

ผลของการ โอนบิลออฟเลติงในระบบกฎหมายไทย



นางสาวพนิดา วัธนเวคิน

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

ภาควิชานิติศาสตร์

บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2529

ISBN 974-566-208-9

I 16596523

013703

EFFECTS OF THE TRANSFER OF BILL OF LADING IN THAI LEGAL SYSTEM



Miss Panida Wattanavekin

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School

Chulalongkorn University

1986

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ผลของการ โอนบิลออฟเลดิงในระบบกฎหมายไทย

โดย

นางสาวพนิศา วัฒนเวคิน

ภาควิชา

นิติศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษา

อาจารย์สาริน สกุลรัตน์

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

อาจารย์ธีชชัย ศุภผลศิริ



บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้อนุมัติวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต

[Handwritten signature]

(รองศาสตราจารย์ ดร. สรชัย พิศาลบุตร)

รักษาการในตำแหน่งรองคณบดีฝ่ายวิชาการ

ปฏิบัติราชการแทนรักษาการในตำแหน่งคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ประสิทธิ์ โยวีโลกุล)

[Handwritten signature]

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร. สุธาบตี สัตตบุศย์)

[Handwritten signature]

กรรมการ

(อาจารย์สาริน สกุลรัตน์)

[Handwritten signature]

กรรมการ

(อาจารย์ธีชชัย ศุภผลศิริ)

[Handwritten signature]

กรรมการ

(นายทวี ตันตีสุนทร)

[Handwritten signature]

กรรมการ

(นายกรองเกียรติ คมสัน)

[Handwritten signature]

กรรมการ

(นายสมพร ไพลิน)

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ผลของการโอนบิลออฟเลตติ้งในระบบกฎหมายไทย
ชื่อนิสิต นางสาวพนิดา วัฒนเวคิน
อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์สาริน สกุลรัตน์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม อาจารย์ธีรชัย ศุภผลศิริ
ภาควิชา นิติศาสตร์
ปีการศึกษา 2528



บทคัดย่อ

การขนส่งสินค้าทางทะเลมีบทบาทสำคัญในทางการค้าขายระหว่างประเทศที่ต้องขนส่งสินค้าจากผู้ขายในที่หนึ่งไปยังผู้ซื้ออยู่ในอีกที่หนึ่ง โดยปกติในการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นผู้ขนส่งจะออกบิลออฟเลตติ้งให้ผู้ส่งของเพื่อเป็นหลักฐานว่าได้รับของแล้ว บิลออฟเลตติ้งที่ออกให้แก่ผู้ส่งของมีหลายลักษณะ แต่ละลักษณะแสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของที่แตกต่างกัน เช่น บิลออฟเลตติ้ง "บรรทุกแล้ว" กับบิลออฟเลตติ้ง "รับไว้เพื่อบรรทุก" ให้ผลที่แตกต่างกัน คือ บิลออฟเลตติ้ง "บรรทุกแล้ว" แสดงว่าผู้ขนส่งได้บรรทุกสินค้าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติ้งลงเรือแล้ว ส่วนบิลออฟเลตติ้ง "รับไว้เพื่อบรรทุก" แสดงว่าในขณะที่ผู้ขนส่งออกบิลออฟเลตติ้ง ผู้ขนส่งยังไม่ได้บรรทุกสินค้าลงเรือ เป็นต้น นอกจากนี้บิลออฟเลตติ้งยังมีคุณลักษณะทางกฎหมายที่สำคัญอีกสองประการคือ เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล และเป็นเอกสารสิทธิหรือเป็นสัญญาลักษณะแทนสินค้าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติ้ง คุณลักษณะประการสุดท้ายมีผลถึงความเปลี่ยนมือได้ของบิลออฟเลตติ้ง กล่าวคือผู้ทรงบิลออฟเลตติ้งสามารถสลักหลังโอนบิลออฟเลตติ้งให้แก่บุคคลอื่นแทนการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง และผู้รับสลักหลังสามารถเวนคืนบิลออฟเลตติ้งกับผู้ขนส่งเพื่อรับมอบสินค้า อย่างไรก็ตามผู้รับสลักหลังจะไม่มีสิทธิคิดว่าผู้โอน ยกเว้นกรณีที่กำหนดไว้

เป็นอย่างอื่น ดังนั้นบิลออฟเลตติ้งจึงไม่เป็นตราสารที่เปลี่ยนมือได้ เช่นเดียวกับตัวเงิน แต่เป็นเพียงตราสารที่ถึงเปลี่ยนมือได้ ที่สามารถโอนให้แก่กันได้ เช่นเดียวกับใบรับของคลังสินค้าหรือประหวอนสินค้าในตัวเอง การสลักหลัง โอนบิลออฟเลตติ้งก่อให้เกิดผลสำคัญในสามส่วนคือ เกี่ยวกับสิทธิในสินค้า หน้าที่และความรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเล และความคุ้มครองบุคคลภายนอกผู้รับโอนโดยสุจริต ในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิในสินค้า การสลักหลัง โอนบิลออฟเลตติ้งมีผลเป็นการ โอนการครอบครองสินค้าตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติ้ง ส่วนกรรมสิทธิ์ในสินค้านี้ดังกล่าวจะโอนไปยังผู้รับสลักหลังหรือไม่เป็นเรื่องที่จะต้องพิจารณาจากเจตนาของผู้สัญญา กับหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมายเป็นสำคัญ ในส่วนสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่ง สิทธิและหน้าที่ดังกล่าวจะโอนไปยังผู้รับสลักหลังเมื่อการโอนบิลออฟเลตติ้งนั้นเป็นการ โอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าด้วย และผู้รับโอนสามารถใช้สิทธิตามสัญญาอันต่อผู้ขนส่งได้ในนามตนเอง ในส่วนความคุ้มครองบุคคลภายนอก บุคคลภายนอกผู้รับโอนโดยสุจริตไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน เว้นแต่ที่มีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะเท่านั้น

สำหรับอนุสัญญาระหว่างประเทศ มีจุดมุ่งหมายสำคัญเพื่อให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายประเทศต่าง ๆ ในหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติ้ง

ส่วนกฎหมายไทยนั้น ในปัจจุบันไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลใช้โดยเฉพาะ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 609 วรรค 2 บัญญัติไว้แต่เพียงว่า "รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" ซึ่งศาลไทยยึดถือแนวปฏิบัติโดยนำหลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดยเฉพาะมาตรา 4 และบรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 เรื่องรับขนมาปรับใช้กับคดี ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนสับสนและไม่เหมาะสมกับลักษณะของสัญญาบางที่ก็ขัดกับเจตนาของผู้สัญญา เพราะกฎหมายที่ใช้บังคับไม่ครอบคลุม

ในทุกกรณี และบางกรณีมีลักษณะที่แตกต่างจากหลักกฎหมายสากลหรือจารีตประเพณีทางการค้า ซึ่งก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากโดยคู่สัญญารับขนของทางทะเลไม่สามารถทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของตนได้ชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับผลของการโอนบิลออฟเลตติงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในสินค้าว่ากรรมสิทธิในสินค้าจะโอนไปแค่ไหนเพียงไร และสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลจะโอนไปยังผู้รับสละหลังหรือไม่ ผู้รับโอนโดยสุจริตจะได้รับความคุ้มครองในกรณีใดบ้าง ความไม่ชัดเจนนี้ก่อให้เกิดผลเสียต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยส่วนรวม ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งของทางทะเลซึ่งอยู่ในระหว่างกระบวนการนิติบัญญัติในขณะนี้สามารถแก้ไขข้อบกพร่องของกฎหมายไทยได้ในบางส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง แต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลของการโอนบิลออฟเลตติงแล้วยังไม่ครอบคลุมถึงในทุกกรณี ทำให้ต้องมีการตีความกฎหมาย อย่างไรก็ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะเป็นการวางพื้นฐานกฎหมายการรับขนของทางทะเลของไทย และเป็นวิวัฒนาการอีกช่วงหนึ่งของกฎหมายซึ่งคงจะมีต่อไปในอนาคตอย่างไม่หยุดยั้ง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



THESIS TITLE - EFFECTS OF THE TRANSFER OF BILL OF LADING
IN THAI LEGAL SYSTEM

NAME - MISS PANIDA WATTANAVEKIN

ADVISOR - MR. SARIN SKULRATANA

CO-ADVISOR - MR. DHAJJAI SUBHAPHOLSIRI

DEPARTMENT - LAW

ACADEMIC YEAR - 1985

ABSTRACT

Carriage of goods by sea takes important roles in international trade because goods are to be transported from a seller in one place to a buyer in another place. In this mode of transportation the carrier will usually issue to the shipper a bill or bills of lading evidencing the receipt of goods into the carrier's custody. Bills of lading so issued can be grouped into many categories. Each category represents different relationship between the carrier and the shipper for example, a shipped bill of lading indicates that the carrier has loaded goods on board a particular vessel, on the other hand, received for shipment bill denotes that at the time of issuance the carrier has not loaded goods on board yet. In addition to being the receipt of goods, bills of lading are also evidence of the contracts of sea carriage

and documents of title or symbols of goods designated therein. That bills of lading are documents of title or symbols of goods results in their nature of negotiability. Instead of actual delivery of goods which are still in transit, the holder may endorse the bill of lading to the transferee or consignee. The consignee may thereafter surrender the bill of lading to the carrier in exchange for the goods. Nevertheless, generally the endorsee gains no better title over the goods than the endorser unless the law otherwise stipulates. Therefore, bills of lading do not have full qualifications of negotiable instruments as bills of exchange. They only qualify as quasi-negotiable instruments which can be transferred in the same manner as warehouse receipts or warrants. The endorsement affects three important issues viz., the rights over goods, contractual rights and liabilities and the protection of bona fide endorsee. In respect of the rights over goods, the endorsement results in the transfer of possession of goods described in the bill of lading. However, the question on the transfer of ownership in the goods to the endorsee is to be considered according to the parties' intention and related legal rules. Regarding contractual rights and liabilities between the shipper and the carrier, the endorsee shall have rights and be subject to the same liabilities as the endorser if the goods ownership passes upon the endorsee

by reason of the bill transfer. The endorsee may exercise the transferred contractual rights against the carrier in his own name. With respect to the protection of the endorsee, the bona fide endorsee will not have better rights than his endorser unless the law specifically so provided.

International Conventions were mainly intended to unify laws of various states on rights and liabilities of the carrier to be contained in the bills of lading.

As for Thailand, at present there is no specific law on this matter. The Civil and Commercial Code section 609 paragraph 2 stipulates "the carriage of goods by sea is governed by the laws and regulations relating thereto." In practice, the Thai court has applied general provisions of the Code especially section 4 and book III title VIII, chapter I on carriage to the disputes. This practice creates uncertainties and confusion. This application is not only unsuitable to the nature of contract but also contrary to the idea behind section 609 paragraph 2. On some occasions the result is against the parties' will. The applied law does not cover all aspects of carriage of goods by sea and in some cases differs from international accepted rules or customs. Because of this application, the parties cannot ascertain their rights and liabilities especially on the effects of the

bill transfer in regard to the transfer of ownership or contractual rights and liabilities and the protection of bona fide transferee. This uncertainty adversely affects the national economy. The Draft Carriage of Goods by Sea Act which is now under legislative process can clarify the law on part of the carriers' rights and liabilities. However this draft does not cover all aspects of the effects of the transfer of bills of lading. There is still need for future interpretation. Nonetheless, this draft will provide a firm basis for the Thai legal system on sea carriage and will be one big step in the process of legal evolution.



ศูนย์วิทยพัชกร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีก็ด้วยการสนับสนุนทั้งทางวิชาการและกำลังใจจากคณาจารย์ ครอบครัว และเพื่อน ผู้เขียนจึงขอขอบพระคุณไว้ ณ ที่นี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรองศาสตราจารย์ ประสิทธิ์ โสวิไลกุล รองศาสตราจารย์ ดร. สุธาบดี สัตตบุศย์ คุณทวี ดันติสุนทร คุณกรองเกียรติ คมสัน และคุณสมพร ไพลิน ซึ่งนอกจากจะกรุณาเป็นประธานกรรมการและกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว ยังกรุณาให้ข้อคิดเห็น ข้อมูลประกอบการวิจัย และให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์ยิ่งในการเขียนวิทยานิพนธ์ และขอขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาทั้งสองท่านคือ อาจารย์สาริน สกุลรัตน์ และอาจารย์ธัชชัย ศุภผลศิริ ซึ่งได้ช่วยเหลือทางด้านตำราและให้คำแนะนำตลอดจนตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ด้วยความกรุณาเอาใจใส่ยิ่ง

นอกจากนี้ผู้เขียนขอขอบพระคุณอาจารย์จรัญ ภักดีธนากุล ที่มีส่วนให้คำแนะนำในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มาแต่เริ่มต้น และขอขอบคุณ คุณประมวล มณีน้อย บรรณารักษ์ห้องสมุดสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม เจ้าหน้าที่สถาบันธุรกิจพาณิชย์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และเจ้าหน้าที่ห้องสมุดคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่ให้ความช่วยเหลือในการค้นคว้าเอกสารประกอบการวิจัย และขอขอบคุณบุคคลที่ให้ความอนุเคราะห์ทุกท่านแม้มิได้กล่าวนามในที่นี้ หายที่สุดบุคคลที่จะวันกล่าวถึงไม่ได้คือ คุณพงศ์เทพ เทพกาญจนา ผู้มีส่วนสำคัญในความสำเร็จของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้หากมีข้อบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ประการใดผู้เขียนขอน้อมรับไว้และหากเป็นประโยชน์ในทางการศึกษาหรือมีส่วนในการสร้างสรรค์ใด ๆ แล้วผู้เขียนขอมอบแด่คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย คุณเกียรติและคุณจรรยาสมร วัฒนเวคินบิดามารดาที่เคารพรักของผู้เขียนและผู้มีอุปการะคุณแก่ผู้เขียนทุกท่าน



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ช
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
บทนำ.....	1
บทที่.....	
1. ลักษณะทั่วไปของบิลออฟเลดิง.....	7
1.1 ประวัติความเป็นมาของการรับขนของทางทะเล และกำเนิดของบิลออฟเลดิง.....	7
1.2 ลักษณะทั่วไปของการรับขนของทางทะเล.....	20
1.3 ลักษณะของบิลออฟเลดิง.....	23
- บิลออฟเลดิง"บรรทุกแล้ว" และ บิลออฟเลดิง "รับไว้เพื่อบรรทุก".....	24
- Clean Bill of Lading และ Claused Bill of Lading.....	25
- บิลออฟเลดิงที่เปลี่ยนมือได้ และ บิลออฟเลดิง ที่เปลี่ยนมือไม่ได้.....	26
- Steamship Bill of Lading และ Charterparty Bill of Lading.....	27
- Combined Transport Bill of Lading	28
- House Bill of Lading และ Groupage	

Bill of Lading.....	29
- Stale Bill of Lading.....	30
2. คุณสมบัติทางกฎหมายของบิลออฟเลดิง.....	31
2.1 เป็นใบรับสินค้า.....	31
- การระบุจำนวนสินค้า.....	31
- เป็นใบรับของแสดงถึงสภาพ.....	37
- การระบุเครื่องหมายแห่งที่บ่หรือคุณภาพ....	42
2.2 เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของ.....	45
2.3 เป็นเอกสารสิทธิ.....	50
2.4 อนุสัญญาระหว่างประเทศ.....	53
2.5 กฎหมายไทย.....	59
3. ความเปลี่ยนแปลงได้ของบิลออฟเลดิง.....	71
3.1 ความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลงได้ของบิลออฟเลดิง	71
3.2 ลักษณะที่ทำให้บิลออฟเลดิงเปลี่ยนแปลงได้.....	74
- ลักษณะโดยทั่วไปของตราสารที่เปลี่ยนแปลงได้..	74
- ตราสารที่เปลี่ยนแปลงได้กับการ โอนสิทธิเรียกร้อง ตัวเงินและใบรับของคลังสินค้า.....	78
- ตราสารที่เปลี่ยนแปลงได้กับบิลออฟเลดิง.....	78
3.3 องค์ประกอบของการ โอนบิลออฟเลดิงและข้อ จำกัดการ โอน.....	79
3.4 ประเภทของวิธีการ โอนบิลออฟเลดิง.....	84
3.5 อนุสัญญาระหว่างประเทศ.....	85
3.6 กฎหมายไทย.....	89
4. ผลของการ โอนบิลออฟเลดิง.....	98

4.1 สิทธิในสินค้า.....	98
- กรรมสิทธิ์ในสินค้า.....	98
- คำรับรองของผู้โอนที่ให้แก่ผู้รับโอน.....	114
4.2 สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล....	115
4.3 การคุ้มครองผู้รับโอนโดยสุจริต.....	122
4.4 อนุสัญญาระหว่างประเทศ.....	131
4.5 กฎหมายไทย.....	135
5. วิเคราะห์ปัญหาและแนวทางการแก้ไขตามกฎหมายไทย	150
ภาคผนวก	
ก. International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading Signed at Brussels on 25th August 1924 as Amended by Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968 (Hague Visby Rules) และ คำแปล	168
ข. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea , 1978 (Hamburg Rules) และคำแปล	193
ค. Bills of Lading Act, 1855 และคำแปล	265
ง. Sale of Goods Act, 1979 และคำแปล	268
จ. Factors Act, 1889 และคำแปล	290
ฉ. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.	294
บรรณานุกรม	317
ประวัติผู้เขียน	328



บทนำ

ความนำ

การขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบันได้ทวีความสำคัญขึ้นตามลำดับในการค้าขายระหว่างประเทศ เพราะทะเลเป็นเส้นทางสำคัญเส้นทางหนึ่งที่สามารถเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ เข้าด้วยกัน การขนส่งสินค้าทางทะเลได้พัฒนาขึ้นมาโดยการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาใช้ทำให้เกิดความรวดเร็วปลอดภัยและแน่นอน และสามารถขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือปริมาณมาก ๆ ได้อย่างประหยัดกว่าการขนส่งทางอื่น การขนส่งสินค้าทางทะเลจึงมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ สำหรับประเทศไทย การขนส่งสินค้าทางทะเลมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไม่น้อย เพราะต้องใช้ในการขนส่งพืชผลโดยเฉพาะข้าวและแร่ธาตุต่าง ๆ ไปขายยังต่างประเทศ ซึ่งการขนส่งโดยทางอื่นเป็นไปไม่ได้ในทางปฏิบัติเพราะค่าใช้จ่ายสูงมากเนื่องจากสินค้ามีจำนวนมาก นอกจากนี้ยังใช้ในการนำเข้าเครื่องมือเครื่องจักรทางด้านอุตสาหกรรมเพื่อประโยชน์ในการผลิต รัฐบาลก็ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในเรื่องนี้และมีโครงการสร้างท่าเรือน้ำลึกตามโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออก อย่างไรก็ตามการขยายตัวทางด้าน การขนส่งทางทะเลของไทยยังไม่มากเท่าที่ควร โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับประเทศมหาอำนาจทางทะเลอื่น ๆ และการพัฒนาของกฎหมายไทยในเรื่องนี้ยังมีไม่มากนัก ดังจะเห็นได้จากการที่กฎหมายไทยในเรื่องนี้ยังขาดความชัดเจนและความแน่นอน เพราะมีกฎหมายที่กล่าวถึงการรับขนของทางทะเลเพียงมาตราเดียวคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 609 วรรค 2 ซึ่งบัญญัติเพียงว่า "รับขนของทางทะเล ทำหน้าที่บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" มาตรานี้ไม่ให้ความกระจ่างเกี่ยวกับกฎหมายไทยที่จะใช้บังคับแก่เรื่องนี้ เพราะในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่า

ด้วยการรับชนของทางทะเล ดังนั้น การพิจารณาคดีเกี่ยวกับเรื่องนี้ ศาลไทยจึงต้องอาศัยหลักทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรา 4 ที่ให้ใช้คลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น บทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และหลักกฎหมายทั่วไปมาปรับแก้คดีตามลำดับ ในกรณีที่ไม่มียกกฎหมายมาปรับแก้คดี

การใช้กฎหมายโดยอาศัยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 4 ทำให้ขาดความแน่นอน ผู้เกี่ยวข้องในสัญญารับชนของทางทะเลไม่มีความมั่นใจในสิทธิและหน้าที่ของตน เป็นอุปสรรคต่อการพาณิชย์นาวีและมีปัญหาเรื่องการนำสืบในชั้นศาล แนวทางกฎหมายที่ศาลวางไว้บางกรณีไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมายสากลโดยศาลมักปรับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะ 8 หมวด 1 เกี่ยวกับการรับชนภายในประเทศใช้บังคับแก่การรับชนของทางทะเลในฐานะที่เป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง แต่การรับภายในประเทศต่างกับการรับชนของทางทะเลมาก กฎหมายดังกล่าวจึงไม่ครอบคลุมปัญหาทั้งหมดและมีบทบัญญัติบางมาตราที่ทำให้ขัดตกลงที่เป็นสากลบางข้อในสัญญารับชนของทางทะเลสิ้นผล รัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาและความจำเป็นที่ต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับการรับชนของทางทะเล โดยเฉพาะจึงได้จัดตั้งหน่วยราชการหลายหน่วยเกี่ยวกับเรื่องนี้ขึ้น เช่น คณะกรรมการร่างกฎหมายทะเลในกระทรวงคมนาคม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ซึ่งหน่วยงานเหล่านี้ได้มีส่วนสำคัญในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับชนของทางทะเลซึ่งขณะนี้กำลังดำเนินการเพื่อเสนอต่อสภานิติบัญญัติและตราออกใช้เป็นกฎหมายต่อไป เป็นที่คาดหวังว่าเมื่อร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมีผลใช้บังคับแล้ว การรับชนของทางทะเลจะมีหลักการทางกฎหมายที่แน่นอนและเป็นแบบแผนซึ่งจะมีผลส่งเสริมการพาณิชย์นาวีและธุรกิจการค้าระหว่างประเทศของไทย

ในด้านระหว่างประเทศองค์การสหประชาชาติได้เห็นถึงความสำคัญของความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายเกี่ยวกับการรับชนของทางทะเล และได้จัด

ทำอนุสัญญาระหว่างประเทศขึ้นเรียกว่า UNITED NATIONS CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 1978 (HAMBURG RULES) [อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางทะเลของสหประชาชาติ ค.ศ. 1978 (แฮมเบอร์กรูลส์)] ซึ่งมีพื้นฐานมาจาก INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING, SIGNED AT BRUSSELS ON AUGUST 25, 1924 (HAGUE RULES) [อนุสัญญาว่าด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับบิลออฟเลดิงให้เป็นอย่างเดียวกัน ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (เฮก รูลส์)] และ PROTOCOL TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING, SIGNED AT BRUSSELS ON FEBRUARY 23, 1968 (BRUSSELS PROTOCOL 1968) [พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับบิลออฟเลดิงให้เป็นอย่างเดียวกัน ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (บรัสเซลส์โปรโตคอล 1968)] รวมเรียกว่า HAGUE VISBY RULES (เฮก วิสบี รูลส์) ซึ่งหลายประเทศไม่รวมประเทศไทยเข้าเป็นภาคี

วัตถุประสงค์และขอบเขตของวิธานิพนธ์

วัตถุประสงค์ของวิธานิพนธ์ มุ่งที่จะอธิบายผลทางกฎหมายของการโอนบิลออฟเลดิง ในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิในสินค้า สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล และความคุ้มครองผู้รับโอนบิลออฟเลดิงโดยสุจริต โดยอธิบายผลตามหลักกฎหมายสากลในเรื่องนี้และพิจารณาผลตามกฎหมายไทยในปัจจุบันว่าเป็นอย่างไร แตกต่างจากหลักกฎหมายสากลอย่างไร ความแตกต่างนั้นก่อให้เกิดผลกระทบเพียงใด และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลที่กำลังร่างอยู่จะมีส่วนช่วยแก้ไขข้อบกพร่องเหล่านี้หรือไม่เพียงใด

ขอบเขตของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้บทที่ 1 จะอธิบายในเบื้องต้นถึงขั้นตอนโดยทั่วไปของธุรกิจการรับขนของทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับบิลออฟเลดิง ลักษณะต่าง ๆ ของบิลออฟเลดิงซึ่งก่อให้เกิดผลที่แตกต่างกัน บทที่ 2 จะอธิบายถึงคุณลักษณะทางกฎหมายของบิลออฟเลดิงที่เป็นใบรับของ หลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลและความเป็นเอกสารสิทธิ บทที่ 3 จะกล่าวถึงความสามารถในการเปลี่ยนมือได้ของบิลออฟเลดิงว่าจะมีผลในการโอนอย่างไร โดยเปรียบเทียบกับตัวเงิน ใบรับของคลังสินค้า และการโอนสิทธิเรียกร้องทั่วไป ในบทที่ 4 จะอธิบายถึงผลของการโอนบิลออฟเลดิงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในสินค้าโดยเฉพาะกรรมสิทธิ์ในสินค้าว่าจะโอนไปยังผู้รับโอนบิลออฟเลดิงหรือไม่ สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล และการคุ้มครองบุคคลภายนอกผู้รับโอนบิลออฟเลดิงโดยสุจริต ในบทสุดท้ายจะสรุปถึงความแตกต่างของกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศว่าก่อให้เกิดผลกระทบในประการใดบ้าง และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลจะสามารถแก้ไขข้อบกพร่องนี้ได้ในส่วนใดบ้าง

วิธีการวิเคราะห์ปัญหา จะอธิบายถึงหลักกฎหมายในแต่ละเรื่องตามกฎหมายของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาและอนุสัญญาระหว่างประเทศ HAMBURG RULES แล้วจึงวิเคราะห์ถึงหลักกฎหมายไทยในปัจจุบันในเรื่องนั้น ๆ ว่ามีอยู่อย่างไรเทียบเคียงกันไป โดยอาศัยหลักเกณฑ์ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาประกอบ

การวิเคราะห์โดยอาศัยหลักกฎหมายของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาเป็นหลักเพราะประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาคือประเทศมหาอำนาจทางทะเลที่มีความเจริญทางด้านกฎหมายมาอย่างสูงมานาน ทำให้ได้ประสบปัญหาและมีการศึกษาค้นคว้าในเรื่องนี้อย่างกว้างขวาง กฎหมายในส่วนนี้จึงได้มีการพัฒนาและปรับปรุงให้ทันสมัยกับการรับขนของทางทะเลในแต่ละยุคเสมอ จนหลายประเทศถือกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาเป็นแม่บทกฎหมายของตนในเรื่องนี้ เนื้อหาของกฎหมาย

ของทั้งสองประเทศมีที่มาจากกฎหมายคอมมอนลอว์ที่เกิดจากประเพณีการค้าทางทะเลระหว่างประเทศและอนุสัญญาว่าระหว่างประเทศ HAGUE RULES และ HAGUE VISBY RULES ซึ่งทั้งประเพณีการค้าระหว่างประเทศทางทะเลและอนุสัญญาดังกล่าวเป็นที่ยอมรับของประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่ในปัจจุบันในการรับขนของทางทะเล นอกจากนี้การที่กลุ่มประเทศอาเซียนรวมทั้งประเทศไทยมีการติดต่อกับค้าขายกับประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกาอย่างใกล้ชิด จึงได้รับอิทธิพลจากหลักเกณฑ์ทางกฎหมายของทั้งสองประเทศนี้ไม่ใช่น้อย ส่วนการที่วิเคราะห์หลักเกณฑ์ตาม HAMBURG RULES ด้วยก็เพราะเป็นอนุสัญญาที่ทางองค์การสหประชาชาติได้จัดทำขึ้นเพื่อแก้ไขเพิ่มเติม HAGUE RULES เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของในการขนส่งสินค้าทางทะเล ทั้งได้เพิ่มเติมรายละเอียดให้ครอบคลุมในทุก ๆ เรื่อง และแก้ไขข้อบกพร่องตาม HAGUE RULES ดังนั้น HAMBURG RULES จึงเป็นการแสดงให้เห็นถึงวิวัฒนาการทางกฎหมายของการรับขนของทางทะเลในอนาคต สำหรับที่วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งของทางทะเลซึ่งอยู่ระหว่างกระบวนการนิติบัญญัติ ก็เพราะร่างนี้เป็นความพยายามในการจัดทำกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลของไทยให้มีรูปแบบที่แน่นอนและสอดคล้องกับประเพณีทางการค้าที่ประเทศต่าง ๆ ถือปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน และหากมีการประกาศใช้ช่วงนี้จะมีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมายการรับขนของทางทะเลของไทยเป็นอย่างมาก

การวิเคราะห์หลักกฎหมายในสามส่วนนี้เทียบเคียงกันไปจะก่อให้เกิดความเข้าใจถึงหลักกฎหมายในปัจจุบันและวิวัฒนาการในอนาคต

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากวิทยานิพนธ์นี้

การศึกษาวินิจฉัยนี้จะชี้ให้เห็นถึงแนวทางของกฎหมายตามหลักกฎหมายสากล

แนวทางของกฎหมายไทยและผลกระทบบ้าง ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อเป็นข้อมูลในการศึกษาพิจารณาแก้ไขปรับปรุงกฎหมายในเรื่องนี้ของไทยให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย