



## พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

### กับการขนส่งของตาม sea waybills

#### CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, BE 2534 AND TRANSPORTATION UNDER SEA WAYBILLS

ธนสร สุทธิบัติ

#### บทคัดย่อ

เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางทะเลด้วยการลดข้อพิพาทและข้อโต้แย้งที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่ชัดเจนและไม่ครอบคลุมของกฎหมายประเทศไทยมีความพยายามที่จะปรับปรุงกฎหมายด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับประเพณีทางการค้า อันเห็นได้จากการเปลี่ยนแปลงหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่นจากเดิมก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะมีผลใช้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องรับขน มาตรา 609 วรรคสอง กำหนดให้การรับขนของทางทะเลเป็นไปตามบังคับของกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น แต่กลับปรากฏว่ากฎหมายของประเทศไทยไม่มีการบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลเอาไว้โดยเฉพาะทำให้ศาลต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้ ซึ่งการนำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้อาจไม่เหมาะสมเพราะการรับขนของทางทะเลมีลักษณะเฉพาะและแตกต่างจากการขนส่งภายในประเทศเนื่องจากต้องนำหลักสากลเรื่องการรับขนของทางทะเลและประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศมาพิจารณาประกอบ ต่อมาจึงมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เพื่อให้บุคคลที่เกี่ยวข้องในการค้าระหว่างประเทศมีความเชื่อมั่นในกฎหมายของประเทศไทยว่าเป็นสากลมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องใบตราส่ง แต่กลับไม่มีบทบัญญัติที่ชัดเจนเกี่ยวกับ sea waybills ทั้งที่ในประเพณีการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งสินค้าทางทะเลมีการใช้งาน sea waybills อยู่มาก อันอาจทำให้เกิดความไม่แน่ชัดว่า กรณีที่เป็นการขนส่งสินค้าทางทะเลภายใต้ sea waybills พระราชบัญญัติฉบับนี้จะสามารถบังคับใช้ได้หรือไม่ และมีผลอย่างไร จึงสมควรที่จะศึกษาในเรื่องดังกล่าวเพื่อทำให้เกิดการพัฒนาหลักกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีความทันสมัยและสอดคล้องกับหลักสากลต่อไป

คำสำคัญ : รับขนของทางทะเล, ใบตราส่ง, เอกสารการขนส่งที่ไม่ใช่ใบตราส่ง

#### Abstract

To support carriage of goods by sea by reducing disputes and misunderstandings that may arise from the ambiguity of the law, Thailand is trying to modernize maritime transport laws regarding trade usages. This can be seen from the change of relevant laws. For example, before the Carriage of Goods by Sea Act, BE 2534 came into effect, the Civil and Commercial Code section 609 paragraph two required that the carriage of goods by sea was in accordance with the laws and regulations governing such matters. However, it appeared that the laws of Thailand did not have such regulations concerning the carriage of goods by sea and causing the court to apply the Civil and Commercial Code. The application of the Civil and Commercial Code may not be appropriate because the carriage of goods by sea is unique and different from domestic transportation and international principles of the carriage of goods by sea and international trade traditions must be mutually considered. Subsequently, the Carriage of Goods by Sea Act, BE 2534 was established in order to allow parties involved in international trade to have confidence in the laws of Thailand.

Despite the effort, the Carriage of Goods by Sea Act, BE 2534 contains provisions related bill of lading, but there are no specific provisions regarding sea waybills. It is, therefore, appropriate to study the applicability of the Carriage of Goods by Sea Act, BE 2534 regarding sea waybills and related issues in order to develop the laws in this area.

Keywords : Carriage of Goods by Sea, Bills of lading, sea waybills

## 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตลอดเวลาหลายสิบปีที่ผ่านมาการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็วและจำนวนสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออกของไทยมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นมาโดยตลอด ทำให้การขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย

ในส่วนของหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น ก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะมีผลใช้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องรับขน มาตรา 609 วรรคสอง กำหนดให้การรับขนของทางทะเลเป็นไปตามบังคับของกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น แต่กลับปรากฏว่ากฎหมายของประเทศไทยไม่มีการบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลเอาไว้โดยเฉพาะ จึงอาจทำให้เกิดความสับสนเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีกรณีพิพาทหรือมีการฟ้องร้องกัน ในศาลก็เป็นที่ยากที่จะพิจารณาถึงความรับผิดชอบของคู่กรณี โดยในช่วงเวลาดังกล่าวหากมีการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ศาลจะนำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 อันเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับใช้กับคดีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรคสอง<sup>4</sup>

อย่างไรก็ตาม การนำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้อาจไม่เหมาะสม เนื่องจากกฎหมายการรับขนของทางทะเลมีลักษณะเฉพาะซึ่งแตกต่างจากการขนส่งภายในประเทศเพราะต้องนำหลักสากลเรื่องการรับขนของทางทะเลและประเพณีทางการค้ามาพิจารณาประกอบ ประเทศไทยจึงมีการออกพระราชบัญญัติการรับ

ขนของทางทะเล พ.ศ.2534ซึ่งมีผลใช้บังคับวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2535<sup>5</sup> เพื่อให้บุคคลที่เกี่ยวข้องในการค้าระหว่างประเทศมีความเชื่อมั่นในกฎหมายของประเทศไทยว่ามีความเป็นสากลและเป็นธรรมซึ่งจะมีผลเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย<sup>6</sup>

เพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ข้างต้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534จึงมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องเอกสารในการค้าระหว่างประเทศอยู่หลายประการโดยเฉพาะอย่างยิ่งใบตราส่ง เนื่องจากใบตราส่งเป็นเอกสารสำคัญที่กฎหมายยอมรับก่อนและให้เกิดความสัมพันธ์กับผู้ที่เกี่ยวข้องหลายด้านแต่ปัญหาประการหนึ่งเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534คือไม่ได้มีบทบัญญัติทางกฎหมายที่ชัดเจนเกี่ยวกับเอกสารในการค้าระหว่างประเทศชนิดอื่น ๆ เช่น sea waybills ทั้งที่ในประเพณีการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งสินค้าทางทะเลมีการใช้งานsea waybillsอยู่มากซึ่งsea waybills เองก็มีผลต่อสิทธิและหน้าที่ของผู้ที่เกี่ยวข้องในรูปแบบที่ทั้งเหมือนและแตกต่างกับใบตราส่ง

ประเด็นปัญหาที่น่าสนใจจึงมีว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลมีบทบัญญัติที่เหมาะสมต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ใช้sea waybillsหรือไม่ และความไม่ชัดเจนดังกล่าวอาจก่อให้เกิดปัญหาในด้านใดบ้าง บทความนี้จึงศึกษาในเรื่องดังกล่าวเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางทะเลและ

<sup>5</sup>มาตรา 2 กำหนดให้มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 108 ตอนที่ 203 ฉบับพิเศษ หน้า 68 วันที่ 22 พฤศจิกายน 2534)

<sup>6</sup>หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

<sup>4</sup>คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6437/2541

การค้าระหว่างประเทศและสร้างความชัดเจนในข้อกฎหมายให้กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศในการใช้ sea waybills พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไขปรับปรุงที่สอดคล้องกับหลักสากลต่อไป

## 2. ประวัติและความเป็นมาของใบตราส่ง และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ตามประวัติศาสตร์ของใบตราส่งพบว่าการใช้ใบตราส่งเริ่มต้นขึ้นประมาณช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 14 โดยมีวัตถุประสงค์เป็นใบรับของหรือใบสินค้า เมื่อมีการส่งสินค้าแล้วผู้ขนส่งออกใบตราส่งให้ไว้กับผู้ขายที่ไม่ต้องการเดินทางไปกับสินค้าเพื่อแสดงว่ามีภาระรับสินค้าไว้ในความดูแล ผู้ขายจะส่งใบตราส่งไปให้กับผู้ซื้อเพื่อแสดงว่ามีภาระส่งสินค้าแล้วและทำให้ผู้ซื้อสามารถประมาณระยะเวลามาถึงของสินค้าได้ แต่ผู้ซื้อยังไม่จำเป็นต้องนำใบตราส่งมาเวนคืนเพื่อรับสินค้าจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะเป็นผู้ตรวจสอบจากทะเบียนสินค้าเองว่าต้องส่งมอบสินค้าให้บุคคลใด ในยุคนี้อใบตราส่งจึงมีสถานะเป็นใบรับของหรือใบรับสินค้าเท่านั้น

ต่อมาผู้ขนส่งเริ่มระบุถึงข้อกำหนดในสัญญาฉบับของทางทะเลลงไปในใบตราส่งเพื่อสะท้อนถึงข้อกำหนดของสัญญาฉบับของทางทะเลรวมถึงกฎหมายที่ใช้บังคับและข้อกำหนดพิเศษต่าง ๆ ในการยกเว้นความรับผิดหรือให้สิทธิพิเศษกับผู้ขนส่งเพื่อใช้กล่าวอ้างกับผู้รับสินค้า จึงทำให้อใบตราส่งมีสถานะเพิ่มขึ้นมาโดยเป็นหลักฐานของสัญญาฉบับของทางทะเลด้วย

ใบตราส่งเริ่มมีสถานะที่สามเนื่องจากเริ่มมีการใช้ใบตราส่งในลักษณะการเป็นเอกสารสิทธิ เพื่อให้มีการโอนขายสินค้าเป็นทอด ๆ ได้ทั้งที่สินค้าอยู่ในทะเลด้วยการสลักหลังและโอนใบตราส่งให้แก่กัน ซึ่งเห็นได้จากที่ปรากฏใน the High Court of Admiralty ช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 16 ที่ใบตราส่งส่วนใหญ่มักมีข้อกำหนดแสดงถึงการเปลี่ยนมือได้เช่น ‘for delivery to shipper or his agent or his assigns’ หรือ ‘for delivery to a third person or his assigns’ ซึ่งมีความหมายว่าให้ผู้

ขนส่งส่งมอบให้กับผู้ส่งของหรือผู้รับสินค้าหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมาย<sup>7</sup>

แม้จะเป็นที่ยอมรับกันในการค้าระหว่างประเทศว่าใบตราส่งเป็นเอกสารที่มีความสำคัญอย่างมากเนื่องจากเป็นเอกสารที่กฎหมายยอมรับและระบุถึงหน้าที่ตามกฎหมายอยู่หลายประการ จึงก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่กับทั้งผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง และบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย แต่กฎหมายที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศยังมีความแตกต่างกัน ประกอบกับผู้ขนส่งบางส่วนเริ่มกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดในสัญญาและในใบตราส่ง เช่น แม้สินค้าจะเสียหายจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็จะไม่รับผิดในความเสียหายเหล่านั้น อันทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและความขัดแย้งในการบังคับใช้

ดังนั้นเพื่อให้การค้าระหว่างประเทศสามารถดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและราบรื่น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องสร้างอนุสัญญาระหว่างประเทศขึ้นมาเพื่อทำให้หลักการเกี่ยวกับใบตราส่งมีลักษณะไปในทางเดียวกัน เจ้าของเรือ ผู้ขายและผู้ซื้อในการค้าระหว่างประเทศ ธนาคาร และผู้รับประกันภัยจึงรวมตัวกันเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์สำคัญที่เกี่ยวข้อง และเป็นที่มาของการลงนาม International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading หรือ "Hague Rules" ขึ้น โดยมีการลงนามที่กรุงบรัสเซลส์ (Brussels) เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924

Hague Rules มีวัตถุประสงค์เพื่อจะทำให้กฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งเป็นไปในทำนองเดียวกันโดยกำหนดสิทธิพื้นฐานของผู้ขนส่งและกำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งที่สามารถมีข้อกำหนดเกี่ยวกับความรับผิดได้มากนักน้อยเพียงใด แต่ทั้งนี้ Hague Rules ไม่ได้กำหนดหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ครอบคลุมถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของและผู้รับตราส่ง

<sup>7</sup> Richard Aikens, Richard Lord, and Michael Bools, **Bills of Lading**, Second Edition (London: Informa Law, 2016), para. 1.9.



ประเทศที่พัฒนาแล้วจำนวนมากยอมรับในการบังคับใช้ของ Hague Rules อย่างไรก็ตามประเทศกำลังพัฒนาซึ่งเป็นประเทศผู้ส่งสินค้าต้องการให้มีการพัฒนากฎหมายในลักษณะที่ไม่เอื้อประโยชน์ต่อผู้ขนส่ง จึงเรียกร้องให้มีการแก้ไขในเรื่องดังกล่าว และเป็นที่มาของการเพิ่มส่วนเพิ่มเติม Hague Rules ที่เรียกว่า Protocol to Amend International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (1924) ขึ้น (First Protocol ปี 1968 และ Second Protocol ปี 1979) หรือ “Hague/Visby Rules”

ในขณะเดียวกันในการประชุมของ The United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) ประเทศกำลังพัฒนาได้เรียกร้องให้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีลักษณะครอบคลุมด้านต่าง ๆ ตลอดจนสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลด้วย จึงเป็นที่มาของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล (United Nations International Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978) หรือ “Hamburg Rules” ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1992

อย่างไรก็ตามประเทศอังกฤษและประเทศในกลุ่มยุโรปส่วนใหญ่ยอมรับ Hague/Visby Rules แต่ไม่ได้ให้สัตยาบัน Hamburg Rules ทำให้ประเทศที่ยอมรับ Hamburg Rules ส่วนใหญ่กลับเป็นประเทศกำลังพัฒนา ต่อมา United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) มีแนวคิดที่จะร่างกฎหมายเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อให้ครอบคลุมการซื้อขายในปัจจุบันที่มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ทำให้การค้ามีลักษณะ door-to-door มากขึ้น ต่างจากเดิมที่ส่วนใหญ่เป็นแบบ port-to-port จึงเป็นที่มาของ United Nations Convention on

Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea หรือ “Rotterdam Rules” ซึ่งมีการลงนามในปี ค.ศ. 2009 แต่จะมีการบังคับใช้เมื่อมีการให้สัตยาบันครบ 20 ประเทศ ปัจจุบันมีประเทศลงชื่อจำนวน 25 ประเทศ แต่ให้สัตยาบันเพียง 4 ประเทศเท่านั้น<sup>9</sup>

อนุสัญญาระหว่างประเทศเหล่านี้กลับส่งผลให้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งและการขนส่งสินค้าทางทะเลมีจำนวนมากและมีความแตกต่างกัน จึงทำให้นักคิดที่จะทำให้หลักการเกี่ยวกับใบตราส่งมีลักษณะเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันทำได้ยากยิ่งขึ้นสำหรับประเทศไทยไม่ได้เข้าร่วมในอนุสัญญาระหว่างประเทศตามที่กล่าวมาข้างต้น แต่บัญญัติพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อนำมาใช้กับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ

### 3. หน้าที่ของใบตราส่ง

ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 สะท้อนให้เห็นว่าใบตราส่งมีหน้าที่ตามกฎหมายอยู่สามประการคือ เป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเล เป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้ และเป็นใบรับของหรือใบรับสินค้า<sup>10</sup>

#### 3.1 ใบตราส่งเป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเล

โดยทั่วไปด้านหลังของใบตราส่งมักจะปรากฏข้อสัญญาหรือข้อกำหนดที่อ้างถึงสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ ข้อสัญญาด้านหลังใบตราส่งนี้ไม่ใช่สัญญารับขนของทางทะเลแต่เป็นเพียงหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น เนื่องจากผู้ขนส่งจะออกใบตราส่งให้เมื่อมีการส่งมอบของให้กับผู้ขนส่งแล้ว

<sup>8</sup> The United Nations Conference on Trade and Development, **Bill of Lading Report**[Online], Available URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl6rev1\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl6rev1_en.pdf) (accessed 14 กันยายน 2562).

<sup>9</sup> UNCITRAL, **Status: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea** [Online], Available URL [https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam\\_rules/status](https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status) (accessed 14 กันยายน 2562).

<sup>10</sup> เช่นเดียวกับหลัก Common Law

ในทางปฏิบัติผู้ส่งของมักเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งและมีการตกลงรายละเอียดต่าง ๆ เช่น ระยะเวลาการเดินทาง ค่าขนส่ง ก่อนที่จะนำสินค้าไปส่งมอบ<sup>11</sup> สัญญาับขนของทางทะเลจึงเกิดขึ้นก่อนที่จะมีการออกใบตราส่ง<sup>12</sup> ใบตราส่งจึงเป็นเพียงหลักฐานของสัญญาับขนของทางทะเลแต่ไม่ใช่สัญญาับขนของทางทะเล แต่ตามหลัก Common Law ข้อกำหนดด้านหลังใบตราส่งไม่มีผลใช้บังคับกับผู้ส่งของแม้ว่าใบตราส่งจะเป็นหลักฐานของสัญญาับขนของทางทะเลก็ตาม ความชัดเจนในเรื่องนี้สามารถเห็นได้จากการที่เมื่อผู้ขนส่งรับสินค้าเอาไว้ และทำสินค้าเสียหายก่อนที่จะมีการออกใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบเพราะสัญญาับขนของทางทะเลได้เกิดขึ้นแล้ว<sup>13</sup> จึงอาจกล่าวได้ว่า “ใบตราส่งไม่ใช่ข้อสัญญา แต่เป็นเพียงหลักฐานของสัญญาับขนของทางทะเล ดังนั้นแม้ผู้ขนส่งจะส่งมอบใบตราส่งให้กับผู้ส่งของโดยผู้ส่งของไม่ได้ตรวจสอบข้อกำหนดเหล่านั้นก็ตาม ก็ไม่ทำให้ผู้ส่งของผูกพันตามข้อกำหนดในใบตราส่ง ผู้ส่งของยังคงมีสิทธิตามข้อสัญญาและอาจกำหนดให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งที่ตรงกับข้อสัญญา”<sup>14</sup>

เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศไทย หากเกิดกรณีดังกล่าวขึ้น ผู้ส่งของย่อมสามารถนำสืบพยานบุคคลหรือพยานหลักฐานอื่น ๆ เพื่อแสดงให้เห็นถึงข้อตกลงตามสัญญาับขนของทางทะเลได้ เนื่องจากกฎหมายไม่ได้กำหนดไว้ว่าสัญญาับขนของทางทะเลจะต้องทำเป็นหนังสือ<sup>15</sup> จึงไม่อยู่ภายใต้บังคับของ

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 94 แต่อย่างใด

### 3.2 ใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้

ผู้พิพากษา Bowen ให้คำอธิบายไว้ว่า “เมื่อสินค้าอยู่ระหว่างการครอบครองของผู้ขนส่งในการเดินทางทางทะเล โดยสภาพย่อมไม่สามารถส่งมอบสินค้า นั้นให้แก่กันอย่างแท้จริงได้ หลักของประเพณีทางการค้าจึงยอมรับและถือว่าการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งเป็นสัญลักษณ์ของการส่งมอบสินค้า กรรมสิทธิ์ในสินค้าจะโอนโดยการสลักหลังและส่งมอบเมื่อคู่สัญญาประสงค์จะให้กรรมสิทธิ์โอนเช่นเดียวกันกับการส่งมอบสินค้าให้แก่กันจริงๆ ดังนั้น ไม่ว่าสินค้าจะยังลอยลำอยู่ในทะเลหรือมาถึงแล้วก็ตาม ใบตราส่งย่อมเป็นกุญแจในมือของผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมายที่จะใช้เปิดประตูคลังสินค้าได้”<sup>16</sup> จากหลักการดังกล่าวการครอบครองใบตราส่งมีผลทำให้ผู้ครอบครองใบตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าได้และสามารถโอนสิทธิในสินค้าได้ด้วย การสลักหลังและส่งมอบใบตราส่ง<sup>17</sup>

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 28 เมื่อได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้แล้ว ผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวนคืนใบตราส่งนั้นแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันตามควรแสดงว่าโดยหลักการแล้วเมื่อผู้รับตราส่งเวนคืนใบตราส่งแก่ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่งย่อมเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของได้นั้นเอง แต่ทั้งนี้ก็มีข้อสังเกตว่ากฎหมายของแต่ละประเทศอาจมีข้อกำหนดเกี่ยวกับการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าในลักษณะที่แตกต่างกัน ดังนั้นจึงต้องแยกความแตกต่างระหว่างการโอนใบตราส่งเป็นผลทำให้ผู้ซื้อได้รับสิทธิในการเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าให้แก่ตนกับการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าให้กับผู้ซื้อ<sup>18</sup> กรณีเป็นสัญญาซื้อขายเสร็จเด็ดขาดและเป็นทรัพย์สินเฉพาะสิ่งกฎหมายของประเทศไทยกำหนดให้

<sup>11</sup>แพรวพรรณ หลายปัญญา, คำอธิบายกฎหมายการค้า

ระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2558), หน้า 130.

<sup>12</sup>อภิญา เลื่อนฉวี, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552), หน้า 86.

<sup>13</sup>Pyrene v Scindia Navigation Co [1954] 2 QB 402.

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

<sup>15</sup>อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล(กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2553), หน้า 71.

<sup>16</sup> Sanders v Maclean (1883) 11 QBD 327.

<sup>17</sup> John F Wilson, Carriage of Goods by Sea, Seventh Edition (England: Pearson Education, 2010p. 133.

<sup>18</sup>แพรวพรรณ หลายปัญญา, คำอธิบายกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, หน้า 134.

กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ทำการซื้อขายกันโอนจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อตั้งแต่วันที่ทำสัญญาซื้อขายกัน<sup>19</sup>

นอกจากใบตราส่งจะเป็นเอกสารสิทธิแล้วใบตราส่งยังเป็นเอกสารที่เปลี่ยนมือได้อีกด้วย การเปลี่ยนมือของใบตราส่งทำได้โดยการสลักหลังและส่งมอบหรืออาจทำได้ด้วยการส่งมอบใบตราส่งในกรณีเป็นใบตราส่งชนิดผู้ถือ การโอนใบตราส่งนี้โดยทั่วไปย่อมมีผลเช่นเดียวกับการโอนสิทธิในสินค้าให้กับผู้รับตราส่งไปด้วย หากใบตราส่งใดที่ไม่สามารถทำหน้าที่สามประการดังกล่าวข้างต้นได้ย่อมไม่จัดว่าเป็นใบตราส่ง เช่นเอกสารการขนส่งที่เรียกว่า sea waybills ซึ่งแม้จะมีลักษณะคล้ายกับใบตราส่ง แต่มีผลทางกฎหมายที่แตกต่างกันเนื่องจาก sea waybills เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลและเป็นใบรับของหรือใบรับสินค้า แต่ไม่มีลักษณะเป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้ ผู้รับของจึงมีหน้าที่เพียงพิสูจน์ว่าตนมีชื่อเป็นผู้รับของเท่านั้น แต่ไม่ต้องเวนคืนใบตราส่งแก่ผู้ขนส่งแต่อย่างใด<sup>20</sup> การใช้ sea waybills จะช่วยลดปัญหากรณีที่ผู้รับสินค้ายังไม่มีใบตราส่ง เนื่องจากใบตราส่งอาจอยู่ในขั้นตอนการชำระเงินระหว่างประเทศ แต่ต้องการรับสินค้าทำให้ไม่ต้องวางประกันตามสมควรตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 28

แม้ใบตราส่งนั้นมีลักษณะเป็น transferable document แต่ไม่มีลักษณะเป็น negotiable document<sup>21</sup> กรณีของ negotiable document ผู้รับโอนจะมีสิทธิที่ดีกว่าสิทธิของผู้โอน<sup>22</sup> ซึ่งเป็นลักษณะที่ปรากฏในเรื่องตั๋วเงิน แต่ใบตราส่งไม่มีลักษณะดังกล่าวนี้ ทำให้การสลักหลังและโอนใบตราส่งเป็นการโอนสิทธิใน

การรับสินค้าจากผู้ขนส่งเท่านั้น หากผู้โอนไม่มีสิทธิ เช่นผู้โอนได้รับใบตราส่งมาโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ผู้รับตราส่งย่อมไม่มีสิทธิด้วยเช่นกัน หากใบตราส่งมีลักษณะเป็น negotiable document จะกลายเป็นว่าผู้ใดครอบครองใบตราส่งจะมีสิทธิดีกว่าผู้ที่ครอบครองสินค้า<sup>23</sup> นักกฎหมายบางท่านเห็นว่าการระบุสถานะของใบตราส่งว่า negotiable น่าจะหมายถึงการเป็น transferable document เพื่อแยกความแตกต่างระหว่างใบตราส่งกับ sea waybills ออกจากกัน<sup>24</sup> แต่ไม่ใช่ความหมายในลักษณะเดียวกับคำว่า negotiable ในเรื่องของตั๋วเงิน<sup>25</sup>

### 3.3 ใบตราส่งเป็นใบรับของหรือใบรับสินค้า

หน้าที่ประการสุดท้ายของใบตราส่งคือการเป็นใบรับของหรือใบรับสินค้าเพื่อแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าเอาไว้แล้ว ตามประวัติศาสตร์พบว่าหน้าที่ประการนี้เป็นหน้าที่ประการแรกของการใช้ใบตราส่ง โดยการที่ใบตราส่งเป็นใบรับของหรือใบรับสินค้าจะมีผลทำให้ทราบถึงปริมาณและสภาพของสินค้า เนื่องจากสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศเป็นสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายที่อยู่คนละประเทศกัน ดังนั้นโอกาสที่ผู้ซื้อจะได้ตรวจสอบสินค้าก่อนที่ผู้ขายส่งมาจึงแทบเป็นไปไม่ได้ การซื้อขายเหล่านี้จึงมักเป็นการซื้อขายสินค้าประกอบกับเอกสาร เช่นตามข้อตกลง CIF ผู้ขายนอกจากจะมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าแล้วยังมีหน้าที่ส่งมอบเอกสารให้กับผู้ซื้ออีกด้วย ผู้ซื้อซึ่งยังไม่มีโอกาสตรวจสอบสินค้าจะอาศัยเอกสารที่ผู้ขายส่งมอบในการตรวจสอบว่าผู้ขายได้ปฏิบัติตามสัญญาซื้อขายแล้วหรือไม่ เช่นเดียวกับกรณีที่ใช้การชำระเงินแบบ letter of credit ธนาคารจะตรวจสอบเอกสารของผู้ขายว่าถูกต้องตามข้อกำหนดของเครดิต หรือไม่ก่อนที่ชำระเงินให้แก่ผู้ขาย เอกสารที่ทำให้ผู้ซื้อและธนาคารมีโอกาสทราบถึงปริมาณและสภาพของสินค้าคือ

<sup>19</sup>ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 458

กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ขายนั้น ย่อมโอนไปยังผู้ซื้อตั้งแต่วันที่เมื่อได้ทำสัญญาซื้อขายกัน

<sup>20</sup> ก้าชัย จงจักรพันธ์, *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ*, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), หน้า 209.

<sup>21</sup> ก้าชัย จงจักรพันธ์, *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ*, หน้า 198.

<sup>22</sup> Christopher Berry Gray, *The Philosophy of Law: An Encyclopedia* (London: Routledge, 2012), p. 588.

<sup>23</sup> John F Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, p.134.

<sup>24</sup> Guenter Treitel and Francis Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, Third Edition (London: Thomson Reuters (Legal) Limited, 2011), para 6-041.

<sup>25</sup> *Lickbarrow v Mason* (1788) 2 T. R. 63.

ใบตราส่ง เนื่องจากใบตราส่งเป็นเอกสารที่มีการระบุถึงปริมาณและสภาพของสินค้าที่ผู้ขายส่งมอบให้กับผู้ขนส่ง ใบตราส่งจึงเปรียบเสมือนภาพถ่ายของสินค้าที่ทำให้ผู้รับตราส่ง หรือผู้ที่เกี่ยวข้องทราบถึงปริมาณและสภาพของสินค้า<sup>26</sup> และทำให้ผู้รับตราส่งทราบว่าสินค้าที่ถูกส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งอยู่ในสภาพเช่นไร รวมถึงมีปริมาณ น้ำหนัก ถูกต้องตามสัญญาซื้อขายหรือไม่นอกจากนี้การที่ใบตราส่งเป็นเอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้เมื่อได้รับสินค้าไว้ในความดูแล ดังเช่นที่ปรากฏในมาตรา 3 ว่า ‘ใบตราส่งเป็นเอกสารที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว’ ใบตราส่งจึงเป็นเอกสารสำคัญที่แสดงว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งและย่อมก่อให้เกิดภาระหน้าที่ในความรับผิดชอบหากมีการสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชก้าตามมาตรา 39 เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามกฎหมาย

#### 4. ความแตกต่างระหว่าง sea waybills กับใบตราส่ง

Sea waybills ถูกนำมาใช้อย่างแพร่หลายเพื่อแก้ปัญหาการที่สินค้ามาถึงท่าเรือปลายทางแล้ว แต่ผู้รับยังไม่สามารถรับสินค้าไปได้เนื่องจากยังไม่ได้รับใบตราส่ง เนื่องจาก sea waybills มีลักษณะเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลและมีความเป็นใบรับของหรือใบรับสินค้า แต่ไม่มีลักษณะการเป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้<sup>27</sup> ดังเห็นได้จาก Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 1(3) กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า sea waybills คือเอกสารที่ไม่ใช่ใบตราส่งแต่เป็นใบรับของหรือเป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเลและสามารถบังคับตัวผู้รับสินค้าตามสัญญารับขนของทางทะเลนั้นได้<sup>28</sup>

<sup>26</sup> ก้าชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, หน้า 195.

<sup>27</sup> Guenter Treitel and Francis Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, para 8-001.

<sup>28</sup> Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 1 (3) References in this Act to a sea waybill are references to any document which is not a bill of lading but- (a) is such a receipt for goods as contains or evidences a

เมื่อมีการใช้ seawaybills ผู้ขนส่งจึงสามารถมอบสินค้าให้กับผู้ที่มีชื่อใน sea waybills ได้โดยไม่ต้องเวนคืนเอกสารดังกล่าว การนำ sea waybills มาใช้จึงช่วยลดปัญหาเวลาที่ผู้รับสินค้ายังไม่มีใบตราส่งทำให้ไม่ต้องวางประกันตามสมควรตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 28

การที่ sea waybills ไม่มีลักษณะเป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้จึงทำให้ sea waybills มีความแตกต่างกับใบตราส่งอย่างมาก และเมื่อพิจารณาถึงข้อกำหนดแล้ว sea waybills ย่อมไม่ใช่ใบตราส่ง เพราะแม้มาตรา 18 จะมีการกำหนดว่าใบตราส่งพึงแสดงรายการตาม (1) ถึง (14) และมาตรา 19 กำหนดให้ใบตราส่งที่บรรทุกแล้วมีการระบุถึงชื่อเรือที่รับบรรทุกของและวันที่บรรทุกของลงเรือ แต่ใบตราส่งที่มีรายการไม่ครบตามที่มาตรา 18 และมาตรา 19 กำหนดเอาไว้ก็ยังมีสถานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่งหากมีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งตาม มาตรา 3<sup>29</sup> โดยเมื่อพิจารณาถึงสถานะของใบตราส่งตาม มาตรา 3 ทำให้เห็นว่าการจะเป็นใบตราส่งได้จะต้องมีสถานะทางกฎหมายอยู่ 3 ประการ คือ 1) เป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเล เพราะมาตรา 3 ระบุเอาไว้อย่างชัดเจนถึงเรื่องดังกล่าว 2) เป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้ เพราะมาตรา 3 กำหนดเอาไว้ว่าผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของให้แก่ผู้มีสิทธิรับเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง ทำให้บุคคลที่ครอบครองใบตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายย่อมมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าให้แก่ตน และ 3) เป็นใบรับของหรือใบรับสินค้าเพราะเป็นสิ่งที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุเอาไว้ในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือบรรทุกของลงเรือแล้ว

เมื่อ sea waybills มีลักษณะเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล และมีสถานะทางกฎหมายเป็นใบรับของหรือใบรับสินค้าได้ แต่ sea waybills ไม่มีลักษณะการเป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้หากพิจารณาบทบัญญัติตามมาตรา 21 ประกอบมาตรา 3 แล้วย่อมทำ

contract for the carriage of goods by sea; and (b) identifies the person to whom delivery of the goods is to be made by the carrier in accordance with that contract.

<sup>29</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 21

ให้ไม่อาจจัด sea waybills ว่าเป็นใบตราส่งได้เพราะไม่สามารถมีสถานะทางกฎหมายตามที่มาตรา 3 กำหนด

สำหรับผู้ขนส่ง การใช้ sea waybills สามารถช่วยลดภาระให้ผู้ขนส่งได้ เนื่องจากผู้ขนส่งทราบว่าบุคคลที่ตนจะต้องส่งมอบสินค้าให้คือบุคคลใดจึงสามารถมอบสินค้าให้ได้ทันทีโดยไม่ต้องรอการเวนคืนใบตราส่งอย่างไรก็ตามการนำ sea waybills มาใช้ก็ไม่สามารถทดแทนการใช้งานของใบตราส่งได้ เนื่องจากหากผู้ซื้อต้องการโอนขายสินค้าให้กับผู้ซื้อคนต่อไป ขณะที่สินค้ายังอยู่ระหว่างการเดินทางผู้ซื้อตาม sea waybills จะไม่สามารถทำเช่นนั้นได้เนื่องจาก sea waybills ไม่ใช่เอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้<sup>30</sup> นอกจากนี้ seawaybills ยังไม่เหมาะกับการซื้อขายที่มีการชำระเงินด้วยระบบ letter of credit<sup>31</sup> เนื่องจากแม้ธนาคารจะยึดถือ seawaybills ไว้ระหว่างที่รอผู้ซื้อมาชำระเงินแต่ sea waybills ก็ไม่ได้เป็นหลักประกันใด ๆ ให้กับธนาคารเนื่องจากผู้ซื้อสามารถรับเอาสินค้าไปได้เพราะเป็นผู้ซื้อใน sea waybills

สำหรับประเด็นว่าภายหลังจากที่มีการทำสัญญา รับขนของทางทะเลแล้ว จะสามารถแก้ไขชื่อใน sea waybills ได้หรือไม่ ในกรณีที่ข้อสัญญาในสัญญา รับขนของทางทะเลไม่ได้มีข้อกำหนดในการห้ามเปลี่ยนแปลงชื่อผู้รับเอาไว้ นักกฎหมายบางท่านให้ความเห็นไว้ว่า หากไม่สามารถขอให้เปลี่ยนชื่อผู้รับสินค้าได้ การกระทำดังกล่าวย่อมทำให้ผู้ขายอยู่ในสถานะที่ลำบาก เนื่องจากเมื่อมีการส่งสินค้าแล้วการยึดถือ sea waybill เอาไว้ย่อมไม่สร้างประโยชน์ใดๆเลย เพราะไม่ว่าอย่างไรผู้ขนส่งก็จะนำสินค้าไปส่งมอบให้กับผู้ซื้ออยู่ดี<sup>32</sup> สิทธิของผู้ส่งของในกรณี sea

waybills จึงรวมถึงการกำหนดให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าให้บุคคลอื่นนอกจากบุคคลที่มีชื่อเป็นผู้รับด้วย<sup>33</sup>

สำหรับกฎหมายของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับ seawaybills ไว้โดยตรง แต่กำหนดบทนิยามคำว่า ผู้รับตราส่ง มาตรา 3 รวมไปถึงบุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น ซึ่งน่าจะหมายถึง sea waybills ด้วย

## 5. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับการขนส่งของตาม sea waybills

ในประเด็นปัญหาที่ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ไม่ใช่ใบตราส่ง แต่เป็น sea waybills หรือไม่เกี่ยวกับเรื่องนี้ เมื่อพิจารณาว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 กำหนดความหมายของสัญญา รับขนของทางทะเลให้หมายถึงสัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวางและมาตรา 4 กำหนดการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เอาไว้โดยมีผลบังคับกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางทะเลจากในประเทศไทยไปยังต่างประเทศหรือจากต่างประเทศมายังในประเทศไทยแต่ไม่มีผลบังคับใช้กับการขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศ เว้นแต่จะมีการตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้พระราชบัญญัติมีผลใช้บังคับ จึงจะมีผลให้ใช้บังคับโดยอนุโลม ในขณะที่มาตรา 5 ไม่ให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับกับการขนส่งของทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน โดยมีข้อยกเว้นกรณีที่มีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมา ให้หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรับขนของทาง

---

<sup>30</sup> Guenter Treitel and Francis Reynolds, **Carver on Bills of Lading**, para 8-001.

<sup>31</sup> Paul Todd, **Bills of Lading and Bankers Documentary Credits**, Fourth Edition (London: Informa Law, 2007), p. 75.

<sup>32</sup> Ibid.

---

<sup>33</sup> Roy Goode (Revised by Ewan McKendrick), **Goode on Commercial Law** (Finland: Penguin Books, 2010), p. 1171.



ทะเล พ.ศ. 2534 สำหรับสัญญารับขนของที่มีการขนส่งทางทะเลและทางอื่นรวมอยู่ด้วยและมาตรา 6 กำหนดให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้นซึ่งจากบทบังคับของการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ทั้งมาตรา 4, 5 และ 6 จะเห็นได้ว่าไม่มีข้อกำหนดใดที่กำหนดให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับเฉพาะการขนส่งสินค้าทางทะเลภายใต้ใบตราส่งแต่อย่างใดอีกทั้งเมื่อพิจารณาร่วมกับบทนิยามคำว่า ผู้รับตราส่ง ตามมาตรา 3 ว่าให้รวมไปถึง บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกไปตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นด้วย จึงน่าจะถือว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 สามารถใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่ไม่มีการออกไปตราส่งหรือมีการออกเอกสารการขนส่งประเภทอื่นได้

อย่างไรก็ตาม นักกฎหมายบางท่านให้ความเห็นว่ากรณีที่บทนิยามคำว่า ผู้รับตราส่ง ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 รวมไปถึงบุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของในกรณีที่ไม่มีการออกไปตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นอาจทำให้เกิดความคลาดเคลื่อนได้<sup>34</sup> เนื่องจากเอกสารในการขนส่งสินค้าทางทะเลอย่างอื่นที่ไม่ใช่ใบตราส่ง อย่างเช่น sea waybills ไม่มีลักษณะเดียวกับใบตราส่งในเรื่องการเป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้จึงไม่ใช่ใบตราส่ง แต่บทนิยามผู้รับตราส่งกลับรวมถึงผู้มีสิทธิรับของในกรณีของ sea waybill ไปด้วย ทั้งที่ควรจะมีเฉพาะผู้รับโอนใบตราส่งเท่านั้น

อนึ่ง สำหรับการบังคับใช้ของ sea waybills กับอนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ เมื่อพิจารณาข้อกำหนดของ Hague/Visby Rules ตาม Article III Rule 3 และ Rule 7 และ Article X จะพบว่า หากสัญญารับขนของทางทะเลใดที่ตั้งใจไม่ออกไปตราส่งอยู่แล้ว Hague/Visby Rules จะไม่สามารถนำมาบังคับ

ใช้ได้<sup>35</sup> จึงอาจกล่าวได้ว่า Hague/Visby Rules ไม่นำมาใช้กับ sea waybills ในขณะที่ Carriage of Goods by Sea Act 1992 และ Hamburg Rules สามารถบังคับใช้ได้<sup>36</sup>

## 6. ผลของการบังคับใช้กรณี Sea waybills

เมื่อพิจารณาแล้วว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 น่าจะมีผลใช้บังคับกับการขนส่งของทางทะเลภายใต้ sea waybills ได้ด้วย จึงน่าสนใจว่าหากมีการขนส่งของภายใต้ sea waybills แล้ว ผลของการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนต่าง ๆ จะเป็นอย่างไร ดังนั้น เนื้อหาในหัวข้อนี้จึงจะพิจารณาถึงผลของการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในกรณีของ sea waybills ในประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

### 6.1 กรณีระบุให้ใช้กฎหมายต่างประเทศหรือกฎหมายระหว่างประเทศใช้บังคับ

ข้อยกเว้นของการใช้กฎหมายต่างประเทศตามหลักกฎหมายขัดกันประการหนึ่งคือกรณีที่กฎหมายบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับใช้ของกฎหมายเอาไว้โดยเฉพาะทำให้ไม่ต้องพิจารณาเรื่องกฎหมายขัดกัน กฎหมายลักษณะนี้ถูกเรียกว่ากฎหมายสารบัญญัติพิเศษเนื่องจากการบังคับใช้ของกฎหมายจะต้องเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติไว้และไม่ต้องพิจารณาการบังคับใช้ของกฎหมายต่างประเทศตามหลักกฎหมายขัดกันแต่อย่างใด<sup>37</sup> เช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4 วรรคหนึ่ง ซึ่งใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร ทำให้พระราชบัญญัติ

<sup>34</sup> ก้าชัย จงจักรพันธ์, *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ*, หน้า 197.

<sup>35</sup> Paul Todd, *Bills of Lading and Bankers Documentary Credits*, p.77.

<sup>36</sup> Richard Aikens, Richard Lord, and Michael Bools, *Bills of Lading*, para. 2.16.

<sup>37</sup> ประสิทธิ์ ปิวาวัฒนพานิช, *คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล* (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), หน้า 231.

นี้มีผลใช้บังคับกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางทะเลจากในประเทศไทยไปยังต่างประเทศหรือจากต่างประเทศมายังในประเทศไทย

โดยมาตรา 4 วรรคหนึ่งกำหนดบทยกเว้นการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในกรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับ เว้นแต่คู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยเช่นหากใบตราส่งกำหนดให้นำ Hague/Visby Rules มาใช้บังคับก็จะปฏิบัติตามนั้น ประเด็นที่น่าสนใจจึงมีว่า กรณีเป็นการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ไม่มีการออกใบตราส่ง แต่มีการออก sea waybills แทน และมีการระบุใน sea waybills ให้นำ Hague/Visby Rules มาบังคับใช้ โดยไม่มีคู่กรณีฝ่ายใดที่เป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย จะสามารถนำ Hague/Visby Rules มาใช้บังคับได้หรือไม่ เนื่องจากไม่ใช่กรณีที่กฎหมายบัญญัติเอาไว้โดยเฉพาะเนื่องจากมาตรา 4 กำหนดไว้เฉพาะกรณีที่ระบุเอาไว้ในใบตราส่งเท่านั้น แต่ไม่ได้กล่าวถึงกรณีที่เป็นการระบุเอาไว้ใน sea waybills ทั้งที่การระบุถึงการยอมรับกฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศตามมาตรา 4 วรรคหนึ่งน่าจะถูกบัญญัติไว้เพื่อยอมรับถึงหลักสากลของหลักกฎหมายขัดกันในเรื่องการยอมรับถึงเจตนาของคู่สัญญาในการเลือกใช้กฎหมายที่บังคับกับสัญญา<sup>38</sup> ดังนั้น แม้จะเป็นการระบุไว้ในเอกสารอื่นที่ไม่ใช่ใบตราส่งแต่มีสถานะเป็นหลักฐานของสัญญาการรับขนของทางทะเลด้วยเช่นกัน ก็ควรที่จะมีผลบังคับใช้ได้ การที่มาตรา 4 วรรคหนึ่งไม่ได้ระบุรวมถึงกรณีของ sea waybills จึงน่าเป็นการคลาดเคลื่อนไป

## 6.2 ผลของสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุก

มาตรา 5 กำหนดให้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งของทาง

ทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน เว้นแต่ในกรณีที่มีการออกใบตราส่ง หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาจะเป็นไปตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนด

แต่ในกรณีที่สัญญาขนส่งเป็นสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือและมีการออก sea waybills แทนหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งจะเป็นไปตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดด้วยหรือไม่ เนื่องจากความหมายของ ผู้รับตราส่งตามมาตรา 3 หมายถึง บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นซึ่งหมายรวมถึงผู้รับของตาม sea waybills<sup>39</sup> ด้วย จึงเชื่อว่าวัตถุประสงค์ของมาตรา 5 ที่กำหนดให้หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาเป็นไปตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดเนื่องจากต้องการคุ้มครองผู้รับตราส่งจากข้อสัญญาในสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกที่อาจไม่เป็นธรรมกับผู้รับตราส่ง แต่เมื่อผู้รับของตาม sea waybills ก็อยู่ในสถานะผู้รับตราส่งด้วย กฎหมายจึงควรให้ความคุ้มครองแก่ผู้รับของตาม sea waybills ด้วยการกำหนดให้หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาเป็นไปตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดเฉพาะกรณีที่มีการออกใบตราส่งเท่านั้น อาจทำให้การคุ้มครองผู้รับตราส่งไม่เป็นไปตามวัตถุประสงค์แห่งมาตรา 5

## 6.3 สิทธิของผู้ส่งของในการเรียกเอาใบรับของ

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดสิทธิของผู้ส่งของในการเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งไว้ใน มาตรา 12 และมาตรา 13 จึงทำให้กรณีที่ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว ผู้ส่งของเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งให้ได้ ในขณะที่เมื่อมีการบรรทุกของลงเรือแล้ว ผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้วได้

<sup>38</sup> เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.

2481 มาตรา 13

<sup>39</sup> ก้าชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, หน้า 197.

เมื่อใบตราส่งมีสถานะเป็นใบรับของเพราะเป็นการแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว<sup>40</sup> ในมุมมองของผู้ส่งของ ใบตราส่งจึงเป็นเอกสารที่แสดงได้ว่าผู้ขนส่งรับของเอาไว้ในความดูแลแล้ว และเป็นจุดเริ่มในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่สินค้าเกิดความเสียหายขึ้นจนกว่าจะมีการส่งมอบสินค้า<sup>41</sup> เอกสารดังกล่าวจึงมีความสำคัญต่อผู้ส่งของอย่างยิ่งเพราะเป็นหลักฐานที่ผู้ส่งของอาจนำมาแสดงถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้เนื่องจากได้รับของเอาไว้ในความดูแลแล้ว แต่ในกรณีที่การขนส่งนี้ไม่มีการออกใบตราส่ง เช่น การขนส่งตาม sea waybills เมื่อมีการส่งมอบให้ผู้ขนส่งแล้ว ผู้ส่งของก็ควรที่จะมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออก sea waybills ไปด้วยเช่นกัน เพราะเป็นเอกสารที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุใน sea waybills ไว้ในความดูแลแล้วเหมือนกันกับกรณีของใบตราส่ง

สำหรับการเรียกให้ออกเอกสารที่แสดงถึงการรับสินค้าเอาไว้ในความดูแลควรจะเป็นสิทธิที่ผู้ส่งของสามารถกระทำได้ เนื่องจากเป็นหลักฐานที่อาจแสดงถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้เพราะได้รับของเอาไว้ในความดูแลแล้ว เมื่อเปรียบเทียบกับกรณีที่ผู้ขนส่งทำให้เกิดความเสียหายในสินค้าขึ้นภายหลังได้รับสินค้าเอาไว้ในความดูแลแล้ว แม้จะไม่มีออกเอกสารใดเลยก็ตาม ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็เกิดขึ้นอยู่ดี แต่การที่ผู้ขนส่งออกเอกสารอันแสดงถึงการรับสินค้าเอาไว้ย่อมเป็นพยานหลักฐานให้แก่ผู้ส่งของได้ ดังนั้น ผู้ส่งของจึงควรมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งออกเอกสารเพื่อแสดงถึงการรับสินค้าเอาไว้แล้วได้ เมื่อ sea waybills มีสถานะเป็นใบรับของเช่นกัน ผู้ส่งของจึงควรมีสิทธิเรียกให้ออก sea waybills ได้ด้วย

ทั้งนี้หากในสัญญาฉบับของทางทะเลมีการตกลงกันให้ออก sea waybills ผู้ส่งของย่อมเรียกให้ผู้ขนส่งออก sea waybills ได้ เพราะเป็นข้อกำหนดตามสัญญา

#### 6.4 กรณีการไม่ได้บันทึกสภาพแห่งของเอาไว้

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ใบตราส่งมีสถานะเป็นใบรับของ จึงเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นได้ว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งแล้วและบอกได้ด้วยว่าของผู้ขนส่งรับเอาไว้ในสภาพเช่นไร หากสินค้ามีสภาพเรียบร้อยไม่มีสภาพชำรุดบกพร่องของสินค้า โดยทั่วไปจะมีการระบุคำว่า “clean” ลงไปในใบตราส่ง ใบตราส่งในลักษณะนี้จะถูกเรียกว่าใบตราส่งที่ไม่มีการบันทึกข้อสงวนหรือ “clean bill of lading” แต่หากสินค้ามีสภาพชำรุดบกพร่อง เช่น มีรอยแตกหัก ชำรุด เสียหาย มีรอยไฟไหม้ ผู้ขนส่งจะบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับสภาพชำรุดบกพร่องลงในใบตราส่ง ซึ่งเรียกว่าการบันทึกข้อสงวน และถือว่าใบตราส่งดังกล่าวเป็นใบตราส่งที่มีการบันทึกข้อสงวนหรือ “claused bill of lading” โดยเกี่ยวกับเรื่องนี้ UCP 600 Article 27 กำหนดให้ธนาคารตรวจรับเฉพาะใบตราส่งที่ clean โดยให้ข้อจำกัดความว่าใบตราส่งที่ clean นั้นหมายถึงใบตราส่งไม่มีการบันทึกถึงสภาพชำรุดบกพร่องของสินค้าหรือที่บ่งบอก อย่างไรก็ตามใบตราส่งไม่จำเป็นต้องระบุคำว่า clean ลงไป แม้ในข้อกำหนดของเครดิตจะมีข้อกำหนดว่าเอกสารการขนส่ง ต้อง clean on board ก็ตาม<sup>42</sup>

ในกรณีที่ไม่มีการระบุเรื่องสภาพแห่งของเอาไว้ในใบตราส่ง มาตรา 24 ให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นมีสภาพภายนอกเรียบร้อย ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า กรณีที่ผู้ขนส่งไม่บันทึกข้อสงวนใด ๆ เกี่ยวกับสภาพของสินค้าในใบตราส่ง กฎหมายถือว่าสินค้ามีสภาพเรียบร้อยนั่นเอง อย่างไรก็ตามบทบัญญัติของ มาตรา 24 ไม่ได้ใช้คำว่า “ให้สันนิษฐานว่า” แต่ใช้คำว่า “ให้ถือว่า” จึงเกิดความแตกต่างในการตีความตัวบทกฎหมายในกรณีนี้ว่า บทบัญญัติดังกล่าวเป็นข้อสันนิษฐานที่เด็ดขาดหรือไม่ ทั้ง

<sup>42</sup> UCP600 Article 27 Clean Transport Document

A bank will only accept a clean transport document. A clean transport document is one bearing no clause or notation expressly declaring a defective condition of the goods or their packaging. The word "clean" need not appear on a transport document, even if a credit has a requirement for that transport document to be "clean on board".

<sup>40</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 3

<sup>41</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 39

กรณีทีใบตราส่งยังไม่ถูกโอนไปยังผู้รับตราส่งและในกรณีที่ใบตราส่งถูกโอนไปยังผู้รับตราส่งแล้ว นักกฎหมายบางท่านเห็นว่าทบทบัญญัติดังกล่าวเป็นการสันนิษฐานที่เด็ดขาดแม้ใบตราส่งนั้นจะยังไม่ถูกโอนไปยังผู้รับตราส่งก็ตาม<sup>43</sup> แต่นักกฎหมายบางท่านเห็นว่าเป็นเพียงข้อสันนิษฐานเบื้องต้นของกฎหมายเท่านั้น แต่ถือว่าผู้ขนส่งมีภาระในการพิสูจน์ได้แก่ข้อสันนิษฐานดังกล่าว<sup>44</sup>

แต่สถานะความเป็นใบรับของของใบตราส่งก็เป็นสิ่งที่ปรากฏอยู่ใน sea waybills ด้วย<sup>45</sup> ดังนั้น กรณีที่มีการส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว และมีการออก sea waybills ให้แก่ผู้ส่งของ โดยไม่มีบันทึกถึงสภาพภายนอกของสินค้าแต่อย่างใด ต่อมาเกิดความเสียหายขึ้นแก่สินค้าผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ว่าสินค้าเสียหายตั้งแต่เวลาที่ได้รับมอบมาแล้วได้หรือไม่ หรือจะเป็นไปตามลักษณะเดียวกับใบตราส่งที่ถือว่าของสภาพภายนอกเรียบร้อยด้วยในทำนองเดียวกับใบตราส่งเพราะเป็นเอกสารที่แสดงถึงสถานะความเป็นใบรับของด้วย

เช่นเดียวกันกับกรณีข้อสันนิษฐานตามมาตรา 25 ที่ว่า ถ้ามิได้บันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้ตามรายการที่แสดงไว้ในใบตราส่งซึ่งอาจเกิดคำถามในลักษณะเดียวกันในกรณีการขนส่งที่ใช้ sea waybills ว่า การที่ผู้ขนส่งไม่ได้บันทึกข้อสงวนไว้ใน sea waybills จะทำให้ถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้ตามรายการที่แสดงไว้ใน sea waybills ด้วยหรือไม่และกรณีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความไม่ถูกต้องของรายละเอียดในใบตราส่งจะเป็นไปในลักษณะเดียวกับที่มาตรา 32 กำหนดด้วยหรือไม่เพราะทั้งสองมาตรากำหนดเอาไว้เฉพาะกรณีของใบตราส่งเท่านั้น

## 6.5 กรณีข้อตกลงที่เป็นโมฆะ

<sup>43</sup> ก้าชัย จงจักรพันธ์, *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ*, หน้า 203.

<sup>44</sup> ไพฑูริศ เอกจริยกร, *คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534* (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2538) หน้า 133.

<sup>45</sup> Guenter Treitel and Francis Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, para 8-001.

เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขนส่งใช้ข้อความในสัญญามาตรฐาน หรือข้อความที่มีลักษณะเอาัดเอาเปรียบผู้ส่งของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จึงมีบทบัญญัติที่กำหนดให้ข้อตกลงในสัญญารับขนของทางทะเลตกเป็นโมฆะ ตามมาตรา 17 ไม่ว่าจะเป็กรณีที่ผู้ขนส่งปลดเปลื้องตนเองจากหน้าที่หรือความรับผิดชอบใด ๆ ที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดเอาไว้ หรือกรณีที่ผู้ส่งกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กฎหมายบัญญัติเอาไว้หรือ ปิดภาระการพิสูจน์ให้เป็นของบุคคลอื่น หรือ ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประกันในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญารับขนของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย ข้อกำหนดเหล่านี้จะมีผลเป็นโมฆะทั้งสิ้น

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติของมาตรา 17 แล้ว อาจทำให้เกิดข้อสงสัยได้ว่า หากผู้ขนส่งไม่ได้กำหนดข้อตกลงเหล่านี้ลงไปในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ไปกำหนดในเอกสารการขนส่งแทน ผลจะเป็นอย่างไร เช่น การระบุข้อตกลงลงในใบตราส่ง หรือ sea waybills ข้อตกลงเหล่านี้จะยังมีผลเป็นโมฆะหรือไม่ เพราะกฎหมายไม่ได้บัญญัติเอาไว้เช่นเดียวกันกับกรณีที่เป็นการระบุเอาไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล

เมื่อพิจารณาถึง Hamburg Rules Article 23.1 ซึ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องข้อกำหนดในสัญญา จะเห็นว่า ข้อตกลงที่จะมีผลเป็นโมฆะนั้นอาจเป็นการกำหนดลงในสัญญารับขนของทางทะเล หรือ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นอันเป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเล จะไม่มีผลและเป็นโมฆะหากเป็นการไม่ปฏิบัติตามที่ Hamburg Rules กำหนดเอาไว้ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดย

อ้อม<sup>46</sup> ซึ่งการกำหนดให้ข้อกำหนดที่เป็นการเอารัดเอาเปรียบผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเป็นโมฆะตาม Hamburg Rules ก็มีเจตนาทำนองเดียวกับที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนด แต่จะเห็นว่าข้อกำหนดของ Hamburg Rules มีความครอบคลุมและชัดเจนมากกว่าที่มาตรา 17 กำหนดเอาไว้

## 6.6 กรณีการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 หากผู้ขนส่งทำสินค้าสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชั่งช้ำ แม้จะไม่สามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดได้ แต่ผู้ขนส่งอาจอ้างข้อจำกัดความรับผิดได้ ตามมาตรา 58 ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งอาจรับผิดต่ำกว่ามูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยในกรณีที่สินค้าสูญหายหรือเสียหาย กฎหมายกำหนดการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ หนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรืออีกโลกริมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีที่มีการรวมของหลายหน่วยการขนส่ง เป็นหน่วยการขนส่งเดียวกัน ถ้าระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ นั้น แต่ถ้ามิได้ระบุให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง ซึ่งจะเห็นได้ว่ากรณีที่มีการรวมของหลายหน่วยการขนส่ง กฎหมายกำหนดให้พิจารณาจำนวนหน่วยจากใบตราส่ง โดยถ้ามี

<sup>46</sup> Hamburg Rules Article 23 Contractual stipulations

1. **Any stipulation in a contract of carriage by sea, in a bill of lading, or in any other document evidencing the contract of carriage by sea is null and void to the extent that it derogates, directly or indirectly, from the provisions of this Convention. The nullity of such a stipulation does not affect the validity of the other provisions of the contract or document of which it forms a part. A clause assigning benefit of insurance of the goods in favour of the carrier, or any similar clause, is null and void.**

การระบุจำนวนหน่วยเอาไว้ในใบตราส่ง หน่วยการขนส่งก็จะเป็นไปตามที่ระบุในใบตราส่ง แต่ถ้าไม่มีการระบุเอาไว้ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง

ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งอาจเกิดขึ้นได้ในกรณีเป็นการขนส่งของทางทะเลแต่มีการใช้ sea waybills แทนใบตราส่ง เนื่องจากมาตรา 59 (1) กำหนดเอาไว้เฉพาะกรณีมีการระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่งเท่านั้น หากเป็นการขนส่งของทางทะเลตาม sea waybills จะใช้หลักการความรับผิดเช่นเดียวกับกับมาตรา 59 ด้วยหรือไม่เพราะไม่มีการบัญญัติให้นำมาใช้ดังเช่นลักษณะเดียวกับใบตราส่ง

อย่างไรก็ดี เมื่อหลักการของมาตรา 59 เป็นไปตามแนวคิดเรื่องสถานะของใบตราส่งในเรื่องความเป็นใบรับของของ ซึ่งใบรับของนี้อาจนำมาใช้เพื่อแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้ในลักษณะใดและในสภาพเช่นใด เมื่อ sea waybills มีสถานะดังกล่าวด้วยเช่นเดียวกับใบตราส่ง จึงควรที่มีการใช้แนวคิดการรวมหน่วยการขนส่งในลักษณะเดียวกับกับใบตราส่งด้วย เพื่อความชัดเจนและเป็นเอกภาพในเรื่องดังกล่าว

## 6.7 กรณีการยกเว้นการความรับผิดของผู้ขนส่ง

เมื่อการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเกิดจากแนวคิดเพื่อช่วยเหลือผู้ขนส่งให้สามารถคำนวณความรับผิดของตนในการขนส่งได้ แต่ในพฤติการณ์บางประการ การจำกัดความรับผิดอาจไม่เป็นธรรมต่ออีกฝ่ายหนึ่ง กฎหมายจึงบัญญัติเหตุยกเว้นการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้ว่ามิให้นำการจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 มาใช้บังคับ ซึ่งในส่วนที่เกี่ยวกับใบตราส่งจะเป็นไปตามมาตรา 60 (2) ถึง (4)

ตามมาตรา 60 (2) ถึง (4) การจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 จะไม่นำมาใช้บังคับในกรณีที่ผู้ส่งและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยระบุไว้ในใบตราส่งในกรณีที่ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใบตราส่ง หรือไม่บันทึกข้อสงวน โดยมีเจตนาที่จะขอผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำ

การโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้นและในกรณีที่ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง

สำหรับกรณีตาม มาตรา 60 (2) การกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กฎหมายกำหนดโดยระบุไว้ในใบตราส่งเป็นเรื่องของสถานะความเป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเลของใบตราส่ง ซึ่งหมายความว่า หากคู่สัญญามีการตกลงให้ผู้ขนส่งรับผิดมากกว่าที่มาตรา 58 กำหนดเอาไว้ ก็ควรที่จะระบุเอาไว้ในใบตราส่งด้วย เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาพยานหลักฐาน ซึ่งสถานะความเป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเลเป็นสถานะที่มีอยู่ใน sea waybills ด้วยเช่นกัน ดังนั้น กรณีที่มีการกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กฎหมายกำหนดแล้วมีการระบุเอาไว้ใน sea waybills ด้วย สมควรที่จะต้องบังคับใช้ในลักษณะเป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเช่นกัน แต่มาตรา 60 (2) กลับไม่ได้กล่าวถึงกรณีของ sea waybills เอาไว้

สำหรับกรณีตามมาตรา 60 (3) เป็นการสะท้อนถึงสถานะความเป็นใบรับของของใบตราส่ง เนื่องจากพิจารณาถึงข้อมูลจากผู้ส่งของระบุลงไปใบตราส่งว่าให้มีความถูกต้องเหมาะสม ไม่ให้มีการลงข้อมูลในใบตราส่งเป็นที่ใจในลักษณะเป็นการฉ้อฉลบุคคลภายนอกหรือผู้รับตราส่ง ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายได้ หากผู้ขนส่งกระทำการฉ้อฉลดังกล่าว ก็ไม่สมควรผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดได้ แต่ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าสถานะความเป็นใบรับของนั้นเป็นสิ่งที่ปรากฏอยู่ใน sea waybills ด้วยแม้ว่า sea waybills นั้นจะไม่สามารถโอนให้แก่กันได้โดยลักษณะเดียวกับใบตราส่ง เพราะ sea waybills ไม่มีสถานะความเป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้ แต่ด้วยสถานะความเป็นใบรับของก็ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องทราบถึงสภาพของสินค้าผู้ขนส่งได้รับเอาไว้ หากผู้ขนส่งบันทึกข้อมูลอันเป็นที่จริงใน sea waybills เพื่อฉ้อฉลบุคคลภายนอกก็สมควรที่จะทำให้ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างข้อจำกัดความรับผิดได้ด้วยเช่นกันในลักษณะเดียวกับใบตราส่ง

ในขณะที่ มาตรา 60 (4) สะท้อนถึงสถานะความเป็นใบรับของของใบตราส่งเช่นเดียวกัน โดยหากผู้ขนส่งทราบและยอมรับราคาของสินค้าแล้วแสดงราคา

สินค้านั้นไว้ในใบตราส่งแสดงว่าผู้ขนส่งทราบถึงราคาของสินค้าและสามารถเรียกค่าระวางตามสัดส่วนของราคาสินค้าได้ เช่น หากสินค้านั้นมีราคาสูง ค่าระวางก็ควรที่จะสูงขึ้นตาม เพราะผู้ขนส่งสมควรที่จะใช้ความระมัดระวังมากขึ้น และเมื่อผู้ขนส่งมีโอกาสเรียกค่าระวางในสัดส่วนที่สูงขึ้นแล้ว ผู้ขนส่งก็จะมีภาระหน้าที่ใช้ความระมัดระวังให้มากขึ้นด้วย หากเกิดความเสียหายขึ้นจึงไม่สมควรที่จะต้องจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้อีกดังนั้น หากผู้ขนส่งทราบและยอมรับราคาของสินค้าเอาไว้ในใบรับของ ผู้ขนส่งก็จะไม่สามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดได้ เมื่อวัตถุประสงค์ของมาตรา 60 (4) เป็นไปตามที่กล่าวมาข้างต้น ดังนั้นไม่ว่าผู้ขนส่งจะแสดงราคาไว้ในใบตราส่งหรือ sea waybills ซึ่งมีสถานะเป็นใบรับของเช่นนั้นก็สมควรที่จะให้ผลอย่างเดียวกัน คือไม่สมควรที่จะจำกัดความรับผิดได้ แต่มาตรา 60 (4) กำหนดเอาไว้เฉพาะในกรณีของการแสดงราคาลงไปใบตราส่งเท่านั้น จึงอาจเกิดคำถามขึ้นได้ว่าหากเป็นการแสดงราคาใน sea waybills ผู้ขนส่งจะยังอ้างข้อจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 ได้อีกหรือไม่

## 7. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

เพื่อลดข้อโต้แย้งและความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับผลของการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในกรณีที่เป็น การขนส่งตาม sea waybills จึงเห็นสมควรปรับปรุงหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความชัดเจนและเป็นธรรมมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าแนวทางการแก้ไขอาจทำได้หลายวิธี เช่น การบัญญัติเกี่ยวกับนิยามความหมายของ sea waybills ขึ้นโดยเฉพาะว่าให้หมายถึง “เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีชื่อตามที่ระบุในเอกสารนั้น” และเพิ่มเติมบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4, 5, 12, 13, 17, 24, 25, 32, 59(1), 60 (2) ถึง (4) ให้รวมถึงใบตราส่งและ sea waybills ไปพร้อมกัน ซึ่งจะสามารถแก้ไข

ปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละมาตราดังกล่าวได้ แต่การแก้ไขลักษณะนี้ก็อาจทำให้ไม่ครอบคลุมในบางกรณีได้ เช่น การออกเอกสารที่มีสถานะทางกฎหมายเป็นเพียงหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น แต่ไม่ได้มีสถานะเป็นใบรับของด้วย หรือเอกสารที่สถานะเป็นใบรับของ แต่ไม่มีสถานะทางกฎหมายเป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งไม่มีสถานะเป็น sea waybills แต่อย่างไร และทำให้บทนิยามข้างต้นไม่สามารถนำมาใช้ได้

เพื่อให้เกิดการแก้ไขที่ครอบคลุมและชัดเจนมากยิ่งขึ้นสมควรที่จะพิจารณาถึงสถานะของเอกสารการขนส่งในแต่ละมาตราว่ามีสถานะทางกฎหมายเป็นอย่างไร และกำหนดให้รวมถึงเอกสารอื่นอันมีสถานะดังกล่าวด้วย ซึ่งการเพิ่มเติมลักษณะนี้อาจเห็นได้ในตัวอย่างเรื่องเกี่ยวกับการอนุญาตให้บรรทุกสินค้าบนปากกระวางตามมาตรา 11 โดยมาตรา 11 วรรคสอง กำหนดให้กรณีและผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงกันให้บรรทุกหรืออาจบรรทุกของบนปากกระวางผู้ขนส่งจะต้องจัดแจ้งข้อตกลงเกี่ยวกับการอนุญาตให้บรรทุกหรืออาจบรรทุกของบนปากกระวางไว้ในใบตราส่งหรือเอกสารอื่นอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่มีการออกใบตราส่งโดยนําเชื่อว่าบทบัญญัติของมาตรา 11 วรรคสองน่าจะได้รับอิทธิพลมาจาก Hamburg Rules Article 9.2 ซึ่งมีข้อกำหนดในทำนองเดียวกัน<sup>47</sup>

<sup>47</sup> Hamburg Rules

Article 9

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier **must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect.** In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยอมรับถึงผลของเอกสารอื่นที่มีหนึ่งในสถานะทางกฎหมายเหมือนกับที่ใบตราส่งมีแล้ว ดังนี้ เพื่อให้การบังคับใช้มีผลกว้างกว่าการจำกัดไว้เฉพาะใบตราส่งหรือ sea waybills และเพื่อให้กฎหมายมีความสอดคล้องกันในแต่ละมาตรา จึงเห็นสมควรให้เพิ่มเติมข้อความว่า “หรือเอกสารอื่นอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง” ต่อจากคำว่าใบตราส่งในมาตรา 4 วรรคหนึ่ง, 5, 60 (2) และเพิ่มเติมข้อความดังกล่าวต่อจากคำว่าสัญญารับขนของทางทะเล ในมาตรา 17 วรรคหนึ่งและเพิ่มเติมข้อความว่า “หรือเอกสารอื่นอันเป็นการแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในเอกสารนั้นไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว” ต่อจากคำว่าใบตราส่งในมาตรา 12, 13, 24, 25, 32, 59(1), 60(2), 60(4) เพื่อให้พระราชบัญญัติฉบับนี้มีความสมบูรณ์และชัดเจนมากยิ่งขึ้น

## 8. บรรณานุกรม

### หนังสือภาษาไทย

กมล สนธิเกษตริน. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศ

แผนกคดีบุคคล. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2539.

กำชัย จงจักรพันธ์. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ.

พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.

คณิง ภาไชย. คำอธิบายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย.

พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2551.

ชวลิต อรรถศาสตร์. คำอธิบายกฎหมายการค้าระหว่าง

ประเทศ. กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2553.

ประสิทธิ์ ปิวาวัฒนพานิช. คำอธิบายกฎหมายระหว่าง

ประเทศแผนกคดีบุคคล. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556.

ไผทชิต เอกจริยกร. คำอธิบายซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้.

พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน. 2556.



ไพฑูริย์ เอกจริยกร. **คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534.** กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2538.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. **รับขนของทางทะเล.** กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน., 2541.

พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. **คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล.** กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน., 2548.

แพรวพรรณ หลายปัญญา. **คำอธิบายกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ.** กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2558.

วัลย์ลดา วิวัฒน์พนาชาติ. **การค้าต่างประเทศของประเทศไทย.** กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2554.

สมพงษ์ เพื่ออารมย์. **ธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ.** กรุงเทพมหานคร: จามจุรีโปรดักท์, 2549.

หยุด แสงอุทัย. **แนวคำถามคำตอบประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยซื้อขาย และเปลี่ยน ให้.** กรุงเทพมหานคร: นำเชียการพิมพ์, 2515.

หอการค้านานาชาติแห่งประเทศไทย. **INCOTERMS 2010.** กรุงเทพมหานคร: หอการค้านานาชาติแห่งประเทศไทย, 2554.

อภิญา เลื่อนฉวี. **กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ.** กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน., 2552.

อรณิณี ดิษฐอำนาจ. **คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล.** กรุงเทพมหานคร: สำนักกอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2553.

#### หนังสือภาษาอังกฤษ

AgashaMugasha. **The Law of Letters of Credit and Bank Guarantees.** Sydney: The Federation Press, 2003

Alan Edward Branch and Michael Roberts. **Branch's Elements of Shipping.** Ninth Edition. London: Routledge, 2014.

Alastair Mullis. **Bills of Lading and Their Functions: International Sale and Carriage Law Course Documents.** UK: University of East Anglia, 2007.

Alastair Mullis. **Documentary Credits Cases and Materials: International Sale and Carriage Law Course Documents.** UK: University of East Anglia, 2007.

Alastair Mullis. **Duties of the Carrier: International Sale and Carriage Law Course Documents.** UK: University of East Anglia, 2007.

Alastair Mullis. **International Payment and Finance Law Course Documents.** UK: University of East Anglia, 2007.

BarisSoyer and Andrew Tettenborn. **International Trade and Carriage of Goods.** Oxon: Routledge, 2017.

Baron Tenderden and Charles Abbott. **A Treatise on the Law Relative to Merchant Ships and Seamen.** New Jersey: The Law Book Exchange, 2008.

Bruno Zeller. **Damages under the Convention on contracts for the International Sale of Goods.** Second Edition. New York : Oxford University Press, 2009.

Christopher Berry Gray. **The Philosophy of Law: An Encyclopedia.** London: Routledge, 2012.

Clayton Gillette. **Advanced Introduction to International Sales Law.** UK: Edward Elgar Publishing Limited, 2016.

Daniel Bethlehem and others. **The Oxford Handbook of International Trade Law.** New York: Oxford University Press, 2009.

Edward G. Hinkelman. **Dictionary of International Trade: Handbook of the Global Trade.**





- Sixth Edition. USA: World Trade Press, 2005.
- Eric Baskind, Greg Osborne, and Lee Roach. **Commercial Law**. Second Edition. UK: Oxford University Press, 2016.
- Ewan McKendrick. **Contract Law: Text, Cases, and Materials**. Fifth Edition. London: Oxford University Press, 2012.
- Francis Cherunilam. **International Business Text and Cases**. Fifth Edition. New Delhi: PHI Learning Private Limited, 2010.
- Gabriel Moens and Peter Gillies. **International Trade and Business: Law Policy and Ethics**. Sydney: Carvendish Publishing Australia, 2000.
- Guenter Treitel and Francis Reynolds. **Carver on Bills of Lading**. Third Edition. London: Thomson Reuters (Legal) Limited, 2011.
- Indira Carr. **International Trade Law**. Fourth Edition. London: Routledge-Carvendish, 2010.
- Indira Carr. **International Trade Law**. Fifth Edition. Oxon: Routledge, 2014.
- Ingeborg Schwenzer and Christiana Fountoulakis. **International Sales Law**. UK: Routledge-Carvendish, 2007.
- Ingeborg Schwenzer, Christiana Fountoulakis and Mariel Dimsey. **International Sales Law**. Second Edition. Oxford: Hart Publishing Ltd, 2012.
- Ingeborg Schwenzer, Pascal Hachem and Christopher Kee. **Global Sales and Contract Law**. New York: Cambridge University Press, 2012.
- International Chamber of Commerce Edited by Emily O'Connor. **INCOTERMS 2010 Q&A Questions and Expert Guidance on the Incoterms 2010 Rules**. France: International Chamber of Commerce, 2013.
- Jan Ramberg. **ICC Guide to Incoterms 2010 Understanding and practical use**. France: International Chamber of Commerce, 2011.
- John F Wilson. **Carriage of Goods by Sea**. Seventh Edition. England : Pearson Education, 2010.
- John Schofield. **Laytime and Demurrage**. Seventh Edition. London: Routledge, 2016.
- Joseph F. Morrissey and Jack M. Graves. **International Sales Law and Arbitration**. Netherland: Kluwer Law International, 2008.
- Justin Paul. **International Business**. Fifth Edition. New Delhi: PHI Learning Private Limited, 2011.
- Kwai Wing LUK. **International Trade Finance: A Practical Guide**. Second Edition. Hong Kong: City University of Hong Kong, 2011.
- Larry A. DiMatteo. **International Sales Law: A Global Challenge**. New York: Cambridge University Press, 2014.
- Marcel Fontaine and Filip de Ly. **Drafting International Contracts: An Analysis of Contract Clauses**. Netherland: MatinusNijhoff Publishers, 2009.
- Martin Dockray. **Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea**. Third Edition. London :Carvendish Publishing, 2004.
- Meltem Deniz GunerOzbek. **The Carriage of Dangerous Goods by Sea**. Germany: Springer, 2008.



- Meltem Deniz GunerOzbek. **The United Nations Convention of Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea**. Germany: Springer, 2011.
- Nicholas John Margetson. **The system of liability of articles III and IV of the Hague Visby Rules**. Zutphen: Paris Legal Publishers, 2008.
- Paul Todd. **Bills of Lading and Bankers Documentary Credits**. Fourth Edition. London: Informa Law, 2007.
- Paul Todd. **Principles of the carriage of goods by sea**. London: Routledge, 2016.
- Peter Gillies. **Concise Contract Law**. Sydney: The federation press, 1988.
- Phyllis H. Frey and Martin A. Frey. **Essentials of Contract Law**. Canada: West Thompson Learning, 2001.
- Randy E. Barnett. **Contracts**. New York: Oxford University Press, 2010.
- Richard Aikens, Richard Lord and Michael Bools. **Bills of Lading**. Second Edition. London: Informa Law, 2016.
- Richard King. **Gutteridge and Megrah's Law of Bankers' Commercial Credits**. UK: Taylor & Francis Group, 2001.
- Richard Stone. **The modern law of contract**. Fifth Edition. London: Cavendish Publishing Limited, 2002.
- Robert Bradgate and Fidelna White. **The Carriage of Goods by Sea Act 1992: The Modern Law Review**. Volume 56. 1993.
- Robert W. Emerson. **Business Law**. Fifth Edition. New York: Barron's Educational Series, 2009.
- Roy C Smith, Ingo Walter and Gayle Delong. **Global Banking**. Third Edition. USA: Oxford University Press, 2012.
- Roy Goode Revised by Ewan McKendrick. **Goode on Commercial Law**. Finland: Penguin Books, 2010.
- Samir Mankabady. **The Hamburg Rules on The Carriage of Goods by Sea**. London: The Chameleon Press Ltd, 1978.
- Simon Baughen. **Shipping Law**. Sixth Edition. London: Routledge, 2015.
- The Law Commission and The Scottish Law Commission. **Rights of suit in respect of carriage of goods by sea**. London: HMSO, 1991.
- Thomas H Ward. **Letters of Credit and Documentary Collections**. USA: Xlibris Coporation, 2009.
- ThummuluriSiddaiah. **International Financial Management**. New Delhi: Pearson Education South East Asia, 2010.
- Yvonne Baatz and others. **Maritime Law**. Third Edition. London: Routledge, 2014.
- Yvonne Baatz and others. **The Rotterdam Rules: A practical Annotation**. London: Routledge, 2009.

#### Websites

The United Nations Conference on Trade and Development, **Bill of Lading Report** [Online]. Available URL: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl6rev1\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/c4isl6rev1_en.pdf) (accessed 14 กันยายน 2562).



UNCITRAL, Status: United Nations  
Convention on Contracts for the  
International Carriage of Goods Wholly  
or Partly by Sea Online]. Available URL  
[https://uncitral.un.org/en/texts/transport  
goods/conventions/rotterdam\\_  
rules/stat  
us](https://uncitral.un.org/en/texts/transport_goods/conventions/rotterdam_rules/status) (accessed 14 กันยายน 2562