

ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขนส่งทางทะเลตามพระราชบัญญัติ

การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534¹

พรประภา ส้มมาก²

จากการศึกษาปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขนส่งทางทะเล ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาประวัติความเป็นมา หลักการ แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล ตลอดจนกฎหมายไทย และกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาได้รับความรู้ความเข้าใจว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่มีความสำคัญต่อการรับขนของทางทะเลของไทย ซึ่งมีหลักการแนวคิดพื้นฐานทางกฎหมายมาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศ กฎหมายต่างประเทศหลายฉบับ ได้แก่ ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนของ Hague Rules, Hague -Visby Rules, Hamburg Rules และ Rotterdam Rules เป็นต้น

จะเห็นได้ว่า หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลส่วนใหญ่จะมีเจตนาเพื่อที่จะให้ความคุ้มครองผู้ส่งของ แต่ด้วยเหตุที่ประเทศที่จะยอมรับบังคับใช้ส่วนใหญ่เป็นประเทศมหาอำนาจทางทะเล และเป็นผู้ขนส่งผู้เป็นเจ้าของเรือ ดังนั้น ในความเป็นจริงแล้ว กฎหมายเหล่านี้จึงออกมาเป็นคุณแก่เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งมากกว่าจะเป็นคุณแก่ผู้ส่งของ แต่กระนั้นกฎหมายเหล่านี้ก็เป็นที่มาและได้เอาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ รวมทั้งประเทศไทยที่นำเอาหมายเหล่านี้มาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัตินี้เอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ขนส่งอยู่มาก ทั้งในส่วนของภาระหน้าที่ของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ตลอดจนข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งมีความไม่ชัดเจน ไม่ครอบคลุมในข้อกฎหมายหลายประการ ซึ่งสรุปได้ดังต่อไปนี้

ประเด็นปัญหาที่หนึ่ง ช่วงเวลาของภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรือสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยและเหมาะสม กรณีที่มีการใช้ท่าเรือระหว่างทาง ภาระหน้าที่สำคัญของผู้ขนส่งได้ถูกบัญญัติ

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่องปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขนส่งทางทะเล ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษาคือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คนพร จิตต์รุ่งเกียรติ และคณะกรรมการสอบ คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มณฑิลา ภักดิ์กิจ และ รองศาสตราจารย์ ดร.พันธุ์เทพ วิฑิตอนันต์

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (บางนา) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8 โดยกำหนดให้ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น และจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น ตามมาตรา 8 (1) และ (2) และจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น ตามมาตรา 8 (3) ซึ่งผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล ตามมาตรา 8 วรรคสอง จากการศึกษาพบว่า ภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยตลอดจนหน้าที่อื่นตามมาตรา 8 (2) และ (3) จะต้องเกิดเฉพาะก่อนที่จะบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทางเท่านั้น เมื่อเรือออกเดินทางและมีเหตุต้องแวะจอดตามท่าเรือระหว่างทาง ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องมีภาระหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย หากพบว่าสินค้าเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า เกิดขึ้นจากการที่เรือไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยภายหลังที่เรือจอดแวะท่าเรือระหว่างทาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ จึงเกิดปัญหาที่ว่าช่วงเวลาของภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรือสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยและเหมาะสม ในกรณีที่มีการใช้ท่าเรือระหว่างทางมีความเหมาะสมหรือไม่ ควรมีมาตรการแก้ไขกฎหมายอย่างไรเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง

ประเด็นปัญหาที่สอง ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ส่งของทางทะเลในกรณีต่างๆ ไป เมื่อสินค้าเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบใช้สินไหมทดแทนค่าเสียหายที่เกิดขึ้น หากแต่ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความความผิดนั้นเกิดจากเหตุใดเหตุหนึ่ง ที่กำหนดในข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามมาตรา 52 ได้ ผู้ขนส่งก็สามารถปลดเปลื้องความรับผิดชอบนั้น ซึ่งข้อยกเว้นตามมาตรา 52 กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เป็นการเฉพาะทั้งหมด 13 กรณี โดยผู้ศึกษาเห็นว่าข้อยกเว้นบางกรณีที่ขาดความชัดเจน และอาจทำให้ตีความหมายผิดไปจากเจตนาของพระราชบัญญัตินี้ และนำไปอ้างเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบได้ คือ

กำหนดนิยาม “เหตุสุดวิสัย” ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้มีการกำหนดนิยามความหมายของคำว่าเหตุสุดวิสัยไว้ว่ามีความหมายอย่างไร แต่ในการตีความหมายนั้นได้ใช้หลักเกณฑ์จากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 ที่นิยาม เหตุสุดวิสัย หมายถึง เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น ซึ่งความหมายในลักษณะนี้ทำให้เกิดความสับสนระหว่างคำว่าเหตุสุดวิสัย กับภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้ ตามมาตรา 52 (2) ดังนั้นจึงได้ศึกษาจากข้อยกเว้นความรับผิดชอบจากอนุสัญญา

ระหว่างประเทศ คือ Hague -Visby Rules, Rotterdam Rules และกฎหมายอังกฤษ ที่กล่าวถึง Act of God โดยนิยามว่าจะต้องเป็นการกระทำของพระเจ้า (ภัยธรรมชาติ) ไม่ใช่การกระทำของมนุษย์ ดังนั้น จึงควรขยายความ นิยามของ เหตุสุดวิสัย ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว เพื่อให้ชัดและแยกขาดจากความตามมาตรา 52 (2)

ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 52 (12) บัญญัติให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นเกิดขึ้น หรือเป็นผลมาจาก “ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง” เมื่อพิจารณาจะเห็นได้ว่า ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่มิได้ระบุว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ใด อาจหมายถึงผู้ขนส่งเอง นายเรือ ลูกเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งก็ได้ ซึ่งในอนุมาตรานี้ ยังได้ขยายความถึงตามคำสั่งของผู้นำร่องอีกประการหนึ่งด้วย หากพิจารณาถึงเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัตินี้ ความตามมาตรา 52 (12) คงจะหมายถึงความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่องหรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง ซึ่งถ้าหากตีความเช่นนี้ก็คงมีอาจขัดต่อเจตนาของกฎหมายแต่อย่างใด ในทางตรงกันข้ามหากการเดินเรือที่มีผู้นำร่องนำทาง และผู้นำร่องให้นายเรือ ลูกเรือ หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ปฏิบัติอย่างหนึ่ง แต่นายเรือ ลูกเรือ หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งปฏิบัติอีกอย่างหนึ่งจนทำให้เกิดความเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งอาจกล่าวอ้างว่าเป็นความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ และอาจหลุดพ้นความรับผิดชอบก็ได้ จึงเป็นปัญหาที่ว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ควรจะดำเนินการแก้ไขข้อกฎหมายอย่างไรเพื่อให้ข้อความนั้นกล่าวได้อย่างครอบคลุม และมีให้ผู้ขนส่งสามารถนำไปใช้ผิดวัตถุประสงค์และเจตนารมณ์แห่งพระราชบัญญัตินี้

ประเด็นปัญหาที่สาม ความเหมาะสมของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง เมื่อสินค้าเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งไม่ไม่สามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดได้ จึงต้องมีการชดเชยสินไหมทดแทนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามวงเงินจำกัดความรับผิดที่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนด ซึ่งกรณีสินค้าสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า ตามมาตรา 58 วรรคหนึ่ง ขณะที่กรณีที่มีการส่งมอบของชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญา รับขนของทางทะเล ตามมาตรา 58 วรรคสาม จะเห็นได้ว่าวงเงินจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับระยะเวลาที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับมาเกือบ 3 ทศวรรษ บริบททั่วไป ด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง เทคโนโลยีเปลี่ยนแปลงพัฒนาไปมาก การเติบโตในธุรกิจการค้า การขนส่งขยายตัว ค่าเงินมีการปรับเปลี่ยน หากจะพิจารณาเปรียบเทียบค่าเงินในขณะนั้นกับ

ปัจจุบันย่อมไม่เหมาะสม เมื่อคำนวณออกมาย่อมมีค่าน้อยมากสำหรับผู้ส่งและผู้รับตราส่งที่จะได้รับการชดใช้ เมื่อผู้ขนส่งเห็นว่า การจำกัดความรับผิดชอบเงินจำกัดน้อยอาจไม่ให้ความสำคัญ ส่งผลให้การทำหน้าที่รับขนส่งของไม่มีประสิทธิภาพ ขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อ และอาจทำให้สินค้าสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบช้าได้ ดังนั้นการแก้ไขปัญหาโดยการเปลี่ยนแปลงวงเงินจำกัดความรับผิดชอบให้มีความเหมาะสมกับบริบทปัจจุบัน น่าจะเป็นทางออกในการแก้ไขปัญหาได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงเป็นประเด็นสำคัญว่าควรมีการกำหนดการจำกัดความรับผิดชอบอย่างไร เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการขนส่งของไทยในบริบทที่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และเทคโนโลยีอยู่เสมอ

จากการศึกษาวิเคราะห์ประเด็นปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับผู้ขนส่งทางทะเล ตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะ คือ

1. ปัญหาเกี่ยวกับช่วงเวลาของภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรือสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยและเหมาะสม กรณีที่มีการใช้ท่าเรือระหว่างทาง

ปรับปรุงแก้ไขโดยกำหนดความรับผิดชอบในหน้าที่ของผู้ขนส่งให้ครอบคลุมระยะเวลาตลอดการเดินทาง ถึงแม้ระหว่างการเดินทางจะมีการใช้ท่าเรือระหว่างทางก็ตาม ผู้ขนส่งก็ยังคงทำหน้าที่ในการทำให้เรือสามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัยและเหมาะสมทุกครั้ง ในมาตรา 8 ความว่า “ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง หรือขณะที่ใช้ท่าเรือระหว่างทาง หรือตลอดระยะเวลาเดินทางไปยังจุดหมาย ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

(1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น

(2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ

(3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนส่งทางทะเล”

2. ปัญหาข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ส่งของทางทะเลในกรณีทั่วๆ ไป

2.1 ให้เพิ่มเติม นิยาม “เหตุสุดวิสัย” ขยายความให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยอ้างอิงจากความหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่นิยามไว้ว่าเป็นการกระทำของพระเจ้า (Act of God) ซึ่งเป็นเหตุที่เกิดจากภัยธรรมชาติ มิใช่การกระทำของมนุษย์

2.2 แก้ไขเพิ่มเติม โดยการระบุให้ชัดเจนว่าความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่องและการปฏิบัติหน้าที่ตามคำสั่งของผู้นำร่อง

แก้ไข มาตรา 52 ความว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าขึ้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

(1) เหตุสุดวิสัย อันเป็นเหตุที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติ จะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุให้ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควร อันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น

.....

(12) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่องและการปฏิบัติหน้าที่ตามคำสั่งของผู้นำร่อง

.....”

3. ปัญหาความเหมาะสมของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

3.1 แก้ไขข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง กรณีสิ่งของสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้มีความเหมาะสมมากยิ่งขึ้นตามสถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งใช้วิธีการคำนวณเงินจำกัดความรับผิดชอบจาก Rotterdam Rules ที่กำหนดจำนวนเงิน 875 SDR. ต่อหีบห่อหรือหน่วยการขนส่ง หรือไม่เกิน 3 SDR. ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมแห้งของที่เรียกหีบห่อ โดยเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนในปัจจุบัน ณ เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2562 อัตราแลกเปลี่ยน SDR. กับดอลลาร์สหรัฐฯ พบว่า 1 SDR. มีค่าเท่ากับ 1.39 ดอลลาร์ หรือ 1 ดอลลาร์สหรัฐ มีค่าเท่ากับ 30.78 บาท ดังนั้นหากจะคำนวณจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดชอบได้คำนวณได้เท่ากับ $857 \times 1.39 \times 30.78 = 36,666.78$ บาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือเท่ากับ $3 \times 1.39 \times 30.78 = 128.35$ บาท ต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมแห้งของที่เรียกหีบห่อ เพื่อความสะดวกในการนำไปคำนวณจึงควรปรับให้เป็นจำนวนเต็ม 30,000 บาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 100 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห้งของนั้น

3.2 แก้ไขข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง กรณีที่มีการส่งมอบของชักช้า โดยกำหนดความรับผิดชอบไว้สองเท่าครึ่งของค่าระวางแห้งของเฉพาะที่ส่งมอบชักช้า และตัดข้อความส่วนท้ายที่ว่า “แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล” เพื่อเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ส่งของมากขึ้นตามมูลค่าที่แท้จริงของสิ่งของนั้น

แก้ไข มาตรา 58 ความว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียง 30,000 บาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 100 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห้งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

.....

ในกรณีที่มีการส่งมอบของชักช้า ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห้งของเฉพาะที่ส่งมอบชักช้า

.....”

เอกสารอ้างอิง

กำชัย จงจักรพันธ์. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2555.

ชนสร สุทธิบัติ. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: สำนัก พิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย,
2562.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์. กรุงเทพมหานคร: ธรรมสาร, 2539.

_____. รับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea), พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร:
วิญญูชน, 2541.

ศักดิ์ สนองชาติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา (พร้อมทั้ง
ระยะเวลาและอายุความ). พิมพ์ครั้งที่ 7 แก้ไขเพิ่มเติม. กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ, 2545.

อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ. คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรม
ศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2559.

_____. คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ ว่าด้วยการรับขนของทางทะเล
และการประกันภัยทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ชวนพิมพ์ 50 จำกัด, 2559.