

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตามประวัติศาสตร์การค้าทางทะเลโลก การค้าและการขนส่งทางทะเล เป็นกิจกรรมต่อเนื่องกัน โดยผู้ค้าเป็นเจ้าของเรือ และเจ้าของสินค้า การปฏิวัติอุตสาหกรรมทำให้ประเทศยุโรปต้องการระบายผลผลิตทางอุตสาหกรรมของตน ออกสู่ต่างประเทศ และต้องค้นหาแหล่งวัตถุดิบจากต่างประเทศมาป้อนโรงงาน อุตสาหกรรมของตน ปริมาณการค้าทางทะเลจึงเพิ่มขึ้นอย่างมาก ธุรกิจการค้าขาย ตัว การประกอบการมีขนาดใหญ่ และมีการเน้นการประกอบการเฉพาะด้านมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการ อุตสาหกรรม การค้า และการขนส่งแยกตัวออกจากกัน ประกอบกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีการต่อเรือและการเดินเรือที่นำเครื่องยนต์ มาขับเคลื่อนเรือแทนใบและใช้เหล็กมาต่อเรือแทนไม้ ทำให้เรือมีขนาดใหญ่และวิ่ง ได้ด้วยความเร็วขึ้น วิศวกรรมการเหล่านี้ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถกำหนด เส้นทาง กำหนดวันเรือออก และวันที่เรือจะถึงจุดหมายปลายทางได้แน่นอน การที่ เรือมีขนาดใหญ่ทำให้มีระวางบรรทุกมาก ซึ่งสามารถให้บริการกับพ่อค้าจำนวนมาก ที่ต้องการขนส่งสินค้าไปในเส้นทางเดียวกัน วิศวกรรมการดังกล่าวทำให้เกิดพ่อค้า ขนาดกลางและขนาดเล็กเป็นจำนวนมาก เมื่อธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลเจริญ เดิบโตขึ้นก็มีพัฒนาการบริการการขนส่งทางทะเล¹ ซึ่งในทางปฏิบัติโดยทั่วไป

¹ ไซยศ ไซยมันคง, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล, เอกสารการสอนชุดวิชา การจัดการงานขนส่งสินค้า หน่วยที่ 1-7 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัย ชรมาธิราช, 2533), หน้า 199.

สามารถแบ่งการขนส่งสินค้าทางทะเลตามประเภทของการให้บริการเป็น 2 ประเภท² คือ

1. การขนส่งโดยเรือค้ำจร (Tramp Trade) ได้แก่ การขนส่งโดยเรือที่ไม่มีเส้นทางเดินเรือประจำ หรือไม่ได้กำหนดว่าจะรับขนส่งสินค้าใดเป็นประจำ แต่จะรับขนส่งสินค้าใด ๆ ที่จะทำกำไรให้ และเป็นการสะดวกแก่เรือ ซึ่งเป็นที่นิยมใช้กันในการขนส่งสินค้าแบบเทกอง (Bulk Cargo) ซึ่งมีราคาต่อหน่วยต่ำ เช่น สินค้าเกษตร ถ่านหิน น้ำมัน เป็นต้น และค่าระวางจะขึ้นตามอุปสงค์อุปทาน

2. การขนส่งโดยเรือค้าเดินประจำเส้นทาง (Liner Trade) ได้แก่ “การขนส่งสินค้าทั่วไปในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งเป็นประจำ โดยขนส่งสินค้าทั่วไปของผู้ส่งสินค้าจำนวนมากที่ต้องการขนไปในเส้นทางนั้นตามหมายกำหนดการเดินเรือที่ประกาศไว้ล่วงหน้า”³

การให้บริการทั้งสองประเภทจะมีความแตกต่างกัน แต่ในที่นี้จะพิจารณาเฉพาะสัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเลที่บริษัทเรือผู้ขนส่งจะออกเอกสาร เรียกว่า ใบตราส่ง (bill of lading) ให้แก่ผู้ส่งสินค้าซึ่งระบุรายละเอียดของสินค้า ผู้รับสินค้า ท่าเรือต้นทาง ท่าเรือปลายทางของสินค้า ค่าระวางเรือ ฯลฯ ซึ่ง Bill of lading ถือเป็นเอกสารหัวใจของการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล มักจะมีข้อกำหนดและเงื่อนไขเรื่องข้อยกเว้น หรือข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้มากมายและพิมพ์เป็นภาษาอังกฤษด้วยตัวพิมพ์ที่เล็กมากยากแก่การอ่าน และมีข้อความต่าง ๆ ที่ยากแก่การทำความเข้าใจหากไม่มีความรู้ภาษาอังกฤษเป็นอย่างดี และด้านหลังใบตราส่งส่วนมากจะกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ไว้ เช่น⁴

² กมล สนธิเกษตริณ, “ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทะเล”, วารสารนิติศาสตร์ เล่มที่ 1 ตอน 3 (2512) : 41.

³ ไชยยศ ไชยมั่นคง, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล, เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า หน่วยที่ 1-7, หน้า 199.

⁴ ไพทิจิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2537), หน้า 274-275.

- คำจำกัดความของศัพท์หรือถ้อยคำต่าง ๆ ที่ใช้ในใบตราส่ง
- ข้อตกลงให้การขนส่งของทางทะเลหรือใบตราส่งตกอยู่ภายใต้อำนาจบังคับของ Hague Rules, Hague - Visby Rules หรือให้นำอนุสัญญาดังกล่าวมาใช้บังคับแก่สัญญาฉบับของทางทะเลหรือใบตราส่ง (Paramount Clause)
- ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของความรับผิดของผู้ขนส่ง เช่น กำหนดว่าความรับผิดของผู้ขนส่งเริ่มตั้งแต่เวลาที่ตะขอยกสินค้าได้ติดกับตัวสินค้าเพื่อจะขนสินค้าขึ้นเรือและสิ้นสุดเมื่อตะขอดังกล่าวหลุดออกจากสินค้าเมื่อขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ
- ความเป็นอิสระของเรือที่จะเดินทางไปยังเส้นทางใด ๆ ก็ได้ จอดแวะ ณ เมืองท่าใด
- ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นจำนวนมาก เช่น การไม่รับผิดในความสูญหาย หรือเสียหาย ชักช้าจากการรั่วซึม ความร้อน ขโมย ไรโรคระบาด การกักเรือ
- การขนส่งของอันตรายหรือต้องห้ามตามกฎหมาย เช่น ให้ผู้ขนส่งมีสิทธิโยนของทิ้งหรือขนขึ้นไว้ ณ ที่ใด ๆ ในกรณีที่เกิดปัญหาหรือสินค้านี้ถูกผู้ขนส่งโดยไม่ได้มีการแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงอันตรายหรือต้องห้าม
- การขนส่งของบนดาดฟ้าเรือ โดยให้ผู้ขนส่งมีสิทธิทำได้และผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหาย
- สิทธิของผู้ขนส่งต่าง ๆ ในการขนของขึ้นหรือลงจากเรือ
- ค่าใช้จ่าย ค่าภาษีต่าง ๆ ที่กำหนดให้ผู้รับมอบของเป็นผู้รับภาระ
- ความไม่รับผิดในความชักช้าในการส่งมอบของ
- การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและจำนวนเงินจำกัดความรับผิด
- ข้อกำหนดเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) ว่าให้บังคับตาม York-Antwerp Rules
- ข้อกำหนดเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ หรือศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาคดีข้อพิพาทที่เกิดขึ้น

ทั้งนี้ ผู้ขนส่งอาจนำข้อกำหนดในแบบใดแบบหนึ่งของกลุ่มเจ้าของเรือที่รวมตัวขึ้นเป็นองค์กร ทั้งหมดหรือบางส่วนมากำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งแต่เดิมข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลในประเทศไทย บังคับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงเป็นผลให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งภายใต้กฎหมายไทยสูงกว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มักจะกำหนดข้อกำหนดและเงื่อนไขความรับผิดชอบภายใต้ Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules ไว้ด้านหลังของ Bill of Lading โดยเฉพาะประเด็นการจำกัดหรือยกเว้น ความรับผิดศาลไทยนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 ติความโดยเคร่งครัด เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1284/2526 กรณียกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นภาษาอังกฤษ โดยไม่มีคำแปลภาษาไทย ศาลตีความว่ายังไม่เพียงพอที่จะถือว่าผู้ส่งตกลงโดยชัดแจ้งในการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 563/2532 จำเลยผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งกำหนดเงื่อนไขไว้ด้านหลังว่า จำเลยจำกัดความรับผิดในสินค้าไว้ไม่เกินกว่าที่บัญญัติไว้ตาม มาตรา 4 (5) แห่งพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 ของประเทศสหรัฐอเมริกา ศาลตัดสินว่าผู้ส่งไม่ได้ตกลงโดยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง โดยศาลอ้างเหตุผลว่าถึงแม้จะมีตราประทับชื่อของบริษัทผู้ส่งและมีการลงลายมือชื่อเอาไว้ แต่ไม่ปรากฏว่าผู้ส่งลายมือชื่อเป็นใคร มีอำนาจกระทำการแทนบริษัทอย่างไรหรือไม่ อีกทั้งไม่มีข้อความระบุว่าลงลายมือชื่อเพื่อจุดหมายใด

* ได้แก่ The Baltic and International Maritime Conference หรือที่เรียกชื่อย่อว่า "BIMCO" ซึ่งองค์กรนี้รวมตัวกันจัดทำสัญญาแบบมาตรฐานต่าง ๆ เช่น ข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งแบบมาตรฐาน CONBILL, VISCONBILL และ CONLINEBILL เป็นต้น ซึ่งใช้กับการเดินเรือประจำเส้นทาง

นอกจากนี้ยังเป็นความรับผิดชอบที่ผู้ขนส่งไม่อาจคำนวณจำกัดความรับผิดชอบที่แน่นอนไว้ล่วงหน้าด้วย ซึ่งหากพิจารณาเพียงผิวเผินจะเห็นได้ว่า เป็นการให้ความคุ้มครองเจ้าของสินค้าอย่างเต็มที่ เพราะเจ้าของสินค้าจะได้รับชดใช้ค่าความเสียหายเต็มจำนวน แต่ในความเป็นจริงผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมักจะทำประกันภัยสำหรับความสูญหาย เสียหายของสินค้าเสมอ และเมื่อเกิดความสูญหาย เสียหายขึ้น ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งก็จะเรียกร้องค่าเสียหาย จากผู้รับประกันภัย แล้วผู้รับประกันภัยจึงไปฟ้องร้องเรียกจากผู้ขนส่งอีกทอดหนึ่ง ในขณะที่ผู้รับประกันได้คำนวณเบี้ยประกันภัยสำหรับความเสียหายเต็มมูลค่าของสินค้าอยู่แล้ว ผู้ที่ได้รับประโยชน์แท้จริงคือผู้รับประกันภัย ซึ่งสภาพการณ์เช่นนี้จะส่งผลเสียสำหรับการลงทุนด้านพาณิชย์นาวีของประเทศไทย และที่สำคัญคือ ความไม่สอดคล้องกับหลักสากลที่ประเทศต่าง ๆ ยึดถือทำให้ภาระความรับผิดชอบแตกต่างกันระหว่างผู้ขนส่งในประเทศไทยกับต่างประเทศ ทั้งนี้ ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ผู้ขนส่งนำมาระบุไว้นี้ อาจถือว่าการยอมรับในแนวปฏิบัติสากล⁵ จึงยังมีปัญหาเกิดขึ้นถึงแม้ว่าในขณะนี้ประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลขึ้นใช้บังคับแล้วก็ตาม ประเด็นปัญหาสำคัญ เช่น ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4 ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ แต่เฉพาะกรณีสองฝ่ายที่ไม่ได้เป็นบุคคลสัญชาติไทย หรือ นิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยสามารถตกลงกันให้ใช้กฎหมายอื่นบังคับได้ ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นบุคคลสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตาม

⁵ สุณีย์ ปิงสุทธีวงศ์, “การยกเว้นและจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล : การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ ภาควิชาการนิเทศศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2533), หน้า 24.

⁶ เนื่องจากปรากฏในทางปฏิบัติว่า BIMCO มีศักยภาพมากพอสมควรในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเล : ดูเพิ่มเติม BIMCO, BIMCO REVIEW 1996 (Denmark:Stroudgate ple, 1996), p. 8-12.

กฎหมายไทย พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะต้องนำมาปรับใช้ต่อ สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญา โดยไม่คำนึงถึงกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นจารีตประเพณีทางการค้า หรือ กฎหมายเอกกรูป (Uniform Law) ที่เกิดจากความพยายามในระดับเอกชน⁶ ซึ่งถึงแม้จะไม่มีสถานะเป็นกฎหมายของรัฐ หรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศ แต่เพราะความสามารถที่จะสนองต่อความต้องการของประชาคมพ่อค้าระหว่างประเทศ กฎเกณฑ์เหล่านี้จึงกลายเป็นธรรมเนียมปฏิบัติในทางการค้าที่ผู้ประกอบการค้าสมัครใจรับมาใช้ในข้อสัญญาเอง⁶ ตัวอย่าง ข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งแบบมาตรฐานของ BIMCO ประเภท CONBILL ได้กำหนดในข้อ 8 Both-to-Blame Collision Clause, ประเภท VISCONBILL ได้กำหนดในข้อ 18 Amended Jason Clause and Both-to-Blame Collision Clause และประเภท CONLINEBILL ได้กำหนดในข้อ 15 Both-to-Blame Collision Clause โดยกำหนดในเรื่องเรือโดนกันไว้ในทำนองเดียวกัน กล่าวคือ ในกรณีเรือโดนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเพราะเหตุประมาทเล็กน้อย หรือบกพร่อง นายเรือ คนเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกเรือของผู้ขนส่งในการเดินเรือ หรือ การจัดการเรือ แต่เมื่อพิจารณาถึงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กลับบัญญัติยกเว้นความผิดพลาดในการเดินเรือแต่เฉพาะผู้นำร่องเท่านั้น เป็นต้น

จากข้อพิจารณาดังกล่าว จะเห็นได้ว่า ในทางปฏิบัติของวงการธุรกิจระหว่างประเทศในปัจจุบัน กลุ่มพ่อค้ามักจะรวมตัวกันกำหนดกฎเกณฑ์ระหว่างกัน เช่น ข้อกำหนดและเงื่อนไขท้ายใบตราส่งแบบมาตรฐานต่างๆ ของ BIMCO ข้างต้นมาใช้บังคับระหว่างกัน อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดและเงื่อนไขต่าง ๆ นั้น จะมีผลใช้

⁶ เช่น กฎเกณฑ์ในเรื่องส่วนเฉลี่ยทั่วไปที่เรียกว่า "York and Antwerp Rules" ของคณะกรรมการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (Comité Maritime International) หรือที่เรียกย่อ ๆ ว่า (CMI)

⁶ พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร, "ข้อคิดเบื้องต้นเกี่ยวกับสัญญาตามกฎหมายเอกชนที่มิได้กษณะระหว่างประเทศ", วารสารนิติศาสตร์ ธรรมศาสตร์ 25 (กันยายน 2538) : 547.

บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพ หากธุรกิจนั้นยังมีความสัมพันธ์ที่ติดต่อกัน เพราะการพิพาทกันในศาลมักจะนำความร้าวฉานมาสู่ความร่วมมือในทางการค้า⁷ ดังนั้นหากได้มีการศึกษา ทำความเข้าใจถึงหลักการที่ใช้บังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับธรรมเนียมปฏิบัติในการกำหนดและวางเงื่อนไขในใบตราส่ง⁸ ว่าสอดคล้องหรือ ขัดแย้งกันกับแนวปฏิบัติสากลที่เป็นอยู่ ก็จะเกิดประโยชน์กับการพัฒนาธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเล รวมถึงผู้เกี่ยวข้องอีกได้มีการเตรียมการประกอบธุรกิจได้อย่างถูกต้อง

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1. เพื่อศึกษาลักษณะทั่วไปของใบตราส่ง (Bill of Lading) และหลักกฎหมายที่ใช้บังคับกับใบตราส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล ทั้งที่เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมายไทย
2. เพื่อศึกษาหลักการของข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งแบบมาตรฐานของ BIMCO รวมทั้งศึกษาถึงหลักกฎหมายตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 563.

⁸ แม้ว่าศาลฎีกาไทยจะไม่เคยมีโอกาสวินิจฉัยปัญหานี้ออกมาอย่างชัดเจน แต่ก็อาจเทียบเคียงคำพิพากษาศาลฎีกาที่แสดงถึงทัศนคติของศาลไทยว่าไม่ปฏิเสธกฎหมายหรือธรรมเนียมปฏิบัติระหว่างกันของพ่อค้า เช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 698/2521 จำเลยทำสัญญาขายพริกในประเทศไทยแก่โจทก์ ซึ่งมีภูมิลำเนาในสหรัฐอเมริกา โดยกำหนดให้ชำระข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการในกรุงนิวยอร์ก ตามกฎของสมาคมการค้าอเมริกัน ศาลตีความว่าสัญญาดังกล่าวใช้บังคับได้ ไม่ขัดต่อกฎหมายหรือความสงบเรียบร้อย

3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ถึงข้อกำหนด และเงื่อนไขในใบตราส่งแบบมาตรฐานของ BIMCO กับผลตามกฎหมายไทยที่ใช้บังคับระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง ซึ่งกรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

ข้อกำหนดและเงื่อนไขของใบตราส่งแบบมาตรฐานของ BIMCO จะใช้บังคับไม่ได้ในกรณีที่ขัดกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534^{*}

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ มุ่งศึกษาเฉพาะการขนส่งโดยเรือค้าประจำเส้นทาง (Liner Trade) โดยเรือของสายการเดินเรือประจำจะวิ่งประจำเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง ซึ่งมีหมายกำหนดการไว้ล่วงหน้า และสินค้าที่รับขนจะประกอบด้วยสินค้าทั่วไป โดยมีหีบห่อ รูปร่าง และขนาดแตกต่างกันหลายประเภท และมีผู้ส่งสินค้าเป็นจำนวนมาก ตามปกติ เมื่อผู้ส่งสินค้านำสินค้ามาส่งมอบถึงเรือ บริษัทสายการเดินเรือจะออกเอกสารที่เรียกว่า ใบตราส่ง (Bill of Lading) แก่ผู้ส่งสินค้า ซึ่งตามจารีตประเพณีทั่วไปทางการค้าระหว่างประเทศทางทะเล ใบตราส่งนี้มีคุณลักษณะทางกฎหมายที่สำคัญ คือ เป็นใบรับสินค้า (receipt) ที่ผู้ขนส่งหรือนายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของ เป็นหลักฐานของหนังสือสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล (evidence of the contract of affreightment) เป็นเอกสารสิทธิ (As document of title) โดยในด้านหน้าของใบตราส่งจะระบุรายละเอียดของสินค้า ชื่อผู้ส่งสินค้า ชื่อผู้รับสินค้า ทำเรือต้นทาง ทำเรือปลายทางของสินค้า ค่าระวาง เป็นต้น นอกจากนี้ ในด้านหลังของใบตราส่งจะกำหนดข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆ

* จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ของบริษัทเรือ ยืนยันว่า ถึงแม้ข้อกำหนดและเงื่อนไขบางข้อจะขัดกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่ในทางปฏิบัติยังคงจะใช้บังคับใบตราส่งเช่นนี้ต่อไป เพราะเห็นว่า การกำหนดข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งนี้ ถือเป็นหลักสากล

เหมือนกันทุกใบ ซึ่งในทางปฏิบัติจะไม่มี การเปลี่ยนแปลงแก้ไข ดังจะเห็นจาก วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้นำเสนอตัวอย่างใบตราส่งที่ออกโดย BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) ซึ่งเป็นองค์กรที่รวมบริษัทเรือหลายเชื้อชาติ เข้าด้วยกัน และเนื่องจากเรือต่าง ๆ เหล่านี้เกือบร้อยละ 60 ของโลก เป็นกองเรือ พาณิชย์ จึงมีชื่อเสียงในระดับชั้นแนวหน้าในฐานะเป็นธุรกิจที่มีมาตรฐานสูง ดัง ปรากฏในทางปฏิบัติว่า แม้แต่บริษัทเรือในประเทศไทย เช่น บริษัท ยูนิไทย ไลน์ จำกัด (มหาชน) บริษัท ซีแลนด์ เซอร์วิส จำกัด ก็ได้กำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ใน ใบตราส่ง ซึ่งมีหลักการสำคัญคล้ายคลึงกันกับข้อกำหนดและเงื่อนไขใบตราส่งของ BIMCO ทั้งนี้ BIMCO ได้ออกข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งที่ใช้กับการขนส่ง ประจําเส้นทางเทียบเคียงกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดอันหนึ่ง อันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 หรือที่เรียกว่า Hague Rules และพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 หรือที่เรียกว่า Hague - Visby Rules ซึ่งเนื้อหาของอนุสัญญาทั้งสองจะเป็นการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบ ระหว่างเจ้าของเรือ หรือผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ หรือผู้รับใบตราส่ง และจะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้งสองได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง ซึ่งใน วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้นำเสนอกฎหมายต่างประเทศ โดยเข้าเป็นภาคีตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศดังกล่าว เช่น ประเทศอังกฤษอนุตรากรมกฎหมายภายในตามเฮก- วิสบี รูลส์เรียกว่า The Carriage of Goods by Sea Act 1971 ประเทศสหรัฐอเมริกา เทียบเคียงเฮกรูลส์ และออกกฎหมายภายในเรียกว่า United States Carriage of Goods by Sea Act 1936 และปรากฏว่า หลักการในพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยนำเฮกรูลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ มาเทียบเคียง แต่ไม่ได้นำมาบัญญัติไว้ทั้งหมด กล่าวคือ มาตรา 8 หน้าที่ของผู้ขนส่งในการจัด เตรียมเรือมาจากเฮกรูลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ กฎที่ 3 วรรค 1 มาตรา 10 หน้าที่ของผู้ ขนส่งในการดูแลรักษาของที่รับขนมาจาก เฮกรูลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ กฎที่ 3 วรรค 2 มาตรา 51 และมาตรา 52 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งมาจากเฮกรูลส์ เฮก- วิสบี รูลส์ แต่กรณีที่มีความเสียหายของสินค้าเกิดจากความผิดพลาด หรือบกพร่อง ในการเดินเรือ หรือการจัดการเรือ ซึ่งเป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ตามเฮกรูลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ กฎที่ 4 ข้อ 2 ไม่เป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากกรณีที่เกิดความผิดพลาดในการเดินเรือที่นั้นเกิดจากผู้นำร่องเท่านั้น ตามมาตรา 52 (12) ซึ่งวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จำกัดการศึกษาตามประเด็น ขอบเขตการใช้บังคับ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง และข้อ จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเท่านั้น นอกจากนี้ เนื่องจากในปัจจุบันนอกจาก อนุสัญญาทั้งสองที่บังคับใช้กับใบตราส่งเป็นหลักแล้ว ในปี ค.ศ. 1978 องค์การสหประชาชาติได้จัดให้มีการประชุมระหว่างประเทศ และได้จัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 หรือที่เรียกว่า Hamburg Rules แต่ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะไม่ก้าวล่วงเข้าไปศึกษาถึงอนุสัญญาดังกล่าวด้วย เพราะวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะจำกัดขอบเขตของการศึกษาตามผลของเฮกรูลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับโดยตรงตามใบตราส่งของ BIMCO

อย่างไรก็ดี นับตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน BIMCO ได้ออกใบตราส่งแบบมาตรฐานเกี่ยวกับธุรกิจการขนส่งประจำเส้นทางทั้งหมด 3 แบบ คือ CONBILL VISCONBILL CONLINEBILL แต่เนื่องจากปัจจุบันข้อกำหนดและเงื่อนไขของใบตราส่งประเภท CONBILL VISCONBILL ได้ถูกยกเลิกไปโดย CONLINEBILL นำเอาใบตราส่งทั้งสองมารวมเข้าด้วยกัน โดยมีข้อกำหนดรวม 19 ข้อ และข้อกำหนดเพิ่มเติมอีก 2 ข้อ ในกรณีเช่นนี้ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาว่าข้อกำหนดและเงื่อนไขของใบตราส่งแบบมาตรฐานเหล่านี้จะใช้บังคับได้หรือไม่ เพียงใด หากศาลไทยจะต้องนำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาใช้บังคับ

1.5 วิธีการดำเนินการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทำการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ในเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร เช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบอันหนึ่งอันเดียวกัน

แห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 และพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 รวมทั้งเอกสารต่าง ๆ ที่รวบรวมทั้งที่เป็นภาษาไทย และภาษาต่างประเทศ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงลักษณะทั่วไปของใบตราส่ง หลักกฎหมายที่ใช้บังคับกับใบตราส่ง ทั้งที่เป็นกฎหมายระหว่างประเทศ และกฎหมายไทย
2. ทำให้เกิดความรู้ ความเข้าใจถึงสาระสำคัญของข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งแบบมาตรฐานของ BIMCO ตามที่ผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งให้กับผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง โดยกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนไว้ในขอบเขตเพียงใด
3. ทำให้เกิดความเข้าใจถึงหลักกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่มีผลใช้บังคับกับข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งแบบมาตรฐานของ BIMCO
4. ทำให้ทราบถึงผลกระทบที่เกิดขึ้น และแนวทางของกฎหมายไทยที่ควรดำเนินการปรับปรุงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเงื่อนไขในใบตราส่ง เพื่อเป็นการเยียวยา แก้ไขให้กับผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง ที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสมยิ่งขึ้น
5. ทำให้ศาลอาจใช้ประกอบการพิจารณาข้อพิพาทระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่งที่ใช้ข้อกำหนดและเงื่อนไขแบบมาตรฐานนี้บังคับ รวมทั้งอนุญาตตุลาการสามารถใช้ประกอบการพิจารณาได้ด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย