จลุล่วงแล้ว และการเลือกอย่างไร ๆ ต้องถือว่าของนั้นมีปริมาณทั้งหมดตามใบตราส่งนี้

ข้อ 12 ค่าระวางและค่าภาระ (Freight and Charges)

(ก) ค่าระวางที่จ่ายไว้ล่วงหน้า ไม่ว่าจะได้มีการจ่ายจริงหรือไม่ก็ตาม (... , whether actually paid or not) จะต้องถือว่าเป็นการจ่ายเต็มจำนวน (... , shall be considered as fully earned upon loading) ในขณะที่บรรทุกของและไม่สามารถเรียกคืนได้ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ก็ตาม การเรียกร้องของผู้ขนส่งสำหรับค่าภาระใด ๆ ตามสัญญาต้องถือว่าเป็นการจ่ายอย่างแน่นอนในลักษณะอย่างเดียวกันครบเท่าที่ค่าภาระเกิดขึ้น

(ข) พ่อค้าต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการใช้สารเคมีที่ใช้รม (fumigation) และความสูญหายของสินค้าและน้ำหนักบนเรือและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการซ่อมแซมความเสียหาย และการแทนที่ในการหีบห่ออันเนื่องจากเหตุที่ได้รับการยกเว้น และสำหรับค่าใช้จ่ายทั้งหมดอันเป็นเหตุจากการส่งมอบสินค้าที่พิเศษสำหรับเหตุผลใด ๆ ที่กล่าวแล้วก่อนหน้านี้

(ค) เงินที่พึงชำระใด ๆ หน้าที่ต่าง ๆ ภาษีและค่าภาระใด ๆ ซึ่งอยู่ภายใต้หน่วยสกุลเงินตราใด ๆ ที่อาจถูกจัดเก็บโดยขึ้นกับจำนวนค่าระวาง น้ำหนักสินค้าหรือตันเนท (tonnage) ของเรือต้องถูกจ่ายโดยพ่อค้า ถ้าถูกจ่ายโดยผู้ขนส่ง ค่าภาระเช่นนั้น ต้องถือว่าเป็นการชดใช้ให้โดยพ่อค้านั้น

(ง) พ่อค้าต้องรับผิดชอบสำหรับค่าปรับทั้งหมด (all fines) และ/หรือ ความสูญหายซึ่งผู้ขนส่ง เรือ หรือสินค้าอาจเกิดขึ้นได้โดยผ่านการไม่สังเกตการณ์ของกรมศุลกากร (and/or losses which the carrier, vessel or cargo may incur through non-observance of Custom House) และ/หรือ กฎ ระเบียบของการนำเข้าหรือส่งออก

(จ) ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกค่าระวางเป็นสองเท่าในกรณีประกาศไว้ไม่ถูกต้องในปริมาณของน้ำหนัก ขนาด หรือค่าของของเมื่อถึงกำหนด ถ้าการประกาศเช่นนั้นเป็นการแจ้งไว้อย่างถูกต้อง สำหรับวัตถุประสงค์ในการทำให้แน่ใจถึงข้อเท็จจริงจริง ๆ (The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents weights, measurements or value of the goods to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts,...) ผู้ขนส่งย่อมสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะได้รับจากพ่อค้าในใบกำกับของชุดแรก (original invoice) และเพื่อที่จะมีการตรวจ

สอบอย่างละเอียดในปริมาณ น้ำหนัก ขนาด หรือค่าของการตรวจสอบความจริง (value verified)

(ฉ) ค่าระวางเต็มจำนวนยังคงต้องถูกจ่ายถึงแม้จะได้รับความเสียหาย หรือเสื่อมเสีย (unsound goods)

(ช) ของที่บรรทุกจะไม่สามารถนำกลับไป เว้นแต่จะได้รับความยินยอมจากผู้ขนส่งและการจ่ายค่าระวางเต็มจำนวนและค่าใช้จ่ายพิเศษอื่นใด

(ฅ) ถ้าค่าระวางและค่าภาระมีการเปลี่ยนแปลงในเงินตราสกุลที่ทำให้ค่าของเงินลดลงระหว่างวันที่ค่าระวางที่ได้ตกลงกันไว้และวันที่ได้มีการจ่ายค่าระวางจริง ๆ ดังนั้น จำนวนที่จะจ่ายจะต้องเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนที่เหมาะสม

ข้อ 13. ภาษีผู้ขนส่ง (Carrier's Tariff)

เนื้อหาที่ใช้บังคับกับภาษีผู้ขนส่งให้รวมถึงเวลาที่มีการบรรทุกเข้าไว้ตามนี้ สำเนาการบัญญัติไว้ตรงกันของภาษีที่ใช้บังคับ (Copies of the relevant provisions of the application Tariff) ยังคงใช้บังคับได้ตามการร้องขอของผู้ขนส่ง หากเกิดกรณีขัดแย้งระหว่างใบตราส่งนี้ และภาษีที่ใช้บังคับก็ให้นำใบตราส่งนี้มาใช้บังคับ (... this B/L shall prevail)

ข้อ 14. การบรรทุก การถ่ายของลงและการส่งมอบ (Loading, Discharge and Delivery) ของสินค้าต้องจัดขึ้นโดยตัวแทนผู้ขนส่ง เว้นแต่จะได้มีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น

การวาง การจัดเก็บ และการส่งมอบ ต้องอยู่ในราชการของพ่อค้า การบรรทุกและการขนถ่ายของลง อาจเริ่มต้นขึ้นโดยมิได้มีการบอกกล่าวล่วงหน้า

พ่อค้า หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากพ่อค้าต้องมอบของให้เมื่อเรือเตรียมพร้อมที่จะบรรทุกและเมื่อเรือสามารถรับมอบของ แต่หากผู้ขนส่งร้องขอ และรวมถึงชั่วโมงทำงานปกติภายนอกไม่ว่ามีเจ้าหน้าที่บุคลากรในท่าเรือหรือไม่ก็ตาม (but only if required by the carrier-also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port) มิฉะนั้น ผู้ขนส่งต้องขออนุญาตล่วงหน้าในการบรรทุกสินค้าเช่นนั้น และเรืออาจออกไปจากท่าโดยมิได้มีการบอกกล่าวแต่อย่างใดไว้ และรวมถึงค่าระวาง deadfreight ที่จะต้องจ่ายด้วย (Otherwise the carrier shall

be relieved of any obligation to load such cargo and the vessel may leave the port without further notice and deadfreight is to be paid)

พ่อค้าหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากพ่อค้าต้องนำส่งมอบของ และดำเนินการต่อไป เพื่อที่จะรับของเร็วเท่าที่เรือจะสามารถส่งมอบได้ และให้รวมถึงนอกเหนือจากชั่วโมงทำงานปกติของการเข้า-ออกท่าเรือ มิฉะนั้นผู้ขนส่งต้องถือว่ามิสิทธิเสรีที่จะขนถ่ายของและการขนถ่ายใด ๆ ที่จะถูกถือว่าสัญญาสำเร็จ ถ้าของไม่ถูกใช้บังคับภายในเวลาอันสมควร ผู้ขนส่งอาจขายโดยวิธีปกติ หรือโดยการขายทอดตลาด (The Carriers may sell the same privately or by auction) พ่อค้าต้องรับภาระค่าการระล่งเวลาทั้งหมด อันเกี่ยวเนื่องกับการส่งมอบและการได้รับการส่งมอบของตามความข้างต้น

พ่อค้าต้องยอมรับสัดส่วนตามสมควรในความเสียหาย หรือสูญหายของของที่ไม่สามารถทราบว่าเป็นของสิ่งใดหายไป (The Merchant shall accept his reasonable proportion of damaged or unidentified loose cargo)

ข้อ 15. ค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลา (Demurrage)

ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลาในแต่ละวันในอัตราค่าต้นของน้ำหนักเรือที่จดทะเบียนน้ำหนักเป็นตันตามที่แสดงไว้ในหน้า 2 ถ้าเรือไม่ได้บรรทุกหรือขนถ่ายลงพร้อมกับการกระทำที่จัดตั้งขึ้นตามข้อ 14 (... if the vessel is not loaded or discharged with the dispatch set out in clause 14) ความล่าช้าใด ๆ ในการคอยสำหรับการเข้า-ออกท่าจอดเรือโดยประมาณการ (only delay in waiting for berth at or off port to count)

กำหนดให้ความล่าช้าอันเกี่ยวเนื่องกับสาเหตุที่นอกเหนือจากการควบคุมของพ่อค้า ดังนั้น เวลา 24 ชั่วโมงย่อมต้องถูกหักออกจากเวลาในการจอดเรือเกินเวลา พ่อค้าแต่ละคนต้องรับผิดชอบในระหว่างผู้ขนส่งสำหรับส่วนที่เหมาะสมของการกำหนดค่าจอดเรือเกินเวลาทั้งหมด โดยขึ้นอยู่กับค่าระวางทั้งหมดของของที่จะบรรทุกหรือขนถ่ายของลงเรือที่มีปัญหา (... discharged at the port in question)

ไม่มีพ่อค้าคนไหนที่จะต้องรับผิดชอบในค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลาในความล่าช้าอันเกิดขึ้นเพียงอย่างเดียวกับสิ่งที่เกี่ยวข้องกับของพ่อค้าคนอื่น (No Merchant shall be liable indemurrage for any delay arisen solely in connection with goods belonging to other merchants)

ค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลาในแต่ละท่าจะต้องไม่เกินกว่าค่าของของ
นั้น

(ข้อกำหนดนี้จะใช้เฉพาะกรณีที่เดิมรายการในช่องค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลาในหน้า 2 เท่านั้น)

ข้อ 16. บุริมสิทธิ (Lien)

ในของจำนวนใดที่พ่อค้าต้องรับผิดชอบกับผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งมีบุริมสิทธิเหนือของที่บรรทุกตามที่กล่าวมา รวมถึงของที่บรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ และที่บรรจุในสิ่งของที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันด้วย นอกจากนี้ผู้ขนส่งยังรวมถึงการมีสิทธิที่จะขายหรือจัดการทรัพย์สินใด ๆ ที่มีบุริมสิทธิ และบังคับใช้เพื่อให้ดำเนินการต่อไปจนกว่าเป็นที่พอใจในความรับผิดชอบนั้น

ข้อ 17. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average)

การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปต้องจัดตั้งขึ้นตาม York-Antwerp Rules และปรับกับท่าเรือใด ๆ หรือ สถานที่ใด ๆ โดย Adjuster คนหนึ่งหรือมากกว่านั้นตามที่ผู้ขนส่งเลือกให้เป็นผู้ประเมินการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (...by one or more General Average adjuster (s) in the Carrier's Choice)

ของทั้งหมดตามที่กล่าวอ้างไว้ตามข้อ 6 และ 7 ต้องรวมอยู่ในการแบ่งส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และรับแบ่งส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (All goods referred to in Caluses 6 and 7 shall also contribution whether or not average bond or other security has been demanded)

พ่อค้าต้องรับผิดชอบเป็นส่วนตัวในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยไม่ว่าจะได้มีการหาหลักประกันในการเฉลี่ย หรือการให้หลักประกันตามที่ต้องการไว้หรือไม่ก็ตาม (...whether or not average bond or other security has been demanded)

การให้หลักประกันเช่นนั้นรวมถึงการฝากเงินสดเสมือนกับว่าผู้ขนส่งอาจถือเป็นการเพียงพอที่จะครอบคลุมถึงของที่ช่วยเหลือในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปโดยประมาณการและการช่วยเหลือผู้ภัยใด ๆ และค่าภาระพิเศษที่กล่าวมาถ้าจำเป็นพอคำต้องยอมตามผู้ขนส่งก่อนที่จะมีการส่งมอบของเช่นนั้น (such security including a cash deposit as the carrier may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon, shall, if required, be submitted to the carrier prior to delivery of the goods)

ข้อ 18. ข้อกำหนด Amended Jason และเรือโดนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย

(Amended Jason Clause and Both-to-Blame Collision Clause)

ตามที่ได้รับการยอมรับจาก The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) ให้ข้อกำหนดทั้งสองรวมเข้าไว้ด้วยกันตามที่กล่าวมาแล้ว และถึงแม้ว่าจะยังมีผลกระทบกับการที่ไม่สามารถบังคับตามกฎหมายสหรัฐอเมริกาได้ก็ตาม (...are hereby incorporated herein and shall remain in effect even if unenforcible in the United States of America)

ข้อ 19. ข้อกำหนดในการเข้าแทนที่ข้อกำหนดใด ๆ (Superseding Clause)

ยกเว้นเฉพาะจำนวนเงินที่ผู้เช่าเรือจ่ายให้กับส่วนในความสามารถการใช้เรือ ซึ่งผู้เช่าเรือไม่ได้ครอบครองเรือ ถึงแม้ว่าผู้เช่าเรือทำสัญญาอยู่แล้วก็ตาม (deadfreight) และค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลา (demurrage) ความตกลงก่อนหน้าทั้งหมด และข้อตกลงค้างระวางในการบรรทุกจะเข้าแทนที่ตามที่ใบตราส่งนี้ระบุไว้เท่านั้น (...and freight engagements for this shipment are superseded by this Bill of Lading when issued)

ข้อ 20. เขตอำนาจศาล (Jurisdiction)

ข้อพิพาทใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามใบตราส่งต้องถูกตัดสินในประเทศ ซึ่งผู้ขนส่งมีสถานที่ทำธุรกิจเป็นแหล่งสำคัญ และกฎหมายของประเทศเช่นนั้นจะใช้บังคับได้ เว้นแต่ในที่นี่จะมีการบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น (... and the law of such country shall apply except as provided elsewhere herein)



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หลักการตามข้อกำหนดและเงื่อนไขใบตราส่ง ชื่อรหัส CONLINEBILL มีเนื้อหาสาระดังนี้

ข้อ 1. คำนิยาม (Definition)

หากปรากฏถ้อยคำพ้องคำ "Merchant" ในใบตราส่งนี้ไม่ว่าที่ใดก็ตาม ต้องถือว่าถ้อยคำนี้มีความหมายรวมถึง ผู้ส่งของ (Shipper) ผู้รับ (Receiver) ผู้รับตราส่ง (Consignee) ผู้ทรงใบตราส่ง (Holder of the Bill of Lading) และเจ้าของสินค้า (Owner of the cargo)

ข้อ 2. ขอบเขตการใช้บังคับ (General Paramount Clause)

Hague Rules ที่บัญญัติอยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในกฎเกณฑ์บางประการอันเกี่ยวข้องกับใบตราส่ง ฉบับกรุงบรัสเซลส์ ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (the international convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading dated Brussels the 25th August 1924) ตามที่ประกาศใช้เป็นกฎหมายในประเทศของผู้ส่งของซึ่งต้องใช้บังคับตามสัญญานี้ และเมื่อไม่มีการประกาศใช้บังคับในประเทศของผู้ส่งของเช่นนั้น บทกฎหมายที่สอดคล้องกันกับประเทศ ณ ท่าปลายทางต้องใช้บังคับ แต่หากกรณีส่งของไปยังประเทศที่ไม่ได้ประกาศกฎหมายข้างต้นใช้บังคับ ถ้อยคำตามอนุสัญญาดังกล่าวต้องบังคับใช้

กรณีการค้าที่นำ Hague - Visby Rules ใช้บังคับ

ในการค้าที่มีอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ. 1924 ซึ่งได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมตามพิธีสารลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ ฉบับลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 กฎเกณฑ์เฮก - วิสบี (Hague-Visby Rules) ใช้บังคับกับบทบัญญัติของกฎหมายตามลำดับต้องได้รับการพิจารณาให้รวมเข้าในใบตราส่ง (... The Hague-Visby Rule -apply Compulsority, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading) ผู้ขนส่งจะตั้งข้อสงวนไว้ทั้งหมดเท่าที่อยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายเช่นนั้น ซึ่งเกี่ยวเนื่องกับระยะเวลาก่อนการบรรทุกและหลังการขนถ่ายและขณะที่ยังอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอีกคนหนึ่ง (... and while the

goods are in the charge of another Carrier...) ตลอดจนสินค้าอยู่บนปากกระวางและ
สัตว์มีชีวิต

ข้อ 3. เขตอำนาจศาล (Jurisdiction)

ข้อพิพาทใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามใบตราส่งนี้ต้องถูกตัดสินในประเทศซึ่ง
ผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่เป็นสำคัญในการประกอบธุรกิจ และกฎหมายที่ใช้บังคับนี้ต้องเป็น
กฎหมายของประเทศผู้ขนส่งข้างต้น เว้นแต่ในที่นี้จะได้มีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น
(... except as provided elsewhere herein)

ข้อ 4. ระยะเวลาในความรับผิดชอบ (Period of Responsibility)

ผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหาย
ของของในระหว่างระยะเวลาก่อนบรรจุและหลังการขนถ่ายเรือ ไม่ว่าจะการสูญหาย
หรือเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นหรือไม่ก็ตาม

ข้อ 5. ขอบเขตในการเดินทาง (The Scope of Voyage)

เรือที่มุ่งให้บริการสายการเดินทางประจำเส้นทางนั้น จะไม่ถูกจำกัด
ให้เดินทางตามเส้นทางโดยตรง แต่ต้องถือว่าให้รวมถึงการดำเนินการต่อไป หรือการ
กลับคืนไป หรือการหยุด หรือการทำให้ช้าลงในขณะที่เข้า-ออก หรือสถานที่ต่าง ๆ ด้วย
วัตถุประสงค์ตามสมควรอันเกี่ยวข้องกับการบริการ รวมถึงการรักษาเรือและลูกเรือ
(Vessel and Crew)

**ข้อ 6. เรือเข้าแทนที่ การเปลี่ยนเรือและการรับจัดการขนส่ง (Substitution of
Vessel, Transhipment and Forwarding)**

ไม่ว่าจะมีการจัดการไว้ล่วงหน้าหรือไม่ก็ตาม ผู้ขนส่งต้องมีสิทธิเสรี
ที่จะบรรทุกของ ณ ท่าปลายทางตามที่กล่าวมา หรือเรืออื่น หรือเรือที่ผู้ขนส่งเป็น
เจ้าของ หรือของผู้อื่น หรือโดยวิธีการขนส่งอื่นใด (... to carry the goods to their
port of destination by the said of other vessel or vessels either belonging to the
carrier of other,...) ในการดำเนินการไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อมของเรื่อนั้น และ
เพื่อที่จะบรรทุกของหรือของบางส่วนนอกท่าปลายทางและเปลี่ยนเรือ และวางและจัด

เก็บของทั้งที่อยู่บนฝั่งหรือที่ลอยอยู่ และการเปลี่ยนเรือใหม่ และการรับจัดการขนส่ง ในลักษณะเป็นอย่างเดียวกัน ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่าย แต่ภาระความเสี่ยงภัยต้องตกอยู่ในความรับผิดชอบของพ่อค้า (... a forward the same at carriers expense but at merchant's risk) ในที่สุดเมื่อถึงท่าเรือที่ผู้ขนส่งส่งมอบของให้ นอกเหนือจากท่าเรือที่เรือขนถ่ายของลง เช่นนี้ถือว่าผู้ขนส่งกระทำในฐานะเป็นตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งเท่านั้น

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต้องจำกัดเฉพาะการขนส่งที่กระทำขึ้น โดยผู้ขนส่งบนเรือภายใต้การจัดการของผู้ขนส่ง และจะไม่สามารถเรียกร้องในความเสียหายหรือสูญหาย อันเกิดขึ้นระหว่างส่วนอื่น ๆ ซึ่งนอกเหนือจากส่วนของการขนส่ง ถึงแม้ว่า ค่าระวางการขนส่งทั้งหมดนั้นถูกจัดเก็บ และอยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งทั้งหมดก็ตาม

ข้อ 7. เรือขนส่งสินค้าขึ้นลงเรือใหญ่ในระยะต้น (Lighterage)

การขนส่งสินค้าขึ้นลงเรือใหญ่ในหรือนอกท่าเรือที่บรรทุกหรือท่าเรือในการขนถ่ายต้องอยู่ในรายการของพ่อค้า (the Merchant)

ข้อ 8. การบรรทุก การขนถ่าย และการส่งมอบ (Loading, Discharging and Delivery)

การบรรทุก การขนถ่าย และการส่งมอบสินค้าต้องได้รับการจัดการโดยตัวแทนผู้ขนส่ง เว้นแต่จะตกลงกันเป็นอย่างอื่น

การวางของ การจัดเก็บ และการส่งมอบต้องจัดอยู่ในรายการของพ่อค้า "Merchant"

การบรรทุกและการขนถ่ายอาจเริ่มขึ้นโดยมิได้มีการบอกกล่าวไว้ล่วงหน้า

พ่อค้าหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากพ่อค้าต้องมอบของเมื่อเรือเตรียมพร้อมที่จะบรรทุก และต้องให้เร็วเท่าที่เรือสามารถรับมอบได้ และให้รวมถึงกรณีที่ผู้ขนส่งร้องขอ ซึ่งรวมถึงนอกชั่วโมงการทำงาน โดยไม่ว่าจะมีพิธีการศุลกากรในท่าเรือหรือไม่ก็ตาม ถ้าไม่เช่นนั้นผู้ขนส่งต้องแบ่งเบาภาระหน้าที่ที่จะบรรทุกสินค้าเช่นนั้น

และเรืออาจออกไปจากท่าเรือโดยมิได้มีการบอกกล่าวแต่อย่างใด และจำนวนเงินที่ผู้เช่าเรือจ่ายให้กับส่วนในความสามารถการใช้เรือซึ่งผู้เช่าเรือไม่ได้ครอบครองเรือ ถึงแม้ว่าผู้เช่าเรือทำสัญญาอยู่แล้วก็ตาม ก็จะต้องจ่ายเพื่อการนี้ด้วย

พ่อค้าหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากพ่อค้าต้องยอมรับมอบของ (take delivery of the goods) และดำเนินการต่อไปที่จะรับของให้เร็วที่สุดเท่าที่เรือสามารถส่งมอบได้ หรือตามที่ผู้ขนส่งร้องขอ ซึ่งให้รวมถึงนอกชั่วโมงการทำงาน โดยไม่ว่าจะมีพิธีการศุลกากรในท่าเรือหรือไม่ก็ตาม ถ้าไม่เช่นนั้น ผู้ขนส่งต้องมีสิทธิเลือกขนถ่ายของและกรณีถ่ายของใด ๆ บ่มถือว่าเป็นการทำให้สัญญาเสร็จสิ้นอย่างแท้จริง หรือหากผู้ขนส่งเลือกกระทำตามข้อ 16

พ่อค้าต้องรับภาระค่าภาระล่วงเวลาทั้งหมด อันเกี่ยวกับการรับและส่งมอบของตามข้างต้น ถ้าของไม่บังคับภายในเวลาอันควร ผู้ขนส่งต้องอาจขายของอย่างเดียวกันโดยวิธีปกติ หรือโดยการขายทอดตลาด (the carrier may sell the same privately or by auction)

พ่อค้าต้องยอมรับสัดส่วนที่เหมาะสมในสินค้าที่หายไปโดยไม่อาจกำหนดว่าเป็นของชนิดใด

ข้อ 9. สัตว์มีชีวิตและปากระวาง (Live Animals and Deck Cargo)

ต้องบรรทุทุกภายใต้ Hague Rules ตามที่กล่าวไว้ในข้อ 2 นี้ กับข้อยกเว้นไม่ว่ากรณีจะเป็นอย่างไรก็ตามตามข้อ 19 ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการกระทำความประมาท หรือบกพร่องของลูกเรือของผู้ขนส่งในการจัดการสัตว์มีชีวิตและปากระวางเช่นนั้น

ข้อ 10. ทางเลือก (Options)

ท่าเรือขนถ่ายสินค้าที่เลือกไว้ต้องประกาศให้ตัวแทนเรือทราบถึงท่าเรือแรกที่เลือกไว้ในเวลาไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมง ก่อนการมาถึงของเรือ ณ ที่นั้นโดยไม่ต้องมีการประกาศเช่นนั้นอีก ทั้งนี้ ผู้ขนส่งอาจเลือกที่จะขนถ่าย ณ ท่าเรือแรก หรือท่าเรืออื่นที่เลือกไว้ และตามสัญญาฉบับของทางทะเลต้องถือว่าการเลือกนั้นเป็นผลสำเร็จตามจำนวนทั้งหมดที่ใบตราส่งนี้ระบุไว้เท่านั้น (Any option can be exercised for the total quantity under this Bill of Lading only)

ข้อ 11. ค่าระวางและค่าภาระ (Freight and Charges)

(ก) ค่าระวางที่จ่ายไว้ก่อน (prepayable freight) ไม่ว่าจะได้มีการจ่ายหรือไม่ ต้องได้รับการพิจารณาว่าเป็นการจ่ายเต็มจำนวนเมื่อได้มีการบรรทุก (... shall be considered as fully earned upon loading) และจะไม่มีสิทธิเรียกคืนไม่ว่ากรณีใดก็ตาม สิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งในค่าภาระใด ๆ ตามสัญญาจะต้องถือว่าเป็นการจ่ายอย่างแน่นอนในลักษณะที่ก่อให้เกิดค่าภาระขึ้น

ดอกเบี้ย 5%, ต้องนับตั้งแต่วันที่ค่าระวางและค่าภาระถึงกำหนด

(ข) พ่อค้าต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการใช้ยามควัน (fumigation) และในการจัดสินค้าที่ไม่แน่นให้รวมกัน และแยกประเภทสินค้าและน้ำหนักบนเรือ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการซ่อมแซมความเสียหายและการนำหีบห่อเข้าแทนที่อันเนื่องจากเหตุข้อยกเว้น และในค่าใช้จ่ายทั้งหมดโดยการครอบครองพิเศษของสินค้าตามเหตุผลใด ๆ ที่กล่าวมาก่อนหน้านี้ (The Merchant shall be liable for expenses of fumigation and of gathering and sorting loose cargo and of weighing onboard and expenses incurred in repairing damage to and replacing of packing due to excepted cause and for all expenses caused by extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons)

(ค) เมื่อถึงกำหนดชำระภาษีค่าภาระตามที่กฎหมายกำหนดให้พ่อค้ามีหน้าที่ต้องชำระนั้น ต้องจัดเก็บภาษีตามจำนวนค่าระวาง น้ำหนักสินค้า หรือน้ำหนักเรือเป็นหลัก (Any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied on any basis such as amount of freight, weight of cargo or tonnage of the vessel shall be paid by the Merchant)

(ง) พ่อค้าต้องรับผิดชอบในเงินค่าปรับทั้งหมดและ/หรือความเสียหายซึ่งผู้ขนส่ง เรือ หรือสินค้าอาจเกิดขึ้นโดยไม่สังเกตการณ์ของพิธีการศุลกากร (Custom House) และ/หรือกฎ ระเบียบของของที่นำเข้าหรือส่งออก

(จ) ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกร้องในปริมาณ น้ำหนัก มาตรการ หรือมูลค่าของของที่ถึงกำหนด แม้จะได้ประกาศไว้ไม่ถูกต้อง โดยสามารถเรียกร้องได้เป็นจำนวน 2 เท่าของจำนวนค่าระวางที่จะถึงกำหนด ถ้าการประกาศเช่นนั้นได้แจ้งไว้อย่างถูกต้อง (... which would have be due if such declaration had been correctly

given) เพื่อเป็นที่แน่ใจว่าเป็นไปตามข้อเท็จจริงจริง ๆ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งสงวนสิทธิ์ที่จะได้รับใบกำกับของ (ต้นฉบับ) ตามที่ได้รับการตรวจสอบจำนวนอย่างละเอียด และน้ำหนัก มาตรวัด (measurement) หรือค่าที่ตรวจสอบความจริงแล้วจากพ่อค้า

ข้อ 12. บุริมสิทธิ (Lien)

ผู้ขนส่งต้องมีบุริมสิทธิในจำนวนที่ถึงกำหนดตามสัญญาและค่าใช้จ่ายในการชดเชยคืนเป็นเช่นเดียวกัน (...cost of recovering same...) โดยการขายโดยวิธีปกติ หรือขายทอดตลาด เพื่อที่ครอบคลุมถึงข้อเรียกร้องใด ๆ (...and shall be entitled to sell the goods privately or by auction to cover any claims)

ข้อ 13. ความล่าช้า (Delay)

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายใด ๆ ที่อยู่ในความดูแลของพ่อค้าอันเนื่องมาจากความล่าช้าของของ (...for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods...) เว้นแต่เป็นเหตุจากความผิดพลาดของผู้ขนส่งในน้ำหนักโดยแท้ (...unless caused by the carrier's personal gross negligence)

ข้อ 14. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(General Average and Salvage)

การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะปรับใช้กับท่าเรือใด ๆ หรือสถานที่ที่ผู้ขนส่งเลือกและเพื่อจัดตั้งตามกฎหมายของแอนท์เวิร์ป 1974 (the York - Antwerp Rules 1974) ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ อันตราย ความเสียหายหรือความหายนะก่อนหรือหลังการเริ่มการเดินทางอันเป็นผลจากเหตุใด ๆ ก็ตามไม่ว่าเนื่องจากความประมาทเลินเล่อหรือไม่ ซึ่งเป็นผลจากผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามสัญญา ลายลักษณ์อักษรหรือกรณีใด ๆ ก็ตามพ่อค้าต้องแบ่งส่วนกับผู้ขนส่งในความเสียหายทั่วไปในการจ่ายจากการเสียหาย หรือสูญหายหรือค่าใช้จ่ายในลักษณะการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป อาจถูกจัดทำหรือที่เกิดขึ้น และต้องจ่ายค่าช่วยเหลือกู้ภัยและค่าภาวะพิเศษที่เกิดขึ้นในกรณีของของ ถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยเรือกระทำโดยเจ้าของเรือหรือปฏิบัติการโดยผู้ขนส่ง การช่วยเหลือกู้ภัยต้องจ่ายในจำนวนเต็ม เสมือนกับเป็นเรือที่ช่วยเหลือกู้ภัย หรือเรือที่ผู้อื่นเป็นเจ้าของ (... or vessel belonged to strangers)

ข้อ 15. เรือโค่นกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย (Both - To Blame Collision Clause)
(ข้อกำหนดนี้ยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ ถึงแม้จะไม่มีผลบังคับใช้ในศาลอเมริกาแล้วก็ตาม)

ถ้าเรือเข้ามาโค่นกันกับเรืออีกลำหนึ่ง อันเป็นผลจากความประมาทเลินเล่อของเรืออื่น และการกระทำใด ๆ ความประมาทเลินเล่อ หรือความบกพร่องของนายเรือ (Master) คนเดินเรือ (Mariner) ผู้นำร่อง (Pilot) หรือ ลูกเรือ (Servants of the Carrier) ในการเดินเรือ หรือในการจัดการเรือ พอดีจะชดใช้ความเสียหายให้ผู้ขนส่งต่อความสูญหายทั้งหมด หรือความรับผิดกับเรือลำอื่น หรือเรือที่ไม่ทำการบรรทุก หรือเจ้าของเรือตราบเท่าที่เกิดความสูญหายเช่นนั้น หรือรับผิดชอบความสูญหายหรือความเสียหาย หรือข้อเรียกร้องอะไรก็ตามของเจ้าของของที่ได้จ่ายไว้ตามที่กล่าวมาแล้ว (... or any claim whatsoever of the owner of the said goods paid...) หรือที่จ่ายโดยเรืออื่น หรือเรือที่ไม่ได้ทำการบรรทุก หรือเจ้าของเรือ ต่อเจ้าของสินค้าที่กล่าวมา และก่อ (set - off) หรือหักกลบลบหนี้ หรือชดใช้คืนโดยเรืออื่น หรือเรือที่ไม่ได้ทำการบรรทุกของ หรือเจ้าของเรือตามส่วนที่ได้มีการเรียกร้องต่อเรือที่รับขน หรือผู้ขนส่ง บทบัญญัติในก่อนหน้านี้ต้องรวมอยู่ในการใช้บังคับ ในกรณีเจ้าของผู้ปฏิบัติการ หรือในคำภาระเรือใด ๆ หรือสิ่งอื่นใดนอกเหนือจากที่กล่าวมานี้ หรือนอกจากนี้ เรือที่โค่นกันหรือสิ่งของต่าง ๆ เป็นความบกพร่องในเรื่องเรือโค่นกัน หรือที่ปะทะกัน (... or in addition to , the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact)

ข้อ 18. รัฐบาล ทิศทาง โรครระบาด การที่ท่าเรือกลายเป็นน้ำแข็ง การประท้วง
ฯลฯ (Government, directions, War, Epidemics, ice, strikes, etc)

(ก) นายเรือและผู้ขนส่งต้องมีสิทธิเสรีที่จะทำตามคำสั่งใด หรือ ทิศทาง หรือคำแนะนำที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งตามสัญญาที่ให้ไว้ในรัฐบาลใด ๆ หรือ ผู้มีอำนาจหรือบุคคลหนึ่งบุคคลใดที่กระทำหรือกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ใด ๆ ที่จะกระทำการในนามของรัฐบาลเช่นนั้น หรือผู้มีอำนาจ หรืออยู่ภายใต้การประกันภัยเรือ ในสิทธิซึ่งมีขึ้นตามคำสั่งหรือทิศทางหรือคำแนะนำ

(ข) เมื่อปรากฏว่ามีการกระทำในการขนส่งซึ่งถือว่าเรือ หรือของที่อยู่บนเรือตกอยู่ในความเสียหายในการยึด (จับกุม) หรือเกิดความเสียหาย หรือเกิดความล่าช้าอันเป็นผลจากสงคราม การปฏิบัติการอันเป็นอันตรายต่อการเกิดสงคราม การจลาจลโดยการปิดล้อม เกิดความขุมนุ่นวุ่นวายจากพลเรือน หรือปฏิบัติการโจรสลัด หรือบุคคลใด ๆ บนเรือต้องตกอยู่ในภาวะความเสียหายแก่ชีวิตหรือเสรีภาพ หรือความเสียหายใด ๆ เช่นนั้นยิ่งจะเพิ่มขึ้น นายเรืออาจขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่บรรทุก หรือท่าเรืออื่นที่ปลอดภัย หรือท่าเรือที่สะดวก

(ค) หากปรากฏว่าเกิดโรคระบาด (epidemics) การกักเรือไว้อย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันการแพร่หลายของเชื้อโรค (quarantine) ปัญหาแรงงานในภาวะที่ท่าเรือมีสภาพกลายเป็นน้ำแข็ง (ice - labour troubles) การเกิดข้อพิพาทแรงงาน โดยมีการใช้สิ่งกีดขวาง (labour obstructions) การประท้วง (strikes) การปิดงานงัดจ้าง (lockouts) ทั้งหลายทำให้เกิดความยุ่งยากขึ้นบนเรือ หรือชายฝั่งในการบรรทุก หรือขนถ่ายของซึ่งจะกันเรือออกไปจากท่าเรือในการบรรทุกเรือกันมิให้เรือมาถึงท่า หรือมิให้เรือเข้ามาในท่าเพื่อขนถ่าย หรือสามารถขนถ่ายของในลักษณะปกติได้ และทำให้เรือต้องออกจากท่าไป ทั้งนี้ เพื่อที่จะให้ปลอดภัยและไม่ให้เกิดความล่าช้า นายเรืออาจขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่บรรทุกหรือท่าเรือที่ปลอดภัยอื่นใด และท่าเรือที่สะดวกก็ได้

(ง) การขนถ่ายภายใต้บทบัญญัติตามข้อกำหนดนี้ ซึ่งสินค้าที่ระบุไว้ในใบตราส่งต้องถือว่าถึงกำหนดตามสัญญาแล้ว และหากเป็นการใช้สิทธิเสรีตามข้อกำหนดแล้วทำให้เกิดค่าใช้จ่ายพิเศษใด ๆ พอร์ตจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายพิเศษเป็นส่วนเพิ่มเติมจากค่าระวาง พร้อมกับค่าระวางที่กินมา ถ้าหากมีก็จะมีการชดเชยตามสมควร ในบริการพิเศษที่จัดของให้ (If any and a reasonable compensation for any extra services rendered to the goods)

(จ) ถ้าเกิดสถานการณ์ตามที่กล่าวมาในข้อกำหนดนี้ ซึ่งอาจคาดหมายได้ หรือเพราะเหตุผลเช่นนั้นทำให้เรือไม่ปลอดภัย และเรือมาถึงหรือมาที่ท่าเรือโดยไม่ชักช้าในการบรรทุก หรือต้องตกอยู่ในการซ่อมแซมเรือ ผู้ขนส่งอาจยกเลิกสัญญา ก่อนระยะเวลาที่ใบตราส่งระบุไว้ (... or if for any such reason the vessel cannot safely and without delay reach or enter the loading port or must undergo repairs. The carrier may cancel the contract before the Bill of Lading is issued.)

(จ) พ่อค้าต้องได้รับแจ้งหากเป็นไปได้

ข้อ 17. ฐานะผู้ขนส่ง (Identity of Carrier)

สัญญาที่มีใบตราส่งนี้เป็นหลักฐานระหว่างพ่อค้า (The Merchant) และเจ้าของเรือที่ระบุชื่อตามนี้ (หรือที่เข้าแทนที่) และตกลงว่า เจ้าของเรือที่กล่าวมา ต้องรับผิดชอบเพียงความเสียหาย หรือสูญหายใด ๆ อันเนื่องจากการฝ่าฝืน หรือการไม่กระทำการตามหน้าที่ที่เกิดขึ้นตามสัญญาฉบับของไม่ว่าจะเกี่ยวเนื่องกับการเตรียมความพร้อมในการเดินทะเลหรือไม่ก็ตาม ถึงแม้ว่า ก่อนหน้านั้น ศาลตัดสินไว้เป็นอย่างอื่น (if despited the fore going, it is adjudged that any other...) กล่าวคือ ผู้ขนส่ง และ/หรือผู้ที่ดูแลรักษาทรัพย์สินในของที่บรรทุกตามข้างล่างนี้ (...is the Carrier and/or bailee of the goods shipped hereunder) ในการจำกัดความรับผิดชอบและการปลดเปลื้องภาระความรับผิดชอบตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ หรือตามที่ระบุให้ใช้กับใบตราส่ง (...or by this Bill of Lading shall be availabel to such other.)

เป็นที่เข้าใจและตกลงกันว่าบริษัทเดินเรือประจำเส้นทาง (the Line Company) หรือตัวแทน ผู้ซึ่งดำเนินการตามใบตราส่งและในนามของนายเรือมิใช่ตัวการ การจัดการของบริษัทเดินเรือประจำเส้นทางดังกล่าว หรือตัวแทนไม่ต้องตกอยู่ในความรับผิดชอบใดที่เกิดขึ้นตามสัญญาฉบับของ ทั้งผู้ขนส่งและผู้ที่ได้รับทรัพย์สินในของ (... or as carrier nor bailee of the goods.)

ข้อ 18. ข้อยกเว้นและเอกสิทธิ์ที่ได้รับการยกเว้นของคนเรือ และตัวแทนผู้ขนส่งทั้งหมด (Exemptions and immunities of all servants and agents of the carrier.)

เป็นที่ตกลงไว้ชัดแจ้งว่าหากไม่มีลูกเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่ง (รวมถึงคู่สัญญาที่เข้าทำสัญญาเป็นเอกเทศจากช่วงเวลาและผู้ขนส่งว่าจ้าง) ซึ่งตกอยู่ในสถานการณ์ใดก็ตามที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบต่อพ่อค้าในความสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ซึ่งเกิดขึ้นหรือเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจากการกระทำ ความประมาทเลินเล่อ หรือความบกพร่องในส่วนนี้ ในลักษณะที่เกี่ยวข้องกับงานจ้างถือว่าไม่เสื่อมสิทธิในบทบัญญัติทั่วไปที่บัญญัติไว้ก่อนหน้าข้อกำหนดนี้ในทุก ๆ ข้อยกเว้น ข้อจำกัด เงื่อนไข และสิทธิเสรีตามที่กำหนดไว้และสิทธิทั้งหมด ข้อยกเว้นความรับผิด การป้องกัน และการได้รับ

การยกเว้นจากลักษณะใดก็ตามที่ใช้บังคับกับผู้ขนส่งหรือซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิดังกล่าวนี้ ต้องถือว่าเป็นคุณสมบัติและต้องขยายขอบเขตในการคุ้มครองถึงคนเรือ หรือตัวแทนผู้ขนส่งทุกคนในการกระทำตามที่กล่าวมา และเพื่อเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของข้อกำหนดนี้ ผู้ขนส่งต้องถือว่าการกระทำในฐานะตัวแทนเรือ trustee (ผู้รักษาผลประโยชน์ของกองทรัพย์สิน) และเพื่อประโยชน์ของบุคคลทุกคน ซึ่งอาจหมายถึงคนเรือ หรือตัวแทนตั้งแต่ช่วงเวลาที่ผู้ขนส่งว่าจ้างนั้น (รวมถึงคู่สัญญาเอกเทศตามที่กล่าวมาก่อนนี้) และบุคคลทุกคนนี้ต้องถือเป็นผู้สัญญาตามสัญญาที่มีใบตราส่งนี้เป็นหลักฐาน

พ่อค้าต้องจ่ายเงินให้ผู้ขนส่งตามจำนวนค่าใช้จ่ายหรือที่พ่อค้าสามารถชดเชยคืน หรือที่ต้องจ่ายให้คนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งในจำนวนความสูญหาย เสียหาย ค่าเช่าหรือไม่ว่ากรณีใดก็ตาม

ข้อ 19. ทางเลือกในการจัดเก็บ การรวมให้เป็นหนึ่งหน่วย (Optional Stowage Unitization)

(ก) ของอาจได้รับการจัดเก็บตามที่ผู้ขนส่งรับไว้ หรือตามที่ผู้ขนส่งเลือกใช้วิธีการจัดเก็บในตู้คอนเทนเนอร์ หรือสิ่งอื่นซึ่งคล้ายคลึงกัน เพื่อใช้รวบรวมของนั้นเข้าด้วยกัน

(ข) ตู้คอนเทนเนอร์ เครื่องพ่วง (trailers) และท่อที่ใช้ในการขนส่ง (transportable tanks) ที่ทำการจัดเก็บ โดยผู้ขนส่งนั้น หรือที่ผู้ขนส่งรับไว้ โดยมีเงื่อนไขในการจัดเก็บจากพ่อค้าหรือไม่ก็ตาม อาจบรรทุกภายใต้ปากระวางโดยไม่ได้บอกกล่าวกับพ่อค้า

(ค) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสินค้าที่จัดเก็บตามที่กล่าวมานี้อยู่ภายใต้ Hague Rules ตามที่กำหนดไว้ข้างต้น ไม่ว่าข้อเท็จจริงจะเป็นอย่างไรก็ตาม ของที่บรรทุกขึ้นบนปากระวางต้องถือว่าแบ่งรับกันเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

ข้อกำหนดเพิ่มเติม (ADDITIONAL CLAUSES)

(เพิ่มเติมในกรณีที่ต้องการในการค้า) (... in the contemplated trade)

ก. ค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลา (Demurrage)

ผู้ขนส่งต้องจ่ายค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลาในอัตรารายวันต่อตันของน้ำหนักเรือที่จดทะเบียน ตามที่แสดงไว้ที่หน้า 2 ถ้าเรือไม่ได้บรรทุกหรือขนถ่ายตามที่กำหนดไว้ในข้อ 8 กรณีล่าช้าในการคอยเรือทอดสมอเข้า - ออกโดยประมาณ ทั้งนี้กำหนดว่าหากความล่าช้าเนื่องจากเหตุนอกเหนือการควบคุมของพ่อค้าก็ต้องหัก 24 ชั่วโมง ออกจากเวลาที่เรือจอดเกินกำหนดเวลา พ่อค้าแต่ละคนต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในสัดส่วนค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลาที่ถึงกำหนดทั้งหมด ซึ่งขึ้นกับค่าระวางของของทั้งหมดที่ทำการบรรทุก หรือขนถ่าย ณ ท่าเรือตามปัญหา

พ่อค้าไม่ต้องรับผิดชอบในค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลา อันเนื่องมาจากความล่าช้าของพ่อค้าคนอื่น

ค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลาในแต่ละหีบห่อต้องไม่เกินกว่าค่าระวางของเรือนั้น

(ข้อกำหนดนี้จะใช้บังคับเฉพาะกรณีเติมรายละเอียดตรงช่องค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลาในหน้า 2)

ข. การค้าของสหรัฐอเมริกา ระยะเวลาในความรับผิดชอบ (U.S. Trade Period of Responsibility)

ในกรณีสัญญาที่มีใบตราส่งนี้เป็นหลักฐานอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (the U.S. Carriage of Goods by Sea Act,...) ดังนั้นบทบัญญัติที่ระบุในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวต้องใช้บังคับในช่วงก่อนการบรรทุกและหลังการขนถ่ายและตลอดเวลาที่ของอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง

หลักการตามข้อกำหนดและเงื่อนไขใบตราส่งที่ใช้กับการเดินเรือประจำเส้นทางของ
บริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน) มีเนื้อหาสาระ ดังนี้

ได้เป็นที่ตกลงร่วมกันดังต่อไปนี้

ก. เงื่อนไขสำคัญ

ให้ใช้กฎเฮก (เฮก룰ส์) ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่ง
อันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง (ทางทะเล) ซึ่งลงนาม ณ
บริสเซลส์ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 ตามที่ใช้เป็นกฎหมายอยู่ในประเทศที่
ส่งของบังคับแก่สัญญาฉบับที่มีใบตราส่งนี้เป็นหลักฐานแห่งสัญญา เว้นแต่จะได้ระบุ
ไว้เป็นอย่างอื่นในใบตราส่งนี้

บรรดาข้อกำหนด ข้อยกเว้นและเงื่อนไขในใบตราส่งนี้ ให้แบ่งแยกจากกัน
ได้ ถ้ามีส่วนใดส่วนหนึ่งขัดแย้งกับกฎเฮก เมื่อจะต้องใช้กฎเฮกบังคับ ให้ตกเป็นโมฆะ
เฉพาะส่วนที่ขัดแย้งเท่านั้น : ไม่มีข้อใดในใบตราส่งนี้ที่เป็นการเพิกถอน (ตัด)
ความคุ้มครองของผู้ขนส่งในเรื่องการจำกัดความรับผิดที่กฎหมายของชาติใด ๆ ให้
สิทธิแก่ผู้ขนส่งหรือแก่เรือ เมื่อจะต้องใช้กฎหมายนั้นๆ

ในใบตราส่งนี้ คำว่า “ระยะเวลาตามกฎเฮก” หมายความว่า ระยะเวลานับตั้ง
แต่เวลาที่ได้ตกลงกันไว้ว่า ผู้ขนส่งจะเริ่มต้นกระทำการหรือจัดให้เริ่มต้นกระทำการ
ดังต่อไปนี้เกี่ยวกับของ (ที่รับขน) คือ บรรทุกลงเรือ ยกขน (เคลื่อนย้าย) จัดเข้าที่ใน
เรือ หรือบรรทุกของนั้นไปในเรือ (แล้วแต่กรณี) จนถึงเวลาตามที่ได้ตกลงกันไว้ว่า
ผู้ขนส่งจะกระทำการหรือจัดให้มีการกระทำการดังต่อไปนี้ให้แล้วเสร็จ คือ บรรทุก
ของนั้นไปในเรือจนถึงท่าขนถ่ายหรือขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ (แล้วแต่กรณี)

คำว่า กฎหมายการรับขนของ ปี 1950 ในใบตราส่งนี้ ให้ความหมายรวมถึง
บทบัญญัติที่แก้ไขหรือตราขึ้นใหม่แทนของเดิมในกฎหมายดังกล่าว ซึ่งมีผลใช้บังคับอยู่
ในขณะนั้นด้วย

ข. การยกเว้น และความคุ้มกันของลูกจ้างและตัวแทนทั้งปวงของผู้ขนส่ง

ได้ตกลงกันโดยแสดงออกชัดแจ้ง ณ ที่นี้ว่า ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง
(รวมทั้งผู้รับจ้างอิสระที่ผู้ขนส่งว่าจ้างเป็นครั้งคราว) ไม่ต้องรับผิดใด ๆ ไม่ว่าในพฤติ-
การณีย่างหนึ่งอย่างใดต่อผู้ส่งของ ผู้รับตราส่งหรือเจ้าของของ หรือต่อผู้ทรงใบตราส่ง
คนหนึ่งคนใด ในกรณีที่ยกฟ้องหรือเสียหายหรือเกิดการล่าช้า ไม่ว่าในลักษณะใด ๆ

ที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการกระทำ ความไม่เอาใจใส่หรือการบกพร่องต่อหน้าที่ของ ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ในขณะที่กระทำการในทางการที่จ้างหรือเกี่ยวเนื่องกับ งานในทางการที่จ้าง : และโดยมิให้เป็นการเสื่อมเสียแก่หลักทั่วไปของข้อความดังกล่าวข้างต้น ในข้อนี้ ; ทุกสิ่งทุกอย่างที่เป็นกรณียกเว้น ข้อจำกัด เงื่อนไขและ “ติฉิน นริ” ซึ่งมีอยู่ในใบตราส่งนี้ก็ดี และทุกสิ่งทุกอย่างที่เป็นสิทธิ กรณียกเว้นความรับผิดชอบ ข้อแก้ตัวและความคุ้มกัน ไม่ว่าในลักษณะใด ๆ ที่ใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ที่ขนส่ง สามารถยกขึ้นอ้างได้ภายใต้ใบตราส่งนี้ก็ดี ให้นำมาใช้เพื่อคุ้มครองบุคคลทุกคนที่เป็น ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งกระทำการดังกล่าวข้างต้นด้วย : และเพื่อวัตถุประสงค์ของข้อความดังกล่าวข้างต้นในข้อนี้ ให้ถือว่าผู้ขนส่งกระทำการในฐานะตัวแทนหรือผู้รักษาผลประโยชน์ของบุคคลหนึ่งซึ่งเป็นที่หรืออาจเป็นลูกจ้างหรือตัวแทน ของคนเป็นครั้งคราว (รวมทั้งผู้รับจ้างอิสระที่กล่าวข้างต้น) และเพื่อการนี้ให้ถือว่า บุคคลเช่นว่านั้นทั้งหมดเป็นผู้สัญญาในใบตราส่งนี้ หรือสัญญาที่มีใบตราส่งนี้เป็นหลักฐาน

1. ความรับผิดชอบสำหรับสินค้าปากระวาง สัตว์มีชีวิต และกรณีอื่นที่ไม่อยู่ในระหว่างระยะเวลาตามกฎเสก

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการสูญหาย การเสื่อมสภาพ หรือความเสียหายของของนี้ ไม่ว่าจะเกิดจากเหตุใด ๆ (ไม่ว่าจากความไม่เหมาะสมในการเดินทะเล หรือความไม่สมบูรณ์ของเรือลำนี้หรือลำอื่นใด หรือเรือที่เลี้ยง หรือลำเลี้ยง หรือยานทางน้ำอื่นใด หรือจากวิธีการขนส่งหรือลำเลี้ยงโดยทางอื่นใด ไม่ว่าในลักษณะใด ๆ และไม่ว่าด้วยประการใด ๆ) : (ในกรณีดังต่อไปนี้)

(ก) กรณีที่ของนั้นไม่ใช่สัตว์มีชีวิตและไม่ใช่สินค้าที่ระงูไว้ในใบตราส่งนี้ว่าบรรทุกบนปากระวางและได้บรรทุกบนปากระวางตามที่ระงูไว้ (ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบการสูญหาย ฯลฯ ที่เกิดขึ้น) ในเวลาใด ๆ ก่อนการเริ่มต้นหรือหลังการสิ้นสุดของระยะเวลาตามกฎเสก แม้ว่าของนั้นจะอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามความในข้อนี้ก็ตาม

(ข) ของ (ที่สูญหาย ฯลฯ) นั้นเป็นสัตว์มีชีวิตหรือเป็นสินค้าที่ระงูไว้ในใบตราส่งนี้ว่าบรรทุกบนปากระวางและได้บรรทุกบนปากระวางตามที่ระงูไว้ (ซึ่งต่างก็ไม่ใช่กรณีที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายที่กล่าวข้างต้นในใบตราส่งนี้หรืออยู่

ภายใต้บังคับของกฎหมายไทย) ไม่ว่า (การสูญหาย ฯลฯ จะเกิดขึ้น) เมื่อใดแม้ว่า
ของนั้นจะอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามความในข้อนี้ก็ตาม

2. การสงวนสิทธิและเอกสิทธิทั้งปวงของผู้ขนส่ง

ไม่มีข้อความใด ๆ ในเอกสารนี้ที่ห้ามมิให้ผู้ขนส่งยกขึ้นอ้างในศาลของประเทศใด ๆ เพื่อถือเอาประโยชน์ตามกฎหมายของประเทศนั้นหรือประเทศอื่นใดที่ปกป้องผู้ขนส่งหรือเรือลำนี้ให้ไม่ต้องรับผิดชอบหรือให้มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบ หรือที่ยอมให้ข้อกำหนดในสัญญาซึ่งผิดแผกแตกต่างไปจากบทบัญญัติในกฎหมายดังกล่าวมีผลใช้บังคับได้

3. เขตอำนาจศาล

สัญญาซึ่งมีใบตราส่งนี้เป็นหลักฐานให้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายไทยและให้ตัดสินข้อพิพาทในประเทศไทย (หรือ ณ ท่าปลายทางตามกฎหมายอังกฤษแล้วแต่ผู้ขนส่งจะเลือก) โดยยกเว้นมิให้ศาลแห่งประเทศอื่นใดนอกจากนี้มีเขตอำนาจเหนือคดี

4. การกระทำในฐานะตัวแทน

ถ้าบริษัท ยูนิไทย จำกัด ซึ่งเป็นผู้ออกใบตราส่งนี้ ไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้เช่าเรือเปล่าของเรือลำนี้ (หาเป็นเช่นนั้น แม้จะมีสิ่งหนึ่งสิ่งใดปรากฏให้เห็นในลักษณะที่ขัดแย้งกันก็ตาม) ให้ใบตราส่งนี้มีผลในฐานะที่เป็นสัญญา ซึ่งทำกับเจ้าของหรือผู้เช่าเรือเปล่าของเรือลำนี้ แล้วแต่กรณี โดยบุคคลดังกล่าวเป็นตัวการที่กระทำการผ่านทางบริษัท ยูนิไทย จำกัด ผู้ซึ่งกระทำการในฐานะตัวแทนเท่านั้น และไม่ต้องรับผิดชอบหนึ่งอย่างใดด้วยตนเองไม่ว่าด้วยประการใด ๆ ในเรื่องนี้

5. การรับรู้ในเรื่อง น้ำหนัก คุณภาพ เครื่องหมาย ฯลฯ

กรณีที่ส่งของในสภาพที่เป็นสินค้าเทกอง ถ้าบุคคลภายนอกซึ่งมิใช่ผู้ขนส่งหรือผู้ส่งของเป็นผู้ขึ้นชั้นหรือยอมรับน้ำหนักที่แสดงไว้ในใบตราส่งนี้ ให้ถือว่าไม่มีการรับรู้ในเรื่องปริมาณ น้ำหนักหรือคุณภาพ : ในกรณีที่แสดงจำนวนชั้นหรือหีบห่อไว้ในใบตราส่งนี้ ให้ถือว่าไม่มีการรับรู้ในเรื่องปริมาณ น้ำหนัก หรือคุณภาพ ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบเฉพาะเรื่องเครื่องหมายสำคัญ หากว่าเครื่องหมายนั้นได้ประทับหรือแสดงโดยวิธีอื่นไว้อย่างชัดเจนบนของที่ไม่มีสิ่งหุ้มห่อ หรือบนกล่องหรือสิ่งหุ้มห่อที่มีของนั้นอยู่ภายใน โดยใช้ตัวหนังสือที่มีความสูงอย่างน้อยสองนิ้ว และให้อยู่ในสภาพซึ่งตามปกติจะสามารถอ่านออกได้อยู่จนกระทั่งถึงปลายทาง : ไม่มีการรับรู้ถึงสิ่งที่อยู่ภายในกล่อง หีบห่อ ถัง หรือตู้สินค้า : ไม่ว่าในพฤติการณ์ใด ๆ ผู้ขนส่ง ตัวแทน

หรือลูกข้างของคน จะไม่รับผิดชอบในกรณีที่หีบห่อไม่ดี หรือเครื่องหมาย ตัวเลขตำบล ที่อยู่ หรือลักษณะรูปพรรณ ไม่ชัดเจน เลอะเลือนหรือหายไป : เมื่อเรื่อนี้ไปถึงท่าขนถ่ายหรือที่อื่น ๆ ที่ระบุไว้ในข้อ 8,9,10,11 และ/หรือ 12 ของใบตราส่งนี้แล้ว ถ้าไม่สามารถพิสูจน์ทราบส่วนใดส่วนหนึ่งของของหรือผู้ทรงใบตราส่ง ต้องยอมรับเอาของเป็นแท่ง (หรือเป็นมัด) หรือหีบห่อที่จะถึงมืออยู่บนเรื่อนี้ตามที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนเสนอให้ โดยไม่ถือว่าเป็นการส่งมอบโดยชอบตามใบตราส่งนี้ แม้ว่าของที่เป็แท่ง (หรือเป็นมัด) หรือหีบห่อนี้จะไม่มีเครื่องหมายและลักษณะรูปพรรณตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งนี้ก็ตาม : ถ้าของบรรจุกระสอบหรือของเป็นแท่ง(หรือเป็นมัด) ถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือในสภาพที่แตกหรือหลุดลุ่ย ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง เจ้าของของ และ/หรือผู้ทรงใบตราส่ง ต้องยอมรับเอาของตกเรือราคาที่ถูกวาดเก็บได้ตามส่วนที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนจัดสรรให้โดยถือว่าเป็นการส่งมอบโดยชอบตามใบตราส่งนี้

ของใดที่มีน้ำหนัก(รวมสิ่งห่อหุ้ม) เกิน 2 ตัน (4,480 ปอนด์) จะต้องแจ้งเป็นหนังสือต่อเจ้าของเรือหรือตัวแทนก่อนส่งลงเรือและต้องทำเครื่องหมายบอกน้ำหนักให้ชัดเจน : ถ้าเจ้าของเรือต้องสูญเสียหรือได้รับความเสียหายหรือต้องรับผิดชอบว่าด้วยประการใด ๆ เนื่องจากการที่ผู้ส่งของไม่ได้ทำเครื่องหมายที่ของหรือไม่ได้แจ้งดังกล่าวข้างต้น ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง เจ้าของของ และ/หรือผู้ทรงใบตราส่ง จะต้องรับผิดชอบและต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของเรือ

6. สินค้าขนส่งผ่านที่รับช่วงจากเรือในประเทศผ่านทางท่าเรือในประเทศ

ในช่วงระยะเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือเดินสมุทร ผู้ขนส่งนี้กระทำการแต่เพียงในฐานะผู้รับจัดการขนส่งซึ่งทำสัญญารับขนของโดยเรือในประเทศหรือทำสัญญาฝากเก็บรักษาของ โดยมีข้อกำหนดและขีดจำกัดความรับผิดชอบอย่างเดียวกันกับที่บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญานั้นใช้อยู่ และมีข้อกำหนดในเรื่องการแจ้งราคา และค่าเก็บรักษาตามที่ระบุไว้ในข้อ 8 ของใบตราส่งนี้ และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับการสูญหาย ความเสียหายหรือความล่าช้าของของนั้นที่เกิดขึ้นก่อนบรรทุกลงเรือของผู้ขนส่ง : ผู้ขนส่งมีสิทธิเสรีที่จะใช้เรือลำอื่นแทนเรือเดินสมุทรลำนี้ ไม่ว่าเรือลำอื่นนั้นจะเป็นของตนหรือไม่ และกำลังรับบรรทุกของอยู่ที่ท่าบรรทุกแห่งเดียวกันหรือไม่

7. การเดินทางของเรือ

ในเวลาใด ๆ ไม่ว่าจะก่อนหรือหลังจากรับของไว้ในเรือ และไม่ว่าก่อนหรือหลังจากออกเดินเรือไปยังหรือแวะจอดที่ท่าขนถ่าย เรือลำนี้อาจจะเดินเรือโดยใช้เส้นทางใด ๆ ก็ได้ โดยให้อยู่ในดุลยพินิจอย่างเต็มที่ของผู้ขนส่งหรือนายเรือ (ไม่ว่าเส้นทางที่ใช้จะเป็นเส้นทางระหว่างท่าบรรทุก กับ ท่าขนถ่าย ที่ใกล้ที่สุด ตรงที่สุด ตามประเพณี หรือได้ประกาศไว้ หรือไม่ก็ตาม) และโดยไม่เป็นการเสื่อมเสียแก่ข้อความข้างต้น) อาจจะถูกลากงู ถูกลากงู เดินเรือโดยมีหรือไม่มีผู้นำร่องและ/หรือเรือลากงู และแล่นเรือโดยใช้ใบและปรับเข็มทิศเดินเรือ และทดลองเดินเรือไปยังที่ใด ๆ เพื่อการใด ๆ ก็ได้ ไม่ว่าจะเป็นการบรรทุกหรือการขนถ่าย และไม่ว่าในระหว่างการทดลองเดินเรื่อนั้น เรือลำนี้จะมีผู้ทำการในเรือหรือผู้ทำหน้าที่เดินเรือทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นนายเรือ เจ้าหน้าที่ประจำเรือ ลูกจ้างหรือตัวแทน ของผู้ขนส่งหรือของบุคคลอื่นใด และอาจที่จะบรรทุกสัตว์มีชีวิตและสินค้าทุกอย่างบนปากระวาง และยังคงบรรทุก (ไม่ว่าบนปากระวาง หรือในระวางหรือทั้งสองอย่าง) ของต้องห้าม วัตถุระเบิด อาวุธสงคราม หรือยุทธภัณฑ์ที่เป็นสินค้าอันตรายทุกอย่างไม่ว่าจะเล็กน้อยเพียงใด และอาจที่จะเดินเรือโดยติดอาวุธ หรือไม่ติดอาวุธก็ได้ : และอาจที่จะเดินเรือไปยังหรือหยุดเรืออยู่ ณ ท่าเรือหรือที่แห่งหนึ่งแห่งใด (แม้จะอยู่คนละทิศกับ หรืออยู่นอก หรือเลขพื้นเส้นทางที่จะไปยังท่าขนถ่ายอันเป็นเส้นทางเดินเรือตามประเพณี ตามเจตจำนงหรือตามที่ได้ประกาศโฆษณาไว้ครั้งหนึ่งหรือหลายครั้ง ไม่ว่าจะไปข้างหน้าหรือมาข้างหลัง เพื่อบรรทุกหรือขนถ่ายไปรษณีย์ภัณฑ์และ/หรือสินค้าและ/หรือสิ่งสัมภาระ และ/หรือเชื้อเพลิง (ไม่ว่าจะมีเจตนาเพื่อนำมาใช้ หรือรับจ้างบรรทุกในการเดินเรือเที่ยวนี้ หรือเที่ยวอื่น ๆ ของเรือลำนี้หรือลำอื่นใด หรือเพื่อเก็บไว้หรือเพื่อขาย) ; เพื่อรับหรือส่งผู้โดยสาร ผู้นำร่อง เจ้าหน้าที่ประจำเรือ ช่างกลเรือหรือลูกเรือ ; เพื่อลากงูหรือให้ความช่วยเหลือแก่เรือทั้งหลายในสถานการณ์ทั้งปวง ; เพื่อช่วยชีวิตหรือทรัพย์สิน ; เพื่อทำการตรวจหรือซ่อมแซมเรือลำนี้หรือส่วนใด ๆ ของเรือ ; เพื่อนำเรือขึ้นอู่แห้งโดยมีเรือไม่มีสินค้าอยู่ในเรือ ; เพื่อเติมเชื้อเพลิงสำหรับเรือ ; เพื่อความสะดวกหรือความบันเทิงของผู้โดยสาร ; เพื่อความสะดวกหรือรวดเร็วของบริการไปรษณีย์ (ไม่ว่าการเดินทางเดินเรือเที่ยวนี้หรือเที่ยวอื่น ๆ จะมีวัตถุประสงค์เพื่อการดังกล่าวหรือไม่) ; หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่นใดไม่ว่าด้วยประการใด ๆ ; และอาจที่จะออกเรือ เดินเรือต่อไป หรือหยุดเรืออยู่เป็นอย่างอื่นในลักษณะใด ๆ เพื่อวัตถุประสงค์

ใด ๆ ก็ได้ (แม้ว่าการทำเช่นนี้จะทำให้มีลักษณะเป็นเที่ยวเรืออื่นต่างหากอีกเที่ยวหนึ่ง หรือหลายเที่ยว) และเส้นทางเดินเรือ ท่าเรือ สถานที่การเดินเรือและการกระทำต่าง ๆ ทั้งหมดที่กล่าวมานั้น ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของเที่ยวการเดินเรือตามสัญญา และตาม เจตจำนง และการปฏิบัติที่ผิดแผกแตกต่างออกไปโดยใช้ "สิทธิเสรี" ตามที่ให้ไว้ในใบ ตราส่งนี้ มิให้ถือว่าเป็นการ "เบี่ยงเบนเส้นทางเดินเรือ" ตามกฎหมาย : "สิทธิเสรี" ตามที่ให้ไว้ในใบตราส่งนี้ จะไม่ถูกจำกัดโดยด้อยค่าใด ๆ ในใบตราส่งนี้ไม่ว่าที่เขียน หรือพิมพ์ไว้ หรือโดยพฤติการณ์ใด ๆ ในขณะที่ส่งของหรือก่อนส่งของ หรือโดย สภาพแห่งของนั้น และมีให้ตีความโดยใช้หลักการพิจารณาว่าการปฏิบัติที่ผิดแผกแตกต่างออกไปโดยใช้ "สิทธิเสรี" เช่นว่ามานี้ จะเป็นผลให้วัตถุประสงค์ของใบตราส่งนี้เสีย ไปหรือไม่ แม้ว่าจะมีประเพณี กฎเกณฑ์หรือกฎหมายใด ให้ทำเช่นนั้น และถึงแม้ว่า เรือนี้จะไม่มีความเหมาะสมในการเดินทะเลหรือมีสภาพที่ไม่สมบูรณ์ในขณะที่ออกเรือ หรือในระหว่างการเดินเรือระยะใดระยะหนึ่งก็ตาม

8. การขนส่งรับช่วงและการจัดส่งต่อไป

ไม่ว่าเวลาใด ๆ และด้วยวัตถุประสงค์ใด ๆ ผู้ขนส่งอาจที่จะขนถ่ายของนี้ ทั้งหมดหรือบางส่วนขึ้นจากเรือ ไม่ว่าจะก่อนออกเรือหรือหลังออกเรือจากท่าบรรทุก และ/หรือนำขึ้นไว้บนบก หรือเก็บของนี้ไว้บนบกหรือในที่ลอยน้ำและ/หรือส่งกลับ ลงเรือ ส่งให้เรือลำอื่นรับช่วงขนส่ง หรือจัดส่งต่อไปโดยเรือลำเดิมหรือเรือลำอื่น ๆ ไม่ว่าจะเรือลำนั้นจะมีกำหนดเวลาออกจากท่าก่อนหรือหลังเรือลำนี้ และไม่ว่าจะเป็นเรือ ของผู้ขนส่งหรือของบุคคลอื่นใด : และ/หรืออาจจัดส่งของนี้ต่อไปโดยทางอื่นหรือวิธี อื่น ไม่ว่าจะทางน้ำ ทางบก หรือทางอากาศหรืออื่น ๆ และไม่ว่าจะจัดส่งภายใต้ใบตราส่ง หรือสัญญารับขนต่อเนืองอย่างอื่นฉบับเดียวหรือหลายฉบับ : และในกรณีเช่นว่ามานี้ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะเอาคืนค่าการะ หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นอย่างใดอย่างหนึ่งหรือทั้งหมด จาก ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง เจ้าของของหรือผู้ทรงใบตราส่ง (ซึ่งบุคคลเหล่านี้ต้องรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วมกัน) : นอกจากนี้ ในกรณีดังกล่าวแล้วและกรณีที่ใบตราส่งนี้กำหนด ให้ขนถ่ายของขึ้นจากเรือที่ทำแห่งหนึ่งแล้วจัดส่งต่อไป เพื่อส่งมอบที่ทำเรือหรือที่ บางแห่งโดยคิดค่าระวางตลอดทาง ผู้ขนส่งแต่ละรายจะรับผิดชอบโดยจำกัดเฉพาะในส่วนที่ ตนทำการขนส่งจริงเท่านั้น และผู้ขนส่งนี้ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือ

ความล่าช้าที่เกิดขึ้นแก่ของนี้หลังจากการขนถ่ายขึ้นจากเรือของคนไปแล้ว : ในเรื่องการเก็บรักษาและ/หรือการจัดส่งของต่อไปหลังจากขนถ่ายดังกล่าวแล้วนั้น ผู้ขนส่งนี้จะ เป็นเพียงผู้รับจัดการขนส่งซึ่งทำสัญญาว่าจ้างเก็บรักษา และสัญญาจัดส่งต่อไป โดยมี ข้อกำหนดในสัญญา และข้อจำกัดความรับผิดชอบที่บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญานั้น ใช้อยู่ : เว้นแต่จะได้แจ้งราคาของไว้เมื่อส่งของและได้ระบุราคานั้นไว้ในใบตราส่งและได้ชำระ ค่าระวางพิเศษตามจำนวนที่ตกลงกันแล้ว ไม่ว่ากรณีใด ๆ ผู้ขนส่งนี้ไม่มีหน้าที่ใด ๆ ที่จะต้องแจ้งราคาของนั้นแก่ผู้ขนส่งต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าในสัญญาของผู้ขนส่งต่อเนื่องนั้น จะกำหนดราคาของหรือขีดจำกัดความรับผิดชอบไว้ต่ำกว่าที่กำหนดในใบตราส่งนี้ : หาก ไม่สามารถจัดส่งของไปยังที่หมายปลายทางได้ทันที ผู้ขนส่งของนั้นจะเป็นผู้จ่ายค่า ภาระในการเก็บรักษา : ถ้าได้จัดส่งของนี้ต่อไปโดยยานพาหนะมากกว่าหนึ่งยาน พาหนะ ผู้รับตราส่งต้องรับผิดชอบของแต่ละส่วนโดยพลันหลังจากไปถึง

9. "สิทธิเสรี" ของผู้ขนส่ง กรณีที่มีการปิดอ่าว ความล่าช้า ฯลฯ

9.1 ผู้ขนส่งอาจใช้สิทธิเลือกที่จะให้ขนถ่ายของนี้ขึ้นบกหรือลงเรือลำเลียงที่ ทำขนถ่าย หรือทำที่สะดวกที่สุดสำหรับเรือตามและผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือนายเรือของ ผู้ขนส่งจะเลือกเอง โดยให้ภาระค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงภัยตกแก่เจ้าของของ และ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะหมดลง ณ เวลาสิ้นสุดของระยะเวลาตามกฎเขต เมื่อ ของนี้ได้ถูกขนถ่ายเท่านั้น โดยผู้ขนส่ง นายเรือหรือตัวแทนจะแจ้งโดยพลันถึงการ ขนถ่ายดังกล่าวไปยังผู้รับตราส่งเท่าที่จะทราบได้ ทั้งนี้ในกรณีอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อ ไปนี้

9.1.1 เมื่อมีการปิดล้อมท่าขนถ่ายของของที่ส่งมาภายใต้ใบตราส่งนี้ หรือเมื่อท่าเรือดังกล่าวถูกตัดขาดการติดต่อ หรือ

9.1.2 การเดินเรือไประยะใดระยะหนึ่งเพื่อไปยังท่าขนถ่าย หรือการ เข้าสู่เขตท่าเรือ หรือการขนถ่าย (หรือดำเนินการขนถ่ายต่อไป) ที่ท่าเรือดังกล่าวนี้

9.1.2.1 จะถูกสั่งห้าม หรือจะถูกปิดกั้น หรือน่าจะเกิดความล่าช้าโดยมีสาเหตุจาก

1. น้ำแข็ง สภาพอากาศ การปิดล้อม ถูกตัดขาด การติดต่อ การกักโรค การนัดหยุดงาน การปิดงานด้าง การพิพาทเรื่องแรงงาน (ไม่ว่าผู้ขนส่งหรือลูกจ้างจะเป็นคู่กรณีด้วยหรือไม่) การก่อการจลาจล การจลาจล โรครณะบาด ความไข้ หรือการป่วยเจ็บอย่างอื่น หรือ

2. การละเมิดคำรับรองที่ให้ไว้ในข้อต่าง ๆ ไป
หลังจากข้อนี้ว่า ของนี้เป็นและจะเป็นสินค้าที่ชอบด้วยกฎหมาย หรือ

3. ความไม่สงบอย่างหนึ่งอย่างใด หรือเหตุประการอื่นใดที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ขนส่ง

9.1.2.2 ผู้ขนส่งหรือนายเรือได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า (ซึ่งการตัดสินใจของคนใดคนหนึ่งให้ถือเป็นเด็ดขาดและผูกพันทุกฝ่าย) เป็นการไม่ปลอดภัย หรือน่าจะทำให้เสื่อมเสียประโยชน์ของเรือและ/หรือสินค้าในเรือไม่ว่าจะเป็นเพราะความล่าช้าหรือเหตุอื่นใด

9.2 การขนถ่ายของโดยเหตุดังกล่าวข้างต้น ถือว่าเป็นการส่งมอบของภายใต้ใบตราส่งนี้โดยชอบ และเจ้าของของต้องรับผิดชอบชำระค่าภาระและค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากการขนถ่ายเช่นว่านั้น : หลังจากได้ขนถ่ายของเช่นว่านั้นแล้ว ผู้ขนส่ง นายเรือ และตัวแทนของผู้ขนส่งจะเป็นเพียงตัวแทนของผู้รับตราส่งหรือตัวแทนของของนี้เท่านั้น หากผู้ขนส่งจะต้องจัดบริการเพิ่มเติมอย่างหนึ่งอย่างใดให้แก่ของนี้ เพื่อให้การเป็นไปตามความในข้อนี้ก็ดี หรือต้องยึดระยะเวลาของเที่ยวเรือนี้ออกไป หรือต้องให้ของอยู่ในเรือเป็นเวลานานกว่าเวลาตามปกติของเที่ยวเรือนี้ เนื่องจากมีเหตุดังกล่าวข้างต้น เพื่อปกป้องคุ้มครองหรือเพื่อประโยชน์แก่ของนี้ก็ดี ผู้ส่งของผู้รับตราส่ง และ/หรือเจ้าของของต้องจ่ายค่าระวางเพิ่มเติมตามส่วนของบริการที่เพิ่มขึ้นหรือระยะเวลาของเที่ยวเรือที่ยืดออกไป หรือที่ยอมให้ของนี้อยู่ในเรือนานกว่าปกติแล้วแต่กรณี

10. "สิทธิเสรีของผู้ขนส่ง" ในเหตุการณ์ที่มีสงคราม ฯลฯ

10.1 ในเวลาใด ๆ ก่อนหรือหลังจากเริ่มต้นการเดินทางของเรือ ผู้ขนส่ง และ/หรือตัวแทน และ/หรือนายเรือ อาจที่จะ

- เปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ ประกาศไว้ ตกลงกันได้ หรือที่เป็นไปตามประเพณี หรือเดินเรือออกนอกเส้นทางดังกล่าวและ/หรือ

- ประวิงเวลาเดินเรือหรือหยุดเรือไว้ในหรือนอกท่าเรือหรือที่ใด ๆ
และ/หรือ

- ถ่ายลำเรือ ณ ท่าเรือที่ใด ๆ แห่งหนึ่งหรือหลายแห่งโดยผู้ส่งของ
ผู้รับตราส่งหรือเจ้าของของเป็นผู้เสียค่าใช้จ่ายและโดยไม่ต้องรับผิดชอบในการสูญเสีย หรือ
ความเสียหายใด ๆ ที่เกิดแก่เจ้าของสินค้าไม่ว่าโดยตรงหรือทางอ้อม
ทั้งนี้ เมื่อมีเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้

10.1.1 เกิดสงครามและยังอยู่ในภาวะสงคราม ทำให้การเดินทางเรือ
เกี่ยวเนื่องไม่ปลอดภัยหรือไม่อาจที่จะทำได้ หรือทำให้เรือหรือสินค้าในเรือตกอยู่ใน
อันตรายจากการถูกยึด ถูกกักไว้ หรือถูกหน่วงเหนี่ยวให้ล่าช้า และ/หรือ

10.1.2 รัฐบาลหรือองค์การอื่นได้ใช้อำนาจ ควบคุมการใช้หรือการ
เคลื่อนไหวยของเรือลำนี้ และ/หรือ

10.1.3 ระวังเรือในส่วนที่บุจนวนหรือส่วนอื่น ๆ ถูกเกณฑ์ไปใช้
งานหรือถูกควบคุม

10.2 นอกจากสิทธิเสรีที่ให้ไว้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายในใบตราส่งนี้แล้ว
เรื่อนี้ยังมีสิทธิในอันที่จะปฏิบัติให้เป็นไปตามคำสั่งหรือคำชี้แนะในเรื่องการออกไป
การเข้ามา เส้นทางเดินเรือ ท่าที่เรือจะแวะ การหยุด การถ่ายลำเรือ การขนถ่ายของขึ้น
จากเรือหรือที่หมายปลายทาง หรือคำสั่งหรือคำชี้แนะในเรื่องอื่น ๆ ของ

10.2.1 รัฐบาลใดๆ หรือองค์การของรัฐบาลหรือองค์การท้องถิ่น หรือ
บุคคลใด ๆ ซึ่งกระทำโดยใช้อำนาจหรือมีเจตนาที่จะใช้อำนาจของรัฐบาล องค์การของ
รัฐบาลหรือองค์การท้องถิ่น หรือ

10.2.2 คณะกรรมการหรือบุคคลใด ๆ ซึ่งมีสิทธิที่จะออกคำสั่งหรือคำ
ชี้แนะในเรื่องดังกล่าวตามข้อกำหนดในสัญญาประกันภัยสงครามของเรือลำนี้

10.3 การกระทำหรืองดเว้นกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเนื่องจากคำสั่งหรือ
คำชี้แนะหรือเพื่อปฏิบัติตามคำสั่งหรือคำชี้แนะเช่นว่านั้น ไม่ถือว่าเป็นการ "เบี่ยงเบน
เส้นทางเดินเรือ"

11. "สิทธิเสรีของผู้ขนส่งเพิ่มเติม

นอกจาก "สิทธิเสรี" ที่ให้ไว้โดยชัดแจ้งหรือปริยายในใบตราส่งนี้แล้ว ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิและ "สิทธิเสรี" ตามที่ระบุไว้ในข้อก่อน ๆ ในกรณีที่กำลังจะเกิดหรือเกิดสงคราม การสู้รบ หรือปฏิบัติการเยี่ยงการสงครามระหว่างชาติ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการค้าหรือเรื่องอื่น ๆ หรือ (กำลังจะเกิดหรือเกิด) การกบฏหรือสงครามกลางเมือง และได้มีการใช้สภาพบังคับ หรือมาตรการอันเป็นผลจากเรื่องดังกล่าว หรือที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าวโดยรัฐบาลใด ๆ หรือแก่รัฐบาลใด ๆ

12. ทุกสิ่งทุกอย่างถือเป็นส่วนหนึ่งของเที่ยวการเดินทางเรือตามสัญญา

- การกระทำหรือคว้นกระทำการใด ๆ เนื่องจากมีเหตุหรือเพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามความใน 5 ข้อก่อนนี้ ให้ถือเป็นการกระทำหรือคว้นกระทำอันเป็นส่วนหนึ่งของเที่ยวการเดินทางเรือตามสัญญาหรือเพื่อความสำเร็จบริบูรณ์ของการเดินทางเรือเที่ยวนั้น และเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งภายใต้ใบตราส่งนี้ครบถ้วนบริบูรณ์ : และ

- เมื่อได้ขนถ่ายของโดยใช้ "สิทธิเสรี" ประการใดประการหนึ่งที่ให้ไว้ในข้อ 9, 10 และ 11 ของใบตราส่งนี้แล้ว ผู้ขนส่งเป็นอันหมดหน้าที่ในการจัดส่งของนั้นไปยังที่หมายปลายทางที่ระบุไว้ในด้านหน้าของใบตราส่งนี้ ; และให้ผู้ขนส่งถูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิทั้งปวง (ในส่วนของตน) นับแต่นั้นไป : และ

- มิให้ถือว่าการกระทำหรือคว้นกระทำการนั้น ๆ เป็นการ "เบี่ยงเบนเส้นทางเดินทางเรือ" : และ

- ในกรณีที่มิได้ชำระค่าระวางล่วงหน้า ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของต้องชำระค่าระวางเต็มจำนวน ถ้าชำระค่าระวางล่วงหน้า ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะเอาไว้เป็นของตน

13. การคิดค่าระวาง ฯลฯ

ค่าระวางที่จะต้องจ่ายตามความในด้านหน้าของใบตราส่งนี้ ให้คิดจากรายการสินค้าที่ผู้ส่งของมอบให้แก่ผู้ขนส่ง : ไม่ว่าในเวลาใด ๆ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะเปิดและทำการชั่งน้ำหนัก วัดขนาดหรือติราคาของนั้นเสียใหม่ และ(ของนั้น)จะต้องเสียค่าระวางสำหรับน้ำหนัก ขนาด หรือมูลค่าส่วนเกิน (ถ้ามี) ตามที่ได้ตรวจสอบแน่นอน

แล้วนั้น ; ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการชั่งน้ำหนัก วัดขนาดหรือตีราคาใหม่นี้ ให้ตกเป็นภาระของผู้ขนส่ง หากน้ำหนัก ขนาด หรือมูลค่าที่ผู้ส่งของจัดให้แก่ผู้ขนส่งนั้นถูกต้อง มิฉะนั้นค่าใช้จ่ายดังกล่าวซึ่งถือว่าเป็นค่าระวางให้ตกเป็นภาระของผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของของที่จะต้องจ่าย : ถ้าผู้ขนส่งต้องการใบกำกับของในส่วนที่เกี่ยวกับของนั้น หรือสำเนาอันถูกต้อง ผู้ส่งของต้องจัดหาให้โดยไม่ชักช้า : ถ้าผู้ส่งของแสดงลักษณะรูปพรรณ หรือมูลค่าของของไว้ไม่ถูกต้อง และผู้ขนส่งต้องการผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของของต้องจ่ายค่าระวางเป็นสองเท่าของค่าระวางที่จะพึงคิด หากแสดงลักษณะรูปพรรณหรือมูลค่าของของนั้นอย่างถูกต้อง : และให้หนังสือรับรองที่ลงนามโดยผู้ขนส่งหรือตัวแทนเป็นหลักฐานอันเป็นที่ยุติในเรื่องจำนวนเงิน ค่าระวางที่จะพึงคิด

เงื่อนไขในพิกัตอัตราค่าระวางของขมรมสายการเดินเรือที่เกี่ยวข้อง (ยกเว้นส่วนที่ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ระบุไว้ในใบตราส่งนี้) ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของใบตราส่งนี้ : ตำนานของเงื่อนไขดังกล่าวอาจขอรับได้จากผู้ขนส่ง : ค่าระวางเต็มจำนวนสำหรับการขนส่งของนี้ไปยังท่าขนถ่าย หรือที่ปลายทางที่ระบุไว้ในใบตราส่งนี้ ให้ถือว่าได้ตกเป็นของผู้ขนส่งอย่างสิ้นเชิง เมื่อผู้ขนส่งได้รับของไว้ไม่ว่าจะได้ระบุหรือแสดงเจตนาไว้ว่าให้ชำระล่วงหน้าหรือให้เก็บปลายทาง : และผู้ขนส่งมีสิทธิในค่าระวางที่ (ถึงกำหนด) ต้องชำระภายใต้ใบตราส่งนี้ ไม่ว่าค่าระวางนั้นจะได้จ่ายจริงแล้วหรือไม่ และมีสิทธิที่จะได้รับและเอาไว้เป็นของตนในเหตุการณ์ทั้งปวงไม่ว่าเรือและ/หรือของจะสูญหาย (หรือเสียหายสิ้นเชิง) แล้วหรือไม่ : แม้ว่าของจะเสียหายหรือสูญหายไปแล้ว หรือหีบห่อจะว่างเปล่าหรือมีของไม่เต็ม ก็ยังคงเสียค่าระวางสำหรับของนั้นเต็มจำนวน

14. กฎ ข้อบังคับของท่าเรือ ศุลกากร กงสุล และอื่น ๆ

ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง และ/หรือเจ้าของของต้องปฏิบัติตามกฎ ข้อบังคับ และเงื่อนไขของท่าเรือ ศุลกากร และหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่อื่น ๆ และต้องรับภาระและชำระอากร ภาษี ค่าปรับ เงินเพิ่ม ค่าใช้จ่าย การสูญหายหรือความเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากเหตุใด ๆ หรือจากการไม่ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับหรือเงื่อนไขดังกล่าว หรือจากการที่เครื่องหมาย เลขหมายหรือตำบลที่อยู่บนหีบห่อ หรือการแสดงลักษณะรูปพรรณของสิ่งที่อยู่ในหีบห่อ ผิดกฎหมาย ไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วน ; และต้อง

ชดใช้ค่าเสียหายทั้งปวงที่เกี่ยวกับเหตุดังกล่าวให้แก่ ผู้ขนส่ง ตัวแทน นายเรือ และเจ้าของของอื่น ๆ บนเรือนั้นที่ได้รับความเสียหาย : ในกรณีที่ของนี้ไม่ได้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับของท่าเรือ สุลกากร หรือกฎข้อบังคับอื่น ๆ ที่ทำขนถ่ายหรือกรณีที่มีพฤติการณ์ดังกล่าวข้างต้นอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้น ผู้ขนส่งมี "สิทธิเสรี" ที่จะนำของนั้นกลับ หรือส่งกลับลงเรือไปยังท่าที่ส่งของนั้น โดยความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายของผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง และ/หรือเจ้าของของ ; ใบตราส่ง (สำหรับกรณีนี้) จะทำขึ้นตามข้อกำหนดและกฎข้อบังคับของท่าเรือ สุลกากร หรือเจ้าพนักงานกงสุล : ถ้าจะต้องมีหนังสือรับรองของหน่วยงานสาธารณสุขหรือหนังสือรับรองอื่น ๆ สำหรับส่งไปพร้อมกับของทั้งหมดหรือบางส่วน ให้ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหาหนังสือรับรองดังกล่าว และถ้าเรือนี้หรือสินค้าในเรือต้องเสียค่าปรับ เนื่องจากไม่มีหนังสือรับรองเช่นว่านั้น ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของของ และ/หรือผู้ทรงใบตราส่งต้องรับผิดชอบในการเสียค่าปรับนั้น : ค่าอากรแสดมป์ ค่าปรับ และค่าภาระที่บังคับใช้โดยรัฐบาล หรือองค์การที่มีอำนาจหน้าที่ (ไม่ว่าองค์การท้องถิ่นหรืออื่น ๆ) ซึ่งเก็บจากของนี้หรือเรือลำนี้ เพราะเหตุที่มีของนี้อยู่ในเรือ ให้ตกเป็นภาระของของนี้

15. คำรับประกันว่าเป็นสินค้าที่ชอบด้วยกฎหมาย

ผู้ส่งของรับประกันว่าของนี้ เป็นสินค้าที่ชอบด้วยกฎหมายทั้งที่ทำบรรทุกตลอดทางการเดินเรือ และที่ทำขนถ่าย หรือทำเรือที่อื่น ๆ ดังกล่าวในข้อ 8,9,11 และ/หรือ 12 ของใบตราส่งนี้

16. การประกันต่อศุลกากร

ถ้าสำหรับของที่ต้องเสียอากรซึ่งทำการรับช่วงขนส่งที่ทำขนถ่าย ผู้ขนส่งหรือตัวแทนอาจให้ประกันตามที่เจ้าพนักงานศุลกากรที่ทำนั้นต้องการในการดำเนินการเกี่ยวกับของนั้นที่ท่าซึ่งจะต้องชำระค่าอากร : ค่าธรรมเนียมและความรับผิดชอบทั้งปวงที่เกี่ยวข้องซึ่งเกิดขึ้นให้ตกเป็นภาระของผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของของ

17. การขนถ่ายและการส่งมอบ

เรืออาจเริ่มทำการขนถ่ายทันทีที่ไปถึงโดยไม่ต้องแจ้งแก่ผู้รับตราส่งและอาจดำเนินการขนถ่ายต่อเนื่องกันไปโดยจะทำการคัดหรือแยกของนี้จากของอื่น ๆ ไปด้วยหรือไม่ก็ได้ (ไม่ว่าของอื่น ๆ นั้นจะเป็นของเจ้าของเดียวกันหรือไม่) ไม่ว่าสภาพอากาศจะเป็นอย่างไร ทั้งกลางวันและกลางคืน รวมทั้งวันอาทิตย์ และวันหยุด แม้ว่าจะขัดแย้งกับประเพณีอย่างหนึ่งอย่างใดของท่าเรือนั้น ; โดยอาจขนถ่ายขึ้นไว้บนท่า ที่พักสินค้า คลังสินค้า โรงพักสินค้า เรือพักสินค้า เรือลำเลียง หรืออาคาร ชานพาหนะ เรือหรือชานพาหนะทางน้ำอื่น ๆ ตามแต่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนจะเห็นสมควรเมื่อได้ขนถ่าย เช่นว่ามาแล้ว ให้ถือว่าได้ส่งมอบของภายใต้ใบตราส่งนี้โดยชอบแล้ว : ผู้รับตราส่งต้องรับผิดชอบค่าภาระหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่ผู้รับตราส่งหรือผู้ขนส่งได้ก่อให้เกิดขึ้นทั้งหมดหรือบางส่วนในการคัดหรือแยกของนี้จากของอื่น ๆ (ไม่ว่าจะเป็นของเจ้าของเดียวกันหรือไม่) ไม่ว่าบนฝั่งหรือในเรือและไม่ว่าเพื่อวัตถุประสงค์ใด ๆ รวมทั้งค่าภาระหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกี่ยวกับการเก็บรักษาของไว้บนฝั่ง หรือในเรือระหว่างที่ทำการคัดหรือแยกนั้น : และการแบ่งส่วนค่าภาระหรือค่าใช้จ่ายดังกล่าวระหว่างผู้รับตราส่งรายต่าง ๆ นั้น ให้เป็นดุลยพินิจของผู้ขนส่งที่จะคิดโดยวิธีใด ๆ ก็ได้ และให้ถือเป็นที่ยุติและผูกพันผู้รับตราส่งเพื่อวัตถุประสงค์ตามข้อนี้ : เรือลำนี้มี "สิทธิเสรี" ที่จะส่งมอบของข้างเรือโดยส่งลงเรือลำเลียงของผู้รับตราส่ง และถ้าเลือกเช่นนั้น ผู้รับตราส่งต้องจัดหาเรือลำเลียงและคนให้เพียงพอแก่การรับของให้ได้เร็วที่สุดเท่าที่เรือนี้จะส่งมอบให้ได้ ทั้งนี้ แม้ว่าจะขัดแย้งกับประเพณีอย่างหนึ่งอย่างใดของท่าเรือนั้นก็ตาม : ในการส่งมอบของโดยขนขึ้นไว้บนท่าหรือที่อื่น ๆ ไม่ว่าจะใช้เครื่องกว้งประจำเรือหรือใช้เครื่องยกขนจากบนบกหรือวิธีอื่น ๆ การสูญหาย หรือความเสียหาย หรือการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นแก่ของ เรือลำเลียง หรือ คนทำงานที่ผู้รับตราส่งเป็นผู้ว่าจ้างโดยตรงหรือทางอ้อม หากเกิดขึ้นหลังจากระยะเวลาตามกฎเกณฑ์สิ้นสุดลงแล้ว ให้เป็นความเสี่ยงของผู้รับตราส่งแต่เพียงฝ่ายเดียวทุกประการ : ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ผู้ขนส่ง ตัวแทนและลูกจ้างไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับการที่หีบห่อไม่ดี หรือเครื่องหมาย เลขหมาย ตาบลที่อยู่หรือข้อความบอกลักษณะรูปพรรณไม่ชัดเจน เลอะเลือนหรือหายไป ทั้งนี้ แม้ว่าจะขัดแย้งกับประเพณีอย่างหนึ่งอย่างใดที่ท่าเรือนั้นก็ตาม

18. การแจ้งให้ทราบ

ข้อความใด ๆ (ในใบตราส่งนี้) ที่ระบุชื่อผู้ที่ประสงค์จะได้รับแจ้งการไปถึงที่ปลายทางของเรือ ให้ถือว่าข้อความดังกล่าวมีไว้เพื่อให้ตัวแทนเรือทราบเท่านั้น และการที่มีได้แจ้งไม่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบใด ๆ แก่ผู้ขนส่งหรือเป็นการบรรเทาภาระหน้าที่ใด ๆ ของผู้รับตราส่งภายใต้ใบตราส่งนี้

19. ค่ายกขนเคลื่อนย้ายและการฝากของเข้าคลังสินค้า

แม้จะมีประเพณีอย่างหนึ่งอย่างใดของท่าเรือนั้นเป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่ง นายเรือหรือตัวแทนก็ยังคงที่จะต้องตั้งบริษัทหรือบุคคลใด ๆ ให้รับของนี้เคลื่อนย้าย คัดแยก จัดเรียง ฝัา ชั่งน้ำหนัก วัดขนาดและส่งมอบของนี้แทนผู้รับตราส่ง และผู้รับตราส่งต้องจ่ายค่าตอบแทนการทำงานดังกล่าวทั้งหมดให้แก่บริษัทหรือบุคคลซึ่งได้ทำงานนั้นแทนตนตามอัตราปัจจุบันในขณะนั้น และต้องชดใช้ค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายที่พึงปรารถนาแก่ผู้ขนส่ง

20. สิทธิของผู้ขนส่ง ถ้าผู้รับตราส่งไม่พร้อม

ถ้าผู้รับตราส่งไม่รับของไปเมื่อถึงเวลาที่ฝ่ายเรือมีสิทธิที่จะเรียกให้คนเข้าครอบครองของนั้น หรือถ้าไม่เอาของไปจากที่ข้างเรือโดยไม่ชักช้า ผู้ขนส่งมี "สิทธิเสรี" ที่จะทำพิธีการศุลกากรและขนของนั้นขึ้นบนท่าเรือเคลื่อนย้ายของทั้งหมดหรือบางส่วน หรือนำไปใส่ไว้ในยานพาหนะหรือที่เก็บสินค้า โดยความเสี่ยงของผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของของแต่เพียงฝ่ายเดียว ทั้งนี้ให้นำความในข้อก่อนนี้มาใช้บังคับในทุกกรณีด้วย

21. การขนของขึ้นท่า ค่าขนของขึ้นท่า

ในกรณีทั้งปวง (ไม่ว่ากรณีใด ๆ) หากเป็นความประสงค์ของผู้ขนส่ง ของนี้จะถูกขนขึ้นบนท่าโดยฝ่ายเรือไม่ใช่โดยผู้รับตราส่ง และผู้รับตราส่งต้องจ่ายค่าขนของขึ้น ค่าคัดแยกของ และค่าเก็บรักษา ถ้ามี ประเพณีหรือสิ่งที่อ้างว่าเป็นประเพณีอย่างหนึ่งอย่างใดที่ขัดแย้งกับข้อความนี้มีให้นำมาใช้

22. หีบห่อที่ชำรุดเสียหาย ฯลฯ

ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง และ/หรือเจ้าของของต้องรับภาระเสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมหรือผูกมัด หรือเปลี่ยนหีบห่อ กล่อง ดึง เครื่องห่อหุ้ม กระสอบ หรือถัง อันเป็นผลจากการที่หีบห่อไม่ดีหรือจาก "ภัยที่ยกเว้น"

23. การจัดวางของ

ของนี้อาจถูกจัดวางไว้และบรรทุกไปบนปากกระวางหรือในระวางก็ได้ : ของใดที่จัดวางไว้ในแก๊งคาดฟ้าหัวเรือ แก๊งที่ปักคนประจำเรือ คาดฟ้ามีหลังคาหรือที่อื่น ๆ ซึ่งมีสิ่งปกคลุม ให้ถือว่าของนั้นอยู่ในระวางเพื่อวัตถุประสงค์ทั้งปวง

ของบรรจุตู้สินค้าบรรทุกบนปากกระวางหรือในระวาง

ผู้ขนส่งอาจที่จะนำของ(ที่รับขน) บรรจุไว้ในตู้สินค้าและอาจบรรทุกสินค้าบนปากกระวางหรือในระวางเรือก็ได้ โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบ ไม่ว่าจะเป็นผู้สินค้าที่ผู้ขนส่งบรรจุ ของเองหรือตู้บรรจุของแล้วที่รับมาจากผู้ส่งของ : และให้ใช้กฎเกณฑ์ถือเป็นส่วนหนึ่งของใบตราส่งนี้บังคับแก่กรณี ไม่ว่าจะบรรทุกบนปากกระวางหรือในระวาง : และของและ/หรือสินค้าจะต้องร่วมออกเงินในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ไม่ว่าจะบรรทุกบนปากกระวางหรือในระวาง

24. หีบห่อของมีค่า

ได้แก่ หีบห่อสิ่งของที่อยู่ภายในมีราคาเกิน 25 ปอนด์สเตอร์ลิงต่อหนึ่งลูกบาศก์ฟุต ถ้าเป็นสินค้าที่คิด (ค่าระวาง) ตามขนาดหรือต่อครึ่งหนึ่งอันเดรคเวท ถ้าเป็นสินค้าที่คิด (ค่าระวาง) ตามน้ำหนัก : ถ้าผู้ส่งของมิได้แจ้งสภาพและราคาของในหีบห่อของมีค่าทั้งหมดที่ตนเป็นผู้ส่งแก่ผู้ขนส่งก่อนส่งของนั้นให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายของของนั้น : ผู้รับตราส่งต้องไปรับมอบหีบห่อของมีค่าจากบนเรือระหว่างที่เรืออยู่ในท่า มิฉะนั้น ของดังกล่าวอาจถูกขนขึ้นบกและเก็บรักษาไว้หรืออาจบรรทุกไว้ในเรือต่อไปโดยความเสี่ยง และค่าใช้จ่ายของเจ้าของของนั้น

25. ไม้แปรรูป

ข้อความใด ๆ ในใบตราส่งนี้ที่บอกว่า ได้รับไม้แปรรูปไว้โดยมี "สภาพและลักษณะดีเท่าที่เห็นได้จากภายนอก" ไม่ถือเป็นการยอมรับของผู้ขนส่งว่า ไม้แปรรูปไม่มีตำหนิที่ ไม่มีตำหนิ บิดเบี้ยว ร้าว แตก เป็นรูปหรือหัก : ความในข้อนี้ให้ถือเป็นคำแจ้งโดยแสดงออกชัดแจ้งแก่บุคคลทั้งปวงที่จะรับมอบของตามข้อกำหนดในใบตราส่งนี้ว่า ไม้แปรรูปดังกล่าวมีหรืออาจจะมีตำหนิที่เห็นได้ เช่นว่านี้อยู่ด้วย

26. เครื่องทำความเย็น

ที่เก็บสินค้าซึ่งเย็นเป็นพิเศษจะ ไม่มีให้ เว้นแต่จะ ได้ทำสัญญากันไว้โดยคิดค่าระวางในอัตราที่เพิ่มขึ้น : ผู้ขนส่งรับว่า ก่อนที่จะนำสินค้าแช่เย็นเข้าไปใน "ที่บรรจุ" จะต้องได้รับหนังสือรับรองจากช่างตรวจเรือผู้มีอำนาจ ซึ่งรับรองว่า "ที่บรรจุ" และเครื่องทำความเย็นได้รับการตรวจในสภาพที่กำลังทำงานและพบว่า อยู่ในสภาพดีและเหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าแช่เย็น : หนังสือรับรองดังกล่าวนี้อาจจะออกให้ที่ท่าแรกของการเดินเรือหรือที่ท่าอื่น ๆ หลังจากท่าแรกนั้นก็ไม่ได้ ถึงแม้ว่าจะไม่ได้รับบรรจุสินค้าแช่เย็นที่ท่าอื่น ๆ ก็ตาม : ได้ตกลงกัน ณ ที่นี้ว่า ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะถือว่า การมีหนังสือรับรองเช่นว่ามานี้เป็นพยานหลักฐานอันเป็นที่ยุติว่า ผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังอันสมควรเพื่อทำให้ "ที่บรรจุ" และเครื่องทำความเย็นนั้นอยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการเดินทะเล (ของเรือบรรทุกสินค้า) : ความข้อนี้เป็นข้อที่เพิ่มขึ้นจากข้อความอื่น ๆ ในใบตราส่งนี้ และของนี้ต้องอยู่ภายใต้บังคับของข้อความอื่น ๆ ทั้งปวงในใบตราส่งนี้ด้วย

27. สินค้าที่มีทำขนถ่ายเพื่อเลือก

สำหรับสินค้าที่มีทำขนถ่ายเพื่อเลือก ต้องแจ้งชื่อทำขนถ่าย (ที่ตกลงเลือก) ไปยังตัวแทนเรือ ณ ท่าเพื่อเลือกแห่งแรกที่มีชื่อระบุไว้ในข้อเพื่อเลือกก่อนกำหนดเวลาที่คาดว่าเรือจะไปถึงที่นั่น ไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมง มิฉะนั้น ให้อยู่ในดุลยพินิจอันเด็ดขาดของผู้ขนส่งที่จะขนถ่ายสินค้านั้นที่ท่าเพื่อเลือกแห่งแรกนั้น หรือที่ท่าเพื่อเลือกแห่งอื่นก็ได้ และเมื่อได้ขนถ่ายของที่ท่าเพื่อเลือกเช่นว่านั้นแล้ว ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนโดยบริบูรณ์สำหรับเที่ยวการเดินเรือตามเจตจำนงในสัญญา และให้ผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิทั้งปวงในส่วนของตนนับแต่นั้นไป

28. การขนถ่ายและการส่งมอบสินค้าปากระวางและสัตว์มีชีวิต

ผู้รับตราส่งต้องไปปรับสินค้าที่เป็นสัตว์มีชีวิตและสินค้าปากระวางโดยทันที เมื่อเรือไปถึง มิฉะนั้น ผู้ขนส่งมี "สิทธิเสรี" ที่จะขนขึ้นบก โดยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของ

29. ของอันตรายและของที่เสียหาย

โดยมิให้เป็นการเสื่อมเสียแก่สิทธิและ "สิทธิเสรี" อื่น ๆ ทั้งปวงของผู้ขนส่งภายใต้ใบตราส่งนี้ ให้ผู้ขนส่ง ถูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งมี "สิทธิเสรี" โดยคุณพินิจอันเด็ดขาดของตนในอันที่จะทิ้งเสียจากเรือ ขนขึ้นบกหรือทำให้สิ้นสภาพอันตราย ซึ่งของที่ติดไฟง่าย เป็นวัตถุระเบิดหรือมีสภาพที่เป็นอันตราย หรือของที่ได้รับความแข็งแรง หรือได้พิจารณาเห็นว่า เป็นของอันตราย หรือเป็นของที่หน่วยงานพลเรือน หรือหน่วยงานทางทหารที่มีอำนาจหน้าที่ได้กำหนดให้เป็นของต้องห้าม ไม่ว่าผู้ขนส่ง ถูกจ้างหรือตัวแทนจะได้อินยอมให้ส่งของนั้น โดยรู้ถึงสภาพและลักษณะแห่งของนั้นหรือไม่ และของใด ๆ ที่อาจจะเน่าเสียหรือกลายสภาพหรือจะกลายเป็นอันตรายแก่เรือหรือสินค้าในเรือในระหว่างทำการขนส่งภายใต้ใบตราส่งนี้ : ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง และหรือเจ้าของของนั้น ต้องรับภาระจ่ายค่าภาระและค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่เกิดขึ้น โดยเป็นผลจากการทิ้งของจากเรือ การขนขึ้นบก การทำลาย หรือการทำให้สิ้นสภาพอันตราย เช่นว่านั้น : ผู้ส่งของไม่ว่าจะเป็นตัวการหรือตัวแทน ต้องรับผิดชอบต่อฝ่ายต่าง ๆ ไม่ว่าจะ เป็นฝ่ายใด ในการสูญเสียบหรือความเสียหายที่เกิดจากของอันตรายหรือของที่ "เป็นพิษเป็นภัย" ที่ส่งโดยไม่ได้เปิดเผยให้ทราบอย่างเต็มที่ถึงสภาพแห่งของนั้น ไม่ว่าผู้ส่งของจะได้อินยอมหรือไม่ก็ตาม

30. การเรียกร้องค่าเสียหาย

ในกรณีของสูญหาย เสียหายหรือเกิดความล่าช้า และเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมีให้คิดเงินจำนวนสุทธิของราคาต้นทุนและเงินทรรองในใบกำกับของของผู้ส่งของ หรือ 100 ปอนด์สเตอร์ลิงต่อหน่วย หักด้วยค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้ แล้วแต่อย่างไหนจะน้อยที่สุด : ในกรณีที่สินค้าซึ่งติด

ค่าระวางตามราคา ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะไม่เกินราคาของที่แจ้งไว้ก่อนส่งของและ
ใส่ไว้ในใบตราส่ง : การเรียกหรือค่าเสียหายหากจะพึงมี ให้กระทำที่ท่าส่งมอบของ :
และให้สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ (โดยครบถ้วนและถูกต้อง) ตามที่ระบุไว้
ในใบตราส่งนี้ เว้นแต่จะได้แจ้งเป็นหนังสือต่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ ทำขน
ถ่ายว่า มีของสูญหายหรือเสียหาย และสภาพของการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็น
อย่างไร ซึ่งจะต้องแจ้งก่อนหรือขณะที่ของนั้นเข้าไปอยู่ในอารักขาของบุคคลซึ่งมีสิทธิ
รับมอบของนั้นตามสัญญารับขน หรือหากเป็นกรณีที่ไม่อาจเห็นได้จากภายนอก จะ
ต้องแจ้งภายในสามวัน : ไม่ว่ากรณีใด ๆ ผู้ขนส่งเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งปวง
ในส่วนที่เกี่ยวกับการสูญหายหรือเสียหาย เว้นแต่จะได้ฟ้องคดีภายในหนึ่งปีหลังจาก
ส่งมอบของ หรือหลังจากวันที่พึงส่งมอบของนั้น

31. ของไม่ครบจำนวน ฯลฯ

ถ้าผู้รับตราส่งรายหนึ่งรายใดมีของตามเครื่องหมาย และเลขหมายใน
ใบตราส่งนี้ไม่ครบจำนวน ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะให้ถือว่าของประเภทของคุณภาพอย่าง
เดียวกันที่ไม่มีผู้รับ เป็นส่วนหนึ่งแห่งของดังกล่าว และผู้รับตราส่งต้องยอมรับเอาโดย
ถือว่าเป็นการส่งมอบที่ถูกต้องตามใบตราส่งนี้ : กรณีที่ส่งสินค้าเทกองหรือของที่ไม่มี
เครื่องหมายหรือของที่มีเครื่องหมายเหมือนกัน ไปยังผู้รับตราส่งมากกว่าหนึ่งราย
ผู้รับตราส่งหรือเจ้าของของต้องรับภาระอย่างถูกหนึ่งร่วมกันสำหรับค่าใช้จ่ายหรือความ
เสียหายใด ๆ ในการจัดแบ่งจำนวนของหรือหีบห่อให้เป็นไปตามอัตราส่วนและความ
บกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดก็ให้ตกแก่บุคคลดังกล่าวตามอัตราส่วนที่ผู้ขนส่งหรือตัว
แทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งจะกำหนด

32. สิทธิยึดหน่วง

ผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงและมีสิทธิที่จะขาย
ของนี้ตามวิธีปกติหรือโดยการทอดตลาด เพื่อเอาชำระค่าระวางทั้งปวง รวมทั้งค่าระวาง
เพิ่มเติมที่ต้องชำระดังที่ระบุไว้ข้างต้น ค่าตอบแทนให้แก่นายเรือ ค่าป่วยการระวางว่าง
ค่าเสียหายบรรทุกขนถ่าย ค่าป่วยการเรือเสียหาย ค่าช่วยเหลือผู้ภัย ค่าเฉลี่ยความ
เสียหายทั่วไป และค่าเสียหายอย่างอื่นไม่ว่าลักษณะใด ๆ ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่าย
อย่างอื่นไม่ว่าในลักษณะใด ๆ บรรดาที่เป็นภาระรับผิดชอบของหรือของผู้ส่งของ

ผู้รับตราส่งหรือเจ้าของของภายใต้ใบตราส่งนี้ และเพื่อเอาชำระค่าฤชาธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการบังคับใช้สิทธิยึดหน่วงและการขายและเพื่อเอาชำระหนี้แก่ทั้งปวงที่ยังค้างชำระไม่ว่าจะเป็นหนี้ข้อใด ๆ ที่ผู้ส่งของผู้รับตราส่งหรือเจ้าของของจะต้องชำระให้แก่ผู้ขนส่ง : ไม่มีข้อความใดในข้อนี้ที่ห้ามมิให้ผู้ขนส่งเรียกเอาจากผู้ส่งของผู้รับตราส่งหรือเจ้าของของ ซึ่งเงินในจำนวนนี้เป็นส่วนต่างระหว่างจำนวนเงินที่บุคคลเหล่านี้ค้างชำระแก่ตนกับจำนวนเงินที่ได้รับจริงจากการใช้สิทธิยึดหน่วงตามข้อนี้

๖๖. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปให้คิดประเมินตาม กฎออร์ค แอนทเวิร์พ ค.ศ. 1974 เว้นแต่การสูญเสียหรือบาดเจ็บของสัตว์มีชีวิตโดยการทิ้งลงจากเรือหรือโดยประการอื่น จะเรียกเอาค่าชดเชยไม่ได้ การคิดประเมินให้กระทำที่ท่าเรือ ซึ่งผู้ขนส่งเป็นผู้เลือกโดยใช้วิธีปฏิบัติของผู้ประเมินความเสียหายของอังกฤษช่วยเสริมในประเด็นปัญหาทั้งปวงที่ไม่มีข้อกำหนดว่าไว้ในกฎดังกล่าว : แม้เรือที่ใช้ทำการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นกรรมสิทธิ์ของหรือดำเนินการโดยผู้ขนส่ง ก็ให้จ่ายค่าช่วยเหลือกู้ภัยเต็มจำนวนเสมือนว่าเรือนั้น ๆ เป็นของบุคคลภายนอก : ก่อนส่งมอบของ ถ้าผู้ขนส่งหรือตัวแทนต้องการ ผู้ส่งของผู้รับตราส่งหรือเจ้าของของ ต้องวางมัดจำเป็นจำนวนเงินตามที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนเห็นว่าเพียงพอกับจำนวนเงินโดยประมาณที่จะต้องจ่ายเป็นค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าช่วยเหลือกู้ภัย และค่าใช้จ่ายพิเศษในส่วนที่เกี่ยวข้องของนั้น : แต่ทั้งนี้ สำหรับกรณีที่เกิดประเมินตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาหรือของประเทศอื่นใดที่มีกฎหมายหรือวิธีปฏิบัติเหมือนกันหรือคล้ายกันให้ใช้ข้อกำหนดดังต่อไปนี้

"ข้อกำหนดนิวเจอร์สัน"

ก. ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ อันตรายหรือทุกข์ภัยขึ้นในเวลาก่อนหรือหลังจากการเริ่มออกเดินทางของเรือ ไม่ว่าจะเกิดจากสาเหตุใด ๆ ไม่ว่าจะเป็เพราะความประมาทเลินเล่อหรือไม่ ซึ่งผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในสิ่งที่เกิดขึ้น และผลที่สืบเนื่องจากสิ่งที่เกิดขึ้นนั้นไม่ว่าโดยกฎหมาย สัญญาหรือโดยเหตุอื่นใด ของนี้ผู้ส่งของผู้รับตราส่งหรือเจ้าของของจะต้องร่วมออกเงินกับผู้ขนส่งในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เพื่อชดเชยการเสียหายทรัพย์สิน ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายที่เข้าลักษณะของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ซึ่งอาจต้องกระทำไปหรืออาจเกิดขึ้นและจะต้องจ่ายค่าช่วยเหลือกู้ภัยและค่าใช้จ่ายพิเศษที่เกิดขึ้นในส่วนที่เกี่ยวข้องของนี้

ข. แม้ว่าเรือที่ใช้ทำการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นกรรมสิทธิ์ของหรือดำเนินการโดยผู้ขนส่ง ก็ให้จ่ายค่าช่วยเหลือกู้ภัยเต็มจำนวนเสมือนว่าเรือนั้น ๆ เป็นของบุคคลภายนอก : ก่อนส่งมอบของ ถ้าผู้ส่งของหรือตัวแทนต้องการ ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของของต้องวางมัดจำเป็นจำนวนเงินตามที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนเห็นว่าเพียงพอกับจำนวนเงินโดยประมาณที่ต้องจ่ายเป็นค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าช่วยเหลือกู้ภัย และค่าใช้จ่ายพิเศษในส่วนที่เกี่ยวกับของมัน

ไม่ว่าเวลาใด ๆ หากผู้ขนส่งต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ เพื่อปรับสภาพของนี้ให้คืนดี หรือเพื่อหลีกเลี่ยง แก้ไข หรือปรับปรุงความเสียหายใด ๆ ของของนี้ หลังจากอุบัติเหตุได้เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด หรือกำลังจะเกิดขึ้น หรือเป็นที่คาดหมายว่าจะเกิดขึ้น ซึ่งตามความในใบตราส่งนี้เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ และค่าใช้จ่ายเช่นว่านั้นไม่เข้าข่ายที่จะเป็นการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และผู้ขนส่งไม่สามารถเรียกเอาคืนจากผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง เจ้าของของ หรือผู้ทรงใบตราส่งนี้โดยอาศัยความในข้ออื่น ๆ ของใบตราส่งนี้ได้ ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง เจ้าของของ และผู้ทรงใบตราส่งนี้จะต้องรับผิดชอบอย่างถูกหนี่ร่วมกันในการชำระคืนค่าใช้จ่ายที่ผู้ขนส่งได้ก่อให้เกิดขึ้นนั้นให้แก่ผู้ขนส่ง เมื่อผู้ขนส่งต้องการ

34. กรณีที่เรือโดนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย

หากมีความรับผิดชอบเรื่องเรือโดนกันเกิดขึ้นในระหว่างปฏิบัติตาม (สัญญาใน) ใบตราส่งนี้ และเรือ (ที่บรรทุกของ) นี้ มีส่วนเกี่ยวข้องอยู่ด้วย ถ้าจะต้องตัดสินใจเรื่องความรับผิดชอบดังกล่าวตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา ให้ใช้ความดังต่อไปนี้บังคับ :

"ถ้าเรือลำนี้โดนกับเรืออีกลำหนึ่งโดยมีเหตุจากความประมาทเลินเล่อของเรือลำอื่นนั้น และจากการกระทำ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ หรือบกพร่องต่อหน้าที่อย่างหนึ่งอย่างใดของนายเรือ คนประจำเรือ หรือผู้นำร่องของเรือลำนี้ หรือลูกจ้างของผู้ส่ง ในเรื่องการเดินเรือหรือการจัดการเรือ เจ้าของของภายใต้ใบตราส่งนี้จะชดใช้ให้แก่ผู้ขนส่งซึ่งความเสียหายหรือความรับผิดชอบทั้งปวงที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อเรือหรือเจ้าของเรือลำอื่นหรือเรือที่ไม่ได้บรรทุกของนี้ เพียงเท่าที่ความเสียหายหรือความรับผิดชอบนั้นเป็นผลมาจากการใช้สิทธิเรียกร้องของเจ้าของของแล้วนำมาหักกลบลบหนี่เรียกคืน หรือเอาคืนจากเรือที่บรรทุกของนี้หรือจากผู้ขนส่งในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งแห่ง

สิทธิเรียกร้องของตน : ข้อความดังกล่าวมานี้ ให้ใช้บังคับแก่กรณีที่เจ้าของ ผู้ดำเนินการ หรือผู้ควบคุมของเรือหรือสิ่งอื่น นอกจากเรือที่โค่นกันหรือสิ่งที่กระทบกับเรือ เป็น ผู้ผิด (มีความผิด) ในการที่เรือโค่นกันนั้นหรือการที่เรือกระทบกับสิ่งอื่นด้วย"

35. การเวนคืนใบตราส่ง

ใบตราส่งนี้ที่สลักหลังโดยชอบต้องนำมาแสดงที่ท่าขนถ่าย หรือ ณ ที่ปลายทางสำหรับกรณีที่มีการขนส่งต่อไป เพื่อรับมอบของ : ในการทำสัญญาทั้งปวงเพื่อจัดส่งของนี้จากท่าขนถ่ายไปยังที่หมายปลายทาง ผู้ขนส่ง หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งมี "สิทธิเสรี" ที่จะใส่ข้อความที่จำเป็นทั้งปวงไว้ในสัญญาดังกล่าว : ถ้า ผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งต้องการใบตราส่งนี้ที่สลักหลังโดยชอบจะต้องนำมาเวนคืนเพื่อแลกกับ "ใบสั่งให้ส่งมอบของ"

36. ของแตกง่าย

การแตกของแก้ว เครื่องดินเผา เครื่องหล่อ และของซึ่งมีสภาพที่เปราะหรือแตกหักได้ง่ายอย่างอื่น ให้ถือว่ามิสาเหตุเนื่องจากความบกพร่องในตัวหรือคุณภาพหรือข้อเสียของของนั้น หรือจากการจัดหีบห่อไม่ดี เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานว่า เจ้าของเรือมีความประมาทเลินเล่อ ความผิดหรือความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่

37. เหล็กและเหล็กกล้าที่เป็น เหล็กฉาก เหล็กแท่ง เหล็กเส้น ฯลฯ ที่ตั้งในสภาพเปลือยเปล่าหรือผูกรวมกัน

เรือไม่รับผิดชอบการส่งมอบที่ถูกต้อง และผู้รับตราส่งต้องเสียค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่เกิดขึ้นที่ท่าขนถ่ายอันเป็นผลจากการบิดเบี้ยวที่ไม่มั่นคง หรือจากการทำเครื่องหมายที่ไม่ชัดเจนเพียงพอ เว้นแต่

(ก) ทุกชิ้นได้ทำเครื่องหมายอย่างถาวรและเด่นชัดไว้ด้วยสีน้ำมัน

(ข) ทุกมัดได้ผูกรวมไว้อย่างหนาแน่น ทำเครื่องหมายอย่างถาวรและเด่นชัดไว้ด้วยสีน้ำมัน และติดบัตรโลหะในลักษณะที่สามารถจะแยกแยะแต่ละชิ้น หรือแต่ละมัดออกจากกันได้เมื่อถึงท่าขนถ่าย : กรณีที่รับบรรทุกผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้าที่ไม่ได้ห่อหุ้ม ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับการเกิดสนิมส่วนผิว การออกซิเดชัน หรือ

การเปลี่ยนแปลงสภาพเล็ก ๆ น้อย ๆ อย่างอื่น อันเนื่องมาจากความชื้นซึ่งอาจมีผลกระทบต่อลักษณะภายนอกของของนั้นหรือเกิดจากสภาพอันพิเศษของของดังกล่าว

ข้อความใด ๆ ในใบตราส่งนี้ที่บอกว่า เหล็ก เหล็กกล้า หรือของที่เป็นโลหะไม่ว่าประเภทใด ๆ ได้ส่งโดยมีสภาพและลักษณะดีเท่าที่เห็นได้จากภายนอก ไม่มีผลเป็นการยอมรับของผู้ขนส่งว่า ของนั้นไม่มีสนิมหรือความเสียหายจากน้ำจืด หรือการสุกหรือในลักษณะอื่น ๆ อยู่ระหว่างแผ่นคิบุก แผ่นเหล็กสังกะสี หรือแผ่นโลหะ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ

38. ฮอดแลนด์ เบดเยียม เยอรมัน

สินค้าบรรจุกระสอบทั้งปวง มะพร้าวแห้งและดินแร่ในสภาพเทกอง จะชั่งน้ำหนักบนเรือในระหว่างการขนถ่ายได้ต่อเมื่อตัวแทนเรืออนุญาต ; ถ้ามีการให้อนุญาต ผู้รับของต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เรือจะต้องจ่ายเนื่องจากการชั่งน้ำหนักบนเรือเช่นว่านั้น ไม่ว่าจะเป็นค่าแรงงานขนถ่ายสินค้าที่เพิ่มขึ้นหรือค่าใช้จ่ายอย่างอื่น ; ตัวแทนเรืออาจเพิกถอนการอนุญาตดังกล่าวในเวลาใด ๆ ระหว่างการขนถ่าย โดยไม่เป็นการเสื่อมเสียแก่สิทธิของเจ้าของเรือในการเรียกเอาค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นสำหรับค่าใช้จ่ายในส่วนที่ได้ก่อให้เกิดขึ้นแล้วนั้น

39. ฮอดแลนด์

ตามประเพณีของท่าเรือ ผู้รับตราส่งต้องเสียค่าใช้จ่ายในการขนถ่าย ส่วนหนึ่งตามอัตราที่ใช้อยู่ในขณะนั้น (เรียกว่า "lossingskosten") ไม่ว่าจะรับมอบของกลางน้ำหรือบนท่า

40. แอนทเวิร์พ

สินค้าที่ส่งไปแอนทเวิร์พจะถูกขนขึ้นบนบกและรับไว้โดยบริษัทที่ได้รับแต่งตั้งจากตัวแทนเรือ ผู้รับตราส่งต้องจ่ายค่าภาระตามอัตราที่ใช้อยู่ในขณะนั้น ไม่ว่าจะรับมอบของกลางน้ำหรือบนท่า

41. เบรเมน/เบรเมอร์ฮาวิน

เป็นที่ตกลงกันว่า ท่าเรือเบรเมนให้รวมไปถึงเบรเมอร์ฮาวินด้วย

42. ข้อยุติในการยอมรับใบตราส่งนี้

ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่งและเจ้าของของ และผู้ทรงใบตราส่งนี้ ยอมรับและตกลงเห็นด้วยกับข้อกำหนด ข้อยกเว้น และเงื่อนไขทั้งปวงของใบตราส่งนี้ ไม่ว่าจะเป็นที่เขียนไว้ พิมพ์ไว้ ประทับไว้ หรืออ้างอิงเข้าไว้เป็นส่วนหนึ่งของใบตราส่งนี้ โดยแสดงออกชัดแจ้ง และอย่างเต็มที่เสมือนว่าได้ลงลายมือชื่อรับรองโดยผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง เจ้าของหรือผู้ทรงดังกล่าว

ข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งของบริษัท ซีแอนด์ เซอร์วิซ จำกัด มีเนื้อหาสาระดังนี้

ได้รับของในสภาพภายนอกที่เห็นว่าดี จากผู้ส่งของ หรือตัวแทนผู้ส่งของ จำนวนคอนเทนเนอร์หรือจำนวนหีบห่ออื่นๆ หรือหน่วยอื่นใดที่กล่าวมาตามผู้ส่งของ ได้แสดงไว้โดยเฉพาะ ("Particulars Furnished") ซึ่งในช่อง 15 ระบุการขนส่งจากท่าเรือที่ทำการบรรทุก ช่อง 18 ระบุสถานที่แรกตามใบรับของไปยังท่าที่ขนถ่ายของในช่องที่ 16 ช่อง 17 ระบุสถานที่ที่ผู้ขนส่งทำการส่งมอบของ ดังนั้น เพื่อให้ผู้รับตราส่ง หรือผู้กระทำการขนส่งต้องจ่ายค่าภาระทั้งหมดที่ถึงกำหนดชำระตามที่กล่าวมา ผู้ขนส่งไม่ต้องจัดผู้แทนไว้เสมือนกับว่าผู้ส่งของเป็นผู้จัดไว้โดยเฉพาะ (... thereon carrier makes no representation as to the correctness of the particulars furnished by the shipper)

การยอมรับตามใบตราส่งนี้จากผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง ผู้ทรงตามนี้และเจ้าของของที่ตกลง ให้ถือเป็นอย่างเดียวกันและเสมือนกับว่าแต่ละคู่กรณีได้ลงนามในใบรับว่าให้อยู่ในความดูแล การขนส่ง การรับเปลี่ยน การส่งมอบ (relay delivery) และการเปลี่ยนเรือใด ๆ ในของให้อยู่ภายใต้หลักการที่ปรากฏไว้ด้านหน้า และด้านหลังเงื่อนไขนี้ ซึ่งควบคุมความสัมพันธ์ใดก็ตาม ซึ่งอาจจะเป็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง เจ้าของของ และผู้ทรงตามนี้ และผู้ขนส่ง ตัวแทนผู้ขนส่ง คู่สัญญา ลูกจ้าง นายเรือและเรือที่เกิดขึ้นจากความบังเอิญ และไม่ว่าผู้ขนส่งจะกระทำหรือผู้ที่ดูแลทรัพย์สินของผู้ขนส่ง (bailee carrier) กระทำก็ตามต้องมีสิทธิที่จะจัดเก็บในตู้คอนเทนเนอร์ของรถบรรทุก (Container Vans) หรือ รถพ่วง (Trailers) บนปากระวาง ทั้งนี้โดยมิต้องบอกกล่าวก่อนตามข้อ 9 ซึ่งไม่ถือว่าผู้ขนส่งสละสิทธิ เว้นแต่จะ

ได้มีการบอกสถานะสิทธิเป็นลายลักษณ์อักษรและลงชื่อผู้ขนส่ง หรือตัวแทนที่ได้รับมอบหมาย

ข้อ 1. ให้อยู่ภายใต้บังคับ (CLAUSE PARAMOUNT)

ใบตราส่งต้องมีผลบังคับใช้ตามบทบัญญัติทั้งหมดของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา ซึ่งได้รับอนุมัติในวันที่ 16 เมษายน ค.ศ. 1936 เสมือนกับว่าได้จัดทำไว้ก่อนแล้ว (as it set forth herein) อย่างไรก็ตาม ผู้ทรงตามนี้อาจจะมีสิทธิที่ดีกว่า แต่ไม่มากไปกว่า (However, insofar as it may provide greater rights to the holder hereof...) ตามที่บัญญัติไว้ในบทบัญญัติอนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับกฎเกณฑ์บางประการว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่ง ลงนาม ณ กรุงบริสเซลส์ วันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 ซึ่งได้รับการแก้ไขโดยพิธีสารลงนาม ณ กรุงบริสเซลส์ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (Visby Rules) และ ณ กรุงบริสเซลส์ วันที่ 21 ธันวาคม ค.ศ. 1979 (พิธีสารแก้ไข S.D.R.) และต้องบังคับใช้กับของไม่ว่าบรรทุกบนปากกระวางหรือได้ปากกระวางในการขนส่งของระหว่างท่าเรือสหรัฐอเมริกา หรือระหว่างท่าที่มีใช้ท่าเรือสหรัฐอเมริกาในช่วงก่อนของบรรทุก และภายหลังที่ขนถ่ายของจากเรือ และให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งตลอดเวลา ไม่ว่าผู้ขนส่ง ผู้ที่ดูแลรักษาทรัพย์สินของผู้ขนส่ง หรือกรรมกรขนของขึ้นลงที่ทำเรือเป็นผู้กระทำหรือไม่ก็ตาม

ถ้าได้มีการระบุในใบตราส่งหรือของที่ส่งมอบไปยังท้องถิ่นที่อยู่ในบังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล คำสั่ง หรือกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่มีสาระคล้ายคลึงกันกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันกับกฎเกณฑ์บางกฎเกณฑ์ในใบตราส่งฉบับ ณ กรุงบริสเซลส์ ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 ซึ่งอยู่ภายใต้คำสั่งของพระราชบัญญัติเช่นนั้น หรือกฎหมายลายลักษณ์อักษรก่อนที่ของบรรทุกและหลังจากที่ของถูกขนถ่ายลงจากเรือ และตลอดระยะเวลาที่อยู่ในความอารักขาของผู้ขนส่งโดยแท้จริง ไม่ว่าจะเป็นการกระทำของผู้ขนส่ง ผู้ที่ดูแลรักษาทรัพย์สินของผู้ขนส่ง หรือกรรมกรขนของขึ้นลงที่ทำเรือหรือไม่ก็ตาม

ผู้ขนส่งต้องมีสิทธิได้รับประโยชน์เต็มในสิทธิทั้งปวง รวมถึงเอกสิทธิภายใต้ การจำกัดความรับผิดทั้งหมด หรือยกเว้นจากความรับผิดที่บัญญัติไว้ในกฎหมายใด ๆ ของสหรัฐอเมริกา หรือที่อื่น ซึ่งกฎหมายต้องใช้บังคับ ถ้าข้อความตามใบตราส่งนี้ ขัดแย้งกันกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา หรือกฎหมาย อื่นใดที่ใช้บังคับ ข้อความเช่นนั้นต้องเป็นโมฆะเฉพาะข้อนั้นแต่ไม่รวมถึงข้ออื่น

ใบตราส่งต้องเทียบเคียงกับกฎหมายของสหรัฐอเมริกา และสิทธิของคู่สัญญา จะเป็นไปตามที่กฎหมายสหรัฐอเมริกากำหนดไว้

2. ซึ่งที่ครอบคลุมคู่สัญญา (Parties Covered)

ถ้าเรือหรือยานพาหนะอื่นใดที่ไม่ได้เป็นเจ้าของ หรือเช่าเรือเปล่ากับผู้ขนส่ง ของบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส (Sea-land Service) ใบตราส่งนี้ต้องมีผลบังคับตามวัตถุประสงค์ในการจำกัดความรับผิดเท่านั้น ตามที่สัญญากับเจ้าของหรือผู้เช่าเรือเปล่า เสมือนกรณีอาจเป็นได้ ถ้ากรณีดังกล่าวได้รับการตัดสินใจว่า บุคคลใด นอกเหนือจาก เจ้าของ หรือผู้เช่าเรือเปล่า (รวมถึง นายเรือ ผู้เช่าเรือ) โดยมีกำหนดระยะเวลา ตัวแทน กรรมกรยกขนสินค้าขึ้น-ลง คนมัดสินค้า (lashers) ขามรักษาการณ์และผู้เข้าทำสัญญา ที่เป็นเอกเทศอื่น ๆ ให้ถือว่าเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ที่ดูแลรักษาทรัพย์สินของผู้ขนส่งในของ หรือความรับผิดอื่นใดตามสัญญา หรือละเมิด สิทธิทั้งปวง ข้อยกเว้น และการจำกัด ความรับผิดที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย และเนื้อหาตามใบตราส่งนี้ต้องใช้กับบุคคลอื่น เช่นนั้นตามสัญญา เพื่อบอกสถานะสิทธิ การยกเว้นและการจำกัดความรับผิด ผู้ขนส่ง กระทำการในฐานะตัวแทนและผู้ดูแลผลประโยชน์ในกองทรัพย์สิน สำหรับบุคคลที่ กล่าวมาข้างต้นโดยเฉพาะเจ้าของเรือ หรือยานพาหนะอื่น ๆ ที่อาจได้รับจากผู้ขนส่ง หรือตัวแทนเรือ

ข้อ 3. ขอบเขตการเดินทาง (Scope of Voyage)

การเดินทางตามสัญญานี้ต้องรวมถึงท่าเรือเข้าหรือออกตามประกาศ ตาม ลักษณะธรรมชาติเป็นเส้นทางปกติ หรือทั่วไป หรือตามคำสั่ง เรืออาจละเว้นการแวะท่า เรือใด ๆ หรือท่าต่าง ๆ ไม่ว่าจะมิตาร่างกำหนดเวลาหรือไม่ก็ตาม และอาจแวะท่าเรือ เดียวกันมากกว่าหนึ่งครั้ง อาจก่อนหรือหลังการดำเนินการใกล้กับท่าเรือขนถ่ายจัดทำ ภาระบวณการเดินทาง หรือทำการทดสอบนำเอาเชื้อเพลิง หรือจัดเก็บ ณ ท่าเรือในหรือ

นอกลักษณะปกติการเดินทางโดยให้เรือแล่นไปไปกับผู้นำร่อง หรือโดยปราศจากผู้นำร่อง ลากและงูง และช่วยหรือพยายามช่วยเหลือชีวิต เรือที่ติดอยู่ในความหายนะหรือในทรัพย์สินอื่น และทรัพย์สินทั้งหมดที่บอกสถานะ ซึ่งรวมถึงการเดินทางตามสัญญา ผู้ขนส่งต้องมีสิทธิโดยมิต้องบอกกล่าวในการหาเรือเข้าแทน หรือจ้างเรือ ยานพาหนะขนส่งทางน้ำ หรือหาวิธีการอื่นใดตามที่เรือระบุไว้เพื่อกระทำการรับขนของทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เมื่อเกิดกรณีท่าเรือ ณ ท่าปลายทาง หรือท่าเรือที่ขนถ่ายไม่เหมาะสมกับเรือผู้คอนเทนเนอร์ของผู้ขนส่ง ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างท่าเรือในสินค้าเทกองที่บรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์

ข้อ 4. ภาวะเสี่ยงภัยและสิทธิเลือก (Risk and Liberties)

ในสถานการณ์ใด ๆ ที่ผู้ขนส่ง หรือนายเรือมีความเป็นไปได้ที่จะต้องตัดสินใจ เพราะตกอยู่ในภาวะความเสี่ยงภัยในการถูกยึด จับกุม ยึดหน่วง อันทำให้เกิดความเสียหาย ล่าช้า หรือความสูญหายในของ หรือเรือ หรือเงินเล่าไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ๆ ในการรับ เก็บรักษา หรือบรรทุกของ หรือการเดินทางต่อไป หรือการขนถ่ายของผู้ขนส่ง หรือนายเรือต้องมีสิทธิ

(ก) ปฏิเสธที่จะรับ เก็บรักษา หรือบรรทุกของหรือขนถ่ายของ หรือเอาของออกจากรถบรรทุก (devan) ไปยังท่าเรือที่สะดวกหรือสถานที่ตามที่ผู้ส่งของกำหนดหรือบุคคลผู้มีสิทธิรับมอบ และถ้าพลาดที่จะรับเช่นนั้น เพื่อที่จะเก็บของก็ให้ถือเป็นภาวะความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายของของ (...if he fails to do so to store them at the risk and expense of the goods : หรือ)

(ข) ขนถ่าย หรือเอาของออกจากรถบรรทุก (devan) ของเข้าไปในเรือลำเลียง (เรือถ่ายของ) ยาน (เรือ) โรงเก็บพัสดุ หรือสถานที่อื่นใด : หรือ

(ค) เก็บของไว้บนเรือจนกว่าจะเดินทางกลับหรือจนกว่าเวลาที่ผู้ขนส่งหรือนายเรือเห็นสมควร : หรือ

(ง) หาเรือแทนหรือเปลี่ยนเรือหรือส่งของ หรือของบางส่วนโดยวิธีการใด ๆ เว้นแต่ความเสี่ยงและการใช้จ่ายของของ การจัดวางของตามข้อกำหนดนี้ต้องรวบรวมให้เสร็จสิ้น โดยการกระทำตามสัญญา โดยผู้ขนส่งซึ่งสมัครใจที่จะรับผิดชอบต่อไปในบริการบางส่วน และทั้งหมดที่คืนให้ตามที่เปิดช่องให้กระทำ ซึ่งผู้ขนส่งต้องมีสิทธิที่จะได้รับค่าชดเชยพิเศษตามสมควร และต้องมีบุริมสิทธิในของ

ของที่ไม่ได้รับการบรรทุกบนเรือไม่ว่าด้วยเหตุผลใดก็ตามของนั้นก็ยังคงจัดส่งต่อไป โดยเรือหรือเรือเสบียง (feederships) เรือท่าเทียบ อากาศยาน รถบรรทุกสินค้า รถไฟ หรือวิธีการขนส่งอื่นใดที่นอกเหนือจากการขนส่งโดยเรือเดินสมุทร (ocean vessel) หรือเรือแทนก็ให้ถือว่าทำสำเร็จตามสัญญาการรับขนของนี้

ข้อ 5. คำสั่งรัฐบาล (Government Orders)

ผู้ขนส่งหรือนายเรือต้องมีสิทธิเสรีในการยินยอมตามคำสั่งใดๆ ทิศทาง กฎ ระเบียบตามการร้องขอ หรือคำแนะนำจากรัฐบาลแห่งชาติหรือโดยบุคคลใด ๆ ที่กระทำตามเจตนารมณ์ที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐบาลเช่นนั้น การมอบของตามข้อกำหนดนี้ต้องถือว่าเสร็จสมบูรณ์ตามสัญญาการรับขนของและข้อนี้ต้องถือ อยู่ในภาวะความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายของบุคคลเช่นว่านั้นแต่เพียงผู้เดียว (...and the goods thereafter shall be solely at their own risk and expense)

6. การจัดเก็บในตู้คอนเทนเนอร์ หลักประกันของผู้ส่งของ การชดใช้

คำเสียหาย (Packing of Containers - Shipper's Guaranty Indemnity)

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการจัดเก็บสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์อย่างปลอดภัย โดยการบรรจุหีบห่อจากผู้ส่งของหรือตัวแทนผู้ส่งของและผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ความเสียหายหรือเสียหาย (... and no responsibility shall attach to carrier for any loss or damage...) อันเป็นเหตุจากปริมาณการเปลี่ยนแปลง การบรรทุกเกินพิกัด หรือ ความผิดพลาดในเครื่องหมาย หรือการกระทบกระแทกอย่างแรง (... of failure to label or properly chock lash...) หรือในการบรรจุหีบห่อของในตู้คอนเทนเนอร์ หรือภายในของแต่ละหีบห่อ ผู้ส่งของ หรือตัวแทนผู้ส่งของต้องบรรจุของในตู้คอนเทนเนอร์ที่ ผนึกไว้อย่างเหมาะสม ผู้ส่งของหรือตัวแทนผู้ส่งของต้องตรวจตราอย่างละเอียด โดยใช้ ความระมัดระวัง และไว้ในตู้คอนเทนเนอร์อย่างเป็นระเบียบเรียบร้อย

ถ้าจำเป็น ก่อนการบรรจุหีบห่อของ การยอมรับและการหีบห่อใน ตู้คอนเทนเนอร์ต้องถือว่าเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่าของนั้นได้รับการบรรจุอย่าง แน่นหนา เป็นระเบียบเรียบร้อยและเหมาะสำหรับการใช้ และต้องปลดเปลื้องความ รับผิดชอบของผู้ขนส่งจากความเสียหายใด ๆ ในของที่บรรทุกอันเป็นผลจากสภาพของ

ตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้แล้วตามนี้ รวมถึงตู้คอนเทนเนอร์ทุกชนิดในสินค้าชนิดแห้ง เหลว และที่เน่าเสียได้ง่าย รวมถึงรถบรรทุก และรถพ่วง

ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง ผู้ทรงและเจ้าของของตกลงที่จะรับผิดชอบ และต้องถือว่าไม่เป็นอันตราย และผู้ขนส่งต้องได้รับค่าใช้จ่ายจากการที่ได้รับบาดเจ็บใด ๆ ความสูญหาย หรือเสียหาย รวมถึง ค่าปรับ โทษ และค่าธรรมเนียมของหน่วยงานตามสมควรอันเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ส่งของตามที่พรรณาวโรยอย่างเหมาะสมในป้ายที่จัดเก็บ หรือหลักประกันของของในตู้คอนเทนเนอร์ ทรัพย์สินอื่น ๆ หรือบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บ หรือถึงแก่ความตาย

ข้อ 7. ของที่เน่าเสียได้ง่าย (Perishable Goods)

ของหรืออาหารที่มีลักษณะเน่าเสียได้ง่ายจะได้รับการบรรทุกในตู้คอนเทนเนอร์ตามปกติในรถบรรทุก หรือรถพ่วง และปราศจากการบริการที่ได้รับการคุ้มครองเป็นพิเศษ เว้นแต่จะได้มีการบอกกล่าวในด้านหน้าของใบตราส่งว่าของที่เน่าเสียได้ง่ายเช่นนั้นจะต้องรับขนในตู้เย็น ความร้อน เครื่องระบายอากาศเป็นพิเศษ หรือมิฉะนั้นจะต้องมีการจัดหาตู้คอนเทนเนอร์เป็นพิเศษ รถบรรทุกหรือรถพ่วงตามการบริการที่ได้รับการคุ้มครองและค่าภาระจะยกให้เป็นภาษีของผู้ขนส่ง (... in accordance with protective services and charges offered in carrier's tariff)

ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง ผู้ทรงตามใบตราส่งนี้ และเจ้าของของตกลงรับผิดชอบในการปฏิบัติการของอุปกรณ์ที่ควบคุมอุณหภูมิ (รวมถึงการเก็บรักษาและการซ่อมแซม) ในช่วงตลอดระยะเวลาก่อนการจัดเก็บในตู้คอนเทนเนอร์ รถบรรทุก หรือรถพ่วงได้ส่งมอบให้กับผู้ขนส่ง ณ ท่าเรือที่บรรทุก หรือถ้าใช้บังคับกับสถานที่แรกของใบรับและภายหลังการส่งมอบโดยผู้ขนส่ง ณ ท่าเรือที่ขนถ่าย หรือถ้าใช้บังคับกับสถานที่ที่ส่งมอบโดยผู้ที่กระทำการเป็นผู้ขนส่ง (... if applicable the Place of Delivery by On-carrier)

เมื่อได้รับการบรรจุลงในตู้คอนเทนเนอร์ รถบรรทุก หรือรถพ่วงได้
รับไว้ ผู้ขนส่งจะจัดเครื่องมืออัตโนมัติควบคุมความร้อนที่เก็บรักษาอุณหภูมิของอากาศ
ในตู้คอนเทนเนอร์ ภายในช่วง+หรือ - 2 องศาฟาเรนไฮต์ ตามที่ผู้ส่งของร้องขอให้
ด้านหน้าของใบตราส่งนี้ (... of the temperature requested by the shipper on the face
hereof)

8. สัตว์มีชีวิต (Live animals)

สัตว์มีชีวิต นก และปลาที่ได้รับ เก็บรักษา และบรรจุไว้จะตกอยู่ใน
ภาวะความเสี่ยงภัยของผู้ส่งของแต่ละขบวนผู้เดียวในอุบัติเหตุ โรคระบาด หรือเหตุที่ถึงแก่
ความตายและปราศจากการให้หลักประกัน หรือการดำเนินการอย่างอื่นใดก็ตามจากผู้
ขนส่ง

9. การจัดเก็บบนปากระวาง (Stowage on Deck)

ของอาจจัดเก็บในเนื้อที่ซึ่งครอบคลุมถึง หรือบรรจุในหรือบน
ตู้คอนเทนเนอร์ รถบรรทุก (van) หรือรถพ่วง (trailer) โดยบรรทุกบนปากระวาง
(carrier on deck) ซึ่งต้องถือว่าเป็นการจัดเก็บภายใต้ปากระวาง (under deck) เพื่อวัตถุประสงค์
ทั้งหมดซึ่งรวมถึงการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และพระราชบัญญัติการรับขน
ของทางทะเล เฮกรูลส์ หรือบทกฎหมายอื่นที่ใช้บังคับ

ถ้าของที่บรรทุกบนปากระวางไม่อยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ ของที่บรรทุกนั้นจะ
ตกอยู่ในความเสี่ยงเฉพาะของมันเท่านั้น และปราศจากความรับผิดชอบใด ๆ ในของมัน
เว้นแต่ ในกรณีใด ๆ ผู้ขนส่งต้องได้รับประโยชน์การคุ้มครอง และการจำกัดความรับ
ผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล เฮกรูลส์ หรือเฮก-วิสต์บี รูลส์ หรือ ตาม
ที่ข้อกำหนดและเงื่อนไขนี้กำหนดไว้

ข้อ 10. การเปลี่ยนเรือ (Transshipment)

ถ้าของนั้นได้กำหนดท่าเรือ หรือท่าเรือปลายทางไว้ล่วงหน้าแล้ว ซึ่ง
ทำนั้นไม่อยู่ในการบริการของบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส หรือ มีผู้ขนส่งอื่นดำเนินการ
ตลอดเส้นทางกับบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อเรียกร้อง และภาวะ

ความเสี่ยงภัยของผู้ส่งของว่าจะส่งมอบของเพื่อการเปลี่ยนมือ หรือเดินเรือต่อไปยังท่าเรือที่ขนถ่าย หรือสถานที่ที่ผู้กระทำการเป็นผู้ขนส่ง ดำเนินการเป็นผู้ขนส่ง เรือ หรือการขนส่งรูปแบบอื่นเป็นผู้ส่งมอบ (... then upon the request and at the risk of the shipper the goods will be delivered for transshipment or forwarding at the Port of Discharge of Place of Delivery by On-carrier Served by Carrier's ('') vessel (s) or other mode of transport) ในกรณีเช่นนั้น บริษัท ซีแลนค์ เซอร์วิสเซส จำกัด หรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วม (participating carriers) จะไม่มีหน้าที่ต่อไป หรือความรับผิดชอบใดก็ตามที่เสมือนกับผู้ขนส่ง ใบตราส่งนี้จะเป็นเพียงเอกสารสิทธิในภายหลังเท่านั้น (... this bill of lading operating only as a document of title thereafter)

ข้อ 11. การส่งมอบและการจัดเก็บ (Delivery and Storage)

เว้นแต่ท่าเรือ ซึ่งผู้ขนส่งส่งมอบของโดยตรงกับผู้รับตราส่ง หากการส่งมอบเกิดขึ้นและผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อไปเมื่อของได้วางลง ณ ปากระวาง เรือ ล้ำเลียง (lighter) หรือยานขนส่งอื่น ๆ ที่ปลอดภัย และอยู่ในความอารักขาของท่าเรือ หรือรัฐบาลที่ได้รับมอบหมาย (...and custody is taken by port or government authorities...) หรือผู้ปฏิบัติการปลายทาง (terminal operator) หรือผู้ที่ปฏิบัติการของเรือขนส่งสินค้าขึ้นลงเรือ ณ ท่าเรือซึ่งผู้ขนส่งส่งมอบของกับผู้รับตราส่ง ถ้าผู้รับตราส่งไม่รับส่งมอบ เมื่อของได้เตรียมพร้อมของนั้นต้องตกอยู่ในภาวะความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายของเจ้าของ (the goods shall thereafter be at their own risk and expense) ผู้ขนส่งต้องมีสิทธิ แต่มิใช่หน้าที่ในการจัดเก็บเข้าในตู้คอนเทนเนอร์ในลักษณะเปิดก่อนการบรรจุหรือหลังการขนถ่าย (... to store containers in the open before loading or after discharge)

ข้อ 12. ค่าใช้จ่าย ค่าปรับ (Expense, Fines)

ผู้ส่งของและผู้รับตราส่งต้องรับผิดชอบและชดใช้ความเสียหายแก่ผู้ขนส่งและเรือ ไม่ถือว่าเป็นอันตราย (... and hold them harmless against...) และผู้ขนส่งต้องมีบรรณสิทธิในของซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายทั้งปวง และค่าภาระในการแก้ไข การร่วมมือกัน การซ่อมแซม การใช้สารเคมีรมควัน (fumigating) การเอาของออกจากรถบรรทุก (devaning) การจัดเก็บใหม่ การสร้างหรือการตั้งเงื่อนไขใหม่ และค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่

เกิดขึ้นเพื่อผลประโยชน์ หรือการคุ้มครองในของ รวมถึงเพื่อการใช้จ่ายใด ๆ หน้าที่ ค่าปรับ หรือรวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น แต่ไม่จำกัดในค่าใช้จ่ายของศาล (... or other expenses including but not limited to court costs...) ค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมของ ทนายความที่เกิดขึ้นตามสมควร หรือการจัดเก็บภาษีกับผู้ขนส่งหรือเรืออันเกี่ยวเนื่องกับ ของเนื่องจากความผิดพลาดของผู้ส่งของตามกฎหมายใด ๆ หรือตามระเบียบข้อบังคับ

ข้อ 18. ค่าระวาง บุริมสิทธิ ปริมาณ (Freight, Liens, Quantity)

ค่าระวางต้องจ่ายตามที่ผู้ขนส่งเลือกตามน้ำหนักตันกรอส มาตรการ ของน้ำหนักตัน หรือมูลค่าของที่จัดไว้ล่วงหน้าในคำภีร์ของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องมี สิทธิ แต่มิใช่หน้าที่ที่จะเปิดหีบห่อ หรือตู้คอนเทนเนอร์ และถ้าของอันใดอันหนึ่ง ของผู้ส่งของ (if shipper's particulars...) ได้ถูกพบว่าไม่ถูกต้อง ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง และของต้องรับผิดชอบในค่าระวางที่ถูกต้องและค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้น ในการตรวจสอบ น้ำหนัก มาตรการ หรือมูลค่าของมัน ค่าระวางเต็มตามท่าเรือขนถ่ายที่ระบุชื่อใน ด้านหน้าเอกสารนี้ และค่าภาระทั้งหมดที่จ่ายไว้ล่วงหน้าในของต้องได้รับการพิจารณา อย่างสมบูรณ์ต่อเมื่อใช้ใบรับของจากผู้ขนส่ง (and all advance charges against the goods shall be considered completely earned on receipt of the goods by carrier) ราวกับว่าเรือหรือของที่ได้รับการเสียหายหรือได้รับการทดสอบ หรือการเดินทางไม่ เป็นผลหรือละทิ้งการเดินทางนั้นไป (...even though the vessel or goods are damaged or test or the voyage is frustrated or abandoned) จำนวนค่าระวางทั้งหมดต้องจ่ายใน จำนวนเต็มให้กับผู้ขนส่ง (All sums payable to carrier are due when incurred and shall be paid in full) ตามอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลของสหรัฐอเมริกาหรือตามที่ผู้ขนส่ง เลือกในอัตราที่เท่าเทียมกันในอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลของท่าเรือบรรทุก หรือท่า เรือขนถ่าย หรือตามที่ระบุไว้เฉพาะเจาะจงในภาษี หรือข้อตกลงตามที่ได้มีการประชุม (... or as specified in tariffs or conference agreement)

ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง ผู้ทรง และเจ้าของของต้องรับผิดชอบร่วมกัน (jointly) และรับผิดชอบอย่างลูกหนี้หลายคน (...and severally liable) กับผู้ขนส่งในการ จ่ายค่าระวางทั้งหมด ค่าจอดเรือเกินกำหนดเวลา การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และค่า ภาระอื่น ๆ ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายของศาล ค่าใช้จ่ายและค่าธรรมเนียมของทนายความที่

เกิดขึ้นตามสมควรแต่ไม่จำกัดจำนวน ซึ่งเป็นจำนวนที่ผู้ขนส่งเก็บรวบรวมไว้เมื่อถึงกำหนด (...including but not limited to court costs expenses and reasonable attorney's fees incurred in collecting sums due carrier) การจ่ายค่าระวางของเรือเดินสมุทร (ocean freight) และค่าภาระจนถึงค่าระวางที่ให้กับผู้รับจัดการขนส่ง (Payment of ocean freight and charges to a freight forwarder...) นายหน้าหรือบุคคลอื่นใดนอกเหนือจาก บริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด หรือตัวแทนผู้ได้รับมอบหมายจากบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส โดยไม่ต้องจ่ายให้กับผู้ขนส่งและต้องจัดให้อยู่ในความเสี่ยงภัยของผู้จ่ายแต่เพียงผู้เดียว (...shall not be deemed payment to the carrier and shall be made at payer's sale risk)

ผู้ขนส่งต้องมีบุริมสิทธิในของ ซึ่งต้องส่งมอบของที่เหลืออยู่ (... which shall survive delivery) สำหรับค่าภาระทั้งหมดที่ถึงกำหนดและอาจมิได้มีการบอกกล่าว การบังคับตามบุริมสิทธินี้โดยวิธีการขายต่อสาธารณะ หรือโดยปกติวิธีและทรัพย์สินอื่นๆ ที่ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง ผู้ทรงหรือเจ้าของของ ซึ่งอาจถือเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ขนส่ง (...which may be in carrier's possession)

ข้อ 14. เรือชนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย (Both to Blame Collisions)

ถ้าเรือชนกันกับเรืออีกลำหนึ่งเป็นผลจากความประมาทเลินเล่อของเรืออีกลำหนึ่ง และการกระทำใด ๆ นั้นเป็นความประมาทเลินเล่อหรือความบกพร่องของนายเรือ ลูกเรือ (mariner) คนนำร่อง หรือคนเรือ (servants) ในการเดินเรือหรือจัดการเรือ เจ้าของของที่บรรทุกนี้จะชดใช้ความเสียหายแก่ผู้ขนส่งต่อความสูญหายทั้งหมด หรือรับผิดกับเรือลำอื่น หรือเรือที่ไม่ได้บรรทุกหรือเจ้าของเรือตราบเท่าที่เกิดสูญหายเช่นนั้น หรือความรับผิดในความสูญหายหรือความเสียหายกับหรือการเรียกร้องใด ๆ ก็ตามของเจ้าของของดังกล่าวมาได้จ่ายหรือสามารถจ่ายโดยเรือลำอื่น หรือเรือที่ไม่ได้บรรทุกกับเจ้าของดังกล่าว และได้มีการจัดให้มีการหักกลบลบหนี้ (set-off recouped) หรือได้รับชดใช้โดยเรืออื่น ๆ (recovered by the other) หรือเรือที่ไม่ได้บรรทุก หรือเจ้าของเรือตามส่วนของการเรียกร้อง เจ้าของเรือต่อเรือที่ขนส่งหรือผู้ขนส่ง บทบัญญัติที่ยอมสละสิทธิต้องรวมถึงการไว้บังคับกับเจ้าของ ผู้ประกอบการหรือบุคคลเหล่านี้ในค่าภาระเรือใด ๆ หรือเรือหลาย ๆ ลำ หรือวัตถุใดนอกเหนือ

จากนั้น หรือนอกจากที่เรือโดนกันกับเรืออื่น หรือวัตถุที่เกิดจากความผิดพลาดในเรือโดนกัน การปะทะกัน การเกยหาด หรืออุบัติเหตุใด ๆ

ข้อ 15. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average)

การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปต้องปรับใช้ตามที่ระบุและระงับข้อพิพาทตามกฎฮอร์ก แอนทเวิร์พ 1974 (York Antwerp Rules 1974) เว้นแต่กฎเกณฑ์ XXII นี้ตามที่ผู้ขนส่งเลือกสถานที่ไว้ และไม่ได้อยู่ในบทบัญญัติของกฎเกณฑ์เหล่านี้ (except rule XXII thereof at the place selected by carrier and as to matters not provided for by these rules) ซึ่งตามกฎหมายและทางปฏิบัติที่ทำอยู่ในท่าเรือนิวยอร์ก ความตกลง การเฉลี่ย หรือหลักประกันและการให้หลักประกันเพิ่มเติมเช่นนั้น อาจได้รับการเรียกร้องจากผู้ขนส่ง ซึ่งต้องจัดไว้ก่อนที่จะได้มีการส่งมอบของ

ในกรณีอุบัติเหตุ อันตราย ความเสียหาย หรือภัยพิบัติก่อนหรือหลังการเริ่มเดินทาง อันเป็นผลจากเหตุใด ๆ ก็ตาม ไม่ว่าจะเกี่ยวเนื่องกับความประมาท เลินเล่อหรือไม่ หรือเป็นผลใด ๆ ก็ตาม ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายลายลักษณ์อักษร สัญญา หรืออื่น ๆ (... resulting from any cause whatsoever whether due to negligence by statute contract or otherwise...) ของผู้ส่งของและผู้รับตราส่ง ต้องช่วยกันเฉลี่ยกับผู้ขนส่งในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปกับการจ่ายในการเสียหายใด ๆ ในความสูญหาย หรือค่าใช้จ่ายในลักษณะการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ซึ่งอาจจัดทำหรือเกิดขึ้นและต้องจ่ายค่าช่วยเหลือกู้ภัย และค่าภาระพิเศษที่เกิดขึ้น ในกรณีของถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยเรือเป็นของตนเอง หรือปฏิบัติการโดยผู้ขนส่ง การช่วยเหลือกู้ภัยนั้นต้องจ่ายในจำนวนเต็ม และเป็นอย่างเดียวกันกับเรือที่ช่วยเหลือกู้ภัยของบุคคลภายนอก (strangers) สินค้าต้องถูกจ่ายตามสัดส่วนในส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป แม้ว่าการเฉลี่ยเช่นนั้นเป็นผลจากความบกพร่อง ความประมาทหรือความผิดพลาดของนายเรือ คนนำร่อง หรือลูกเรือ ผู้ส่งของ และผู้รับตราส่งอาจประกาศโดยชัดแจ้งยกเลิกประมวลกฎหมาย (code) กฎหมายลายลักษณ์อักษร กฎหมายหรือระเบียบซึ่งยังมีการใช้บังคับอยู่ก็ตาม (... which might otherwise apply)

ข้อ 16. ไฟไหม้ (Fire)

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายใด ๆ กับของที่ เกิดขึ้น ณ เวลาใด ๆ ถึงแม้ว่าก่อนการบรรทุกของหรือหลังการขนถ่ายของลงจากเรือ โดยเหตุหรือวิธีการที่ไฟไหม้ไม่ว่าเป็นอย่างไรก็ตาม เว้นแต่การไฟไหม้เช่นนั้นต้องถือเป็นเหตุจากความผิดของผู้ขนส่งโดยแท้ หรือเป็นความผิดส่วนตัวโดยเฉพาะของผู้ขนส่งเท่านั้น

ข้อ 17. การประเมินค่า (Valuation)

ในกรณีสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า หรือที่เกี่ยวข้องกับของที่เกินกว่ามูลค่าที่แท้จริง ซึ่งเทียบเท่ากับเงินตามกฎหมาย 1,000 US\$ ต่อหีบห่อ หรือในกรณีของของที่ไม่ได้บรรทุกในหีบห่อก็เทียบเท่ากับหน่วยการบรรทุก ทั้งนี้ มูลค่าของต้องถือว่าเป็น 1,000 US\$ ต่อหีบห่อหรือต่อหน่วย เว้นแต่ลักษณะและมูลค่าของจะมีมูลค่าสูงกว่าตามที่ผู้ส่งของได้ประกาศไว้และค่าภาระพิเศษที่จ่ายตามภาษีผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต้องไม่เกินกว่ามูลค่าของที่ลงไว้ในใบกำกับของด้วยคำ "หีบห่อ" ต้องรวมถึง แผ่นรองรับน้ำหนัก (a skid) แคร่ (cradle) แท่นวางสินค้าสำหรับลากเก็บหรือลำเลียง (pallet) หรือการบรรทุกเป็นหน่วย เป็นกลุ่มในการเก็บรวบรวม เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกาไม่ต้องใช้บังคับ การจำกัดความรับผิดไว้ 1,000 US\$ ต้องใช้บังคับในแต่ละการบรรทุก หรือพิธีการของค่าระวางต่อหน่วยหรือต่อชิ้น ซึ่งมักบัญญัติไว้ว่าให้มีผลบังคับใช้กับการจำกัดความรับผิดไว้มากกว่าการจำกัดไว้ที่ 1,000 US\$ ดังนั้นต้องใช้บังคับในขอบเขตของการจำกัดความรับผิด 1,000 US\$ (...shall apply in place of the \$ 1,000 limitation)

ข้อ 18. การบอกกล่าวการเรียกร้องในระยะเวลาการฟ้อง-เขตอำนาจศาล

(Notice of Claim - Time for Suit - Jurisdiction)

เว้นแต่จะได้มีการบอกกล่าวในความสูญหาย หรือเสียหายและลักษณะทั่วไปในความสูญหาย หรือเสียหายเช่นนั้น ได้ให้ไว้เป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่ง ณ ทำเรือขนถ่ายก่อนหรือขณะเวลาในการเคลื่อนย้ายของเข้าไปในความอารักขาของบุคคลซึ่งมีสิทธิที่จะส่งมอบตามนี้ภายใต้สัญญารับขน การเคลื่อนย้ายเช่นนั้น ต้องเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งของได้ส่งมอบของตามที่กล่าวไว้ใน

ใบตราส่งถึงความสูญหายหรือเสียหาย ซึ่งไม่ปรากฏในการบอกกล่าวว่าจะต้องแจ้งให้ทราบภายใน 3 วันหลังการส่งมอบ (...the notice must be given within three days after delivery)

ผู้ขนส่งและเรือต้องได้รับการปลดปล่อยความรับผิดชอบจากความสูญหายหรือเสียหาย เว้นแต่การเรียกร้องเป็นลายลักษณ์อักษรได้จัดทำภายใน 1 ปี หลังจากการส่งมอบหรือวันที่ของควรถูกส่งมอบหรือถ้าการเรียกร้องได้จัดทำในระยะเวลาแต่ไกลจะสิ้นสุด แต่ยังมีได้นำมาฟ้องภายใน 2 ปี จากวันที่ไกลจะสิ้นสุดการเรียกร้องทั้งหมดหรือแต่บางส่วน คำฟ้องนั้นไม่ต้องถือว่านำส่งไปที่ผู้ขนส่ง หรือเรือ (suit shall not be deemed brought against carrier or vessel...) จนกว่าเขตอำนาจศาลต้องมีอำนาจเหนือผู้ขนส่งหรือเรือ หรือทั้งผู้ขนส่งและเรือโดยการบริการตามกระบวนการนี้ (... until jurisdiction shall have been obtained over carrier or the vessel, or both by service of process thereon) ผู้ขนส่งอาจใช้ดุลยพินิจเพียงผู้เดียวและอาศัยหลักความไม่เสื่อมสิทธิในการข้ามเวลา (...and on the basis that it has not been prejudiced by the passage of time) การบอกกล่าวสละข้อเรียกร้องหรือข้อจำกัดในระยะเวลาอื่น ไม่ว่าจะเป็นอย่างใดก็ตาม ผู้ขนส่งจะไม่ดำเนินการเรียกร้องในกรณีที่เกิดขึ้นในภายหลัง 3 ปี นับจากวันที่ส่งมอบของ หรือวันที่ของควรถูกส่งมอบ (... carrier will not entertain claims which are filed later than three years from the date of delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered)

ข้อ 10. ความตกลงให้เป็นที่สุด (Final Agreement)

ความตกลงที่มีอยู่ก่อนทั้งหมด ใบรับปากกระวาง หรือข้อตกลงเกี่ยวกับคำระวางเพื่อการบรรทุกของและการจัดการอื่น ๆ ทั้งหมดได้แทนที่ด้วยใบตราส่งนี้ และคำระวางและกฎเกณฑ์คำภาณี และกฎ ระเบียบของสหพันธ์กรมวิชาการด้านการขนส่งทางทะเล (...Regulations on file with the Federal Maritime Commission, และ Intersate Commerce Commission) ในกรณีตลอดจนวิธีการขนส่ง ซึ่งเกี่ยวข้องกับกรกล่าวอ้างและแบบฟอร์มในส่วนนี้ของใบตราส่งนี้ (...and form part of this bill of lading as if set forth herein at length) ถ้าหากกฎเกณฑ์ภาณีในคำระวาง และกฎ ระเบียบต่าง ๆ ซึ่งปรับใช้ตามข้อเรียกร้องข้างต้น

ข้อ 20. หลักประกันของผู้ส่งของ (Shipper's Warranties)

หลักประกันของผู้ส่งของซึ่งเป็นของและมีสิทธิเป็นเจ้าของในของ หรือได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของและบุคคลทุกคนที่มีสิทธิเป็นเจ้าของที่ตกลงไว้ตาม เนื้อหาในใบตราส่งนี้

ข้อ 21. ใบตราส่งบนเรือที่ใช้กับทุกประเภทของการขนส่ง (Through and on Board Bills of Lading)

เมื่อได้ใช้หรือสลักหลังใบตราส่งนี้โดยใช้ถ้อยคำ "บรรทุกบนเรือ" (on board) ต้องหมายความว่า บรรทุกบนเรือที่ส่งออกหรือบนเรืออีกสำหนึ่งในรูปแบบ การขนส่งที่กระทำหรือในนามของผู้ขนส่งเอง และระยะทางของท่าเรือที่บรรทุก สำหรับการบรรทุกไปต่างประเทศนั้นจะมีเรือของผู้ขนส่งร่วมอยู่ด้วย

ใบตราส่งของผู้ขนส่งที่มีส่วนในการขนส่งบนบกจะมีผลบังคับตาม กฎหมาย ณ วันที่ระบุอยู่ในใบตราส่งนี้ พร้อมกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ภาษีและสถานะของ ผู้ขนส่งที่มีส่วนอยู่ด้วย และกฎเกณฑ์ และกฎระเบียบที่ใช้บังคับของตัวแทนรัฐบาล พร้อมกับเขตอำนาจศาลเหนือดินแดนที่ขนส่งเช่นนั้น ปกครองและควบคุมความเป็น เจ้าของและการรับขนของโดยผู้ขนส่งที่มีส่วนอยู่เช่นนั้น ตำนานแบบฟอร์มใบตราส่งที่ กล่าวมาแล้ว ยังใช้ได้กับผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมหรือตัวแทนตามที่ร้องขอ อย่างไรก็ตาม เท่าที่ข้อกำหนด 1,9,17,18 และ 22 จะให้สิทธิผู้ทรงมากกว่า ก็ต้องนำข้อกำหนดเหล่านี้ ใช้บังคับ (...shall give greater rights to the holder hereof they shall be applied)

ข้อ 22. ข้อเรียกร้อง (Claims)

การเรียกร้องในความสูญหายหรือเสียหายกับของที่ตกลงกันให้ตกอยู่ ภายใต้เนื้อหาของใบตราส่งนี้ อาจถูกเติมไว้กับบริษัท ซีแลนค์ เซอร์วิส จำกัด ซึ่งตกลง ว่าจะเป็นความรับผิดชอบเพียงอย่างเดียวในเรื่องความเป็นเจ้าของตามข้อเรียกร้องที่ กล่าวมาโดยสรุป (...which agrees to be solely responsible for processing said claims to conclusion) ซึ่งตกลงว่าในกรณีของการจ่ายตามข้อเรียกร้องเช่นนั้น โดย บริษัท ซีแลนค์ เซอร์วิส จำกัด ต้องถูกแทนที่โดยปริยายในสิทธิทั้งหมดของผู้ส่งของ ดังกล่าว หรือผู้รับตราส่งต่อคนอื่น ๆ ทั้งหมด รวมถึงผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมด้วย

รายการความสูญหายหรือเสียหายเช่นนั้น ในข้อเรียกร้องจะต้องเต็มไว้และต้องเริ่มฟ้องภายในเวลาจำกัดตามที่กฎหมายกำหนดไว้และตามที่ใบตราส่งระบุและภาษี เมื่อความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น ณ เวลาใด ๆ ตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ส่งมอบให้กับผู้ขนส่งที่ทำเรือบรรทุกหรือถ้าบังคับใช้กับผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของผู้รับตราส่ง ณ ท่าเรือขนถ่าย หรือถ้าบังคับใช้กับสถานที่ที่ส่งมอบโดยผู้ขนส่งเป็นผู้กระทำเองต้องถือว่าเป็นการกระทำระหว่างผู้ส่งของ ผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงตามนี้ และบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด ซึ่งความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือซึ่งอยู่ในต่างประเทศ ขณะที่อยู่ในความอารักขาหรือในความควบคุมของบริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด การปรับเปลี่ยนทั้งหมดในความสูญหาย หรือเสียหายเช่นนั้น ต้องจัดทำตามข้อกำหนดข้อ 1 ข้อกำหนดให้อยู่ภายใต้บังคับ (Clause Paramount) ของใบตราส่งนี้ อย่างไรก็ตาม บริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด ต้องชดใช้จำนวนที่มากกว่าที่ปรับเปลี่ยนได้จากบุคคลที่แท้จริงซึ่งต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือเสียหายในจำนวนเช่นนั้น ต้องจ่ายล่วงหน้าตามที่เรียกร้องไว้ในใบรับ

เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในผลของความเสียหายโดยอ้อมที่เป็นกรณีพิเศษ หรือเป็นผลของความเสียหายนั้น

สถาบันวิทยบริการ
 าลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข

สถาบันวิทยบริการ
วาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางเปรียบเทียบ CONBILL (CB) VISCONBILL (VB) CONLINEBILL (CLB) และ กรณีข้อกักหนก CLB จัดตั้งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2594 ของไทย

CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดตั้งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2594 ของไทย
<p>1. ขอบเขตการใช้บังคับ</p> <p>- ข้อ 18 (General Paramount Clause)</p> <p>(เหมือนกับ CLB ข้อ 2 วรรคแรก ยกเว้น*)</p>	<p>- ข้อ 2 (Hague - Visby Paramount Clause)</p> <p>- วรรคแรก</p> <p>(เหมือนกับ CLB ข้อ 2 วรรคสอง)</p>	<p>- ข้อ 2 (General Paramount Clause)</p> <p>วรรคแรก</p> <p>ให้นำอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอย่างหนึ่งเดียวกันในกฎหมายศ่างประการอันเกี่ยวข้องกับใบตราส่งฉบับกรุงบรัสเซลส์ ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 หรือ Hague Rules มาใช้บังคับกับใบตราส่ง</p> <p>* ให้ใช้บังคับใบตราส่งตามอนุสัญญาข้างต้นที่ประกาศใช้เป็นกฎหมายในประเทศไทยของผู้ส่งของ แต่ด้วยประกาศของผู้ส่งของไม่ได้ประกาศใช้กฎหมายเช่นนี้ โดยอัตโนมัติ อนุสัญญาดังกล่าวจะต้องใช้บังคับกับ</p> <p>วรรคสอง</p> <p>ให้นำอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ. 1924 ซึ่งได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมตามพิธีสารลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ ฉบับลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules)</p>	<p>กรณี CLB จัดตั้งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2594 ของไทย</p> <p>- มาตรา 4 ประเด็นหมกผู้กรณี่ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นบุคคลสัญชาติไทย หรือมีนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยต้องบังคับตามพระราชบัญญัติ</p> <p>(เหมือนกับ ข้อ 2 วรรคแรก)</p>

CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับชม ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>- ไม่ได้กำหนดไว้</p>	<p>- ข้อ 20 (Jurisdiction) (เหมือนกับ CLB ข้อ 3)</p>	<p>ไว้บังคับกับใบตราส่งได้</p> <p>* ผู้ขนส่งสามารถร้องขอสงวนได้ภายใต้ การบังคับไว้กฎหมายที่กล่าวมาข้างต้นใน ช่วงก่อนการบรรจุและหลังการขนถ่าย และขณะที่ยังอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ ขนส่งอีกคนหนึ่ง และให้ใช้บังคับถึงสินค้าที่ อยู่บนปากกระวาง และสินค้าที่มีชีวิตด้วย</p> <p>- ข้อ 3 (Jurisdiction) ข้อพิพาทใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามใบตราส่งนี้ ต้องถูกตัดสินในประเทศ ซึ่งผู้ขนส่งส่งสินค้าที่ อยู่เป็นสำคัญในการประกอบธุรกิจและ</p>	<p>- ช่วงก่อนการบรรจุทุกและการขนถ่ายที่ยังอยู่ใน บังคับตามมาตรา 3 ในกรณีสัญญาที่ผู้ขนส่งรับ ขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่ง ไปยังท่าหรือที่อีกประเทศหนึ่ง หากอยู่ใน เงื่อนไขของมาตรา 4 ต้องบังคับตามพระราช บัญญัติ</p> <p>- สินค้าที่อยู่บนปากกระวาง ตามมาตรา 11 โดย ผู้ขนส่งต้องไม่บรรจุทุกของบนปากกระวางโดยที่ ผู้ส่งของไม่ยินยอม</p> <p>- มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติให้กำนิถาวรรวม "ของ" หมายความว่าสินค้ามีชีวิต คังนั้น ผู้กรณี ที่เข้าเงื่อนไขตามมาตรา 4 จะตั้งข้อสงวนไม่ได้</p> <p>- หากประเทศซึ่งผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่เป็นสำคัญ ในการประกอบธุรกิจไม่ใช้ประเทศไทย และผู้ กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้มีสัญชาติไทย</p>

CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>- ข้อ 3 (Delivery) ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหตุคทันทีที่ ของได้ถึงลงจากปากกระวางเรือ หรือกร้าน ของเรือ</p>	<p>- ข้อ 4 (Period of Responsibility) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือ เสียหายของของที่เกิดขึ้นระหว่างเวลาที่ได รับของเข้าไปในเรือมือของคน</p>	<p>กฎหมายที่ไว้บังคับกับนี้คือเป็นกฎหมายของ ประเทศผู้ขนส่งข้างต้น เว้นแต่ในที่มีจะได้มี การกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น</p> <p>- ข้อ 4 (Period of Responsibility) ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย หรือเสียหายของของในระหว่างระยะเวลา ก่อนบรรทุกและหลังการขนถ่าย</p> <p>- ข้อเพิ่มเติม (Additional Clauses) B.U.S. Trade Period of Responsibility ให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทาง ทะเลของสหรัฐอเมริกามาใช้บังคับในช่วง ก่อนการบรรทุกและหลังการขนถ่าย และ ตลอดเวลาที่อยู่ในความครอบครองของ ผู้ขนส่ง</p>	<p>หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทยต้อง บังคับตามพระราชบัญญัติตามมาตรา 4 แต่ตาม ข้อกำหนดไว้บังคับตามเอกบุตส์ เศก-วิสัย บุตส์ ในข้อ 2</p> <p>- ช่วงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราช บัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของ ไทย กำหนดไว้กว้างกว่าช่วง กว้างถึงกว่าวัน (Tackle-to Tackle) ตามมาตรา 39 วรรค 2 กล่าวคือ ให้ของที่รับขนอยู่ในความดูแลของผู้ ขนส่งตั้งแต่เวลาได้รับของไว้จากผู้ส่งของจน กระทั่งได้ส่งมอบของขึ้นที่ปลายทาง</p>
<p>- ไม่ได้กำหนดไว้-</p>		<p>ให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทาง ทะเลของสหราชอาณาจักรมาใช้บังคับในช่วง ก่อนการบรรทุกและหลังการขนถ่าย และ ตลอดเวลาที่อยู่ในความครอบครองของ ผู้ขนส่ง</p>	<p>- ช่วงก่อนการบรรทุกและหลังการขนถ่าย ซึ่ง ตามมาตรา 39 วรรค 2 จะถือว่าของที่รับขนอยู่ ในความดูแลของผู้ขนส่งตั้งแต่เวลาได้รับของไว้ จากผู้ส่งของจนกระทั่งได้ส่งมอบของขึ้นที่ ปลายทาง ซึ่งยังคงบังคับตามพระราชบัญญัติ</p>


CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>2. หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง</p> <p>- ข้อ 1 (Responsibility) (เหมือนกับ CLB ข้อ 17 วรรคแรกตอนต้น)</p>	<p>- ข้อ 14 (Loading, Discharge and Delivery) (เหมือนกับ CLB ข้อ 8)</p>	<p>- ข้อ 8 (Loading, Discharging and Delivery) การบรรทุก การขนถ่ายของลงและการส่งมอบของสินค้าต้องจัดขึ้นโดยตัวแทนผู้ขนส่ง เว้นแต่จะได้มีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น กล่าวคือ พ่อค้า หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากพ่อค้าต้องมอบของให้แก่เรือเตรียมพร้อมที่จะบรรทุกและเมื่อเรือสามารถรับมอบของ</p> <p>- ข้อ 17 (Identity of Carrier) วรรคแรกตอนต้น เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายอันเกิดจากการฝ่าฝืน หรือไม่ทำตามหน้าที่ที่เกิดขึ้นตามสัญญารับขนของว่าจะเกี่ยวเนื่องกับการเตรียมความพร้อมในการเดินทะเลหรือไม่ก็ตาม</p>	<p>ตามมาตรา 4 หากเข้าเงื่อนไขกลุ่มนี้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทย</p>


CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>- ไม่ได้กำหนดไว้</p> <p>- ข้อ 2 (Deviation) ผู้ขนส่งมีสิทธิเดินเรือออกนอกเส้นทาง เพื่อการช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สิน และรวมถึงการกักด่าน ปิดงานคลัง ประท้วง กรณี นำกลายเป็นน้ำแข็ง และการเกิดสงคราม</p>	<p>- ข้อ 6 (Optional Stowage Unitization) ผู้ขนส่งอาจจัดเก็บตามที่ได้รับไว้ หรือตามที่ผู้ขนส่งเลือกวิธีการจัดเก็บ ไม่ว่าจะโดยการเก็บในตู้คอนเทนเนอร์ หรือสิ่งของลักษณะเดียวกัน</p> <p>- ข้อ 8 (Scope of Voyage) ผู้ขนส่งมีสิทธิเดินเรือออกนอกเส้นทางตามวัตถุประสงค์อันสมควรที่เกี่ยวข้องกับการบริการ ซึ่งรวมถึงการดูแลรักษาเรือและลูกเรือ</p> <p>- ข้อ 9 (Substitution Transhipment) ให้สิทธิผู้ขนส่งในการหาเรือแทน หรือวิธีการอื่นใด ในการขนส่ง *และกรณีเกี่ยวกับการอื่นใด ในกรณีขนส่ง *และกรณีเกี่ยวกับสัญญาช่วงตามสมควร ก็ได้ถือว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการขนส่งอื่นที่ตนเองไม่ได้เข้าทำการขนส่ง แต่มีสิทธิจัดเก็บค่าระวางได้ทั้งหมด</p>	<p>- ข้อ 19 (Optional Stowage Unitization (a), (b)) CONLINEBILL นำหลักการจาก VISCONBILL มากำหนด</p> <p>- ข้อ 5 (The Scope of Voyage) CONLINEBILL นำหลักการจาก VISCONBILL มากำหนด</p> <p>- ข้อ 6 (Substitution of Vessel, Transhipment and Forwarding) ให้สิทธิผู้ขนส่งในการหาเรือแทนหรือวิธีการอื่นใดในการขนส่งโดยเรืออื่น หรือเรือที่ผู้ขนส่งเป็นเจ้าของ หรือ *เรือของผู้ขนส่งเป็นเจ้าของ ซึ่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต้องจำกัดเฉพาะการขนส่งที่กระทำขึ้นโดยผู้ขนส่งบนเรือภายใต้การจัดการของผู้ขนส่ง และ</p>	<p>- ผู้ขนส่งสามารถจัดเก็บสินค้าโดยวิธีใดก็ได้ แต่จะต้องอยู่ในขอบเขตว่าผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมตาม มาตรา 10</p> <p>- ตามมาตรา 43 จะไม่เปิดโอกาสให้ผู้ขนส่งปฏิเสธความรับผิดชอบของผู้ขนส่งรับขนไม่ได้ อยู่ในความดูแลของตน เนื่องจาก แม้ผู้ขนส่งจะได้อนุญาตมาให้ผู้ขนส่งอื่นทำการแทน ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบหากเกิดความสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบพัสดุแก่แห่งของมัน</p>


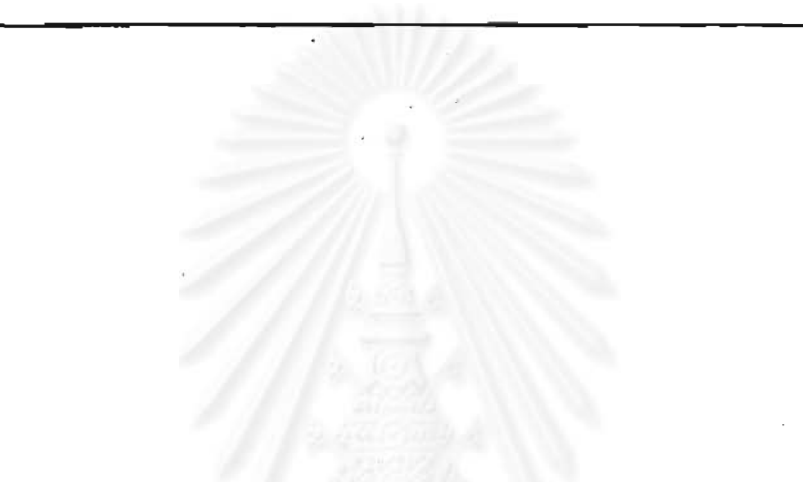
CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับชม ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>- ข้อ 11 (Quarantine, Lock-outs, Strikes and Ice) และ ข้อ 12 (War)</p> <p>- CLB ข้อ 8 รวม CB ข้อ 11, 12 และ VB ข้อ 10 (ก) ยกเว้นคอนทาย</p> <p>- ข้อ 11</p> <p>ถ้ากรณีของ*บรรทัดไว้อย่างเข้มงวดเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของเชื้อโรค (Quarantine) ที่แท้จริง หรือที่เป็นอันตรายกลายเป็นน้ำแข็ง (Ice) ภายประทั่วง หรือหยุดยั้งอื่นใดในลักษณะที่นายเรือเห็นสมควร นายเรือ จะไม่ติดขงสว่าคนจะสามารถมาถึงหรือเข้าไม่ถึงท่าเรือหลายทางได้โดยปลอดภัยหรือไม่ก็ตาม ก็ให้นายเรือสามารถขนถ่ายของได้ ตามปกติวิสัยหรือให้ดำเนินการต่อไป อันจะ</p>	<p>- ข้อ 10 (Hindrances Affecting Performance) (ก) ยกเว้นคอนทายที่กำหนดให้ของนั้นตกอยู่ภายใต้ปริมาตร</p> <p>(ก) ภายใต้อาการให้ความตามตามสมควร เพื่อให้การทำให้การขนส่งสำเร็จลุล่วงหากการเริ่มต้นหรือสิ้นสุดในการขนส่งหรือการทะเลทั้งใด ๆ ในการขนถ่ายท่าเรือหลังจากการขนถ่ายต้องมี*ผลกระทบบของอุปสรรคขัดขวางใด ๆ จะไม่นับ ความเสี่ยงภัยหรือความล่าช้าอันเกี่ยวกับสินค้านี้หรือสินค้าอื่น ๆ บนเรือ หรือเพื่อที่จะทำให้เรือ หรือการบรรทุกในเรือใด ๆ หรือลูกเรือของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่ง</p>	<p>จะไม่สามารถเรียกร้องในความเสียหาย หรือสูญหายอันเกิดขึ้นระหว่างส่วนอื่น ๆ ซึ่งนอกเหนือจากส่วนของการขนส่ง ถึงแม้ว่าค่าระวางการขนส่งทั้งหมดนั้นถูกจัดเก็บ และอยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งทั้งหมดก็ตาม</p> <p>- ข้อ 8 (Loading, Discharging and Delivery) ในวรรค 5 คอนทาย และข้อ 16 (Government, Directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.)</p> <p>- ข้อ 8 ในวรรค 5 คอนทาย</p> <p>ผู้ขนส่งต้องมีสิทธิเลือกขนถ่ายของและกรณีถ่ายของใด ๆ ข้อมติว่าเป็นการทำให้สัญญาเสร็จสิ้นอย่างแท้จริง หรือหากผู้ขนส่งเลือกกระทำตามข้อกำหนดที่ 16</p> <p>- ข้อ 16</p> <p>(ก) นายเรือและผู้ขนส่งต้องมีสิทธิเสรีที่จะทำค่าขนส่งใดหรือทิศทางหรือคำแนะนำที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งตามสัญญาฉบับนี้ให้ไว้ในรัฐบาลใด ๆ หรือผู้มีอำนาจหรือบุคคล</p>	

CONBILL	VISCONBILL	CONLINEBILL	กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับเงิน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>ทำให้ผลในการเดินทางจะไม่เป็นอันตราย นายเรือมีสิทธิเสรีที่จะขนถ่ายของ ณ ท่าเรือใด ๆ ที่พิจารณาได้ว่าปลอดภัย การขนถ่าย เช่นนั้นย่อมถือว่าเป็นการเสร็จสิ้นการเดิน ทางตามสัญญาและค่าระวางต้องจ่ายตามนั้น จะต้องแจ้งให้ผู้รับ (Receivers) และหรือผู้ส่งของ (Shippers) ทราบ ถ้าเป็นไปได้ และเพื่อที่จะให้ผู้รับและผู้ส่งของผู้ส่งของรับผิดชอบ สำหรับค่าใช้จ่ายพิเศษทั้งหมดที่เกิดขึ้น</p> <p>- ข้อ 12 (War)</p> <p>1. (ก) ถ้าชาติของเรือที่ชักธงมเกลนไปตกอยู่ในสงคราม (War) ในชาติที่เป็นศัตรูกัน (Hostilities) หรือมีการปฏิบัติการต่อสู้กัน (Warlike Operations) หรือตกอยู่ในสงครามกลางเมือง (Civil War) หรือมีการปฏิวัติรัฐประหาร และเพื่อที่จะให้เรือสามารถเดินเรือโดยปลอดภัย ซึ่งอาจตกอยู่ในอันตรายได้กับสินค้าที่บรรทุก</p>	<p>อาจเลือกที่จะปฏิบัติตามสัญญา เพื่อที่จะทำให้สำเร็จจุดมุ่งหมายได้ของที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งที่วางอยู่ที่สำนักงานฝ่ายกทวิทย์ของพ่อค้าในสถานทีใด ๆ ที่ปลอดภัยและสะดวก</p>	<p>ห้ามบุคคลใดที่กระทำการกระทำเพื่อวัตถุประสงค์ ประสงค์ใด ๆ ที่จะกระทำการในนามของรัฐบาลเช่นนั้น หรือผู้ชำนาญ หรืออยู่ภายใต้การประกันภัยเรือในสิทธิ ซึ่งมีขึ้นตามคำสั่งหรือทิศทางหรือคำแนะนำ</p> <p>(ข) เมื่อปรากฏว่ามีการกระทำในการขนส่ง ซึ่งถึงว่าเรือ หรือของที่อยู่บนเรือตกอยู่ในความเสียหาย หรือเกิดความล่าช้าอันเป็นผลจากสงคราม การปฏิบัติการอันเป็นอันตรายต่อการเกิดสงคราม การฉ้อโกงโดยการปิดล้อม (blockade) เกิดความขุ่นมัวในเรือ จากพลเรือน หรือปฏิบัติการโจรสลัด หรือบุคคลใด ๆ บนเรือ ต้องตกอยู่ในภาวะความเสียหายในความปลอดภัยแก่ชีวิต หรือเสรีภาพ หรือความเกี่ยวข้องใด ๆ เช่นนั้น ซึ่งจะเพิ่มขึ้น นายเรืออาจขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่บรรทุก หรือท่าเรืออื่นที่ปลอดภัย หรือท่าเรือที่สะดวก</p>	

<p>CONBILL (CB)</p>	<p>VISCONBILL (VB)</p>	<p>CONLINEBILL (CLB)</p>	<p>กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย</p>
<p>(ข) ถ้าเมืองจาก หรืออยู่ในระหว่างสงครามใด ๆ (War) ในชาติที่เป็นศัตรูกัน (Hostilities) มีการปฏิบัติการต่อสู้กัน (Warlike Operations) ตกอยู่ในสงครามกลางเมือง (Civil War) หรือมีการปฏิวัติ รัฐประหาร สินค้าที่บรรทุกมาใด ๆ ตามใบตราส่งอาจได้รับประกาศว่า เป็นสินค้าต้องห้าม ไม่ว่ากำหนดโดยदेशหรือมีเงื่อนไขก็ตาม หรือให้รับผิดจากการถูกริบ (Confiscation) หรือสินค้าเหล่านั้นถูกยึดหน่วง ก็ต้องขนถ่ายลง ณ ท่าเรือที่มีการบรรทุก การขนถ่ายสินค้าใด ๆ ซึ่งมีผลกระทบกับท่าเรือที่มีการบรรทุกก็ต้องถือว่าตกอยู่ในภาวะความเสี่ยงภัย และคำใช้จ่ายของผู้ส่งของ (Shippers) ทั้งสิ้น สัญญารับขนของทางทะเล ถือว่าสิ้นสุดลงครบตามที่สินค้าเหล่านั้นยังเกี่ยวข้องกับ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะบรรทุกสินค้าอื่นใด ณ สถานที่ที่สินค้าทำการขนถ่าย</p>	<p style="text-align: center;">สถาบันวิจัยบริการ ของกรมมหาวิทยาลัย</p>	<p>(ค) หากปรากฏว่าเกิดโรคระบาด (Epidemics) การกักเรือไว้ช่วงหนึ่งเพื่อป้องกันการแพร่หลายของเชื้อโรค (Quarantine) ปัญหาแรงงานในภาวะที่ท่าเรือมีสภาพกลายเป็นน้ำแข็ง (Ice-Labour Troubles) การเกิดข้อพิพาทแรงงาน โดยมีการใช้ตึงกีดขวาง (Labour Obstructions) การประท้วง (Strikes) การปิดงานงดจ้าง (Lockouts) ทั้งหมดทำให้เกิดความยุ่งยาก ข้นบนเรือหรือชายฝั่งในการบรรทุก หรือขนถ่ายของ ซึ่งจะกันเรือออกไปจากท่าเรือ ในการบรรทุกเรือกันมิให้เรือมาถึงท่า หรือไม่ให้เรือเข้ามาในท่าเพื่อขนถ่าย หรือสามารถขนถ่ายของในลักษณะปกติได้ และทำให้เรือต้องออกจากท่าไป ทั้งนี้ เพื่อให้เรือให้ปลอดภัยและไม่ให้เกิดความล่าช้า นายเรืออาจขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่บรรทุกหรือท่าเรือที่ปลอดภัยอื่นใดและท่าเรือที่สะดวกก็ได้</p>	

<p>CONBILL (CB)</p>	<p>VISCONBILL (VB)</p>	<p>CONLINEBILL (CLB)</p>	<p>กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย</p>
<p>2. หากภายหลังที่เรือออกจากท่าเรือที่บรรทุก ไปแล้ว ท่าเรือที่ขนถ่ายที่ระบุไว้ตามใบตรา ส่งมีถูกประกาศว่าถูกปิดล้อม หรือเนื่องจาก เหตุที่กล่าวมาแล้วความข้อ 12 ใน 1 (ก) และ (ข) เขายังทำที่สินค้าขนถ่ายนั้นมีก็ให้อยู่ ในดุลยพินิจของนายเรือว่าจะป็นอันตราย หรือต้องห้ามหรือไม่ ถ้าหากนายเรือใช้ดุลย- พินิจแล้วเห็นว่าไม่มีทางเป็นไปได้ที่จะเข้าไป ถึงท่าเรือใด ๆ เช่นนั้นก็ให้สินค้าหรือส่วน ของสินค้าซึ่งอาจมีผลกระทบนั้นจำเป็นต้อง ขนถ่ายลง ณ ท่าเรือที่ปลอดภัย ซึ่งเรืออาจ แวะหรือผ่านไปโดยปลอดภัยในการเดิน ทางตามสัญญา ซึ่งอาจได้รับการแต่งตั้งจาก ผู้ขนส่งของภายใน 48 ชั่วโมง ภายหลังจาก การรับความข้อเรียกร้องของผู้ขนส่งในการ แต่งตั้งท่าเรือที่ขนถ่ายแทน หรือ ณ ท่าเรือที่ ปลอดภัยเช่นนั้น ความที่นายเรืออาจจะตัด สินใจไปก่อนที่ผู้ส่งของการแต่งตั้ง (as the Master may decide on should the</p>		<p>(ง) การขนถ่ายภายใต้บทบัญญัติตามข้อ กำหนดนี้ ซึ่งสินค้าที่ระบุไว้ในใบตราส่งต้อง ถือว่าถึงกำหนดตามสัญญาแล้ว และหากเป็น การใช้สิทธิสิริตามข้อกำหนดแล้วทำให้เกิด ค่าใช้จ่ายพิเศษใด ๆ พอลำต้องจ่ายค่าใช้จ่าย พิเศษเป็นส่วนเพิ่มเติมจากค่าระวางพร้อมกับ ค่าระวางที่คิดมา ถ้าหากมีก็จะมีการชดเชย ตามสมควรในบริการพิเศษที่จัดของให้</p> <p>(จ) ถ้าเกิดสถานการณ์ตามที่กล่าวมาใน ข้อกำหนดนี้ ซึ่งอาจคาดหมายได้ หรือเพราะ เหตุผลเช่นนั้นทำให้เรือไม่ปลอดภัย และเรือ มาถึง หรือมาที่ท่าเรือโดยไม่ชักช้าในการ บรรทุก หรือต้องคงอยู่ในท่าเรือก่อนระยะเวลาที่ไป ผู้ขนส่งอาจยกเลิกสัญญาก่อนระยะเวลาที่ไป ตราส่งระบุไว้ (... of if for any such reason the vessel cannot safely and without delay reach or enter the loading port or must undergo repair. The carrier may cancel the contract before the Bill of Lading is</p>	

CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>shippers fail to make nomination)</p> <p>3. เรือต้องมิสิทธิเสรีที่จะทำตามคำสั่งใด ๆ หรือไปยังทิศทางที่ออกไป มาถึงหรือตามเส้นทางทางเรือที่แวะ หยุด หรือ ๗ ทำปลาทูทาง หรือขนถ่าย หรือกระทำการอย่างใดก็ตามที่รัฐบาลของเรือทรงอยู่ แจ้งให้ไป หรือ โดยบุคคลใด ๆ (หรือองค์การ) กระทำการ หรือกระทำการพร้อมด้วยอำนาจที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลเช่นนั้น หรือคณะกรรมการ หรือบุคคลที่กระทำภายในขอบเขตของอำนาจของการประกันภัยในความเสียหายในสงคราม (person having under the terms of the war risks insurance) ซึ่งเรือมิสิทธิที่จะให้ทำทั้งใด ๆ หรือไปนิตทางใด ๆ ได้ถ้า เนื่องจากเหตุสุดหรือเพื่อทำตามคำสั่งหรือไปในทิศทางใดที่นั่นนั้น ซึ่งจะไม่ถือว่าเป็นการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทาง</p>		<p>issued.)</p>	

<p>CONBILL (CB)</p>	<p>VISCONBILL (VB)</p>	<p>CONLINEBILL (CLB)</p>	<p>กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย</p>
<p>4. การขนถ่ายสินค้าใด ๆ นอกเหนือจาก ท่าที่บรรทุกาษาได้พบบัญชีตามข้อ 12 ใน 2 และหรือรวมอยู่ในการเดินทาง อันเป็นผล ตามคำสั่งหรือไปในทิศทางที่กล่าวอ้างถึง ตามข้อ 12 ใน 3 ไม่ว่าสินค้านั้นได้ถูกขน ถ่ายหรือไม่ก็ตาม ต้องถือว่าเสร็จสิ้นการเดิน ทางตามสัญญา และค่าระวางต้องจ่ายตามนั้น ผู้ส่งของ หรือเจ้าของสินค้าต้องรับผิดชอบ ในค่าใช้จ่ายพิเศษทั้งหมดที่เกิดขึ้น และ รวมถึงที่ผู้ขนส่งวางสินค้าไว้ เพื่อค่าระวาง และค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะ การขนถ่ายหรือไม่ก็ตาม (the carrier having a lie on the cargo for freight and all expenses incurred by him whether for discharge or otherwise)</p>			

CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>- ข้อ 9 (Payment of Freight)</p> <p>วรรคสอง</p> <p>ค่าระวางที่สามารถจ่ายล่วงหน้าไม่สามารถที่จะเรียกคืนได้อีกเสมือนกับว่าเรือและ/หรือสินค้าไม่ได้สูญหายไปในการคำนวณการร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าระวางที่จ่ายไว้ล่วงหน้าต้องถูกเพิ่มค่าของของนั้น (เหมือนกับ VB ข้อ 12 (ก))</p>	<p>- ข้อ 12 (Freight and Charges) (a) และ (e)</p> <p>(ก) ค่าระวางที่จ่ายไว้ล่วงหน้าไม่ว่าจะได้รับการจ่ายเต็มจำนวนในขณะบรรทุกลงเรือและไม่สามารถเรียกคืนได้ไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตาม การเรียกร้องของผู้ขนส่งสำหรับค่าการะโคงคานส์สัญญาต้องถือว่าเป็นการจ่ายอย่างแน่นอนในลักษณะเดียวกันตามบททำที่ภาวะเกิดขึ้น</p> <p>(จ) ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกค่าระวางเป็นสองเท่าในกรณีประกาศไว้ไม่ถูกต้องในปริมาณของน้ำหนัก ขนาด หรือค่าของของเมื่อถึงกำหนด ถ้าการประกาศเช่นนั้นเป็นการแจ้งไว้อย่างถูกต้องสำหรับวัตถุประสงค์ในการทำให้แน่ใจถึงข้อเท็จจริง จริงๆ ผู้ขนส่งย่อมสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะได้รับจากพ่อค้าในใบกำกับของชุดแรก (original invoice) และ</p>	<p>- ข้อ 11 (Freight and Charges) (a) และ (e)</p> <p>CONLINEBILL นำหลักการจาก VISCONBILL มากำหนด</p>	<p>- กรณีตามข้อ 11 (จ) กำหนดให้เรียกค่าระวาง 2 เท่า จะถือว่ากฎหมายปิดปากผู้ขนส่งในการที่จะตั้งบันทึกรหัสส่งในใบตราส่งได้ หากไม่ตรงกับความเป็นจริง เหตุแห่งความสงสัยหรือพฤติการณ์อันไม่อาจตรวจสอบถึงความถูกต้องแท้จริงได้ตามมาตรา 23 และถือได้ว่าเป็นการปลดปล่อยผู้ขนส่งจากหน้าที่ตามมาตรา 17 ของพระราชบัญญัติ</p>

CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับเงิน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>วรรคแรก</p> <p>ชำระวงเงินซึ่งต้องจ่าย แม้จะเกิดความเสียหายกับสินค้าหรือสินค้าลดจำนวนลง เนื่องจากการรั่วไหล หรือกรณีน้ำหนักเพิ่มขึ้นอันเนื่องมาจากความเสียหายของทะเลจะไม่มีการชำระวงเงินซึ่งต้องจ่ายที่สามารถจ่ายให้ ณ ท่าปลายทาง หรือร่วมกันจำนวนอื่นๆ ทั้งหมดที่กล่าวไว้ในข้อกำหนดฉบับบริบท (เหมือนกับ VB ข้อ 12 (ก))</p> <p>* ซึ่งชำระวงเงินจะผูกจ่ายในกรณีส่งมอบของเป็นเงินสดโดยปราศจากการหักกลบบทหนี้ และสัญญาเงินแลกเปลี่ยน (On-the-Currency) ที่ระบุชื่ออยู่ในใบตราส่ง หรือทางเลือกของผู้รับใบตราส่งของเมืองที่มีอัตราสูงที่สุดของงบแลกเปลี่ยนสำหรับใบรับเงินของธนาคาร เมื่อได้เห็นในวันที่ได้รับได้</p>	<p>เพื่อที่จะมีการตรวจสอบอย่างละเอียดในปริมาณ น้ำหนัก ขนาด หรือค่าของการตรวจสอบตามความเป็นจริง</p> <p>- ข้อ 12 (ก) ถึง (ห)</p> <p>(ฉ) ค่าระวางเต็มจำนวนยังคงต้องถูกจ่ายถึงแม้จะได้รับความเสียหาย หรือเสียหาย (ข) ของที่บรรทุกจะไม่สามารถนำกลับไปได้ และจะได้รับความยินยอมจากผู้ขนส่ง และการจ่ายค่าระวางเต็มจำนวน และค่าใช้จ่ายพิเศษอื่นใด</p> <p>(ง) ถ้าค่าระวางและค่าการมีเปลี่ยนแปลงในเงินตราสกุลที่ทำให้ค่าของเงินตราส่งระหว่างวันที่ค่าระวางที่ได้ตกลงกันไว้ และวันที่ได้มีการจ่ายค่าระวางจริง ๆ ดังนั้นจำนวนที่จะต้องจ่ายเพิ่มขึ้นตามสัดส่วนที่เหมาะสม</p>	<p>- ข้อ 11 (ก) วรรคท้าย</p> <p>* ข้อ 55 คือฉบับดั้งเดิมที่ชำระวงเงินและชำระค่าประกัน</p>	


CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรม CLUB จัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>เข้ามาที่ผู้ถือบัญชี คือ</p> <p>- ข้อ 4 (Lien) วรรคแรก</p> <p>ผู้ขนส่งมีบุริมสิทธิในของทุกสิ่งที่ย้ายเพื่อ ค่าระวาง ค่าของจำนวนเงินเพื่อค่าระวาง ค่า ของจำนวนเงินที่ผู้เช่าเรือจ่ายให้เจ้าของเรือ สำหรับในส่วนของการขนส่งหรือที่ผู้ เช่าเรือไม่สามารถครอบครองเรือ (dead freight) ถึงแม้ว่าผู้เช่าเรือจะได้ทำสัญญาเพื่อ ค่าระวางนั้นก็ตาม และส่วนต่าง ๆ ในค่า ระวางและสำหรับค่าใช้จ่ายใด ๆ ซึ่งเกิดขึ้น ก่อนหรือหลังการส่ง รวมถึงค่าของครื่องเดิน กำหนดเวลา (demurrage) ค่าใช้จ่ายในการ ซ่อมแซมเรือ ถ้าหากกรณีใด ๆ และค่าใช้จ่าย ที่จ่ายในการซ่อมแซมเรือ ถ้าหากกรณีใด ๆ และค่าใช้จ่ายที่จ่ายไว้ล่วงหน้า ค่าปรับ ค่า เสียหาย และค่าใช้จ่ายที่กล่าวได้ตามใบตราส่งนี้</p>	<p>- ข้อ 10 (Lien)</p> <p>ในของจำนวนใดที่พ่อค้าต้องรับผิดชอบกับผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งมีบุริมสิทธิเหนือของที่บรรทุก ตามที่กล่าวมา รวมถึงของที่บรรจุไว้ในตู้ คอนเทนเนอร์ และที่บรรจุในสิ่งของที่มี ลักษณะคล้ายคลึงกันด้วย นอกจากนี้ ผู้ขนส่งยังรวมถึงกรณีสิทธิที่จะขายหรือจัด กรรมสิทธิ์สินค้าใด ๆ ที่มีบุริมสิทธิ์ และบังคับ ใช้เพื่อให้ดำเนินการต่อไปจนกว่าเป็นที่พอใจ ในความรับผิดชอบเช่นนั้น</p>	<p>- ข้อ 12 (Lien)</p> <p>ผู้ขนส่งต้องมีบุริมสิทธิในจำนวนที่ถึง กำหนดความเสียหาย และค่าใช้จ่ายในการ ชดเชยคืนเป็นข้อต่อกัน * โดยถาวรขาด โดยปกติหรือขาดโดยคาดหมาย เพื่อที่ครอบคลุม ถึงข้อเรียกร้องใด ๆ</p>	<p>- ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วง ของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางและ อุปกรณ์แห่งค่าระวางตามมาตรา 15 แต่ข้อ กำหนดและเงื่อนไขในตอนท้ายคงต้องพิจารณา ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะเห็นได้ว่า ใน เรื่องนี้ให้สิทธิผู้ขนส่งเพียงการขายทอดตลาด เท่านั้น ถึงแม้ในทางปฏิบัติมักจะทำโดย การขายโดยวิธีปกติก็ตาม</p>

CONBILL (CB)	VISCORBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB ขัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>พรรคของ</p> <p>ผู้ขนส่งมีสิทธิรวมถึงจำนวนหน้าที่ต้องค้างชำระแก่ผู้ขนส่งอยู่ (Fall back) ซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกตัวเองเงินจำนวนดังกล่าวจากผู้ส่งของได้ในความแตกต่างระหว่างจำนวนรวมอันเนื่องจากผู้ขนส่งได้ดำเนินการในของโดยรายได้ สุทธิ (and the net proceeds of the goods)</p> <p>8. ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง</p> <p>- ข้อ 5 (Live Animals)</p> <p>สัตว์มีชีวิตที่บรรทุกตามนั้นจะได้รับบาดเจ็บรักษาได้รับการบรรเทา และขนถ่ายในภาระความเสี่ยงภัยของเจ้าของแต่เพียงผู้เดียว และผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องตกอยู่ภายใต้สถานการณ์ใด ๆ ก็ตามที่จะต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายใด ๆ หรือถ้าไม่ว่าจะเกิดความเสียหายหรือล่าช้าร่นนั้นหรือไม่ก็ตาม ซึ่ง</p>	<p>- ข้อ 7 (Liability for Deck Cargo and Live Animals)</p> <p>ของซึ่งครอบคลุมตามข้อ 6 และสินค้าบนปะการวางรวมทั้งสัตว์มีชีวิตต้องบรรทุกภายใต้ Hague-Visby Rules ที่กล่าวไว้แต่ตามข้อ 2</p>	<p>- ข้อ 9 (Live Animals and Deck Cargo)</p> <p>ต้องบรรทุกภายใต้ Hague Rules ตามที่กล่าวไว้ในข้อ 2 นี้ กับข้อยกเว้นไม่ว่าการฉีกจะเป็นอย่างไรก็ตาม ตามข้อ 19 * ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการกระทำที่ความระมัดระวังหรือบกพร่องของลูกเรือ (Servants) ในการจัดการสัตว์มีชีวิตและปะการวางเท่านั้น</p>	<p>- ตามข้อ 9 แยกพิจารณาเป็น 2 เรื่อง คือ</p> <p>1. สัตว์มีชีวิต ตามหลักการที่กำหนดไว้ของ CONLINEBILL กำหนดให้สอดคล้องกับหลักการตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 56 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า อันเป็นผลจากการขนส่ง</p>



CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>อาจเนื่องจากการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ประเภทเดินเรือ หรือรอบกพร่องของผู้ขนส่ง หรือนายเรือ (Master) คนนำร่อง (Pilot) เจ้า หน้าที่ (Officer) ลูกเรือ (Crew) กรรมการที่ ชนถ่ายของขึ้น-ลงเรือ (Steward) ลูกจ้าง (Servant) คิวแทน (Agent) หรือบุคคลอื่นใด ก็ตามที่ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบไม่ว่าจะอยู่ใน การบริหารของผู้ขนส่งหรือไม่และไม่เว้นหรือที่มี ชื่อข้างต้นหรือไม่ หรือลำอื่นใด หรือยาน พาหนะของสัตว์ที่กล่าวไว้จากกฎบรรทุก มาด้วยความไม่พร้อมที่จะเดินทะเลในเวลาที่มี มีการบรรทุกหรือเดินเรือหรือในเวลาใด ๆ ก็ตาม</p> <p>- ข้อ 7 (Amended Jason Clause) ในกรณีเกิดอุบัติเหตุ หรือตกอยู่ใน อันตราย ความเสียหายหรือตกอยู่ในความ หาหนะก่อนหรือหลังการเริ่มการเดินทางอัน เป็นผลมาจากเหตุใด ๆ ก็ตามไม่ว่าเกิดขึ้น เนื่องจากความประมาทเดินเรือหรือไม่ เพื่อ</p>	<p>- ข้อ 17 วรรคแรก (General Average) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปต้องจัดตั้งเงิน ตาม York-Antwerp Rules และปรับกับ ท่าเรือใด ๆ หรือสถานที่ใด ๆ โดย Adjuster คนหนึ่งหรือมากกว่านั้น ตามที่ผู้ขนส่งเลือก ให้เป็นผู้ประเมินการเฉลี่ยตามเสียหายทั่วไป</p>	<p>- ข้อ 14 (General Average and Salvage) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะปรับใช้กับ ท่าเรือใด ๆ หรือสถานที่ที่ผู้ขนส่งเลือกและ เพื่อจัดตั้งตามกฎหมายชอร์ต-แอนท์เวิร์ท 1974 (The York-Antwerp Rules 1974) ใน กรณีเกิดอุบัติเหตุอันตราย ความเสียหาย</p>	<p>สำคัญชีวิต 2. สินค้าบนปากระวางโดยเฉพาะสินค้าบน ปากระวางที่มีให้มีการตกลงกับผู้ส่งของก่อน ถือได้ว่าเป็นการบรรทุกของบนปากระวาง โดย จัดตามบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับ ขนของทางทะเลของไทยที่ให้อิทธิพลผู้ขนส่ง เฉพาะกรณีตกลงกับผู้ส่งของ กังนั้น ผู้ขนส่ง ในกรณีเช่นนี้ ไม่สามารถอ้างข้อยกเว้นความรับ ผิดได้ แต่ยังคงสามารถอ้างถึงความรับผิดชอบของ คนตามพระราชบัญญัติการรับขนของทาง ทะเล พ.ศ. 2534</p>

CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB ชัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>ผลของสิ่งซึ่งผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบ กฎหมายลายลักษณ์อักษรตามสัญญา หรือ ไม่ เช่นนั้น ในกรณีสินค้า ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของสินค้าจำเป็นต้องร่วมกันแจ้งข้อความ เสียหายหรือกับผู้ขนส่งตามการแจ้งข้อความ เสียหายทั่วไปที่จะจ่ายสำหรับการเสียหาย ใด ๆ ความสูญหาย หรือค่าใช้จ่ายในลักษณะ ของความเสียหายทั่วไปที่อาจจะจัดทำหรือ เกิดขึ้นและจำเป็นต้องจ่ายช่วยเหลือผู้ถือและ ค่าภาระพิเศษที่เกิดขึ้นในกรณีของสินค้า ถ้า การช่วยเหลือผู้ถือทางทะเลในเรือของผู้ขนส่ง ตนเอง หรือปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ถือโดยผู้ขนส่ง ส่ง การช่วยเหลือผู้ถือผู้ขนส่งต้องจ่ายเต็มจำนวน เสมือนกับการช่วยเหลือผู้ถือเรือ หรือเรือ หลาย ๆ ลำ ที่เป็นของคนอื่น (CONLINEBILL ข้อ 14 นำหลักการจาก CONBILL ข้อ 7 และ VISCONBILL ข้อ 17 วรรคแรกมากำหนดไว้)</p>		<p>หรือความหมายนะ ก่อนหรือหลังจากการเริ่ม การเดินทางอันเป็นผลจากเหตุใด ๆ ก็ตามไม่ ว่าเนื่องจากความประมาทเล็กน้อยหรือไม่ ซึ่ง เป็นผลจากผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตาม สัญญาลายลักษณ์อักษร หรือกรณีใด ๆ ก็ตาม พอลำต้องแบ่งส่วนกับผู้ขนส่งในความ เสียหายทั่วไปในการจ่ายจากการเสียหาย หรือสูญหาย หรือค่าใช้จ่ายในลักษณะการ แจ้งความเสียหายทั่วไป อาจถูกจัดทำหรือ ที่เกิดขึ้น และต้องจ่ายค่าช่วยเหลือผู้ถือ และ ค่าภาระพิเศษที่เกิดขึ้นในกรณีของของ ถ้า เรือที่ช่วยเหลือผู้ถือผู้ถือเป็นเจ้าของ หรือทำการ ปฏิบัติการ โดยผู้ขนส่ง การช่วยเหลือผู้ถือ ต้องจ่ายในจำนวนเต็ม ถ้าเป็นเรือที่ช่วยเหลือ ผู้ถือ หรือเรือที่ผู้ถือเป็นเจ้าของ (...or vessels belonged to strangers)</p>	

CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดตั้งพระราชบัญญัติการรับชม ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
<p>- ข้อ 8 (Both-to Blame Collision Clause)</p> <p>(เหมือนกับ CLB ข้อ 15)</p>	<p>- ข้อ 18 (Amended Jason Clause and Both-to Blame Collision Clause)</p> <p>(เหมือนกับ CLB ข้อ 15 เฉพาะเรื่อง Both-to- Blame Collision Clause)</p>	<p>- ข้อ 15 (Both-to Blame Collision Clause)</p> <p>* (ข้อนี้ยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ ถึงแม้จะไม่มีการบังคับใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาชญากรรมก็ตาม)</p> <p>ถ้าเรือเข้ามาโดนกันกับเรืออีกลำหนึ่ง อันเป็นผลจากความประมาทเล็กน้อยของเรืออื่น และการกระทำใด ๆ ความประมาทเล็กน้อย หรือความบกพร่องของนายเรือ (Master) คนเดินเรือ (Mariner) ผู้นำร่อง (Pilot) หรือลูกเรือ (Servants of the Carrier) ในการเดินเรือ หรือในการจัดการเรือ พ่อค้า จะชดใช้ความเสียหายให้ผู้ชนส่งต่อความเสียหายทั้งหมด หรือความรับผิดชอบลำอื่น หรือเรือที่ไม่ทำการบรรทุก หรือเจ้าของเรือ ความเท่าที่เกิดความเสียหายเช่นนั้น หรือรับผิดชอบความเสียหาย หรือความเสียหาย หรือชดใช้เรียกหรืออะไรก็ตามของเจ้าของของที่ได้จ่ายไว้ตามที่กล่าวมาแล้ว (...or any claim whatsoever of the owner of the said goods</p>	<p>จะใช้บังคับไม่ได้ในกรณีผู้ชนส่งอย่างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของคนจากการจัดการเรือ ไม่มีความผิดใด ๆ ก็ตามและจะอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบในความผิดพลาดจากการเดินเรือได้เพียงกรณีเดียว คือ ความผิดพลาดในการเดินเรืออื่นที่เกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง ตามมาตรา 52 (13)</p>

CONBILL (CB)	VISCONBILL (VB)	CONLINEBILL (CLB)	กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับเงิน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย
	 <p>สถาบันวิทยบริการ าลงกรณ์มหาวิทยาลัย</p>	<p>paid...) หรือที่จ่ายโดยเรืออื่น หรือเรือที่ไม่ได้ทำการบรรทุก หรือเจ้าของเรือต่อเจ้าของสินค้าที่กล่าวมาและก่อ (set-off) หรือโดยหักกลบลบหนี้ หรือขอใช้คืน โดยเรืออื่น หรือเรือที่ไม่ได้ทำการบรรทุกของ หรือเจ้าของเรือส่วนที่ได้มีการเรือกรังต่อเรือที่รับขนหรือผู้ขนส่ง บทบัญญัติในก่อนหน้าที่ต้องรวมอยู่ในการใช้บังคับ ในกรณีเจ้าของผู้ปฏิบัติการ หรือในค่าการเรือใด ๆ หรือสิ่งอื่นใดนอกเหนือจากที่กล่าวมานี้ หรือนอกจากนี้เรือที่โดนกัน หรือสิ่งของต่าง ๆ เป็นความบกพร่องในเรือเรือ โคนกัน หรือที่ปะทะกัน (...or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact)</p>	

<p>CONBILL (CB)</p>	<p>VISCONBILL (VB)</p>	<p>CONLINEBILL (CLB)</p>	<p>กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย</p>
<p>4. ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง</p> <p>- ข้อ 10 (Limited of Liability)</p> <p>วรรคแรก</p> <p>ในกรณีสูญหายหรือเสียหายใด ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับของเกินกว่ามูลค่าจริง ๆ 100 ปอนด์ต่อหีบห่อ หรือในกรณีของของที่ไม่ได้บรรทุกในหีบห่อต่อหน่วยของค่าระวางตามพิธีการศุลกากร มูลค่าของของจำกัดต้องถือว่าเป็น 100 ปอนด์ต่อหีบห่อ หรือต่อหน่วย ซึ่งหลักการคิดค่าระวางจะถูกปรับเปลี่ยนและตามรับผิดชอบของผู้ขนส่ง หากกรณีใด ๆ จำกัดต้องว่าเป็นพื้นฐานของมูลค่าของ 100 ปอนด์ต่อหีบห่อ หรือต่อหน่วย คิดค่าระวางตามพิธีการศุลกากร หรือตามอัตราที่เหมาะสมในกรณีของความสูญหาย หรือเสียหายบางส่วน เว้นแต่ลักษณะของของและมูลค่าที่สูงกว่า 100 ปอนด์ ก็จำกัด</p>	<p>- ข้อ 2 วรรคสอง (Hague-Visby Paramount Clause)</p> <p>ความรับผิดของของผู้ขนส่งต้องรวมถึงข้อจำกัดภายใต้กฎหมายที่มีในอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ ค.ศ. 1957 หรือตาม Rev.Stat. มาตรา 4283 ตามประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสหรัฐอเมริกา หรือตามกฎหมายใดที่ไว้บังคับในลักษณะคล้ายคลึงกันในสถานการณ์</p>	<p>- ข้อ 17 (Identity of Carrier)วรรคแรก</p> <p>ตอนท้าย</p> <p>ผู้ขนส่งและผู้ดูแลหรือผู้ดูแลกำกับทรัพย์สินในของที่บรรทุกตามข้างล่างนี้ (... is the carrier and 2 or bailee of the goods shipped thereunder) ในการจำกัดความรับผิดและการปลดปล่อยภาระความรับผิดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ในใบตราส่งเป็นคุณนั้น (... or by this Bill of Lading shall be available to such other)</p>	<p>- ข้อกำหนดการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจะใช้บังคับไม่ได้ หากคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นบุคคลผู้มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยตามมาตรา 4 เพราะหากใบตราส่งระบุให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดตามกฎหมายนั้น จะทำให้ขัดกับที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติ</p>

<p>CONBILL (CB)</p>	<p>VISCONBILL (VB)</p>	<p>CONLINEBILL (CLB)</p>	<p>กรณี CLB จัดกับพระราชบัญญัติการรับเงิน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย</p>
<p>แจ้งไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยผู้ส่งเองมี การส่งมอบของผู้ขนส่งและแทรกใน ใบตราส่งนี้และทำระวางที่พิเศษที่ได้จ่าย ไว้แล้ว ถ้าต้องการและในคิลิมนั้น ถ้า มูลค่าที่แท้จริงของของที่หีบห่อ หรือต่อ หน่วยที่คิดค่าระวางค่าของของสุทธการ ต้องถือว่าเกินกว่ามูลค่าของที่แจ้งไว้ ไม่ว่าอย่างใดก็ตาม ต้องถือว่าได้แจ้งมูลค่า ไว้แล้ว และควรรับผิดของผู้ขนส่งในกรณี ใด ๆ ก็ไม่ต้องการเกินกว่ามูลค่าที่ได้แจ้งไว้ และความสูญหาย หรือเสียหายแต่บางส่วน ใด ๆ ต้องถือว่าปรับเปลี่ยนตามอัตราที่ เหมาะสมตามหลักพื้นฐานของมูลค่าที่ได้ แจ้งไว้</p> <p>หมายเหตุ : * หมายถึง เงื่อนไขเพิ่มเติม</p>			

ประวัติผู้เขียน

นางสาวศิรินทรรัตน์ กังสวิวัฒน์ เกิดที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 11 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2511 สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีนิติศาสตร์บัณฑิตจาก มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในปีการศึกษา 2532 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ พ.ศ. 2537 ปัจจุบันรับราชการเป็นนิติกร สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CONDITIONS

Uniform Bill of Lading Clauses 1946

approved by

The Documentary Council of The Baltic and International Maritime Conference.

Code Name: "CONBILL"

Responsibility.

Carrier is to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by proper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by or their Stevedores or Servants) or by personal want of due diligence on the part of the Carrier or his Manager to make the Vessel in all respects seaworthy cargo that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal fault of the Carrier or his Manager.

The Carrier is responsible for no loss or damage or delay arising from any cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or Crew or other person employed by the Carrier on board or ashore for whose acts, but for this clause, he is responsible, or from unseaworthiness of the Vessel or commencement of the voyage or at any time whatsoever. The loss or damage or delay caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other cargo or by the inflammable or explosive nature or insufficient packaging of other cargo is to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact caused by the Carrier.

Deviation.

The Vessel has liberty to call at any port or ports in any order, for any purpose, to discharge, to tow and/or assist vessels in all situations, and also to deviate for the purpose of saving life and/or property, and also in accordance with the laws relating to Quarantine, Lock-outs, Strikes, Ice and War.

Delivery.

The goods are to be taken from the Vessel by Receivers directly they come to hand in the place specified in the Bill of Lading and the Carrier's responsibility to cease package by package as the goods leave the Vessel's deck or tackle. If not thus taken from along-side the Vessel they may be landed and deposited at the expense of the Owners of the goods and at their risk of fire, loss or injury, on the dock or in the warehouse, or at the Port Authorities being hereby authorized to grant a general order for the goods to be landed immediately after the entry of the Vessel.

The Carrier has a lien on all goods for payment of freight, deadfreight and expenses in freight, and for any expenses incurred before or after shipment, in demurrage, cost of repairs, if any, and forwarding expenses, fines, damages and expenses mentioned in this Bill of Lading.

The Carrier shall also be entitled to fall back on the Shipper for the difference between the total amount owing to the Carrier and the net proceeds of the goods.

Animals.

Animals shipped hereunder are received, kept, carried and discharged at the risk of the Owner thereof, and the Carrier shall not under any circumstances be liable for any loss of or damage or delay thereto, whether such loss, damage or delay may be due to the wrongful act, neglect or default of the Carrier or the Master, Pilot, Officers, Crew, Stevedores, Servants, Agent, person whatsoever for whom the Carrier may be responsible, whether in fact or not, and whether or not the abovesaid Vessel or vessel or craft in which the said animals may be loaded was unseaworthy at the time of loading or sailing or at any other time.

General Average.

General Average to be settled according to York-Antwerp Rules, 1950, Provisions of cargo to pay the cargo's share in the general expenses even if same are necessitated through neglect or default of the Carrier's Servants. The Consignees and Owners of the goods expressly renounce the Netherlands Code of Commerce, Art. 700, and the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

Charterparty Clause.

In the event of accident, danger, damage, or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever whether due to negligence or which or for the consequence of which the Carrier is not responsible by contract, or otherwise, the cargo, Shippers, Consignees, or Owners of the goods shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If the ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as if the salvaging ship or ships belong to strangers.

No-Fault Collision Clause.

If a Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of her ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilots or Agents of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the Owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all claims for loss of or damage to, or any claim whatsoever of the cargo, or of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners or the Owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying ship or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, or those in charge of any ship or ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or

Freight.

Freight has to be paid on cargo damaged or diminished by leakage. For any loss in weight owing to sea damage no freight has to be paid.

Freight payable at port of destination, together with all other amounts mentioned in the Lien Clause, is to be paid on delivery of the goods in cash without interest and in the currency named in the Bill of Lading, or at the option of the Shipper in the currency of the country at the highest rate of exchange for sight bills current on the day when the Vessel is entered at the customhouse.

Freight payable in advance cannot be reclaimed, even if the Vessel and/or cargo is lost. In calculating General Average contribution, freight payable in advance is to be added to the value of the goods.

General Clauses:

10. Limitation of Liability.

In case of any loss or damage to or in connection with goods exceeding in actual value \$100 per package, or, in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit, the value of the goods shall be deemed to be \$100 per package or per unit, on which basis the freight is adjusted and the Carrier's liability, if any, shall be determined on the basis of a value of \$100 per package or per customary freight unit, or pro rata in case of partial loss or damage, unless the nature of the goods and a valuation higher than \$100 shall have been declared in writing by the Shipper upon delivery to the Carrier and inserted in this Bill of Lading and extra freight paid if required and in such case if the actual value of the goods per package or per customary freight unit shall exceed such declared value, the value shall nevertheless be deemed to be the declared value and the Carrier's liability, if any, shall not exceed the declared value and any partial loss or damage shall be adjusted pro rata on the basis of such declared value.

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

Any disputes arising under this Bill of Lading to be decided according to the law of the Vessel's flag.

11. Quarantine, Lock-outs, Strikes and Ice.

If on account of actual or threatened quarantine, ice, strikes, lock-outs, or reasons of a similar nature, the Master at any time is in doubt as to whether he can safely reach or enter the port of destination, there shall be discharge in the usual manner, or proceed thence on his voyage unmolesated, he is at liberty to discharge the goods at another port which he may consider safe. Such discharge shall be deemed to be in fulfillment of the contract voyage and freight shall be payable accordingly. Receivers and/or Shippers to be informed, if possible, and be liable for all extra expenses thereby incurred.

12. War.

1. (A) If the nation under whose flag the Vessel sails be engaged in war, hostilities or warlike operations or be involved in civil war or revolution whereby the safe navigation of the Vessel may be endangered the cargo loaded shall be discharged at the port of loading.

(B) If owing to or during any war, hostilities, warlike operations, civil war or revolution any cargo loaded under this Bill of Lading become, or be declared to be, contraband, whether absolute or conditional, or liable to confiscation or detention such cargo shall be discharged at the port of loading.

The discharge of any cargo effected at the port of loading shall be at Shippers' risk and expense, the contract of carriage thereupon being at an end so far as such cargo is concerned. The Carrier shall have the right to load other cargo in place of cargo discharged.

2. If, after the Vessel has left port of loading, any port of discharge named in this Bill of Lading be, or be declared to be, blockaded, or if owing to any of the matters mentioned in sub-clauses 1 (A) and (B) entry to any such port of discharge of cargo intended for any such port be in the Master's discretion dangerous or be prohibited, or if it be found in the Master's discretion dangerous or impossible for the Vessel to reach or remain at any such port, the cargo or such part of it as may be affected shall be discharged at such safe port which the Vessel may call at or would pass in the ordinary course of the contract voyage as may be nominated by the Shippers within 48 hours after receiving the Carrier's request for nomination of a substitute discharging port or at such safe port as the Master may decide on should the Shippers fail to make nomination.

3. The Vessel shall have liberty to comply with any orders or directions as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destination, discharge or in any other wise whatsoever given by the government of the nation under whose flag the Vessel sails or any other government or any person (or body) acting or purporting to act with the authority of such government or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the Vessel the right to give any such orders or directions. If by reason of or in compliance with any such orders or directions anything is done or is not done it shall not be deemed a deviation.

4. The discharge of any cargo at other than the loading port under the provisions of sub-clause 2 and/or the conclusion of the adventure consequent upon compliance with any orders or directions referred to in sub-clause 3 whether the cargo be discharged or not, shall be deemed to be in fulfillment of the contract voyage and freight shall be payable accordingly. All extra expenses in consequence thereof shall be paid by the Shippers or Owners of the cargo, the Carrier having a lien on the cargo for freight and all expenses incurred by him whether for discharge or otherwise.

13. General Paramount Clause.

This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of any legislation relating to the carriage of goods by sea which incorporates the rules relating to Bills of Lading contained in the international Convention, dated Brussels 25th August, 1924 and which is compulsorily applicable to the contract of carriage herein contained. Such legislation shall be deemed to be incorporated herein, but nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities thereunder. If any term of this Bill of Lading be repugnant to any extent to any legislation by this clause incorporated, such term shall be void to that extent but no further. Nothing in this Bill of Lading shall operate to limit or deprive the Carrier of any statutory protection or exemption from, or limitation of, liability.

14. Shipments between ports in Denmark, Finland, Norway and Sweden.

Where Par. 122 of the Danish, Finnish, Norwegian and Swedish Maritime Laws apply the Carrier is considered to have taken all such reservation as to the liability and responsibility as he is allowed to do by the sections 122 and 123 of the said Acts.

ER BILL OF LADING

Terms Approved by The Baltic and International Maritime Conference Incorporating the Hague - Visby Rules).

APPLIED IN TRADES WHERE HAGUE - VISBY RULES ARE COMPULSORY.

Title: "VISCONBILL".

July 1st, 1973.

Definition of Merchant.

Whenever the term "Merchant" is used in this Bill of Lading, it shall be deemed to include the Shipper, the Receiver, the Consignee, the Holder of the Bill of Lading and the Owner of the goods.

Hague-Visby Paramount Clause.

This Bill of Lading shall be deemed to incorporate the Rules generally known as the Hague-Visby Rules, namely those Rules which are contained in the Bill of Lading Convention 1924, as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd, 1968, subject however to any enactment thereof which is compulsorily applicable.

The Carrier's liability shall also be limited under the Rules contained in the 1957 Brussels Convention or in Rev. Stat. sec. 4283 of the US Maritime Code or in any other similar legislation applicable in the circumstances.

Liability of Carrier.

This contract evidenced hereby is between the Merchant and the Owner demise Charterer of the vessel designated to carry the goods. No person or legal entity shall be liable under this contract, and the provisions of Article IV bis of the Hague-Visby Rules and any other statutory exemption from or limitation of liability shall inure also to the benefit of Stevedores and other Servants or Agents of the Carrier. For the purpose of this clause all such persons and legal entities are deemed to be parties to this contract, made on their behalf by the Carrier.

Carrier's Responsibility.

The Carrier shall be liable for loss of or damage to the goods occurring between the time when he receives the goods into his charge and the time when the goods are placed at the disposal of the Merchant or in storage not owned and/or controlled by the Carrier, whichever is the earlier.

Carrier's Responsibility for Indirect or Consequential Loss or Damage.

The Carrier shall in no circumstances be responsible for indirect or consequential loss or damage caused through misdelivery, delay or physical loss or damage to the goods.

In the event of liability for delivery to the wrong person, the same time limitation of one year as is provided for in Article III, 6 and 8 bis of the Hague-Visby Rules shall apply.

Stowage, Unitization.

Goods may be stowed by the Carrier as received, or, at Carrier's option, by means of containers, or similar articles of transport used to consolidate goods.

Containers, trailers and transportable tanks, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant.

Liability for Deck Cargo and Live Animals.

Goods covered by Clause 6 and deck cargo as well as live animals shall be carried subject to the Hague-Visby Rules mentioned in Clause 2.

Deviation of Voyage.

Where the vessel is engaged in liner service the intended voyage shall not be limited to the direct route but shall be deemed to include any providing or returning to or stopping or slowing down at or off any ports or places for any reasonable purpose connected with the service including maintenance of vessel and crew.

Substitution and Transhipment.

The Carrier shall be entitled but not obliged to substitute any vessel or other means of transport and to sub-contract on any terms which are reasonable in the circumstances the whole or any part of the carriage and the duties undertaken by the Carrier in relation to the goods.

If the choice of On-carrier or Sub-contractor is a reasonable choice in the circumstances and if it is agreed or understood that this option of substitution or sub-contracting will actually be used, the Carrier's responsibility shall be limited to the part of the transport performed in his own vessel and the Carrier shall not be liable in respect of other parts of the transport even if all freight has been collected by him.

Obstacles Affecting Performance.

Subject to the Carrier using reasonable endeavours to complete the transport, if the commencement or completion of the transport or leaving the discharging port after discharge shall be affected by any hindrance, risk or delay relating to this cargo or other cargo on board, or to the Vessel or any on-carrying Vessel or their crews, the Carrier may elect to treat the contract as fulfilled, subject to any goods in the Carrier's care having been placed at Merchant's disposal at any safe and convenient place, where they will be at Merchant's risk and cost, and subject to Clause 16.

In any such event the Carrier shall be entitled to full freight and additional compensation for extra costs incurred and services rendered.

If any such event may be reasonably anticipated or does affect the Vessel's reaching loading port or if the Vessel must undergo repairs, the contract may be terminated at any time after booking whether or not a Bill of Lading has been issued.

Any party known to have an interest in the goods shall be informed if possible.

Option.

The Merchant is given an option to select port of discharge, such option must be declared to the Vessel's Agents at the first of the ports of discharge mentioned in this Bill of Lading not later than 48 hours before the Vessel's arrival there. Failing such declaration, the Carrier shall be at liberty to discharge at any of the aforesaid ports and the contract of carriage shall be considered fulfilled. Any option must be for the total quantity of goods under this Bill of Lading.

Freight and Charges.

Prepayable freight, whether actually paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. The Carrier's claim for any charges under this contract shall be con-

sidered definitely payable in like manner as soon as the charges have been incurred.

(b) The Merchant shall be liable for expenses of fumigation and of gathering and sorting loose cargo and of weighing on board and expenses incurred in repairing damage to and replacing of packing due to excepted causes and for all expenses caused by extra handling of the cargo for any of the above-mentioned reasons.

(c) Any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied on any bills such as amount of freight, weight of cargo or tonnage of the vessel shall be paid by the Merchant. If paid by the Carrier, any such charge shall be refunded by the Merchant.

(d) The Merchant shall be liable for all fines and/or losses which the Carrier, vessel or cargo may incur through non-observance of Custom House and/or import or export regulations.

(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the goods to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier reserves the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the contents inspected and the weight, measurement or value verified.

(f) Full freight shall be paid on damaged or unsound goods.

(g) Goods once shipped cannot be taken back except upon Carrier's consent and payment of full freight and any extra expenses.

(h) If the currency in which freight and charges are quoted is devalued between the date of freight agreement and the date of actual payment, then the amount payable shall be increased in proportion.

13. Carrier's Tariff.

The terms of the Carrier's applicable Tariff at the date of shipment are incorporated herein. Copies of the relevant provisions of the applicable Tariff are available from the Carrier upon request. In the case of inconsistency between this B/L and the applicable Tariff, this B/L shall prevail.

14. Loading, Discharge and Delivery

The cargo shall be arranged by the Carrier's Agent unless otherwise agreed.

Loading, stowing and delivery shall be for the Merchant's account.

Loading and discharging may commence without previous notice.

The Merchant or his Assign shall tender the goods when the Vessel is ready to load and as fast as the Vessel can receive and—but only if required by the Carrier—also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be relieved of any obligation to load such cargo and the vessel may leave the port without further notice and deadfreight is to be paid.

The Merchant or his Assign shall take delivery of the goods and continue to receive the goods as fast as the vessel can deliver and—but only if required by the Carrier—also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be at liberty to discharge the goods and any discharge to be deemed a true fulfillment of the contract. If the goods are not applied for within a reasonable time, the Carrier may sell the same privately or by auction. The Merchant shall bear all overtime charges in connection with tendering and taking delivery of the goods as above.

The Merchant shall accept his reasonable proportion of damaged or unidentified loose cargo.

15. Demurrage.

The Carrier shall be paid demurrage at the daily rate per ton of the Vessel's gross register tonnage as indicated on Page 2 if the Vessel is not loaded or discharged with the dispatch set out in Clause 14, any delay in waiting for berth at or off port to count.

Provided that if the delay is due to causes beyond the control of the Merchant, 24 hours shall be deducted from the time on demurrage.

Each Merchant shall be liable towards the Carrier for a proportionate part of the total demurrage due, based upon the total freight on the goods to be loaded or discharged at the port in question.

No Merchant shall be liable in demurrage for any delay arisen solely in connection with goods belonging to other Merchants.

The demurrage in respect of each parcel shall not exceed its value.

(This clause shall only apply if the Demurrage Box on Page 2 is filled in).

16. Lien.

In respect of any amount, for which the Merchant is liable to the Carrier, the Carrier shall have a lien upon the goods shipped hereunder including containers and similar articles of transport. The Carrier shall also be entitled to sell or otherwise dispose of the property lien, and apply the proceeds towards satisfaction of such liability.

17. General Average.

General Average shall be settled according to York-Antwerp Rules and be adjusted at any port or place by one or more General Average adjusters in the Carrier's choice.

All goods referred to in Clauses 6 and 7 shall also contribute to and receive contribution in General Average.

The Merchant shall be personally liable in respect of contribution whether or not average bond or other security has been demanded.

Such security including a cash deposit as the Carrier may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon, shall, if required, be submitted to the Carrier prior to delivery of the goods.

18. Amended Jason Clause and Both-to-Blame Collision Clause

As adopted by The Baltic and International Maritime Conference are hereby incorporated herein and shall remain in effect even if unenforceable in the United States of America.

19. Superseding Clause.

Except as to deadfreight and demurrage all previous agreements and freight engagements for this shipment are superseded by this Bill of Lading when issued.

20. Jurisdiction.

Any dispute arising under this Bill of Lading shall be decided in the country where the Carrier has his principal place of business, and the law of such country shall apply except as provided elsewhere herein.

in the term "Merchant" is used in this Bill of Lading, it shall be deemed to include the Shipper, the Receiver, the Consignee, the Holder of the Bill of Lading and the Owner of the cargo.

General Provisions

Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th 1. 1924 as enacted in the country of shipment apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which such enactments are compulsorily applicable the terms of the said Convention shall apply, where Hague-Visby Rules apply.

Where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968, The Hague-Visby Rules apply compulsorily, the provisions of the Convention shall be considered incorporated in this Bill of Lading. The Carrier takes no responsibility for any such applicable provisions, relating to the period before loading and while the goods are in the charge of another Carrier, and to deck cargo and live animals.

Disputes arising under this Bill of Lading shall be decided in the country where the carrier has his principal place of business, and the law of such country shall apply except as provided elsewhere in this Bill.

Liability of Carrier.
The Carrier or his Agent shall not be liable for loss or damage to the goods during the period before loading and after discharge from the vessel, howsoever such loss or damage arises.

Scope of Voyage.
The vessel is engaged in liner service the intended voyage shall not be limited to the direct voyage but shall be deemed to include any proceeding or returning to or stopping or slowing down at any ports or places for any reasonable purpose connected with the service including maintenance of vessel and crew.

Substitution of Vessel, Transshipment and Stowage.

Where expressly arranged beforehand or otherwise, the Carrier shall be at liberty to carry the goods to their port of destination by the said vessel or vessels either belonging to the Carrier or others, or by other means of transport, proceeding either directly or indirectly to such port to carry the goods or part of them beyond their port of destination, and to tranship, land and store goods either on shore or afloat and reship and load the same at Carrier's expense but at Merchant's risk. When the ultimate destination at which the Carrier may have engaged to deliver the goods then the vessel's port of discharge, the Carrier acts as Forwarding Agent only.

The responsibility of the Carrier shall be limited to the part of the transport performed by him or his agents under his management and no claim will be allowed by the Carrier for damage or loss occurring during any other part of the transport even though the freight for the whole transport has been paid by him.

Lightering.
Lightening in or off ports of loading or ports of discharge to be for the account of the Merchant.

Loading, Discharging and Delivery.
The cargo shall be arranged by the Carrier's agents unless otherwise agreed. Loading, stowing and delivery shall be for the Merchant's account.

Loading and discharging may commence without notice. The Merchant or his Assign shall tender the goods to the vessel is ready to load and as fast as the vessel can receive and - but only if required by the Merchant - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Merchant shall be relieved of any obligation to load cargo and the vessel may leave the port without further notice and deadfreight is to be paid.

The Merchant or his Assign shall take delivery of goods and continue to receive the goods as fast as the vessel can deliver and - but only if required by the Carrier - also outside ordinary working hours notwithstanding any custom of the port. Otherwise the Carrier shall be at liberty to discharge the goods and any discharge to be deemed fulfillment of the contract, or alternatively to deliver the goods to the Merchant.

The Merchant shall bear all overtime charges in connection with tendering and taking delivery of the goods as above.

Goods are not applied for within a reasonable time the Carrier may sell the same privately or by public auction.

The Merchant shall accept his reasonable proportion of unladen loose cargo.

Live Animals and Deck Cargo.
Goods to be carried subject to the Hague Rules as referred to in Clause 2 hereof with the exception that the Merchant shall not be liable for any loss or damage arising from any act, neglect or default of his agents in the management of such animals and deck cargo.

Options.
The port of discharge for optional cargo must be agreed to the vessel's Agents at the first of the named ports not later than 48 hours before the

vessel's arrival there, in the absence of such declaration the Carrier may elect to discharge at the first or any other optional port and the contract of carriage shall then be considered as having been fulfilled. Any option can be exercised for the total quantity under this Bill of Lading only.

11. Freight and Charges.

(a) Freight, whether actually paid or not, shall be considered as fully earned upon loading and non-returnable in any event. The Carrier's claim for any charges under this contract shall be considered definitely payable in like manner as soon as the charges have been incurred. Interest at 5 per cent., shall run from the date when freight and charges are due.

(b) The Merchant shall be liable for expenses of fumigation and of gathering and sorting loose cargo and of weighing onboard and expenses incurred in repairing damage to and replacing of packing due to excepted causes and for all expenses caused by extra handling of the cargo for any of the aforementioned reasons.

(c) Any dues, duties, taxes and charges which under any denomination may be levied on any basis such as amount of freight, weight of cargo or tonnage of the vessel shall be paid by the Merchant.

(d) The Merchant shall be liable for all fines and/or losses which the Carrier, vessel or cargo may incur through non-observance of Custom House and/or import or export regulations.

(e) The Carrier is entitled in case of incorrect declaration of contents, weights, measurements or value of the goods to claim double the amount of freight which would have been due if such declaration had been correctly given. For the purpose of ascertaining the actual facts, the Carrier reserves the right to obtain from the Merchant the original invoice and to have the contents inspected and the weight, measurement or value verified.

12. Lien.

The Carrier shall have a lien for any amount due under this contract and costs of recovering same and shall be entitled to sell the goods privately or by auction to cover any claims.

13. Delay.

The Carrier shall not be responsible for any loss sustained by the Merchant through delay of the goods unless caused by the Carrier's personal gross negligence.

14. General Average and Salvage.

General Average to be adjusted at any port or place at Carrier's option and to be settled according to the York-Antwerp Rules 1974. In the event of accident, danger, damage or disaster before or after commencement of the voyage resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which or for the consequences of which the Carrier is not responsible by statute, contract or otherwise, the Merchant shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifice, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred, and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the salving vessel or vessels belonged to strangers.

15. Both-to-Blame Collision Clause. (This clause to remain in effect even if unenforceable in the Courts of the United States of America).

If the vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, negligence or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the vessel, the Merchant will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her Owner in so far as such loss or liability represents loss of or damage to or any claim whatsoever of the owner of the said goods paid or payable by the other or non-carrying vessel or her Owner to the owner of said cargo and set-off, or recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her Owner as part of his claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owner, operator or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

16. Government directions, War, Epidemics, Ice, Strikes, etc.

(a) The Master and the Carrier shall have liberty to comply with any order or directions or recommendations in connection with the transport under this contract given by any Government or Authority, or anybody acting or purporting to act on behalf of such Government or Authority, or having under the terms of the insurance on the vessel the right to give such orders or directions or recommendations.

(b) Should it appear that the performance of the transport would expose the vessel or any goods onboard to risk of seizure or damage or delay, resulting from war, warlike operations, blockade, riots, civil commotions or piracy, or any person onboard to the risk of loss of life or freedom, or that any such risk has increased, the Master may discharge the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.

(c) Should it appear that epidemics, quarantine, ice - labour troubles, labour obstructions, strikes, lock-outs, any of which onboard or on shore - difficulties in loading or discharging would prevent the vessel from leaving the port of loading or reaching or entering the port of discharge or there discharging in the usual manner and leaving again, all of which safely and without delay, the Master may discharge

the cargo at port of loading or any other safe and convenient port.

(d) The discharge under the provisions of this clause of any cargo for which a Bill of Lading has been issued shall be deemed due fulfillment of the contract. If in connection with the exercise of any liberty under this clause any extra expenses are incurred, they shall be paid by the Merchant in addition to the freight, together with return freight if any and a reasonable compensation for any extra services rendered to the goods.

(e) If any situation referred to in this clause may be anticipated, or if for any such reason the vessel cannot safely and without delay reach or enter the loading port or must undergo repairs, the Carrier may cancel the contract before the Bill of Lading is issued.

(f) The Merchant shall be informed if possible.

17. Identity of Carrier.

The Contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein (or substitute) and it is therefore agreed that said Shipowner only shall be liable for any damage or loss due to any breach or non-performance of any obligation arising out of the contract of carriage, whether or not relating to the vessel's seaworthiness. If, despite the foregoing, it is adjudged that any other is the Carrier and/or bailee of the goods shipped hereunder, all limitations of, and exonerations from, liability provided for by law or by this Bill of Lading shall be available to such other.

It is further understood and agreed that as the Line, Company or Agents who has executed this Bill of Lading for and on behalf of the Master is not a principal in the transaction, said Line, Company or Agents shall not be under any liability arising out of the contract of carriage, nor as Carrier nor bailee of the goods.

18. Exemptions and Immunities of all servants and agents of the Carrier.

It is hereby expressly agreed that no servant or agent of the Carrier (including every independent contractor from time to time employed by the Carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the Merchant for any loss, damage or delay arising or resulting directly or indirectly from any act, neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, but without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exemption from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the Carrier or to which the Carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the Carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this clause the Carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract evidenced by this Bill of Lading.

The Carrier shall be entitled to be paid by the Merchant on demand any sum recovered or recoverable by the Merchant or any other from such servant or agent of the Carrier for any such loss, damage or delay or otherwise.

19. Optional Stowage, Unitization.

(a) Goods may be stowed by the Carrier as received, or, at Carrier's option, by means of containers, or similar articles of transport used to consolidate goods.

(b) Containers, trailers and transportable tanks, whether stowed by the Carrier or received by him in a stowed condition from the Merchant, may be carried on or under deck without notice to the Merchant.

(c) The Carrier's liability for cargo stowed as aforesaid shall be governed by the Hague Rules as defined above notwithstanding the fact that the goods are being carried on deck and the goods shall contribute to general average and shall receive compensation in general average.

ADDITIONAL CLAUSES

(To be added if required in the contemplated trade).

A. Demurrage.

The Carrier shall be paid demurrage at the daily rate per ton of the vessel's gross register tonnage as indicated on Page 2 if the vessel is not loaded or discharged with the dispatch set out in Clause 8, any delay in waiting for berth at or off port to count. Provided that if the delay is due to causes beyond the control of the Merchant, 24 hours shall be deducted from the time on demurrage.

Each Merchant shall be liable towards the Carrier for a proportionate part of the total demurrage due, based upon the total freight on the goods to be loaded or discharged at the port in question. No Merchant shall be liable in demurrage for any delay arisen only in connection with goods belonging to other Merchants. The demurrage in respect of each parcel shall not exceed its freight. (This Clause shall only apply if the Demurrage Box on Page 2 is filled in).

B. U.S. Trade, Period of Responsibility.

In case the Contract evidenced by this Bill of Lading is subject to the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, then the provisions stated in said Act shall govern before loading and after discharge and throughout the entire time the goods are in the Carrier's custody.