

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

Legal Problems Relating to Bills of Lading under the  
Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534

ชนสร สุทธิบัติ<sup>1</sup>

ศาลอุทธรณ์คดีชำนัญพิเศษ

อาคารศูนย์ราชการฯ ถนนแจ้งวัฒนะ แขวงทุ่งสองห้อง เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ 10210, ประเทศไทย

อีเมลติดต่อ: txs200@hotmail.com

Thanasorn Sutthibodee<sup>2</sup>

The Court of Appeal for Specialized Cases

The Government Complex, Chaengwattana Road, Thung Song Hong, Lak Si, Bangkok 10210, Thailand

Email: txs200@hotmail.com

สมชัย ศิริสมบุญเวช<sup>3</sup>

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ถนนรามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพฯ 10240, ประเทศไทย

อีเมลติดต่อ: oat27376@hotmail.com

Somchai Sirisombunwej<sup>4</sup>

Faculty of Law, Ramkhamhaeng University

Ramkhamhaeng Road, Huamark, Bangkok, Bangkok 10240, Thailand

Email: oat27376@hotmail.com

กำชัย จงจักรพันธ์<sup>5</sup>

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

2 ถนนพระจันทร์ แขวงพระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร กรุงเทพฯ 10200, ประเทศไทย

อีเมลติดต่อ: kumchai555@hotmail.com

Kumchai Jongjakapun<sup>6</sup>

Faculty of Law, Thammasat University

2 Phra Chan Road, Phra Borom Maha Ratchawang, Phra Nakhon, Bangkok 10200, Thailand

Email: kumchai555@hotmail.com

<sup>1</sup> ผู้พิพากษาศาลชั้นต้น ประจำกองผู้ช่วยผู้พิพากษา, ศาลอุทธรณ์คดีชำนัญพิเศษ.

<sup>2</sup> Judge in the Research Division, Court of Appeal for Specialized Cases.

<sup>3</sup> รองศาสตราจารย์, อาจารย์.

<sup>4</sup> Associate Professor, Lecturer.

<sup>5</sup> ศาสตราจารย์, อาจารย์.

<sup>6</sup> Professor, Lecturer.

ชวลิต อรรถศาสตร์<sup>7</sup>

บริษัท เอสซีแอล นิชิมูระ จำกัด

อาคารรัจนาการ ถนนสาทร แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120, ประเทศไทย

อีเมลติดต่อ: chavalit@siamcitylaw.com

Chavalit Uttasart<sup>8</sup>

SCL Nishimura Company Limited

Rajanakarn Building, South Sathorn Road, Yannawa, Sathorn, Bangkok 10120, Thailand

Email: chavalit@siamcitylaw.com

Received: October 6, 2020 Revised: December 8, 2020 Accepted: December 17, 2020

### บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และหาแนวทางแก้ไขข้อกฎหมายดังกล่าว ให้มีความทันสมัย ชัดเจน สอดคล้องกับหลักสากล และมีการบังคับใช้ที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อันเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

ผลการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายประการ ได้แก่ เรื่องความสัมพันธ์ระหว่างสัญญารับขนของทางทะเลกับใบตราส่ง, ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งและอำนาจฟ้องของผู้รับตราส่ง, การส่งมอบสินค้าโดยไม่เวนคืนใบตราส่ง, การบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพสินค้าในใบตราส่ง, ความรับผิดของผู้ขนส่งจากการแจ้งรายละเอียดของผู้ส่งของ และการระบุถึงใบตราส่งเฉพาะบางมาตราเท่านั้น แต่อาจไม่ครอบคลุมบังคับใช้ไปถึงซีเวย์บิล (Sea Waybill) ดังนี้แล้ว จึงมีข้อเสนอแนะ เห็นควรให้แก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่ง เพื่อให้เป็นไปตามสัญญารับขนของทางทะเล ไม่ใช่เป็นไปตามใบตราส่ง และรวมไปถึงเห็นควรให้แก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง ให้มีความเชื่อมโยงกับสัญญารับขนของทางทะเล ทั้งให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องส่งมอบของ เมื่อมีการเวนคืนใบตราส่ง อีกทั้งเห็นควรแก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติเรื่องการบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพสินค้าในใบตราส่ง เพื่อให้สอดคล้องกับหลักสากล และควรเพิ่มความชัดเจนในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งจากการแจ้งรายละเอียดของผู้ส่งของ รวมถึงเห็นควรแก้ไขปรับปรุงให้พระราชบัญญัตินี้ มีผลบังคับใช้กับซีเวย์บิล (Sea Waybill) ซึ่งเป็นเอกสารในการขนส่งสินค้าทางทะเลอีกประเภทหนึ่ง เป็นไปอย่างครอบคลุมไม่จำกัดแต่เพียงเฉพาะในเรื่องของการขนส่งภายใต้ใบตราส่งเท่านั้น

**คำสำคัญ:** ใบตราส่ง; พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534; การรับขนของทางทะเล

<sup>7</sup> กรรมการผู้จัดการ.

<sup>8</sup> Managing Partner.

## Abstract

This article aims to study legal problems relating to bill of lading of Thailand according to the Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534 and to identify recommendations to make the act more modernized, following acknowledged international principles, and more practical. Furthermore, the modification will also stimulate economic growth in the future.

The results show that the Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534, still, contains problems with the law relating to bills of lading, specifically, the relationship between the carriage of goods by sea contract and the bill of lading, the relationship between the carrier and the consignee which also relates to the consignee's title to sue, delivering goods without surrendering the bill of lading, reservations of the condition of the goods in the bill of lading, the liability of the carrier from the details provided by the shipper, and the partial governing to other transport documents such as sea waybills. Therefore, a modification shall be made to improve the act by amending the shipper and carrier relationship according to the carriage of goods by sea contract. Also, the relationship between the carrier and the consignee must be associated with the carriage of goods by sea contract. Moreover, the carrier shall only deliver the goods against the surrendering of the bill of lading. Also, reservations of the condition of the goods in the bill of lading must be amended following international principles. Clarification of the liability of the carrier from the details provided by the shipper should also be made. Lastly, the act should accurately govern the implications of other transport documents such as sea waybills, not limited to bills of lading.

**Keywords:** Bill of lading; The Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534; Carriage of Goods by Sea

## 1. บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งของแต่ละประเทศยังมีความแตกต่างกันและอาจทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและความขัดแย้งในการบังคับใช้ แม้จะมีความพยายามในการสร้างอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อทำให้หลักการเกี่ยวกับใบตราส่งมีลักษณะไปในทางเดียวกัน อันเป็นที่มาของการลงนามอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งเดียวกันซึ่งหลักกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading) หรืออนุสัญญาเฮก (Hague Rules) เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 แต่อนุสัญญาเฮก (Hague Rules) ไม่ได้กำหนดเกี่ยวกับหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ครอบคลุมถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งและผู้รับตราส่ง ในขณะที่ประเทศพัฒนาแล้วจำนวนมากยอมรับในการบังคับใช้ของอนุสัญญาเฮก (Hague Rules) แต่ประเทศกำลังพัฒนาซึ่งมักเป็นประเทศผู้ส่งสินค้าก็ต้องการ

ให้มีการพัฒนากฎหมายในลักษณะที่ไม่เอื้อประโยชน์ต่อผู้ขนส่ง<sup>9</sup> จึงเรียกร้องให้มีการแก้ไขในเรื่องดังกล่าว และเป็นที่มาของการเพิ่มส่วนเพิ่มเติมอนุสัญญาเฮก (Hague Rules) ที่เรียกว่า ส่วนแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งเดียวกันซึ่งหลักกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง (Protocol to Amend International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading) ในครั้งแรก ค.ศ.1968 และครั้งที่สอง ค.ศ.1979 หรืออนุสัญญาเฮก/วิสบี้ (Hague/Visby Rules) และในการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (The United Nations Conference on Trade and Development) หรือองค์การ (UNCTAD) ประเทศกำลังพัฒนาได้เรียกร้องให้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีลักษณะครอบคลุมด้านต่าง ๆ ตลอดจนสัญญาฉบับแรกของทางทะเลด้วย จึงเป็นที่มาของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล (United Nations International Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978) หรืออนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) ขึ้น ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1992<sup>10</sup>

อย่างไรก็ตาม ประเทศอังกฤษและประเทศในกลุ่มยุโรปส่วนใหญ่ต่างให้การยอมรับอนุสัญญาเฮก/วิสบี้ (Hague/Visby Rules) แต่ไม่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) ซึ่งประเทศที่ยอมรับอนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) ส่วนใหญ่กลับเป็นประเทศกำลังพัฒนา จึงทำให้เกิดความหลากหลายของกฎหมายที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในส่วนของบทบัญญัติที่เกี่ยวกับใบตราส่ง แม้ต่อมา คณะกรรมาธิการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (United Nations Commission on International Trade Law) หรืออังชิตราล (UNCITRAL) มีแนวคิดที่จะร่างกฎหมายที่ครอบคลุมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นที่มาของการจัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติเกี่ยวกับสัญญาการขนส่งระหว่างประเทศทั้งหมดหรือบางส่วนทางทะเล (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) หรืออนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules) โดยจะมีการบังคับใช้เมื่อมีการให้สัตยาบันครบ 20 ประเทศ แต่ปัจจุบันยังมีประเทศให้สัตยาบันไม่ครบ ทำให้อนุสัญญาดังกล่าวยังไม่มีผลใช้บังคับ ทำให้ปัจจุบันมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องจำนวนมากและมีความแตกต่างกัน ทำให้แนวคิดที่จะทำให้อันหนึ่งเดียวกันมีลักษณะเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันทำได้ยากยิ่งขึ้น<sup>11</sup>

ประเทศไทยนั้น ไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีใดของอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้น แต่ได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งนั้น อาจก่อให้เกิดปัญหาข้อกฎหมายและมีลักษณะที่ไม่สอดคล้องกับความเป็นสากล จึงควรที่จะดำเนินการศึกษาและปรับปรุงแก้ไข เพื่อลดปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อศึกษาปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

<sup>9</sup> The United Nations Conference on Trade and Development, "Bill of Lading Report," last modified 1971, accessed November 1, 2020, [http://www.unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl6rev1\\_en.pdf/](http://www.unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl6rev1_en.pdf/)

<sup>10</sup> Ibid.

<sup>11</sup> Ibid.

1.2.2 เพื่อวิเคราะห์และเปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งของประเทศไทยและต่างประเทศ รวมถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศ

1.2.3 เพื่อศึกษาหาแนวทางการพัฒนาแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

### 1.3 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษานี้ เป็นการศึกษาค้นคว้าข้อมูลกฎหมายตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยมีการศึกษาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาเฮก/วิสบี้ (Hague/Visby Rules), อนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules), อนุสัญญารอตเทอร์ดาม (Rotterdam Rules) และหลักกฎหมายของต่างประเทศ ได้แก่ หลักคอมมอนลอว์ (Common Law), พระราชบัญญัติใบตราส่ง ค.ศ. 1855 (Bills of Lading Act 1855), พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 (Carriage of Goods by Sea Act 1992) ของประเทศอังกฤษ รวมถึงคำพิพากษาของศาลที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางการวิเคราะห์เปรียบเทียบของผลการศึกษา เพื่อหาแนวทางการพัฒนาแก้ไขปรับปรุงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

### 1.4 ระเบียบวิธีการวิจัย

การศึกษานี้ เป็นการศึกษาค้นคว้าเชิงเอกสาร (Documentary Research) โดยผู้เขียนใช้หลัก การวิเคราะห์กฎหมาย (Legal Analysis) เพื่อหาข้อสรุปประสิทธิผลของกฎหมายว่าบทบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บทใดบทหนึ่งนั้นจะบรรลุเป้าหมายหรือไม่ อย่างไร โดยศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งของประเทศไทยและต่างประเทศ และรวมถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่ามีประสิทธิผลที่ดีกว่ากฎหมายของประเทศไทยหรือไม่ อย่างไร และนำมาเป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงให้กฎหมายของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ และเป็นที่ยอมรับในระดับสากลต่อไป

### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 ทราบถึงปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

1.5.2 ทราบถึงข้อเปรียบเทียบของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งของประเทศไทยและต่างประเทศ รวมถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศ

1.5.3 ทราบถึงแนวทางการพัฒนาแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

## 2. ผลการวิจัย

### 2.1 ผลการวิเคราะห์ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างสัญญาการรับขนของทางทะเลกับใบตราส่ง

เมื่อผู้ส่งของคือบุคคลซึ่งเข้าทำสัญญาการรับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่ง ดังนั้นระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่ง บุคคลสองคนนี้จะมีความสัมพันธ์ต่อกันตามสัญญาการรับขนของทางทะเลไม่ได้เป็นไปตามใบตราส่ง เพราะ

ใบตราส่งเป็นหลักฐานของสัญญาซื้อขายของทางทะเลเท่านั้น เนื่องจากใบตราส่งเป็นเอกสารที่ออกมาเมื่อผู้ส่งของนำสินค้าไปมอบให้แก่ผู้ขนส่ง ใบตราส่งจึงเป็นเอกสารที่ออกมาภายหลังจากที่สัญญาซื้อขายของทางทะเลเกิดขึ้นแล้ว และใบตราส่งเป็นเอกสารที่ออกโดยผู้ขนส่งเพียงฝ่ายเดียว ผู้ส่งของไม่ต้องลงชื่อในใบตราส่งแต่อย่างใด แต่กลับปรากฏว่าบทบัญญัติเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บางมาตรากลับมีบทบัญญัติที่ไม่สอดคล้องกับแนวคิดข้างต้น แต่ในขณะที่บางมาตราที่สอดคล้องกับแนวคิดดังกล่าว โดยตามมาตรา 60 (2) หากมีการกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้มากกว่าที่กฎหมายบัญญัติข้อตกลงดังกล่าวจะต้องระบุเอาไว้ในใบตราส่ง สำหรับกรณีตามมาตรา 60 (4) เรื่องการแจ้งให้ทราบถึงราคาก็เช่นเดียวกัน กฎหมายกำหนดว่าต้องระบุในใบตราส่งด้วย จึงทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาเป็นไปตามใบตราส่ง โดยไม่คำนึงว่าใบตราส่งมีสถานะเป็นเพียงหลักฐานของสัญญาซื้อขายของทางทะเลเท่านั้น ในขณะที่มาตรา 11 วรรคสาม กลับอนุญาตให้ผู้ขนส่งพิสูจน์ถึงข้อตกลงให้บรรทุกหรืออาจบรรทุกของบนปากกระวางได้ แม้ไม่มีการบันทึกไว้ในใบตราส่ง<sup>12</sup>

สำหรับหลักคอมมอนลอว์ (Common Law) เมื่อใบตราส่งเป็นหลักฐานของสัญญาซื้อขายของทางทะเล ข้อกำหนดด้านหลังใบตราส่งไม่มีผลใช้บังคับกับผู้ส่งของแต่อย่างใด<sup>13</sup> ใบตราส่งไม่ใช่ข้อสัญญา แต่เป็นเพียงหลักฐานของสัญญาซื้อขายของทางทะเล ทำให้ผู้ส่งของไม่ผูกพันตามข้อกำหนดในใบตราส่ง ผู้ส่งของยังคงมีสิทธิตามข้อสัญญาและอาจกำหนดให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งที่ตรงกับข้อสัญญา<sup>14</sup> หลักฐานอื่น ๆ เช่น ข้อตกลงด้วยวาจา ก็สามารถนำสืบเพื่อให้เห็นข้อสัญญาที่แท้จริงได้ ทำให้กรณีที่มีความแตกต่างระหว่างข้อสัญญากับข้อกำหนดในใบตราส่ง<sup>15</sup> คู่สัญญาจึงสามารถพิสูจน์ถึงข้อกำหนดในสัญญาซื้อขายของทางทะเลที่แท้จริงได้ สำหรับอนุสัญญาเฮก/วิสบี้ (Hague/Visby Rules) มาตรา 5 (g) กำหนดให้ผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงให้ผู้ขนส่งรับผิดมากกว่าที่อนุสัญญาเฮก/วิสบี้ (Hague/Visby Rules) กำหนดเอาไว้ โดยไม่ได้มีเงื่อนไขว่าจะทำได้ต่อเมื่อมีการระบุลงในใบตราส่งเท่านั้น สำหรับอนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) มาตรา 1.7 กำหนดว่าใบตราส่งเป็นหลักฐานของสัญญาซื้อขายของทางทะเล โดย มาตรา 6.4 อนุญาตให้ผู้ส่งของกับผู้ขนส่งตกลงความรับผิดที่มากกว่าที่อนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) กำหนดเอาไว้ตามมาตรา 6.1 โดยไม่ได้มีเงื่อนไขว่าข้อตกลงดังกล่าวจะต้องถูกระบุลงในใบตราส่ง แต่ทั้งนี้อนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) ไม่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการแจ้งถึงสภาพและมูลค่าของสินค้าเอาไว้แต่อย่างใด สำหรับอนุสัญญาออตเทอร์ดาม (Rotterdam Rules) มาตรา 59.1 จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ เว้นแต่ผู้ส่งของจะแจ้งราคาของสินค้าไว้และมีระบุไว้ในข้อมูลในเอกสารการขนส่ง (Contract Particulars) หรือมีข้อตกลงระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในจำนวนที่มากกว่านี้ โดยความหมายของข้อมูลในเอกสารการขนส่ง (Contract Particulars) ตามอนุสัญญาออตเทอร์ดาม (Rotterdam Rules) นั้น หมายถึงข้อมูลเกี่ยวกับสัญญาซื้อขาย หรือสินค้าที่ปรากฏในเอกสารการขนส่ง ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่าสำหรับอนุสัญญาออตเทอร์ดาม (Rotterdam Rules) หากเป็นกรณีการแจ้งราคาของสินค้าไว้จะต้องระบุใน

<sup>12</sup> Praewpan Laipanya, *International Trade Law* (Bangkok: Ramkhamhaeng University, 2015), 193-194. [In Thai]

<sup>13</sup> *Pyrene v. Scindia Navigation Co.*, 2 QB 402. (EWHC 1954).

<sup>14</sup> *Crooks v. Allan*, 5 QBD 38. (EWHC 1879).

<sup>15</sup> *SS Ardennes (Cargo Owner) v. SS Ardennes (Owner)*, 1 KB 55. (EWHC 1951).

เอกสารการขนส่งด้วย แต่สำหรับกรณีมีความตกลงระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในจำนวนที่มากกว่าที่อนุสัญญาออตเทอร์ดัม (Rotterdam Rules) บัญญัติเอาไว้ มาตรา 59.1 ไม่ได้กำหนดว่าข้อกำหนดดังกล่าวจะต้องระบุลงในใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งแต่อย่างใดจึงจะมีผลบังคับใช้ได้<sup>16</sup>

ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่า เมื่อใบตราส่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น โดยไม่ใช่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล อีกทั้งผู้ที่ออกใบตราส่งคือผู้ขนส่ง ผู้ส่งของไม่จำเป็นต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งแต่อย่างใดระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่ง ข้อความในใบตราส่งจึงไม่สมควรที่จะผูกพันคู่สัญญาอย่างเด็ดขาด ดังนี้ มาตรา 60 (2) จึงไม่สอดคล้องกับหลักการข้างต้นและแตกต่างกับหลักคอมมอนลอว์ (Common Law), อนุสัญญาเฮก/วิสบี (Hague/Visby Rules) และอนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) ส่วนกรณีตามมาตรา 60 (4) ก็ไม่สอดคล้องกับหลักของคอมมอนลอว์ (Common Law) และอนุสัญญาเฮก/วิสบี (Hague/Visby Rules) เช่นกัน จึงเห็นควรปรับปรุงแก้ไขเพื่อไม่ให้ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งเป็นไปตามใบตราส่ง

## 2.2 ผลการวิเคราะห์ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งและอำนาจฟ้องของผู้รับตราส่ง

สำหรับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 26 เป็นการสร้างความสัมพันธ์โดยอาศัยใบตราส่งเพียงอย่างเดียว โดยไม่มีความเชื่อมโยงกับที่มาแห่งนิติสัมพันธ์ ซึ่งก็คือสัญญารับขนของทางทะเล อาจทำให้เกิดปัญหาขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ข้อกำหนดในใบตราส่งไม่เหมือนกันข้อกำหนดในสัญญารับขนของทางทะเล เพราะทำให้มีนิติสัมพันธ์สองประเภทซึ่งมีผลแตกต่างกัน คือ นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งที่เป็นไปตามสัญญารับขนของทางทะเล และนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งซึ่งจะเป็นไปตามใบตราส่ง ความแตกต่างระหว่างสองนิติสัมพันธ์อาจส่งผลกระทบต่อในข้อกฎหมายในทางทฤษฎีเรื่องความรับผิดที่ซ้ำซ้อน เพราะผู้ส่งของเป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่งย่อมมีนิติสัมพันธ์กับผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล ในขณะที่เดียวกันผู้รับตราส่งซึ่งรับโอนใบตราส่งก็มีสิทธิต่าง ๆ ต่อผู้ขนส่งตามข้อกำหนดของใบตราส่งด้วย<sup>17</sup>

สำหรับหลักคอมมอนลอว์ (Common Law) เคยพยายามที่จะแก้ไขปัญหาเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งด้วยการปรับใช้หลักกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งขึ้น และทำให้ผู้รับตราส่งสามารถใช้สิทธิเรียกร้องกับผู้ขนส่งได้ด้วยตัวเอง ได้แก่ หลักสัญญาโดยปริยาย (Implied Contract) หลักละเมิด (Tort) และหลักการมอบอำนาจให้ดำเนินคดี (Assignment) แต่ก็ได้ผลที่น่าพอใจพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 (Carriage of Goods by Sea Act 1992) จึงถูกพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยมีลักษณะเป็นข้อยกเว้นหลักสิทธิตามสัญญา (Privity of Contract)<sup>18</sup> ซึ่งทำให้ผู้ขายสามารถโอนสิทธิตามสัญญารับขนของทางทะเลให้แก่ผู้รับตราส่งด้วยการโอนใบตราส่งให้แก่ผู้รับตราส่ง โดยมาตรา 2 (1) กำหนดให้บุคคลใดก็ตามซึ่งเป็น (a) ผู้รับตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมาย (b) ผู้รับสินค้าตามซีเวย์บิล (Sea Waybill) (c) ผู้รับสินค้าตามชิพส์เดลิเวอรี่ออเดอร์ (Ship's Delivery

<sup>16</sup> Yvonne Baatz, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* (London: Routledge, 2009), 59.

<sup>17</sup> Praewpan Laipanya, *International Trade Law*, 130-133. [In Thai]

<sup>18</sup> Simon Baughen, *Shipping Law*, 6<sup>th</sup> ed. (London: Routledge, 2015), 8.

Order) จะได้รับการโอนและทรงไว้ซึ่งสิทธิตามสัญญารับขนของทางทะเลเสมือนว่าเป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล นอกจากนี้ เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องการโอนกรรมสิทธิ์พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 (Carriage of Goods by Sea Act 1992) จึงตัดความเชื่อมโยงระหว่างการโอนกรรมสิทธิ์กับอำนาจฟ้องออกไป และไม่ได้กำหนดให้ผู้รับโอนใบตราส่งที่จะสามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งได้จะต้องเป็นผู้ได้รับโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้ามาด้วย แต่พิจารณาจากผลของการโอนใบตราส่งว่าเป็นการโอนสิทธิตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น สำหรับกรณีที่ข้อตกลงในสัญญาซื้อขายทำให้การโอนความเสี่ยงภัยไม่สอดคล้องกับการโอนใบตราส่ง มาตรา 2 (4) กำหนดว่า บุคคลใดก็ตามที่มีผลประโยชน์เกี่ยวกับสินค้าและได้รับความเสียหายจากการผิดสัญญา รับขนของทางทะเล แต่เนื่องจากผลแห่ง มาตรา 2 (1) ส่งผลให้สิทธิดังกล่าวโอนไปยังบุคคลอีกคนหนึ่งแล้ว บุคคลอีกคนหนึ่งอาจใช้สิทธิเพื่อผลประโยชน์สำหรับบุคคลที่ได้รับความเสียหายในทำนองเดียวกับที่บุคคลที่ได้รับความเสียหายคงจะใช้สิทธิหากมีการโอนสิทธิดังกล่าวไป จึงทำให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิในการดำเนินคดีและสิทธิต่าง ๆ ภายใต้สัญญารับขนของทางทะเลที่เกี่ยวข้องด้วยได้<sup>19</sup> และภายหลังจากที่มีการโอนใบตราส่งไปแล้วก็จะทำให้ผู้ส่งของเดิมสิ้นสิทธิในสัญญารับขนของทางทะเลไปด้วยตาม มาตรา 2 (5) (a) ซึ่งกำหนดว่าเมื่อมีการโอนสิทธิตาม มาตรา 2 (1) แล้ว การโอนดังกล่าวจะทำให้เป็นการสิ้นไปซึ่งสิทธิต่าง ๆ ซึ่งของบุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญาเดิมในสัญญารับขนของทางทะเล<sup>20</sup> แต่ทั้งนี้ สำหรับอนุสัญญาเฮก/วิสบี (Hague/Visby Rules) และอนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) ไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการโอนสิทธิตามสัญญารับขนของทางทะเลและอำนาจฟ้องของผู้รับตราส่งเอาไว้โดยตรง สำหรับอนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules) มาตรา 57.1 กำหนดว่า การโอนสิทธิ นั้นเป็นการโอนสิทธิตามเอกสาร ซึ่งน่าจะเป็นการโอนสิทธิในการรับมอบตาม มาตรา 47 และเป็นการโอนสิทธิในการควบคุมตาม มาตรา 50 ด้วย<sup>21</sup> และเมื่อ มาตรา 58 มีการกำหนดภาระหน้าที่ให้แก่ผู้ถือกรรมสิทธิ์ใช้สิทธิตามสัญญารับขนของทางทะเล จึงเชื่อว่าความหมายของ มาตรา 57.1 ต้องการให้เป็นการโอนสิทธิตามสัญญารับขนของทางทะเลด้วย สำหรับความรับผิดของผู้ถือตามสัญญารับขนของทางทะเลที่ต้องรับผิดต่อผู้ขนส่งนั้น ตาม มาตรา 58.2 ผู้ถือจะต้องรับผิดเพียงเท่าที่มีการระบุเอาไว้ในเอกสารการขนส่งที่เปลี่ยนมือได้ (Negotiable Transport Document) หรือบันทึกการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่เปลี่ยนมือได้ (Negotiable Electronic Transport Record) จึงหมายความว่า ในกรณีที่ความรับผิดใดไม่ได้ถูกระบุเอาไว้ในเอกสารเหล่านี้ ต้องถือว่าผู้ถือไม่ต้องรับผิดในความรับผิดนั้น ๆ ซึ่งจะเห็นว่าคล้ายคลึงกับหลักกฎหมายอังกฤษในเรื่องที่ข้อกำหนดในสัญญารับขนของทางทะเลมีความแตกต่างกับข้อตกลงในใบตราส่ง แม้ว่าผู้ขนส่งอาจอ้างข้อตกลงดังกล่าวกับผู้ส่งของได้ แต่เมื่อมีการโอนสิทธิไปยังผู้รับตราส่งแล้ว ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างข้อตกลงเช่นนั้นกับผู้รับตราส่งได้<sup>22</sup> ตามหลักกฎหมายปิดปาก (Estoppel Doctrine) เพื่อคุ้มครองผู้รับตราส่งที่สุจริต<sup>23</sup>

<sup>19</sup> Dunlop v. Lambert, 6 Cl and F 600. (UKHL 1839).

<sup>20</sup> East West Corp v. DKBS, 1 Lloyd's Rep 239. (EWCA 2003).

<sup>21</sup> Yvonne Baatz, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, 57.

<sup>22</sup> Guenter Treitel and Francis Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, 3<sup>rd</sup> ed. (London: Thomson Reuters, 2011), 5-028 - 5-033.

<sup>23</sup> John F. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 7<sup>th</sup> ed. (England: Pearson Education, 2010), 131.



ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 26 สร้างความสัมพันธ์โดยอาศัยใบตราส่ง โดยไม่มีความเชื่อมโยงกับสัญญารับขนของทางทะเลอันอาจทำให้เกิดปัญหาในทางทฤษฎีว่ามีนิติสัมพันธ์สองประเภท และในทางทฤษฎีอาจก่อให้เกิดความรับผิดชอบที่ซ้ำซ้อนของผู้ขนส่งหรือทำให้เกิดความไม่ชัดเจนว่าบุคคลใดจะเป็นผู้มีสิทธิเรียกร้องกับผู้ขนส่ง เพื่อให้เกิดความชัดเจนเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง และอำนาจฟ้องของผู้รับตราส่ง ผู้เขียนเห็นว่า ควรนำหลักการโอนสิทธิมาใช้บังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 (Carriage of Goods by Sea Act 1992) และอนุสัญญารอตเทอร์ดาม (Rotterdam Rules) เพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกับสัญญารับขนของทางทะเล

### 2.3 ผลการวิเคราะห์ปัญหาการส่งมอบสินค้าโดยไม่เวนคืนใบตราส่ง

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 28 ที่อนุญาตให้ผู้รับตราส่งเรียกให้ส่งมอบของได้เมื่อมีการให้ประกันตามควรแก่ผู้ขนส่ง เพราะการที่ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าไปโดยไม่มีการเวนคืนใบตราส่งถือว่าเป็นการผิดสัญญารับขนของทางทะเล ผู้ขนส่งควรที่จะส่งมอบของเมื่อมีการเวนคืนใบตราส่งเท่านั้น

สำหรับหลักคอมมอนลอว์ (Common Law) การจงใจส่งมอบโดยไม่มีการเวนคืนใบตราส่งถือเป็นการผิดสัญญาอย่างสำคัญ (Fundamental Breach) ซึ่งอาจทำให้ผู้ขนส่งหมดสิทธิในการอ้างข้อยกเว้นความรับผิดและข้อจำกัดความรับผิด<sup>24</sup> ส่วนการให้หลักประกันตามสมควรไม่ได้ทำให้การส่งมอบสินค้าโดยไม่มีการเวนคืนใบตราส่งกลายเป็นการส่งมอบที่ชอบด้วยกฎหมาย แต่การที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าไปโดยไม่มีการเวนคืนใบตราส่ง ย่อมเป็นการกระทำภายใต้ความเสี่ยงของผู้ขนส่งเอง<sup>25</sup> ดังนั้น ผู้ขนส่งจะไม่ถูกบังคับว่าจะต้องยอมรับประกันตามควรแต่อย่างใด<sup>26</sup> สำหรับอนุสัญญาเฮก/วิสบี (Hague/Visby Rules) ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการเวนคืนใบตราส่งเอาไว้โดยเฉพาะ ทั้งที่หลักการเรื่องการเวนคืนใบตราส่งเป็นหลักการที่ยอมรับกันโดยทั่วไปสำหรับอนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) ตามมาตรา 1.7 จะเห็นได้ว่าการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า ผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของเมื่อมีการเวนคืนใบตราส่งเท่านั้น สำหรับอนุสัญญารอตเทอร์ดาม (Rotterdam Rules) การส่งมอบเมื่อมีการออกเอกสารการขนส่งที่เปลี่ยนมือได้ (Negotiable Transport Document) หรือบันทึกการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่เปลี่ยนมือได้ (Negotiable Electronic Transport Record) จะเป็นไปตาม มาตรา 47.1 กล่าวคือ ผู้ถือ (holder) จะสามารถเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าได้เมื่อมีการเวนคืนเอกสารการขนส่งที่เปลี่ยนมือได้ (Negotiable Transport Document) จึงสามารถสรุปได้ว่า ข้อกำหนดของอนุสัญญารอตเทอร์ดาม (Rotterdam Rules) กำหนดให้การส่งมอบจะเกิดขึ้นเมื่อมีการเวนคืนใบตราส่งเช่นกัน ทั้งนี้ เฉพาะกรณีตามมาตรา 47.2 เท่านั้น ที่มีการกำหนดอย่างชัดเจนว่า อาจส่งมอบโดยไม่ต้องเวนคืนใบตราส่ง เมื่อการส่งมอบปกติไม่อาจทำได้ ที่ผู้ขนส่งจะมีสิทธิที่จะส่งมอบของตามข้อกำหนดของผู้ส่งของเมื่อได้รับหลักประกันตามสมควรแล้ว

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่ามาตรา 28 ไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law), อนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) และอนุสัญญารอตเทอร์ดาม (Rotterdam Rules) และขัดแย้งกับหลักความ

<sup>24</sup> Sze Hai Tong Bank v. Rambler Cycle Co Ltd., AC 576. (UKPC 1959) and Mobile Shipping Co. v. Shell Eastern Petroleum Ltd., 2 Lloyd's rep. 655. (EWHC 1987).

<sup>25</sup> Sucre Export SA v. Northern Shipping Ltd., 2 Lloyd's Rep 266. (EWHC 1994).

<sup>26</sup> Kuwait Petroleum Corporation v. I&D Oil Carriers Ltd., 2 Lloyd's Rep. 541. (EWCA 1994).

เป็นเอกสารสิทธิของใบตราส่งกับหลักการพื้นฐานของผู้ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล ทั้งยังให้เกิดความสับสนเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ของผู้ที่เกี่ยวข้องได้ หากผู้ขนส่งมีประสงค์ที่จะรับหลักประกันแทนการเวนคืนใบตราส่งก็ควรจะเป็นนิติสัมพันธ์ที่ผู้ขนส่งกับผู้รับของตกลงกันไปต่างหาก จึงเห็นควรนำเรื่องการส่งมอบเมื่อได้รับประกันตามควรออกไป

## 2.4 ผลการวิเคราะห์ปัญหาการบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพสินค้าในใบตราส่ง

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 24 คำว่า “ให้ถือว่า” อาจทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการตีความกฎหมายว่า เป็นไปในลักษณะข้อสันนิษฐานที่เด็ดขาดหรือไม่ และไม่มีการแบ่งแยกว่าเป็นกรณีนิติสัมพันธ์ระหว่าง ผู้ส่งของกับผู้ขนส่ง หรือระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง จะเห็นได้จากที่นักกฎหมายบางท่านเห็นว่าเป็นข้อสันนิษฐานที่เด็ดขาดนั้น<sup>27</sup> ในขณะที่บางท่านเห็นว่าเป็นเพียงข้อสันนิษฐานเบื้องต้นของกฎหมายเท่านั้น จึงถือได้ว่าผู้ขนส่งมีภาระในการพิสูจน์โต้แย้งข้อสันนิษฐานดังกล่าว<sup>28</sup>

สำหรับแนวคิดของหลักคอมมอนลอว์ (Common Law) นั้น การระบุรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพสินค้าลงในใบตราส่งไม่ถือว่าเป็นข้อสัญญาระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งแต่อย่างใด เพราะหากการระบุดังกล่าวเป็นข้อสัญญา ผู้รับตราส่งย่อมสามารถเรียกร้องความเสียหายได้หากข้อความดังกล่าวไม่ตรงกับความเป็นจริงโดยไม่ต้องพิสูจน์ถึงการละเมิดของผู้ขนส่ง<sup>29</sup> ดังนั้นหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) จึงยอมให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เกี่ยวกับรายละเอียดของสินค้าเป็นอย่างอื่นได้<sup>30</sup> อย่างไรก็ตาม แม้จะไม่ได้ถือว่าเป็นข้อสัญญา แต่ด้วยผลของหลักกฎหมายปิดปาก เมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง ผู้ขนส่งจึงไม่สามารถพิสูจน์เป็นอย่างอื่นกับผู้รับตราส่งที่กระทำการโดยเชื่อใบตราส่งดังกล่าวได้<sup>31</sup> สำหรับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 (Carriage of Goods by Sea Act 1992) มาตรา 4 บัญญัติว่า ใบตราถือเป็นหลักฐานที่ห้ามพิสูจน์เป็นอย่างอื่น (Conclusive Evidence) หากมีการโอนไปยังผู้ถือใบตราส่งที่ชอบด้วยกฎหมาย สำหรับอนุสัญญาเฮก/วิสบี้ (Hague/Visby Rules) ตามมาตรา III กฎที่ 4 ใบตราส่งถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นที่เพียงพอ (Prima Facie) เกี่ยวกับเครื่องหมายจำเป็นเพื่อบ่งตัวของหน่วย น้ำหนัก ปริมาณ และสภาพของสินค้าเท่านั้น ซึ่งคำว่าหลักฐานเบื้องต้นที่เพียงพอ (Prima Facie) นี้ มีความหมายว่าเอกสารดังกล่าวมีผลใช้ได้ เว้นแต่จะมีพยานหลักฐานพิสูจน์เป็นอย่างอื่น แต่ทั้งนี้ อนุสัญญาเฮก/วิสบี้ (Hague/Visby Rules) มาตรา III กฎที่ 4 วรรคที่สองยังมีข้อกำหนดต่อไปอีกว่า การพิสูจน์เป็นอย่างอื่นจะไม่สามารถรับฟังได้หากใบตราส่งถูกโอนไปยังบุคคลภายนอกที่สุจริตแล้ว ซึ่งหมายความว่าหากมีการโอนใบตราส่งไปยังบุคคลภายนอกที่สุจริตแล้ว คู่ความฝ่ายใดก็ไม่สามารถพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้ ซึ่งอนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) มาตรา 16.3 (a) และ (b) และอนุสัญญาโรตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules) มาตรา 36.2 (a), มาตรา 40 และมาตรา 41 มีแนวคิดทำนองเดียวกัน<sup>32</sup>

<sup>27</sup> Kumchai Jongjakapun, *International Trade Law*, 5<sup>th</sup> ed. (Bangkok: Thammasat University, 2012), 203. [In Thai]

<sup>28</sup> Patachit Ekjariyakorn, *Carriage of Goods by Sea*, 4<sup>th</sup> ed. (Bangkok: Winyuchon, 2017), 267. [In Thai]

<sup>29</sup> Paul Todd, *Principles of the Carriage of Goods by Sea* (London: Routledge, 2016), 340.

<sup>30</sup> *Compania Naviera Vasconzada v. Churchill & Sim*, 1 KB 237. (EWHC 1906).

<sup>31</sup> Guenter Treitel and Francis Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, 2-001.

<sup>32</sup> Thanasom Sutthibodee, *International Trade Law*, 4<sup>th</sup> ed. (Bangkok: Chulalongkorn University, 2020), 284-288. [In Thai]

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 24 อาจทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการตีความของคำว่า “ให้ถือว่า” ว่าเป็นข้อสันนิษฐานที่เด็ดขาด หรือเป็นเพียงข้อสันนิษฐานเบื้องต้น และมาตรา 24 ไม่ได้มีการจำแนกว่าบทบัญญัติดังกล่าวใช้ในกรณีที่เป็นการโต้แย้งกันระหว่าง ผู้ส่งของกับผู้ขนส่ง หรือระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง แต่อย่างไรก็ตาม ซึ่งไม่เป็นการสอดคล้องกับหลักคอมมอนลอว์ (Common Law), พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 (Carriage of Goods by Sea Act 1992), อนุสัญญาเฮก/วิสบี (Hague/Visby Rules), อนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) และอนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules) ดังนั้น จึงเห็นควรแก้ไขปรับปรุงให้มีความชัดเจนตามความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง

## 2.5 ผลการวิเคราะห์ปัญหาความรับผิดของผู้ขนส่งจากการแจ้งรายละเอียดของผู้ส่งของ

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีบทบัญญัติเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง ในกรณีที่เกิดความไม่ถูกต้องของข้อความที่ผู้ส่งของแจ้งเอาไว้ตามมาตรา 32 ในกรณีที่มีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้น เนื่องจากความไม่ถูกต้องแท้จริงของข้อความที่ผู้ส่งของแจ้ง ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบใช้ความเสียหายให้แก่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งต้องรับผิดตามสัญญาการรับขนของทางทะเลต่อบุคคลภายนอก แต่อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาถึงความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งบัญญัติไว้ในหมวด 4 มาตรา 39 ถึงมาตรา 50 โดยมีมาตรา 39 เป็นบทบัญญัติหลักในการพิจารณาความรับผิดของผู้ขนส่ง มาตรา 32 ไม่ได้ถูกบัญญัติไว้ในหมวด 4 เรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง แต่อยู่ในหมวดที่ 3 เรื่องหน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงยังสามารถโต้แย้งตามมาตรา 39 ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเนื่องจากการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าไม่ได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง<sup>33</sup>

สำหรับหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) ใบตราส่งเป็นเพียงหลักฐานเบื้องต้นที่เพียงพอ (Prima Facie) ของรายละเอียดที่ระบุเอาไว้ในใบตราส่ง ไม่ว่าจะป็นรายละเอียดของสินค้าที่ระบุเอาไว้ หรือการรับเอาไว้ในความดูแลของผู้ขนส่ง การบรรทุกลงเรือ หน่วย น้ำหนัก หรือปริมาณต่าง ๆ<sup>34</sup> ส่วนพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 (Carriage of Goods by Sea Act 1992) มาตรา 4 บัญญัติว่าใบตราส่งไม่ว่าจะเป็นชนิดบรรทุกแล้ว หรือรับไว้รอการบรรทุกหากมีการลงชื่อโดยผู้ขนส่งแล้วจะถือเป็นหลักฐานที่ห้ามพิสูจน์เป็นอย่างอื่น (Conclusive Evidence) หากมีการโอนไปยังผู้ถือใบตราส่งที่ขอด้วยกฎหมาย จึงทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งในกรณีที่ใบตราส่งระบุปริมาณสินค้ามากกว่าที่มีการส่งสินค้าจริงจากผลของการเป็นหลักฐานที่ห้ามพิสูจน์เป็นอย่างอื่นด้วยผลของการผิดสัญญา (Breach of Contract)<sup>35</sup> สำหรับอนุสัญญาเฮก/วิสบี (Hague/Visby Rules) กำหนดเอาไว้ใน มาตรา III กฎที่ 5 ว่าให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งในความถูกต้องในเวลาที่ทำกรขนส่งเกี่ยวกับเครื่องหมาย หมายเลข จำนวน และน้ำหนัก ที่ผู้ส่งของเป็นผู้แจ้งหรือจัดให้ และผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหาย สูญหาย ส่งมอบชกซ้ำ จากความไม่ถูกต้องแท้จริงในเรื่องดังกล่าว แต่สิทธิของผู้ขนส่งในการเรียกร้องให้ผู้ส่งของรับผิดไม่สามารถนำมาใช้ในการจำกัด

<sup>33</sup> Chawala Trading Co., Ltd. v. Danzas Co., Ltd., Judgment number 3208 (Supreme Court 2009). [In Thai]

<sup>34</sup> Smith v. Bedouin Steam Navigation Co., 33 SLR 96. (UKHL 1896).

<sup>35</sup> Guenter Treitel and Francis Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, 2-027.

ความรับผิดตามสัญญารับขนของ ทางทะเลกับบุคคลอื่นได้นอกเหนือจากผู้ส่งของ ในขณะที่อนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) มาตรา 17 กำหนดว่า ให้ถือว่าผู้ส่งของรับรองกับผู้ขนส่งเกี่ยวกับความถูกต้องของข้อความเกี่ยวกับ ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมาย หน่วย น้ำหนัก หรือปริมาณอย่างอื่น หากผู้ส่งของเป็นผู้แจ้งเกี่ยวกับข้อความดังกล่าว และผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากความไม่ถูกต้องของข้อความเหล่านี้ แม้ว่าใบตราส่งจะถูกโอนจากผู้ส่งของไปแล้ว ผู้ขนส่งจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลได้กับบุคคลอื่นยกเว้นผู้ส่งของ สำหรับอนุสัญญาออตเทอร์ดาม (Rotterdam Rules) มาตรา 31.1 กำหนดให้ผู้ส่งของมีหน้าที่จัดหาข้อมูลที่ต้องการสำหรับการจัดทำข้อมูลในเอกสารการขนส่ง (Contract Particulars) ซึ่งรวมไปถึงรายละเอียดตาม มาตรา 36.1 เกี่ยวกับรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้า เครื่องหมาย จำนวนหีบห่อหรือหน่วย ปริมาณ และน้ำหนัก ที่จัดหามาโดยผู้ส่งของ นอกจากนี้ มาตรา 31.2 ให้ถือว่าผู้ส่งของรับรองความถูกต้องของข้อมูลที่จัดทำตามมาตรา 31.1 และผู้ส่งของจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากความไม่ถูกต้องของข้อมูลนั้น<sup>36</sup>

ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีปัญหาเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งจากการแจ้งรายละเอียดของผู้ส่งของ และสมควรแก้ไขปัญหาเรื่องดังกล่าว แต่ไม่สมควรปรับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ หรือกฎหมายต่างประเทศ เพราะไม่อาจบรรลุถึงการแก้ไขปัญหาที่สัมฤทธิ์ผลได้แต่อย่างใด แต่เห็นควรให้กำหนดมาตรา 39 อยู่ภายใต้บังคับมาตรา 32 ด้วย

## 2.6 ผลการวิเคราะห์ปัญหาจากการระบุดังใบตราส่งเฉพาะบางมาตราเท่านั้น แต่อาจไม่ครอบคลุมไปถึง ซีเวย์บิล (Sea Waybill)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น ไม่ได้กำหนดเอาไว้ว่า บทบัญญัติจะบังคับใช้เฉพาะกับการขนส่งของทางทะเลที่มีการออกใบตราส่งเท่านั้น และการที่กำหนดนิยามคำว่า “ผู้รับตราส่ง” ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 ยังรวมไปถึงบุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นด้วย ทำให้การขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศที่มีการออกเอกสารการขนส่งเป็นซีเวย์บิล (Sea Waybill) จะอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ด้วย แต่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีบทบัญญัติที่ไม่สอดคล้องหลักการข้างต้น ในขณะที่มาตรา 11 วรรคสอง และวรรคสาม มีการระบุดังใบตราส่งหรือเอกสารอื่นอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขน ของทางทะเลแต่มาตราอื่น ๆ เช่น มาตรา 23, มาตรา 24 และมาตรา 59 ไม่ได้ระบุดังกรณีที่มีการระบุดังไว้ในซีเวย์บิล (Sea Waybill) เอาไว้ด้วย<sup>37</sup>

สำหรับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 (Carriage of Goods by Sea Act 1992) กำหนดไว้อย่างชัดเจนใน มาตรา 1 (1) ว่ามีผลใช้บังคับกับเอกสารต่อไปนี้ คือ ใบตราส่ง, ซีเวย์บิล (Sea Waybill) และชิพส์เดลิเวอรี่ออร์เดอร์ (Ship's Delivery Order) และมาตราอื่น ๆ ก็บัญญัติไว้ให้สอดคล้อง

<sup>36</sup> Yvonne Baatz, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, 31.

<sup>37</sup> Thanasorn Sutthibodee, *International Trade Law*, 299-300. [In Thai]

กับหลักการข้างต้น สำหรับอนุสัญญาเฮก/วิสบี (Hague/Visby Rules) เมื่อพิจารณาถึงมาตรา III กฎที่ 3 และ กฎที่ 7 และมาตรา X จะพบว่า หากสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลใดที่ตั้งใจไม่ออกไปตราส่งอยู่แล้ว อนุสัญญาเฮก/วิสบี (Hague/Visby Rules) จะไม่สามารถนำมาบังคับใช้ได้<sup>38</sup> สำหรับอนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) มาตรา 2.1 และมาตรา 18 จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) สามารถนำมาบังคับใช้กับการขนส่งที่มีการออกซีเวย์บิล (Sea Waybill) ได้<sup>39</sup> สำหรับอนุสัญญาออตเทอร์ดาม (Rotterdam Rules) มาตรา 5.1 ไม่ได้กำหนดว่าจะต้องเป็นการขนส่งที่มีการออกใบตราส่งเท่านั้น เมื่อพิจารณาประกอบกับมาตรา 1.14 – 1.16 และ มาตรา 35 จะเห็นว่าครอบคลุมถึงซีเวย์บิล (Sea Waybill) อยู่แล้ว

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า เพื่อลดข้อโต้แย้งและความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับผลของการบังคับใช้ของ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในกรณีที่เป็นการขนส่งตามซีเวย์บิล (Sea Waybill) จึงเห็นสมควรแก้ไขปรับปรุงหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นตามหลักของพระราชบัญญัติการขนส่งสินค้าทางทะเล พ.ศ. 2535 (Carriage of Goods by Sea Act 1992), อนุสัญญาฮัมบูร์ก (Hamburg Rules) และอนุสัญญาออตเทอร์ดาม (Rotterdam Rules) โดยเห็นควรให้กำหนดมาตราที่เกี่ยวข้องบัญญัติถึงซีเวย์บิล (Sea Waybill) ด้วย

### 3. สรุปผล และข้อเสนอแนะ

#### 3.1 สรุปผล

จากการศึกษาสรุปผลได้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีปัญหาข้อกฎหมายหลายประการ ได้แก่ ปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างสัญญาฉบับของทางทะเลกับใบตราส่ง เนื่องจากบางมาตรากำหนดให้ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งเป็นไปตามใบตราส่ง ทั้งที่ใบตราส่งเป็นเพียงหลักฐานของสัญญาฉบับของทางทะเล โดยปัญหาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งและอำนาจฟ้องของผู้รับตราส่งเพราะความสัมพันธ์ไม่มีความเชื่อมโยงกับสัญญาฉบับของทางทะเล ปัญหาการส่งมอบสินค้าโดยไม่เวนคืนใบตราส่งเพราะกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องส่งมอบของเมื่อได้รับประกันตามควร ปัญหาการบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพสินค้าในใบตราส่งเพราะไม่ชัดเจนว่าเป็นข้อสันนิษฐานที่เด็ดขาดหรือไม่ ปัญหาความรับผิดของผู้ขนส่งจากการแจ้งรายละเอียดของผู้ส่งของเพราะกฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้ในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง และ ปัญหาการระบุถึงใบตราส่งเฉพาะบางมาตราเท่านั้น แต่อาจไม่ครอบคลุมไปถึงซีเวย์บิล (Sea Waybill) เพราะไม่ได้ระบุถึงซีเวย์บิล (Sea Waybill) ไว้ในทุกมาตราที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับหลักสากลต่อไป

#### 3.2 ข้อเสนอแนะ

3.2.1 เห็นควรแก้ไขปรับปรุงมาตรา 60 (2) โดยยกเลิกคำว่า “โดยระบุไว้ในใบตราส่ง” เป็นดังความต่อไปนี้

<sup>38</sup> Paul Todd, *Bills of Lading and Bankers Documentary Credits*, 4<sup>th</sup> ed. (London: Informa Law, 2007), 77.

<sup>39</sup> Richard Aikens, Richard Lord and Michael Bools, *Bills of Lading*, 2<sup>nd</sup> ed. (London: Informa Law, 2016), 2.16.

“ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ใน มาตรา 58”

และเห็นควรแก้ไขปรับปรุงมาตรา 60 (4) โดยยกเลิกคำว่า “โดยแสดงราคาของนั้นไว้ใน ใบตราส่ง” เป็นดังความต่อไปนี้

“ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ”

### 3.2.2 เห็นควรแก้ไขปรับปรุงมาตรา 26 เป็นดังความต่อไปนี้

มาตรา 26 วรรคหนึ่ง “ผู้รับตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายจะได้รับการโอนและทรงไว้ซึ่ง สิทธิต่าง ๆ ตามสัญญารับขนของทางทะเลเสมือนว่าผู้รับตราส่งนั้นเป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล เอง แต่ผู้รับตราส่งไม่ผูกพันในหน้าที่และความรับผิดชอบใดตามสัญญารับขนของทางทะเลที่ไม่ได้มีการระบุงไว้ ในใบตราส่ง”

มาตรา 26 วรรคสอง “บุคคลใดก็ตามที่มีผลประโยชน์เกี่ยวกับสินค้าและได้รับความเสียหายจากการผิดสัญญารับขนของทางทะเล แต่เนื่องจากผลจากการโอนสิทธิตามวรรคหนึ่งส่งผลให้สิทธิดังกล่าว โอนไปยังผู้รับตราส่งแล้ว ให้ผู้รับตราส่งอาจโอนสิทธิตามใบตราส่งคืนให้แก่บุคคลผู้ได้รับความเสียหายภายในเวลา อันสมควรเพื่อให้เขาใช้สิทธิเรียกร้องได้ทันที หรือผู้รับตราส่งจะใช้สิทธิเรียกร้อง เพื่อผลประโยชน์สำหรับบุคคล ที่ได้รับความเสียหายในทำนองเดียวกับที่บุคคลที่ได้รับความเสียหายคงจะใช้สิทธิก็ได้ หากผู้รับตราส่งละเลยไม่ ปฏิบัติ ผู้รับตราส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลที่ได้รับความเสียหายนั้น”

3.2.3 เห็นควรแก้ไขปรับปรุงมาตรา 28 โดยยกเลิกคำว่า “หรือให้ประกันตามควร” เป็นดัง ความต่อไปนี้

“เมื่อได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้แล้ว ผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวนคืน ใบตราส่งนั้นแก่ผู้ขนส่ง”

3.2.4 เห็นควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 24 เป็นดังความต่อไปนี้

“ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งมิได้บันทึกสภาพแห่งของเท่า ที่เห็นได้จากภายนอกไว้ในใบตราส่ง ให้สันนิษฐานเบื้องต้นว่าของตามใบตราส่งนั้นมีสภาพภายนอกเรียบร้อย แต่ ในกรณีที่มีการโอนใบตราส่งไปยังบุคคลภายนอกที่สุจริตแล้ว ให้ถือว่าของอยู่ในสภาพเรียบร้อยโดยไม่ให้ผู้ขนส่ง พิสูจน์เป็นอย่างอื่น”

3.2.5 เห็นควรแก้ไขปรับปรุงมาตรา 39 วรรคหนึ่งใหม่ โดยเพิ่มข้อความให้อยู่ภายใต้บังคับ มาตรา 32 ด้วย เป็นดังความต่อไปนี้

“ภายใต้บังคับมาตรา 32, มาตรา 51, มาตรา 52, มาตรา 53, มาตรา 54, มาตรา 55, มาตรา 56 และมาตรา 58 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ

สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบซ้กซ้ำ ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบซ้กซ้ำนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน”

3.2.6 เห็นควรแก้ไขปรับปรุงมาตรา 4 วรรคหนึ่ง ต่อจากคำว่า “ใบตราส่ง” เป็นดังความต่อไปนี้  
“หรือเอกสารอื่นอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล”

และเห็นควรเพิ่มเติมข้อความที่ต่อจากคำว่า “ใบตราส่ง” ในมาตรา 12, มาตรา 13, มาตรา 24, มาตรา 25, มาตรา 32, มาตรา 59 (1) และมาตรา 60 (3) นั้น เป็นดังความต่อไปนี้

“หรือเอกสารอื่นอันเป็นการแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในเอกสารนั้น ไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว”

### References

- Aikens, Richard. *Richard Lord and Michael Bools, Bills of Lading*. 2<sup>nd</sup> ed. London: Informa Law, 2016.
- Baatz, Yvonne. *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*. London: Routledge, 2009.
- Kumchai Jongjakapun. *International Trade Law*. 5<sup>th</sup> ed. Bangkok: Thammasat University, 2012. [In Thai]
- Pataichit Ekjariyakorn. *Carriage of Goods by Sea*. 4<sup>th</sup> ed. Bangkok: Winyuchon, 2017. [In Thai]
- Praewpan Laipanya. *International Trade Law*. Bangkok: Ramkhamhaeng University, 2015. [In Thai]
- Simon, Baughen. *Shipping Law*. 6<sup>th</sup> ed. London: Routledge, 2015.
- Thanasorn Sutthibodee. *International Trade Law*. 4<sup>th</sup> ed. Bangkok: Chulalongkorn University, 2020. [In Thai]
- Treitel, Guenter, and Francis Reynolds. *Carver on Bills of Lading*. 3<sup>rd</sup> ed. London: Thomson Reuters, 2011.