

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดน

วิสาลักษณ์ สังข์กรต *

บทคัดย่อ

ประเทศสวีเดนให้ความสำคัญแก่การพาณิชย์เนื่องจากเล็งเห็นว่าการพาณิชย์มีความสำคัญต่อการค้าและเศรษฐกิจของประเทศ จึงได้มีการพัฒนากฎหมายพาณิชย์เรื่อยมา จนกระทั่ง ได้มีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายพาณิชย์ฉบับปัจจุบัน คือ The Swedish Maritime Code 1994 ซึ่งได้ถือว่าเป็นประมวลกฎหมายพาณิชย์ที่มีรายละเอียดมากที่สุดฉบับหนึ่ง โดยมีจำนวนบทบัญญัติถึง 407 มาตรา และยังได้มีการแบ่งหมวดหมู่ของบทบัญญัติในเรื่องต่างๆไว้อย่างชัดเจน และครบถ้วนทุกลักษณะของกฎหมายพาณิชย์ ยกเว้นเรื่องประกันภัยทางทะเล โดยบางเรื่อง ไม่ได้บัญญัติรายละเอียดไว้ แต่ได้บัญญัติไว้ว่าให้ปฏิบัติตามกฎหมายเฉพาะเรื่องที่ระบุชื่อไว้ ทำให้เป็นประมวลกฎหมายที่ละเอียด ชัดเจนและง่ายต่อการเข้าถึง

โดยที่สวีเดนเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization -IMO) ประเทศหนึ่งที่ได้ออกกฎหมายภายในเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาต่างๆ ของ IMO ค่อนข้างครบถ้วน การศึกษากฎหมายพาณิชย์ของสวีเดนจึงถือว่าเป็นการศึกษาหลักเกณฑ์ที่มีความเป็นสากล และโดยที่ระบบกฎหมายของสวีเดนเป็นแบบซีวิลลอว์ (Civil law) ซึ่งเป็นระบบเดียวกับประเทศไทย ดังนั้น หากได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ เปรียบเทียบถึงข้อดีและข้อเสีย ของประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนก็จะเกิดประโยชน์อย่างมากต่อการพัฒนากฎหมายพาณิชย์ของไทย และหากในอนาคตประเทศไทยจะมีการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์ ผู้เขียนเห็นว่าประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนเป็นกฎหมายที่ประเทศไทยควรนำมาเป็นต้นแบบในการศึกษาเพื่อประกอบการพิจารณาจัดทำประมวลกฎหมายของไทยต่อไป

Abstract

*นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, เนติบัณฑิตไทย

Sweden is one of the developed countries with strong maritime industries. Maritime law in Sweden has long been established in a form of maritime code since 1891 and has been regularly improved to keep pace with the development of international conventions concerning maritime navigation and private maritime law.

Recently, Sweden has enacted the new maritime code, ie the Swedish Maritime Code 1994. The new Code covers all aspects of public and private maritime law, except marine insurance. The provisions in the Code are divided into 22 Chapters. In some Chapters, it just makes references to certain Acts which are the legislations dealing with the matters under such Chapters, without any provisions in details.

It is very interesting that the provisions dealing with chartering of vessels in the Code are as extensive as 74 Sections and all the provisions are subject to the principle of freedom of contract.

Since the legal system in Thailand is civil law system as in Sweden, studying and analysis of the Swedish Maritime Code could be helpful for the development of maritime law in Thailand. In particular, if Thailand would like to codify its individual Acts on maritime law into a maritime code, the Swedish Maritime Code 1994 could be a good model for taking into consideration.

1. ความเป็นมาของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดน

ประเทศสวีเดนหรือชื่ออย่างเป็นทางการเรียกว่า ราชาอาณาจักรสวีเดน ตั้งอยู่บนคาบสมุทรสแกนดิเนเวีย ในยุโรปเหนือ โดยประเทศสวีเดนนั้นอยู่ในกลุ่มประเทศนอร์ดิกซึ่งหมายถึง ประเทศภูมิภาคในยุโรปเหนือที่ประกอบไปด้วยประเทศเดนมาร์ก ฟินแลนด์ ไอซ์แลนด์ นอร์เวย์ และสวีเดน ประเทศสวีเดนนั้นมีภูมิประเทศที่เป็นชายฝั่งค่อนข้างยาวจรดทะเลบอลติกและอ่าวบอทเนีย (Gulf of Bothnia) จึงทำให้การขนส่งทางทะเลเป็น การขนส่งที่สำคัญของประเทศ ประเทศสวีเดนนั้นเป็นประเทศที่มีสภาพภูมิศาสตร์แบบชายฝั่ง มีความต้องการพัฒนาการค้าทางทะเลในกลุ่มประเทศแถบทะเลบอลติก

ในปัจจุบันประเทศสวีเดนถือได้ว่าเป็นประเทศที่มีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมสูงมาก¹ โดยปัจจุบัน ประเทศสวีเดนมีกองเรือพาณิชย์ใหญ่เป็นอันดับที่ 34 ของโลก มีกองเรือพาณิชย์ทั้งหมด 335 ลำคิดเป็นร้อยละ 0.37 ของส่วนแบ่งตลาดโลก² และยังติด 1 ใน 3 จาก 125 ของประเทศที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงที่สุดในโลก ในปี 2006-2007³ เนื่องจากอุตสาหกรรมขั้นสูงในประเทศสวีเดน เช่น รถยนต์ อากาศยาน อาวุธ และเวชภัณฑ์ เข้ามามีความสำคัญและมีบทบาทต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก การที่ประเทศสวีเดนมีจำนวนประชากรไม่มากนัก จึงทำให้อุปสงค์ของตลาดภายในประเทศมีอยู่อย่างจำกัด และต้องพึ่งพาการส่งออก การค้าขายระหว่างประเทศ จึงเข้ามามีบทบาทต่อประเทศสวีเดน

ดังนั้น เมื่อมีการค้าขายทางทะเลมากขึ้น กฎหมายพาณิชย์นาวีก็ย่อมเข้ามามีบทบาทสำคัญ ประเทศสวีเดนจึงได้มีการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีขึ้นมาเรื่อยๆ พร้อมกับความเจริญของการพาณิชย์นาวีของประเทศ The Rôles of Oléron ซึ่งจัดทำขึ้นตั้งแต่ประมาณศตวรรษที่ 12 ได้มีอิทธิพลอย่างมากต่อกฎหมายพาณิชย์นาวีในแถบยุโรปเหนือและยุโรปตะวันตก ดังนั้นจากการที่ประเทศสวีเดนมีภูมิประเทศตั้งอยู่ในยุโรปเหนือก็ได้รับอิทธิพล และได้มีการแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายพาณิชย์นาวีมาจนกระทั่งเป็นรูปแบบประมวลกฎหมายที่ปรากฏในปัจจุบัน

ปัจจุบันประเทศสวีเดนได้มีประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีเป็นของตนเอง ก่อนจะมีประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีฉบับปัจจุบันนั้น สวีเดนได้มีการนำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของกลุ่มประเทศนอร์ดิกที่ใช้บังคับก่อนหน้านี้ โดยในการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนนั้น จัดทำขึ้นด้วยความพยายามที่จะ ประนีประนอมระหว่างกฎหมายทั้งสองระบบ คือ ระบบซีวิลลอว์และระบบคอมมอนลอว์ และพัฒนาจนมาเป็นประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีฉบับปัจจุบันคือ ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีสวีเดน ค.ศ. 1994 หรือThe Swedish Maritime Code 1994

2. เนื้อหาและสาระสำคัญของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดน

¹ <http://www.scb.se/en/Finding-statistics/Statistics-by-subject-area/Business-activities/>, Nov 14, 2016

² UNCTAD, "REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2015," Nov 14, 2016

³ World Economic Forum, "Global Competitiveness Report 2006-2007.", Nov 14, 2016

ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีประเทศสวีเดน หรือ The Swedish Maritime Code 1994 มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ.1994 ซึ่งจัดทำขึ้นเพื่อกำหนดกฎเกณฑ์และความสัมพันธ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล เรือ และการเดินเรือ

ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสวีเดนนั้นถือว่าเป็นประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีที่มีรายละเอียดมากที่สุดฉบับหนึ่ง โดยมีบทบัญญัติทั้งหมด 407 มาตรา (Sections) แบ่งออกเป็น 6 ภาค(Parts) แต่ละภาคแบ่งเป็นหมวด (Chapters) ต่าง ๆ รวมทั้งหมด 22 หมวดได้แก่

ภาค 1 เรือเดินทะเล (Vessels)

หมวด 1 สัญชาติของเรือเดินทะเล (Vessels Nationality)

หมวด 2 การจดทะเบียนเรือ (Registry of Ships)

หมวด 3 การจำนองเรือและบูริมสิทธิทางทะเล (Ship Mortgages and Maritime Liens)

หมวด 4 การกักเรือ (Arrest of Vessels in International Legal Relations)

ภาค 2 การบริหารจัดการเรือ (Shipping Management)

หมวด 5 หุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ (Shipping Partnership)

หมวด 6 นายเรือ (Ship Masters)

ภาค 3 ความรับผิด (Liability)

หมวด 7 บทบัญญัติทั่วไปว่าด้วยความรับผิด (General Provisions on Liability)

หมวด 8 ความเสียหายกรณีเรือชนกัน (Damage by Collision between Vessels)

หมวด 9 การจำกัดความรับผิด (Limitation of Liability)

หมวด 10 ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากน้ำมัน (Liability for Oil Damage)

หมวด 11 ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากนิวเคลียร์ (Liability for Nuclear Damage)

หมวด 12 กองทุนจำกัดความรับผิดและขั้นตอนดำเนินการเพื่อการจำกัดความรับผิด (Limitation Fund and Limitation Proceedings)

ภาค 4 สัญญารับขน (Contract of Carriage)

หมวด 13 การรับขนของที่เป็นสินค้าทั่วไป (Carriage of General Cargo)

หมวด 14 การชาร์เตอร์เรือ (Chartering of Vessels)

หมวด 15 การรับขนคนโดยสารและสัมภาระ (Carriage of Passengers and Luggage)

ภาค 5 อุบัติเหตุทางทะเล (Marine Accidents)

หมวด 16 การช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage)

หมวด 17 ความเสียหายทั่วไป (Average)

หมวด 18 สมุดปูมเรือ การสำแดงและการไต่สวนกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Log Books, Maritime Declarations and other Inquiry into Accidents at sea, Survey)

ภาค 6 บทบัญญัติสุดท้าย (Final Provisions)

หมวด 19 อายุความของสิทธิเรียกร้องทางทะเลบางอย่าง (Time Bar of Certain Maritime Claims)

หมวด 20 บทกำหนดโทษ (Penal Provision)

หมวด 21 สถานที่พิจารณาคดีและวิธีพิจารณาความพยานาวี (Venue and Judicial Procedure in Maritime Matters)

หมวด 22 บทบัญญัติเฉพาะ (Special Provisions)

หลักเกณฑ์และสาระสำคัญของประมวลกฎหมายพยานาวีสวีเดน มีดังต่อไปนี้

2.1 เรือเดินทะเล (Vessels)

เรือเดินทะเลนั้นได้ถูกบัญญัติในหมวด 1 มีทั้งหมด 10 มาตรา โดยมีสาระสำคัญ คือ เรือเดินทะเลที่จะได้รับสัญชาติสวีเดนและมีสิทธิชักธงสวีเดน คือ เรือที่มีเจ้าของเกินครึ่งหนึ่งเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติสวีเดน หรือนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายสวีเดน⁴ โดยข้อมูลของเรือนั้นจะถูกเก็บรักษาโดยหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการจดทะเบียนเรือ (register authority) นอกจากนี้ยังได้กำหนดถึง เรื่องเอกลักษณ์ของเรือ คุณสมบัติของเรือเดินทะเลด้วย ซึ่งบทบัญญัตินี้เป็นเรื่องทั่วไปคล้ายๆกับของประเทศไทยเพียงแต่เพิ่มเติมให้มีการกำหนดถึงเอกลักษณ์ของเรือด้วย โดยเอกลักษณ์ของเรือ ได้แก่ ชื่อเรือซึ่งจะต้องแตกต่างและไม่คล้ายกับเรืออื่นที่ได้จดทะเบียนไว้แล้ว เมืองท่าจดทะเบียน (home port) เครื่องหมายของเรือ โดยเรือนั้นต้องมีสัญลักษณ์ที่มีลักษณะเฉพาะประจำเรือ (identification signal)⁵

ประมวลกฎหมายพยานาวีของประเทศสวีเดนได้กำหนด เดินทะเลจะต้องอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (seaworthiness) รวมถึงมีการปฏิบัติงานที่เหมาะสมในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและการปฏิบัติงานที่ถูกสุขอนามัย มีเสบียงอาหารและอุปกรณ์ที่เพียงพอ เป็นต้น

2.2 การจดทะเบียนเรือ (Registry of Ships)

หลักเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือถูกกำหนดไว้ในในหมวด 2 มีทั้งหมด 29 มาตรา ซึ่งประเด็นสำคัญที่ควรพิจารณาคือ กฎหมายพยานาวีของประเทศสวีเดนอนุญาตให้นำเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อสามารถนำไปจดทะเบียนเรือได้ ซึ่งอาจจดทะเบียนก่อนเริ่มทำการต่อเรือได้ด้วย⁶ โดย

การจดทะเบียนเรือของประเทศสวีเดนได้แบ่งแยกตามประเภทของเรือ ดังนี้

⁴ Chapter 1 Section 1 The Swedish Maritime Code 1994

A vessel shall be considered to be Swedish and entitled to fly the Swedish flag if owned to the extent of more than one half by a Swedish national or a Swedish legal entity...

⁵ Chapter 1 Section 8 The Swedish Maritime Code 1994

Any vessel entered into the Register of Ships or Register of Boats shall have an identification signal. For ships the signal shall consist of signal letters and for boats it shall consist of signal letters and figures. A vessel's identity marks shall correspond as far as possible to her identification signal.

⁶ Chapter 2 Section 1 para 2 The Swedish Maritime Code 1994

A ship under construction in Sweden may be entered into the Register of Ships under Construction. Such registration may take place before the construction work has begun, provided the building can be adequately identified by means of yard number, drawings or otherwise.

1. เรือเดินทะเล (Ships) จะต้องทำการจดทะเบียนเรือให้ถูกต้องเป็นเรือเดินทะเล (Register of Ships)

2. เรือที่อยู่ระหว่างการต่อ (A ship under construction) จะต้องทำการจดทะเบียนเป็นเรือที่อยู่ระหว่างการต่อ (Register of Ships under Construction)

ผู้ที่มีหน้าที่จดทะเบียนเรือ คือบุคคลที่มีกรรมสิทธิ์ในเรือโดยมีหน้าที่ต้องทำการจดทะเบียนเรือภายใน 1 เดือนนับแต่ได้กรรมสิทธิ์ในเรือนั้น และในกรณีเรือที่อยู่ระหว่างการต่อจะต้องทำการจดทะเบียนเรือภายใน 6 เดือนนับจากที่เรือนั้นได้ถูกปล่อยลงน้ำ

เรือสวีเดนอาจถูกถอนออกจากการจดทะเบียนเรือเมื่อมีเหตุตามที่กำหนดไว้ ได้แก่ เรืออัปปางหรือถูกทำลาย สูญหายหรือถูกทิ้งไว้ในทะเลและขาดการติดต่อสื่อสารเป็นระยะเวลา 3 เดือน เรือที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับให้ต้องทำการจดทะเบียนเรืออีกต่อไป หรือเรือที่ได้จดทะเบียนแล้วแต่ต่อมาเจ้าของเรือได้ขอลงทะเบียนเรือรวมถึงเรือที่ได้ปรับปรุงหรือดัดแปลงจนไม่เหลือสภาพเป็นเรืออีก

2.3 การจำนองเรือ (Ship Mortgages)

การจำนองเรือนั้นถูกกำหนดในหมวด 3 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสวีเดนได้บัญญัติไว้โดยละเอียดและมีหลักเกณฑ์ที่ครอบคลุมถึงเรื่องต่างๆของการจำนองเรือโดยละเอียด ซึ่งมีถึง 52 มาตรา โดยมีหลักเกณฑ์ที่น่าสนใจคือ เจ้าของเรือที่จดทะเบียนเป็นเรือเดินทะเลหรือเรือที่อยู่ระหว่างการต่อสามารถนำมาจำนองเพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ (to provide security for a claim) ได้⁷ โดยจะต้องทำการจดทะเบียนจำนองเรือกับหน่วยงานที่มีอำนาจ และจำนวนหนี้ที่จำนองเรือไว้เป็นประกันต้องเป็นจำนวนเงินที่กำหนดได้แน่นอน โดยต้องมีหลักฐานการจำนองคือ หนังสือสำคัญการจดทะเบียนจำนอง (Deed of Mortgage) และประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนอนุญาตให้เจ้าของเรือจดทะเบียนจำนองเรือเป็นลำ ๆ ทั้งลำเท่านั้น จะจำนองเพียงบางส่วนของเรือลำหนึ่งลำใด (a share of a ship) หรือจดทะเบียนให้เป็นภาระติดพันเรือหลายลำในกองเรือ (fleet) ของตนไม่ได้ และกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนยังบัญญัติยอมรับการจำนองเรือต่างชาติหรือสิทธิอย่างอื่นที่ได้จดทะเบียนจำนองโดยถูกต้องตามกฎหมายที่เรือนั้นจดทะเบียนเรือ โดยมีเงื่อนไขตามที่บัญญัติไว้ใน หมวด ๓ มาตรา ๑๙⁸

2.4 บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสวีเดนได้กำหนดเรื่องบุริมสิทธิทางทะเล ไว้ในหมวด 3 เช่นเดียวกับเรื่องการจำนองเรือ โดยได้แบ่งประเภทของบุริมสิทธิทางทะเลออกเป็น 2 ประเภท คือ บุริมสิทธิทาง

⁷ Chapter 3 Section 1 The Swedish Maritime Code 1994

An owner of a registered ship or ship building who wants to mortgage the ship or building to provide security for a claim, has a right...

⁸ Chapter 3 Section 19 The Swedish Maritime Code 1994

A mortgage or other such right granted upon a foreign vessel shall be recognized in Sweden provided that-

1. the right has been effected and registered in accordance with the law of the State where the vessel is registered,
2. the register and any instrument required to be deposited in connection therewith under the law of the State of registry are open to the public and that extracts of the register and copies of such instruments are obtainable from the register, and
3. the register or any instruments deposited in connection therewith specify the name and address of the person in whose favour the right has been effected or that the right has been effected in favour of the holder of a Deed of Mortgage or corresponding document as well as the amount secured and the date and other particulars which, according to the law of the State of registration, determine the rank in relation to other such rights.

ทะเลเหนือเรือเดินทะเล (Maritime liens on vessels) และบูริมสิทธิทางทะเลเหนือสินค้า (Maritime liens on cargo)

บูริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือเดินทะเลนั้น เป็นหลักประกันการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องที่มีต่อเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินการ ในการที่เจ้าหนี้บูริมสิทธิจะได้รับชำระหนี้เอาจากเรือเดินทะเลที่ได้ก่อให้เกิดบูริมสิทธิขึ้น ซึ่งประเภทของสิทธิเรียกร้องทางทะเลเหนือเรือเดินทะเล มีดังต่อไปนี้

1. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าจ้างหรือค่าตอบแทนอันเนื่องจากการว่าจ้างนายเรือหรือบุคคลอื่นใดที่ทำงานบนเรือ
2. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าภาระท่าเรือ ค่าธรรมเนียมผ่านคลองหรือทางน้ำ และค่าจ้างนำร่อง
3. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าสินไหมทดแทนของบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บจากการดำเนินการของเรือเดินทะเลโดยตรง
4. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าเสียหายของทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายอันเกิดจากการดำเนินการของเรือโดยตรง ซึ่งสิทธิเรียกร้องนี้ไม่สามารถเรียกร้องได้โดยอาศัยสัญญา
5. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ค่าชดเชยในการเคลื่อนย้ายซากเรือ และค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป⁹

สิทธิก่อนหลังในการได้รับชำระหนี้ระหว่างเจ้าหนี้บูริมสิทธิทางทะเลด้วยกันเองจะเป็นไปตามลำดับดังกล่าว โดยเจ้าหนี้ที่อยู่ในลำดับเดียวกันจะมีสิทธิเท่าเทียมกัน เว้นแต่สิทธิเรียกร้องในลำดับที่ 5 จะอยู่ในลำดับแรกที่จะได้รับชำระหนี้ก่อนแม้ว่าสิทธิเรียกร้องในลำดับที่ 1 ถึงลำดับที่ 4 จะเกิดขึ้นก่อน และในระหว่างสิทธิเรียกร้องในลำดับที่ 5 ด้วยกัน สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นภายหลังจะมีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อนสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นก่อน

นอกจากนี้ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสวีเดนยังได้กำหนดเรื่อง บูริมสิทธิเหนือสินค้า คือ บูริมสิทธิทางทะเลที่เจ้าหนี้ผู้มีสิทธิเรียกร้องมีอยู่เหนือของที่ได้บรรทุกลงเรือ ซึ่งมีดังนี้

1. สิทธิเรียกร้องเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยและการร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือค่าใช้จ่ายอื่นใดที่มีลักษณะคล้ายกัน
2. สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาหรือการกระทำของผู้ขนส่งหรือนายเรือที่ได้ทำขึ้นในขอบอำนาจ รวมทั้งสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการขายของเพื่อผลประโยชน์แก่เจ้าของสินค้ารายอื่นๆ
3. สิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งอันเนื่องมาจากสัญญารับขนของทางทะเลตราบเท่าที่ผู้ขนส่งอาจถูกบังคับให้ต้องทำการส่งมอบของ¹⁰

⁹ Chapter 3 Section 36 The Swedish Maritime Code 1994

A maritime lien upon a vessel shall secure any claim against the vessel owner or operator concerning-

1. wages and other sums due to the master or other person employed on board on account of his employment on the vessel,
2. port, canal and other waterway dues and pilotage dues,
3. compensation for personal injury which has occurred in direct connection with the operation of the vessel,
4. compensation for property damage which has occurred in direct connection with the operation of the vessel, provided the claim is not capable of being based on contract,
5. salvage remuneration, compensation for removal of wreck and contribution in general average.

¹⁰ Chapter 3 Section 43 The Swedish Maritime Code 1994

สิทธิเรียกร้องทั้ง 3 ประการนี้จะปฏิบัติตามลำดับ แต่ในกรณีที่สิทธิเรียกร้องตามลำดับที่ 1 และลำดับที่ 2 ได้เกิดขึ้นมากกว่า 1 ครั้ง ลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะเป็นไปตามลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

2.5 การกักเรือ (Arrest of Vessels in International Legal Relations)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนได้บัญญัติเรื่องการกักเรือไว้ในหมวด 4 โดยให้นำบทบัญญัติในหมวดนี้มาใช้บังคับแก่การกักเรือเพื่อบังคับสิทธิเรียกร้องทางแพ่งที่ได้มีหรืออาจมีค่าพิพาทของศาลในสวีเดนตามคำสั่งบังคับคดีแพ่ง หรือเพื่อบังคับตามคำสั่งศาลในคดีอาญาเฉพาะส่วนที่เป็นสิทธิเรียกร้องทางแพ่ง แต่ไม่ใช่บังคับแก่การกักเรือเพื่อบังคับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บโดยรัฐหรือองค์กรปกครองท้องถิ่น และให้ใช้บังคับแก่เรือที่จดทะเบียนในสวีเดนและเรือที่จดทะเบียนในทะเบียนเรือต่างประเทศ แต่ไม่ใช่บังคับแก่เรือสวีเดนในกรณีที่ผู้ขอ(ให้กักเรือ) มีถิ่นที่อยู่ปกติหรือสำนักงานทำการงานแห่งใหญ่อยู่ในสวีเดน¹¹ โดยสิทธิเรียกร้องที่สามารถขอให้ศาลสั่งกักเรือได้นั้น ได้แก่ ความเสียหายที่เรือก่อขึ้น การสูญเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บที่เกิดขึ้นเนื่องจากการดำเนินงานของเรือ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ความสูญหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของรวมถึงสัมภาระที่บรรทุกในเรือ ความเสียหายทั่วไป สัญญากู้ยืมเงินเพื่อใช้ในกิจการของเรือโดยใช้เรือเป็นหลักประกัน การลากจูง การนำร่อง การต่อเรือ ซ่อมเรือ ติดตั้งอุปกรณ์ประจำเรือหรือค่าใช้อู่เรือ ค่าจ้างนายเรือ ลูกเรือ การจ้างองเรือ ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในเรือ เป็นต้น¹² ซึ่งเรือที่จะถูกกักต้องเป็นเรือที่ได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องทางทะเล

A maritime lien shall attach to loaded cargo for the security of-

1. claims for salvage and contribution in general average or other costs which are to be apportioned on the same basis (chapter 13 section 15 third paragraph, chapter 14 section 40 and chapter 17 section 6),
2. claims arising from contracts made or other actions taken by a carrier or master within the powers vested in him under this Code as well as any claim by a cargo owner on account of goods sold for the benefit on another cargo owner,
3. a carrier's claims on account of a contract of carriage in so far as they might have been enforced against one requiring delivery of the goods.

¹¹ Chapter 4 Section 1 The Swedish Maritime Code 1994

The provisions in this chapter apply to arrest of vessels for civil claims which are or may be adjudicated in Sweden in the order prescribed for civil cases or in that prescribed for private claims pursued in criminal cases. The provisions do not, however, apply to arrest for claims concerning taxes and charges levied by the State or a municipality.

The provisions apply to vessels entered in the Swedish ship register or a corresponding foreign ship register. The provisions do not, however, apply to Swedish ships if the applicant has his habitual residence or principal place of business in Sweden.

¹² Chapter 4 Section 3 The Swedish Maritime Code 1994

A vessel may be arrested only for a maritime claim.

A maritime claim according to this chapter is a claim which is based on any one of the following circumstances-

1. damage caused by any ship either in collision or otherwise,
2. loss of life or personal injury caused by any ship or occurring in connection with the operation of any ship,
3. salvage,
4. demise charter agreement,
5. agreement concerning the carriage of goods on board a vessel on account of a charterparty, bill of lading or any such document,
6. loss of or damage to goods including luggage carried in any ship,
7. general average,
8. bottomry,
9. towage,
10. pilotage,
11. delivery of goods or materials for a vessel's operation or maintenance,

ตามที่กล่าวไปแล้วข้างต้น โดยเรือที่ถูกกักไม่สามารถนำมาใช้ออกเดินทะเลได้ แต่ศาลอาจอนุญาตให้เรือที่ถูกกักอาจปล่อยได้เมื่อมีการวางหลักประกันจำนวนที่เพียงพอ

2.6 หุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ (Shipping Partnership)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนได้บัญญัติเรื่องหุ้นส่วนการขนส่งทางเรือไว้ในหมวด 5 โดยมี 18 มาตราซึ่งก็ได้กำหนดถึง หุ้นส่วนการขนส่งทางเรือ คือ บุคคลสองคนหรือมากกว่านั้นตกลงทำการขนส่งทางเรือร่วมกัน โดยมีความรับผิดชอบที่แยกออกจากกันตามส่วน โดยหุ้นส่วนแต่ละคนจะรับผิดชอบส่วนที่ตนได้ลงหุ้นในเรือเว้นแต่มีการตกลงขยายความรับผิดชอบ¹³ โดยจะต้องมีการแจ้งถึงข้อตกลงการเป็นหุ้นส่วนการขนส่งทางเรือให้หน่วยงานจดทะเบียนเรือรับทราบ และยังกำหนดให้มีผู้จัดการเรือมีอำนาจในการปฏิบัติงานในนามของหุ้นส่วนทั้งหมด และในการตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับหุ้นส่วนจะต้องมีการเสนอเรื่องนั้นต่อที่ประชุมใหญ่ (general meeting)¹⁴

2.7 นายเรือ (Ship Masters)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนได้กำหนดไว้ในหมวด 6 มีทั้งหมด 16 มาตราซึ่งได้มีการกำหนดสิทธิหน้าที่ของนายเรือโดยมีสาระสำคัญดังนี้ ก่อนออกเดินเรือและระหว่างการเดินเรือต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถออกเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย¹⁵ ควบคุมเรือและดำเนินการตามกฎหมายเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆในน่านน้ำที่เรือได้ผ่านและทำเรื่องที่แวะจอด¹⁶ ตรวจสอบการบรรทุกของลงเรือและขนถ่ายของขึ้นจากเรือและต้องดำเนินการโดยไม่ชักช้า¹⁷ เก็บรักษาสมุดปูมเรือ¹⁸ เป็นต้น

นอกจากนี้ นายเรือยังมีอำนาจกระทำการแทนเจ้าของเรือในกรณีดังต่อไปนี้

1. เข้าดำเนินการดูแลรักษาเรือหรือจัดการการเดินเรือ

12. building, repair or equipment of a ship or dock charges,

13. wages of the master or any other crew member on account of his employment on board the ship,

14. master's disbursements and disbursements made by a sender, charterer or shipper or agents on behalf of the vessel or her owner,

15. any dispute as to the ownership of a vessel,

16. any dispute between co- owners of any vessel as to the ownership or possession of the vessel or the operation of or earnings from the vessel,

17. any mortgage or other contractual hypothecation of the vessel.

¹³ Chapter 5 Section 1 The Swedish Maritime Code 1994

A shipping partnership is where two or more persons have agreed to engage in shipping jointly but under divided liability with a vessel of their own...

¹⁴ Chapter 5 Section 5 The Swedish Maritime Code 1994

Decisions concerning the shipping partnership shall be taken at general meetings...

¹⁵ Chapter 6 Section 1 The Swedish Maritime Code 1994

Before a voyage begins, the master shall ensure that the vessel is seaworthy...

¹⁶ Chapter 6 Section 2 The Swedish Maritime Code 1994

The master shall ensure that the vessel is navigated and managed in a manner consistent with good seamanship.

He shall keep himself informed of rules and regulations concerning shipping in force in waters where the ship will sail and in ports where she will call.

¹⁷ Chapter 6 Section 5 The Swedish Maritime Code 1994

The master shall ensure that loading and discharge are prosecuted and the voyage is performed with due despatch.

¹⁸ Chapter 6 Section 4 The Swedish Maritime Code 1994

The master is responsible for the keeping of the prescribed log books on board the vessel. Rules on log books are laid down...

2. เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเล และสัญญารับขนคนโดยสาร
3. ฟ้องร้องหรือติดตามการดำเนินคดีทางกฎหมายในนามของเรือ (on behalf of the vessel)¹⁹
อย่างไรก็ดีนายเรือไม่ต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวสำหรับการปฏิบัติหน้าที่ในนามเจ้าของเรือ

2.8 บทบัญญัติทั่วไปว่าด้วยความรับผิด (General Provisions on Liability)

บทบัญญัติทั่วไปแห่งความรับผิดนี้ถูกกำหนดไว้ใน หมวด 7 มีเพียงมาตราเดียว โดยกำหนดให้เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือต้องรับผิดเพื่อความสูญหายหรือเสียหายที่นายเรือ ลูกเรือ หรือผู้นำร่องได้ก่อขึ้นโดยจงใจหรือเกิดจากความประมาทในการปฏิบัติหน้าที่ของตน และเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานยังต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่มีสาเหตุมาจากบุคคลอื่นขณะปฏิบัติงานของเรือตามคำสั่งของเจ้าของเรือ ผู้ดำเนินงานเรือ หรือนายเรือ โดยค่าเสียหายที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานเรือได้จ่ายไปอาจเรียกคืนเอาจากบุคคลที่เป็นสาเหตุให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายนั้นได้²⁰

2.9 ความเสียหายกรณีเรือชนกัน (Damage by Collision between Vessels)

บทบัญญัติเรื่องเรือชนกันที่ได้กำหนดไว้ในหมวด 8 มีทั้งหมด 4 มาตรา โดยมีสาระสำคัญคือ หากเรือสองลำชนกันเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือ สินค้า หรือคนบนเรือ โดยความรับผิดนั้นสามารถแบ่งได้ 5 กรณี ดังนี้

1. กรณีเกิดจากความผิดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ฝ่ายที่ผิดต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้น
2. กรณีเกิดจากความผิดของทั้งสองฝ่ายทั้งสองฝ่ายต้องร่วมกันรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายตามสัดส่วนแห่งความผิดของตน
3. กรณีพฤติการณ์ไม่สามารถกำหนดสัดส่วนแห่งความผิดได้ ทั้งสองฝ่ายต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายฝ่ายละครึ่ง
4. กรณีที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากเรือชนกัน ทั้งสองฝ่ายต้องรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วม ทั้งนี้ โดยฝ่ายที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินสัดส่วนแห่งความผิดของตนมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากฝ่ายอื่น ๆ ที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปน้อยกว่าสัดส่วนแห่งความผิดของฝ่ายนั้น ๆ ได้

¹⁹ Chapter 6 Section 8 The Swedish Maritime Code 1994

The master has authority on behalf of the owner-

1. to enter into any transactions for the maintenance of the vessel or the performance of the voyage,
2. to contract for the carriage of goods on the voyage, and, on a vessel intended therefor, for the carriage of passengers, as well as,
3. to sue and pursue any legal action on behalf of the vessel.

²⁰ Chapter 7 Section 1 The Swedish Maritime Code 1994

The owner or operator of a vessel shall be liable for loss or damage which the master, any member of the crew or pilot causes through fault or neglect in the performance of his duties. The owner or operator shall also be liable if loss or damage is caused by any other person while performing work in the vessel's service on the order of the owner or operator or the master.

For damages which the owner or operator has thus paid he shall have a right of recourse against the person who caused the loss or damage.

5. กรณีเป็นอุบัติเหตุ หรือไม่สามารถระบุได้ว่าฝ่ายใดเป็นสาเหตุทำให้เกิดการชนกัน แต่ละฝ่ายต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายของตน²¹

อนึ่ง บทบัญญัติเรื่องเรือชนกันให้ใช้บังคับในกรณีที่เกิดการชนกันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่เรืออื่น คนหรือสินค้าบนเรืออื่น แม้เรือมิได้มีการชนกันก็ตาม²²

2.10 การจำกัดความรับผิด (Limitation of Liability)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนบทบัญญัติเรื่องการจำกัดความรับผิดกำหนดในหมวด 9 มีทั้งหมด 8 มาตรา โดยบุคคลที่มีสิทธิจำกัดความรับผิด ได้แก่ ผู้ดำเนินการกิจการของเรือ เจ้าของเรือที่มีได้ดำเนินการกิจการของเรือ บุคคลซึ่งเป็นผู้บริหารจัดการเรือในนามของเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ ผู้ส่งของ และบุคคลใด ๆ ที่ให้บริการที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการช่วยเหลือกู้ภัย²³ โดยสิทธิเรียกร้องที่จะจำกัดความรับผิดได้ต้องเป็นสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากกรณีดังต่อไปนี้

1. สิทธิเรียกร้องเพื่อการบาดเจ็บและความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เกิดขึ้นบนเรือ หรือจากการดำเนินงานของเรือโดยตรง หรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
2. สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากความล่าช้าในการขนส่งของทางทะเล ขนส่งคนโดยสาร และสัมภาระทางทะเล
3. สิทธิเรียกร้องเพื่อมีความเสียหายจากการละเมิดสิทธิที่ไม่ใช่สิทธิตามสัญญาอันเนื่องมาจากการดำเนินงานเรือโดยตรงหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

²¹ Chapter 8 The Swedish Maritime Code 1994

Section 1

If two vessels collide causing damage to one of them or to cargo or persons on board and if the collision is caused by fault on one side, that side shall cover the ensuing damage or loss.

If the collision has been caused by fault on both sides, they shall both participate in covering the damage in the proportion of the faults committed on either side. If the circumstances do not indicate any proportion, each party shall cover half of the damage.

Each side shall be liable only for its part of the compensation. For personal injury both shall be jointly and severally liable.

If any party has paid more than is finally due from it, it shall have a right of recourse against the other side for the excess. Against such a claim the latter may invoke the same exemptions and limitation as it would have against the victim under this code or any applicable foreign law or a stipulation consistent therewith. Such a stipulation may not be invoked in relief or mitigation of liability beyond what follows from chapters 13-15 or corresponding provisions in foreign law.

In determining the question of fault as a cause of collision, it shall be particularly considered whether or not there was time for deliberation.

Section 2

If a collision was accidental or it cannot be established that it was caused by either side, then each side shall bear its own loss.

²² Chapter 8 Section 3 The Swedish Maritime Code 1994

The provisions of this code concerning collision between vessels shall have application also when, as a result of the navigation of a vessel or other similar action, damage was caused by a vessel upon another or upon persons or cargo thereon, without the vessels hitting one another.

²³ Chapter 9 Section 1 The Swedish Maritime Code 1994

The operator of a vessel shall be entitled to limit his liability according to the provisions of this chapter. This applies also to an owner of a vessel who does not operate the vessel and to a person who manages the vessel in the owner's place, and also to a charterer, shipper and to any one performing services directly connected with salvage...

4. สิทธิเรียกร้องเพื่อการดำเนินการยก เคลื่อนย้าย ทำลาย หรือทำให้หมดอันตราย ซึ่งเรือที่จม เกยตื้น ถูกละทิ้ง หรืออับปาง รวมถึงสิ่งอื่นใดที่อยู่หรือเคยอยู่บนเรือด้วย

5. สิทธิเรียกร้องเพื่อการดำเนินการเคลื่อนย้าย ทำลาย ทำให้หมดอันตรายซึ่งสินค้าของเรือ²⁴

อย่างไรก็ดี ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสวีเดนได้กำหนดถึงเหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิดหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (gross negligence) ของผู้อ้างการจำกัดความรับผิด โดยที่ผู้ันั้นรู้ถึงความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น สิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ันั้นก็จะหมดสิ้นไป

2.11 ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากน้ำมัน (Liability for Oil Damage)

บทบัญญัติที่เกี่ยวกับความรับผิดเพื่อความเสียหายจากน้ำมันนี้ถูกกำหนดไว้ในหมวด 10 โดยกำหนดให้มีการนำพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากน้ำมันที่เกิดขึ้นในทะเลมาใช้บังคับ²⁵

2.12 ความรับผิดเพื่อความเสียหายจากนิวเคลียร์ (Liability for Nuclear Damage)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนได้กำหนดเรื่องความรับผิดเพื่อความเสียหายจากนิวเคลียร์ไว้ในหมวด 11 โดยให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ใน ใน The Nuclear Liability Act²⁶

2.13 กองทุนจำกัดความรับผิดและขั้นตอนดำเนินการเพื่อการจำกัดความรับผิด (Limitation Fund and Limitation Proceedings)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนได้กำหนดเรื่องกองทุนและขั้นตอนเพื่อการจำกัดความรับผิดไว้ในหมวด 12 มีทั้งหมด 15 มาตรา โดยกองทุนเพื่อการจำกัดความรับผิดนี้ตั้งขึ้นเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดจากสิทธิเรียกร้องต่อบุคคลที่สามารถจำกัดความรับผิดได้ โดยการจัดตั้งกองทุนนั้นอาจจัดตั้งโดยวางเป็นเงินสดหรือจัดหาหลักประกันในจำนวนที่เพียงพอ

เมื่อกองทุนเพื่อการจำกัดความรับผิดได้จัดตั้งขึ้นศาลจะต้องประกาศและให้เจ้าหน้าที่ทุกรายให้ยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อพิจารณาถึงสิทธิเรียกร้องภายในระยะเวลาที่กำหนดซึ่งต้องไม่น้อยกว่า 2 เดือน²⁷ และศาลจะ

²⁴ Chapter 9 Section 2 The Swedish Maritime Code 1994

Unless otherwise provided in this chapter, there exists a right to limitation of liability, regardless of the basis of liability, for claims on account of-

1. personal injury or damage to property, if the injury or damage has arisen on board the vessel or in direct connection with her operation or with salvage operations,
2. loss resulting from delay in the carriage by sea of goods, passengers or their luggage,
3. other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights occurring in direct connection with the operation of the vessel or with salvage operations,
4. measures for the raising, removal, destruction or rendering harmless of a vessel which is sunk, stranded, abandoned or wrecked, including anything that is or has been on board,
5. measures for the removal, destruction or rendering harmless of the cargo of the vessel.

²⁵ Chapter 10 Section 1 The Swedish Maritime Code 1994

On damage caused by oil there are special provisions in the Act (1973:1198) Concerning Liability in Case of Oil Pollution at Sea.

²⁶ Chapter 11 Section 1 The Swedish Maritime Code 1994

On nuclear damage there are special provisions in the Nuclear Liability Act (1968:45).

²⁷ Chapter 12 Section 5 The Swedish Maritime Code 1994

When a limitation fund has been constituted, the Court shall announce this directly in the announcement, all creditors shall be advised to submit their claims to the Court within a certain period (submission period) which shall not be less than two months...

แต่งตั้งผู้บริหารกองทุน ซึ่งมีหน้าที่ตรวจสอบสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ที่ยื่นเข้ามา จัดทำข้อเสนอเพื่อการแบ่งส่วนเงินกองทุน และช่วยเหลือในด้านการจัดการ ควบคุมกองทุน รวมถึงการเจรจาต่อรองระหว่างคู่กรณี

2.14 การรับขนของที่เป็นสินค้าทั่วไป (Carriage of general cargo)

บทบัญญัติเรื่องการรับขนของที่เป็นสินค้าทั่วไป ถูกบัญญัติอยู่ในหมวด 13 มีทั้งหมด 61 มาตรา โดยมีขอบเขตการบังคับใช้ในเรื่องการรับขนของทางทะเลภายในประเทศสวีเดนและการรับขนของทางทะเลระหว่างสวีเดน เดนมาร์ก ฟินแลนด์และนอร์เวย์²⁸

ในเรื่องการรับขนของทางทะเลประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องได้แก่ หน้าที่และสิทธิของผู้ส่ง ความรับผิดชอบของผู้ส่ง หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง การเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบ หน้าที่และสิทธิของผู้รับตราส่งและการผิดสัญญา ซึ่งบทบัญญัติในเรื่องดังกล่าวข้างต้นนั้นมีสาระสำคัญเหมือนกฎหมายไทยผู้เขียนจึงขอกล่าวถึงสาระสำคัญโดยสรุป ดังนี้

ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องส่งมอบของ ณ สถานที่และเวลาที่ผู้ขนส่งได้กำหนดไว้และต้องทำการส่งมอบของในรูปแบบและเงื่อนไขที่สะดวก และในกรณีที่ของเป็นของอันตรายผู้ส่งจะต้องทำเครื่องหมายเพื่อให้รู้ว่าของนั้นเป็นของอันตรายรวมถึงต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่งด้วย และผู้ส่งยังมีสิทธิร้องขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งให้ ในด้านของความรับผิดชอบของผู้ส่งนั้นผู้ส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่ง หากความเสียหายไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทของผู้ส่ง²⁹ ในกรณีส่งของที่เป็นอันตรายหากผู้ส่งได้ส่งมอบของโดยไม่แจ้งถึงสภาพอันตรายและมาตรการความปลอดภัยที่จำเป็น ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งของอันตรายนั้น³⁰

หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องตรวจสอบของที่จะขนส่งจะต้องมีการบรรจุหีบห่อในสภาพที่ปลอดภัยไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สินอื่น³¹ โดยผู้ขนส่งจะต้องทำการขนส่งของด้วยความระมัดระวังและรวดเร็ว และต้องทำให้เรือที่ใช้สำหรับขนส่งของนั้นสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และผู้ขนส่งต้องจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ อุปกรณ์ ห้องเก็บสินค้าที่เหมาะสม พร้อมทั้งจัดให้มีเครื่องทำความเย็น

²⁸ Chapter 13 Section 2 The Swedish Maritime Code 1994

The provisions of this chapter shall apply to carriage by sea in domestic traffic in Sweden and in traffic between Sweden, Denmark, Finland and Norway in respect of contracts of carriage by sea in domestic traffic in Denmark, Finland and Norway, the law in the country where the carriage is performed shall apply.

²⁹ Chapter 13 Section 40 The Swedish Maritime Code 1994

The sender shall not be liable for damage, including damage to the vessel, which has arisen to the carrier or the subcarrier without his own fault or neglect...

³⁰ Chapter 13 Section 41 The Swedish Maritime Code 1994

If the sender has delivered dangerous goods to the carrier or to a subcarrier without informing him according to section 7 of the dangerous properties of the goods and of necessary safety measures, and if the receiver of the goods did not otherwise have notice of their dangerous properties, the sender shall be liable to the carrier and any subcarrier for costs and other loss arising from the carriage of such goods.

³¹ Chapter 13 Section 6 The Swedish Maritime Code 1994

The carrier shall to a reasonable degree examine whether the goods are packed in such a way as not to suffer damage or be apt to cause damage to any person or property...

The carrier shall inform the sender of any deficiencies which he has noticed. He is not obliged to carry the goods if he cannot make them fit for transport by reasonable means.

และห้องเย็น รวมถึงจัดให้มีระวางบรรทุกที่เหมาะสมกับสภาพแห่งของที่จะขนส่ง และในกรณีที่ของสูญหาย ถูกทำลาย หรือส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ผู้ส่งทราบ หากไม่สามารถแจ้งแก่ผู้ส่งได้ให้แจ้งเจ้าของสินค้าทราบ และเมื่อมีการส่งมอบของที่ทำการขนส่งแล้วผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับชำระค่าระวาง ในด้านความรับผิดของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบที่ของเข้ามาอยู่ในความดูแลของตน ตั้งแต่ท่าเรือ บรรทุกของลงเรือและในระหว่างการขนส่ง รวมถึงการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ โดยผู้ขนส่งมีข้อยกเว้นความรับผิดตามที่กำหนดไว้ และผู้ขนส่งยังสามารถจำกัดความรับผิดของตนได้

ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ชำระค่าระวางและค่าธรรมเนียมอื่นๆตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ก่อนรับมอบของ หากผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าระวางและค่าธรรมเนียมผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกร้องในค่าระวาง หรือยึดหน่วงของนั้นไว้

2.15 การเช่าเตอร์เรือ (Chartering of Vessels)

การเช่าเตอร์เรือของประเทศสวีเดนได้มีการบัญญัติไว้ในหมวด 14 ซึ่งได้มีการบัญญัติรายละเอียดถึง 74 มาตราซึ่งแยกออกเป็น 4 เรื่องใหญ่ๆ ได้แก่ บทบัญญัติทั่วไป การเช่าเตอร์เรือแบบรายเที่ยว การเช่าเตอร์เรือต่อเนื่องโดยมีสัญญาที่ตกลงปริมาณสินค้าไว้ และการเช่าเตอร์เรือตามระยะเวลา โดยมีได้บัญญัติเรื่องการเช่าเตอร์เรือแบบเปล่าไว้ เนื่องจากการเช่าเตอร์เรือแบบเปล่านั้นมีลักษณะของการเช่าทรัพย์สินอยู่ จึงนำกฎหมายลักษณะเช่าทรัพย์สินของประเทศสวีเดนมาปรับใช้³²

การเช่าเตอร์เรือแบบรายเที่ยว (Voyage chartering) ผู้ให้เช่าเตอร์มีหน้าที่ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย รวมถึงอุปกรณ์ ระวางบรรทุกสินค้า ตู้เย็นและพื้นที่อื่นๆของเรือให้เหมาะสมแก่การบรรทุกของและการเก็บรักษาสินค้า³³ โดยผู้เช่าเตอร์เรือต้องชำระค่าระวางเรือในวันที่ทำสัญญา เว้นแต่สัญญากำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

การเช่าเตอร์เรือต่อเนื่องโดยมีสัญญาที่ตกลงปริมาณสินค้าไว้ (Quantity Contracts) เป็นการเช่าเตอร์ที่คู่สัญญามีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะใช้ประโยชน์จากระวางเรือให้บรรทุกของได้หมดภายในหนึ่งเที่ยวการเดินทาง โดยตกลงกับผู้ให้เช่าเตอร์ว่าจะทำการเช่าเตอร์เรือต่อเนื่องกันไปหลายเที่ยวเพื่อบรรทุกของให้ได้ครบตามจำนวนที่ตกลงไว้³⁴ การเช่าเตอร์เรือลักษณะนี้จะใช้บังคับกับการรับขนของทางทะเลที่กำหนดปริมาณสินค้าไว้อย่างแน่นอน (carriage on board ship of a definite quantity of goods)

การเช่าเตอร์เรือตามระยะเวลา (Time Charter) ผู้ให้เช่าเตอร์เรือต้องส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าเตอร์ ณ สถานที่และเวลาที่ตกลงกันไว้³⁵ โดยผู้ให้เช่าเตอร์ต้องจัดเรือให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน

2.16 การรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางทะเล (Carriage of Passengers and Luggage)

³² สุรพัศ เพ็ชรคง, “การเช่าเตอร์เรือ : วิเคราะห์แนวทางในการร่างกฎหมายของไทย”, วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548, น.34

³³ Chapter 14 Section 7 The Swedish Maritime Code 1994

The carrier shall ascertain that the vessel is seaworthy, which also includes her being duly manned and equipped and her cargo holds, refrigerated and cool chambers and other space in the vessel in which goods are loaded being in good condition for the reception, carriage and preservation of the goods.

³⁴ สุรพัศ เพ็ชรคง, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 30, น.46

³⁵ Chapter 14A Section 52 The Swedish Maritime Code 1994

The carrier shall place the vessel at the time charterer's disposal at the place and time agreed.

การขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลนี้ได้กำหนดไว้ในหมวด 15 มีทั้งหมด 30 มาตรา โดยได้กล่าวถึง หน้าที่ของคนโดยสาร ความรับผิดชอบของคนโดยสาร หน้าที่ของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เหตุตติสทธิในการจำกัดความรับผิดชอบ และการเลิกสัญญา ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

คนโดยสารมีหน้าที่ต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่งก่อนออกเดินทางหากสัมภาระของตนอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือความไม่สะดวกแก่บุคคลหรือทรัพย์สินอื่น หากสัมภาระของคนโดยสารได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งหรือเรือ คนโดยสารต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพื่อความเสียหายดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่ง และคนโดยสารยังมีหน้าที่ต้องชำระค่าโดยสารให้แก่ผู้ขนส่ง หากไม่ชำระผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะไม่ส่งมอบสัมภาระให้

ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้แน่ใจว่าเรือนั้นอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย พร้อมทั้งจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือและสัมภาระที่เหมาะสม และผู้ขนส่งจะต้องทำการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระอย่างรวดเร็วและปลอดภัยเพื่อไปยังจุดหมายปลายทาง³⁶ หากคนโดยสารได้รับบาดเจ็บในระหว่างทำการขนส่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ รวมถึงความสูญหายหรือเสียหายแก่สัมภาระที่เป็นผลจากความประมาทของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลนั้น³⁷ แต่หากความเสียหายนั้นคนโดยสารมีส่วนทำให้เกิดขึ้น คนโดยสารจะต้องรับผิดชอบในการกระทำดังกล่าวโดยให้น่าพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิด(Tort Liability Act) มาใช้บังคับ

2.17 การช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage)

บทบัญญัติเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยกำหนดในหมวด 16 มีทั้งหมด 9 มาตรา โดยได้กล่าวถึงขอบเขตการใช้บังคับ สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย หน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยโดยแบ่งเป็นหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ต้องปฏิบัติในระหว่างการช่วยเหลือกู้ภัยและหน้าที่ของนายเรือ ผู้ดำเนินงานเรือ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินที่ต้องปฏิบัติในระหว่างการช่วยเหลือกู้ภัย และสิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย (salvage remuneration)

ในเรื่องสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นนายเรือมีอำนาจในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยในนามเจ้าของเรือ และเจ้าของเรือ ผู้ดำเนินกิจการเรือและนายเรือมีอำนาจเข้าทำสัญญาในนามเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ และสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยอาจลดลงหรือยกเลิกได้ หากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีความผิดพลาดหรือการละเลยของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้กระทำความผิด ฉ้อฉลหรือกระทำการโดยไม่สุจริต³⁸ สำหรับสิทธิหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย สามารถสรุปได้ดังนี้คือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามการด้วย

³⁶ Chapter 15 Section 4 The Swedish Maritime Code 1994

The carrier shall ensure that the vessel is seaworthy, which also includes being properly manned, victualled and equipped, and that the passenger and his luggage are promptly and safely conveyed to the place of destination. The carrier shall also provide for the passenger in other respects.

³⁷ Chapter 15 Section 17 The Swedish Maritime Code 1994

The carrier shall be liable for personal injury to the passenger resulting from any occurrence during the carriage, if that injury was caused by the fault or neglect of the carrier or any one for whom he is responsible. The same shall apply to loss as a result of the passenger being delayed, even if the delay did not result from any event during the voyage.

³⁸ Chapter 16 Section 3 The Swedish Maritime Code 1944

The master has authority to conclude contracts of salvage on behalf of the vessel owner. The owner, operator and master of the vessel all have individual authority to conclude such contracts on the behalf of the owner of property on board.

ความระมัดระวังและมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย นายเรือ ผู้ดำเนินงานเรือ เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินมีหน้าที่ต้องให้ความร่วมมือในการช่วยเหลือกู้ภัยแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอย่างเต็มที่

2.18 ความเสียหายทั่วไป (Average)

ในเรื่องความเสียหายทั่วไปนั้นประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิประเทศสวีเดนกำหนดไว้ในหมวด 17 ให้นำหลักเกณฑ์ของ York-Antwerp Rules 1974 เว้นแต่จะตกลงไว้เป็นอย่างอื่นมาใช้³⁹ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

ความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้นเมื่อมีการเสียสละหรือมีค่าใช้จ่ายพิเศษใดๆที่ได้กระทำหรือเกิดขึ้นโดยเจตนาและมีเหตุอันสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันด้วยความประสงค์ที่จะปกป้องทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องให้พ้นจากอันตรายนั้นๆ โดยการคำนวณค่าเฉลี่ยความเสียหายนั้นจะต้องกระทำโดยผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐบาล

2.19 สมุดปูมเรือ การสำแดงและการไต่สวนกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การสำรวจ (Log Books, Maritime Declarations and other Inquiry into Accidents at Sea, Surveys)

ในเรื่องสมุดปูมเรือ การสำแดงและการไต่สวนกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเล การสำรวจ บัญญัติไว้ในหมวด 18 มีทั้งหมด 25 มาตราโดยมีสาระสำคัญในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

เรือพาณิชย์ที่มีขนาดอย่างน้อย 20 ตันกรอสจะต้องเก็บรักษาสมุดปูมเรือขณะที่ได้มีการดำเนินงานเรือ⁴⁰ โดยสมุดปูมเรือจะต้องมีรายละเอียดรวมถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในขณะเดินเรือ และเจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือต้องเก็บรักษาสมุดปูมเรือไว้อย่างน้อย 3 ปีหลังจากเสร็จสิ้นการเดินทาง หากในระหว่างนั้นมีการดำเนินคดีเนื่องมาจากบันทึกข้อความในสมุดปูมเรือ สมุดปูมเรื่อนั้นก็จะถูกเก็บรักษาจนกว่าคำพิพากษาในคดีดังกล่าวนั้นเป็นที่สิ้นสุดคือไม่สามารถอุทธรณ์ต่อไปได้⁴¹

การสำแดงทางทะเล (maritime declaration) เป็นการทำบันทึกเหตุการณ์เป็นหนังสือเมื่อมีเหตุการณ์ที่กำหนดไว้เกิดขึ้นแก่เรือพาณิชย์ เช่น เมื่อมีบุคคลเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บอย่างร้ายแรง เมื่อมีการวางยาพิษเกิดขึ้นบนเรือ เมื่อเรือโดนกันหรือติดสิ่งกีดขวาง เมื่อเรือสูญหายหรือถูกละทิ้งไว้ในทะเล เมื่อการปฏิบัติงานของเรือได้ก่อให้เกิดหรือคาดว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่เรือ เมื่อสินค้าบนเรือเกิดไฟไหม้ระเบิดหรือเคลื่อนออกจากที่เดิม เป็นต้น⁴²

The right of reward under the contract may be reduced or annulled if the salvage was caused or rendered more difficult by the fault or neglect of the salvor or if the salvor was guilty of fraud or other dishonest conduct in the course of salvage.

³⁹ Chapter 17 Section 1 The Swedish Maritime Code 1944

The significance and apportionment of general average is governed by the York-Antwerp Rules of 1974 unless otherwise agreed.

⁴⁰ Chapter 18 Section 1 The Swedish Maritime Code 1944

On any merchant vessel having a gross tonnage of at least 20, there shall be kept while the vessel is in operation a ship's log

⁴¹ Chapter 18 Section 5 The Swedish Maritime Code 1944

Log books shall be saved by the vessel owner or operator for at least three years after their completion. If during that time suit is brought on account of an occurrence noted in the log book, the book shall be saved until the case has been determined by a judgement which is not open to appeal.

⁴² Chapter 18 Section 6 The Swedish Maritime Code 1944

A maritime declaration shall be instituted for any Swedish merchant or fishing vessel-

1. when, with the vessel under way, any person has or may be supposed to have died or suffered serious personal injury in connection with the operation of the vessel,
2. when otherwise any member of the vessel's complement or any other person carried on the vessel has or may be supposed to have died or suffered serious personal injury in connection with the operation of the vessel,

การสอบสวนกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเลจะเป็นการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยกรณีเกิดอุบัติเหตุทางทะเลและเหตุการณ์อื่นอันมีผลต่อการเดินเรือ นั้น ซึ่งจะเป็นไปตาม Investigation of Accidents Act

ในเรื่องการตรวจเรือและสำรวจสินค้า จะมีการกำหนดรายชื่อของบุคคลผู้มีคุณสมบัติที่จะทำการตรวจเรือและสำรวจสินค้า (ผู้สำรวจ-Surveyor) โดยหน่วยงานที่มีอำนาจจะมีการจัดเตรียมรายชื่อของบุคคลที่มีคุณสมบัติ⁴³ ซึ่งผู้สำรวจนี้จะถูกแต่งตั้งตามคำร้องขอของเจ้าของเรือ ผู้ดำเนินงานเรือ หรือนายเรือ ในกรณีที่อยู่ในเขตศาลที่มีการสำรวจเรือเกิดขึ้น ศาลจะเป็นผู้แต่งตั้งผู้สำรวจเรือจากรายชื่อของบุคคลที่มีคุณสมบัติตามที่หน่วยงานผู้มีอำนาจได้จัดทำขึ้น หากเป็นกรณีที่อยู่นอกเขตศาลผู้สำรวจจะถูกแต่งตั้งโดยหน่วยงานที่มีอำนาจตามกฎหมายหรือตามประเพณีปฏิบัติ ณ สถานที่ที่มีการสำรวจ ผู้สำรวจจะเป็นผู้ตรวจสอบและประเมินค่าความเสียหายหากเรือหรือของได้รับความเสียหายทั่วไปหรือความเสียหายเฉพาะ เมื่อมีการตรวจสอบความเสียหายแล้วจะต้องกำหนดการคำนวณส่วนเฉลี่ยมูลค่าของเรือหรือของ

ในกรณีที่เรือหรือสินค้าได้รับความเสียหายทั่วไป บุคคลซึ่งได้รับผลกระทบจากความเสียหายดังกล่าวอาจขอให้ผู้สำรวจคนหนึ่งหรือหลายคนทำการตรวจสอบและประเมินความเสียหายได้และบทบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่กรณีที่เกิดความเสียหายเฉพาะด้วย หากว่าการตรวจสอบความเสียหายในกรณีดังกล่าวเป็นสิ่งจำเป็นในการกำหนดมูลค่าของเรือหรือสินค้าสำหรับใช้ในการคิดจำนวนค่าเสียหายทั่วไปที่จะเรียกเก็บจากเรือหรือสินค้านั้น (the contributory value of the vessel or cargo.) และในการแต่งตั้งผู้สำรวจนี้ให้บุคคลซึ่งได้รับผลกระทบจากความเสียหายเป็นผู้แต่งตั้ง หรือให้หน่วยงานที่มีอำนาจตาม มาตรา 22 แต่งตั้ง เมื่อบุคคลดังกล่าวร้องขอ⁴⁴

2.20 อายุความของสิทธิเรียกร้องทางทะเลบางอย่าง (Time Bar of Certain Maritime Claims)

สิทธิเรียกร้องทางทะเลนั้นกำหนดไว้ในหมวด 19 โดยกำหนดว่าสิทธิเรียกร้องที่สามารถจำกัดความรับผิดได้หรือไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ก็ตาม สิทธินั้นจะสิ้นสุดลงหากไม่มีการใช้สิทธิภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย ดังนี้

1. สิทธิเรียกร้องเพื่อค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย (salvage remuneration) ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปีนับแต่วันที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง

3. when any person who has died on board has been buried at sea,

4. when a serious case of poisoning has or can be supposed to have occurred on board,

5. when the vessel has collided with another vessel or has run aground,

6. when the vessel has disappeared or been abandoned at sea,

7. when in connection with the operation of the vessel there has occurred or can be supposed to have occurred substantial damage either to the vessel or, while she was under way, to property outside the vessel, or

8. when the cargo has sustained fire, explosion or considerable shifting.

⁴³ Chapter 18 Section 21 The Swedish Maritime Code 1944

Every year the Maritime Administration shall prepare a list of persons qualified to perform surveys of vessels or cargo. ...

⁴⁴ Chapter 18 Section 23 The Swedish Maritime Code 1944

If a vessel or cargo has sustained general average damage, any person affected by the average may have one or several surveyors to examine and evaluate the damage. The same shall apply to particular average damage, when an examination of the damage is necessary for determining the contributory value of the vessel or cargo.

The surveyors shall be appointed by the party affected by the average or, at his request, by the Authority referred to in section 22.

2. สิทธิเรียกร้องเอาส่วนแบ่งค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย (a share of salvage) ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 1 ปีนับจากวันที่เจ้าของหรือผู้ดำเนินงานได้รับการแจ้งถึงจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยและส่วนแบ่ง(the amount of the salvage remuneration and share) โดยมีเงื่อนไขว่าสิทธิเรียกร้องดังกล่าวจะไม่สิ้นสุดลงก่อนระยะเวลา 2 ปีหลังจากการช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง

3. สิทธิเรียกร้องเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากเรือโดนกัน ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปีนับจากวันที่ความเสียหายเกิดขึ้น

4. สิทธิเรียกร้องเพื่อจำนวนเงินที่ผู้ชำระเงินได้จ่ายเงินเกินกว่าที่ต้องรับผิดชอบเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายกรณีเรือโดนกัน ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 1 ปีนับจากวันที่ได้จ่ายเงินจำนวนนั้นไป

5. สิทธิเรียกร้องเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากความเสียหายแก่ของหรือความสูญหายหรือความชักช้าในการขนส่งหรือจากความผิดพลาดหรือความไม่สมบูรณ์ของข้อความในใบตราส่ง ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 1 ปี นับแต่เวลาที่ของได้ถูกส่งมอบหรือควรจะได้ถูกส่งมอบ

6. สิทธิเรียกร้องเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับกรณีมีบุคคลได้รับบาดเจ็บ หรือความล่าช้าในการขนส่งคนโดยสาร ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปีนับจากคนโดยสารได้ขึ้นจากเรือแล้ว หรือหากคนโดยสารเสียชีวิตในระหว่างการขนส่งหรือเสียชีวิตหลังจากการที่คนโดยสารได้ขึ้นจากเรือแล้ว ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปีหลังจากการเสียชีวิตนั้น และจะต้องไม่ช้ากว่า 3 ปีนับจากที่คนโดยสารได้ขึ้นจากเรือ

7. สิทธิเรียกร้องเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบสัมภาระของคนโดยสารชักช้า ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปีนับจากวันที่สัมภาระได้ถูกนำขึ้นฝั่งแล้ว หรือกรณีสัมภาระสูญหายต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 ปีนับจากวันที่สัมภาระควรจะถูกนำขึ้นฝั่งแล้ว

8. สิทธิเรียกร้องเพื่อการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือเพื่อค่าใช้จ่ายที่ได้ถูกแบ่งตามหลักเกณฑ์การเลิกสัญญา รับขนของทางทะเลอันเนื่องมาจากความเสี่ยงของภัยสงคราม หรือการแบ่งส่วนค่าใช้จ่ายกรณีชักช้าตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 1 ปีนับจากวันที่คำฟ้องเรียกร้องให้เฉลี่ยความเสียหายไม่สามารถอุทธรณ์ได้⁴⁵

⁴⁵ Chapter 19 Section 1 The Swedish Maritime Code 1944

The following claims , whether or not subject to limited liability, shall cease unless action is duly brought-

1. in respect of a claim for salvage remuneration: within two years from the day on which the salvage operation was terminated,
2. in respect of a claim for a share of salvage according to chapter 16 section 6 second paragraph within one year from the day the owner or operator received notice of the amount of the salvage remuneration and share,
3. in respect of a claim for damage arising out of a collision: within two years from the day on which the damage occurred,
4. in respect of an amount paid in excess of what duly falls upon the payor according to chapter & section I: within a year from the time when he made the payment,
5. in respect of a claim for damages on account of cargo damage, loss or delay in carriage or on account of incorrect or incomplete statements in a bill of lading within a year from the time that the goods were delivered or should have been delivered,
6. in respect of a claim for personal injury or delay in the carriage of passengers: within two years from the disembarkation or, if the passenger died in the course of the carriage, from the day when disembarkation should have taken place or, if the passenger died after disembarkation, within two years after the death but not later than three years from the disembarkation,
7. in respect of a claim for damages for loss of or damage or delay to luggage: within two years from the day the luggage was brought ashore or, if lost, should have been brought ashore,

2.21 บทกำหนดโทษ (Penal Provisions)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนได้กำหนดบทลงโทษไว้ในหมวด 20 มีทั้งหมด 14 มาตรา โดยจะมีการลงโทษหากมีการกระทำตามที่กำหนดไว้ ดังนี้

1. หากนายเรือไม่อาจทำให้แน่ใจได้ว่าเรือสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย นายเรือต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน โดยให้นำโทษดังกล่าวนี้ใช้กับผู้ดำเนินงานเรือที่ละเลยในการแก้ไขข้อบกพร่องของเรือที่จะทำให้เรือสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยด้วย และหากผู้ดำเนินงานเรือละเลยที่จะป้องกันอันตรายจากการเดินเรือทำให้เรือไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยโดยคาดหมายได้ว่าอาจเกิดอันตรายอย่างร้ายแรงขึ้นแก่เรือในเที่ยวการเดินทางนั้น ผู้ดำเนินงานเรือต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี⁴⁶
2. ในกรณีที่บุคคลใดไม่สามารถปฏิบัติตามความสามารถในการเดินเรือที่ดีเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางทะเลจากความประมาทเลินเล่อของตนได้ บุคคลนั้นจะต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หากการกระทำผิดดังกล่าวเป็นเรื่องร้ายแรงบุคคลนั้นจะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี⁴⁷
3. หากผู้ควบคุมการเดินเรือหรือบุคคลที่ได้ปฏิบัติภาระหน้าที่บนเรือเพื่อความปลอดภัยทางทะเล ได้ปฏิบัติหน้าที่ขณะดื่มสุราหรือของมึนเมา บุคคลนั้นจะต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน⁴⁸ และหากเกิดเหตุร้ายแรงขึ้นบุคคลนั้นจะต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 2 ปี⁴⁹
4. หากนายเรือได้ละทิ้งหน้าที่ของตนไปจากเรือ จะต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 1 ปี⁵⁰ และในกรณีที่เรือประสบภัยพิบัติทางทะเล นายเรือละเลยไม่พยายามอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือ ป้องกันเรือและ

8. in respect of a claim for general average or other cost which is to be divided according to the same principle (chapter 13 section 15 third paragraph, chapter 14 section 40 and chapter 17 section 6): within a year from the day the Average Statement became unappealable.

⁴⁶ Chapter 20 Section 1 The Swedish Maritime Code 1944

If a master fails to ensure, according to chapter 6 section 1 first and second paragraphs, the vessel's proper condition, he shall be sentenced to fines or imprisonment not exceeding six months.

The same sentence shall be imposed on an operator who has neglected to remedy a defect or deficiency in the vessel's seaworthiness according to chapter 1 section 9 whereof he has been or ought to have been aware.

If an operator neglects within his ability to prevent the vessel from sailing when on account of unseaworthiness a prospective voyage may involve serious danger to those on board, he shall be sentenced to fines or imprisonment not exceeding two years.

⁴⁷ Chapter 20 Section 2 The Swedish Maritime Code 1944

A person who fails to observe good seamanship for the prevention of any accident at sea shall be sentenced, unless his negligence was insignificant, for negligence in sea traffic to fines or imprisonment not exceeding six months.

If the offence is serious, he shall be sentenced to imprisonment not exceeding two years.

⁴⁸ Chapter 20 Section 4 The Swedish Maritime Code 1944

A person who navigates a vessel or otherwise fulfils a function on board of essential importance for safety at sea and in doing so is influenced by alcoholic liquor or any other intoxicant to such an extent that he must be assumed not to be able to perform his duties safely, shall be sentenced for marine intoxication to fines or imprisonment not exceeding six months.

⁴⁹ Chapter 20 Section 5 The Swedish Maritime Code 1944

If an offence referred to in section 4 is serious, the offender shall be sentenced for gross marine intoxication to imprisonment not exceeding two year in determining whether the offence is serious

⁵⁰ Chapter 20 Section 6 The Swedish Maritime Code 1944

If the master leaves his post abandoning the vessel, he shall be sentenced to fines or imprisonment not exceeding one year.

ของบนเรือให้ปลอดภัยหรือละเลยต่อหน้าที่ใดๆ ที่จะต้องกระทำเมื่อเรือตกอยู่ในอันตราย นายเรือจะต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี

5. หากนายเรือละเลยต่อหน้าที่ให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลผู้ประสบภัยพิบัติทางทะเลหรือเมื่อมีอันตรายคุกคามต่อการเดินเรือ หรือกรณีมีเหตุเรือโดนกันและนายเรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือแก่เรืออีกลำที่โดนกัน นายเรือต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี⁵¹

6. หากนายเรือละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่เมื่อตนได้รับคำสั่งให้หยุดเดินเรือ นายเรือจะต้องระวางโทษปรับหรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน⁵²

นอกจากกรณีดังกล่าวไปแล้วข้างต้น นายเรือจะได้รับโทษปรับ⁵³ ในกรณีดังต่อไปนี้

1. นายเรือละเลยที่จะแจ้งแก่เจ้าของเรือหรือผู้ดำเนินงานเรือทราบถึงข้อบกพร่องใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความสามารถของเรือในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

2. นายเรือละเลยหน้าที่ในการเก็บรักษาเอกสารการขนส่งไว้บนเรือ รวมถึงสำเนาเอกสารต่าง ๆ

3. นายเรือของเรือพาณิชย์ เรือประมง หรือเรือของรัฐที่มีได้รายงานแก่หน่วยงานของรัฐถึงการตาย การได้รับบาดเจ็บของคนบนเรือ การโดนกันของเรือ การละทิ้งเรือ การได้รับความเสียหายอย่างร้ายแรงของเรือหรือของทรัพย์สินที่ไม่ได้อยู่ภายในเรือจากการดำเนินงานเรือ

4. นายเรือปฏิเสธการส่งมอบใบสำคัญแสดงสัญชาติของเรือเดินทะเลให้แก่ผู้ตรวจเรือ (Surveyor)

5. บุคคลใดที่ไม่ปฏิบัติหน้าที่ในการเก็บรักษาสมุดปูมเรือโดยละเอียดหรือตั้งใจทำให้เกิดความผิดพลาดหรือความเข้าใจผิดในข้อความของสมุดปูมเรือ บุคคลนั้นจะต้องระวางโทษปรับ

2.22 สถานที่พิจารณาคดีและวิธีพิจารณาความพาณิชย์นาวี (Venue and Judicial Procedure in Maritime Matters)

⁵¹ Chapter 20 Section 7 The Swedish Maritime Code 1944

If the master neglects his duties under chapter 6 section 6 second paragraph when an other person is in distress a sea or other danger threatens navigation or under chapter 8 section 4 after the vessel has collided with another vessel, he shall be sentenced to fines or imprisonment not exceeding two years.

⁵² Chapter 20 Section 9 The Swedish Maritime Code 1944

If the master neglects to perform his duty when ordered to stop or have his vessel searched according to chapter 6 section 3 or provisions issued by virtue of that section, he shall be sentenced to fines or imprisonment not exceeding six months.

⁵³ Chapter 20 Section 10 The Swedish Maritime Code 1944

A master shall be sentenced to fines-

1. if he neglects to inform the operator according to chapter 6 section 1 third paragraph of any defect or deficiency in respect of the proper condition of his vessel,
2. if he neglects his duty under chapter 6 section 4 second paragraph to carry ship documents and a copy of this Code on board the vessel,
3. if he neglects his duty to report as prescribed in chapter 6 section 14 or if he intentionally or negligently makes an incorrect or misleading statement in such report,
4. if in a case such as referred to in chapter 18 section 22 he refuses to deliver the vessel's certificate of nationality to surveyors, or
5. if in a case such as referred to in chapter 22 section 2 he refuses without lawful grounds to take on board any ship master or seaman, his ashes or remaining personal effects.

ประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนได้กำหนดถึงเขตอำนาจศาลในหมวด 21 มีทั้งหมด 11 มาตรา โดยกล่าวถึงการพิจารณาคดีของศาลพาณิชย์ว่า ในการตัดสินคดีแพ่งและคดีอาญาซึ่งเกี่ยวข้องกับเรื่องที่ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนจะถูกตัดสินโดยศาลชั้นต้น (District Court) ที่ถูกจัดตั้งขึ้นโดยรัฐบาลหรือเรียกว่า ศาลพาณิชย์ (Maritime Court)⁵⁴

ในการพิจารณาคดีของศาลพาณิชย์ให้นำเขตอำนาจศาลในกรณีทั่วไป (jurisdictional competence in general) มาใช้⁵⁵ โดยคดีความที่เกิดขึ้นอาจถูกดำเนินคดีต่อศาลพาณิชย์ที่มีอำนาจเหนือสถานที่ซึ่งเรือได้ปรากฏอยู่แต่หากกรณีที่เรืออยู่ในระหว่างการกักเรือและมีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องคดีความอาจถูกดำเนินคดีต่อศาลพาณิชย์ที่มีอำนาจเหนือสถานที่ที่ได้มีการวางหลักประกันคดีความที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องอันมีหลักประกันอาจถูกดำเนินคดีต่อศาลพาณิชย์แม้ว่าหลักประกันหมดอายุลงแล้ว

ในกรณีไม่มีศาลพาณิชย์อยู่ ณ สถานที่ที่จำเลยได้ถูกฟ้อง จะต้องมีการดำเนินคดี ณ ศาลพาณิชย์ที่อยู่ใกล้ที่สุด

หากเรือมีเจ้าของหลายคน ให้ถือสถานประกอบการของหุ้นส่วนป็นเมืองท่าของเรือ

โดยในการดำเนินคดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญารับขนของทางทะเลนั้น คดีความอาจถูกนำขึ้นพิจารณาต่อศาลพาณิชย์ที่มีอำนาจพิจารณาคดี ได้แก่

1. สถานที่ที่จำเลยมีสถานประกอบการซึ่งเป็นสำนักงานใหญ่ หรือหากไม่มีให้ถือสถานที่ที่จำเลยมีถิ่นที่อยู่
2. สถานที่ที่สัญญารับขนของทางทะเลได้ถูกทำขึ้น
3. สถานที่ ณ ท่าเรือที่มีการตกลงให้บรรทุกของลงเรือหรือท่าเรือที่มีการตกลงให้ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ
4. สถานที่ที่ถูกกำหนดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในสัญญารับขนของทางทะเล⁵⁶

นอกจากนี้ ในการดำเนินคดีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาขนส่งคนโดยสารหรือสัมภาระทางทะเล ซึ่งคดีความอาจถูกนำขึ้นพิจารณาต่อศาลพาณิชย์ที่มีอำนาจพิจารณาคดี ได้แก่ ศาลที่มีเขตอำนาจ ดังต่อไปนี้

⁵⁴ Chapter 21 Section 1 The Swedish Maritime Code 1944

The Court of first instance in civil litigation concerning any matter covered by this Code is the District Court appointed by the Government (Maritime Court). The same shall apply in criminal cases to any offence covered by this Code

⁵⁵ Chapter 21 Section 2 The Swedish Maritime Code 1944

Concerning the competence of a Maritime Court to try litigation such as envisaged by section 1 first paragraph, the provisions concerning jurisdictional competence in general shall apply.

⁵⁶ Chapter 21 Section 3 The Swedish Maritime Code 1944

An action for damages on account of a contract of carriage of general cargo may be brought only before a Maritime Court competent for the place-

1. where the defendant has his principal office or, if there is no principal office, his habitual residence,
2. where the contract of carriage was made, provided the defendant there has a place of business, branch or agency through which the contract was made,
3. where the agreed port of loading or the agreed or actual port of discharge is situated, or
4. which is designated for this purpose in the contract of carriage.

1. สถานที่ที่จำเลยมีถิ่นที่อยู่หรือมีสถานประกอบการแห่งใหญ่
2. สถานที่เริ่มต้นออกเดินทางและสถานที่ปลายทางที่มีการตกลงไว้ตามสัญญา
3. ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนาหรือมีถิ่นที่อยู่ถาวร หากจำเลยมีสถานประกอบการในประเทศนั้นและตกอยู่ภายใต้บังคับเขตอำนาจศาลนั้น
4. ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเลได้ถูกทำขึ้น หากจำเลยมีสถานประกอบการในประเทศนั้นและตกอยู่ภายใต้บังคับเขตอำนาจศาลนั้น⁵⁷

23. บทบัญญัติเฉพาะ (Special Provisions)

ในประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนกล่าวถึงบทบัญญัติเฉพาะไว้ในหมวด 22 มีทั้งหมด 10 มาตรา ซึ่งได้กำหนดไว้ 4 เรื่อง ได้แก่ บทบัญญัติเฉพาะเกี่ยวกับคนประจำเรือ สิทธิพิเศษถอนเงิน (Special drawing right-SDR) ความรับผิดชอบของรัฐเพื่อความเสียหายของสิทธิบางประการ การแจ้งและการช่วยเหลือแก่หน่วยงานจดทะเบียน โดยมีสาระสำคัญดังนี้

บทบัญญัติเฉพาะเกี่ยวกับคนประจำเรือ ได้กำหนดว่า เมื่อเรือได้รับหนังสืออนุญาตปล่อยเรือออกจากท่าเรือแล้ว ห้ามมิให้หน่วยงานบุคคลหรือทรัพย์สินไว้ ด้วยเหตุอันเนื่องมาจากบุคคลนั้นเป็นหนี้ทางแพ่ง⁵⁸

สิทธิพิเศษถอนเงิน (Special drawing right-SDR) ในประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนนั้น หมายถึง สิทธิพิเศษถอนเงินที่ใช้โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ และการแปลงค่าเงินจากสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นเงินตราของประเทศสวีเดนให้คำนวณตามอัตราแลกเปลี่ยนในวันที่มีการชำระเงินหรือหากเป็นกรณีที่มีการเสนอหลักประกันเพื่อการชำระเงินให้คิดคำนวณตามอัตราในวันที่ได้มีการเสนอหลักประกัน⁵⁹

ความรับผิดชอบของรัฐเพื่อความเสียหายบางประการนั้นรัฐจะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายในกรณีดังต่อไปนี้ หากมีการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือโดยผู้โอนไม่ใช่เจ้าของเรือที่แท้จริงหรือมีการจำนองเรือโดยผู้จำนองไม่ใช่เจ้าของเรือที่แท้จริง และในขณะที่การโอนกรรมสิทธิ์และการจำนองเรือ ผู้รับโอนกรรมสิทธิ์และผู้รับจำนองเรือไม่รู้ว่าผู้โอนกรรมสิทธิ์หรือผู้จำนองไม่ได้เป็นเจ้าของเรือที่แท้จริง กฎหมายให้ถือว่ากรรมสิทธิ์และการจำนองเรือดังกล่าวนั้นมีผลสมบูรณ์ ความมีผลสมบูรณ์ดังกล่าวสามารถยกขึ้นอ้างกับเจ้าของเรือที่แท้จริงได้ ดังนั้น

⁵⁷ Chapter 21 Section 4 The Swedish Maritime Code 1944

An action for damages on account of a contract of carriage of passengers or luggage may be brought only before-

1. the Maritime Court competent for the place where the defendant has his habitual residence or his principal office,
2. the Maritime Court competent for the contractual place of departure or destination.
3. a Court in the State where the plaintiff has his domicile or other permanent residence, provided the defendant has a place of business in that State and is subject to its jurisdiction,
4. a Court in the State where the contract of carriage was made, provided the defendant has a place of business in that State and is subject to its jurisdiction.

⁵⁸ Chapter 22 Section 1 The Swedish Maritime Code 1944

After a vessel has been cleared and is otherwise ready to leave, no person employed on board may be prevented from departing on account of a debt, nor may any property that he has taken on board for the purpose of his service be distrained or arrested.

⁵⁹ Chapter 22 Section 3 The Swedish Maritime Code 1944

Special drawing rights refer to the special drawing rights (SDR) used by the international Monetary Fund.

Conversion of SDR into Swedish currency shall be made according to the rate of the day when payment is made or, if security is lodged for the payment, when the security was lodged. The value of the crown shall be determined according to the calculation method used on the same day by the international Monetary Fund for its business and transactions.

เจ้าของที่แท้จริงมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายจากรัฐเพื่อความเสียหายของตน ประการต่อมาเมื่อมีบุคคลได้รับความเสียหายจากข้อบกพร่องทางเทคนิคในการจดทะเบียนเรือหรือจากการใช้กระบวนการประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติของหน่วยงานจดทะเบียน และประการสุดท้ายคือเมื่อมีความผิดพลาดในการลงทะเบียนเรือของหน่วยงานจดทะเบียน อันเนื่องมาจากความผิดพลาดจากการเขียนข้อความหรือการเข้าใจผิด⁶⁰

การแจ้งและการช่วยเหลือแก่หน่วยงานจดทะเบียน ศาลต้องแจ้งแก่หน่วยงานจดทะเบียนหากมีการกระทำใดที่เป็นการเริ่มหรือยกเลิกกรรมสิทธิ์ในเรือจดทะเบียนหรือเรือที่อยู่ระหว่างการต่อหรือการเป็นหุ้นส่วน หรือมีกรรมสิทธิ์ที่มีเงื่อนไขในทรัพย์สินหรือมีข้อสงสัยที่เกี่ยวข้องกับข้อความที่ได้บันทึกไว้ในระบบจดทะเบียนเรือ โดยการแจ้งของศาลนั้นต้องมีการระบุข้อคู่สัญญาและข้อความที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินที่จำเป็นต้องระบุ เมื่อศาลได้มีคำตัดสินหรือคำสั่งในคดีที่ไม่สามารถอุทธรณ์ต่อไปได้ ศาลจะต้องส่งสำเนาคำพิพากษาหรือคำสั่งให้แก่หน่วยงานจดทะเบียนด้วย⁶¹

3. ข้อสังเกตจากการศึกษาประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดน

จากการพิจารณาถึงประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนแล้วพบว่าประมวลกฎหมายพาณิชย์นั้นได้บัญญัติหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ครอบคลุมหลักเกณฑ์ที่สำคัญเกี่ยวกับการพาณิชย์ทั้งในทางเอกชนและทางมหาชนอย่างครบถ้วน และแต่ละเรื่องก็เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ

บทบัญญัติแต่ละเรื่องของประมวลกฎหมายพาณิชย์สวีเดนมีการบัญญัติให้มีรายละเอียดที่ครอบคลุมในแต่ละเรื่องและครบถ้วนสมบูรณ์ซึ่งจุดนี้เองถือว่าเป็นจุดเด่นที่มีความสำคัญของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดน จึงเห็นว่าเป็นการกำจัดข้อด้อยของลักษณะกฎหมายที่อยู่ในรูปแบบประมวล

Chapter 22 Section 4 The Swedish Maritime Code 1944

If as a consequence of chapter 2 section 10 or chapter 3 section 9 a title or mortgage referred to in the said sections shall gain validity against the rightful owner or against any beneficiary of a condition restricting the right of others to dispose of the property according to these sections, such person shall have a right to compensation by the State for his loss through the others title or mortgage.

If any person suffers loss as a result of a technical defect in the Register of Ships or in the Register of Ships under Construction, whether from the use of automatic data processing or of any device of the Register Authority or any other State Authority connected with the Register, he shall be entitled to compensation by the State.

If the victim has contributed to the loss by omitting without reasonable cause to take any measure to preserve his right or has otherwise contributed to the loss through his own negligence, the compensation shall be reduced or annulled as reasonable.

⁶¹ Chapter 22 Section 9 The Swedish Maritime Code 1944

If an action is instituted concerning rescission or cancellation of a title to a registered ship or ship under construction, or to a share therein or to a conditional title to such property or to superior title to such property or otherwise in a question concerning inscription in the Register of Ships or Register of Ships under Construction, the Court shall immediately notify the Register Authority. Such notice shall contain, besides the identity of the parties, such statements concerning the property as are needed to identify it in the Register.

When a judgement or final order in the case is no longer open to appeal, the Court shall immediately send a copy of such judgement or order to the Register Authority.

หลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสวีเดนจะมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในทางระหว่างประเทศเนื่องจากประเทศสวีเดนได้เป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) และประเทศสวีเดนยังเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับ ประเทศสวีเดนจึงได้บัญญัติกฎหมายที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ในทางระหว่างประเทศเพื่อจะได้มีความเป็นสากลเนื่องจากกฎหมายพาณิชย์โดยทั่วไปแล้วจะเกี่ยวข้องกับเรื่องในทางระหว่างประเทศการมีหลักเกณฑ์ที่เป็นสากลจะก่อให้เกิดปัญหาความไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายได้น้อย

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสวีเดนนั้นมีข้อแตกต่างจากประมวลกฎหมายทั่วไปโดยในแต่ละหมวด (Chapter) นั้นจะมีการเริ่มต้นมาตรา (Section) ใหม่ ซึ่งมาตราจะไม่เรียงต่อกันทั้งประมวล ซึ่งถือว่ามีข้อดีในกรณีที่ต้องการจะแก้ไขเพิ่มเติมในแต่ละหมวดก็ทำให้มาตราจะไม่ต้องเลื่อนออกไปทั้งประมวลซึ่งก็ทำให้แก้ไขเพิ่มเติมได้ง่ายขึ้น

ดังนั้น จากการศึกษาวิเคราะห์ เปรียบเทียบถึงข้อดีและข้อเสีย ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสวีเดนผู้เขียนเห็นว่าในอนาคต หากประเทศไทยจะมีการร่างประมวลกฎหมายพาณิชย์ ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยจะเป็นประมวลกฎหมายพาณิชย์ที่ประเทศไทยควรนำมาเป็นต้นแบบในการศึกษาเพื่อยกร่างต่อไป ไม่ว่าจะเป็นในด้านรูปแบบประมวลกฎหมาย กระบวนการร่าง และเนื้อหากฎหมาย

อย่างไรก็ดีในการนำประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยมาเป็นต้นแบบจะต้องพิจารณาถึงบริบทของประเทศไทยข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่มีความแตกต่างระหว่างประเทศไทยกับประเทศสวีเดน เพราะในบางรายละเอียดที่เหมาะสมกับประเทศสวีเดนนั้น อาจไม่เหมาะสมกับประเทศไทยก็ได้

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์ ตอน 1. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2553.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์ ตอน 2. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2556.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 3. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2557.

วิทยานิพนธ์

สุรพัส เพ็ชรคง, “การชาร์เตอร์เรือ : วิเคราะห์แนวทางในการร่างกฎหมายของไทย”, วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร-
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548

อัจจิมา จรุงสำราญ. “ความเหมาะสมของประเทศไทยในการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี”. วิทยานิพนธ์
มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

ภาษาอังกฤษ

หนังสือ

William Tetley, International Maritime and Admiralty Law, (Canada: International Shipping
Publication, 2002)

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

UNCTAD. “REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2015”. <https://unctad.org>, 25 ธันวาคม 2558

“The Swedish Maritime Code 1994”. , <http://marinacivil.com/index.php/articulo/derecho-maritimo/ley-de-navegacion/10380-the-swedish-maritime-code-1994>. , 25 ธันวาคม 2558