

ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล
(Stoppage in transit) ในประเทศไทย



นางสาวตรีณัฐ เสมามิ่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the University Graduate School.

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2560

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

PROBLEMS IN ENFORCING SELLERS' RIGHT TO STOPPAGE IN TRANSIT UNDER THE CISG
IN THE CONTEXT OF THAI LAW



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2017

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบ
สินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล (Stoppage in
transit) ในประเทศไทย

โดย

นางสาวตรีณัฐ เสมามิ่ง

สาขาวิชา

นิติศาสตร์

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

อาจารย์ ดร.ธิดารัตน์ ศิลปภิรมย์สุข

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปาริณา ศรีวินิชย์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(อาจารย์ ดร.ธิดารัตน์ ศิลปภิรมย์สุข)

..... กรรมการ
(อาจารย์ ดร.สิริกัญญา โขวิไลกุล)

..... กรรมการ
(ดร.เพ็ญวิภา ลอยกุลนันท์)

5986037734 : MAJOR LAWS

KEYWORDS: STOPPAGE IN TRANSIT / CISG / ARTICLE 71 (2)

THREENUCH SEMAMING: PROBLEMS IN ENFORCING SELLERS' RIGHT TO STOPPAGE IN TRANSIT UNDER THE CISG IN THE CONTEXT OF THAI LAW.

ADVISOR: TIDARAT SINLAPAPIROMSUK, Ph.D., 178 pp.

Stoppage in transit is an unpaid sellers' rights to prevent the transfer of goods from the carrier to the buyer in the event of an anticipatory breach, even if the goods have already been shipped. This rights, as defined by article 71(2) under the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG), is a right that can only be exercised by the seller and shall become effective only between the seller and the buyer under the sales contract. In a separate but closely related issue, the rights and obligations of the seller (and shipper in the context of the contract of carriage) towards the carrier will depend on the rules governing the carriage of goods.

Differences in governing rules in the same transaction may lead to a 'conflict of rules' between two legal regimes which regulate distinct legal issues between distinct sets of parties. Adding further to the confusion is that the parties to both of these transactions are often the same person, albeit acting in different roles. Namely, the seller in the contract of sale is often, at the same time, the shipper under the contract of carriage, while the buyer is often the consignee.

The aim of this thesis is to examine whether and under what conditions the seller is able to enforce this rights in practice in relation to the law governing the carriage of goods in Thailand. Ultimately, this thesis will not only shed new light on the possible conflicts that the exercise of this right may cause with the Thai law governing the carriage of goods, but also illustrates that the seller's right cannot solely rely on the sales law, but the practicability of such rights as provided in other relevant laws should also be taken into account.

Field of Study: Laws

Student's Signature

Academic Year: 2017

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.ธิดารัตน์ ศิลปภิมรณสุข เป็นอย่างสูงที่ได้กรุณารับเป็นที่ปรึกษา พร้อมทั้งโปรดเมตตาให้คำแนะนำและข้อชี้แนะประการต่างๆในด้านตำราและเอกสารทางวิชาการ ซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ขอกราบขอบพระคุณสำหรับกำลังใจและความเอ็นดูที่มีให้ผู้เขียนมาตลอดระยะเวลา นับแต่วันแรกที่คุณเขียนเข้าไปปรึกษาจนกระทั่งการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ดำเนินไปได้จนสำเร็จลุล่วงด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ ที่ได้โปรดรับเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์และสละเวลาให้คำปรึกษาทางกฎหมายแก่ผู้เขียน ทั้งในเรื่องการขนส่งสินค้าทางทะเลและการชำระราคาระหว่างประเทศจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ขึ้นได้ในภาพรวม อีกทั้งยังเมตตาถ่ายทอดความรู้ทางกฎหมายอันมีค่ายิ่งให้แก่ผู้เขียน เสมือนหนึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาของผู้เขียนอีกท่านหนึ่ง

ขอกราบขอบพระคุณ ท่านอาจารย์ ดร.ศิริกัญญา ไชวโกลกุล ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และให้คำปรึกษาในการจัดทำโครงร่างวิทยานิพนธ์ด้วยความเมตตาจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นรูปเป็นร่างขึ้นมาได้ ตลอดจนให้ข้อชี้แนะประการต่างๆซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนเสร็จสมบูรณ์ได้ด้วยดี

ขอกราบขอบพระคุณ ท่านดร.เพ็ญวิภา ลอยกุลนันท์ ที่เมตตาได้รับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์และถ่ายทอดแนวความคิดทางกฎหมายทั้งในทางตำราและในทางปฏิบัติให้กับผู้เขียนจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีลักษณะเป็นรูปธรรมมากขึ้น ขอกราบขอบพระคุณที่กรุณาสละเวลาตอบปัญหาทางกฎหมายและให้คำแนะนำต่างๆแก่ผู้เขียนด้วยความเมตตาเสมอมา

ท้ายที่สุด ขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา ผู้ซึ่งเป็นกำลังใจสำคัญให้ผู้เขียนสามารถทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จลุล่วงไปได้ ขอขอบพระคุณที่กรุณาเสียสละทุกสิ่งทุกอย่างเพื่อให้การสนับสนุนผู้เขียนทั้งในด้านจิตใจ ด้านการศึกษาและการใช้ชีวิตมาตลอดนับแต่ผู้เขียนจำความได้ สุดท้ายขอกราบขอบพระคุณผู้มีพระคุณท่านอื่นๆที่ได้เอย่ยามไว้ ณ ที่นี้ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือแก่ผู้เขียนจนกระทั่งวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ รวมไปถึงขอขอบคุณเพื่อนๆ พี่ๆ ที่คอยเป็นกำลังใจและสนับสนุนผู้เขียนด้วยดีเสมอมา

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของสภาพปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย.....	4
1.3 สมมุติฐานในการศึกษาวิจัย.....	4
1.4 ขอบเขตของการศึกษาวิจัย	5
1.5 วิธีการดำเนินการศึกษาวิจัย	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย	6
1.7 ทบทวนวรรณกรรม.....	7
บทที่ 2 ประวัติความเป็นมา เหตุผล แนวคิดพื้นฐาน และปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการ ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods A.D.1980:CISG).....	8
2.1 ประวัติความเป็นมา เหตุผล และแนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่ง มอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit).....	8
2.1.1 ความหมายของสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit).....	9
2.1.2 ประวัติความเป็นมาและหลักกฎหมายพื้นฐานของสิทธิในการระงับการส่งมอบ สินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit).....	11

2.1.3	เงื่อนไขการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit).....	13
2.1.4	การสิ้นผลของสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit).....	13
2.1.5	แนวคิดหรือวัตถุประสงค์ของสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit).....	14
2.2	แนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในบริบทของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods A.D.1980:CISG).....	15
2.2.1	การนำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (CISG) มาใช้บังคับในประเทศไทย.....	16
2.2.2	ความหมายและหลักเกณฑ์ของการผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach).....	19
2.2.3	วัตถุประสงค์และเหตุผลของสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในอนุสัญญา.....	23
2.2.4	แนวคิดและพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในอนุสัญญา.....	25
2.2.5	เงื่อนไข หลักเกณฑ์และผลการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามแนวทางของอนุสัญญา.....	32
2.2.5.1	เงื่อนไขการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit).....	32
2.2.5.2	หลักเกณฑ์และผลการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)	34
2.2.5.3	การสิ้นผลของสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit).....	40

2.3 สัญญาและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศและการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ	42
2.3.1 การนำข้อสัญญามาตรฐานทางการค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms หรือ Incoterms® rules 2010) มาบังคับใช้ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศและการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เมื่อมีการใช้ข้อสัญญามาตรฐานทางการค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms หรือ Incoterms® rules 2010)	43
2.3.1.1 การนำข้อสัญญามาตรฐานทางการค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms หรือ Incoterms® rules 2010) มาบังคับใช้ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ.....	43
2.3.1.2 การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เมื่อมีการใช้ข้อสัญญามาตรฐานทางการค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms หรือ Incoterms® rules 2010)	45
2.3.2 การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เมื่อมีการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล	49
2.3.2.1 มาตรา 28.....	55
2.3.2.2 มาตรา 30.....	57
2.3.2.3 มาตรา 36.....	58
2.3.3 การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ภายใต้การชำระราคาระหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆ ..	61
2.3.3.1 การชำระราคาล่วงหน้า (Advance payment)	62
2.3.3.2 การชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account).....	63

2.3.3.3 การชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection).....	64
1) Document against Payment (D/P)	66
2) Document against Acceptance (D/A).....	66
2.3.3.4 การชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit)	69
2.4 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสิทธิยึดหน่วง (Rights of lien) กับสิทธิระงับการส่ง มอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit).....	72
บทที่ 3 แนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการ ขนส่ง (Stoppage in transit) ในบริบทของกฎหมายต่างประเทศ	74
3.1 แนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการ ขนส่ง (Stoppage in transit) ในบริบทของกฎหมายประเทศอังกฤษ	75
3.1.1 กฎหมายว่าด้วยการซื้อขาย	76
3.1.2 กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล	83
3.1.3 ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการ ขนส่ง (Stoppage in transit) ในทางปฏิบัติ	86
3.2 แนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการ ขนส่ง (Stoppage in transit) ในบริบทของกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา	92
3.2.1 กฎหมายว่าด้วยการซื้อขาย	95
3.2.2 กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล	101
3.2.3 ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการ ขนส่ง (Stoppage in transit) ในทางปฏิบัติ	103
บทที่ 4 วิเคราะห์ปัญหาการนำสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการ ขนส่ง (Stoppage in transit) มาใช้บังคับในประเทศไทย	107

4.1 สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่มีผลใช้บังคับในประเทศไทย	107
4.1.1 เปรียบเทียบสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (CISG) กับกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศไทยและประเทศสหรัฐอเมริกา	110
4.1.2 การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในประเทศไทย	113
4.2 ปัญหาการนำสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) มาใช้บังคับในประเทศไทย	116
4.2.1 ผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลคือผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ.....	118
4.2.1.1 กรณีที่ยังไม่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ	118
4.2.1.2 กรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว.....	120
1) การชำระราคาล่วงหน้า (Advance payment).....	124
2) การชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account)	125
3) การชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection).....	128
ก) Document against Payment (D/P)	131
ข) Document against Acceptance (D/A).....	134
1) การชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit).....	137
4.2.2 ผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลคือผู้ซื้อในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ.....	140
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	143

5.1 บทสรุป.....	143
5.2 ข้อเสนอแนะ	149
รายการอ้างอิง	152
ภาคผนวก ก United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods A.D.1980.....	159
ภาคผนวก ข Sale of Goods Act 1979: กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษ	165
ภาคผนวก ค Carriage of Goods by Sea Act of 1924: กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศอังกฤษ.....	170
ภาคผนวก ง Uniform Commercial Code: กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา	174
ภาคผนวก จ Federal Bill of lading Act: กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา.....	176
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	178

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 ตารางเปรียบเทียบพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของบทบัญญัติว่าด้วยสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit).....	30
ตารางที่ 2 ตารางสรุปแนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ภายใต้อนุสัญญา.....	41
ตารางที่ 3 ตารางเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสิทธิยึดหน่วง (Rights of lien) กับสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit).....	73
ตารางที่ 4 ตารางสรุปประเด็นของกฎหมายในประเทศไทย.....	89
ตารางที่ 5 ตารางสรุปประเด็นของกฎหมายในประเทศสหรัฐอเมริกา.....	105
ตารางที่ 6 ตารางเปรียบเทียบสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญากับในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกา.....	110
ตารางที่ 7 เปรียบเทียบสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญากับหน้าที่ของผู้ขนส่งตามความพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.....	116

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของสภาพปัญหา

ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศมีอิทธิพลอย่างมากในการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้นถือว่าเป็นสัญญาหลักที่สำคัญอย่างยิ่งในการค้าระหว่างประเทศ โดยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้นจะเป็นสัญญาหลักที่สร้างนิติสัมพันธ์ขึ้นมาระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ระหว่างบุคคลทั้งสอง และเนื่องจากสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีสถานประกอบการอยู่ห่างไกลกันคนละประเทศกล่าวคือเป็นสัญญาที่ผู้ซื้อและผู้ขายอยู่กันคนละประเทศ¹ กรณีจึงเป็นการที่สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้นมีความแตกต่างจากสัญญาซื้อขายสินค้าภายในประเทศอยู่หลายประการ

ประการแรก เนื่องจากสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเป็นสัญญาที่ต้องมีการส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งและต้องมีการชำระเงินกันข้ามประเทศ ดังนั้นสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศจึงมักก่อให้เกิดสัญญาอื่นๆตามมา เช่น สัญญาขนส่ง สัญญาที่เกี่ยวกับการชำระราคาค่าสินค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น

ประการที่สอง กฎหมายและข้อตกลงที่ใช้บังคับแก่สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้นจะมีความซับซ้อนมากกว่า กล่าวคือ กรณีต้องมีการพิจารณาว่าจะใช้กฎหมายภายในของคู่สัญญาฝ่ายใด หรือจะใช้กฎหมายระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods A.D.1980:CISG) มาบังคับแก่สัญญาฉบับนี้ อีกทั้งยังต้องพิจารณาถึงประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศ เช่น ข้อสัญญามาตรฐานทางการค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms หรือ Incoterms® rules 2010) ประกอบอีกด้วย

¹ กำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Law), พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557), หน้า 34-37.

ดังนั้น เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่าสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้นมีความซับซ้อนและเกี่ยวเนื่องกับกฎหมายหลายฉบับและบุคคลหลายคนมากกว่ากรณีของสัญญาซื้อขายสินค้าภายในประเทศเป็นอย่างมาก

อีกทั้ง เมื่อสถานภาพทางเศรษฐกิจไม่ว่าจะเป็นของผู้ซื้อหรือผู้ขายนั้นตั้งอยู่บนความไม่แน่นอน ทั้งนี้เพราะกรณีขึ้นอยู่กับภาวะผันผวนทางเศรษฐกิจหลายประการ อาทิเช่น ภาวะความผันผวนและถดถอยทางเศรษฐกิจ หรือภาวะความไม่มั่นคงทางการเมือง เป็นต้น กรณีจึงอาจทำให้คู่สัญญาไม่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่สามารถปฏิบัติตามการชำระหนี้ตามสัญญาได้อีกต่อไปโดยสิ้นเชิงหรือมีแนวโน้มที่เป็นไปได้อย่างมากว่าจะไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาได้อีกต่อไป² การศึกษาถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจึงมีความจำเป็นและมีความสำคัญอย่างยิ่งหากมีการทำสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศกันเกิดขึ้น ทั้งสิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเอง หรือสิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่ง เป็นต้น

โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะทำการศึกษาเกี่ยวกับสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ซึ่งสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง หรือ Stoppage in transit นั้น เป็นสิทธิหนึ่งของผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่ใช้บังคับกับกรณีที่มีการคาดหมายได้ล่วงหน้าว่าผู้ซื้อจะผิดสัญญาในอนาคต (Anticipatory Breach) โดยเป็นสิทธิที่ให้ผู้ขายซึ่งเป็นผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถสั่งให้ผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาฉบับดังกล่าวให้หยุดหรือระงับการขนส่งสินค้านั้นให้กับผู้ซื้อได้ หากมีความเป็นไปได้ว่าผู้ซื้อจะไม่ชำระราคาตามสัญญาหรือไม่สามารถชำระราคาตามสัญญาได้ ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคานั้นเอง

สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นี้มีปรากฏอยู่ทั้งในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (CISG) และในกฎหมายภายในของนานาประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบคอมมอนลอว์ เช่นประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกา โดยเงื่อนไขหรือหลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธินี้จะมีความแตกต่างกันอยู่บ้าง

² อัญชัน ศรีพิทักษ์สกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ในสัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), หน้า 2.

อย่างไรก็ดี กรณีไม่ปรากฏว่ากฎหมายภายในของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันได้มีการกล่าวถึงสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ดังที่มีปรากฏอยู่ในอนุสัญญาฯ หรือในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกาเลย แต่เมื่อกรณีเป็นการที่ประเทศไทยกำลังจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้านานาชาติ ค.ศ. 1980 (CISG) ดังนี้ย่อมส่งผลให้หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับดังกล่าว ประเทศไทยย่อมต้องรับเอาบทบัญญัติทั้งหลายตามที่มีปรากฏอยู่ในอนุสัญญาฯ ซึ่งกรณีก็จะรวมถึงบทบัญญัติที่ว่าด้วยสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เข้ามาเป็นกฎหมายภายใน และใช้บังคับบทบัญญัติดังกล่าวนี้กับกรณีที่มีการซื้อขายสินค้านานาชาติกันเกิดขึ้นด้วย กล่าวคือหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ แล้วนั้น สิทธิของผู้ขายดังกล่าวนี้ย่อมสามารถนำมาบังคับใช้ภายในประเทศไทยได้ในฐานะกฎหมายภายในของไทยสำหรับการซื้อขายสินค้านานาชาติ ทั้งนี้โดยที่นักกฎหมายของประเทศไทยเองยังไม่มีความรู้และความเข้าใจถึงสิทธินี้ดีนัก เหตุเพราะกรณียังไม่เคยมีตัวอย่างการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวในประเทศไทยเลย

นอกจากการที่ในประเทศไทยจะยังไม่มียกกฎหมายภายในรองรับสิทธิดังกล่าวนี้แล้ว กฎหมายภายในของไทยที่ว่าด้วยเรื่องการค้าขายสินค้าทางทะเลซึ่งในที่นี้ก็คือพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น ยังมีบทบัญญัติที่ไม่สอดคล้องกับเนื้อหาของสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามที่มีปรากฏในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้านานาชาติ ค.ศ. 1980 (CISG) อีกด้วย ดังนี้ กรณีย่อมส่งผลให้การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายดังกล่าวสามารถเกิดปัญหาขึ้นได้ในทางปฏิบัติ

จากข้อเท็จจริงทั้งหลายที่ได้กล่าวถึงไปข้างต้น ผู้เขียนจึงเห็นว่ากรณีมีความจำเป็นในการศึกษาค้นคว้าถึงสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงปัญหาการบังคับใช้สิทธินี้ในประเทศไทย พร้อมทั้งหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

1. เพื่อศึกษาสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศตามแนวทางของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ (CISG)

2. เพื่อศึกษาสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศตามแนวทางของระบบกฎหมายในประเทศต่างๆ ที่เป็นต้นแบบของสิทธิดังกล่าว ซึ่งก็คือประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกา และศึกษาถึงการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวในประเทศนั้นๆว่ามีแนวโน้มและมีการบังคับใช้ไปในทางใด รวมทั้งมีปัญหาในการบังคับใช้หรือไม่ อย่างไร

3. เพื่อให้ทราบปัญหา ข้อบกพร่อง หรือข้อจำกัดของการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ สำหรับกรณีที่จะบังคับใช้สิทธิดังกล่าวภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ (CISG) ในประเทศไทย

4. เพื่อให้สามารถสรุปปัญหา วิเคราะห์ และทราบแนวทางหรือวิธีการแก้ไขเพื่อที่จะได้นำสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามที่มีปรากฏอยู่ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ (CISG) มาปรับใช้ในระบบกฎหมายไทยได้อย่างเหมาะสมและเป็นธรรมมากยิ่งขึ้นต่อไป

1.3 สมมุติฐานในการศึกษาวิจัย

สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods A.D.1980:CISG) นั้น ไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ

1.4 ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาเฉพาะประเด็นที่เกี่ยวกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เท่านั้น โดยผู้เขียนจะทำการศึกษาดังกล่าวตามที่มีปรากฏอยู่ในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา และในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (CISG) อย่างไรก็ดี ผู้เขียนจะมุ่งเน้นและศึกษาถึงปัญหาการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวภายใต้มาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (CISG) เป็นหลัก ทั้งนี้ เพราะหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับดังกล่าวแล้ว อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับใช้กับกรณีที่มีการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศในประเทศไทยในฐานะกฎหมายภายใน อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยจะยังไม่เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญานี้ก็ตาม อนุสัญญานี้ก็สามารถนำมาใช้บังคับกับการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศในประเทศไทยได้อยู่ดี ดังนั้นผู้เขียนจะศึกษาเฉพาะกรณีที่ข้อสัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศกำหนดให้ใช้อนุสัญญานี้ในฐานะกฎหมายที่จะบังคับใช้กับสัญญาเท่านั้น กรณีจะไม่พิจารณาถึงกรณีที่ข้อสัญญาว่าด้วยกฎหมายที่จะบังคับใช้กับสัญญา (Governing law) กำหนดให้ใช้กฎหมายไทยแต่อย่างใด โดยปัญหาตามวิทยานิพนธ์ที่ผู้เขียนศึกษาคือกรณีที่ข้อพิพาทตามสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้นในศาลไทยและกฎหมายที่กฎหมายขัดกันเลือกใช้ก็คือกฎหมายไทยเช่นเดียวกันนั่นเอง

โดยผู้เขียนจะทำการศึกษาเรื่องการขนส่งสินค้าเฉพาะการขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีการออกใบตราส่งตามความของสัญญาฉบับดังกล่าวเท่านั้น และสำหรับใบตราส่งนั้นจะมุ่งเน้นศึกษาเฉพาะกรณีของใบตราส่งที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ ส่วนวิธีการชำระราคาระหว่างประเทศนั้นจะศึกษาทั้งวิธีการชำระราคาล่วงหน้า (Advance payment) การชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open account) การชำระราคาแบบใช้ตั๋วเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) และการชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit) โดยผู้เขียนจะทำการศึกษาเพื่อให้ผู้อ่านเห็นว่าการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายนี้จะส่งผลอย่างไรกับการชำระราคาแต่ละแบบ และในส่วนของข้อสัญญามาตรฐานทางการค้าระหว่างประเทศ หรือ Incoterms®2010 ผู้เขียนจะเน้นการศึกษาข้อสัญญา Free On Board (FOB) และ Cost, Insurance and Freight (CIF) เป็นหลัก ส่วนบทบัญญัติอื่นหรือประเด็นอื่นนอกจากที่ผู้เขียนกล่าวไปข้างต้น ผู้เขียนจะกล่าวพาดพิงถึงเพื่อประกอบการทำความเข้าใจเท่านั้น แต่จะไม่กล่าวถึงไปศึกษาในรายละเอียด

1.5 วิธีการดำเนินการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ใช้วิธีการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) และเสริมด้วยการวิจัยแบบภาคสนาม (Field Research) โดยการติดต่อเข้าสัมภาษณ์ (Interview) เจ้าหน้าที่ของธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ธสน.) เพื่อขอข้อมูลในทางปฏิบัติในเรื่องการชำระราคาค่าสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อให้ข้อมูลในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ที่สุด (Empirical research)

สำหรับเอกสารที่ผู้เขียนได้ทำการศึกษา ค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องมานั้น มาจากตำราเรียน บทบัญญัติแห่งกฎหมาย คำอธิบายตัวบทกฎหมาย เอกสารทางวิชาการ และบทความข้อเขียนต่างๆทั้งของประเทศไทยและของต่างประเทศ โดยจะเน้นของต่างประเทศเป็นหลัก ตลอดจนคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ รวมทั้งข้อมูลที่ได้จากฐานข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตซึ่งมีหน่วยงานที่จัดทำและรวบรวมเนื้อหาของเรื่องที่ศึกษาและบทความของนักกฎหมายต่างประเทศไว้อย่างเป็นระบบ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย

1. เพื่อให้ทราบถึงการมีอยู่และเกิดความเข้าใจพร้อมทั้งทราบวิธีการหรือแนวทางในการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ
2. เพื่อให้ทราบปัญหาของการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวตามที่มีปรากฏอยู่ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods A.D.1980: CISG) และในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกา
3. เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาถึงการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวซึ่งปรากฏอยู่ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (CISG) ในทางปฏิบัติพร้อมทั้งทราบปัญหาและข้อจำกัดของการบังคับใช้สิทธินี้ในประเทศไทย
4. เพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหาและข้อจำกัดของการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวในประเทศไทย อันจะทำให้การบังคับใช้สิทธินี้สามารถเกิดขึ้นได้จริงในทางปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

1.7 ทบทวนวรรณกรรม

1. อัญชัญ ศรีพิทักษ์กุล, การผิดสัญญาที่คาดการณ์ได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ในสัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์ วิทยานิพนธ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551

วิทยานิพนธ์เล่มนี้ศึกษาถึงหลักการผิดสัญญาที่อาจคาดการณ์ได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ตามที่มีปรากฏอยู่ในมาตรา 71-73 ของอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (CISG) และในกฎหมายต่างประเทศ ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาเพื่อนำแนวทางตามอนุสัญญาฯและตามกฎหมายต่างประเทศมาเป็นต้นแบบการบังคับใช้เรื่องการผิดสัญญาที่อาจคาดการณ์ได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตในประเทศไทย

กรณีมีการศึกษามาตรา 71-73 ของอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 ในภาพรวมเท่านั้น เช่นประวัติความเป็นมา เจือใจและหลักเกณฑ์การบังคับใช้เป็นต้น กล่าวคือ ไม่ได้ทำการศึกษาในเชิงลึก เช่น ไม่ได้มีการศึกษาถึงปัญหาการบังคับใช้มาตราต่างๆว่ามีอยู่อย่างไรบ้าง

2. จุฑาทิพย์ เวชสุริยะกุล, การผิดสัญญาที่คาดการณ์ได้ตามอนุสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 วิทยานิพนธ์ของมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความคล้ายคลึงกับวิทยานิพนธ์เล่มแรกที่กล่าวไปข้างต้น ทั้งแนวทางและวัตถุประสงค์ในการศึกษา

อย่างไรก็ดี เล่มนี้จะมุ่งศึกษาเรื่องหลักการผิดสัญญาที่อาจคาดการณ์ได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ตามที่มีปรากฏอยู่ในมาตรา 71-73 ของอนุสัญญาฯมากกว่าเล่มแรก กล่าวคือในเล่มแรกจะศึกษาถึงเรื่องดังกล่าวทั้งที่มีปรากฏในอนุสัญญาฯ กฎหมายต่างประเทศ และแนวคำพิพากษา

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมา เหตุผล แนวคิดพื้นฐาน และปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods A.D.1980:CISG)

สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เป็นสิทธิประเภทหนึ่งของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคา ในการที่จะออกคำสั่งไปยังผู้ขนส่งให้ระงับการขนส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อและส่งสินค้ากลับมาให้กับผู้ขายหรือตามคำสั่งของผู้ขายได้ หากมีข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ซื้อจะไม่ชำระราคาหรือผู้ซื้อตกเป็นบุคคลล้มละลายทำให้ไม่สามารถชำระราคาตามสัญญาได้ (Anticipatory breach) ในขณะที่สินค้าดังกล่าวอยู่ระหว่างการขนส่ง

ในบทนี้จะเริ่มจากการศึกษาถึงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ของการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวโดยทั่วไป ก่อน จากนั้นจะทำการศึกษาถึงแนวทางการบังคับใช้สิทธินี้ในบริบทของอนุสัญญาฯ รวมถึงสัญญาและกฎหมายอื่นที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องอันจะก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ขึ้นได้ในทางปฏิบัติ

2.1 ประวัติความเป็นมา เหตุผล และแนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

สิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง หรือ Stoppage in transit นั้น เป็นสิทธิหนึ่งของผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่ใช้บังคับกับกรณีที่มีการคาดหมายได้ล่วงหน้าว่าผู้ซื้อจะผิดสัญญาในอนาคต (Anticipatory Breach) ซึ่งสิทธิดังกล่าวมีต้นกำเนิดมาจากระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (common law)

สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เป็นสิทธิที่มีปรากฏอยู่ในกฎหมายภายในของนานาประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบคอมมอนลอว์ เช่น ประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกา อีกทั้งเมื่อพิจารณาอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (CISG) ซึ่งเปรียบเสมือนกฎหมายสากลหรือกฎหมายกลางที่ใช้บังคับกับสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศแล้วพบว่า สิทธิดังกล่าวก็มีปรากฏอยู่ในมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯด้วย อย่างไรก็ตามก็กรณีมักไม่พบการกล่าวถึงสิทธินี้ในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบซีวิลลอว์มากนัก

เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ของการบังคับใช้สิทธินี้จะมีความแตกต่างกันอยู่บ้างทั้งในกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา รวมถึงถึงในอนุสัญญาฯเองด้วย ซึ่งผู้เขียนจะทำการศึกษาถึงเนื้อหาในส่วนนี้ที่แตกต่างกันในบริบทของกฎหมายประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา และในอนุสัญญาฯ โดยละเอียดต่อไป

โดยเนื้อหาและหลักการของสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่ผู้เขียนจะกล่าวถึงต่อไปในบทที่ 2.1 นี้ จะเป็นเนื้อหาหรือหลักการของสิทธิดังกล่าวโดยภาพรวมหรือโดยทั่วไปที่มีปรากฏอยู่ทั้งในกฎหมายประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา และในอนุสัญญาฯ

2.1.1 ความหมายของสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

ใน Legal Dictionary¹ ได้ให้ความหมายของ สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้ว่า “การหยุดการขนส่งสินค้าในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ระหว่างการขนส่ง เมื่อผู้ซื้อสินค้าไม่สามารถชำระราคาสินค้าได้อีกต่อไป ผู้ขายซึ่งยังมิได้รับการชำระราคาสินค้าที่ส่งสินค้าออกไปจากการครอบครองของตนดังกล่าวนั้น ย่อมมีสิทธิที่จะหยุดการขนส่งที่จะมีขึ้นต่อไป กล่าวคือผู้ขายสามารถที่จะเรียกคืนซึ่งการครอบครองสินค้ากลับมาได้ตราบใดที่สินค้ายังอยู่ในระหว่างการขนส่งจนกว่าตนจะได้รับการชำระราคา โดยการหยุดการขนส่งสินค้าในระหว่างการขนส่งนั้นนั้น ย่อมเป็นการที่ผู้ขายทำให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการส่งสินค้ากลับคืนมาให้ตนเพื่อที่ตนจะได้เป็นฝ่ายกลับมาครอบครองสินค้าดังกล่าวอีกรอบนั่นเอง และการใช้สิทธิดังกล่าวของผู้ขายนี้

¹ Collins Dictionary of Law, "Stoppage in Transit," [Online] Accessed: 1 January 2018. Available from: <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/stoppage+in+transit>

* stopping goods in the course of their delivery at a distance. When the buyer of goods becomes insolvent, an unpaid seller who has parted with the possession of the goods has the right of stopping them in transit, that is to say, he may resume possession of the goods as long as they are in the course of transit and may retain them until payment or tender of the price. By stopping the goods in the course of their transit, the seller puts the carrier under an obligation to redeliver the goods to him and thereby re-acquires the right of possession of the goods. The exercise of the right of stoppage in transit does not in itself terminate the contract of sale; it merely prevents the buyer from obtaining possession of the goods and puts the seller in a position in which he can effectively exercise his statutory power of resale. Goods are deemed to be in the course of transit from the time when they are delivered to a carrier or other bailee or custodian for the purpose of transmission to the buyer until the buyer or his agent in that behalf takes delivery of them from the carrier or other bailee or custodian. If the goods are subject to rejection by the buyer and the carrier or other bailee or custodian continues in possession of them, the transit is not deemed to be at an end, even if the seller has refused to receive them back.

ไม่ถือว่าเป็นการยกเลิกสัญญาซื้อขายสินค้าโดยตัวเอง กรณีเป็นแต่เพียงการป้องกันไม่ให้ผู้ซื้อได้การครอบครองสินค้าไป และทำให้ผู้ขายอยู่ในสถานะที่สามารถใช้สิทธิตามกฎหมายของตนเพื่อขายสินค้านั้นให้ผู้อื่นต่อไปได้เท่านั้น ซึ่งสินค้าที่ผู้ขายจะใช้สิทธิในการหยุดการขนส่งได้นี้ต้องปรากฏว่าสินค้านั้นยังอยู่ในระหว่างการขนส่ง กล่าวคือผู้ขายสามารถใช้สิทธินี้ได้นับแต่เวลาที่สินค้าถูกส่งไปที่ผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากทรัพย์สินของผู้ขนส่ง และการขนส่งนั้นต้องยังไม่สิ้นสุด แม้ว่าผู้ขายจะได้ปฏิเสธที่จะรับสินค้ากลับคืนมาก็ตาม”*

ดังนั้น ความหมายโดยทั่วไปของสิทธิดังกล่าว จึงหมายถึง สิทธิของผู้ขายในการป้องกันการส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อ ภายหลังจากที่สินค้านั้นได้ถูกส่งไปยังผู้ขนส่งแล้ว ทั้งนี้เพื่อที่จะทำการขนส่งต่อไป²

สำหรับใน Cambridge Business English Dictionary³ ก็ได้ให้ความหมายของ สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้ว่า “สิทธิทางกฎหมายของผู้ขายสินค้าในการที่จะหยุดการขาย ก่อนที่ผู้ซื้อจะได้รับสินค้านั้นดังกล่าว โดยเฉพาะในกรณีที่เห็นได้อย่างชัดเจนว่าผู้ซื้อไม่สามารถที่จะชำระราคาสินค้าได้”**

กล่าวโดยสรุปคือ สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น เป็นสิทธิหนึ่งของผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่ใช้บังคับกับกรณีที่มีการคาดหมายได้ล่วงหน้าว่าผู้ซื้อจะผิดสัญญาในอนาคต (Anticipatory Breach) โดยเป็นสิทธิที่ให้ผู้ขายในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถสั่งให้ผู้ขนส่งหยุดการขนส่งสินค้าให้กับผู้ซื้อได้ หากมีความเป็นไปได้ว่าผู้ซื้อจะไม่ชำระราคาตามสัญญาหรือไม่สามารถชำระราคาตามสัญญาได้ ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคานั้นเอง

CHULALONGKORN UNIVERSITY

² ibid.

³ Cambridge University Press, "Stoppage in Transit," [Online] Accessed: 1 January 2018. Available from: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/stoppage-in-transit>

** the legal right of a seller of goods to stop the sale at any time before the buyer receives them, especially in situations where it becomes clear that the buyer cannot pay for the goods.

2.1.2 ประวัติความเป็นมาและหลักกฎหมายพื้นฐานของสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) มีต้นกำเนิดและได้รับการพัฒนามาจาก English Chancery Courts ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ซึ่งหลักกฎหมายที่อยู่เบื้องหลังและเป็นพื้นฐานของสิทธิดังกล่าวมีดังนี้

1. The Equitable Doctrine หรือหลักที่ว่าด้วยเรื่องความเป็นธรรมนั้นสามารถเรียกอีกอย่างได้ว่าหลักความยุติธรรมตามธรรมชาติ โดยหลักนี้มีขึ้นเพื่อให้ศาลใช้ในการแก้ไขปัญหากรณีที่มีช่องว่างในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์⁴ และจากหลักนี้เองที่ทำให้เกิดแนวคิดที่ว่า ‘เมื่อผู้ซื้อจะไม่ชำระราคาสินค้าไม่ว่าด้วยเหตุผลใดก็ตามนั้น เจ้าของสินค้าหรือผู้ขายก็ควรมีสิทธิที่จะติดตามเอาคืนซึ่งทรัพย์สินหรือสินค้าของตนจากบุคคลภายนอก แม้ว่าทรัพย์สินนั้นจะถูกโอนเปลี่ยนมือไปแล้วก็ตาม’ ขึ้น ดังนี้ ผู้ขายจึงสามารถบังคับใช้สิทธิของตนในการติดตามเอาคืนซึ่งสินค้าที่โอนไปยังผู้ขนส่งแล้วได้⁵

2. The Principle of Privity of Contract – เมื่อผู้ขายโอนการครอบครองในสินค้าไปให้กับผู้ซื้อโดยยังไม่ได้รับการชำระราคานั้น ในคอมมอนลอว์จะถือว่ากรณีดังกล่าวเป็นการโอนการครอบครองสินค้าอย่างมีเงื่อนไข (a conditional delivery of possession) ซึ่งเงื่อนไขที่ว่านี้ก็คือการชำระราคา กรณีจึงเป็นการที่กรรมสิทธิ์ในสินค้าจะยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อจนกว่าผู้ซื้อจะชำระราคาค่าสินค้านั้นเอง ดังนี้ ในระหว่างการขนส่งสินค้านั้นไปให้ผู้ซื้อ หากกรณีปรากฏอย่างชัดเจนว่าผู้ซื้อจะไม่ชำระราคาหรือผู้ซื้อไม่สามารถชำระราคาได้ ผู้ขายก็ย่อมมีอำนาจหรือมีสิทธิในการสั่งให้ผู้ขนส่งหยุดการขนส่งสินค้านั้นได้

มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴ O.K. Metcalfe, General Principles of English Law, ed. John Westwood, 9th ed. (Donnington Press, 1974), p. 27.

⁵ Re Hallett's Estate, (1980) 13 Ch.D. 696 (A.C.) (U.K.); Nippon Yusen Kaisha v. Ramjiban Serowjee, [1983] A.C. 429, 450 (P.C. 1938) (appeal taken from Calcutta H.C.) (U.K.). cited in Caslav Pejovic, "Stoppage in Transit and Right of Control: "Conflict of Rules"?", [Online] Accessed: 11 January 2018. Available from: <https://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/pejovic.html>

โดยหลัก Privity of Contract ในที่นี้หมายถึง ภายใต้สัญญาขนส่งสินค้านั้น เฉพาะผู้ส่งของซึ่งในที่นี้ก็คือผู้ขายและผู้ขนส่งเท่านั้นที่จะมีสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาขนส่งสินค้าต่อกัน ผู้รับตราส่งซึ่งในกรณีนี้ก็คือผู้ซื้อจะมีสิทธิฟ้องร้องตามสัญญาขนส่งสินค้าดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อได้รับการสิทธิในสินค้ามาแล้วโดยผ่านการสลักหลังและการโอนใบตราส่งมาจากผู้ส่งของหรือผู้ขายเท่านั้น⁶ กล่าวคือ การโอนใบตราส่งสามารถมีผลเป็นการโอนสิทธิตามสัญญา หรือส่งผลให้ผู้รับโอนใบตราส่งมีสถานะเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้ากับผู้ขนส่งอันจะมีสิทธิและหน้าที่ทั้งหลายเหนือสินค้าตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งได้⁷

อย่างไรก็ดี แม้จะมีการโอนใบตราส่งจากผู้ส่งของหรือผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว แต่เมื่อกรรมสิทธิในสินค้าจะยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อเว้นแต่ผู้ซื้อจะได้ชำระราคาค่าสินค้านั้นด้วย ดังนั้นผู้ส่งของซึ่งก็คือผู้ขายจึงยังมีสิทธิในการออกคำสั่งกับผู้ขนส่งอยู่ แม้ว่ากรณีจะมีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้วก็ตาม ทั้งนี้จนกว่าผู้ซื้อจะชำระราคาค่าสินค้า⁸

กรณีที่กำลังกล่าวไปข้างต้นนี้ถือเป็นหลัก Privity of Contract ซึ่งอยู่เบื้องหลังอันก่อให้เกิดผลเป็นสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ขึ้นในช่วงเริ่มแรกในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ แต่สำหรับในปัจจุบันนี้ สิทธิดังกล่าวไม่ว่าจะตามที่มีปรากฏอยู่ในกฎหมายภายในของทั้งในประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา หรือในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (CISG) เองก็ตาม ล้วนมีรายละเอียดบางประการในส่วนของหลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธิที่แตกต่างออกไปจากหลัก Privity of Contract ตามที่กล่าวไปข้างต้นบ้างแล้ว

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁶ Bill of Lading Act Article 1

⁷ Partenreederei M/s "Heidberg" and Vega Reederei Friedrich Dauber v. Grosvenor Grain and Feed Co. Ltd., Union National Bes Cooperatives Agricolesde Cereales and Assurances Mutuelles Agricoles, (1994) 2 Lloyd's Rep. 287 (Q.B.) (U.K.). cited in Pejovic, C., "Stoppage in Transit and Right of Control: "Conflict of Rules?"

⁸ ibid.

2.1.3 เงื่อนไขการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

ประเด็นต่อมาที่ควรพิจารณาถึงหลังจากทราบแนวคิดและหลักการพื้นฐานของสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) แล้ว ก็คือเงื่อนไขในการก่อให้เกิดสิทธิดังกล่าว ซึ่งมีอยู่ด้วยกันทั้งสิ้น 4 เงื่อนไข⁹ ดังนี้

1. ผู้ซื้อยังไม่ได้ชำระราคา หรือ
2. ผู้ซื้อตกอยู่ในสถานะบุคคลล้มละลาย และ
3. ผู้ขายส่งมอบการครอบครองสินค้าให้ผู้อื่นซึ่งในที่นี้คือผู้ขนส่งไปแล้ว และ
4. สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่ง ซึ่งคำว่า ‘ในระหว่างการขนส่ง’ ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์จะไม่รวมถึงในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง¹⁰ เช่น อยู่ในโกดังเก็บของของผู้ขนส่งก่อนที่ผู้ขนส่งจะมีการบรรทุกสินค้า เป็นต้น

ดังนั้น กรณีจะเห็นได้ว่าผู้ที่สามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ คือผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาค่าสินค้าเท่านั้น

2.1.4 การสิ้นสุดผลของสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

เมื่อทราบแล้วว่าสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น มีที่มาอย่างไร และจะเริ่มเกิดขึ้นได้เมื่อไหร่ กรณีต่อไปที่ควรกล่าวถึงคือสิทธิของผู้ขายดังกล่าวนี้จะมีอยู่ถึงเมื่อไหร่

สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) จะมีอยู่จนกระทั่งสินค้าตกอยู่ในการครอบครองโดยแท้จริงของผู้ซื้อ (actual physical possession) กล่าวคือสิทธิดังกล่าวสามารถใช้บังคับได้เฉพาะในระหว่างที่สินค้ายังอยู่ในระหว่างการขนส่งเท่านั้น อย่างไรก็ตาม เมื่อคำว่า ‘ในระหว่างการขนส่ง’ ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ไม่รวมถึงในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง¹¹ เช่น อยู่ในโกดังของผู้ขนส่งเพื่อพักสินค้าเมื่อสินค้าถึงท่าเรือ

⁹ Sale of Goods Act Article 44; U.C.C Section 2-705

¹⁰ Gibson v. Carruthers, [1841] 8 M. & W. 321, 328.

¹¹ Gibson v. Carruthers, [1841] 8 M. & W. 321, 328.

ปลายทางและรอเพียงแต่ผู้ซื้อมารับเท่านั้น เป็นต้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ผู้ขายย่อมไม่สามารถใช้สิทธิดังกล่าวได้แล้วหากปรากฏว่าสินค้านั้นถูกส่งไปถึงโกดังเก็บของของผู้ขนส่งเพื่อพักสินค้าเมื่อสินค้าถึงท่าเรือปลายทางและรอเพียงแต่ผู้ซื้อมารับเท่านั้น ดังนี้ กรณีต้องปรากฏว่าสินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งไปยังผู้ซื้อจริงๆเท่านั้น ผู้ขายซึ่งยังไม่ได้รับการชำระราคาสินค้าถึงจะสามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้

อนึ่ง แม้ว่าสินค้าจะยังอยู่ในระหว่างการขนส่ง แต่กรณีต้องปรากฏด้วยว่าผู้ซื้อยังไม่ได้โอนใบตราส่งต่อไปให้บุคคลที่สามซึ่งสุจริต¹²

2.1.5 แนวคิดหรือวัตถุประสงค์ของสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

จากที่กล่าวไปทั้งหมดข้างต้นเกี่ยวกับสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) กรณีย่อมสามารถทำให้ทราบแนวคิดและวัตถุประสงค์ของสิทธิดังกล่าวได้ว่ามีขึ้นเพื่อให้ผู้ขายสามารถเรียกคืนมาซึ่งความครอบครองในสินค้าที่ตนได้ส่งมอบให้ผู้ขนส่งเพื่อให้ทำการขนส่งสินค้าดังกล่าวต่อไปให้ผู้ซื้อได้ หากทราบว่าผู้ซื้อจะไม่ชำระราคาสินค้า ผู้ซื้อล้มละลายหรือผู้ซื้อไม่สามารถชำระราคาได้

ทั้งนี้อาจเพราะผู้ขายต้องการกลับเข้าครอบครองสินค้า เพื่อนำสินค้านั้นไปขายต่อ (re-sale) ให้กับผู้ที่ต้องการสินค้าและให้ราคาดีกว่าผู้ซื้อ หรือดีกว่าการที่จะต้องนำสินค้าออกไปขายทอดตลาดในราคาที่ถูกเกินไปหากมีการฟ้องบังคับคดีกันระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อในภายหลังหรือไม่ว่าจะด้วยเหตุผลเชิงธุรกิจประการอื่นก็ตาม

¹² บุคคลที่สามซึ่งไม่รู้ว่าเป็นผู้ซื้อหรือผู้ที่สละหลังและโอนใบตราส่งมาให้แก่ตนนั้นยังไม่ได้ชำระราคาสินค้าตามใบตราส่งฉบับดังกล่าว

2.2 แนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในบริบทของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods A.D.1980:CISG)

โดยสภาพของการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่ต้องมีความเกี่ยวพันกันระหว่างรัฐต่างๆ มากกว่า 1 รัฐขึ้นไป ทั้งนี้เนื่องจากการปฏิบัติการชำระหนี้ตามสัญญาของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่สามารถเป็นไปได้โดยพร้อมเพรียงกันหรือในเวลาใกล้เคียงกัน กล่าวคือการชำระหนี้ตามสัญญาของผู้ขาย ซึ่งก็คือการส่งมอบสินค้าและการชำระหนี้ตามสัญญาของผู้ซื้อ ซึ่งก็คือการชำระราคาจะเกิดขึ้นคนละคราวและคนละประเทศกันนั้น กรณีจึงเป็นการที่สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศแต่ละฉบับต้องอยู่ภายใต้อำนาจของกฎหมายภายในของรัฐมากกว่า 1 รัฐขึ้นไปเสมอ ซึ่งกฎหมายภายในของแต่ละประเทศก็ย่อมมีเนื้อหาสาระที่แตกต่างกันไปไม่มากนักน้อย ทั้งนี้เพราะแต่ละประเทศจะมีระบบกฎหมาย สภาพสังคม วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกันออกไป โดยปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามมา ก็คือการที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายไม่สามารถที่จะทราบและเข้าใจถึงกฎหมายภายในของอีกฝ่ายหนึ่งได้ อันจะทำให้เกิดความไม่สะดวก ยุ่งยากและสับสนขึ้นในระหว่างคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องได้¹³

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods A.D.1980:CISG) จึงมีขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาที่กล่าวไปข้างต้น กล่าวคือ อนุสัญญาฉบับนี้นั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะทำให้กฎหมายมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันโดยการวางหลักเกณฑ์กลางเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้มีความชัดเจนแน่นอนและเป็นธรรมแก่คู่กรณี¹⁴

¹³ กำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Law), หน้า 67.

¹⁴ กิตติศักดิ์ ปกรติ, "อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ UN – Convention on Contracts for International Sale of Goods " [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 12 กุมภาพันธ์ 2561. แหล่งที่มา: <http://lawwebservice.com/>

อย่างไรก็ดี อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (CISG) ก็ยังคงเปิดช่องให้คู่สัญญาสามารถที่จะตกลงกันไม่ให้นำบทบัญญัติมาตราใดมาตราหนึ่งหรือหลายมาตราในอนุสัญญาฉบับนี้มาใช้บังคับกับสัญญาของตนได้ อีกทั้งยังเปิดช่องให้คู่สัญญาแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดต่างๆของสัญญาให้มีผลต่างไปจากที่อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดไว้ได้อีกด้วย¹⁵ ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่าอนุสัญญาฉบับนี้ยังคงยอมรับหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนา (freedom of contract) ของคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายอยู่นั่นเอง

โดยในปัจจุบัน เมื่อประเทศไทยกำลังจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (CISG) แล้ว กรณีจึงมีความจำเป็นที่ควรศึกษาและทำความเข้าใจถึงอนุสัญญาฉบับนี้

ในรายละเอียดที่จะกล่าวต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนจะใช้ถ้อยคำว่า อนุสัญญาฯ แทนคำว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (CISG) เพื่อให้ผู้อ่านเกิดความเข้าใจโดยง่าย

2.2.1 การนำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (CISG) มาใช้บังคับในประเทศไทย

โดยหลักแล้ว อนุสัญญาฯจะมีผลใช้บังคับเฉพาะกับประเทศที่ลงนามหรือประเทศที่เป็นภาคีเท่านั้น ซึ่งกรณีจะใช้บังคับโดยตรง (direct) และโดยอัตโนมัติหากคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ¹⁶ แต่อย่างไรก็ดี หากคู่สัญญาที่เป็นภาคีมีความประสงค์ที่จะไม่นำอนุสัญญาฯมาใช้บังคับกับสัญญาของตนและจะใช้กฎหมายภายในของประเทศคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแทนแล้ว อนุสัญญาฯก็ยังคงเปิดช่องไว้ให้ทำได้ โดยการระบุไว้อย่างชัดเจนในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ¹⁷

¹⁵ CISG Article 6

¹⁶ CISG Article (1) This Convention applies to contracts of sale of goods between parties whose places of business are in different States: (a) when the States are Contracting State

¹⁷ CISG Article 6 The parties may exclude the application of this Convention or, subject to article 12, derogate from or vary the effect of any of its provisions.

จากกรณีที่กำลังกล่าวไปข้างต้น กรณีจึงมีประเด็นที่ต้องพิจารณาว่าอนุสัญญาฯสามารถถูกนำมาบังคับใช้ในประเทศที่ไม่ได้เป็นภาคีแห่งอนุสัญญาฯดังกล่าวได้หรือไม่ อย่างไร?

หากพิจารณาตามความในมาตรา 1 (1)(b) แห่งอนุสัญญาฯ¹⁸ ที่วางหลักสำหรับการใช้บังคับอนุสัญญาฯโดยอ้อม (indirect) ไว้ จะเห็นได้ว่า ในกรณีที่สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้น คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือทั้งสองฝ่ายมิได้มีสถานประกอบธุรกิจอยู่ในรัฐภาคีของอนุสัญญา แต่กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลชี้ให้ไปใช้กฎหมายของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาแล้ว อนุสัญญาฯย่อมมีผลบังคับใช้ได้เช่นกัน¹⁹ ทั้งนี้ไม่ว่าข้อพิพาทดังกล่าวจะถูกเสนอต่อศาลที่เป็นภาคีของอนุสัญญาฯหรือไม่ก็ตาม²⁰ อย่างไรก็ดี อนุสัญญาฯก็ยังคงเปิดโอกาสให้รัฐภาคีสามารถตั้งข้อสงวนเกี่ยวกับการบังคับใช้อนุสัญญาฯโดยอ้อมตามความในมาตรา 1 (1)(b) ได้²¹ ดังนั้น ในกรณีที่รัฐภาคีใดตั้งข้อสงวนดังกล่าวไว้ รัฐนั้นจะไม่ถือว่าเป็นรัฐภาคีในส่วนของบริษัทผู้ปฏิบัติตามมาตรา 1 (1)(b) ยกตัวอย่างเช่น ผู้ขายมีสถานประกอบการอยู่ในรัฐ A ซึ่งเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาฯ และผู้ซื้อมีสถานประกอบการอยู่ในรัฐ B ซึ่งมีใช้รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาฯ ทำสัญญาซื้อขายสินค้ากัน หากข้อพิพาทถูกนำขึ้นสู่ศาลแห่งรัฐ A และกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลของศาลแห่งรัฐ A ชี้ให้ไปใช้กฎหมายแห่งรัฐ A กรณีนี้ อนุสัญญาฯซึ่งเป็นกฎหมายแห่งรัฐ A ย่อมถูกนำมาบังคับใช้กับสัญญาฉบับดังกล่าว แต่หาก รัฐ A ตั้งข้อสงวนไว้แล้ว แม้กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลจะชี้ให้ไปใช้กฎหมายของรัฐ A ก็ตาม กรณีนี้อนุสัญญาฯก็จะไม่ถูกนำมาใช้บังคับ โดยกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าภายในของรัฐ A จะมีผลบังคับกับกรณีดังกล่าวนี้แทน ทั้งนี้เนื่องจากกรณีถือว่ารัฐ A มิใช่ภาคีตามความในมาตรา 1 (1)(b) แห่งอนุสัญญาฯ²²

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹⁸ CISG Article (1) This Convention applies to contracts of sale of goods between parties whose places of business are in different States: (b) when the rules of private international law lead to the application of the law of a Contracting State.

¹⁹ Peter Schlectrim, Commentary on the Un Convention on the International Sale of Goods (Cisg), 2nd ed. (Oxford: Clarendon Press, 1998), pp. 22-23.

²⁰ เปรมจิต วงศ์เมฆ, "ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980: ประเภทสินค้า" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2550), หน้า 22.

²¹ CISG Article 95 Any State may declare at the time of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession that it will not be bound by subparagraph (1)(b) of article 1 of this Convention.

²² เปรมจิต วงศ์เมฆ, "ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980: ประเภทสินค้า," หน้า 22-23.

อีกทั้ง แม้อนุสัญญาฯจะมีผลบังคับใช้โดยอัตโนมัติเฉพาะในประเทศที่เป็นภาคี ซึ่งไม่รวมถึงประเทศไทยด้วยก็ตาม แต่เมื่อกรณีมีจุดเชื่อมระหว่างอนุสัญญาฯและประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยอยู่แล้ว กล่าวคือ เนื้อหาของอนุสัญญาฯนั้นถือได้ว่าเป็นเป็น “ประเพณีปฏิบัติทางการค้า (lex mercatoria)” ที่ใช้กันอยู่แล้วในทางปฏิบัติของผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศ และกฎหมายของพ่อค้าที่มีใช้อยู่ก็มีที่มาจาก “หลักความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนาในสัญญา” และในเรื่องของ “การเลือกกฎหมายและการเลือกการระงับข้อพิพาทในสัญญา” ซึ่งเป็นไปได้อยู่แล้วในระบบกฎหมายไทย โดยจากการวิจัยเชิงประสบการณ์ในลักษณะนี้ทำให้เราอาจสามารถที่จะตระหนักได้ว่าแม้ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาฯ แต่ก็ยังคงมีสัญญาจำนวนมากที่ยอมรับอนุสัญญาฯในสถานะกฎหมายที่มีผลบังคับต่อสัญญาอันทำให้ศาลไทยต้องมีหน้าที่ที่จะใช้อุสัญญาฯในการสร้างสรรค์คำพิพากษาของศาลด้วย²³

ดังนั้นจึงกล่าวโดยสรุปได้ว่า อนุสัญญาฯฉบับนี้สามารถใช้กับประเทศไทยได้ แม้ประเทศไทยจะไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาฯฉบับดังกล่าวโดย

1. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลชี้ให้ไปใช้กฎหมายของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาฯ²⁴ หรือ
2. คู่สัญญาดกลงเลือก²⁵ หรือ
3. การอุดช่องว่างแห่งกฎหมาย ในฐานะที่อนุสัญญาฯดังกล่าวเป็นจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น²⁶ ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้ย่อมเกิดขึ้นได้ยากที่สุดในทางปฏิบัติ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

²³ พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร, "CISG : อนุสัญญาสหประชาชาติที่ไม่ผูกพันประเทศไทย แต่ศาลไทยอาจปฏิเสธที่จะใช้ไม่ได้ หากมีการกล่าวอ้างกฎหมายขัดกัน" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 11 กุมภาพันธ์ 2561. แหล่งที่มา: <https://www.gotoknow.org/posts/532979>

²⁴ CISG Article (1) This Convention applies to contracts of sale of goods between parties whose places of business are in different States: (b) when the rules of private international law lead to the application of the law of a Contracting State.

²⁵ พ.ร.บ.ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 วรรค 1 ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญหรือผลแห่งสัญญานั้น ให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม้อาจหยั่งทราบเจตนาชัดแจ้งหรือโดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น

²⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 กฎหมายนั้น ต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดี

อย่างไรก็ตาม ในอนาคตอันใกล้นี้ คู่สัญญาที่มีสถานประกอบการอยู่ในประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขายที่ทำสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้นอาจไม่จำเป็นต้องคำนึงถึงกรณีที่กล่าวไปข้างต้นอีกแล้วหากได้เข้าทำสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศกับอีกฝ่ายที่เป็นประเทศภาคีแห่งอนุสัญญาฯ ด้วยเช่นกัน ทั้งนี้เพราะประเทศไทยมีแนวโน้มจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ ฉบับดังกล่าวนี้แล้ว ดังนั้นกรณีจึงเป็นการที่ ในอนาคต หากประเทศไทยเข้าทำสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศกับคู่สัญญาที่เป็นภาคีของอนุสัญญาฯ นี้ อนุสัญญาฯ ฉบับนี้ก็จะถูกนำมาใช้เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศฉบับนั้นโดยอัตโนมัติ กรณีจึงควรคำนึงถึงการที่จะไม่นำอนุสัญญาฯ มาใช้สำหรับสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศบางฉบับมากกว่า ทั้งนี้ เพราะต้องมีการระบุในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้นๆ ไว้โดยชัดแจ้งด้วยนั่นเอง

2.2.2 ความหมายและหลักเกณฑ์ของการผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach)

ต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนจะใช้คำว่า “Anticipatory Breach” แทนคำว่า “การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต” ทั้งนี้เพื่อให้ผู้อ่านเกิดความเข้าใจโดยง่าย

Anticipatory Breach ในอนุสัญญาฯ มีกำหนดไว้อยู่ใน 3 มาตราด้วยกัน ดังนี้

1. Article 71 ว่าด้วยเรื่องการผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตของสัญญาที่มีกำหนดชำระหนี้คราวเดียวในกรณีทั่วไป
2. Article 72 ว่าด้วยเรื่องการผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตของสัญญาที่มีกำหนดชำระหนี้คราวเดียวในกรณีการผิดสัญญาในส่วนซึ่งเป็นสาระสำคัญ
3. Article 73 ว่าด้วยเรื่องการผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตในกรณีของสัญญาที่มีกำหนดชำระหนี้เป็นงวดๆ

โดยสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น ถือเป็นหนึ่งในสิทธิของผู้ขายที่อนุสัญญาฯ ได้ให้ไว้สำหรับกรณีที่ผู้ขายคาดหมายได้ล่วงหน้าว่าผู้ซื้อจะผิดสัญญาในอนาคต (Anticipatory Breach)

นั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นนั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป

ดังนั้น ก่อนที่จะกล่าวถึงและศึกษาสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในมาตรา 71 (2) โดยเฉพาะเจาะจงต่อไป ผู้เขียนเห็นควรกล่าวถึงความหมายและหลักเกณฑ์ของ Anticipatory Breach ก่อน ซึ่งผู้เขียนจะเริ่มจากการกล่าวถึงความหมายของ Anticipatory Breach ในภาพรวมก่อน กล่าวคือไม่ว่าจะเป็น Anticipatory Breach ที่เกิดขึ้นโดยฝ่ายผู้ซื้อหรือฝ่ายผู้ขายก็ตาม จากนั้นจะทำการยกตัวอย่างเพื่อให้เห็นภาพเฉพาะในส่วนของ Anticipatory Breach ที่เกิดขึ้นโดยฝ่ายผู้ซื้ออันจะทำให้ผู้ขายสามารถบังคับใช้สิทธิของตนตามที่มีปรากฏอยู่ในอนุสัญญาฯได้ต่อไป

ใน Legal Dictionary²⁷ นั้นได้ให้ความหมายของ Anticipatory Breach ไว้ดังนี้ “เมื่อคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งปฏิเสธว่าจะไม่ปฏิบัติตามภาระหนี้ก่อนที่การชำระหนี้ตามสัญญาจะได้กระทำโดยถูกต้องครบถ้วน ซึ่งการปฏิเสธเช่นนั้นสามารถแสดงออกได้โดยวาจา เช่น การบอกกล่าวว่าจะไม่ส่งมอบสินค้าหรือจะไม่ชำระราคาสินค้าเมื่อถึงกำหนดชำระตามที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาซื้อขายสินค้าหรือสามารถแสดงออกโดยการกระทำ เช่น คู่สัญญาไม่มีสินค้าที่ต้องนำไปส่งมอบตามสัญญาอยู่ในครอบครองหรือระงับการชำระราคาสินค้า กรณีเช่นนี้จะส่งผลให้คู่สัญญาอีกฝ่ายไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามภาระหนี้ตามสัญญาและไม่ต้องรับผิดชอบเพราะการไม่ชำระหนี้เช่นนั้น”^{28*}

นอกจากนี้ใน Black’s Law Dictionary²⁹ ยังได้ให้ความหมายของคำว่า Anticipatory Breach ไว้ว่า “กรณีที่สามารถยืนยันได้โดยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งว่าคู่สัญญาฝ่ายตรงข้ามจะไม่ปฏิบัติตามภาระหนี้ที่กำลังจะถึงกำหนดเวลาชำระหนี้ในอนาคต การยืนยันเช่นนั้นเกิดขึ้นเมื่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาอย่างชัดเจนว่าจะไม่ปฏิบัติตามภาระหนี้เมื่อถึงกำหนดเวลาชำระหนี้ตามสัญญาซึ่งจะมีผลทำให้คู่สัญญาฝ่ายที่เสียหายมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้”^{30**}

²⁷ Farlex Inc, "Anticipatory Breach," [Online] Accessed: 14 January 2018. Available from: <http://www.dictionary.com/contract>

²⁸ อัญชัน ศรีพิทักษ์สกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ในสัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์," หน้า 10-11.

* “When a party to a contract repudiates (reneges on) his/her obligations under that contract before fully performing those obligations. This can be by word (“I won’t deliver the rest of the goods” or “I can’t make any more payments”) or by action (not showing up with goods or stopping making payments). The result is that the other party does not have to perform his/her obligations and cannot be liable for not doing so.”

²⁹ Henry Cembell Black, *Black's Law Dictionary*, 6th ed. (USA: West Publishing Co., 1990), p. 93.

³⁰ อัญชัน ศรีพิทักษ์สกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ในสัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์," หน้า 11.

กล่าวคือ Anticipatory Breach ซึ่งเป็นแนวคิดการผิดสัญญาที่ปรากฏในอนุสัญญาฯ นั้น ได้มีการกำหนดหลักการที่แตกต่างจากหลักการผิดสัญญาโดยปกติทั่วไป กล่าวคือ การผิดสัญญาโดยปกติทั่วไปนั้นจะเกิดขึ้นได้เมื่อถึงกำหนดเวลาชำระหนี้ตามสัญญาแล้วไม่ชำระเท่านั้น ดังนั้น หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งแสดงออกโดยชัดแจ้งหรือคู่สัญญาอีกฝ่ายสามารถเห็นได้โดยชัดแจ้งว่า คู่สัญญาอีกฝ่ายจะไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้ตามสัญญาตั้งแต่ก่อนถึงกำหนดเวลาชำระหนี้ แม้จะยังไม่ถือเป็นการผิดสัญญาตามกรณีปกติทั่วไปก็ตาม แต่ก็ย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายที่ไม่ได้ทำอะไรผิดแต่ยังต้องมีการเตรียมพร้อมที่จะผูกพันเพื่อจะชำระหนี้ตามสัญญาต่อไปแต่เพียงฝ่ายเดียว และโดยอาศัยเหตุดังกล่าวกรณีย่อมเห็นได้ว่ามีความจำเป็นที่กฎหมายควรปลดเปลื้องการชำระหนี้ขึ้นให้แก่คู่สัญญาฝ่ายที่อาจได้รับความเสียหายด้วยเช่นกัน แม้ในขณะที่ปลดเปลื้องดังกล่าวนี้จะไม่ถึงกำหนดเวลาชำระหนี้ตามสัญญาก็ตาม และด้วยความเป็นไปได้ที่จะเกิดการไม่ชำระหนี้ตามสัญญาซึ่งทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายได้รับความเสียหายนี้เองที่เป็นสาเหตุให้กฎหมายต้องเข้ามาคุ้มครองและป้องกันมิให้เกิดความเสียหายขึ้นจริง³¹

กรณีจึงกล่าวโดยสรุปได้ว่า Anticipatory Breach ในอนุสัญญาฯ เป็นวิธีการที่กฎหมายกำหนดให้คู่สัญญามีสิทธิปฏิเสธความผูกพันตามสัญญาหรือไม่ต้องปฏิบัติตามสัญญาก่อนถึงกำหนดเวลาชำระหนี้ แต่ยังไม่ใช่กรณีที่เกิดการผิดสัญญาขึ้นจริงเมื่อถึงกำหนดเวลาชำระหนี้แล้วได้³² ทั้งนี้เพราะกฎหมายต้องการลดขนาดของความเสียหายเมื่อมีความเสี่ยงว่าจะเกิดการผิดสัญญาขึ้นในอนาคต และด้วยเหตุนี้เอง กฎหมายจึงให้สิทธิคู่สัญญาฝ่ายที่มีความเสี่ยงหรือมีความเป็นไปได้ว่าจะได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจาก Anticipatory Breach ให้สามารถใช้วิธีการเยียวยาตามที่กฎหมายกำหนดได้ แม้จะยังไม่ถึงกำหนดเวลาชำระหนี้ตามสัญญาซื้อขายสินค้าก็ตาม³³

** "The assertion by a party to a party to a contract that he or she will not perform a future obligation as required by the contract. Such occurs when a party to an executory contract manifests a definition and unequivocal intent prior to time fixed in contract that it will not render its performance under the contract when that time arrives, and in such a case the other party may treat the contract as ended."

³¹ Joseph Lookofsky, "The 1980 United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods," [Online] Accessed: 22 March 2018. Available from: <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/lookofsky.html>

³² Mercédeh Azeredo da Silveira, "Anticipatory Breach under the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods," [Online] Accessed: 19 March 2018. Available from: <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/azeredo.html>

³³ อัญชัน ศรีพิทักษ์สกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ในสัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์," หน้า 12.

จากความหมายของ Anticipatory Breach ตามที่กล่าวไปข้างต้น กรณีทำให้สามารถทราบหลักเกณฑ์ของ Anticipatory Breach ได้ ดังนี้

ช่วงเวลาที่สามารถเกิด Anticipatory Breach ได้คือช่วงเวลาหลังจากการเข้าทำสัญญาจนกระทั่งก่อนถึงเวลากำหนดชำระหนี้ตามสัญญา ในขณะที่หากเป็นการผิดสัญญาในกรณีปกติ นั้นกรณีจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อถึงกำหนดเวลาชำระหนี้แล้วเท่านั้น

ยกตัวอย่างเช่น A ตกลงซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์จาก B จำนวน 100 เครื่อง ในวันที่ 1 มกราคม 2561 โดยในสัญญาซื้อขายเครื่องคอมพิวเตอร์ดังกล่าวนั้น คู่สัญญาได้กำหนดระยะเวลาส่งมอบและชำระราคาเครื่องคอมพิวเตอร์ทั้ง 100 เครื่องกันไว้ในวันที่ 31 มกราคม 2561 ดังนี้ ช่วงเวลาที่สามารถเกิด Anticipatory Breach ในกรณีตามตัวอย่างได้คือนับแต่หลังจากเข้าทำสัญญาในวันที่ 1 มกราคม 2561 ไปจนถึงก่อนวันที่ 31 มกราคม 2561 ซึ่งเป็นวันกำหนดชำระหนี้ตามสัญญา

ดังนั้นจึงเป็นการที่ หากผู้ซื้อแสดงออกโดยชัดเจนว่าจะไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้ตามสัญญา ก่อนวันที่ 31 มกราคม 2561 หรือผู้ขายสามารถคาดเห็นได้ก่อนวันที่ 31 มกราคม 2561 ว่าผู้ซื้อจะไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้ตามสัญญาในวันที่ 31 มกราคม 2561 นั้น กรณีดังกล่าวนี้จะถือว่าเป็น Anticipatory Breach ที่ทำให้ผู้ขายเกิดมีสิทธิตามมาตรา 71 – 73 แห่งอนุสัญญาฯ ขึ้นต่อไป

ในขณะที่หากเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นเกิดขึ้นในวันที่ 31 มกราคม 2561 เป็นต้นไป ดังนั้นจะไม่ถือว่าการกระทำของผู้ซื้อเป็น Anticipatory Breach แต่จะถือว่าเป็นการผิดสัญญาในกรณีปกติเท่านั้น ซึ่งผู้ขายย่อมไม่สามารถใช้สิทธิตามที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 71 – 73 แห่งอนุสัญญาฯ ได้

เมื่อทราบความหมายและหลักเกณฑ์ของ Anticipatory Breach ตามที่ได้กล่าวไปข้างต้นแล้ว ในลำดับต่อไปผู้เขียนจะขอกล่าวถึงวัตถุประสงค์ ความเป็นมาและพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของ Anticipatory Breach เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในมาตรา 71 (2) ที่อนุสัญญาฯ ได้กำหนดไว้เท่านั้น

2.2.3 วัตถุประสงค์และเหตุผลของสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในอนุสัญญาฯ

กฎหมายได้คำนึงถึงความเป็นไปได้สำหรับสถานการณ์ที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งทราบแน่ชัดว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายจะไม่ชำระหนี้อันจะทำให้คู่สัญญาฝ่ายแรกได้รับความเสียหาย และเมื่อกฎหมายไม่ต้องการปล่อยให้เกิดความเสียหายขึ้นในอนาคตโดยไม่มีมาตรการใดมารองรับหรือเยียวยา ก่อน ดังนั้นกรณีจึงเกิดสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ขึ้นในอนุสัญญาฯฉบับนี้

โดยบทบัญญัติดังกล่าวในอนุสัญญาฯมีเจตนารมณ์เพื่อช่วยเหลือและปกป้องผลประโยชน์ของฝ่ายผู้ขายซึ่งอาจได้รับความเสียหายจาก Anticipatory Breach ที่เกิดขึ้นจากฝ่ายผู้ซื้อ กล่าวคือ มาตรา 71 (2) ได้กำหนดให้ฝ่ายผู้ขายมีสิทธิในการระงับการขนส่งสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ทันที หากฝ่ายผู้ขายสามารถคาดหมายได้อย่างชัดเจนว่าฝ่ายผู้ซื้อจะมีเจตนาที่จะไม่ปฏิบัติตามสัญญาหรือไม่มีความสามารถที่จะปฏิบัติตามสัญญาได้เมื่อถึงกำหนดเวลาในการชำระหนี้ ดังนี้ แม้ในขณะนั้นจะเป็นช่วงเวลาก่อนถึงกำหนดเวลาชำระหนี้ตามสัญญาซื้อขายสินค้าก็ตาม ผู้ขายก็ยังมีช่องทางในการเยียวยาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับตนได้อยู่

ยกตัวอย่างเช่น A ตกลงซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์จาก B จำนวน 100 เครื่อง ในวันที่ 1 มกราคม 2561 โดยในสัญญาซื้อขายเครื่องคอมพิวเตอร์ดังกล่าวนั้น คู่สัญญาได้กำหนดระยะเวลาส่งมอบและชำระราคาเครื่องคอมพิวเตอร์ทั้ง 100 เครื่องกันไว้ในวันที่ 31 มกราคม 2561 ดังนี้ หากก่อนถึงกำหนดเวลาชำระหนี้กันในวันที่ 31 มกราคม 2561 นั้น กรณีมีข้อเท็จจริงปรากฏชัดว่า A จะไม่ชำระราคาค่าเครื่องคอมพิวเตอร์ให้แก่ B ในขณะที่ B ก็ส่งสินค้าไปให้ผู้ขนส่งเพื่อให้ผู้ขนส่งส่งสินค้าต่อไปให้ A ผู้ซื้อแล้ว กรณีนี้กฎหมายจึงมองเห็นว่า B ผู้ขายย่อมได้รับความเสียหาย กฎหมายซึ่งในที่นี้ก็คืออนุสัญญาฯจึงมีมาตรการซึ่งว่าด้วยสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ขึ้นมา เพื่อเป็นการป้องกันและเยียวยาความเสียหายให้แก่ A ผู้ขายในเบื้องต้นนั่นเอง

อย่างไรก็ดี สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่ปรากฏในอนุสัญญาฯ นั้น มีวัตถุประสงค์เพียงเพื่อรักษาความสมดุลระหว่างผลประโยชน์ของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายเท่านั้น ไม่ถึงขั้นต้องการทำลายความสัมพันธ์ตามสัญญาก่อนถึงกำหนดเวลาชำระหนี้ ดังนั้นคู่สัญญาฝ่ายผู้ขายที่สามารถคาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิด Anticipatory Breach นั้น สามารถใช้มาตรการเยียวยาความเสียหายได้ภายใต้เงื่อนไขและหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น ซึ่งกรณีจะได้กล่าวถึงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์การใช้สิทธิของผู้ขายซึ่งว่าด้วยสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) โดยละเอียดต่อไป

มาตรการระงับการชำระหนี้ตามความในมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ มีวัตถุประสงค์สำคัญคือ ต้องการให้ผู้สัญญาฝ่ายผู้ขายที่อาจได้รับความเสียหายสามารถใช้วิธีการเยียวยาด้วยตนเองเสียก่อนในสถานการณ์ที่ไม่สามารถขอใช้วิธีการทางศาลเพื่อแก้ไขปัญหาทางการค้าและการพาณิชย์ที่จะเกิดขึ้นได้ในทันที และเมื่อสิทธิดังกล่าวมีขึ้นเพื่อให้คู่สัญญาฝ่ายผู้ขายสามารถจัดการแก้ไขปัญหาและลดปริมาณความเสียหายที่จะเกิดขึ้นได้เท่านั้น ดังนี้ การที่ผู้ขายใช้มาตรการซึ่งว่าด้วยการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น ย่อมไม่ถือว่าเป็นการที่สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายนั้นเลิกกันโดยปริยาย ทั้งนี้เพราะขั้นตอนก่อนที่จะใช้มาตรการบอกเลิกสัญญาได้จะต้องผ่านกระบวนการบอกกล่าวไปยังคู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาในอนาคตก่อน เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้สัญญาฝ่ายนั้นให้ประกันการชำระหนี้เสียก่อน³⁴ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในมาตรา 71 (2) นั้น ไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อทำลายความสัมพันธ์ตามสัญญา แต่ต้องการกระตุ้นเตือนให้ผู้สัญญาฝ่ายผู้ซื้อพยายามปฏิบัติภาระหนี้ตามสัญญาให้จงได้³⁵

³⁴ CISG Article 71 (3)

³⁵ Damien Nyer, "With Holding Performance for Breach in International Transactions: An Exercise in Equations, Proportions or Coercion?," [Online] Accessed: 20 March 2018. Available from: <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/nyer.html>

2.2.4 แนวคิดและพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ของสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในอนุสัญญา

เมื่อศึกษาถึงพัฒนาการของมาตรา 71 (2) แล้วผู้เขียนพบว่า หลักเกณฑ์ที่ว่าด้วยเรื่องสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้นเป็นหลักเกณฑ์หนึ่งในเรื่อง Anticipatory Breach ที่มีมาตั้งแต่เดิมอยู่แล้ว กล่าวคือ

อนุสัญญาฉบับนี้เริ่มขึ้นโดยสถาบันระหว่างประเทศว่าด้วยการรวบรวมกฎหมายเอกชนให้เป็นหนึ่งเดียวกัน (The International Institute for the Unification of Private law, UNIDROIT) ทั้งนี้ในช่วงแรก สถาบันฯ ได้มีการจัดทำร่างอนุสัญญาขึ้นมา 2 ฉบับ ฉบับแรกคืออนุสัญญาซึ่งเป็นแม่แบบของรูปแบบสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ หรือ Convention relating to a Uniform Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods 1964 (ULF) และอีกฉบับคืออนุสัญญาซึ่งเป็นแม่แบบของสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ หรือ Convention relating to a Uniform Law on the International Sale of Goods (ULIS) ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เหมือนกันคือเพื่อต้องการให้กฎหมายเอกชนในโลกเกิดความกลมกลืนเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันและเพื่อป้องกันความยุ่งยากที่เกิดขึ้นในการปรับใช้กฎหมายในบริบททางการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งต่อมาได้มีการทบทวนและรวบรวมอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวเข้าด้วยกัน กรณีจึงเกิดร่างอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ หรือ The 1978 Draft Convention on Contracts for International Sale of Goods (1978 Draft) ขึ้นมา ก่อนที่จะกลายมาเป็นอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ หรือ The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, Vienna 1980 (CISG) เช่นในปัจจุบัน³⁶

³⁶ Pace Law School Institute of International Commercial Law, "Legislative History Summary of Uncitral: Legislative History of the Cisg " [Online] Accessed: 21 January 2018. Available from: <https://www.cisg.law.pace.edu/cisg/linkd.html>

โดยหลักเกณฑ์เรื่อง Anticipatory Breach นั้น เริ่มปรากฏครั้งแรกใน ULIS มาตรา 73, 75 และ 76³⁷ และต่อมา มาตราต่างๆเหล่านี้ก็ได้ถูกนำมารวบรวมอยู่ใน the 1978 Draft ใน มาตรา 62, 63 และ 64³⁸ จนกระทั่งในปัจจุบันที่มีปรากฏอยู่ใน 71, 72 และ 73 แห่งอนุสัญญาฯ นั้นเอง³⁹

พัฒนาการและทิศทางการเปลี่ยนแปลงของบทบัญญัติเกี่ยวกับ Anticipatory Breach นั้น เกิดจากความต้องการประนีประนอมผลประโยชน์ระหว่างชาติต่างๆที่เป็นภาคีของอนุสัญญาฯ เนื่องจากมีทั้งประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนาเข้าเป็นภาคีรวมอยู่ด้วย บทบัญญัติดังกล่าวจึงเกิดความขัดแย้งระหว่างผลประโยชน์ของประเทศภาคีสมาชิกด้วยกันเอง ดังนั้นการแก้ไขเปลี่ยนแปลงบทบัญญัติเพื่อการประนีประนอมผลประโยชน์ระหว่างประเทศภาคีที่เป็นสมาชิกของอนุสัญญาฯ จึงเกิดขึ้น อาทิเช่นในการประชุมคณะกรรมการร่างอนุสัญญาครั้งที่ 34 (The 34th meeting) โดยผู้แทนจากประเทศอียิปต์ซึ่งเป็นผู้แทนของฝ่ายประเทศกำลังพัฒนาได้เสนอให้บทบทวนแก้ไขถ้อยคำของบทบัญญัติใน the 1978 Draft เรื่องระดับความเป็นไปได้ที่จะเกิด Anticipatory Breach ว่าต้องมีความแน่นอนชัดเจนและอยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีภาวะวิสัย (objective theory) เพราะไม่เช่นนั้นจะกลายเป็นผลร้ายแก่คู่สัญญาฝ่ายที่มีฐานะด้อยกว่า ซึ่งส่วนใหญ่แล้วมักอยู่ในประเทศกำลังพัฒนา ทั้งยังมีการเสนอให้ต้องบอกกล่าวแก่คู่สัญญาฝ่ายที่มีความเสี่ยงว่าจะผิดสัญญาในอนาคตก่อนล่วงหน้าก่อน ทั้งนี้เพื่อเปิดโอกาสให้คู่สัญญาฝ่ายนั้นได้แก้ไขความบกพร่องของตน ก่อนที่คู่สัญญาฝ่ายที่เสียหายจะใช้สิทธิตอบโต้โดยมาตรการทางกฎหมาย เป็นต้น⁴⁰

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

³⁷ Pace Law School Institute of International Commercial Law, "Convention Relating to a Uniform Law on the International Sale of Goods," [Online] Accessed: 21 January 2018. Available from: <https://www.cisg.law.pace.edu/cisg/text/ulis.html>

³⁸ Pace Law School Institute of International Commercial Law, "Text of [1978] Draft Convention on Contracts for the International Sale of Goods Approved by the United Nations Commission on International Trade," [Online] Accessed: 21 January 2018. Available from: <https://www.cisg.law.pace.edu/cisg/1978draft.html>

³⁹ อัญชัน ศรีพิทักษ์สกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ในสัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์," หน้า 15.

⁴⁰ C.M. Bianca and M.J. Bonell, Commentary on the International Sales Law (the 1980 Vienna Sales Convention) (Milan1987), p. 158.

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) มีอยู่ตั้งแต่แรกใน Article 73 แห่ง ULIS ต่อมาใน Article 62 แห่ง the 1978 Draft จนกระทั่งกลายมาเป็น Article 71 แห่ง CISG ในปัจจุบัน

โดยเนื้อหาของสาระของสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) มีพัฒนาการทางประวัติศาสตร์ ดังนี้

ULIS Article 73⁴¹ (1) บัญญัติว่า คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีสิทธิระงับการชำระหนี้ของตนได้ หากปรากฏภายหลังเข้าทำสัญญาว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายมีปัญหาเกี่ยวกับสถานะทางเศรษฐกิจซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้คู่สัญญาฝ่ายแรกกลัวว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายจะไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ตามสัญญาได้

(2) ถ้าผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปก่อนจะปรากฏว่าผู้ซื้อมีความบกพร่องในสถานะทางเศรษฐกิจ ผู้ขายมีสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าไม่ให้ไปถึงผู้ซื้อได้ ทั้งนี้แม้ว่าผู้ซื้อจะทรงเป็นผู้ตราสารสิทธิเหนือสินค้านั้นก็ตาม

(3) อย่างไรก็ตาม ผู้ขายไม่มีสิทธิระงับการส่งมอบสินค้า หากปรากฏว่าบุคคลที่สามเป็นผู้ทรงตราสารสิทธิเหนือสินค้านั้นโดยชอบด้วยกฎหมาย เว้นแต่ตราสารนั้นจะได้ระบุอย่างชัดเจนว่าห้ามโอนหรือผู้ขายจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ทรงตราสารนั้น รู้ถึงการที่ผู้ขายจะรับความเสียหายจากการรับโอนตราสารนั้นในขณะรับโอนตราสาร⁴²

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴¹ 1. Each party may suspend the performance of his obligations whenever, after the conclusion of the contract, the economic situation of the other party appears to have become so difficult that there is good reason to fear that he will not perform a material part of his obligations.

2. If the seller has already despatched the goods before the economic situation of the buyer described in paragraph 1 of this Article becomes evident, he may prevent the handing over of the goods to the buyer even if the latter holds a document which entitles him to obtain them.

3. Nevertheless, the seller shall not be entitled to prevent the handing over of the goods if they are claimed by a third person who is a lawful holder of a document which entitles him to obtain the goods, unless the document contains a reservation concerning the effects of its transfer or unless the seller can prove that the holder of the document, when he acquired it, knowingly acted to the detriment of the seller.

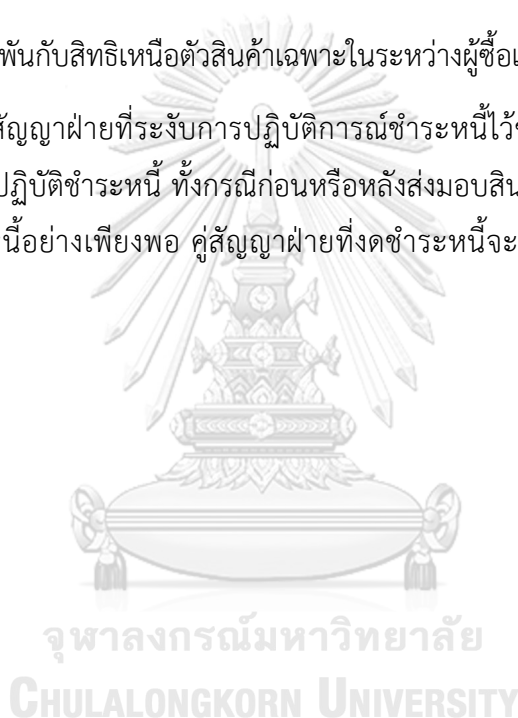
⁴² อัญชัน ศรีพิทักษ์สกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ในสัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์," หน้า 17-18.

The 1978 Draft Article 62⁴³ (1) คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งสามารถระงับการชำระหนี้ไว้ชั่วคราวได้ หากภายหลังเข้าทำสัญญาแล้วมีเหตุผลอันสมควรว่าเกิดความบกพร่องในความสามารถชำระหนี้ หรือความน่าเชื่อถือทางการเงินของคู่สัญญาอีกฝ่ายปรากฏขึ้นในขั้นตอนการเตรียมตัวเพื่อชำระหนี้ หรือในขั้นตอนการชำระหนี้จริงและมีเหตุผลอันสมควรเชื่อว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายจะไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้ตามสัญญานั้น

(2) หากผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปแล้วก่อนพฤติการณ์ตาม (1) ปรากฏขึ้น ผู้ขายสามารถขัดขวางมิให้การส่งมอบสินค้าไปถึงผู้ซื้อ แม้ว่าผู้ซื้อจะครอบครองเอกสารอันแสดงสิทธิในตัวสินค้าก็ตาม

ความตามวรรคนี้เกี่ยวข้องกับสิทธิเหนือตัวสินค้าเฉพาะในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น

(3) คู่สัญญาฝ่ายที่ระงับการปฏิบัติตามชำระหนี้ไว้ชั่วคราว ต้องแจ้งคำบอกกล่าวในทันทีซึ่งการงดการปฏิบัติชำระหนี้ ทั้งกรณีก่อนหรือหลังส่งมอบสินค้า และหากคู่สัญญาอีกฝ่ายได้ให้ประกันการชำระหนี้เพียงพอ คู่สัญญาฝ่ายที่งดชำระหนี้จะต้องปฏิบัติตามชำระหนี้ตามสัญญาต่อไป⁴⁴



⁴³ (1) A party may suspend the performance of his obligations if it is reasonable to do so because, after the conclusion of the contract, a serious deterioration in the ability to perform or in the creditworthiness of the other party or his conduct in preparing to perform or in actually performing the contract gives good grounds to conclude that the other party will not perform a substantial part of his obligations.

(2) If the seller has already dispatched the goods before the grounds described in paragraph (1) of this article become evident, he may prevent the handing over of the goods to the buyer even though the buyer holds a document which entitles him to obtain them. This paragraph relates only to the rights in the goods as between the buyer and the seller. (3) A party suspending performance, whether before or after dispatch of the goods, must immediately give notice to the other party thereof and must continue with performance if the other party provides adequate assurance of his performance.

⁴⁴ อัญชัน ศรีพิทักษ์สกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ในสัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์," หน้า 19-20.

CISG Article 71⁴⁵ (1) ภายหลังเข้าทำสัญญาแล้ว หากปรากฏชัดเจนว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้ของตนอันเป็นผลมาจาก (ก) ความบกพร่องในสาระสำคัญเกี่ยวกับความสามารถในการชำระหนี้ของคู่สัญญา หรือความน่าเชื่อถือในสถานะทางการเงิน หรือ (ข) ความบกพร่องในการเตรียมตัวเพื่อปฏิบัติตามชำระหนี้ตามสัญญา หรือการปฏิบัติตามสัญญาซึ่งทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายมีสิทธิระงับการปฏิบัติตามชำระหนี้ไว้ชั่วคราวได้

(2) หากผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปแล้วก่อนพฤติการณ์ตาม (1) จะปรากฏขึ้น ผู้ขายสามารถขัดขวางมิให้การส่งมอบสินค้าไปถึงผู้ซื้อ แม้ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิเหนือสินค้าก็ตาม

ความตามวรรคนี้ เกี่ยวพันเฉพาะสิทธิเหนือสินค้าในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น

(3) คู่สัญญาฝ่ายที่ระงับการปฏิบัติตามชำระหนี้ไว้ชั่วคราว ต้องบอกกล่าวการระงับการชำระหนี้ชั่วคราวไปยังคู่สัญญาอีกฝ่ายในทันที ไม่ว่าจะก่อนหรือหลังมอบสินค้าก็ตาม และหากคู่สัญญาอีกฝ่ายได้ให้ประกันการชำระหนี้เพียงพอแล้ว คู่สัญญาฝ่ายที่ระงับการชำระหนี้ไว้ชั่วคราวต้องกลับเข้าผูกพันและปฏิบัติตามชำระหนี้ตามสัญญาต่อไป⁴⁶

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴⁵ (1) A party may suspend the performance of his obligations if, after the conclusion of the contract, it becomes apparent that the other party will not perform a substantial part of his obligations as a result of: (a) a serious deficiency in his ability to perform or in his creditworthiness; or (b) his conduct in preparing to perform or in performing the contract; (2) If the seller has already dispatched the goods before the grounds described in the preceding paragraph become evident, he may prevent the handing over of the goods to the buyer even though the buyer holds a document which entitles him to obtain them. The present paragraph relates only to the rights in the goods as between the buyer and the seller; (3) A party suspending performance, whether before or after dispatch of the goods, must immediately give notice of the suspension to the other party and must continue with performance if the other party provides adequate assurance of his performance.

⁴⁶ อัญชัน ศรีพิทักษ์สกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ในสัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์," หน้า 21-22.

ตารางที่ 1 ตารางเปรียบเทียบพัฒนาการและการเปลี่ยนแปลงของบทบัญญัติว่าด้วยสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (*Stoppage in transit*)

Convention relating to a Uniform Law on the International Sale of Goods (ULIS)	The 1978 Draft Convention on Contracts for International Sale of Goods (1978 Draft)	The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, Vienna 1980 (CISG)
<p>Article 73 (1) บัญญัติว่า คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีสิทธิระงับการชำระหนี้ของตนเองได้ หากปรากฏภายหลังเข้าทำสัญญาว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายมีปัญหาเกี่ยวกับสถานะทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้คู่สัญญาฝ่ายแรกกลัวว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายจะไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ตามสัญญาได้</p> <p>(2) ถ้าผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปก่อนจะปรากฏว่าผู้ซื้อ มีความบกพร่องในสถานะทางเศรษฐกิจ ผู้ขายมีสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าไม่ให้ไปถึงผู้ซื้อได้ ทั้งนี้แม้ว่าผู้ซื้อจะทรงเป็นผู้ตราสารสิทธิเหนือสินค้าก็ตาม</p>	<p>Article 62 (1) คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งสามารถระงับการชำระหนี้ไว้ชั่วคราวได้ หากภายหลังเข้าทำสัญญาแล้วมีเหตุผลอันสมควรว่าเกิดความบกพร่องในความสามารถชำระหนี้ หรือความน่าเชื่อถือทางการเงินของคู่สัญญาอีกฝ่ายปรากฏขึ้นในขั้นตอนการเตรียมตัวเพื่อชำระหนี้ หรือในขั้นตอนการชำระหนี้จริงและมีเหตุผลอันสมควรเชื่อว่าคู่สัญญาอีกฝ่ายจะไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้ตามสัญญานั้น</p> <p>(2) หากผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปแล้วก่อนพฤติการณ์ตาม (1) ปรากฏขึ้น ผู้ขายสามารถขัดขวางมิให้การส่งมอบสินค้าไปถึงผู้ซื้อ แม้ว่าผู้ซื้อจะครอบครองเอกสารอันแสดงสิทธิในตัวสินค้าก็ตาม</p>	<p>Article 71 (1) ภายหลังเข้าทำสัญญาแล้ว หากปรากฏชัดเจนว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้ของตนเองอันเป็นผลมาจาก (ก) ความบกพร่องในสาระสำคัญเกี่ยวกับความสามารถในการชำระหนี้ของคู่สัญญา หรือความน่าเชื่อถือในสถานะทางการเงิน หรือ (ข) ความบกพร่องในการเตรียมตัวเพื่อปฏิบัติตามชำระหนี้ตามสัญญา หรือการปฏิบัติตามสัญญาซึ่งทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายมีสิทธิระงับการปฏิบัติตามชำระหนี้ไว้ชั่วคราวได้</p> <p>(2) หากผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปแล้วก่อนพฤติการณ์ตาม (1) จะปรากฏขึ้น ผู้ขายสามารถขัดขวางมิให้การส่งมอบสินค้าไปถึงผู้ซื้อ แม้ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิเหนือตัวสินค้าก็ตาม</p>

Convention relating to a Uniform Law on the International Sale of Goods (ULIS)	The 1978 Draft Convention on Contracts for International Sale of Goods (1978 Draft)	The United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, Vienna 1980 (CISG)
<p>(3) อย่างไรก็ตาม ผู้ขายไม่มีสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าหากปรากฏว่าบุคคลที่สามเป็นผู้ทรงตราสารสิทธิเหนือสินค้านั้นโดยชอบด้วยกฎหมาย เว้นแต่ตราสารนั้นจะได้ระบุอย่างชัดเจนว่าห้ามโอนหรือผู้ขายจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ทรงตราสารนั้น รู้ถึงการที่ผู้ขายจะรับความเสียหายจากการรับโอนตราสารนั้นในขณะที่รับโอนตราสาร</p>	<p>ความตามวรรคนี้เกี่ยวข้องกับสิทธิเหนือตัวสินค้าเฉพาะในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น</p> <p>(3) คู่สัญญาฝ่ายที่ระงับการปฏิบัติการชำระหนี้ไว้ชั่วคราว ต้องแจ้งคำบอกกล่าวในที่ซึ่งการงดการปฏิบัติชำระหนี้ ทั้งกรณีก่อนหรือหลังส่งมอบสินค้า และหากคู่สัญญาอีกฝ่ายได้ให้ประกันการชำระหนี้เพียงพอ คู่สัญญาฝ่ายที่งดชำระหนี้จะต้องปฏิบัติการชำระหนี้ตามสัญญาต่อไป</p>	<p>ความตามวรรคนี้ เกี่ยวพันเฉพาะสิทธิเหนือสินค้าในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น</p> <p>(3) คู่สัญญาฝ่ายที่ระงับการปฏิบัติการชำระหนี้ไว้ชั่วคราว ต้องบอกกล่าวการระงับการชำระหนี้ชั่วคราวไปยังคู่สัญญาอีกฝ่ายในที่ที่ไม่ว่าก่อนหรือหลังมอบสินค้าก็ตาม และหากคู่สัญญาอีกฝ่ายได้ให้ประกันการชำระหนี้เพียงพอแล้ว คู่สัญญาฝ่ายที่ระงับการชำระหนี้ไว้ชั่วคราวต้องกลับเข้าผูกพันและปฏิบัติการชำระหนี้ตามสัญญาต่อไป</p>

ที่มา: อัญชัน ศรีพิทักษ์สกุล (หน้า 17-22), การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ในสัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์, 2551

ดังนั้นเมื่อทราบวัตถุประสงค์ พัฒนาการ และเนื้อหาของมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ ซึ่งว่าด้วยเรื่อง สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันแล้ว กรณีต่อไปที่ผู้เขียนจะกล่าวถึงซึ่งถือเป็นประเด็นสำคัญในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้คือเรื่องหลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธิดังกล่าวตามแนวทางของอนุสัญญาฯ

2.2.5 เจื่อนไข หลักเกณฑ์และผลการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามแนวทางของอนุสัญญา

2.2.5.1 เจื่อนไขการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

การที่มาตรา 71 (2)⁴⁷ บัญญัติว่า “หากผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปแล้วก่อนพฤติการณ์ตาม (1) จะปรากฏขึ้น ผู้ขายสามารถขัดขวางมิให้การส่งมอบสินค้าไปถึงผู้ซื้อ แม้ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิเหนือตัวสินค้าก็ตาม

ความตามวรรคนี้เกี่ยวพันเฉพาะสิทธิเหนือสินค้าในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น”

กรณียอมทำให้การพิจารณาเจื่อนไขการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในมาตรา 71 (2) นั้น จำต้องพิจารณามาตรา 71 (1)⁴⁸ ซึ่งว่าด้วยเรื่องเหตุที่ก่อให้เกิดสิทธิในการพักชำระหนี้ประกอบด้วย โดยสามารถกล่าวโดยสรุปถึงเจื่อนไขแรกของการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวได้ ดังนี้

เจื่อนไขแรก ผู้ขายจะสามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามมาตรา 71 (2) ได้ก็ต่อเมื่อมีข้อเท็จจริงเป็นที่ปรากฏชัดว่าผู้ซื้อจะไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้ในส่วนสำคัญ (Substantial part) แต่กรณีไม่จำเป็นต้องถึงขนาดมีข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ซื้อได้ทำการผิดสัญญาในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ (Fundamental Breach) ผู้ขายถึงจะใช้สิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้⁴⁹

CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴⁷ “If the seller has already dispatched the goods before the grounds described in the preceding paragraph become evident, he may prevent the handing over of the goods to the buyer even though the buyer holds a document which entitles him to obtain them.

The present paragraph relates only to the rights in the goods as between the buyer and the seller.”

⁴⁸ “A party may suspend the performance of his obligations if, after the conclusion of the contract, it becomes apparent that the other party will not perform a substantial part of his obligations as a result of: (a) a serious deficiency in his ability to perform or in his creditworthiness; or

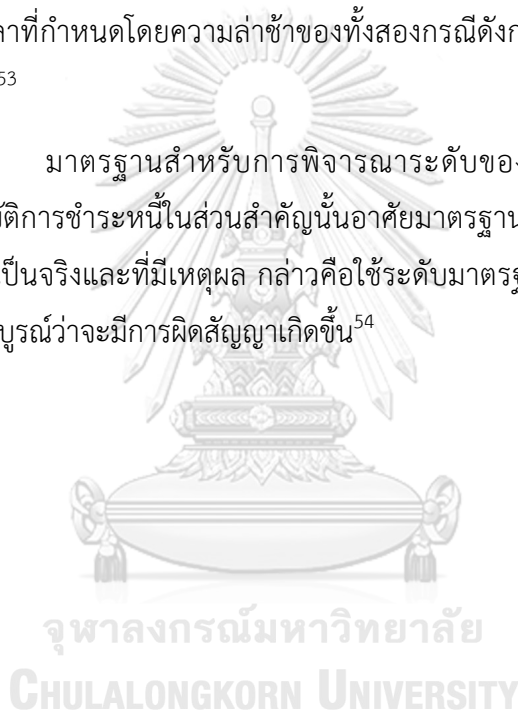
(b) his conduct in preparing to perform or in performing the contract.”

⁴⁹ จุฑาทิพย์ เวชสุริยะกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ตามอนุสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980" (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, , 2551), หน้า 39.

กล่าวคือการใช้สิทธิตามความในมาตรานี้ที่กรณีต้องปรากฏเพียงว่าผู้ซื้อจะไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ของเขาในการชำระราคาโดยขัดแย้งเท่านั้น⁵⁰ ดังนี้ หากมีข้อสงสัยเกิดขึ้นเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือทางเครดิต ทางด้านการเงินและทรัพย์สิน หรือความสามารถในการปฏิบัติตามสัญญาซื้อขายสินค้าของผู้ซื้อแล้ว ก็ย่อมเข้าเงื่อนไขที่ผู้ขายจะสามารถใช้สิทธิของตนในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้⁵¹

ตัวอย่างของการผิดสัญญาในสาระสำคัญที่คาดหมายได้อันจะทำให้ผู้ขายเกิดสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้นก็เช่น ผู้ซื้อล้มละลาย⁵² ผู้ซื้อไม่สามารถเปิดเครดิตหรือจัดให้เครดิตได้รับการยืนยันและ/หรือแจ้งให้ผู้ขายทราบภายในระยะเวลาที่กำหนดโดยความล่าช้าของทั้งสองกรณีดังกล่าวนี้ต้องไม่ได้เกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้ขายเอง⁵³

มาตรฐานสำหรับการพิจารณาระดับของความแน่นอนที่จะนำไปสู่ข้อสรุปว่าผู้ซื้อจะไม่ปฏิบัติตามชำระหนี้ในส่วนสำคัญนั้นอาศัยมาตรฐานของวิญญูชนที่เป็นพ่อค้าซึ่งอยู่บนพื้นฐานของความเป็นจริงและที่มีเหตุผล กล่าวคือใช้ระดับมาตรฐานทางธุรกิจทั่วไป ไม่ต้องการความแน่นอนอย่างสมบูรณ์ว่าจะมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น⁵⁴



⁵⁰ Alexander von Ziegler, "The Right of Suspension and Stoppage in Transit (and Notification Thereof)," [Online] Accessed: 4 January 2018. Available from: <https://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/ziegler.html>

⁵¹ Lower Court (Amtsgericht) Frankfurt am Main 31 January 1991 [32 C 1074/90-41]

⁵² จุฑาทิพย์ เวชสุริยะกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ตามอนุสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980," หน้า 40.

⁵³ Lower Court (Amtsgericht) Frankfurt am Main 31 January 1991 [32 C 1074/90-41]

⁵⁴ จุฑาทิพย์ เวชสุริยะกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ตามอนุสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980," หน้า 43.

สำหรับเงื่อนไขต่อมาซึ่งเป็นเงื่อนไขที่สอง ในการที่ผู้ขายจะบังคับใช้สิทธิของตนในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้นั้นมีปรากฏอยู่ในมาตรา 71 (3) แห่งอนุสัญญา⁵⁵ กล่าวคือ ผู้ขายต้องบอกกล่าวไปยังผู้ซื้อในทันทีด้วยว่ากรณีมีข้อสงสัยเกิดขึ้นเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือทางเครดิต ทางด้านการเงินและทรัพย์สิน หรือความสามารถในการปฏิบัติตามสัญญาซื้อขายสินค้าของผู้ซื้อ ดังนี้ ผู้ขายจึงจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ในการระงับการส่งมอบสินค้าไปยังผู้ซื้อไว้ชั่วคราว⁵⁶ มิเช่นนั้น นอกจากผู้ขายจะไม่สามารถใช้สิทธิของตนในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้แล้ว ผู้ขายยังต้องปฏิบัติตามข้อเรียกร้องของผู้ซื้อสำหรับค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นตามมาอีกด้วย⁵⁷

2.2.5.2 หลักเกณฑ์และผลการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

มาตรา 71 (2)⁵⁸ “หากผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปแล้วก่อนพฤติการณ์ตาม (1) จะปรากฏขึ้น ผู้ขายสามารถขัดขวางมิให้การส่งมอบสินค้าไปถึงผู้ซื้อ แม้ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิเหนือตัวสินค้าก็ตาม

ความตามวรรคนี้เกี่ยวพันเฉพาะสิทธิเหนือสินค้าในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น”

จากความในมาตรา 71 (2) ที่กล่าวไปข้างต้นนี้จะเห็นได้ว่า ผู้ขายซึ่งยังไม่ได้รับชำระราคาสินค้าที่ได้ส่งสินค้าออกไปแล้วนั้น สามารถขัดขวางมิให้มีการส่งมอบสินค้าต่อไปได้ ทั้งนี้ก่อนที่สินค้าจะไปถึงผู้ซื้อที่ปฏิเสธการชำระราคาสินค้าหรือไม่สามารถชำระราคาสินค้าได้ ทั้งนี้เพราะสิทธิดังกล่าวเป็นสิทธิของผู้ขายที่มีในขณะที่สินค้านั้นอยู่ในระหว่างการขนส่งเท่านั้น

⁵⁵ “A party suspending performance, whether before or after dispatch of the goods, must immediately give notice to the other party thereof and must continue with performance if the other party provides adequate assurance of his performance.”

⁵⁶ Lower Court (Amtsgericht) Frankfurt am Main 31 January 1991 [32 C 1074/90-41]

⁵⁷ จุฑาทิพย์ เวชสุริยะกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ตามอนุสัญญาซื้อขายสินค้านระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980," หน้า 55.

⁵⁸ “If the seller has already dispatched the goods before the grounds described in the preceding paragraph become evident, he may prevent the handing over of the goods to the buyer even though the buyer holds a document which entitles him to obtain them.

The present paragraph relates only to the rights in the goods as between the buyer and the seller.”

อนึ่ง สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญานี้ยังเป็นสิทธิที่ผู้ขายสามารถใช้บังคับได้แม้ว่า ผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิเหนือตัวสินค้าก็ตาม กล่าวคือแม้ผู้ขายได้โอนเอกสารสิทธิไปให้ผู้ซื้อไปแล้ว ผู้ขายก็ยังใช้บังคับสิทธิดังกล่าวนี้ได้อยู่ และสิทธินี้เกี่ยวพันหรือมีผลระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายด้วยกันเองตามสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น กรณีที่มีผลไปถึงบุคคลภายนอกหรือผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้ากับผู้ขายหรือผู้ซื้อ แล้วแต่กรณี ด้วยแต่อย่างไรก็ตาม สิทธิดังกล่าวจะต้องบังคับใช้โดยการที่ผู้ขายบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งให้หยุดการส่งมอบสินค้าต่อไปให้ผู้ซื้อก็ตาม

โดยสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งตามความในมาตรา 71 (2) สามารถใช้บังคับได้โดยไม่ต้องคำนึงเลยว่ากรรมสิทธิ์หรือความเสี่ยงภัยของสินค้าจะได้ออนไปยังผู้ซื้อแล้วหรือไม่ เพราะแม้กรรมสิทธิ์หรือความเสี่ยงภัยในสินค้านั้นจะโอนจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว กรณีก็ยังมีผลกระทบกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าดังกล่าวที่ยังอยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) แต่อย่างไร⁵⁹

จากเนื้อความหรือหลักเกณฑ์การบังคับใช้มาตรา 71 (2) ในตอนท้าย ที่ระบุไว้อย่างชัดเจนว่า **“ความตามวรรคนี้เกี่ยวพันเฉพาะสิทธิเหนือสินค้าในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น”** กรณีทำให้เราสามารถสรุปผลของการที่ผู้ขายบังคับใช้สิทธิของตนในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้ ดังนี้

1. สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นี้มีผลเฉพาะระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น และการที่ผู้ขายมีสิทธิในการขัดขวางการขนส่งสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งและหากผู้ขายใช้สิทธิดังกล่าวออกคำสั่งกับผู้ขนส่งเพื่อที่จะให้ผู้ขนส่งระงับการส่งสินค้าให้กับผู้ซื้อแล้ว การกระทำดังกล่าวนี้ย่อมไม่ถือว่าเป็นการละเมิดสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ และหากกรณีที่ผู้ขายกระทำการตามสิทธิของตนเช่นว่านี้แล้ว หากผู้ซื้อพยายามเลี่ยงการใช้สิทธิดังกล่าวของผู้ขาย เช่น โดยการฟ้องผู้ขนส่งสำหรับกรณีที่ไม่สามารถนำสินค้ามาส่งมอบให้ตนได้นั้น การกระทำนี้ย่อมถือว่าเป็นการผิดกฎหมาย ซึ่งจะทำให้ผู้ซื้อมีความรับผิดชอบในส่วนของการเสียหายที่เกิดขึ้นตามมาต่อไป

⁵⁹ Pejovic, C., "Stoppage in Transit and Right of Control: "Conflict of Rules"?"

2. ผู้ขายไม่สามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) กับบุคคลที่สามที่เป็นผู้ถือใบตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายได้ กล่าวคือ เมื่อผู้ซื้อได้ออนใบตราส่งต่อไปให้บุคคลภายนอกแล้ว ผู้ขายย่อมไม่สามารถใช้สิทธิในการขัดขวางไม่ให้บุคคลภายนอกนั้นได้รับสินค้าที่ตนยังมิได้รับชำระราคาได้ ทั้งนี้กรณีก็สอดคล้องกับหลักกฎหมายทั่วไปที่บังคับใช้ในของนานาประเทศที่คุ้มครองบุคคลที่สามผู้สุจริต ดังนี้จึงสรุปได้ว่า ผู้ขายไม่สามารถใช้สิทธิที่ว่าด้วยการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้หากกรณีปรากฏว่าใบตราส่งได้โอนต่อไปยังบุคคลอื่นแล้วในขณะที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่ง

3. ผู้ขนส่งซึ่งถือเป็นบุคคลภายนอกสัญญาซื้อขายสินค้าย่อมไม่มีความผูกพันที่จะต้องทำตามคำสั่งของผู้ขายที่สั่งให้ผู้ขนส่งหยุดการขนส่งสินค้านั้นไปยังผู้ซื้อ (Stoppage in transit) กล่าวคือการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวของผู้ขายย่อมไม่มีผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้ซื้อตามความในสัญญาขนส่งสินค้า ทั้งนี้เพราะผลของสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้ขนส่งนั้นจำต้องได้รับการนิยามถึงอย่างละเอียดถี่ถ้วนกว่ากรณีตามที่มีบัญญัติอยู่ในมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ ที่บังคับใช้ในปัจจุบัน¹

จากผลของการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวที่สามารถตีความได้จากข้อความที่ว่า “ความตามวรรคนี้เกี่ยวพันเฉพาะสิทธิเหนือสินค้าในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น” * นั้น ย่อมถือเป็นการที่แม้มาตรา 71 (2) จะมีต้นร่างมาจากหลักเกณฑ์ที่ว่าด้วยสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามที่มีปรากฏอยู่ในระบบกฎหมายระบบคอมมอนลอว์ก็ตาม แต่กรณีก็มีข้อแตกต่างประการสำคัญอยู่ประการหนึ่ง คือ สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในอนุสัญญานั้นไม่ก่อให้เกิดหน้าที่ใดๆแก่ผู้ขนส่งที่จะต้องปฏิบัติตามแต่อย่างใด ดังนี้ เมื่ออนุสัญญาฯ ได้จำกัดการใช้สิทธิดังกล่าวให้ผูกพันเฉพาะผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น หลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธินี้ในอนุสัญญาฯ จึงแตกต่างไปจากหลักเกณฑ์พื้นฐานเบื้องต้น (the basis of the concept) ของสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์² ที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษและประเทศ

¹ ibid.

* “The present paragraph relates only to the rights in the goods as between the buyer and the seller.”

² Ibid.

สหรัฐอเมริกา ซึ่งมีการกล่าวถึงหน้าที่ของผู้ขนส่งในการที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายที่ให้ทำการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งด้วยนั่นเอง

หลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในอนุสัญญาฯ อีกประการที่ผู้เขียนเห็นว่าเป็นประเด็นสำคัญที่สามารถก่อให้เกิดปัญหาขึ้นได้เมื่อมีการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวในทางปฏิบัติ คือหลักเกณฑ์ในส่วนที่กำหนดว่า สิทธิของผู้ขายในการขัดขวางมิให้การส่งมอบสินค้าไปถึงผู้ซื้อนั้นยังคงมีอยู่ **“แม้ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิเหนือตัวสินค้าก็ตาม”**** กล่าวคือ อนุสัญญาฯ ได้ให้สิทธิกับผู้ขายให้ยังคงสามารถระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้อยู่ แม้ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิอันจะทำให้เขาสามารถควบคุมสินค้าได้ก็ตาม ซึ่งเอกสารสิทธิตามความในมาตรานี้หมายถึงเอกสารสิทธิที่ออกภายใต้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้า³

เอกสารสิทธิที่ออกภายใต้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้านี้มีอยู่หลายชนิดด้วยกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่ามีการทำสัญญาขนส่งสินค้ากันทางใด ยกตัวอย่างเช่น เช่น Bill of Lading สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล Air waybill สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศและ CMR consignment note สำหรับการขนส่งสินค้าทางบก

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาหลักการโดยทั่วไปของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าที่ประกอบด้วยสาระสำคัญคือสิทธิในสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าซึ่งมีที่มาจากเอกสารสิทธิที่ออกภายใต้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้านั้นจะพบว่า กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าได้กล่าวถึงเอกสารสิทธิมากมายที่ได้ออกภายใต้กฎหมายนั้นๆ ที่ให้สิทธิแก่ผู้ถือเอกสารสิทธิหรือผู้ที่มีเอกสารสิทธิดังกล่าวอยู่ในความครอบครองในการควบคุมสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง และในการเรียกร้องให้มีการส่งมอบสินค้า ดังนี้ หากเอกสารสิทธิดังกล่าวอยู่ในมือผู้ซื้อแล้ว เอกสารนั้นย่อมทำให้ผู้ซื้อ มีอำนาจในการควบคุมสินค้าในขณะที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งและเรียกร้องให้มีการส่งมอบสินค้าเมื่อสินค้าดังกล่าวถึงที่หมายปลายทางแล้วได้ อีกทั้ง กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเลซึ่งครอบคลุมสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นยังเป็นกฎหมายที่เป็นเอกเทศจากกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าซึ่งในที่นี้ก็คืออนุสัญญาฯ ที่ครอบคลุมถึงสัญญาซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศด้วย ดังนั้นผู้ซื้อที่ถือเอกสารสิทธิซึ่งก็คือใบตราส่งย่อมมีสิทธิในการควบคุมสินค้าและเรียกให้มีการส่งมอบสินค้าตามใบตราส่งได้

** “even though the buyer holds a document which entitles him to obtain them”.

³ Ziegler, A. v., "The Right of Suspension and Stoppage in Transit (and Notification Thereof)."

ทั้งนี้ ไม่ว่าผู้ซื้อจะได้ทำการชำระราคาสินค้าดังกล่าวตามความในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าให้กับผู้ขายแล้วหรือไม่ก็ตาม⁴

เมื่อวิธานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาเฉพาะการขนส่งสินค้าทางทะเลแต่เพียงอย่างเดียว ดังนี้ เอกสารสิทธิที่ผู้เขียนจะกล่าวถึงต่อไปในวิธานิพนธ์ฉบับนี้ย่อหมายถึงความถึงแต่เฉพาะเอกสารสิทธิที่ออกตามความในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเลซึ่งก็คือใบตราส่ง หรือ Bill of lading เท่านั้น

กรณีจึงเป็นการที่ เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์ในกฎหมายที่ว่าด้วยการขนส่งสินค้าประกอบกับความในมาตรา 71 (2) ในส่วนที่กล่าวไปข้างต้นนั้น ย่อมเป็นการที่บทบัญญัติในอนุสัญญาฯ ได้ให้สิทธิแก่ผู้ขายในการขัดขวางการขนส่งสินค้าที่ยังไม่ได้รับการชำระราคาได้ทั้งหมดที่ผู้ขายได้ออนใบตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายให้แก่ผู้ซื้อไปแล้ว อันจะทำให้ผู้ซื้ออยู่ในฐานะผู้ถือใบตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมาย ซึ่งผู้ซื้อย่อมมีสิทธิในสินค้าอย่างเต็มที่ต่อคู่สัญญาอีกฝ่ายในสัญญาขนส่งสินค้าซึ่งในที่นี้ก็คือผู้ขนส่งนั่นเอง กล่าวคือ ผู้ซื้อเท่านั้นที่จะเป็นผู้มีสิทธิในการควบคุมการขนส่งสินค้าและใช้สิทธิดังกล่าวออกคำสั่งแก่ผู้ขนส่งให้ส่งสินค้าตามที่ตนต้องการได้ ทั้งผู้ซื้อยังมีสิทธิในการรับสินค้าเมื่อสินค้าถึงที่หมายปลายทางอีกด้วย

ดังนี้ เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์และผลของการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไปแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าปัญหาที่จะตามมาจากกรณีการบัญญัติหลักเกณฑ์ของสิทธิดังกล่าวในอนุสัญญาฯ ทั้งในส่วนที่กำหนดว่า “แม้ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิเหนือตัวสินค้าก็ตาม” และ “ความตามวรรคนี้เกี่ยวพันเฉพาะสิทธิเหนือสินค้าในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น” ก็คือ การที่มาตรา 71 (2) บัญญัติเช่นนี้ จะทำให้การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายภายใต้สัญญาซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศซึ่งก็คือสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งนั้นสามารถบังคับใช้ได้จริงหรือไม่ อย่างไร ในทางปฏิบัติ

ยกตัวอย่างเช่น หากมีข้อเท็จจริงปรากฏว่า A ตกลงซื้อเครื่องคอมพิวเตอร์จาก B จำนวน 100 เครื่องในวันที่ 1 มกราคม 2561 โดย A และ B อยู่กันคนละประเทศ และในสัญญาซื้อขายเครื่องคอมพิวเตอร์ดังกล่าวนี้ ได้ตกลงให้ใช้อนุสัญญาฯ เป็นกฎหมายที่เข้ามา (Governing law) โดยสัญญาซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศนี้มีการกำหนดให้ใช้วิธีการชำระราคาสินค้าแบบใช้ตัวเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) และ

⁴ ibid.

คู่สัญญาได้มีการใช้ข้อสัญญามาตรฐาน CIF B จึงเป็นผู้มีหน้าที่ทำสัญญาขนส่งสินค้ากับ C เพื่อให้ส่งเครื่องคอมพิวเตอร์ดังกล่าวไปให้ A

เมื่อ B กับ C ทำสัญญาขนส่งกันแล้ว ในวันที่ B นำสินค้าส่งมอบให้แก่ C C จึงออกใบตราส่งเพื่อเป็นหลักฐานที่เป็นหนังสือของสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเล⁵ และเป็นเอกสารแสดงการได้รับสินค้า⁶จาก B ทั้งใบตราส่งยังถือเป็นเอกสารสิทธิที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้อีกด้วย⁷ ดังนั้นเมื่อ B ได้รับใบตราส่งมา B จึงนำใบตราส่งดังกล่าวโอนให้แก่ธนาคารเพื่อให้ธนาคารเรียกเก็บเงินจากผู้ซื้อมาให้แก่ตนต่อไป

อนึ่ง เมื่อเวลาผ่านไป 5 วันหลังจาก B ได้โอนใบตราส่งไปให้ธนาคาร B เพิ่งมาทราบข่าวว่า A ผู้ซื้อ ได้ถูกศาลสั่งให้เป็นบุคคลล้มละลาย ดังนั้น B จึงใช้สิทธิของตนที่มีตามความในมาตรา 71 (2) นี้ เพื่อสั่งให้ C หยุดการขนส่งสินค้าดังกล่าวให้แก่ A กรณีจึงเกิดปัญหาว่า C ผู้ขนส่งจะมีหน้าที่ต้องทำตามคำสั่งของผู้ขายหรือไม่ ทั้งนี้เพราะแม้สัญญาจะให้สิทธิแก่ผู้ขายในการบอกหรือสั่งผู้ขนส่งให้ระงับการส่งมอบสินค้าไปให้ผู้ซื้อได้อยู่ในกรณีนี้ แต่หากผู้ขนส่งไม่ทำตามคำสั่งของผู้ขายดังกล่าว กรณีก็ห้ามมิบทลงโทษผู้ขนส่งแต่อย่างใดไม่ ในทางกลับกัน หากผู้ขนส่งทำตามคำสั่งของผู้ขายทั้งๆที่ในขณะที่ออกคำสั่งผู้ขายไม่ได้มีใบตราส่งอยู่ในความครอบครองนั้น กรณีย่อมถือว่าผู้ขนส่งทำผิดหน้าที่ของตนที่มีตามความในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้า ซึ่งในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลก็ได้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีนี้ไว้เช่นกัน⁸ ซึ่งประเด็นปัญหาเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำตามสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่ผู้ขายมีตามความในอนุสัญญานี้คือประเด็นปัญหาหลักที่ผู้เขียนจะได้ทำการศึกษาต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁵ The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 Article III 4.

⁶ The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 Article I (b)

⁷ The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 Article I (b)

⁸ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 36

กล่าวโดยสรุปได้ว่า สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่บัญญัติในอนุสัญญาฯ นั้นยังมีปัญหาการบังคับใช้ในทางปฏิบัติอยู่ เช่นว่า สิทธิดังกล่าวจะสามารถบังคับใช้ได้หรือไม่ในทางปฏิบัติ สำหรับกรณีที่มีการออกเอกสารสิทธิตามความในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าเข้ามาเกี่ยวข้อง และผู้ขายได้ทำการโอนเอกสารสิทธิในสินค้าไปให้แก่ผู้ซื้อแล้ว เป็นต้น

2.2.5.3 การสิ้นสุดของสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

เมื่อได้ศึกษาถึงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ในการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญาฯ แล้ว เรื่องที่ควรทราบต่อไปคือเรื่องการสิ้นสุดของสิทธิดังกล่าว

คำว่า การสิ้นสุดที่ผู้เขียนหมายถึงนี้ ผู้เขียนตั้งใจจะสื่อถึงกรณีที่ผู้ขายเคยใช้บังคับสิทธิดังกล่าวได้ แต่ต่อมามีข้อเท็จจริงปรากฏภายหลังจึงทำให้สิทธิของผู้ขายนี้สิ้นสุดใช้บังคับไป ซึ่งจากที่ผู้เขียนศึกษามาพบว่า สิทธิดังกล่าวสามารถสิ้นสุดได้ด้วย

1. ผู้ซื้อชำระราคาค่าสินค้าในภายหลัง⁹
2. ผู้ซื้อจัดหาหลักประกันที่เพียงพอมาให้ตามสมควร¹⁰

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁹ Court of Arbitration of the International Chamber of Commerce, Award No. 9448, July 1999.

¹⁰ CISG Article 71 (3) A party suspending performance, whether before or after dispatch of the goods, must immediately give notice to the other party thereof and must continue with performance if the other party provides adequate assurance of his performance.

ตารางที่ 2 ตารางสรุปแนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (*Stoppage in transit*) ภายใต้อนุสัญญาฯ

ประเด็น	มาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ
การบังคับใช้สิทธิก่อนที่ผู้ขายจะทำการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ	✓
การบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่มีการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ	✓
การบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่มีการโอนใบตราส่งไปยังบุคคลภายนอก	✗
หากยังไม่มี การโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายก่อให้เกิดหน้าที่แก่ผู้ขนส่งในการที่จะต้องปฏิบัติตามหรือไม่	✗
เมื่อมีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายยังคงก่อให้เกิดหน้าที่แก่ผู้ขนส่งในการที่จะต้องปฏิบัติตามหรือไม่	✗

ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

2.3 สัญญาและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศและการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ

สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เป็นมาตรการทางกฎหมายอย่างหนึ่งที่สัญญาซื้อขายสินค้าได้ให้ไว้แก่ผู้ขาย โดยมาตรการหรือสิทธินี้จะมีขึ้นเพื่อก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาค่าสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง ซึ่งสิทธิดังกล่าวนี้ หากมองแต่ในแง่ของสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศอย่างเดียวแล้วย่อมถือว่ามิประสิทธิภาพ และเป็นสิทธิที่ผู้ขายทุกคนจะรู้สึกปลอดภัยได้ ทั้งนี้ เพราะแม้ผู้ซื้อยังไม่ได้ชำระราคาค่าสินค้า แต่ในขณะที่เดียวกันสินค้านี้ได้ถูกส่งไปยังผู้ซื้อแล้วนั้น ผู้ขายก็ยังสามารถที่จะได้รับการเยียวยาในกรณีดังกล่าวนี้ได้อยู่ หากผู้ขายสามารถใช้บังคับสิทธินี้ได้นั่นเอง

อย่างไรก็ดี จากลักษณะของสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่มักก่อให้เกิดสัญญาอื่นๆ ตามมาอีกมากมาย และสัญญาแต่ละสัญญาที่เกิดขึ้นตามมานั้นก็ล้วนมีความเป็นเอกเทศแยกต่างหากจากสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศโดยสิ้นเชิง ทั้งกฎหมายที่เข้ามาครอบคลุมในแต่ละสัญญานั้นก็ยิ่งแตกต่างกันอีกด้วย ดังนี้ กรณีจึงสามารถก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในทางปฏิบัติตามมาได้ ดังที่ผู้เขียนจะได้ชี้ให้เห็นต่อไปโดยละเอียด

2.3.1 การนำข้อสัญญามาตรฐานทางการค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms หรือ Incoterms® rules 2010) มาบังคับใช้ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศและการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เมื่อมีการใช้ข้อสัญญามาตรฐานทางการค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms หรือ Incoterms® rules 2010)

2.3.1.1 การนำข้อสัญญามาตรฐานทางการค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms หรือ Incoterms® rules 2010) มาบังคับใช้ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ

เมื่อ Incoterms®2010* มิได้มีสถานะเป็นกฎหมาย แต่เป็นเพียงข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ Incoterms®2010 จึงไม่สามารถมีผลบังคับใช้ได้โดยตัวของมันเองนั้น ดังนั้น การที่จะให้ Incoterms®2010 มีผลใช้บังคับในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศได้ กรณีต้องปรากฏว่าคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศได้ตกลงกันให้ใช้ Incoterms®2010 เป็นสัญญามาตรฐานก่อน กล่าวคือต้องมีการแสดงเจตนาของคู่สัญญาตามหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนาก่อนว่าในสัญญานี้ให้ใช้ Incoterms®2010 เป็นสัญญามาตรฐานนั่นเอง¹¹

อนึ่ง แม้จะมีการกำหนดให้ใช้ Incoterms®2010 เป็นสัญญามาตรฐานก็ตาม คู่สัญญาก็ยังสามารถตกลงกันให้เนื้อหาสาระในบางเรื่องตามที่กำหนดไว้ใน Incoterms®2010 นั้นแตกต่างจากเดิมได้หรืออาจเลือกมาใช้เท่าที่ต้องการได้¹²

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

*“Incoterms” is a trademark of the International Chamber of Commerce (ICC).

¹¹ กำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Law), หน้า 107-108.

¹² เรื่องเดียวกัน.

โดยบทบัญญัติในอนุสัญญาฯซึ่งถือเป็นมาตราที่เปิดช่องให้คู่สัญญาสามารถนำ Incoterms®2010 มาใช้บังคับกับสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศได้คือมาตรา 6¹³ ที่วางหลักไว้ว่า แม้คู่สัญญาจะกำหนดให้ใช้อนุสัญญาฯเป็นกฎหมายที่จะเข้ามาครอบคลุมสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศก็ตาม คู่สัญญาก็ยังสามารถตกลงกันไม่ให้นำบทบัญญัติมาตราใดมาตราหนึ่งหรือหลายมาตราในอนุสัญญาฯฉบับนี้มาใช้บังคับกับสัญญาของตนได้ กล่าวคือ คู่สัญญาสามารถแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดต่างๆของสัญญาให้ผลต่างไปจากที่อนุสัญญาฯฉบับนี้กำหนดไว้ได้ ดังนั้น คู่สัญญาย่อมตกลงยกเว้นมาตรา 66-70 ตามความในอนุสัญญาฯซึ่งว่าด้วยเรื่องการโอนความเสี่ยงภัยในสินค้าให้ขึ้นอยู่กับ Incoterms®2010 ที่บังคับใช้แทนได้ ยกตัวอย่างเช่น หากใช้ข้อตกลง Free On Board หรือ FOB ความเสี่ยงภัยในสินค้าจะถูกโอนจากผู้ขายมายังผู้ซื้อทันทีเมื่อผู้ขายได้นำสินค้ามาส่งมอบให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งได้นำสินค้ามาวางบนเรือ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี แม้คู่สัญญาจะมีได้แสดงเจตนาให้มีการใช้ Incoterms®2010 เป็นสัญญามาตรฐานในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศของตน Incoterms®2010 ก็ยังสามารถที่จะมีผลบังคับใช้กับสัญญาดังกล่าวได้ ดังนี้

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 9 (2) แห่งอนุสัญญาฯ¹⁴จะเห็นได้ว่า กรณีมีการยอมรับประเพณีหรือธรรมเนียมปฏิบัติทางการค้าระหว่างประเทศซึ่งในที่นี้หมายความรวมถึง Incoterms®2010 ให้มีผลใช้บังคับกับสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศได้ ดังนั้นจึงเป็นการที่ แม้คู่สัญญาจะไม่ได้ตกลงกันอย่างชัดแจ้งให้นำ Incoterms®2010 มาบังคับในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศก็ตาม Incoterms®2010 ก็ยังสามารถมีผลใช้บังคับกับสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศได้อยู่ดี¹⁵

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹³ "The parties may exclude the application of this Convention or, subject to article 12, derogate from or vary the effect of any of its provisions."

¹⁴ "The parties are considered, unless otherwise agreed, to have impliedly made applicable to their contract or its formation a usage of which the parties knew or ought to have known and which in international trade is widely known to, and regularly observed by, parties to contracts of the type involved in the particular trade concerned."

¹⁵ Larry A. DiMatteo *et al.*, "The Interpretive Turn in International Sales Law: An Analysis of Fifteen Years of Cisg Jurisprudence," [Online] Accessed: 20 April 2018. Available from: <http://cisgw3.law.pace.edu/cisg/text/anno-art-09.html#udfn41>

สำหรับกฎหมายภายในของประเทศไทยก็มีหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าว เช่นเดียวกับในอนุสัญญาฯ กล่าวคือ แม้คู่สัญญาไม่ได้ตกลงกันโดยชัดแจ้งให้นำ Incoterms®2010 มาใช้บังคับกับสัญญาซื้อขายสินค้า Incoterms®2010 ก็ยังสามารถมีผลบังคับใช้กับสัญญาดังกล่าวได้ ทั้งนี้ตามความในมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์¹⁶ ที่วางหลักไว้ว่าในกรณีที่จำเป็น และเพื่อความเป็นธรรมศาลสามารถนำข้อกำหนดต่างๆใน Incoterms®2010 มาช่วยในการพิจารณา ตัดสินคดีได้¹⁷ โดยให้ถือว่า Incoterms®2010 นั้น เป็นจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น¹⁸ หรือหลักกฎหมายทั่วไป¹⁹ แล้วแต่กรณี

2.3.1.2 การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เมื่อมีการใช้ข้อสัญญามาตรฐานทางการค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms หรือ Incoterms® rules 2010)

Incoterms®2010 คือสัญญามาตรฐานที่ได้รับการจัดทำขึ้นโดยหอการค้านานาชาติ หรือ International Chamber of Commerce (ICC) โดยใน Incoterms®2010 นั้น จะกล่าวถึงแต่เพียงว่าคู่สัญญาฝ่ายใดของสัญญาซื้อขายซึ่งในที่นี้คือสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ นั้นจะมีภาระหน้าที่ในการจัดการขนส่งหรือการทำสัญญาประกันภัยหรือไม่ อย่างไร และผู้ขายจะต้องส่งมอบสินค้าให้กับผู้ซื้อเมื่อใด และค่าใช้จ่ายใดที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องรับผิดชอบ²⁰

กล่าวคือ Incoterms®2010 จะกำหนดสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาซึ่งในที่นี้ก็คือผู้ซื้อและผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศไว้ในบางเรื่องเท่านั้น และกรณีจะมีการกล่าวถึงค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงต่างๆ ที่จะถูกจัดสรรให้แก่คู่สัญญาอย่างไร ดังนี้

¹⁶ “กฎหมายนั้น ต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติ ใดๆแห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมาย ของบทบัญญัตินั้น ๆ เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีต ประเพณีเช่นนั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีด้วย ให้วินิจฉัย ตามหลักกฎหมายทั่วไป”

¹⁷ กำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Law), หน้า 111.

¹⁸ เรื่องเดียวกัน.

¹⁹ สุทธิพล ทวีชัยการ, "ข้อสังเกตเกี่ยวกับปัญหาเรื่องสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ," วารสารพี (2539): 69.

²⁰ หอการค้านานาชาติแห่งประเทศไทย, Incoterms®2010 กฎของหอการค้านานาชาติ สำหรับใช้เป็นเงื่อนไขทางการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร), หน้า 9.

1. หน้าที่ในการจัดเตรียมสินค้า – หน้าที่ในการชำระราคา
2. หน้าที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร
3. หน้าที่ในการทำสัญญาขนส่งและสัญญาประกันภัย
4. หน้าที่ส่งมอบ – หน้าที่รับมอบ
5. การโอนความเสี่ยง
6. การจัดสรรภาระค่าใช้จ่าย
7. การแจ้งต่อผู้ซื้อ – การแจ้งต่อผู้ขาย
8. เอกสารการส่งมอบ – หลักฐานการรับมอบ
9. การตรวจ การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย – การตรวจสอบสินค้า
10. การให้ความช่วยเหลือด้านข้อมูลและค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกี่ยวข้อง

กรณีจึงเป็นการที่ การกำหนดแต่เพียงว่าจะใช้ Incoterms®2010 ใดมาเป็นสัญญามาตรฐานในสัญญาซื้อขายสินค้านั้นๆระหว่างประเทศนั้น หากทำให้สัญญาซื้อขายดังกล่าวสมบูรณ์ได้แต่อย่างใด ทั้งนี้เพราะ Incoterms®2010 ไม่ได้กล่าวถึงราคาที่ต้องชำระ หรือวิธีการชำระเงิน รวมทั้งไม่ได้กล่าวถึงการโอนกรรมสิทธิ์ของสินค้าหรือผลของการผิดสัญญาว่าจะเกิดขึ้นเมื่อใดและอย่างไร ซึ่งเงื่อนไขเหล่านี้โดยปกติแล้วมักจะถูกระบุไว้อย่างชัดเจนในสัญญาซื้อขายสินค้านั้นๆระหว่างประเทศโดยการตกลงกันระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเอง หรือกรณีอาจถูกกำหนดโดยกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญานั้นๆ²¹

อย่างไรก็ตาม Incoterms®2010 ก็ยังถือเป็นสิ่งที่จะทำให้ผู้ซื้อและผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้านั้นๆระหว่างประเทศได้รับความสะดวกและทำให้สัญญาซื้อขายสินค้านั้นๆระหว่างประเทศเกิดความชัดเจนขึ้นในเรื่องภาระหน้าที่และเงื่อนไขต่างๆ ทั้งนี้ เพราะในการซื้อขายระหว่างประเทศนั้น นอกจากการตกลงกันในเรื่องสำคัญ กล่าวคือการตกลงในเรื่องสินค้าและราคาของสินค้าแล้ว ผู้ซื้อและผู้ขายก็ยังคงต้องมีการตกลงกันในเรื่องภาระหน้าที่ในการจัดการเกี่ยวกับการขนส่งและการชำระค่าขนส่งสินค้า การทำสัญญาประกันภัย ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น

²¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 9-10.

และความเสี่ยงในสินค้า ตลอดจนภาระหน้าที่และค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอีกด้วย²² ซึ่งเรื่องดังกล่าวเหล่านี้ล้วนปรากฏอยู่ใน Incoterms®2010 ทั้งสิ้น

จากลักษณะของ Incoterms®2010 ตามที่กล่าวไปทั้งหมดข้างต้นนั้น ผู้เขียนเห็นว่าปัญหาการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีการใช้ Incoterms®2010 ในสัญญาซื้อขายสินค้านั้นระหว่างประเทศนั้นจะแตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงที่ใช้ โดยส่วนที่จะเป็นตัวบ่งชี้และทำให้เราทราบได้ว่าข้อตกลงใดสามารถก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในสัญญาซื้อขายสินค้านั้นระหว่างประเทศได้ อย่างไรก็ตาม ก็คือส่วนของหน้าที่ในการทำสัญญาขนส่งตามที่มีกำหนดไว้ในแต่ละข้อตกลงของ Incoterms®2010

กล่าวคือ ในส่วนข้อ 3. ที่ว่าด้วยเรื่องหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง(และสัญญาประกันภัย) ซึ่งในแต่ละข้อตกลงของ Incoterms®2010 จะกำหนดไว้ว่าใครเป็นผู้มีหน้าที่ในการทำสัญญาขนส่งนั้นจะเป็นส่วนที่ทำให้เราทราบได้ว่า หากนำข้อตกลงดังกล่าวมาใช้กับสัญญาซื้อขายสินค้านั้นระหว่างประเทศแล้ว ข้อตกลงดังกล่าวจะสามารถก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ขึ้นได้อย่างไรบ้าง โดยในส่วนหน้าที่ในการทำสัญญาขนส่งนั้น Incoterms®2010 จะกำหนดไว้อยู่ 2 แบบ

แบบแรก ผู้ขายเป็นผู้มีหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง

แบบที่สอง ผู้ซื้อเป็นผู้มีหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง

เมื่อพิจารณาจาก Incoterms®2010 ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบันหรือ Incoterms®2010 ที่ประกอบด้วย 11 ข้อตกลงนั้น²³ กรณีมีอยู่ทั้งสิ้น 4 ข้อตกลงด้วยกันที่เป็นข้อตกลงซึ่งจะถูกนำมาใช้เมื่อมีการขนส่งสินค้ากันทางทะเล (Maritime Incoterms®2010)²⁴ โดยหน้าที่ในการทำสัญญาขนส่งของข้อตกลงทั้ง 4 มีดังนี้

²² โกศล ฉันทิกุล, กฎหมายและการปฏิบัติเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2553), หน้า 43.

²³ หอการค้านานาชาติแห่งประเทศไทย, Incoterms®2010 กฎของหอการค้านานาชาติ สำหรับใช้เป็นเงื่อนไขทางการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ, หน้า 10.

²⁴ International Chamber of Commerce, "Incoterms® Rules 2010," [Online] Accessed: 8 June 2018. Available from: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/>

1. FAS FREE ALONGSIDE SHIP – ผู้ซื้อมีหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง
2. FOB FREE ON BOARD – ผู้ซื้อมีหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง
3. CFR COST AND FREIGHT – ผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง
4. CIF COST, INSURANCE AND FREIGHT – ผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง

อย่างไรก็ดี ผู้เขียนจะขอกล่าวยกตัวอย่างโดยละเอียดเฉพาะข้อตกลงที่นิยมใช้กันในทางปฏิบัติ ซึ่งก็คือ FREE ON BOARD (FOB) และ COST, INSURANCE AND FREIGHT (CIF) เท่านั้น ทั้งจะอธิบายถึงข้อตกลงทั้งสองนี้เฉพาะในส่วนหน้าที่ในการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล

FREE ON BOARD (FOB) คือข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ซื้อมีหน้าที่จัดหาเรือมารับสินค้าที่ท่าเรือต้นทาง ดังนั้นผู้ซื้อจึงมีหน้าที่ในการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนดังกล่าว ส่วนผู้ขายมีหน้าที่นำส่งสินค้าไปขึ้นที่เรือ ณ ท่าเรือที่ผู้ซื้อกำหนดเท่านั้น ดังนั้นผู้ที่อยู่ในฐานะผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลก็คือผู้ซื้อในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั่นเอง²⁵

COST, INSURANCE AND FREIGHT (CIF) คือข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ขายเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนของการทำสัญญาประกันภัยและการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล ดังนี้ เมื่อผู้ขายมีหน้าที่ต้องจัดหาเรือที่ท่าเรือต้นทางเพื่อขนส่งสินค้าไปยังเมืองปลายทางกรณียอมทำให้ผู้ที่มีฐานะเป็นผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลก็คือผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ²⁶

เมื่อทราบแล้วว่า ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายใครมีหน้าที่ในการทำสัญญาขนส่งใน Incoterms®2010 ไต่บ้างนั้นประเด็นที่ผู้เขียนจะทำการวิเคราะห์ต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้คือ ประเด็นว่าปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามมาเมื่อมีการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งในการใช้ Incoterms®2010 แบบที่ผู้ซื้อเป็นผู้มีหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง และ Incoterms®2010 แบบที่ผู้ขายเป็นผู้มีหน้าที่ทำสัญญาขนส่งนั้นว่ามีอยู่อย่างไรบ้าง และแตกต่างกันหรือไม่

²⁵ ibid.

²⁶ ibid.

อย่างไรก็ดี ผู้เขียนเห็นว่าก่อนที่จะสามารถพิจารณาถึงปัญหาการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีการใช้ Incoterms®2010 แต่ละแบบ ได้นั้น กรณีจำเป็นต้องพิจารณาถึงบทบัญญัติตามความในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลประกอบด้วย ทั้งนี้เพื่อให้ผู้อ่านเห็นถึงความแตกต่างระหว่างการที่ผู้ซื้อและผู้ขายเป็นผู้มีหน้าที่ในการทำสัญญาขนส่งหรือความแตกต่างระหว่างการที่ผู้ซื้อและผู้ขายอยู่ในฐานะผู้ส่งของซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล ว่ากรณีจะสามารถส่งผลกระทบต่อปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ต่างกันหรือไม่ อย่างไร

ดังนี้ ในบทต่อไปผู้เขียนจะทำการกล่าวถึงการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เมื่อมีการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล และในบทที่ 4 นั้น ผู้เขียนจะทำการวิเคราะห์ถึงปัญหาของการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวเมื่อมีการใช้ Incoterms®2010 แต่ละแบบและเมื่อมีการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลประกอบกันไปที่เดียว

2.3.2 การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เมื่อมีการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล

เนื่องด้วยลักษณะของการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่ผู้ซื้อและผู้ขายอยู่ห่างกันคนละเมืองหรือคนละประเทศแล้วนั้น กรณีย่อมต้องมีการส่งสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อข้ามพรมแดน ซึ่งวิธีการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนวิธีหนึ่งที่มีความนิยมอย่างมากในปัจจุบันและกำลังมีบทบาทเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็วก็คือการขนส่งสินค้าทางทะเล ทั้งนี้เนื่องมาจากความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาการที่สามารถสร้างเรือซึ่งรับน้ำหนักบรรทุกได้มากและแล่นในระยะทางไกลๆได้นั่นเอง โดยในกระบวนการขนส่งทั้งหมด การขนส่งทางเรือถือได้ว่าเป็นการขนส่งที่ประหยัดที่สุด โดยเฉพาะการขนส่งในระยะไกล²⁷

²⁷ กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิ, ฐุรกิจพาณิชย์นาวี, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534), หน้า 4.

ดังนั้นหากคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศได้ตกลงกันให้มีการส่งสินค้าข้ามพรมแดนโดยใช้การขนส่งทางเรือแล้ว สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศและสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลย่อมมีความเกี่ยวพันกันอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ประเด็นแรกที่ต้องพิจารณา คือ การที่คู่สัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ คือผู้ซื้อและผู้ขาย ในขณะที่คู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลคือผู้ส่งของ²⁸ (Shipper) ผู้ขนส่ง²⁹ (Carrier) และผู้รับตราส่ง³⁰ (Consignee) นั้น ดังนี้ หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศได้ตกลงกันให้มีการส่งสินค้ากันทางเรือหรือทางทะเล ฐานะของผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นจะซ้อนกับฐานะของผู้ขายหรือผู้ซื้อ แล้วแต่กรณี ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้โดยขึ้นอยู่กับ Incoterms®2010 ที่ใช้บังคับในสัญญาซื้อขายสินค้าดังกล่าว กล่าวคือ หากมีการตกลงกันให้ใช้ Incoterms®2010 เช่น CIF ที่มีการกำหนดให้ผู้ขายมีหน้าที่จัดหาผู้ขนส่งและทำสัญญาขนส่งสินค้ากับผู้ขนส่งนั้น ผู้ที่จะอยู่ในฐานะผู้ส่งของซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้ากับผู้ขนส่งนั้นคือผู้ขาย แต่หากเป็น FOB ที่มีการกำหนดให้ผู้ซื้อเป็นผู้มีหน้าที่จัดหาผู้ขนส่งและทำสัญญาขนส่งสินค้ากับผู้ขนส่ง อันจะทำให้ผู้ขายมีเพียงหน้าที่ในการส่งมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่งตามที่ผู้ซื้อจัดหานั้น กรณีนี้ผู้ซื้อจะอยู่ในฐานะผู้ส่งของซึ่งมีสิทธิและหน้าที่ต่อผู้ขนส่งในฐานะคู่สัญญาในสัญญาขนส่งโดยตรง

ดังนั้นหากข้อตกลงในสัญญาใดสัญญาหนึ่งกำหนดสิทธิและหน้าที่ไม่สอดคล้องกับอีกสัญญาหนึ่ง กรณีย่อมก่อให้เกิดปัญหาตามมา กล่าวโดยละเอียดคือ

ในสัญญาแต่ละฉบับนั้น คู่สัญญาแต่ละฝ่ายก็จะมีทั้งสิทธิและหน้าที่เป็นของตนเอง ดังนี้ แม้ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายนั้น ผู้ขายจะมีสิทธิในการสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งไปให้กับผู้ซื้อ (Stoppage in transit) ก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาถึงสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล จะเห็นว่า ผู้ส่งของและผู้ขนส่งก็มีสิทธิและหน้าที่ของเขาตามที่กำหนด

²⁸ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 “ผู้ส่งของ” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล

²⁹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 “ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบกรับขนของทางทะเลเพื่อำเนียงเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

³⁰ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 “ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า (ก) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม (ข) ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่งหรือใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม และไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้ หรือ (ค) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีกรออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น

ไว้ในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลอยู่แล้ว ดังนั้นกรณีย่อมเกิดปัญหาขึ้นได้หากสิทธิของผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ไม่สอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งและผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งสินค้าทะเล ซึ่งประเด็นนี้เป็นปัญหาหนึ่งในเรื่องการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่ผู้เขียนกำลังศึกษา

อีกประเด็นปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามมาเมื่อมีการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เมื่อมีการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นก็คือ ประเด็นปัญหาเกี่ยวกับเรื่องใบตราส่ง หรือ Bill of lading ทั้งนี้ เนื่องจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาเฉพาะกรณีที่มีการขนส่งโดยผู้ขนส่งทั่วไปที่ต้องมีการออกใบตราส่งให้กับผู้ส่งของเมื่อมีการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกันเท่านั้น และจะไม่ศึกษาในส่วนของการขนส่งโดยการเช่าเรือแต่อย่างใด

ดังนั้น เรื่องสำคัญที่จำต้องกล่าวถึงต่อไปในส่วนของสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นก็คือ เรื่องของใบตราส่งหรือ Bill of lading

ใบตราส่งนั้นคือเอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานที่เป็นหนังสือของสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลโดยแสดงว่าผู้ขนส่งได้บรรทุกทุกสินค้านั้นลงเรือแล้วหรือได้รับสินค้านั้นไว้แล้ว และจะส่งสินค้านั้นจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งต่อไป เพื่อให้ได้รับค่าตอบแทนหรือค่าระวาง³¹

³¹ The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 Article III
3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage. (b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper. (c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

ใบตราส่งมีสถานะในทางกฎหมายด้วยกันทั้งสิ้น 3 สถานะ กล่าวคือ

1. Written evidence of receipt³² กล่าวคือ เป็นเอกสารแสดงการได้รับสินค้าหรือสิ่งของจากบริษัทเรือ เนื่องจากในใบตราส่งจะมีการระบุไว้ว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าจากผู้ส่งของจำนวน ปริมาณ และคุณภาพเท่าใดและอย่างไรไว้ในความดูแล ซึ่งกรณีจะส่งผลถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อไป

2. Written evidence of contract of carriage of goods by sea³³ กล่าวคือ เป็นหลักฐานที่เป็นหนังสือของสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างผู้ส่งของกับบริษัทเรือซึ่งเป็นผู้รับขนส่งสินค้า

3. Document of title³⁴ กล่าวคือ เป็นตราสารแสดงสิทธิในสินค้า ซึ่งสิทธินี้สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ โดยการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่ง (Indorsement and Delivery)

ใบตราส่งหรือ Bill of lading นั้น มีหลากหลายรูปแบบด้วยกัน³⁵ ดังนี้

1. Clean B/L คือใบตราส่งสินค้าที่ผู้รับขนส่งสินค้าไม่ได้ระบุถึงความบกพร่องเสียหายของตัวสินค้าหรือการบรรจุหีบห่อแต่อย่างใด

2. Non-Negotiable หรือ Straight B/L เป็นใบตราส่งสินค้าที่กำหนดให้มีการส่งมอบสินค้าเฉพาะกับผู้รับสินค้า (Consignee) ที่ระบุไว้เท่านั้น ไม่สามารถโอนสิทธิ์ให้ผู้อื่นมารับแทนได้

³² The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 Article III
4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

³³ The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 Article I
(b) 'Contract of carriage' applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

³⁴ The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 Article I
(b) 'Contract of carriage' applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

³⁵ Associated, "Bill of Lading (B/L) ใบตราส่งสินค้า คืออะไร มีกี่ประเภท" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 25 พฤษภาคม 2561. แหล่งที่มา: <http://www.abassociated.com/info/billoflading/>

3. Negotiable B/L หรือ Order B/L คือใบตราส่งที่มีการส่งมอบสินค้าตามคำสั่งของผู้ส่งสินค้า ซึ่งอาจมีการสลักหลังเพื่อทำการโอนสิทธิ์ของสินค้าให้กับผู้ที่ได้รับการโอนสิทธิ์ให้ ส่วนใหญ่ใช้กับการเปิด Letter of Credit ผ่านธนาคาร

4. Order Notify B/L ทำหน้าที่เหมือนกับ Order B/L แต่แตกต่างกันที่ผู้จัดส่งสินค้า ปลายทาง แจ้งต่อผู้รับสินค้าให้ทราบว่าสินค้ามาถึงแล้วเท่านั้น ไม่ได้แสดงถึงสิทธิในสินค้าแต่อย่างใด ซึ่งเอกสารนี้สามารถเปลี่ยนมือได้ แบ่งเป็น

4.1 Through B/L คือใบตราส่งสินค้าในกรณีที่ผู้ขนส่งสินค้าทำการจัดส่งทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งจะระบุถึงเส้นทางการขนส่งไว้ตลอดทาง และผู้รับจัดส่งสินค้าต้นทางเป็นผู้ออกใบตราส่งสินค้า

4.2 Received for Shipment B/L คือใบตราส่งสินค้าที่แสดงไว้ซึ่งการรับสินค้าไว้เพื่อทำการจัดส่ง แต่ไม่ได้ระบุชัดเจนไว้ว่าจะขนส่งไปกับเรือลำใด

4.3 Shipped on Board B/L คือ ใบตราส่งสินค้าที่แสดงว่าสินค้าที่ทำการขนส่งขึ้นระวางเรือเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

4.4 Charter Party B/L คือใบตราส่งสินค้าที่ผู้รับจัดส่งสินค้าได้เช่าเรือของผู้อื่นเพื่อทำการขนส่ง

อย่างไรก็ดี คำว่า ‘ใบตราส่ง’ ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนหมายความถึงใบตราส่งที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้หรือใบตราส่งประเภท Negotiable B/L หรือ Order B/L เท่านั้น ซึ่งใบตราส่งประเภทนี้ เมื่อสามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้โดยการสลักหลังและส่งมอบแล้ว ดังนี้ ผู้ที่มีชื่อเป็นผู้รับตราส่งในตอนแรกจึงสามารถทำการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งฉบับดังกล่าวให้กับผู้อื่นต่อไปได้ โดยการสลักหลังนั้น อาจเป็นได้ทั้งการสลักหลังโดยมีการระบุชื่อผู้รับหรือการสลักหลังลอย และกรณีดังกล่าวนี้เองส่งผลให้ผู้ที่มีชื่อหรือผู้ที่ได้รับใบตราส่งโดยการสลักหลังลอยนั้นตกอยู่ในฐานะผู้รับตราส่งอันจะมีสิทธิทั้งหลายเหนือสินค้าตามใบตราส่ง

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

จากประเด็นทั้งสองที่กล่าวไปข้างต้น กล่าวคือประเด็นเรื่องสิทธิและหน้าที่ระหว่างคู่สัญญา กับประเด็นเรื่องใบตราส่งนั้น เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายที่จะเข้ามาครอบคลุมสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลในประเทศไทยนั้น จะพบว่า มาตราที่จะทำให้ปัญหาขึ้นตามมาได้เมื่อมีการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ซึ่งเป็นสิทธิที่มีปรากฏอยู่ในสัญญาซื้อขายนั้น หลักๆเลยคือมาตรา 28 มาตรา 30 และมาตรา 36 ฉะนั้นผู้เขียนจะศึกษาในรายละเอียดถึงที่มา และหลักเกณฑ์ พร้อมทั้งทำการศึกษาเปรียบเทียบทั้งที่มาและหลักเกณฑ์ของแต่ละมาตรา เฉพาะในมาตรา 28 มาตรา 30 และมาตรา 36 เท่านั้น อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะกล่าวถึงตัวบทในแต่ละมาตราตามที่กล่าวไปข้างต้น ผู้เขียนเห็นควรกล่าวถึงที่มาของพระราชบัญญัติฉบับนี้ก่อน

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ถูกยกร่างขึ้นโดย“คณะกรรมการเฉพาะเรื่องกฎหมายพาณิชย์นาวี” ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เพื่อให้เป็นกฎหมายที่นำมาใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเล และในการยกร่างครั้งแรกนั้น ได้ใช้หลักกฎหมายตามที่บัญญัติไว้ใน Hague/Visby Rules แต่ต่อมาได้พิจารณาแก้ไขปรับปรุงโดยเอาหลักกฎหมายบางข้อของอนุสัญญา Hamburg Rules และหลักกฎหมายในเรื่องรับขนของทางทะเลของบางประเทศ³⁶ รวมถึงบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งอาจกล่าวได้โดยรวมว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่มีลักษณะผสมผสานระหว่าง Hague/Visby Rules กับ Hamburg Rules กฎหมายของต่างประเทศและประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั่นเอง³⁷

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

³⁶ สมพร ไพลิน, "พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับเฮกรูลส์ เฮก-วิสบีรูลส์ และแซมเบอร์รูลส์," วารสารการพาณิชย์นาวี ปีที่ 11 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2535): 14; ก้ำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Law), หน้า 164.

³⁷ ก้ำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Law), หน้า 164.

เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ มีลักษณะผสมผสานจากหลายๆที่มารวมกันดังที่ผู้เขียนได้กล่าวไปข้างต้น แต่เมื่อการผสมผสานนั้นยังไม่สมบูรณ์ครบถ้วนเพียงพอ จึงทำให้บทบัญญัติบางมาตราในพระราชบัญญัติฉบับนี้เกิดความไม่สอดคล้องกัน หรือใช้ถ้อยคำไม่ตรงกับกฎหมายต้นแบบได้ รวมทั้งบางเรื่องก็ไม่ได้มีการกล่าวถึงและวางแนวทางแก้ปัญหาบางปัญหาไว้ด้วย ซึ่งกรณีต่างๆเหล่านี้เอง จึงส่งผลให้การบังคับใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ยังเกิดปัญหาคั่งอยู่ในทางปฏิบัติ³⁸

เมื่อทราบถึงที่มาและปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในภาพรวมแล้ว ต่อไปผู้เขียนจะขอกล่าวถึงบทบัญญัติในแต่ละมาตราที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องกับเรื่องการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในรายละเอียดพอสังเขป ดังนี้

2.3.2.1 มาตรา 28

มาตรา 28³⁹ วางหลักไว้ว่า ผู้ที่จะสามารถเรียกให้ส่งมอบสินค้าได้คือผู้รับตราส่งเท่านั้น และการที่ผู้รับตราส่งจะใช้สิทธิในการรับสินค้าจากผู้ขนส่งนั้น ผู้รับตราส่งต้องทำการเวนคืนใบตราส่งหรือให้ประกันตามสมควรแก่ผู้ขนส่ง ซึ่งบทบัญญัติตามมาตรานี้สามารถตีความหมายได้ 2 นัย กล่าวคือ

หากผู้รับตราส่งหรือผู้ที่ถือใบตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายนำใบตราส่งมาแสดงให้ประกันตามสมควรแก่ผู้ขนส่งให้ประกันตามสมควรเพื่อที่จะรับสินค้าแล้ว ผู้ขนส่งจำต้องส่งมอบสินค้าตามใบตราส่งดังกล่าวให้แก่ผู้นั้นไป⁴⁰

³⁸ เรื่องเดียวกัน.

³⁹ “เมื่อได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้แล้ว ผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวนคืนใบตราส่งนั้นแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันตามสมควร”

⁴⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7633/2547

อีกนัยหนึ่งคือ หากผู้ขนส่งได้ส่งมอบของหรือสินค้าให้แก่ผู้ซึ่งไม่ใช่ผู้รับตราส่งแล้ว กรณีจะถือว่าเป็นการที่ผู้ขนส่งทำผิดหน้าที่ของตนที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และจะต้องรับผิดชอบตามความในหมวด 4 ที่ว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง⁴¹

ที่มาของมาตรา 28

มาตรานี้มีที่มาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศญี่ปุ่นมาตรา 776⁴² ประกอบมาตรา 584⁴³ และประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเกาหลีใต้มาตรา 129⁴⁴ ดังนี้

มาตรา 776 ประกอบมาตรา 584 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศญี่ปุ่นวางหลักไว้ว่า หากมีการออกใบตราส่ง จะไม่มีการเรียกร้องให้ส่งมอบสินค้ากันได้ เว้นแต่มีการเวนคืนใบตราส่ง

อนึ่ง ในมาตรา 129 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเกาหลีใต้ก็วางหลักไว้เช่นเดียวกันว่า หากมีการออกใบตราส่งสินค้าแล้ว การเรียกร้องให้ส่งมอบสินค้านั้นย่อมไม่สามารถเกิดขึ้นได้ เว้นแต่จะมีการนำใบตราส่งมาเวนคืน

ดังนั้น เมื่อพิจารณาแล้วกรณีจะเห็นได้ว่า มาตรา 28 ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทยนั้น มีเนื้อหาและหลักเกณฑ์การบังคับใช้เช่นเดียวกับบทบัญญัติที่ปรากฏในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของทั้งประเทศญี่ปุ่นและประเทศเกาหลีใต้ซึ่งเป็นบทบัญญัติต้นแบบเลย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5736/2544, 3959/2545, 7633/2547

⁴² “The provisions of Article 572 to Article 575, and Article 584 apply mutatis mutandis to a bill of lading.”

⁴³ “If an inland bill of lading has been prepared, a person may not request delivery of the goods unless it is in exchange for the inland bill of lading.”

⁴⁴ “If a way bill has been made, no demand for delivery of the goods shall be permitted unless the way bill is exchanged with the goods.”

2.3.2.2 มาตรา 30

มาตรา 30⁴⁵ เป็นมาตราที่วางหลักในเรื่องใบตราส่งไว้ว่า หากมีการออกใบตราส่งไว้มากกว่าหนึ่งฉบับ ในระหว่างที่ของยังไปไม่ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทาง หรือกล่าวอีกนัยคือกรณีที่สินค้ายังอยู่ในระหว่างการขนส่งนั้น ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งมอบของนั้นให้แก่บุคคลใด เว้นแต่จะได้รับเวนคืนใบตราส่งทั้งหมดที่เคยออกให้แก่กันไว้นั่นเอง

ส่วนในวรรคสองของมาตราดังกล่าวนี้จะกล่าวถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีต้นฉบับใบตราส่งที่ยังไม่ได้เวนคืน หากผู้ขนส่งไม่ทำตามบทบัญญัติในวรรคแรก กล่าวคือ ผู้ขนส่งส่งมอบของหรือสินค้าไปโดยที่ยังไม่ได้รับเวนคืนใบตราส่งทั้งหมดนั่นเอง

เมื่อมาตรานี้อยู่ในหมวด 2 ที่ว่าด้วยเรื่องใบตราส่ง กรณีจึงกล่าวได้ว่ามาตรานี้เป็นมาตราที่วางหลักในเรื่องสิทธิของผู้มีต้นฉบับใบตราส่งหรือหน้าที่ของผู้ขนส่งต่อผู้มีต้นฉบับใบตราส่งในการเรียกที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้ากลับมาให้ตนในขณะที่สินค้ายังไปไม่ถึงท่าปลายทาง

ที่มาของมาตรา 30

ที่มาของมาตราดังกล่าวมีปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศญี่ปุ่นมาตรา 772⁴⁶ ซึ่งวางหลักไว้ว่า หากสินค้ายังไม่ถึงท่าปลายทาง ผู้ขนส่งหาจำต้องส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ใดไม่ เว้นแต่กรณีมีการเวนคืนใบตราส่งทุกฉบับ

อันกรณีจะเห็นได้ว่ามาตรา 30 วรรคแรกของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีบทบัญญัติเช่นเดียวกับที่ปรากฏในมาตรา 772 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ญี่ปุ่นเลย อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในวรรคสองของมาตรา 30 ซึ่งว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้นหาปรากฏอยู่ในมาตรา 772 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศญี่ปุ่นด้วยแต่อย่างใดไม่

⁴⁵ “ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้โดยมีต้นฉบับมากกว่าหนึ่งฉบับ ในระหว่างที่ของยังไปไม่ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทาง ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งมอบของนั้นแก่บุคคลใด เว้นแต่จะได้รับเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดที่ออกให้แก่กันไว้

ถ้าผู้ขนส่งส่งมอบของไปโดยที่ยังไม่ได้รับเวนคืนใบตราส่งทั้งหมด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีต้นฉบับใบตราส่งที่ยังไม่ได้เวนคืน”

⁴⁶ “Outside the port of discharge, a ship's captain may not deliver goods unless all of the bills of lading are returned thereto.”

2.3.2.3 มาตรา 36

มาตรา 36⁴⁷ วรรคแรก เป็นบทบัญญัติที่ว่าด้วยเรื่องสิทธิของผู้ส่งของ โดยมาตราดังกล่าวนี้ได้วางหลักไว้ว่า ผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถสั่งให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระวังการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่นจากที่กำหนดไว้ในใบตราส่งตอนแรกนั้นได้ อย่างไรก็ตามการที่ผู้ส่งของจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ได้ นั้น กรณีต้องมีการเวนคืนใบตราส่งทั้งหมดที่ผู้ขนส่งเคยออกให้ไว้ในตอนแรกด้วย และจากการบังคับใช้สิทธิของผู้ส่งของนี้ ผู้ขนส่งยังคงมีสิทธิได้รับชำระค่าใช้จ่ายที่ตนได้เสียไปเพื่อจัดการในการขนส่งหรือตามคำสั่งของผู้ส่งของ ทั้งยังมีสิทธิได้รับชำระค่าระวางตามส่วนแห่งระยะทางที่ตนได้ขนส่งไปแล้ว ก่อนหน้าที่จะได้รับทราบคำสั่งดังกล่าวจากผู้ส่งของด้วย

ส่วนในวรรคสอง จะเป็นการกล่าวถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้รับตราส่ง ซึ่งมีใบตราส่งฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืน ในกรณีที่ผู้ขนส่งทำตามคำสั่งของผู้ส่งของไปทั้งที่ยังไม่ได้รับเวนคืนใบตราส่งทั้งหมดจากผู้ส่งของตนเอง

จากที่กล่าวไปข้างต้น กรณีจะเห็นได้ว่าในวรรคสองของทั้งมาตรา 30 และมาตรา 36 นั้นมีบทบัญญัติไปในทิศทางเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ เป็นบทบัญญัติที่ว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเท่านั้น หากใช้บทบัญญัติจำกัดสิทธิของผู้รับตราส่งตามความในมาตรา 30 หรือผู้ส่งของตามความในมาตรา 36 แต่อย่างใดไม่

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴⁷ “ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของจะสั่งให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระวังการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่นก็ได้ แต่ต้องเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดที่ออกให้แก่กันไว้แก่ผู้ขนส่ง ในกรณีเช่นนี้ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับชำระค่าใช้จ่ายที่ตนได้เสียไปเพื่อจัดการในการขนส่ง หรือตามคำสั่งของผู้ส่งของและมีสิทธิได้รับชำระค่าระวางตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว

ถ้าได้จัดการไปตามคำสั่งของผู้ส่งของโดยยังไม่ได้รับเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีใบตราส่งฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืน”

ที่มาของมาตรา 36

ที่มาของมาตรา 36 มีปรากฏอยู่ทั้งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยมาตรา 626⁴⁸ และประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเกาหลีใต้ มาตรา 139 (1)⁴⁹

มาตรา 626 วรรคแรกในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยวางหลักไว้ว่า หากสินค้ายังอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง หากไม่มีการออกใบตราส่ง ผู้ส่ง หรือหากมีการออกใบตราส่ง ผู้ทรงใบตราส่ง แล้วแต่กรณีอาจจะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป หรือให้ส่งกลับคืน หรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นประการใดก็ได้

วรรคสอง วางหลักไว้ว่า การกระทำของผู้ส่งหรือผู้ทรงใบตราส่ง แล้วแต่กรณีนั้น ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับเงินค่าระวางพาหนะตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว กับทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ต้องเสียไปเพราะเหตุที่บอกงดหรือเพราะส่งของกลับคืน หรือเพราะจัดการเป็นประการอื่นนั้นอยู่

สำหรับมาตรา 139 (1) ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของเกาหลีใต้นั้นก็ได้วางหลักไว้เช่นเดียวกับที่มีปรากฏอยู่ในมาตรา 626 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยเลย หากแต่ไม่มีการแยกวรรคเหมือนของไทยเท่านั้น

โดยกรณีจะเห็นได้ว่าบทบัญญัติซึ่งเป็นที่มาของมาตรา 36 ทั้งสองดังกล่าวข้างต้นนั้น เน้นไปในเรื่องสิทธิของผู้ขนส่ง กล่าวคือ สิทธิของผู้ขนส่งในการที่จะได้รับชำระค่าระวางพาหนะตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว กับทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ต้องเสียไปเพราะเหตุที่บอกงดหรือเพราะส่งของกลับคืน หรือเพราะจัดการเป็นประการอื่นตามคำสั่งของผู้ส่งของอยู่

⁴⁸ “ตราบโดของยังอยู่ในมือผู้ขนส่ง ตราบนั้นผู้ส่ง หรือถ้าได้ทำใบตราส่ง ผู้ทรงใบตราส่งนั้น อาจจะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป หรือให้ส่งกลับคืน หรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นประการใดก็ได้

ในเหตุเช่นนี้ ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับเงินค่าระวางพาหนะตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว กับทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ต้องเสียไปเพราะเหตุที่บอกงดหรือเพราะส่งของกลับคืน หรือเพราะจัดการเป็นประการอื่นนั้น”

⁴⁹ “The consignor, or the holder of the land bill of lading in case the land bill of lading is issued, may demand of the carrier the discontinuance of the carriage, the return of the goods or any other disposition thereof. In such case the carrier may demand payment of freight in proportion to the carriage already effected as well as of any substituted donation for another person and other expenses due to such disposition.”

ในทางกลับกัน เมื่อมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ของไทยนั้น เป็นบทบัญญัติที่ปรากฏอยู่ในหมวด 3 ซึ่งว่าด้วยเรื่องหน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของแล้ว กรณีจึงกล่าวได้ว่า บทบัญญัติดังกล่าวนี้เป็นบทบัญญัติที่วางหลักถึงสิทธิของผู้ส่งของไว้ กล่าวคือ สิทธิของผู้ส่งของในการสั่งให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่น

ดังนั้นจึงกล่าวโดยสรุปได้ว่า แม้บทบัญญัติในมาตรา 36 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยจะมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยเองและประมวลกฎหมายพาณิชย์ของเกาหลีใต้ และเนื้อหาในบทบัญญัตินี้จะมีความหมายอย่างเดียวกันก็ตาม แต่กรณีมีการเน้นคนละเรื่อง กล่าวคือบทบัญญัติทั้งหลายซึ่งเป็นที่มาของมาตรา 36 นั้น เป็นบทบัญญัติที่วางหลักในเรื่องสิทธิของผู้ขนส่งไว้ ในขณะที่แม้มาตรา 36 จะมีที่มาจากบทบัญญัติทั้งสองที่กล่าวไปข้างต้นก็ตาม แต่กรณีกลับเป็นมาตราที่วางหลักในเรื่องสิทธิของผู้ส่งของไว้นั่นเอง

อย่างไรก็ดี มาตรา 36 วรรคสองซึ่งว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหากไม่ปฏิบัติตามความในมาตรา 36 วรรคแรกนั้น ไม่มีปรากฏทั้งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยและประมวลกฎหมายพาณิชย์ของญี่ปุ่นหรือเกาหลีใต้แต่อย่างใด

เมื่อทราบถึงเนื้อหา หลักเกณฑ์และที่มาของบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ทั้งในมาตรา 28 มาตรา 30 และมาตรา 36 ไปพอสังเขปแล้ว หากกลับไปพิจารณาประกอบกับเรื่องสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามที่ผู้เขียนกล่าวไว้ใน**บทที่ 2.1** ผู้เขียนเห็นว่า กรณีสามารถมีประเด็นปัญหาในการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวเกิดขึ้นตามมาได้ ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นจะแตกต่างออกไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าผู้ที่เป็นผู้ส่งของตามความในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลตามที่มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534⁵⁰ บัญญัติไว้ นั่นคือผู้ซื้อหรือผู้ขาย⁵¹ และในสัญญาซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศมีการตกลงกันให้ชำระราคาค่าสินค้าในรูปแบบใด ดังนี้ ในบทต่อไป ผู้เขียนเห็นควรกล่าวถึงเรื่องการชำระราคาระหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆก่อน ทั้งนี้เพื่อให้สามารถวิเคราะห์ถึงปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในประเทศไทยได้อย่างละเอียดต่อไปใน**บทที่ 4**

⁵⁰ “ผู้ส่งของ หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งในสัญญาการรับขนของทางทะเล”

⁵¹ ขึ้นอยู่กับ Incoterms®2010 ที่ใช้ในสัญญาซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศ

2.3.3 การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ภายใต้การชำระราคาระหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆ

ในการทำธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ หรือการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ซื้อผู้ขายอยู่กันคนละประเทศ นอกจากจะต้องมีการตกลงกันว่าจะซื้อขายสินค้าอะไรปริมาณเท่าไร ราคาเท่าไร ส่งมอบกันอย่างไร ส่งมอบกันเมื่อไรแล้ว เรื่องสำคัญที่จะตกลงกันอีกเรื่อง คือ วิธีการชำระเงิน วิธีการชำระเงินค่าสินค้า ในการค้าระหว่างประเทศที่นิยมใช้กันในปัจจุบันมี 4 วิธี⁵² คือ

1. การชำระเงินล่วงหน้า (Advance Payment)
2. เปิดบัญชี (Open Account)
3. ตั๋วแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill For Collection)
4. เลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of Credit)

โดยบทนี้ ผู้เขียนจะทำการศึกษาถึงเงื่อนไขและหลักเกณฑ์ของการชำระราคาระหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้ในบทที่ 4 ผู้อ่านสามารถเข้าใจได้ง่ายขึ้นว่าการชำระราคาแต่ละแบบสามารถส่งผลกระทบต่อการใช้สิทธิของผู้ขายในการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้หรือไม่ และอย่างไรบ้าง

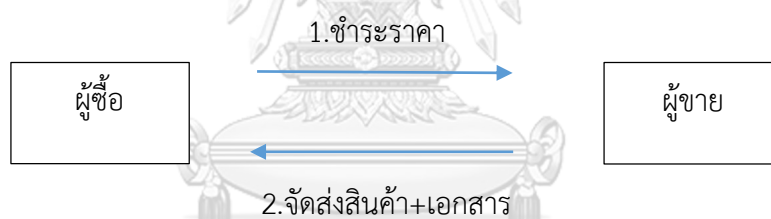
⁵² สลว., "วิธีการชำระเงินในการค้าระหว่างประเทศ" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 2 กุมภาพันธ์ 2561. แหล่งที่มา: <http://www.fleth.co.th/index.php/th/knowledge/401-401>

2.3.3.1 การชำระราคาล่วงหน้า (Advance payment)

การชำระราคาล่วงหน้า คือการชำระราคาให้ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าไปก่อนที่จะได้รับมอบสินค้า ซึ่งวิธีการแบบนี้จะเป็นการตกลงกันระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย โดยผู้ซื้อจะโอนเงินหรือส่งดราฟ (Draft) ไปให้ผู้ขายพร้อมกับการสั่งซื้อสินค้า และเมื่อผู้ขายได้รับชำระค่าสินค้าแล้วจึงจะส่งสินค้ามาให้ผู้ซื้อ⁵³ กรณีจึงเป็นการที่ในการชำระราคาสินค้าระหว่างประเทศแบบนี้ ผู้ซื้อจะเป็นฝ่ายเสียเปรียบและเป็นผู้รับภาระการเสี่ยงภัยว่าผู้ขายซึ่งได้รับชำระราคาไปก่อนแล้วอาจไม่ส่งมอบสินค้าให้แก่ตน หรือส่งมอบสินค้าให้แต่ไม่ตรงตามสัญญาซื้อขายนั่นเอง⁵⁴

การชำระราคาล่วงหน้าอาจมีได้ในกรณีที่สินค้าที่ซื้อขายกันนั้นเป็นสินค้าประเภทที่หายาก หรือสินค้านั้นเป็นที่ต้องการทั่วไปหรือตลาดมีความต้องการสูง ตลาดเป็นของผู้ขาย หรือผู้ขายมีอำนาจการต่อรองสูง หรือเครดิตของผู้ซื้อยังไม่เป็นที่เชื่อถือ หรือการซื้อขายนั้นมีวงเงินไม่สูงมากนัก เช่นการซื้อหนังสือตำราจากต่างประเทศ⁵⁵ การสั่งซื้อสินค้าตัวอย่าง เป็นต้น

แผนภาพแสดงการชำระราคาล่วงหน้า (Advance payment)



ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁵³ เรื่องเดียวกัน.

⁵⁴ กำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Law), หน้า 426.

⁵⁵ เรื่องเดียวกัน.

2.3.3.2 การชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account)

การซื้อขายกันแบบ “เปิดบัญชี” เป็นการตกลงระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย โดยที่ผู้ขายยินยอมให้ผู้ซื้อชำระเงินค่าสินค้าภายหลังจากที่ผู้ซื้อได้รับสินค้า ซึ่งอาจจะเป็น 30 วัน หรือ 60 วัน หลังจากสินค้าลงเรือ หรือขึ้นเครื่องบินแล้วแต่จะตกลงกัน หลังจากนั้นผู้ขายจะจัดการส่งสินค้าและส่งมอบเอกสารที่เกี่ยวข้องไปให้ผู้ซื้อโดยตรงก่อน ทั้งนี้เพื่อที่ผู้ซื้อจะได้ดำเนินการนำสินค้าออกจากท่าเรือหรือสนามบินเพื่อนำสินค้าดังกล่าวมาขาย⁵⁶

การที่ผู้ซื้อและผู้ขายเลือกใช้วิธีการชำระเงินแบบ “เปิดบัญชี” ผู้ขายจะต้อง

ก. มีความเชื่อมั่น และ แน่ใจว่าผู้ซื้อจะสามารถชำระเงินได้ตามกำหนดเวลาที่ตกลงกัน

ข. แน่ใจว่าประเทศของผู้ซื้อไม่มีระเบียบกฎหมาย หรือ กฎหมายห้ามการโอนเงินออกนอกประเทศ

ค. มีเงินทุนสำรองเพียงพอที่จะให้สินเชื่อแก่ผู้ซื้อ⁵⁷

การชำระราคาในลักษณะนี้ มักจะใช้ในกรณีที่สินค้าที่ซื้อขายนั้นมีตลาดอยู่ในวงจำกัด มีเฉพาะผู้ซื้อน้อยรายเท่านั้นที่ต้องการสินค้า ตลาดจึงเป็นของผู้ซื้อ หรือเป็นกรณีที่ผู้ซื้อ มีชื่อเสียงดี มีอำนาจต่อรองสูง หรือผู้ขายมีความเชื่อถือในฐานะทางการเงินของผู้ซื้อ เป็นต้น⁵⁸

เนื่องด้วยลักษณะของการชำระราคาแบบเปิดบัญชีตามที่กล่าวไปข้างต้นนี้ จะเห็นได้ว่า วิธีการซื้อขายโดยการ “เปิดบัญชี” ผู้ขายจะมีความเสี่ยงและเป็นฝ่ายเสียเปรียบ เพราะต้องทำการส่งสินค้าไปให้ผู้ซื้อก่อนโดยไม่มีหลักประกันว่าจะได้รับการชำระเงินตามกำหนดเวลาที่ตกลงกันไว้หรือไม่⁵⁹

⁵⁶ สสว., "วิธีการชำระเงินในการค้าระหว่างประเทศ" [ออนไลน์].

⁵⁷ เรื่องเดียวกัน.

⁵⁸ กำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Law), หน้า 427.

⁵⁹ สสว., "วิธีการชำระเงินในการค้าระหว่างประเทศ" [ออนไลน์].

ดังนั้น เครื่องมือที่จะเข้ามาช่วยเหลือหรือเป็นหลักประกันให้กับผู้ขายในกรณี
ที่ผู้ขายได้ส่งสินค้าไปให้ผู้ซื้อแล้ว และผู้ขายมาทราบทีหลังว่าผู้ซื้อจะไม่ชำระราคาหรือไม่สามารถ
ชำระราคาได้นั้น ก็คือสิทธิของผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่กำหนดว่าผู้ขายสามารถ
สั่งให้ผู้ขนส่งระงับการขนส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อและส่งสินค้ากลับมาให้กับตนหรือตามคำสั่งของตน
(Stoppage in transit) นั่นเอง

แผนภาพแสดงการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account)



ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

2.3.3.3 การชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection)

การชำระราคาแบบสองวิธีแรก ผู้ซื้อกับผู้ขายจะมีการติดต่อกันโดยตรงและ
ใช้บริการธนาคารเรื่องการโอนเงินเท่านั้น แต่สำหรับการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียก
เก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) นั้น จะเป็นการชำระราคาแบบที่
ผู้ขายต้องนำเอกสารในการขนส่งสินค้า (Shipping Document) มาฝากให้ธนาคารฝั่งผู้ขายก่อน
จากนั้นธนาคารฝั่งผู้ขายจะส่งเอกสารดังกล่าวต่อไปยังธนาคารฝั่งผู้ซื้อให้เป็นผู้เรียกเก็บเงินจากผู้ซื้อ
อีกต่อหนึ่ง โดยธนาคารฝั่งผู้ซื้อจะทำหน้าที่รับผิดชอบส่งมอบเอกสารให้ผู้ซื้อเมื่อมีการชำระราคา
สินค้าหรือมีการรับรองตัวแลกเงินให้ธนาคารก่อน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทของการชำระราคาแบบ
ดังกล่าวนี้⁶⁰

⁶⁰ เรื่องเดียวกัน.

ตั๋วแลกเงิน มี 2 ชนิดด้วยกัน กล่าวคือ ชนิดจ่ายเมื่อเห็น (at sight) และ ชนิดจ่ายโดยมีกำหนดระยะเวลา (Term of Payment or Usance Bill or Usance Draft)

การชำระราคาแบบใช้ตั๋วแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) มีกฎมาตรฐานเพื่อการเรียกเก็บเงิน (Uniform Rules for Collections) หรือเรียกชื่อย่อว่า URC⁶¹ ของสภาหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Commerce หรือเรียกชื่อย่อว่า I.C.C.) ที่ธนาคารพาณิชย์ทั่วโลก รวมทั้งธนาคารพาณิชย์ในประเทศไทยนำมาใช้บังคับ โดยกฎมาตรฐานฉบับแรกนี้มีชื่อว่า “Uniform Rules for Collection of Commercial Papers” ประกาศใช้เมื่อปี ค.ศ.1956 แก้ไขเพิ่มเติมครั้งแรกเมื่อ ค.ศ. 1967 ครั้งที่สองเมื่อ ค.ศ.1978 และครั้งล่าสุดเมื่อ ค.ศ.1995 ซึ่งกรณีมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ.1996 เป็นต้นมา ทั้งนี้ URC (Uniform Rules for Collection) หรือกฎระเบียบที่ใช้บังคับกับการชำระราคาแบบใช้ตั๋วเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) มีขึ้นเพื่อให้ธนาคารใช้เป็นหลักปฏิบัติร่วมกันในทางประเพณีปฏิบัติทางการค้าระหว่างประเทศ⁶²

วิธีการชำระเงินแบบใช้ตั๋วเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทด้วยกัน⁶³ คือ Document against Payment (D/P) และ Document against Acceptance (D/A)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁶¹ Uniform Rules For Collection No.522 (1995). (hereinafter “URC 522”).

⁶² วลัยภา หลอดเข็ม, "ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้สัญญาทริสตีซีทของธนาคาร" (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาการพญาไท, 2556), หน้า 23-24.

⁶³ เรื่องเดียวกัน.

1) Document against Payment (D/P)

D/P แบ่งออกได้เป็น 2 ชนิด คือ

1. D/P Sight วิธีนี้ผู้ขายจะส่งสินค้าไปให้ผู้ซื้อและนำเอกสารต่างๆ ที่ใช้ในการออกสินค้าไปยื่นต่อธนาคารของตนให้ส่งเอกสารไปเรียกเก็บเงินจากผู้ซื้อผ่านธนาคารในประเทศของผู้ซื้อเมื่อผู้ซื้อจะไปขอรับเอกสารที่ใช้ในการออกสินค้าจากธนาคาร ผู้ซื้อจะต้องชำระค่าสินค้าให้ธนาคารก่อน ธนาคารจึงจะมอบเอกสารให้

2. D/P Term วิธีการเหมือนกับ D/P Sight แต่ D/P Term มีการกำหนดระยะเวลาการชำระเงิน เช่น 30, 60 หรือ 90 วัน นับจากวันที่ผู้ขายส่งสินค้าลงเรือ หรือ ขึ้นเครื่องบิน

2) Document against Acceptance (D/A)

วิธีการชำระเงินแบบ D/A คล้ายกับวิธีการชำระเงินแบบ D/P ต่างกันที่แบบ D/P ผู้ซื้อจะต้องชำระเงินให้ธนาคารก่อน ธนาคารจึงจะมอบเอกสารที่ใช้ในการออกสินค้าให้ ในขณะที่แบบ D/A นั้น แม้มีกำหนดระยะเวลาการชำระเงินเช่น 30, 60 หรือ 90 วันเช่นกัน แต่กรณีเป็นกำหนดเวลาหลังจากวันที่ผู้ซื้อรับรองตัวแลกเงิน กล่าวคือ เมื่อผู้ซื้อไปขอรับเอกสารที่ใช้ในการออกสินค้าจากธนาคาร ผู้ซื้อเพียงแต่รับรองตัวแลกเงิน ธนาคารก็จะมอบเอกสารให้ผู้ซื้อเลย⁶⁴ และเมื่อผู้ซื้อได้เอกสารไปออกของ ผู้ซื้อค่อยตามมาชำระเงินภายหลังภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ใน D/A⁶⁵

เนื่องจากการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ ไม่ว่าจะประเภท D/P หรือ D/A ก็ตาม ผู้ซื้อจะไปออกสินค้าโดยไม่มีเอกสารที่จำต้องใช้เพื่อการออกสินค้าไม่ได้ กรณีจึงเป็นที่มั่นใจแก่ผู้ขายได้ในระดับหนึ่งว่าผู้ซื้อจะต้องชำระหรือรับรองตัวแลกเงินก่อน แต่อย่างไรก็ดี ผู้ขายก็ยังเป็นฝ่ายเสียเปรียบและมีความเสี่ยงอยู่ กล่าวคือ ถ้าผู้ซื้อปฏิเสธการรับสินค้าโดยไม่ยอมชำระเงินหรือรับรองตัวแลกเงิน เนื่องจากผู้ซื้อมีปัญหาในด้านการเงิน หรือมีปัญหาในด้านการตลาด ผู้ขายก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการนำสินค้ากลับ หรือขายในราคาถูกให้กับผู้ซื้อรายใหม่ หรืออาจจะต้องขายทอดตลาดอันจะทำให้ผู้ขายขาดทุนมาก⁶⁶

⁶⁴ เรื่องเดียวกัน.

⁶⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 24.

⁶⁶ เรื่องเดียวกัน.

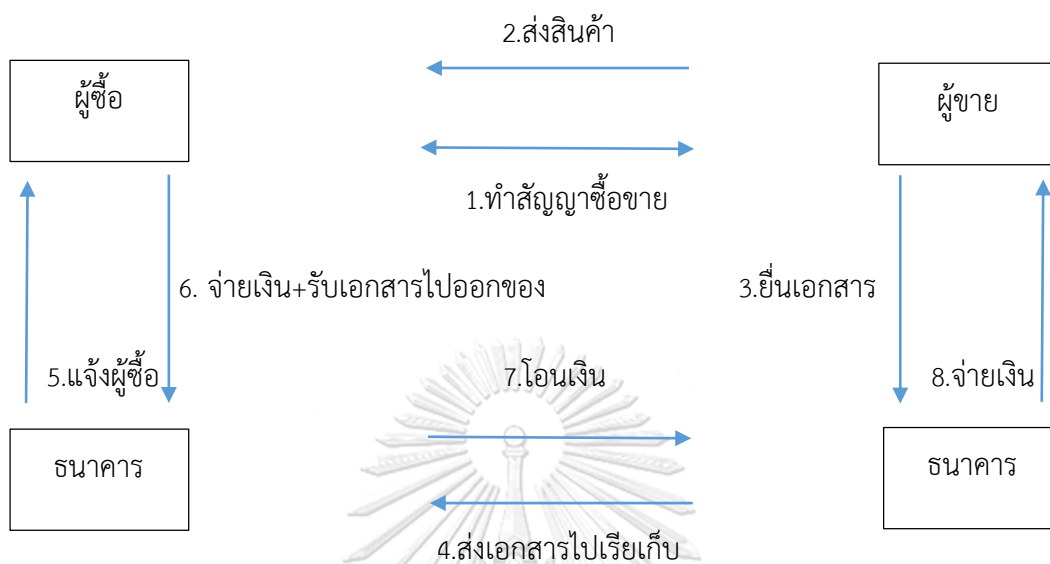
ดังนั้น วิธีการชำระเงินในลักษณะนี้ โดยปกติมักจะกระทำกันระหว่างผู้ซื้อผู้ขายที่ได้ทำการค้ำمانة จนเกิดความคุ้นเคยและไว้วางใจกัน หรืออาจจะเป็นบริษัทสาขา หรือบริษัทในเครือเดียวกัน ซึ่งตั้งอยู่ในต่างประเทศ การสั่งซื้อจึงไม่จำเป็นต้องเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (L/C)⁶⁷

ลักษณะที่เหมือนกันระหว่างการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบและแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบนั้นคือ กรณีจะมีการชำระราคาต่อเมื่อผู้ขายได้ทำการส่งมอบเอกสาร กล่าวคือเป็นการชำระราคาแบบ Documentary Payment และมีธนาคารเข้ามาเป็นตัวกลางในการรับและส่งมอบเอกสารนั้นจากผู้ขายไปให้ผู้ซื้อ

อย่างไรก็ดี แม้การชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบจะมีธนาคารเป็นตัวกลางเช่นเดียวกับการชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบก็ตาม แต่ข้อแตกต่างประการสำคัญก็คือการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบนั้น ผู้ซื้อเท่านั้นที่เป็นผู้ให้สัญญาว่าจะชำระราคาหากผู้ขายส่งมอบเอกสารต่างๆให้ครบถ้วนตามที่ตกลงกัน กล่าวคือ ธนาคารพาณิชย์ที่ถูกใช้เป็นตัวกลางมิได้เข้ามาผูกพันหรือให้สัญญาว่าจะชำระราคาแก่ผู้ขายแต่อย่างใด ซึ่งความแตกต่างระหว่างการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบและการชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบในส่วนภาระผูกพันของธนาคารในการมีหน้าที่ชำระราคาค่าสินค้าให้กับผู้ขายนั้น จะก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายที่ว่าด้วยการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ต่างกัน ซึ่งกรณีนี้จะกล่าวถึงโดยละเอียดต่อไปในบทที่ 4

⁶⁷ เรืองเดียวกัน.

แผนภาพแสดงการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection)



ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

สำหรับ Shipping Document หรือเอกสารในการขนส่งชนิดหนึ่งที่ผู้ขาย จะต้องทำการยื่นมาด้วยเสมอก็คือ ใบตราส่ง (Bill of lading หรือ B/L) ซึ่งในทางปฏิบัตินั้น หากกรณี มีการตกลงกันให้ชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) ชื่อผู้รับตราส่งในใบตราส่งอาจเป็น

1. To order / To order of shipper

2. ผู้ซื้อ

โดยปัญหาที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้า ที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ภายใต้การชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบไม่ว่าจะเป็นแบบ D/P หรือ D/A ก็ตาม เมื่อพิจารณาแล้วผู้เขียนเห็นว่า สามารถก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าได้ทั้งสิ้น ซึ่งผู้เขียนจะกล่าวถึงเรื่องดังกล่าวนี้โดยละเอียดต่อไปในบทที่ 4

2.3.3.4 การชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit)

เลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of credit หรือ L/C) คือหนังสือค้ำประกัน การชำระเงินหรือราคาสินค้าที่ผู้ซื้อจะต้องชำระหรือจ่ายให้แก่ผู้ขายซึ่งอยู่ต่างแดนโดยมีธนาคารเป็น ตัวกลาง⁶⁸ ซึ่งในกรณีของเลตเตอร์ออฟเครดิตนี้ ธนาคารจะเป็นตัวกลางที่มีภาระผูกพันกับทั้งผู้ซื้อและผู้ขายเลย กล่าวคือ เลตเตอร์ออฟเครดิตเป็นวิธีการชำระราคาที่ธนาคารพาณิชย์จะเข้ามาผูกพันตนเอง ที่จะตรวจสอบเอกสารแทนผู้ซื้อและชำระราคาให้แก่ผู้รับประโยชน์ซึ่งในที่นี้ก็คือผู้ขาย หากว่าผู้รับ ประโยชน์ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขโดยการส่งมอบเอกสารตรงตามที่กำหนดไว้ใน Letter of credit ที่ผู้ ซื้อทำไว้กับธนาคาร

เลตเตอร์ออฟเครดิตนั้นเป็นวิธีการชำระราคาสินค้าในสัญญาซื้อขายสินค้า ระหว่างที่เป็นที่นิยม ทั้งนี้เพราะ เมื่อพิจารณาจากลักษณะของสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่ การปฏิบัติการชำระหนี้ของผู้ซื้อและผู้ขายไม่สามารถเกิดขึ้นได้ในคราวเดียวกัน และโดยสภาพของ การซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศแล้วนั้น ผู้ขายจะเป็นผู้ที่ปฏิบัติการชำระหนี้ก่อน โดยต้องส่งสินค้า ไปให้ผู้ซื้อ โดยไม่ทราบว่าผู้ซื้อจะจ่ายหรือสามารถจ่ายราคาสินค้าดังกล่าวที่อยู่ในระหว่างการขนส่งนั้น ได้หรือไม่ ดังนั้นการชำระเงินโดยเลตเตอร์ออฟเครดิตจึงเป็นหลักประกันให้แก่ผู้ขายที่ปฏิบัติการ ชำระหนี้ก่อนได้ระดับหนึ่ง เพราะจะมีธนาคารซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญและมีความน่าเชื่อถือเกี่ยวกับความเป็น อิสระเข้ามาเกี่ยวข้องและเป็นตัวกลางในกระบวนการชำระเงินดังกล่าวนี้ ทำให้เกิดความโปร่งใสและ ความเป็นธรรมมากขึ้นในกระบวนการชำระราคาสินค้าระหว่างประเทศ

ขั้นตอนในการชำระเงินโดยเลตเตอร์ออฟเครดิตมีดังต่อไปนี้

1. ผู้ขายซึ่งอยู่ประเทศหนึ่งและผู้ซื้ออยู่อีกประเทศหนึ่งได้ทำความตกลงกัน ไว้ในสัญญาซื้อขายว่าการชำระเงินตามสัญญาซื้อขายให้กระทำโดยการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต
2. ผู้ซื้อซึ่งอยู่ประเทศหนึ่งก็จะติดต่อขอให้ธนาคารในประเทศของตน เรียกว่า ธนาคารผู้เปิดเครดิต (Issuing Bank) ให้เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตให้แก่ผู้ขายซึ่งอยู่อีกประเทศ หนึ่งโดยมีข้อกำหนดและเงื่อนไขตามที่ได้ตกลงกันไว้กับผู้ขาย

⁶⁸ วิชัย ตันตกุลานันท์, คำอธิบายสัญญาว่าด้วยเลตเตอร์ออฟเครดิต (L/C) และทรัสต์รีซีพ (T/R) (กรุงเทพมหานคร: พิมพ์อักษร 2544), หน้า 1.

3. ธนาคารในประเทศผู้ซื้อ (Issuing Bank) ก็จะแจ้งการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตพร้อมระบุข้อกำหนดและเงื่อนไขต่างๆไปยังธนาคารตัวแทน⁶⁹ (Nominated Bank) ซึ่งอยู่ในประเทศของผู้ขายและขอให้ธนาคารดังกล่าวชำระเงิน (effect such payment) หรือรับรอง (accept) และจ่ายเงิน (pay) ตามตั๋วแลกเงินที่ผู้ขายสั่งจ่ายหรือรับซื้อ (negotiate) เมื่อผู้ขายได้ส่งมอบเอกสารการขนส่งสินค้าตรงตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในเครดิต

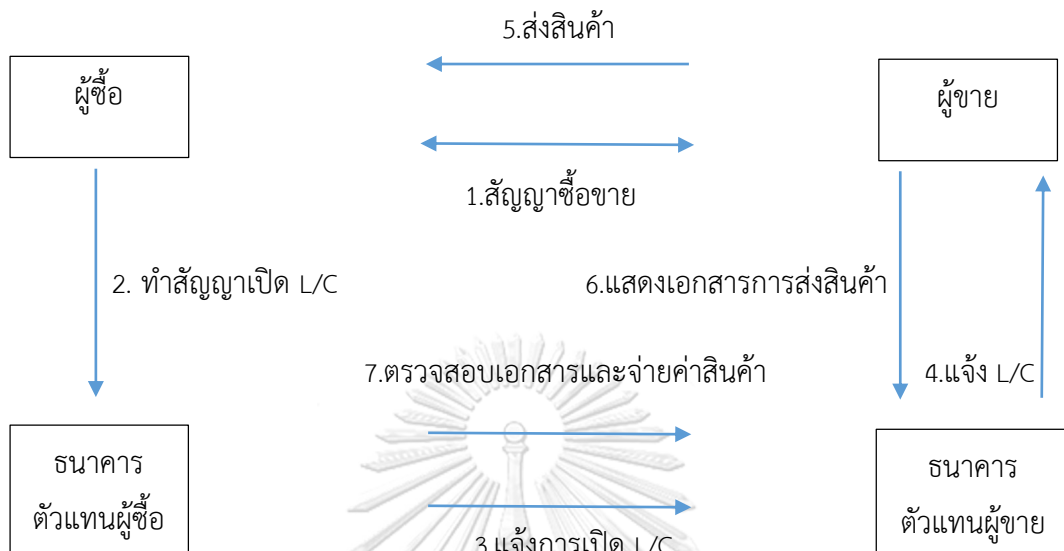
4. ธนาคารตัวแทนในประเทศผู้ขาย (Nominated Bank) ก็อาจจะเพียงแต่แจ้งให้ผู้ขายทราบถึงการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (advice) เท่านั้น หากธนาคารตัวแทนไม่ผูกพันเกี่ยวกับเครดิตนั้น แต่หากธนาคารตัวแทนยืนยัน (Confirm) เลตเตอร์ออฟเครดิตนั้น กรณียอมเท่ากับว่าธนาคารตัวแทนยอมเข้าผูกพันโดยรับรองแก่ผู้ขายว่าจะชำระเงินให้แก่ผู้ขายเมื่อผู้ขายส่งมอบเอกสารตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในเลตเตอร์ออฟเครดิตครบถ้วนแล้ว

5. ผู้ขายจัดส่งสินค้าและทำตั๋วแลกเงิน⁷⁰ขึ้น พร้อมทั้งแนบเอกสารการส่งสินค้า (Shipping Documents) เช่น ใบตราส่ง บัญชีสินค้า กรมธรรม์ประกันภัยและเอกสารอื่นๆ ตามที่ตกลงกันไว้ไปยื่นต่อธนาคารตัวแทนเพื่อขอรับชำระเงินหรือให้รับรองตั๋ว ธนาคารตัวแทนเมื่อตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารแล้วก็จะชำระเงินหรือรับรองตั๋วแลกเงินนั้นแล้วส่งเอกสารต่างๆมาให้ธนาคารผู้เปิดเครดิต และถ้าธนาคารตัวแทนจ่ายเงินให้ผู้ขายไปแล้วก็จะหักบัญชีเงินฝากของธนาคารผู้เปิดเครดิตหรือตั้งธนาคารผู้เปิดเครดิตไว้เป็นลูกหนี้ เมื่อธนาคารผู้เปิดเครดิตได้รับเอกสารต่างๆแล้วก็จะแจ้งให้ผู้ซื้อนำเงินมาชำระค่าสินค้านั้น หรือให้รับรองตัวกรณีการชำระเงินมีกำหนดเวลาแน่นอน เช่น 180 วัน นับแต่วันที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ธนาคารผู้เปิดเครดิตอาจจะออกตั๋วแลกเงินกำหนดเวลาเดียวกันให้ผู้ซื้อรับรองตัวก่อนปล่อยเอกสารการขนส่งแก่ผู้ซื้อหรือทำทรีดีซีที แล้วแต่กรณี แล้วปล่อยเอกสารการขนส่งสินค้าเหล่านั้นให้ผู้ซื้อนำไปออกสินค้าต่อไป

⁶⁹ ธนาคารตัวแทน (Nominated Bank) หมายถึง ธนาคารที่ถูกกำหนดให้นำเครดิตไปขึ้นเงินได้ หรือธนาคารใด ๆ กรณีที่เครดิตระบุให้ขึ้นเงินกับธนาคารใด ๆ ก็ได้ (UCP 600 ข้อ 2)

⁷⁰ UCP 600 ข้อ 6 (C) จะต้องไม่ออกเครดิตโดยให้เบิกเงินด้วยตั๋วแลกเงินที่สั่งจ่ายเอาแก่ผู้ขอเปิดเครดิต (ผู้ซื้อ)

แผนภาพแสดงการชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit)



ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

โดยหลักแล้วเงื่อนไขในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย กับ Instruction ในสัญญาขอเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ผู้ซื้อและธนาคารทำขึ้นมานั้นจะสอดคล้องกัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศกับการชำระราคาด้วยเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of credit) นั้นมีความเกี่ยวพันกัน

ตามแนวทางปฏิบัติทางการค้า นั้น หากมีการตกลงกันให้ชำระราคาค่าสินค้าแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตแล้ว ชื่อผู้รับตราส่งในใบตราส่งที่ต้องถูกส่งมายังธนาคารมักเป็นชื่อธนาคารที่เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตหรือ Issuing Bank ทั้งนี้เพื่อเป็นหลักประกันให้กับธนาคารว่าหากผู้ซื้อไม่ชำระราคาค่าสินค้าที่ธนาคารได้จ่ายให้กับผู้ขายไปก่อนแล้วนั้น ธนาคารก็จะไม่มีสิทธิทั้งหลายเหนือสินค้าตามใบตราส่งและสามารถนำใบตราส่งดังกล่าวนี้ไปรับสินค้ากับผู้ขนส่งได้

หากกล่าวโดยสรุปจะเห็นได้ว่า การชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบจะต้องมีธนาคารเข้ามาเกี่ยวข้องเสมอ และนอกจากธนาคารจะเป็นเสมือนตัวกลางในการยื่นหมยี่นแผน กล่าวคือ ผู้ขายจะส่งมอบเอกสารซึ่งรวมถึงใบตราส่งให้ธนาคาร จากนั้น ธนาคารจะเป็นผู้ทำหน้าที่ส่งใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อเพื่อให้ผู้ซื้อไปรับของจากผู้ขนส่งแล้วนั้น กรณียังเป็นกรที่ธนาคารมีความผูกพันที่จะต้องชำระราคาให้กับผู้ขายด้วย หากเอกสารที่ผู้ขายส่งมอบมานั้นครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในสัญญาขอเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ผู้ซื้อได้เปิดไว้กับธนาคาร ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขายและธนาคารก็มีสิทธิและหน้าที่ต่อกันตามความในสัญญาเลตเตอร์ออฟเครดิตนั่นเอง

การที่ธนาคารมีความผูกพันที่จะต้องชำระราคาให้กับผู้ขายนี้เองที่ถือเป็นข้อแตกต่างประการสำคัญระหว่างการชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบกับการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบที่ธนาคารจะเป็นเพียงตัวกลางในรับและส่งมอบเอกสารเท่านั้น กล่าวคือหาม่มีความผูกพันใดๆในการชำระราคาให้กับผู้ขายไปก่อนแต่อย่างใดไม่ ผู้ที่มีหน้าที่ในการชำระราคาให้กับผู้ขายก็คือผู้ซื้อโดยตรง ซึ่งข้อแตกต่างดังกล่าวนี้ของการชำระราคาทั้งสองแบบจะส่งผลต่อการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ต่างกัน

2.4 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสิทธิยึดหน่วง (Rights of lien) กับสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

ในส่วนสุดท้ายของบทที่ 2 นี้ ผู้เขียนจะทำการศึกษาเปรียบเทียบสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) กับสิทธิยึดหน่วง (Rights of lien) ทั้งนี้เพื่อให้ผู้อ่านเห็นภาพของสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อย่างสมบูรณ์ที่สุด

จากที่ศึกษามานั้น ผู้เขียนพบว่า หากเป็นในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบซีวิลลอว์ ส่วนมากสิทธิของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคาที่จะปรากฏอยู่ในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้ำมักจะมีแค่สิทธิยึดหน่วง ในขณะที่หากเป็นในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบคอมมอนลอว์ กรณีจะปรากฏทั้งสิทธิยึดหน่วงและสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง

สิทธิยึดหน่วง (Rights of lien) กับสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น แม้จะเป็นสิทธิที่กฎหมายกำหนดขึ้นมาเพื่อเยียวยาผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคาเหมือนกัน แต่เนื้อหาของสิทธิทั้งสองนั้นล้วนมีความแตกต่างกัน อีกทั้งสิทธิทั้งสองนี้ยังใช้บังคับในสถานการณ์ที่ต่างกันโดยสิ้นเชิง ดังนี้

ตารางที่ 3 ตารางเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างสิทธิยึดหน่วง (*Rights of lien*) กับสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (*Stoppage in transit*)

Rights of lien ⁷¹	Stoppage in transit ⁷²
สิทธินี้ใช้บังคับได้ต่อเมื่อสินค้ายังอยู่ในความครอบครองของผู้ขาย	สิทธินี้ใช้บังคับได้ตราบใดที่สินค้ายังอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง คนกลาง หรือตัวแทนระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ
สิทธินี้ใช้บังคับได้แม้ในกรณีที่ผู้ซื้อไม่สามารถที่จะชำระราคาแต่ไม่ยอมชำระ	สิทธินี้เกิดขึ้นเมื่อผู้ซื้อตกเป็นบุคคลล้มละลาย (โดยส่วนมาก)
สิทธินี้จะสิ้นสุดบังคับไปในทันทีที่สินค้าไม่ได้อยู่ในความครอบครองของผู้ขาย	สิทธินี้เริ่มมีขึ้นเมื่อสิทธิยึดหน่วงไม่สามารถใช้บังคับได้ และจะมีผลบังคับใช้บังคับต่อไปจนกระทั่งสินค้าถูกส่งไปถึงผู้ซื้อ (สิทธินี้จะสิ้นสุดบังคับไปในทันทีที่สินค้าถูกส่งไปถึงผู้ซื้อ)
สิทธินี้มีขึ้นเพื่อให้ผู้ขายยึดหน่วงไว้ซึ่งความครอบครองในสินค้า	สิทธินี้มีขึ้นเพื่อให้ผู้ขายเรียกคืนมาซึ่งความครอบครองในสินค้า

ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

เมื่อได้พิจารณาถึงประวัติความเป็นมา เหตุผล แนวคิดพื้นฐาน และปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (*Stoppage in transit*) ตามความในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (CISG) ไปแล้วในบทนี้ ประเด็นที่ผู้เขียนเห็นควรศึกษาถึงโดยละเอียดต่อไปในบทที่ 3 คือ แนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (*Stoppage in transit*) ในบริบทของกฎหมายต่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อให้สามารถทราบถึงเงื่อนไข หลักเกณฑ์และการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (*Stoppage in transit*) ตามแนวทางของประเทศต่างๆซึ่งเป็นต้นแบบของสิทธิดังกล่าว

⁷¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 469

⁷² อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 มาตรา 71 (2), *Sale of Goods Act* มาตรา 44 และ *Uniform Commercial Code Section 2-705*

บทที่ 3

แนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในบริบทของกฎหมายต่างประเทศ

เนื่องจากสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) มีจุดเริ่มต้นมาจากระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ด้วยเหตุนี้ การศึกษาประเด็นดังกล่าวจึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาบทบัญญัติกฎหมายภายในของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ซึ่งมีมุมมองทางกฎหมายถึงสิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ว่าเป็นหนทางเยียวยาผู้ขายที่ได้รับการชำระราคา รวมทั้งเป็นการป้องกันผลประโยชน์ของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคา¹ อีกทั้ง สิทธิดังกล่าวยังหมายความรวมถึงสิทธิของผู้ขายในการออกคำสั่งต่อผู้ขนส่งด้วย

เมื่อพิจารณาภาพรวมในเรื่องสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) จะพบว่าประเทศส่วนใหญ่ที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ได้มีการบัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในกฎหมายภายในของตนแทบทั้งสิ้น ซึ่งแต่ละประเทศก็จะมีหลักเกณฑ์และรายละเอียดในการบังคับใช้แตกต่างกันตามแต่พัฒนาการของกฎหมายที่เปลี่ยนแปลงไปตามสภาพสังคม อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนจะศึกษาเฉพาะบทบัญญัติในกฎหมายประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกาเท่านั้น

เหตุที่เลือกศึกษากฎหมายในของประเทศอังกฤษและประเทศอเมริกานั้น เนื่องจากผู้เขียนพบว่า ในทางปฏิบัติ เมื่อมีการทำสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศกัน คู่สัญญามักมีการตกลงให้ใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษหรือกฎหมายสหรัฐอเมริกาเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญา (Governing law) ของตน

¹ Pejovic, C., "Stoppage in Transit and Right of Control: "Conflict of Rules"?"

สำหรับการศึกษากฎหมายภายในของประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกา ผู้เขียนจะแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ประเด็นหลัก ได้แก่

1. กฎหมายว่าด้วยการซื้อขาย - ศึกษาบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ว่ามีการกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องดังกล่าวไว้ในลักษณะใดบ้าง และ

2. กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล - ศึกษาบทบัญญัติในกฎหมายดังกล่าวเพื่อใช้เปรียบเทียบกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามที่มีกำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้า ทั้งนี้ เพื่อใช้ในการวิเคราะห์ปัญหาของการบังคับใช้สิทธินี้ในทางปฏิบัติ

โดยการศึกษากฎหมายต่างประเทศที่จะกล่าวถึงในส่วนถัดไปนี้ จะเป็นการศึกษาเฉพาะกรณีที่ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับผู้ซื้อเท่านั้น

3.1 แนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในบริบทของกฎหมายประเทศอังกฤษ

ในปัจจุบัน กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษจะปรากฏและบังคับใช้ตาม Sale of Goods Act 1979 และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลจะปรากฏและบังคับใช้ตาม Carriage of Goods by Sea Act of 1992 (COGSA 1992)

กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้า หรือ Sale of Goods Act 1979 เริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ปี 1989 เป็นต้นมา โดยเป็นกฎหมายที่ออกมาบังคับใช้บังคับแทน Sale of Goods Act 1893 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่มีอยู่เดิม กฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายที่ว่าด้วยเรื่องการค้าขายสินค้า โดยเฉพาะ และกรณีมีผลใช้บังคับกับสัญญาซื้อขายสินค้าไม่เพียงแต่ในประเทศอังกฤษเท่านั้น แต่ใช้บังคับกับสัญญาซื้อขายสินค้าทั่วสหราชอาณาจักรด้วย

ส่วนกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น ประเทศอังกฤษก็มีบทบัญญัติไว้เพื่อปรับใช้กับกรณีที่มีการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเฉพาะเช่นเดียวกับในประเทศไทย² ด้วยเหตุนี้ หากมีข้อพิพาทกันเกิดขึ้นในส่วนที่เกี่ยวกับสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลและในสัญญาฉบับดังกล่าวมีการตกลงให้ใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษบังคับแล้ว กรณีก็จะต้องพิจารณาตามบทบัญญัติที่มีลักษณะเป็นกฎหมายเฉพาะนี้ก่อน

กฎหมายเฉพาะที่ว่าด้วยเรื่องการขนส่งสินค้าทางทะเลของอังกฤษนี้มีมาตั้งแต่ปี 1855 โดยกฎหมายฉบับแรกที่บังคับใช้ก็คือ Bills of Lading Act of 1855 จากนั้นในปี 1992 กฎหมายฉบับดังกล่าวได้ถูกแทนที่ด้วย Carriage of Goods by Sea Act of 1992 (COGSA 1992) ซึ่งมีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นจะมีสภาพบังคับหรือสามารถใช้อำนาจบังคับกับการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เกิดขึ้นทั้งในอังกฤษ และในสหราชอาณาจักรทั้งหมด เช่นเดียวกับกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้า

3.1.1 กฎหมายว่าด้วยการซื้อขาย

ภายใต้กฎหมายของประเทศอังกฤษ สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ถูกนิยามว่าเป็นสิทธิของผู้ขายซึ่งยังไม่ได้รับการชำระราคาในการที่จะได้รับสินค้ากลับคืนก่อนที่สินค้าจะตกอยู่ในความครอบครองของผู้ซื้อ เมื่อพบว่าผู้ซื้อไม่สามารถชำระราคาได้ แม้ว่าผู้ขายจะได้ส่งสินค้าไปให้ผู้ซื้อแล้วก็ตาม³ กล่าวคือ สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้นเป็นสิทธิของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคาค่าสินค้าจากผู้ซื้อที่ตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือไม่สามารถชำระราคาได้ โดยมีแนวคิดที่ว่าแม้ผู้ขายจะได้ส่งสินค้าไปให้ผู้ซื้อแล้วก็ตาม ผู้ขายก็ควรมีสิทธิที่จะเรียกคืนสินค้าดังกล่าวให้กลับมาอยู่ในความครอบครองของตนได้อยู่ ทั้งนี้ สินค้าดังกล่าวจะต้องอยู่ในระหว่างการขนส่งเท่านั้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ สินค้านั้นต้องยังไม่ตกอยู่ในความครอบครองของผู้ซื้ออย่างแท้จริง (actual possession)⁴

² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

³ Booth Steamship Co., Ltd. v. Cargo Fleet Iron Co., Ltd. (1916) 2 K.B. 570, 580 (A.C.) (U.K.) (Reading, C.J.)

⁴ Booth Steamship Co., Ltd. v. Cargo Fleet Iron Co., Ltd. (1916) 2 K.B. 570, 580 (A.C.) (U.K.) (Reading, C.J.)

โดยบทบัญญัติของ Sale of Goods Act จะมีการบัญญัติไว้ว่ากรณีใดบ้างที่ถือว่าสินค้ายังอยู่ในเวลาของการขนส่ง⁵ อันจะทำให้สามารถทราบได้ว่ากรณีใดบ้างที่ผู้ขายยังสามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อยู่ ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ขายได้รับสิทธิในสินค้าดังกล่าวกลับคืนมา เช่น สิทธิในการขายสินค้าต่อไปให้ผู้อื่น⁶ (re-sale) เป็นต้น

แนวคิดของสิทธิดังกล่าวนี้มีมาตั้งแต่อดีต ดังที่เป็นประเด็นในคดี *Wiseman v. Vandeputt* ในปี 1690 ซึ่งถือได้ว่าเป็นคดีแรกที่มีการกล่าวถึงหลักการเรื่องสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในคำพิพากษาของศาลในประเทศอังกฤษ⁷

โดยสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้รับการยอมรับอย่างเป็นทางการครั้งแรกจาก House of Lords ในคดี *Lickbarrow v. Mason* ปี 1794⁸ ซึ่งถือเป็นคดีแรกที่มีการกล่าวถึงรายละเอียดหรือหลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายที่ว่าด้วยการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้อย่างชัดเจนในคำตัดสินของศาล

ในคดีดังกล่าว ศาลได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้ว่า ในกรณีที่ผู้รับสลับหลังตกเป็นบุคคลล้มละลาย ผู้สลับหลังใบตราส่งอาจระงับการขนส่งสินค้าที่ยังอยู่ในระหว่างการขนส่งนั้นไว้ได้ หากสินค้ายังส่งไปไม่ถึงมือผู้ที่ได้รับสลับหลัง แต่หากผู้รับสลับหลังได้ออใบตราส่งต่อไปให้บุคคลที่สามแล้ว สิทธิของผู้สลับหลังใบตราส่งที่มีต่อผู้รับสลับหลังย่อมหมดไป*⁹ ซึ่งสิทธิดังกล่าวยังคงเป็นที่ยอมรับและมีการกล่าวถึงในเวลาต่อมา ดังที่ปรากฏในคดี *Gibson v. Carruthers* ในปี 1841¹⁰

⁵ Sale of Goods Act Article 45

⁶ Sale of Goods Act Article 48

⁷ Sale of Goods Act Article 48

⁸ The Common Law Library, *Benjamin's Sale of Goods*, 5th ed. (Sweet & Maxwell, 1997), p. 779.

* The consignor may stop goods in transitu before they get into the hands of the consignee, in case of the insolvency of the consignee: but if the consignee assign the bills of lading to a third person for a valuable consideration, the right of the consignor as against such assignee is divested.

⁹ *Lickbarrow v Mason* (1794) 5 TR 683, 101 ER 380

¹⁰ The Common Law Library, *Benjamin's Sale of Goods*, p. 779.

ต่อมา คำพิพากษาของศาลในคดี Booth Steamship Co. v. Cargo Fleet Iron Co ในปี 1916 ก็มีการกล่าวถึงประวัติความเป็นมาและเนื้อหาของสิทธิดังกล่าว เพื่อให้เนื้อหาของสิทธินี้มีความทันสมัยและสามารถใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพในสถานการณ์ปัจจุบัน ซึ่งกรณีนี้ก็กล่าวถึงสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้ว่า สิทธิดังกล่าวเริ่มเป็นที่รู้จักในประเทศอังกฤษตั้งแต่ศตวรรษที่ 17 อันเริ่มมาจากประเพณีปฏิบัติทางการค้าทั้งที่เป็นของประเทศอังกฤษและของต่างประเทศ โดยสิทธิดังกล่าวนี้เป็นสิทธิที่ให้ผู้ขายซึ่งยังไม่ได้รับการชำระราคาจากผู้ซื้อที่ตกเป็นคนล้มละลายหรือไม่สามารถชำระราคาได้ สามารถควบคุมสินค้าได้ในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่กับผู้ขนส่ง แม้ว่าตนจะไม่ได้เข้าทำสัญญาใดกับผู้ขนส่ง หรือไม่ได้เป็นผู้มีกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองในสินค้านั้นอยู่เลยก็ตาม โดยเป็นลักษณะของการให้สิทธิผู้ขายที่จะป้องกันไม่ให้ผู้ขนส่งทำการส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อในขณะที่ตนยังไม่ได้รับชำระราคา อย่างไรก็ตาม การบังคับใช้สิทธินี้นั้นอาจมีความยุ่งยาก ทั้งกรณีบังคับใช้ในทางระหว่างประเทศหรือแม้กระทั่งการบังคับใช้กับกฎหมายภายในประเทศเองก็ตาม¹¹

อีกทั้ง Lord Abinger ยังได้กล่าวถึงสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้ในคำตัดสินคดี Booth Steamship Co. v. Cargo Fleet Iron Co. ในปี 1916 ด้วยว่า สิทธิดังกล่าวมีที่มาจากหลักพื้นฐานของระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ หรือหลักว่าด้วยเรื่องความเป็นธรรม (Equity) แต่อย่างไรก็ตามความพยายามที่จะทำให้สิทธิของผู้ขายสามารถบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้นยังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก เนื่องจากกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ภายในของประเทศอังกฤษเอง¹² ซึ่งประเด็นดังกล่าวผู้เขียนจะทำการวิเคราะห์โดยละเอียดต่อไปในบทที่ 3.2.3

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹¹ Booth Steamship Co. v. Cargo Fleet Iron Co. [1916] 2 K.B. 570. Scrutton J., at p. 597

¹² Booth Steamship Co. v. Cargo Fleet Iron Co. [1916] 2 K.B. 570. Scrutton J., at p. 597

สำหรับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น ปรากฏเป็นลายลักษณ์อักษรตั้งแต่ใน Sale of Goods Act 1893 แล้ว แต่ในกฎหมายฉบับดังกล่าวหรือในคำพิพากษาของศาลในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ก่อนที่จะมีการบัญญัติ Sale of Goods Act 1893 ขึ้นนั้น จะใช้คำว่า “Stoppage in transitu” ซึ่งเป็นภาษาละติน แต่ต่อมาได้ถูกปรับเปลี่ยนใน Sale of Goods Act of 1979 มาใช้คำว่า “in transit” ซึ่งเป็นภาษาอังกฤษแทน¹³ ด้วยเหตุนี้จึงมีการใช้คำว่า “Stoppage in transit” ในระบบกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษดังเช่นปัจจุบัน

เมื่อพิจารณาประเด็นว่าด้วยสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามที่ปรากฏในมาตรา 44 ของ Sale of Goods Act of 1979¹⁴ ซึ่งบัญญัติว่า ผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคาย่อมมีสิทธิที่จะออกคำสั่งไปยังผู้ขนส่งให้ระงับการส่งมอบสินค้าไปยังผู้ซื้อได้ โดยไม่ต้องคำนึงว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ถือเอกสารสิทธิโดยชอบด้วยกฎหมาย อันจะทำให้เขาตกอยู่ในฐานะผู้รับมอบกรรมสิทธิ์ในสินค้าหรือไม่ กล่าวคือ แม้ว่าผู้ขายจะได้มอบสินค้าให้กับผู้ขนส่งและได้มอบใบตราส่ง (Bill of lading) ให้กับผู้ซื้อไปแล้ว ผู้ขายก็ยังคงมีสิทธิระงับการขนส่งสินค้าดังกล่าวที่จะส่งไปยังผู้ซื้อได้ ตราบใดที่สินค้านั้นยังอยู่ในระหว่างการขนส่ง¹⁵ อีกทั้งผู้ขายยังมีสิทธิในการนำสินค้าดังกล่าวกลับคืนมาให้อยู่ในความครอบครองของตนได้ โดยการแจ้งไปยังผู้ขนส่งหรือผู้ที่ครอบครองสินค้าแทนผู้ขนส่งอยู่ แม้ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ถือใบตราส่งอยู่ก็ตาม¹⁶ ดังนี้ ผู้ขายจึงมีสิทธิในการขายสินค้าดังกล่าวให้ผู้อื่น (re-sale) ต่อไป¹⁷ (re-sale) อีกทั้งยังมีสิทธิในการบอกเลิกสัญญากับผู้ซื้อด้วย¹⁸ อย่างไรก็ตาม สิทธิในการบอกเลิกสัญญาถือเป็นดุลพินิจของของผู้ขายที่จะใช้หรือไม่ก็ได้ กล่าวคือ การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายที่จะระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง

¹³ The Common Law Library, Benjamin's Sale of Goods, p. 779.

¹⁴ Sale of Goods Act Article 44 Subject to this Act, when the buyer of goods becomes insolvent the unpaid seller who has parted with the possession of the goods has the right of stopping them in transit, that is to say, he may resume possession of the goods as long as they are in course of transit, and may retain them until payment or tender of the price.

¹⁵ Sale of Goods Act Article 45

¹⁶ Pejovic, C., "Stoppage in Transit and Right of Control: "Conflict of Rules"?"

¹⁷ สิทธิของผู้ขายที่มีปรากฏอยู่ภายใต้ Sale of Goods Act และ Uniform Sales Act

¹⁸ สิทธิของผู้ขายที่มีปรากฏอยู่ภายใต้ Uniform Sales Act

(Stoppage in transit) ไม่ถือว่าเป็นการทำให้สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายระงับสิ้นไปโดยทันที¹⁹

ทั้งนี้ สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ยังคงมีอยู่แม้ว่าผู้ซื้อจะตกเป็นบุคคลล้มละลายตั้งแต่ในเวลาที่ทำสัญญาซื้อขายสินค้ากับผู้ขาย

โดยเงื่อนไขสำคัญที่สุดที่ผู้ขายจะสามารถบังคับใช้สิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ นั่น คือ การที่สินค้าที่ผู้ขายจะใช้สิทธิในการระงับการขนส่งจะต้องอยู่ในระหว่างการขนส่งเท่านั้น ซึ่งนิยามของสินค้าที่ยังอยู่ในระหว่างการขนส่งนั้นถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 45 (1) ของ Sale of Goods Act 1979²⁰ ซึ่งมีหลักสำคัญอยู่ว่า หากกรรมสิทธิ์ในสินค้ายังไม่โอนไปยังผู้ซื้อ หรือผู้ขายยังคงไว้ซึ่งสิทธิในการจำหน่ายจ่ายโอนทรัพย์สินแล้ว ผู้ขายย่อมอยู่ในฐานะผู้ที่มีสิทธิควบคุมสินค้านั้น

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามมาตรา 44 จะเห็นได้ว่า วัตถุประสงค์ของการกำหนดสิทธิประเภทนี้ มีขึ้นเพื่อให้ผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคากลับไปมีสิทธิยึดหน่วงในทรัพย์สินนั้น หากปรากฏว่า หลังจากที่ได้ทำการส่งสินค้าไปให้ผู้ซื้อ ผู้ซื้อจะไม่ชำระราคาหรือไม่สามารถชำระราคาได้ เพราะหากผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคาได้นำสินค้าไปให้ผู้ขนส่งเพื่อให้ผู้ขนส่งส่งสินค้าต่อไปยังผู้ซื้อนั้น ผู้ขายก็จะเสียไปซึ่งสิทธิยึดหน่วงในขณะที่ยังมีสินค้านั้นอยู่ในระหว่างการขนส่ง²¹

¹⁹ Sale of Goods Act Article 48 (1)

²⁰ “Goods are deemed to be in course of transit from the time when they are delivered to a carrier or other bailee or custodian for the purpose of transmission to the buyer, until the buyer or his agent in that behalf takes delivery of them from the carrier or other bailee or custodian. (2) If the buyer or his agent in that behalf obtains delivery of the goods before their arrival at the appointed destination, the transit is at an end. (3) If, after the arrival of the goods at the appointed destination, the carrier or other bailee or custodian acknowledges to the buyer or his agent that he holds the goods on his behalf and continues in possession of them as bailee or custodian for the buyer or his agent, the transit is at an end, and it is immaterial that a further destination for the goods may have been indicated by the buyer. (4) If the goods are rejected by the buyer, and the carrier or other bailee or custodian continues in possession of them, the transit is not deemed to be at an end, even if the seller has refused to receive them back. (5) When goods are delivered to a ship chartered by the buyer it is a question depending on the circumstances of the particular case whether they are in the possession of the master as a carrier or as agent to the buyer. (6) Where the carrier or other bailee or custodian wrongfully refuses to deliver the goods to the buyer or his agent in that behalf, the transit is deemed to be at an end. (7) Where part delivery of the goods has been made to the buyer or his agent in that behalf, the remainder of the goods may be stopped in transit, unless such part delivery has been made under such circumstances as to show an agreement to give up possession of the whole of the goods.”

²¹ The Common Law Library, Benjamin's Sale of Goods, p. 779.

อีกทั้ง การที่ผู้ขายใช้สิทธิในการสั่งให้มีการระงับการขนส่งสินค้า (Stoppage in transit) นั้น ถือเป็นกรก่อให้เกิดหน้าที่แก่ผู้ขนส่งที่จะต้องส่งสินค้ากลับคืนมาให้ผู้ขายด้วย²² อันจะพิจารณาได้จากบทบัญญัติตามมาตรา 46 (4) ของ Sale of Goods Act 1979²³ ที่ได้บัญญัติรองรับสิทธิดังกล่าวของผู้ขายไว้ว่า เมื่อผู้ขายใช้สิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งแล้ว ผู้ขนส่ง “must re-deliver the goods to, or according to the directions of, the seller” ซึ่งแปลว่า ผู้ขนส่งต้องส่งสินค้ากลับคืนให้แก่ผู้ขายหรือส่งสินค้ากลับคืนตามคำสั่งของผู้ขายนั่นเอง

ทั้งนี้ การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) จะไม่ทำให้สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายระงับสิ้นไป²⁴ แต่จะเป็นเพียงการป้องกันไม่ให้ผู้ซื้อที่ยังไม่ได้ชำระราคาได้รับไปซึ่งสิทธิในการครอบครองสินค้าดังกล่าว และทำให้ผู้ขายกลับมาอยู่ในสถานะที่สามารถใช้สิทธิของตนในสินค้าดังกล่าวได้อย่างเต็มที่เท่านั้น

อย่างไรก็ตาม หากมีการโอนใบตราส่งไปยังบุคคลที่สามซึ่งไม่ใช่คู่สัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศแล้ว ยกตัวอย่างเช่น ผู้ซื้อได้ทำการสลักหลังและส่งมอบ (Indorsement and Delivery) ใบตราส่งอันถือเป็นการโอนใบตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายไปให้บุคคลอื่นแล้ว และปรากฏว่าบุคคลที่สามรับโอนใบตราส่งโดยสุจริต กล่าวคือไม่ทราบว่าคุณสมบัติที่โอนใบตราส่งมาให้ตนนั้น ยังไม่ได้ชำระราคาสินค้า จะไม่ชำระราคา หรือไม่สามารถชำระราคาสินค้าได้ ผู้ขายย่อมไม่สามารถบังคับใช้สิทธิของตนในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อีกต่อไป แม้ว่ากรณีดังกล่าวจะไม่มีบทบัญญัติหลักเกณฑ์ทางกฎหมายไว้โดยชัดแจ้งตาม Sale of Goods Act of 1979 ก็ตาม แต่หลักดังกล่าวก็เป็นไปตามคำพิพากษาของศาลในประเทศอังกฤษ²⁵ ที่ได้วางหลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้ในลักษณะนี้

²² Sale of Goods Act Article 46

²³ Sale of Goods Act Article 46 (4) When notice of stoppage in transit is given by the seller to the carrier or other bailee or custodian in possession of the goods, he must re-deliver the goods to, or according to the directions of, the seller; and the expenses of the re-delivery must be borne by the seller.

²⁴ Sale of Goods Act Article 48 (1)

²⁵ Lickbarrow v Mason (1794) 5 TR 683, 101 ER 380

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในภาพรวม จะเห็นได้ว่ากฎหมายว่าด้วยการซื้อขายที่บังคับใช้ กับสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายในประเทศอังกฤษ ไม่ว่าจะ เป็นในมาตรา 44 หรือใน มาตรา 46 ของ Sale of Goods Act of 1979 ที่ต่างก็ระบุถึงเรื่องสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้อย่างสอดคล้องกัน กล่าวคือ แม้ผู้ขาย จะได้ออนใบตราส่งให้แก่ผู้ซื้อไปแล้ว ผู้ขายก็ยังสามารถใช้สิทธิดังกล่าวนี้ได้อยู่ และเมื่อผู้ขายที่ยังไม่ได้ รับการชำระราคาสินค้าใช้สิทธิของตนในการขัดขวางการขนส่งสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งนั้น ผู้ขนส่งย่อมมีหน้าที่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายที่ให้ระงับการขนส่งสินค้าด้วย

การที่กฎหมายมีการกำหนดหลักเกณฑ์ตามลักษณะดังที่ได้กล่าวไปข้างต้น ย่อมทำให้ผู้ขนส่งอยู่ในสถานะที่ไม่มั่นคงและมีความเสี่ยง เนื่องจากผู้ขนส่งก็มีหน้าที่โดยเฉพาะของตนเองตาม กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องส่งสินค้าให้กับผู้ถือเอกสารที่สามารถ โอนเปลี่ยนมือกันได้โดยชอบด้วยกฎหมาย²⁶ ซึ่งเป็นประเด็นที่ผู้เขียนกำลังศึกษาในกรณีของใบตราส่ง (Bill of lading หรือ B/L) โดยจะกล่าวถึงรายละเอียดในส่วนของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งในบทที่ **3.1.2 กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล** อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติทั้งหลายที่ว่าด้วยสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามที่มีกำหนด ใน Sale of Goods Act of 1979 ซึ่งผู้เขียนได้กล่าวไปทั้งหมดข้างต้นนั้น สามารถที่จะตกลงกันเป็น อย่างอื่นได้ ซึ่งผู้เขียนจะกล่าวถึงรายละเอียดในส่วนของบทที่ **3.1.3 ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในทางปฏิบัติ**

²⁶ Carriage of Goods by Sea Act 1924 Article 2(5)(a)

3.1.2 กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศอังกฤษปรากฏเป็นลายลักษณ์อักษรครั้งแรกในปี 1855 โดยใช้ชื่อกฎหมายว่า Bill of Lading Act 1855 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยเรื่องใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่งเมื่อมีการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างกัน โดยมีหลักการที่สำคัญดังต่อไปนี้²⁷

1. สิทธิภายใต้ใบตราส่งเป็นของผู้ที่มีชื่อเป็นผู้รับมอบกรรมสิทธิ์ในสินค้าในใบตราส่ง หรือผู้ที่ได้รับสลักหลังใบตราส่ง ดังนี้ บุคคลดังกล่าวจึงมีสิทธิในการฟ้องร้องและมีสิทธิรวมถึงความรับผิดชอบในสินค้าตามที่กำหนดในใบตราส่งราวกับว่าใบตราส่งเป็นสัญญาที่ผู้ขนส่งได้ทำกับผู้นั้นโดยตรง

2. บทบัญญัติทั้งหลายในกฎหมายฉบับนี้ ไม่ส่งผลกระทบต่อสิทธิของผู้ส่งของเดิมหรือเจ้าของสินค้าในการระงับการส่งมอบสินค้า*

3. ใบตราส่งมีสถานะเป็นพยานหลักฐานอันเป็นที่ยุติ (conclusive evidence)

เมื่อพิจารณาจากหลักการสำคัญในข้อที่ 2. ของกฎหมายฉบับนี้ จะเห็นได้ว่า Bills of Lading Act 1855 มีการกำหนดสิทธิของผู้ขายตามสัญญาขนส่ง หรือ สิทธิของผู้ส่งของในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้นให้อยู่เหนือสิทธิของผู้ซื้อหรือผู้รับประโยชน์ตามใบตราส่ง²⁸ ที่แม้จะมีฐานะเป็นผู้ถือเอกสารที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้โดยชอบด้วยกฎหมายก็ตาม²⁹

ในปัจจุบัน การปรับใช้กฎหมายสำหรับกรณีของใบตราส่งที่ออกตามความของสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น ได้มีการประกาศใช้ Carriage of Goods by Sea Act of 1924 หรือ COGSA 1924 แทน Bill of lading Act 1855 ที่ถูกยกเลิกไป โดยที่ COGSA 1924 จะเป็นกฎหมายว่าด้วยเรื่องใบตราส่งและเอกสารต่างๆที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล และถูกปรับใช้กับสัญญา

²⁷ Stephen Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, 2nd ed. (Oxford University Press, 2011), p. 723.

* nothing herein contained shall prejudice or affect any right of stoppage in transit against the original shipper or owner

²⁸ ผู้รับมอบกรรมสิทธิ์ในสินค้าในใบตราส่งหรือผู้ที่ได้รับสลักหลังใบตราส่ง

²⁹ Bills of Lading Act 1855 Article 2 nothing herein contained shall prejudice or affect any right of stoppage in transitu...

ขนส่งสินค้าทางทะเลที่มีการออกใบตราส่งระหว่างกัน โดย COGSA 1992 มีการกำหนดนิยามของใบตราส่งให้หมายความถึงใบตราส่งที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้เท่านั้น³⁰

สำหรับผู้ที่จะมีสิทธิเหนือสินค้าตามใบตราส่งที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ นั่นคือผู้ถือใบตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายเท่านั้น ซึ่งหลักนี้ก็มีปรากฏอยู่ใน Section 2 (1)(a) ของ COGSA 1992³¹ โดยผู้ถือใบตราส่งอาจจะเป็นผู้ขายซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับผู้ขนส่ง หรือเป็นบุคคลที่ได้รับโอนใบตราส่งมาโดยชอบด้วยกฎหมาย ด้วยวิธีการสลักหลังและส่งมอบจากผู้ที่มีสิทธิเดิม สิทธิตามใบตราส่ง³² ยกตัวอย่างเช่น สิทธิในการได้รับสินค้าหรือออกคำสั่งไปยังผู้ขนส่งอันเกี่ยวกับสินค้าตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง สิทธิในการฟ้องร้องผู้ขนส่งในเรื่องที่เกี่ยวกับสินค้าตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง เป็นต้น

เมื่อทราบถึงหลักการทั่วไปของ COGSA 1992 ตามที่ได้กล่าวไปข้างต้นแล้วนั้น ในประเด็นต่อไปจะเป็นการพิจารณาถึงบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับเรื่องสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) โดยจะทำการศึกษาเปรียบเทียบความเหมือนและความแตกต่างของหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ปรากฏตาม COGSA 1992 และ Sale of Good 1979

สำหรับบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ใน COGSA 1992 นั้น มีปรากฏอยู่ใน Section 2 (5)(a)³³ ซึ่งกำหนดว่า ภายหลังจากที่ผู้ส่งของหรือผู้ขายได้โอนใบตราส่ง (Bill of lading หรือ B/L) ให้แก่ผู้อื่นไปแล้ว ผู้ส่งของหรือผู้ขายย่อมเสียสิทธิตามสัญญาที่มีอยู่กับผู้ขนส่ง อันรวมไปถึงสิทธิในการควบคุมสินค้า โดยสิทธิดังกล่าวจะครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ส่งของหรือผู้ขายในการออกคำสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการขนส่งสินค้าไปให้ผู้ซื้อรวมทั้งคำสั่งให้กระทำการใดๆต่อสินค้านั้น ตัวอย่างเช่น การสั่งให้ผู้ขนส่งนำ

³⁰ Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 1(2)

³¹ Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 2(1)(a) Subject to the following provisions of this section, a person who becomes— (a)the lawful holder of a bill of lading shall

(by virtue of becoming the holder of the bill or, as the case may be, the person to whom delivery is to be made) have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.

³² Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 3(1)

³³ Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 2(5)(a) Where rights are transferred by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to any document, the transfer for which that subsection provides shall extinguish any entitlement to those rights which derives—(a)where that document is a bill of lading, from a person's having been an original party to the contract of carriage

สินค้าไปส่งยังจุดหมายปลายทางอื่นนอกจากที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือสั่งให้ผู้ขนส่งนำสินค้ากลับมาส่งให้ตน เป็นต้น

จากการศึกษาหลักเกณฑ์ข้างต้นจึงสรุปได้ว่า ในอดีตที่มีการบังคับใช้ Bill of Lading Act 1855 นั้น แม้ผู้ส่งของหรือผู้ขายจะได้โอนใบตราส่งให้แก่ผู้ซื้อหรือผู้รับประโยชน์ตามใบตราส่งไปแล้ว ผู้ส่งของหรือผู้ขายก็ยังสามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อยู่ แต่หลังจากที่มีการบังคับใช้ COGSA แทนกฎหมายเดิม แม้ว่าผู้ส่งของหรือผู้ขายจะยังไม่ได้รับชำระราคาก็ตาม แต่หากผู้ส่งของหรือผู้ขายได้ทำการโอนใบตราส่งไปแล้ว ก็จะไม่สามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง เพื่อออกคำสั่งให้ผู้ขนส่งหยุดการขนส่งสินค้าดังกล่าวให้แก่ผู้รับประโยชน์ตามใบตราส่งได้อีกต่อไป

ด้วยเหตุนี้ จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ตามกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลและกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าในประเทศอังกฤษที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันมีความไม่สอดคล้องกัน

กล่าวคือ บทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการซื้อขาย³⁴ได้กำหนดว่า แม้ผู้ขายจะได้โอนใบตราส่งให้แก่ผู้ซื้อไปแล้วผู้ขายก็ยังสามารถใช้สิทธิของตนที่ว่าด้วยสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อยู่ ในขณะที่บทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง³⁵กลับกำหนดให้ ผู้ส่งของหรือผู้ขายที่โอนได้ใบตราส่งไปให้แก่ผู้อื่นแล้ว ไม่มีสิทธิใดๆ ต่อสินค้าตามใบตราส่งอีกต่อไป ซึ่งหมายความว่าผู้ส่งของหรือผู้ขายดังกล่าวจะไม่สามารถใช้สิทธิในการระงับการขนส่งสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อีก

³⁴ Sale of Goods Act 1979 Article 44, Article 46

³⁵ Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 2(5)(a)

3.1.3 ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในทางปฏิบัติ

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าและกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศอังกฤษ จะพบว่ามีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่ควรพิจารณาอยู่ 3 ประเด็น ดังต่อไปนี้

ประเด็นแรก คือ การบังคับใช้สิทธิก่อนที่ผู้ขายจะทำการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ ซึ่งเป็นกรณีปกติทั่วไปที่กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายมีการบัญญัติรับรองไว้อย่างชัดเจนว่า ผู้ขายสามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้³⁶ อีกทั้ง COGSA ก็มีการบัญญัติรองรับหลักการดังกล่าวไว้ด้วย กล่าวคือ หากในขณะที่ใช้สิทธิผู้ขายยังไม่ได้โอนใบตราส่งไปบุคคลอื่น ผู้ขายย่อมมีสิทธิทั้งหลายต่อผู้ขนส่งเหนือสินค้าตามใบตราส่ง ซึ่งสิทธินี้ย่อมหมายความรวมถึงสิทธิในการระงับการขนส่งสินค้าด้วยนั่นเอง³⁷

ประเด็นที่สอง คือ กรณีที่มีการโอนใบตราส่งสินค้าจากผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศหรือผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลไปแล้ว ผู้ขายหรือผู้ส่งของจะสามารถใช้สิทธิของตนในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้อยู่หรือไม่ ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณี ดังนี้

(1) **กรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ** เมื่อพิจารณาตามความในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าและกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลที่บังคับใช้ในประเทศอังกฤษจะพบว่ามีคามไม่สอดคล้องกันของกฎหมายสองฉบับเนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้ายังคงให้สิทธิแก่ผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)³⁸ ในขณะที่กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลกำหนดว่าอำนาจเหนือสินค้าของผู้ขายหรือผู้ส่งของเหนือสินค้าตามใบตราส่งนั้นย่อมหมดไปนับแต่มีการโอนใบตราส่งไปให้บุคคลอื่น³⁹ ดังนี้ แม้ผู้ขายหรือผู้ส่งของจะมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าทางทะเลก็ตาม

³⁶ Sale of Goods Act 1979 Article 44

³⁷ Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 2(1)(a), Section 3(1) ; Section 2(5)(a)

³⁸ Sale of Goods Act 1979 Article 44

³⁹ Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 2(5)(a)

แต่เมื่อผู้ขายหรือผู้ส่งของไม่สามารถสั่งให้ผู้ขนส่ง ระวังการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้อีกต่อไปด้วยข้อจำกัดของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล สิทธิดังกล่าวจึงไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ

(2) กรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ซื้อไปยังบุคคลที่สามซึ่งสุจริต กรณีนี้หมายความว่าถึงกรณีที่ผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ได้โอนใบตราส่งที่ได้รับมาจากผู้ขายต่อไปยังบุคคลอื่นที่ไม่ใช่คู่สัญญา และบุคคลที่สามนั้นรับโอนใบตราส่งโดยสุจริต กล่าวคือ บุคคลที่สามไม่ทราบว่าผู้ซื้อที่ได้โอนใบตราส่งมาให้ตนนั้นยังไม่ได้ชำระราคาค่าสินค้า จะไม่ชำระราคา หรือไม่สามารถชำระราคาได้ ซึ่งในกรณีดังกล่าว หากพิจารณาตามความในกฎหมายทั้งสองฉบับ ไม่ว่าจะ เป็นกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้า⁴⁰ หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเล⁴¹ ก็ตาม จะพบว่ากฎหมายทั้งสองฉบับวางหลักถึงกรณีดังกล่าวไว้อย่างสอดคล้องกัน กล่าวคือ ผู้ขายไม่สามารถบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อีกต่อไป หากใบตราส่งถูกโอนไปยังบุคคลภายนอกซึ่งสุจริต

ในส่วนของประเด็นสุดท้าย คือ ประเด็นเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขาย ในกรณีที่ผู้ขายบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ซึ่งประเด็นนี้สามารถแยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณีเช่นกัน ดังนี้

(1) กรณีที่ผู้ขายยังไม่ได้โอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ สำหรับกรณีนี้ กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายได้บัญญัติรับรองสิทธิของผู้ขายโดยการสร้างภาระหน้าที่ให้กับผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจน ที่กำหนดว่า หากผู้ขายสามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ และผู้ขายได้บังคับใช้สิทธิดังกล่าวไปแล้ว ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขาย ไม่ว่าจะผู้ขายจะมีคำสั่งอย่างไรเกี่ยวกับสินค้านั้น⁴² รวมทั้งใน COGSA ก็ได้บัญญัติรองรับหลักการดังกล่าวไว้เช่นกัน โดยมีการกำหนดกรณีที่ผู้ขายมีใบตราส่งอยู่ในความครอบครอง ผู้ขายย่อมอยู่ในฐานะผู้ถือใบตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมาย อันจะมีสิทธิทั้งหลายเหนือสินค้าตามใบตราส่ง ดังนั้นหากผู้ขายมีคำสั่งอย่างไรเกี่ยวกับสินค้าตามใบตราส่ง ผู้ขนส่งย่อมมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขาย⁴³

⁴⁰ Lickbarrow v Mason (1794) 5 TR 683, 101 ER 380; Sale of Goods Act 1979 Article 44

⁴¹ Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 2(5)(a)

⁴² Sale of Goods Act 1979 Article 46

⁴³ Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 2 (1)(a); Section 3 (1)

(2) กรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว ข้อพิจารณาคือหน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขาย หากมีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว และผู้ขายต้องการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ซึ่งหากพิจารณาตามความในมาตรา 44 ประกอบกับมาตรา 46 ของ Sale of Goods Act of 1979 จะสามารถสรุปได้ว่า เมื่อผู้ขายสามารถใช้และมีการใช้สิทธิของตนในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องส่งสินค้ากลับไปให้แก่ผู้ขายหรือส่งสินค้าไปจุดหมายใหม่ตามคำสั่งของผู้ขาย⁴⁴ ถึงแม้ว่าผู้ขายจะได้โอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อแล้วก็ตาม ผู้ขายก็ยังสามารถใช้สิทธิของตนได้อยู่⁴⁵ กล่าวโดยสรุปคือ แม้ผู้ขายจะได้โอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อแล้ว ผู้ขนส่งยังคงมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายที่ให้การระงับการส่งมอบสินค้าที่ยังอยู่ในระหว่างการขนส่งอยู่ กล่าวคือ การบังคับใช้สิทธิดังกล่าวตามความในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษนั้น ไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าผู้ขายมีใบตราส่งอยู่ในความครอบครองในขณะที่ใช้สิทธิหรือไม่

อย่างไรก็ตาม หากเป็นกรณีที่ข้อเท็จจริงเกิดขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งนั้น เมื่อผู้ขายได้โอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อ ผู้ขนส่งจะไม่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายอีก เนื่องจากหลักเกณฑ์ของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งในประเทศอังกฤษได้กำหนดไว้ว่า ผู้ที่จะมีสิทธิอันเกี่ยวข้องกับสินค้าตามใบตราส่ง⁴⁶ นั้นต้องเป็นผู้ที่ถือใบตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายเท่านั้น⁴⁷ กล่าวคือ การจะบังคับใช้สิทธิใดๆอันเกี่ยวแก่สินค้าตามใบตราส่งจะต้องมีการแสดงให้เห็นถึงใบตราส่งเสมอ เนื่องจากใบตราส่งที่ออกเมื่อมีสัญญาขนส่งระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่งนั้น มีสถานะเป็นตราสารแสดงสิทธิในสินค้า หรือ Document of title⁴⁸ ซึ่งสิทธิในนั้นสามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ โดยการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่ง (Indorsement and Delivery) ด้วยเหตุนี้ เมื่อผู้ขายได้โอนใบตราส่งนั้นแก่ผู้อื่นก็ย่อมเสียไปซึ่งสิทธิใดๆที่ตนเคยมีอยู่ในสินค้าตามใบตราส่งนั้นให้แก่ผู้รับโอนนั่นเอง

⁴⁴ Sale of Goods Act 1979 Article 46

⁴⁵ Sale of Goods Act 1979 Article 44

⁴⁶ Carriage of Good by Sea Act 1992 Section 3 (1)

⁴⁷ Carriage of Good by Sea Act 1992 Section 2 (1)(a)

⁴⁸ Sale of Goods Act 1979 Article 61 (1); The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968 Article I (b)

สำหรับกรณีที่ผู้ขายได้โอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อและผู้ซื้อได้โอนใบตราส่งต่อไปให้บุคคลภายนอกแล้วนั้น หนีความจำเป็นต้องพิจารณาถึงประเด็นเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งแต่อย่างใด เนื่องจากผู้ขายไม่สามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อีกต่อไปอยู่แล้วทั้งนี้ตามความที่กำหนดภายใต้ Sale of Goods Act และ COGSA

ตารางที่ 4 ตารางสรุปประเด็นของกฎหมายในประเทศไทย

ประเด็น	กฎหมายว่าด้วยการซื้อขาย: Sale of Goods Act 1979	กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง: COGSA
การบังคับใช้สิทธิก่อนที่ผู้ขายจะทำการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ	Article 44	Section 2(5)(a), Section 2(1)(a) ; Section 3(1)
การบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่มีการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ	Article 44	Section 2(5)(a)
การบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่มีการโอนใบตราส่งไปยังบุคคลภายนอก	Article 44	Section 2(5)(a)
หน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขาย ในกรณีที่ยังไม่มีใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ	Article 46	Section 2(1)(a), Section 3(1)
หน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขาย ในกรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว	Article 46	Section 2(1)(a), Section 3(1)

ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

ตามที่กล่าวไปข้างต้น จะเห็นได้ว่า ในปัจจุบันหลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ครอบคลุมสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล และ กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าที่ครอบคลุมสัญญาซื้อขายสินค้าในประเทศอังกฤษนั้น มีบทบัญญัติที่สอดคล้องกันเพียงสามกรณี คือ กรณีการบังคับใช้สิทธิก่อนที่ผู้ขายจะทำการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ การบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่มีการโอนใบตราส่งไปยังบุคคลภายนอก และในส่วนของหน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายในกรณีที่ยังไม่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ ส่วนในอีกสองกรณีคือ การบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่มีการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ และ หน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขาย ในกรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว นั้น หลักเกณฑ์ตามที่กำหนดในกฎหมายทั้งสองฉบับยังมีความแตกต่างกัน ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาเมื่อมีการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวในทางปฏิบัติได้

อย่างไรก็ดี เมื่อสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความใน Sale of Goods Act of 1979 ที่ใช้บังคับกับสัญญาว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายนั้นสามารถตกลงกันเป็นอย่างอื่นได้ ผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลจึงพยายามที่จะตกลงยกเว้นหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงสิทธิของผู้ขายที่เป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับตน ในขณะที่ผู้ส่งของหรือผู้ขายก็มักจะพยายามคงไว้ซึ่งสิทธิที่มีตามกฎหมาย เพื่อป้องกันความเสียหายในอนาคตที่จะเกิดขึ้นกับตนหากผู้ซื้อไม่สามารถชำระราคาสินค้าที่ตนได้ส่งให้ผู้ขนส่งไปเพื่อที่จะให้นำไปส่งยังผู้ซื้อต่อไปได้นั้นเอง⁴⁹

ประเด็นที่จำต้องพิจารณาต่อไปก็คือ ค่าชดเชยหรือค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งควรจะได้รับในกรณีที่ผู้ขายหรือผู้ส่งของบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เนื่องจาก Sale of Goods Act of 1979 บัญญัติเพียงแต่ว่าผู้ขนส่งสามารถเรียกค่าใช้จ่ายที่ตนได้เสียไปในการต้องส่งสินค้ากลับไปให้ผู้ขายหรือผู้ส่งของ อันเป็นการทำตามคำสั่งของผู้ขายหรือผู้ส่งของนั้น⁵⁰ โดยค่าชดเชยหรือค่าสินไหมทดแทนของผู้ขนส่งจะจำกัดแต่เพียงค่าใช้จ่ายตามจริงที่ผู้ขนส่งเสียไปในการส่งสินค้ากลับไปให้ผู้ขายหรือผู้ส่งของเท่านั้น โดยไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้นตามมาจากใบตราส่ง เช่น ค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นกับผู้ขนส่งในกรณีที่ผู้ขนส่งกระทำผิดหน้าที่ของตนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลหรือตามที่กำหนดในใบตราส่ง⁵¹

⁴⁹ Freight Transport Association, "Stoppage in Transit," [Online] Accessed: 1 February 2018. Available from: http://www.fta.co.uk/policy_and_compliance/sea/long_guide/stoppage_transit.html

⁵⁰ Sale of Goods Act 1979 Article 46 (4)

⁵¹ Freight Transport Association, "Stoppage in Transit."

ด้วยเหตุนี้จึงมีความจำเป็นที่กฎหมายควรต้องกำหนดเรื่องค่าชดเชยหรือค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งควรได้รับให้ครอบคลุมไปถึงค่าใช้จ่ายที่ผู้ขนส่งจะต้องเสียไปอันเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากใบตราส่งนี้ด้วย ซึ่งหากพิจารณาบทบัญญัติในปัจจุบัน การประนีประนอมค่าใช้จ่ายในกรณีดังกล่าวสามารถเกิดได้แต่เพียงจากการตกลงกันระหว่างคู่สัญญาเองเท่านั้น และกรณีต้องเป็นคู่สัญญาที่มีความรู้ทางกฎหมายเป็นอย่างดีทั้งสองฝ่าย จึงจะคำนึงถึงผลที่จะเกิดขึ้นตามมาหากมีการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) จะเห็นได้ว่าหากเป็นไปตามแต่เท่าที่กฎหมายกำหนดในปัจจุบันจะไม่มีความเป็นธรรมเพียงพอ เพราะกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดจากใบตราส่งให้ตกเป็นภาระต่อผู้ขนส่งแต่เพียงผู้เดียว

จากการศึกษาของผู้เขียนในประเด็นทั้งหลายเกี่ยวกับเรื่องการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น กรณียังไม่พบคำพิพากษาของศาลประเทศอังกฤษที่ตัดสินในประเด็นดังกล่าวโดยอ้างถึงกฎหมายทั้ง 2 ฉบับ คือ กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าและกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล ไปพร้อมกัน คำพิพากษาส่วนใหญ่จะพิจารณาเพียงว่า สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) เป็นสิทธิของผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้า จึงมีการอ้างถึงแต่กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าหรือ Sale of Goods Act of 1979 เท่านั้น⁵² ด้วยเหตุนี้ จึงยังไม่สามารถนำคำพิพากษาของศาลประเทศอังกฤษมาใช้เป็นบรรทัดฐานในการพิจารณาถึงปัญหาการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในทางปฏิบัติที่ผู้เขียนกำลังศึกษาได้

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁵² Lower Court (Amtsgericht) Frankfurt am Main 31 January 1991 [32 C 1074/90-41]

3.2 แนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในบริบทของกฎหมายประเทศสหรัฐอเมริกา

ในประเทศสหรัฐอเมริกา สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้รับการยอมรับภายใต้ระบบกฎหมาย⁵³ เช่นเดียวกับในประเทศอังกฤษ สำหรับกฎหมายภายในของประเทศสหรัฐอเมริกาที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายสินค้าระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ในลักษณะที่มีการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลและออกใบตราส่ง ระหว่างผู้ขายกับผู้ขนส่ง เพื่อที่จะส่งสินค้าตามที่อยู่และผู้ซื้อได้ตกลงกันไว้ในสัญญาซื้อขายสินค้าซึ่งเป็นสัญญาหลัก อันจะทำให้ผู้ขายตกอยู่ในฐานะผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น คือ Uniform Commercial Code และ Federal Bill of lading Act⁵⁴

Uniform Commercial Code เป็นกฎหมายที่ครอบคลุมถึงเรื่องธุรกรรมทางธุรกิจหรือธุรกรรมทางการค้าในประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งโดยทั่วไป Uniform Commercial Code จะครอบคลุมเฉพาะแต่ธุรกรรมที่เกี่ยวกับทรัพย์สินโดยทั่วไป (personal property) เท่านั้น ไม่รวมถึงธุรกรรมที่เกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ (real property)⁵⁵ ดังนั้น Uniform Commercial Code จึงเป็นกฎหมายที่จะเข้ามามีบทบาทในการปรับใช้และควบคุมสำหรับการทำสัญญาซื้อขายสินค้าที่เกิดขึ้นเฉพาะลักษณะที่ระบุไว้ข้างต้น

ในขณะที่ Federal Bill of lading Act หรือที่รู้จักกันในชื่อ Pomerene Act นั้น เป็นกฎหมายที่วาดด้วยเรื่องสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของและผู้ขนส่งที่เกิดขึ้นจากใบตราส่งซึ่งออกตามสัญญาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ⁵⁶ ซึ่งก็คือสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลนั่นเอง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁵³ Uniform Commercial Code Section 2-705

⁵⁴ James J. White and Robert S. Summers, Handbook of the Law under the Uniform Commercial Code (West Publishing Co., 1972), p. 711.

⁵⁵ USLegal, "Application of the Ucc," [Online] Accessed: 29 January 2018. Available from: <https://uniformcommercialcode.uslegal.com/application-of-the-ucc/>

⁵⁶ Henry Hull, "The Virginia Law Register," Virginal Law Review Volume 3 Issue 5(1917): 329.

ในเบื้องต้น ผู้เขียนจะพิจารณาถึงภาพรวมของหลักเกณฑ์และบทบัญญัติในกฎหมายทั้งสองฉบับเพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการศึกษาลักษณะเฉพาะของกฎหมายแต่ละฉบับในส่วนถัดไป อันมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

บทบัญญัติของ Uniform Commercial Code ได้กำหนดสถานะของใบตราส่ง (Bill of lading หรือ B/L) ไว้สองประการ กล่าวคือ

1. Bill of lading เป็นเอกสารแสดงการได้รับสินค้าหรือสิ่งของจากบริษัทเรือหรือผู้ขนส่ง (Written evidence of receipt)⁵⁷
2. Bill of lading เป็นตราสารแสดงสิทธิในสินค้า (Document of title)⁵⁸

นอกจากการกำหนดนิยามของใบตราส่งแล้ว ยังมีการกำหนดสิทธิและความรับผิดชอบของคู่สัญญาตามใบตราส่งไว้ในกฎหมายทั้งสองฉบับด้วย แต่เนื่องจาก Federal Bill of lading Act มีฐานะเป็นกฎหมายเฉพาะที่บังคับใช้ในปี 1916 หากเป็นกรณีที่มีการกำหนดไว้ใน Federal Bill of lading Act เป็นการเฉพาะ กรณีนั้นก็ต้องใช้ Federal Bill of lading Act บังคับ

ขอบเขตการบังคับใช้ Federal Bill of lading Act หรือต่อไปผู้เขียนจะเรียกสั้นๆว่า FBLA นั้นมีกำหนดไว้ใน Section 80102⁵⁹ โดยมีรายละเอียดดังนี้

FBLA จะใช้กับกรณีที่มีการออกใบตราส่งโดยผู้ขนส่งทั่วไป (common carrier) สำหรับ

1. การขนส่งสินค้าภายในเขตแดนของสหรัฐอเมริกาหรือโคลัมเบีย หรือ
2. การขนส่งสินค้าจากสถานที่ใดสถานที่หนึ่งในสหรัฐอเมริกาหรือประเทศใดประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง หรือ
3. การขนส่งสินค้าภายในประเทศผ่านเขตแดนของเมืองอื่นหรือประเทศอื่น

⁵⁷ Uniform Commercial Code Section 1-201 (6) “Bill of lading” means a document evidencing the receipt of goods for shipment issued by a person engaged in the business of transporting or forwarding goods...

⁵⁸ Uniform Commercial Code Section 1-201 (15) “Document of title” includes bill of lading

⁵⁹ This chapter applies to a bill of lading when the bill is issued by a common carrier for the transportation of goods—(1) between a place in the District of Columbia and another place in the District of Columbia; (2) between a place in a territory or possession of the United States and another place in the same territory or possession; (3) between a place in a State and a place in another State; (4) between a place in a State and a place in the same State through another State or a foreign country; or (5) from a place in a State to a place in a foreign country.

ดังนั้นสิทธิและความรับผิดชอบของคู่สัญญาตาม Bill of lading ในกรณีที่กำลังจะไปข้างต้น จะต้องพิจารณาบทบัญญัติของ FBLA ก่อน ว่ามีกำหนดไว้เป็นการเฉพาะหรือไม่ หากไม่มีการกำหนดไว้จึงค่อยนำ Uniform Commercial Code มาปรับใช้เพื่อกำหนดสิทธิและความรับผิดชอบของคู่สัญญาตาม Bill of lading ต่อไป ซึ่งการที่จะนำ Uniform Commercial Code หรือต่อไปผู้เขียนจะเรียกสั้นๆว่า U.C.C ในส่วนที่ว่าด้วยสิทธิและความรับผิดชอบของคู่สัญญาตาม Bill of lading⁶⁰ มาบังคับใช้นั้น ก็เฉพาะแต่

1. ในกรณีที่ใน FBLA ไม่มีการบัญญัติถึงสิทธิและความรับผิดชอบของคู่สัญญาในบางกรณีที่อยู่ในขอบเขตการบังคับใช้ FBLA หรือ

2. ในกรณีที่มีการออกใบตราส่งสำหรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยที่การส่งสินค้านั้นไม่ผ่านเขตแดนของเมืองอื่นหรือประเทศอื่น และกรณีที่มีการออกใบตราส่งสำหรับการขนส่งสินค้าจากประเทศอื่นเข้ามายังสหรัฐอเมริกา⁶¹ เท่านั้น

อย่างไรก็ดี เมื่อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้กำหนดขอบเขตของการศึกษาไว้เพียงแต่เฉพาะการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศเท่านั้น กรณีจึงต้องมีการขนส่งสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อข้ามพรมแดนของประเทศใดประเทศหนึ่งเสมอ การพิจารณากฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาในส่วนที่ว่าด้วยสิทธิและความรับผิดชอบของคู่สัญญาตามใบตราส่งหรือตามสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล จึงต้องพิจารณาถึงสิทธิและความรับผิดชอบของผู้ส่งของหรือผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ใน FBLA ก่อนเป็นหลัก ว่ามีกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ในลักษณะใด

กล่าวโดยสรุปคือ บทบัญญัติทั้งหลายที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ซึ่งเป็นหนึ่งในสิทธิของผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศนั้นต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์ตามที่ปรากฏอยู่ใน U.C.C เป็นหลัก ส่วนประเด็นเรื่องสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลและในใบตราส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของและผู้รับตราส่งนั้น จำต้องพิจารณาตามความที่กำหนดไว้ใน FBLA เท่านั้น

⁶⁰ Uniform Commercial Code Article 7

⁶¹ White, J. J. and R. S. Summers, Handbook of the Law under the Uniform Commercial Code

3.2.1 กฎหมายว่าด้วยการซื้อขาย

กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาที่กล่าวถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสัญญาซื้อขาย คือ Uniform Commercial Code หรือ U.C.C. ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยเรื่องธุรกรรมทางธุรกิจหรือธุรกรรมทางการค้า โดยเป็นกฎหมายที่ The American Law Institute และ National Conference of Commissioners on Uniform State Laws ซึ่งเป็นองค์กรในประเทศสหรัฐอเมริกาได้ร่วมกันจัดทำขึ้น และ U.C.C ได้ปรากฏเป็นรูปเป็นร่าง โดยมีการจัดทำเป็นประมวลกฎหมายเมื่อปี 1951 และมีการแก้ไขปรับปรุงเป็นระยะ จนกระทั่งมีการปรับปรุงอย่างเป็นทางการในปี 1972 (1971 Official Text)⁶² และมีผลบังคับใช้ถึงปัจจุบัน

บทบัญญัติใน U.C.C ครอบคลุมถึง 10 เรื่องใหญ่ๆด้วยกัน ดังนี้

Article 1 บทบัญญัติทั่วไป (General Provisions)

Article 2 ซื้อขาย (Sales)

Article 3 ตราสารทางการค้า (Commercial Papers)

Article 4 เงินฝากธนาคารกับการเรียกเก็บเงินตามตัว (Bank Deposit and Collection)

Article 5 เลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit)

Article 6 การขายเป็นกลุ่ม (Bulk Transfer)

Article 7 ใบรับคลังสินค้า (Warehouse Receipts) ใบตราส่ง (Bill of Lading) เอกสารสิทธิอื่นๆ (Others Documents of Title)

Article 8 หลักทรัพย์เพื่อการลงทุน (Investment Securities)

Article 9 ธุรกรรมที่มีหลักประกัน (Secured Transactions)

Article 10 วันที่มีผลบังคับใช้และการยกเลิกการบังคับใช้ (Effective Date and Repealer)

⁶² *ibid.*, p. 1-5.

นอกจากใน Article 1-10 ที่ระบุไว้ข้างต้น U.C.C ยังมีการแบ่งรายละเอียดออกเป็น ส่วน (Parts) และหมวด (Sections) ย่อยๆ จากทั้ง 10 เรื่องดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ตามที่ปรากฏใน 1962 Official Text⁶³

สำหรับวัตถุประสงค์ของจัดทำ U.C.C นั้น ก็เพื่อให้เกิดเป็นแบบฉบับของกฎหมาย ธุรกิจที่มลรัฐต่างๆของสหรัฐอเมริกาที่จะนำไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของตน ซึ่งส่วนใหญ่รัฐต่างๆก็ได้รับไปเป็นต้นแบบเพื่อออกเป็นกฎหมายภายในของรัฐตนแล้ว ทั้งนี้ เพราะต่างมีความเห็นพ้องต้องกันว่าถ้ากฎหมายภายในของแต่ละมลรัฐในเรื่องเหล่านี้มีความสอดคล้องกัน ย่อมเกิดความสะดวกและเป็นประโยชน์อย่างมากในการทำธุรกิจ⁶⁴

โดยบทบัญญัติที่ว่าด้วยสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ปรากฏอยู่ใน Section 2-705 หรือ Article 2 Part 5 Section 7 ของ Uniform Commercial Code (U.C.C)⁶⁵ ซึ่งกำหนดว่า ผู้ขายสามารถใช้สิทธิของตนในการระงับการขนส่งสินค้าซึ่งตนได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อให้ผู้ขนส่งนำสินค้าดังกล่าวส่งให้ผู้ซื้อ โดยแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 กรณี⁶⁶ ดังนี้

⁶³ *ibid.*, p.2.

⁶⁴ พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร, "รู้จักกฎหมายประเภทต่างๆที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 18 มีนาคม 2561. แหล่งที่มา: <https://www.openerpthailand.org/viewtopic.php?t=591>

⁶⁵ (1) The seller may stop delivery of goods in the possession of a carrier or other bailee when he discovers the buyer to be insolvent (Section 2-702) and may stop delivery of carload, truckload, planeload or larger shipments of express or freight when the buyer repudiates or fails to make a payment due before delivery or if for any other reason the seller has a right to withhold or reclaim the goods; (2) As against such buyer the seller may stop delivery until (a) receipt of the goods by the buyer; or (b) acknowledgment to the buyer by any bailee of the goods except a carrier that the bailee holds the goods for the buyer; or (c) such acknowledgment to the buyer by a carrier by reshipment or as warehouseman; or (d) negotiation to the buyer of any negotiable document of title covering the goods; (3)(a) To stop delivery the seller must so notify as to enable the bailee by reasonable diligence to prevent delivery of the goods; (b) After such notification the bailee must hold and deliver the goods according to the directions of the seller but the seller is liable to the bailee for any ensuing charges or damages; (c) If a negotiable document of title has been issued for goods the bailee is not obliged to obey a notification to stop until surrender of the document; (d) A carrier who has issued a non-negotiable bill of lading is not obliged to obey a notification to stop received from a person other than the consignor.

⁶⁶ Bradford Stone, Uniform Commercial Code in a Nutshell, 2nd ed. (West Publishing Co., 1984), pp. 115-116.

(1) กรณีผู้ซื้อตกเป็นบุคคลล้มละลาย

ในกรณีที่ผู้ซื้อตกเป็นบุคคลล้มละลาย ผู้ขายสามารถบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงจำนวนของสินค้าที่ส่งเลยว่ามีอย่างน้อยเพียงใด

(2) กรณีผู้ซื้อไม่สามารถชำระราคาได้

ในกรณีที่ผู้ซื้อไม่สามารถชำระราคาได้ สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) จะถูกจำกัดอยู่เพียงแต่กรณีที่มีการขนส่งสินค้าจำนวนมาก (larger shipment) เท่านั้น เนื่องจากการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวของผู้ขายหรือผู้ส่งของนั้นจะก่อให้เกิดภาระหน้าที่แก่ผู้ขนส่งมากเกินไป หากมีการบัญญัติให้ผู้ขายสามารถใช้สิทธิของตนโดยทำการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ในกรณีที่ผู้ซื้อไม่สามารถชำระราคาสินค้าสำหรับการส่งสินค้าจำนวนเล็กน้อยเท่านั้น

ประเด็นที่จำเป็นต้องพิจารณาคือ เงื่อนไขในการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ระยะเวลาการมีสิทธิของผู้ขายหรือกรณีที่ผู้ขายจะไม่สามารถใช้สิทธิของตนในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อีกต่อไป ตามความใน Section 2-705 ของ U.C.C. ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

เงื่อนไขหรือกระบวนการที่ผู้ขายจะใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ ตามที่กำหนดไว้ใน Section 2-705(3) มีอยู่ว่า

1. การที่ผู้ขายจะระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้นั้น ผู้ขายต้องทำการแจ้งผู้ขนส่งล่วงหน้าภายในเวลาอันสมควร เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้ขนส่งส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อ⁶⁷ และ

2. ภายหลังจากแจ้งดังกล่าว ผู้ขนส่งต้องระงับการขนส่งและทำการส่งสินค้านั้นไปยังจุดหมายปลายทางใหม่ตามคำสั่งของผู้ขาย โดยผู้ขายมีหน้าที่ออกค่าใช้จ่ายและค่าเสียหายตามที่ผู้ขนส่งได้เสียไปจากการกระทำตามคำสั่งดังกล่าวของตน⁶⁸ และ

⁶⁷ Section 2-705 (3)(a) To stop delivery the seller must so notify as to enable the bailee by reasonable diligence to prevent delivery of the goods

⁶⁸ Section 2-705 (3)(b) After such notification the bailee must hold and deliver the goods according to the directions of the seller but the seller is liable to the bailee for any ensuing charges or damages

3. หากมีการออกใบตราส่งชนิดที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องทำตามคำสั่งที่ผู้ขายสั่งให้ระงับการขนส่งสินค้านั้นๆ เว้นแต่จะมีการเวนคืนใบตราส่งนั้น⁶⁹ หรือ

4. หากมีการออกใบตราส่งชนิดที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องทำตามคำสั่งที่ผู้ขายสั่งให้ระงับการขนส่งสินค้านั้นๆ เว้นแต่ผู้ขายจะเป็นผู้ส่งของ⁷⁰

หากผู้ขายได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขและกระบวนการตามที่กฎหมายกำหนด จนสามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้แล้ว สิทธิดังกล่าวของผู้ขายจะมีอยู่จนกระทั่ง

1. ผู้ซื้อได้รับสินค้า⁷¹ โดยการได้รับสินค้าให้หมายความถึงเฉพาะแต่การที่ผู้ซื้อได้ครอบครองสินค้าดังกล่าวทางกายภาพ (physical possession) แล้วเท่านั้น⁷² จึงอาจกล่าวได้ว่า การที่ผู้ขายจะสามารถบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ สินค้าดังกล่าวต้องอยู่ในระหว่างการขนส่งเท่านั้น ทั้งนี้ ผู้ขายยังสามารถบังคับสิทธิได้แม้ว่ากรรมสิทธิ์และความเสี่ยงภัยในสินค้านั้นๆ จะได้ถูกโอนไปยังผู้ซื้อแล้วก็ตาม ในกรณีที่ยังไม่อาจถือว่าผู้ซื้อได้รับสินค้าหรือได้เข้าครอบครองสินทรัพย์ทางกายภาพ อันจะทำให้สิทธิของผู้ขายตามความในมาตรานี้ระงับสิ้นไป⁷³

2. สินค้าดังกล่าวได้ถูกโอนไปยังผู้ซื้อแล้วโดยมีผู้รับฝากทรัพย์สินอื่น (bailee) นอกจากผู้ขนส่งเป็นผู้ครอบครองสินค้านั้นไว้แทนผู้ซื้อ⁷⁴ เช่น การที่สินค้าอยู่ในความครอบครองของนายคลังสินค้าหรือเจ้าของโกดังสินค้า (warehouseman) เป็นต้น

⁶⁹ Section 2-705 (3)(c) If a negotiable document of title has been issued for goods the bailee is not obliged to obey a notification to stop until surrender of the document

⁷⁰ Section 2-705 (3)(d) A carrier who has issued a non-negotiable bill of lading is not obliged to obey a notification to stop received from a person other than the consignor.

⁷¹ Section 2-705 (2)(a) receipt of the goods by the buyer

⁷² In re Trico Steel Co. L.L.C., 282 B.R. 318 (Bankr. D. Del. 2002); In Re Kellstrom Industries, Inc., 282 B.R. 787 (Bankr. D. Del. 2002)

⁷³ In re Trico Steel Co. L.L.C., 282 B.R. 318 (Bankr. D. Del. 2002); In Re Kellstrom Industries, Inc., 282 B.R. 787 (Bankr. D. Del. 2002)

⁷⁴ Section 2-705 (2)(b) acknowledgment to the buyer by any bailee of the goods except a carrier that the bailee holds the goods for the buyer

3. สินค้าดังกล่าวได้ถูกโอนไปยังผู้ซื้อแล้วโดยผู้ขนส่งเป็นผู้ครอบครองสินค้านั้นไว้แทนผู้ซื้อ กล่าวคือผู้ขนส่งได้ส่งสินค้าดังกล่าวต่อไปอีกรอบ (reshipment) ในนามผู้ซื้อ หรือโดยที่ผู้ขนส่งมีฐานะเป็นนายคลังสินค้า (warehouseman) เอง⁷⁵

4. ผู้ซื้อได้รับโอนเอกสารสิทธิจากผู้ขายแล้ว⁷⁶ ซึ่งเอกสารสิทธิในที่นี้ก็คือใบตราส่งนั่นเอง เพราะเมื่อมีการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล ผู้ขนส่งจะทำการออกใบตราส่งให้กับผู้ส่งของหรือผู้ขาย และใบตราส่งดังกล่าวผู้ส่งของหรือผู้ขายได้ถูกโอนต่อไปให้ผู้ซื้อโดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว ด้วยวิธีการสลักหลังและส่งมอบ อันจะทำให้ผู้ซื้อนั้นมีฐานะเป็นผู้รับตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายกรณีดังกล่าว ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องส่งสินค้าดังกล่าวไปให้กับผู้รับตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายเท่านั้น ทั้งนี้ ผู้รับตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายให้หมายความถึงผู้รับสลักหลังใบตราส่งที่เป็นผู้ถือ (holder) ใบตราส่งนั้นด้วย ไม่ว่าจะอยู่ในฐานะผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขายสินค้าหรือไม่ก็ตาม⁷⁷

จากที่กล่าวไปข้างต้นคือเนื้อหาทั้งหมดของบทบัญญัติตาม Section 2-705 ซึ่งว่าด้วยเรื่องสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นอกจากนี้ สิทธิของผู้ขายยังอยู่เหนือสิทธิของธนาคารที่มีสินค้านั้นเป็นหลักประกันการชำระหนี้เงินกู้อีกด้วย⁷⁸ กล่าวคือ สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้านั้นจะไม่ระงับไป แม้สินค้านั้นจะถูกนำไปเป็นหลักประกันการกู้ยืมเงินของผู้ซื้อก็ตาม

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁷⁵ Section 2-705 (2)(c) such acknowledgment to the buyer by a carrier by reshipment or as warehouseman

⁷⁶ Section 2-705 (2)(d) negotiation to the buyer of any negotiable document of title covering the goods

⁷⁷ กรณีอาจเป็นผู้ซื้อที่เป็นคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้ากับผู้ขาย หรือกรณีอาจเป็นบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สามที่ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องกับสัญญาซื้อขายสินค้านั้นระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเลยก็ได้

⁷⁸ In re Trico Steel Co. L.L.C., 282 B.R. 318 (Bankr. D. Del. 2002); In Re Kellstrom Industries, Inc., 282 B.R. 787 (Bankr. D. Del. 2002)

โดยจะเห็นได้ว่าบทบัญญัติใน U.C.C Section 2-705 (2)(d)⁷⁹ มีการกำหนดถึงสิทธิของผู้ขายและหน้าที่ของผู้ขนส่งสอดคล้องกัน กับบทบัญญัติใน Section 2-705 (3)(c)⁸⁰ กล่าวคือ Section 2-705 (2)(d) ได้วางหลักเกณฑ์การใช้สิทธิของผู้ขายว่า ผู้ขายสามารถใช้สิทธิระงับการขนส่งสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้ ตราบใดที่ยังไม่มีการโอนเอกสารสิทธิจากผู้ขายไปยังบุคคลอื่น ซึ่งบุคคลอื่นในที่นี้นั้น ไม่ได้หมายความแต่เฉพาะถึงบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สามแต่เพียงอย่างเดียว แต่ยังรวมถึงการโอนเอกสารสิทธิจากผู้ขายไปยังผู้ซื้ออีกด้วย และเมื่อพิจารณาประกอบกับบัญญัติตาม Section 2-705 (3)(c) พบว่า กรณีที่มีการกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในกรณีที่ผู้ขายใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้เช่นเดียวกัน ว่า หากมีการออกใบตราส่งที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายที่ให้ระงับการขนส่งสินค้า เว้นแต่ผู้ขายได้มีการเวนคืนซึ่งเอกสารสิทธิหรือใบตราส่ง

กล่าวโดยสรุปได้ว่า กฎหมายของสหรัฐอเมริกาได้วางหลักเรื่องสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในกรณีที่มีการซื้อขายสินค้าและมีการขนส่งสินค้าดังกล่าวทางทะเลโดยผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของหรือผู้ขายไว้ว่า หากผู้ขายได้โอนใบตราส่งให้แก่บุคคลอื่นไปแล้ว ผู้ขายย่อมไม่สามารถใช้สิทธิดังกล่าวได้อีกต่อไป

ประเด็นต่อไปจะเป็นการพิจารณาถึงสิทธิหน้าที่ผู้ขนส่งสำหรับกรณีที่ผู้ขายจะบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) โดยผู้เขียนจะทำการศึกษาเปรียบเทียบทั้งความเหมือนและความแตกต่างของบทบัญญัติใน U.C.C และ FBLA

⁷⁹ Uniform Commercial Code Section 2-705 (2) As against such buyer the seller may stop delivery until (d) negotiation to the buyer of any negotiable document of title covering the goods.

⁸⁰ Uniform Commercial Code Section 2-705 (3) If a negotiable document of title has been issued for goods the bailee is not obliged to obey a notification to stop until surrender of the document.

3.2.2 กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล

Federal Bill of lading Act หรือที่รู้จักกันในชื่อ Pomerene Act นั้น ได้รับการอนุมัติจากสภาในวันที่ 29 สิงหาคม ปี 1916 โดยกฎหมายฉบับนี้บัญญัติถึงเรื่องสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งและผู้ขนส่งซึ่งเกิดขึ้นจากใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่งจากการขนส่งสินค้าข้ามเมืองหรือข้ามประเทศ⁸¹ จึงกล่าวได้ว่า รัฐสภาของสหรัฐอเมริกาได้ใช้อำนาจของตนในการออกกฎหมายฉบับนี้เพื่อบังคับใช้กับเครื่องมือทางการค้าระหว่างประเทศ เช่น ใบตราส่ง จนเป็นที่ยอมรับและถูกนำไปปรับใช้เป็นกฎหมายภายในของรัฐต่างๆ เพื่อบังคับใช้กรณีที่มีการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้น⁸²

หลักเกณฑ์พื้นฐานของ FBLA กำหนดว่า เมื่อใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธิที่ผู้ขนส่งออกเพื่อแสดงถึงสิทธิต่างๆ ในสินค้าตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งนั้น ดังนั้น ผู้ที่จะมีสิทธิเหนือสินค้าดังกล่าวตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งได้ ต้องเป็นบุคคลที่อยู่ในฐานะผู้รับตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม นิยามของ “ผู้รับตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมาย” จะมีความแตกต่างกันตามแต่ประเภทของใบตราส่ง ซึ่งหากพิจารณาตามความใน FBLA จะพบว่าใบตราส่งสามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆคือ ประเภทที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ (nonnegotiable bills)⁸³ และประเภทที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ (negotiable bills)

สำหรับใบตราส่งประเภทที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ (nonnegotiable) ผู้ที่จะอยู่ในฐานะผู้รับตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายอันจะมีสิทธิทั้งหลายเหนือสินค้าตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง คือผู้รับตราส่งที่มีชื่อในใบตราส่งเท่านั้น โดยบุคคลดังกล่าวนี้ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ที่ทำให้มีขึ้นซึ่งใบตราส่งหรือเป็นผู้ที่ครอบครองใบตราส่งฉบับดังกล่าวอยู่แต่อย่างใดไม่⁸⁴ กล่าวคือเพียงแคมีชื่อเป็นผู้รับตราส่งในใบตราส่งก็เพียงพอที่จะทำให้เป็นผู้มีสิทธิเหนือทรัพย์สินตามใบตราส่งแต่เพียงผู้เดียวแล้ว

⁸¹ Hull, H., "The Virginia Law Register," Virginal Law Review: 329.

⁸² *ibid.*

⁸³ FBLA Section 80103

⁸⁴ Grant Gilmore and Charles L. Black, The Law of Admiralty, 2nd ed. (The Foundation Press, 1975), p. 96.

ส่วนใบตราส่งประเภทที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ (negotiable) ผู้ที่จะอยู่ในฐานะผู้รับตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายสำหรับใบตราส่งประเภทนี้ คือ ผู้ถือใบตราส่ง (holder) ซึ่งหมายถึงผู้ที่มีใบตราส่งไว้ในครอบครองและมีสิทธิเหนือทรัพย์สินตามใบตราส่งนั้น⁸⁵ ซึ่งอาจเป็นได้ทั้ง ผู้ขาย ผู้ส่งของ หรือผู้รับสลักหลัง กล่าวคือ เมื่อผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งประเภทที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ให้แก่ผู้ขายหรือผู้ส่งของแล้วนั้น หากยังไม่มี การโอนใบตราส่งจากผู้ขายหรือผู้ส่งของไปให้บุคคลอื่น ผู้ขายหรือผู้ส่งของที่ผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งให้ย่อมมีฐานะเป็นผู้รับตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมาย แต่หากมีการโอนใบตราส่งเกิดขึ้น ผู้ที่จะอยู่ในฐานะผู้รับตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมายอันจะมีสิทธิเหนือสินค้าตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง และผู้ขนส่งจะมีหน้าที่โดยตรงกับผู้ขนส่งนั้นราวกับได้ออกใบตราส่งฉบับนั้นให้เขาแต่แรกเลยก็คือ ผู้รับสลักหลัง ตามหลักที่ปรากฏใน Section 80105 (a) ของ FBLA⁸⁶

กล่าวโดยสรุปคือ กรณีที่มีการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลและมีการออกใบตราส่งประเภทที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ ผู้ขนส่งย่อมไม่สามารถปฏิเสธผู้ขายได้หากผู้ขายมีคำสั่งเกี่ยวกับการขนส่ง เว้นแต่เป็นกรณีที่ใบตราส่งได้โอนไปยังบุคคลอื่นแล้ว

อนึ่ง Section 80105 (b) ของ FBLA⁸⁷ เอง ก็ได้มีการบัญญัติรองรับหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน โดยกำหนดว่า เมื่อใบตราส่งถูกเปลี่ยนมือไปยังบุคคลที่รับมาโดยสุจริต สิทธิของบุคคลนั้นในสินค้าตามใบตราส่งดังกล่าวย่อมอยู่เหนือสิทธิยึดหน่วงหรือสิทธิในการระงับการขนส่งสินค้าของผู้ขาย ซึ่งอนุमतรานี้จะสามารถบังคับใช้ได้ ไม่ว่าการโอนใบตราส่งจะเกิดขึ้นก่อนหรือหลังที่ผู้ขนส่งจะได้รับการแจ้งข้อเรียกร้องจากผู้ขาย ผู้ขนส่งสามารถส่งสินค้ากลับไปยังผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาได้ก็ต่อเมื่อใบตราส่งได้ถูกเวนคืนเพื่อการยกเลิกเท่านั้น

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁸⁵ FBLA Section 80101 (4) “holder” means a person having possession of, and a property right in, a bill of lading.

⁸⁶ FBLA Section 80105 (a) When a negotiable bill of lading is negotiated— (1) the person to whom it is negotiated acquires the title to the goods that— (A) the person negotiating the bill had the ability to convey to a purchaser in good faith for value; and (B) the consignor and consignee had the ability to convey to such a purchaser; and (2) the common carrier issuing the bill becomes obligated directly to the person to whom the bill is negotiated to hold possession of the goods under the terms of the bill the same as if the carrier had issued the bill to that person.

⁸⁷ FBLA Section 80105 (b) When a negotiable bill of lading is negotiated to a person for value in good faith, that person’s right to the goods for which the bill was issued is superior to a seller’s lien or to a right to stop the transportation of the goods. This subsection applies whether the negotiation is made before or after the common carrier issuing the bill receives notice of the seller’s claim. The carrier may deliver the goods to an unpaid seller only if the bill first is surrendered for cancellation.

บทบัญญัติของ FBLA ข้างต้น สอดคล้องกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตาม U.C.C. ที่ได้กำหนดว่า ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายที่ให้ระงับการขนส่งสินค้า เว้นแต่ผู้ขายได้มีการเวนคืนซึ่งเอกสารสิทธิหรือใบตราส่ง ดังนี้ หากผู้ขายได้โอนใบตราส่งให้แก่บุคคลอื่นไปแล้ว ผู้ขายย่อมไม่สามารถใช้สิทธิดังกล่าวต่อผู้ขนส่งได้อีกต่อไปนั่นเอง

ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าบทบัญญัติเรื่องสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งและผู้ส่งของหรือผู้ขายใน FBLA นั้นเป็นไปในทิศทางเดียวกับบทบัญญัติเรื่องสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ซึ่งเป็นสิทธิของผู้ขายตามปรากฏอยู่ใน U.C.C.⁸⁸

3.2.3 ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในทางปฏิบัติ

บทบัญญัติใน U.C.C. ที่วางหลักไว้ให้ผู้ขายสามารถใช้สิทธิระงับการขนส่งสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้ (Stoppage in transit) ครอบคลุมที่ยังไม่มีการโอนเอกสารสิทธิจากผู้ขายไปยังบุคคลอื่น⁸⁹ นั้น มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์โดยทั่วไปของ FBLA ในข้อกำหนดที่ว่า หากมีการออกใบตราส่งจากผู้ขนส่งให้แก่ผู้ส่งของหรือผู้ขายนั้น ผู้ขายจะสามารถใช้สิทธิในการระงับการขนส่งสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้ ครอบคลุมที่ยังไม่มีการโอนเอกสารสิทธิจากผู้ขายไปยังบุคคลอื่น⁹⁰ เพราะในกรณีดังกล่าวผู้ขายจะเป็นผู้ที่อยู่ในฐานะผู้ถือใบตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมาย อันจะมีสิทธิทั้งหลายเหนือสินค้านั้น

อีกทั้ง บทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในกรณีที่ผู้ขายบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ใน U.C.C. ที่ระบุว่าผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายที่ให้ระงับการขนส่งสินค้า เว้นแต่ผู้ขายได้มีการเวนคืนใบตราส่ง⁹¹ ก็สอดคล้องกับบทบัญญัติใน FBLA ที่บัญญัติไว้อย่างชัดเจนถึงหน้าที่ของผู้ขนส่งว่า ผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิเสธผู้ขายได้หากผู้ขายมีคำสั่งอย่างใดเกี่ยวกับการขนส่ง เว้นแต่กรณีที่ใบตราส่งได้โอนไปยังบุคคล

⁸⁸ Uniform Commercial Code Section 2-705

⁸⁹ Uniform Commercial Code Section 2-705 (2)(d)

⁹⁰ Carriage of Goods by Sea Act 1992 Section 2 (1)(a); Section 3 (1)

⁹¹ Uniform Commercial Code Section 2-705 (3)(c)

อื่นแล้ว⁹² ด้วยเหตุนี้ หากเป็นกรณีตามข้อยกเว้นที่ผู้ขายได้โอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อแล้ว ผู้ขายย่อมไม่มีสิทธิออกคำสั่งให้ผู้ขนส่งกระทำการเกี่ยวกับสินค้าตามความต้องการของตนได้อีก

ดังนั้น จากกล่าวไปข้างต้นแสดงให้เห็นว่า กฎหมายภายในของประเทศสหรัฐอเมริกาทั้งในส่วนของกฎหมายที่ว่าด้วยการซื้อขายสินค้าซึ่งใช้บังคับกับสัญญาซื้อขายสินค้า และกฎหมายการขนส่งสินค้าทางทะเลซึ่งใช้บังคับกับสัญญาขนส่งนั้น ต่างก็มีการบัญญัติกฎหมายให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน

ยกตัวอย่างเช่น หากกรณีมีข้อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคาได้บังคับใช้สิทธิของตนโดยการสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการส่งสินค้านั้นไปให้ผู้ซื้อ (Stoppage in transit) และให้ส่งสินค้าดังกล่าวกลับมาให้ตน โดยเป็นการบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่ผู้ขายโอนใบตราส่งดังกล่าวไปให้ผู้ซื้อแล้วนั้น หากพิจารณาประกอบกันทั้งในส่วนกฎหมายที่ว่าด้วยการซื้อขายและส่วนกฎหมายว่าด้วยการขนส่งที่ใช้บังคับอยู่ในสหรัฐอเมริกาจะพบว่า กฎหมายทั้งสองฉบับกำหนดผลในกรณีดังกล่าวไว้ในลักษณะเดียวกัน กล่าวคือ ผู้ขายไม่สามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในกรณีนี้ได้

⁹² Carriage of Goods by Sea Act 1924 Section 80105 (b)

ตารางที่ 5 ตารางสรุปประเด็นของกฎหมายในประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเด็น	กฎหมายว่าด้วยการซื้อขาย: Uniform Commercial Code	กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง: Federal Bill of lading Act
การบังคับใช้สิทธิก่อนที่ผู้ขายจะทำการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ	Section 2-705	Section 80105 (b); Section 80101 (4), Section 80105 (a)
การบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่มีการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ	Section 2-705	Section 80105 (b)
การบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่มีการโอนใบตราส่งไปยังบุคคลภายนอก	Section 2-705	Section 80105 (b)
หน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขาย ในกรณีที่ยังไม่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ	Section 2-705 (3)(c)	Section 80105 (a), Section 80101 (4)
หน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขาย ในกรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว	Section 2-705 (3)(c)	Section 80105 (a), Section 80101 (4)

ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

จากที่ได้ศึกษาหลักเกณฑ์และแนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ซึ่งเป็นที่มาของสิทธิดังกล่าวนี้แล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่า ประเทศไทยและนานาประเทศควรนำระบบกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นต้นแบบในการบัญญัติกฎหมายเพื่อปรับใช้กับกรณีที่มีการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศและตกลงกันให้ทำการขนส่งสินค้าทางทะเล เนื่องจากในประเทศสหรัฐอเมริกามีการบัญญัติกฎหมายโดยคำนึงถึงสัญญาแต่ละฉบับและกฎหมายแต่ละเรื่องควบคู่กันไปอย่างเป็นระบบ กล่าวคือ กรณีมีการพิจารณาลักษณะของสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศว่าเป็นธุรกรรมที่มักเกี่ยวข้องกับสัญญาอื่นๆ เช่น สัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล ด้วยเสมอ

ดังนั้น แม้ว่ากฎหมายที่นำไปปรับใช้กับสัญญาทั้งสองนั้นจะมีความเป็นเอกเทศจากกันก็ตาม แต่กรณีย่อมไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ที่สัญญาทั้งสองจะมีความเกี่ยวข้องกันในทางปฏิบัติ ซึ่งผู้บัญญัติกฎหมายควรเล็งเห็นได้ถึงความเชื่อมโยงกันระหว่างสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ และสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล เนื่องจากหากบทบัญญัติของกฎหมายที่ครอบคลุมสัญญาทั้งสองนี้มีความไม่สอดคล้องกันแล้ว การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ย่อมเกิดปัญหาขึ้นได้ในทางปฏิบัติ ดังที่ผู้เขียนจะกล่าวถึงโดยละเอียดในบทต่อไป

บทที่ 4

วิเคราะห์ปัญหาการนำสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) มาใช้บังคับในประเทศไทย

ด้วยลักษณะของการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่มักเกี่ยวข้องกับบุคคลหลายฝ่ายและก่อให้เกิดสัญญาอื่นๆตามมาเสมอ การศึกษาถึงแนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในทางปฏิบัตินั้น นอกจากจะต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ตามที่มีปรากฏอยู่ในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าแล้ว ยังมีความจำเป็นต้องพิจารณาถึงสัญญาและกฎหมายอื่น ๆ ที่มีความเชื่อมโยงและเกี่ยวข้องไปพร้อมกันด้วย

โดยในบทนี้ผู้เขียนจะบรรยายถึงแนวทางการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในทางปฏิบัติและปัญหาที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวในประเทศไทย

4.1 สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่มีผลใช้บังคับในประเทศไทย

สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ปรากฏอยู่ทั้งในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (CISG) และในกฎหมายภายในของนานาประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบคอมมอนลอว์ เช่น ประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น แม้ว่าในปัจจุบันกฎหมายภายในของประเทศไทยจะยังไม่มีกรกล่าวถึงสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) แต่เมื่อประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับนี้ กรณียอมส่งผลให้ หลังจากที่ได้เข้ารวมเป็นภาคีของอนุสัญญาแล้ว สิทธิของผู้ขายดังกล่าวย่อมสามารถนำมาบังคับใช้ภายในประเทศไทยได้ในฐานะกฎหมายภายในสำหรับกรณีที่มีการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้น

อย่างไรก็ดี ถึงแม้ประเทศไทยจะไม่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับดังกล่าว สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญาก็น่าจะสามารถนำมาใช้บังคับในประเทศไทยได้ หากปรากฏว่า กฎหมายระหว่างประเทศ

แผนกคดีบุคคลชี้ให้ไปใช้กฎหมายของรัฐภาคีแห่งอนุสัญญา¹ หรือคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศตกลงเลือกอนุสัญญาให้เป็นกฎหมายที่มีผลบังคับใช้กับสัญญา (Governing law)² หรือในกรณีที่มีการนำอนุสัญญา มาอุดช่องว่างของกฎหมายไทยในฐานะที่เป็นจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น³

สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญานั้น ปรากฏอยู่ในมาตรา 71 (2)⁴

“หากผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปแล้วก่อนพฤติการณ์ตาม (1) จะปรากฏขึ้นผู้ขายสามารถขัดขวางมิให้ การส่งมอบสินค้าไปถึงผู้ซื้อ แม้ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิเหนือตัวสินค้าก็ตาม **ความตามวรรคนี้เกี่ยวพันเฉพาะสิทธิเหนือสินค้าในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น**”⁵

แม้สิทธิดังกล่าวจะมีความคล้ายคลึงกับสิทธิยึดหน่วงของผู้ขายตามความในมาตรา 469 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย⁶ ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน แต่สิทธิทั้งสองมีหลักเกณฑ์และ

¹ CISG Article (1) This Convention applies to contracts of sale of goods between parties whose places of business are in different States: (b) when the rules of private international law lead to the application of the law of a Contracting State.

² มาตรา 13 วรรค 1 แห่ง พ.ร.บ.ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481 บัญญัติว่า ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใด บังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญหรือผลแห่งสัญญานั้น ให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม้อาจหยั่งทราบเจตนา ชัดแจ้งหรือโดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันแห่ง คู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น

³ มาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า กฎหมายนั้น ต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วย บทบัญญัติใดๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับ คดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นว่านั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป

⁴ “(2) If the seller has already dispatched the goods before the grounds described in the preceding paragraph become evident, he may prevent the handing over of the goods to the buyer even though the buyer holds a document which entitles him to obtain them. The present paragraph relates only to the rights in the goods as between the buyer and the seller.”

⁵ อัญชัน ศรีพิทักษ์สกุล, "การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ใน สัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์," หน้า 21.

⁶ “ถ้าผู้ซื้อล้มละลายก่อนส่งมอบทรัพย์สินก็ดี หรือผู้ซื้อเป็นคนล้มละลายแล้วในเวลาซื้อขายโดยผู้ขายไม่รู้ก็ดี หรือผู้ซื้อกระทำให้หลักทรัพย์ที่ไว้เพื่อประกันการใช้เงินนั้นเสื่อมเสียหรือลดน้อยลงก็ดี ถึงแม้ในสัญญาจะมีกำหนดเงื่อนไขให้ใช้ ราคา ผู้ขายก็ชอบที่จะยึดหน่วงทรัพย์สินซึ่งขายไว้ได้ เว้นแต่ผู้ซื้อจะหาประกันที่สมควรให้ได้”

วัตถุประสงค์ในการบังคับใช้ที่แตกต่างกัน กล่าวคือ สิทธิยึดหน่วง (Rights of lien) จะใช้บังคับได้ต่อเมื่อสินค้ายังอยู่ในความครอบครองของผู้ขายเท่านั้น กล่าวคือ สิทธินี้จะสิ้นสุดผลไปในทันทีที่สินค้าไม่ได้อยู่ในความครอบครองของผู้ขายแล้ว ทั้งนี้ เนื่องจากสิทธิดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาให้สามารถยึดหน่วงไว้ซึ่งความครอบครองในสินค้าได้ จนกว่าจะได้รับชำระราคา ในขณะที่สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้นจะมีขึ้นเมื่อสิทธิยึดหน่วงไม่สามารถใช้บังคับได้อีกต่อไป กล่าวคือจะมีผลใช้บังคับได้ก็ต่อเมื่อผู้ขายได้ทำการส่งมอบสินค้าให้ผู้ขนส่งแล้ว และจะสิ้นสุดผลไปเมื่อสินค้าถูกส่งไปถึงผู้ซื้อนั่นเอง ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ขายสามารถเรียกคืนความครอบครองในสินค้าได้ จากกรณีดังกล่าวจะเห็นได้ว่าสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้นเป็นสิทธิที่มีขึ้นเพื่อคุ้มครองผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาสินค้าแต่ได้ส่งสินค้าดังกล่าวไปให้ผู้ซื้อแล้วให้กลับมามีสิทธิครอบครองสินค้านั้นดังกล่าวดังกล่าวได้อีกครั้ง

นอกจากนี้ สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญาฯยังเป็นสิทธิที่ผู้ขายสามารถบังคับใช้ได้อยู่ แม้ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิเหนือตัวสินค้า กล่าวคือแม้ผู้ขายจะได้โอนใบตราส่งให้ผู้ซื้อไปแล้ว ผู้ขายก็ยังสามารถที่จะบังคับใช้สิทธินี้ได้ โดยประเด็นเรื่องการโอนใบตราส่งอันจะทำให้ผู้ขายไม่สามารถใช้สิทธิดังกล่าวได้อีกต่อไปแม้สินค้าตามใบตราส่งนั้นจะยังอยู่ในระหว่างการขนส่งก็ตาม คือกรณีที่ภายหลังจากผู้ขายโอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อ ผู้ซื้อได้โอนใบตราส่งดังกล่าวต่อไปให้บุคคลภายนอกแล้วเท่านั้น⁷

อีกทั้ง อนุสัญญาฯได้บัญญัติให้สิทธิแก่ผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้เพียงกว้างๆเท่านั้น โดยหากพิจารณาหลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธิดังกล่าวตามความในอนุสัญญาฯจะเห็นได้ว่า สิทธินี้เกี่ยวพันหรือมีผลระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้านั้นระหว่างประเทศเท่านั้น หากมีผลไปถึงบุคคลภายนอกหรือผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้ากับผู้ขาย หรือผู้ซื้อ แล้วแต่กรณี ด้วยแต่อย่างใดไม่ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ไม่มีบทบัญญัติในส่วนใดของมาตรา 71 (2) ได้กล่าวถึงผลของการบังคับใช้สิทธิต่อผู้ขนส่งเลยว่ามีอยู่อย่างไร แม้ว่าสิทธิดังกล่าวต้องบังคับใช้โดยการที่ผู้ขายบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งให้หยุดการส่งมอบสินค้าต่อไปให้ผู้ซื้อ แต่สิทธินี้ตามความในอนุสัญญาฯกลับไม่ได้ผูกพันหรือก่อให้เกิดภาระหน้าที่แก่ผู้ขนส่งในการที่จะต้องปฏิบัติตามการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายแต่อย่างใด

⁷ Lickbarrow v Mason (1794) 5 TR 683, 101 ER 380; Sale of Goods Act 1979 Article 44

4.1.1 เปรียบเทียบสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980 (CISG) กับกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกา

ตารางที่ 6 ตารางเปรียบเทียบสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญากับในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเด็น	อนุสัญญา CISG	กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษ: Sale of Goods Act 1979	กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา: Uniform Commercial Code
การบังคับใช้สิทธิก่อนที่ผู้ขายจะทำการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ	✓	✓	✓
การบังคับใช้สิทธิภายหลังการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ	✓	✓	x
การบังคับใช้สิทธิภายหลังการโอนใบตราส่งไปยังบุคคลภายนอก	x	x	x

ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

ตารางเปรียบเทียบสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญาฯ กับในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกา (ต่อ)

ประเด็น	อนุสัญญา CISG	กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษ: Sale of Goods Act 1979	กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา: Uniform Commercial Code
หน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขาย ในกรณีที่ยังไม่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ	✗	✓	✓
หน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขาย ในกรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว	✗	✓	✗

ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

ประเด็นที่ต่างกันระหว่างสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามที่ปรากฏในอนุสัญญาฯ และในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษกับกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา คือเรื่องการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวของผู้ขาย ภายหลังจากที่ผู้ขายได้ทำการโอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อแล้ว โดยจะเห็นได้ว่าบทบัญญัติในอนุสัญญาฯ และในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษจะเป็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ แม้ผู้ขายได้โอนใบตราส่งให้ผู้ซื้อไปแล้ว ผู้ขายก็ยังใช้บังคับสิทธิดังกล่าวได้อยู่ ในขณะที่กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศสหรัฐอเมริกาวางหลักสำหรับกรณีดังกล่าวไว้ว่า ถ้าผู้ขายได้โอนใบตราส่งให้ผู้ซื้อแล้ว ผู้ขายย่อมไม่สามารถใช้บังคับสิทธิดังกล่าวนี้ได้อีกต่อไป

นอกจากนี้ บทบัญญัติในเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญาฯ ยังแตกต่างกับกฎหมายซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกาด้วย กล่าวคือ อนุสัญญาฯ ไม่ได้บัญญัติให้การใช้สิทธินี้มีผลไปถึงบุคคลภายนอกหรือผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ส่งในสัญญาขนส่งสินค้ากับผู้ขายหรือผู้ซื้อ แล้วแต่กรณี กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ไม่มีบทบัญญัติในส่วนใดในอนุสัญญาฯ ที่กล่าวถึงผลของการบังคับใช้สิทธิต่อผู้ขนส่งว่ามีอยู่อย่างไร ในขณะที่กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกามีการบัญญัติถึงในกรณีที่ผู้ขายมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ปฏิบัติตามการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในกรณีดังกล่าวด้วย

เหตุที่อนุสัญญาฯ ไม่ได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ เพราะอนุสัญญาฯ เป็นกฎหมายที่มีเจตนารมณ์เพียงเพื่อทำให้กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของแต่ละประเทศที่แตกต่างกันนั้นมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน โดยวางหลักเกณฑ์กลางเกี่ยวกับการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศไว้ เพื่อให้มีความชัดเจน แน่นนอน และเป็นธรรมแก่คู่กรณีนั่นเอง^๘ ดังนั้น อนุสัญญาฯ จึงบัญญัติได้แต่เพียงหลักเกณฑ์กว้างๆ ในเรื่องการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น ไม่สามารถบัญญัติให้ครอบคลุมรายละเอียดของสัญญาซื้อขายสินค้าได้ทุกเรื่องเหมือนกับกฎหมายซื้อขายสินค้าภายในของแต่ละประเทศ โดยบทบัญญัติในอนุสัญญาฯ เกิดจากการผสมผสานและประนีประนอมระบบกฎหมายต่าง ๆ

^๘ กิตติศักดิ์ ปรกติ, "อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ UN – Convention on Contracts for International Sale of Goods " [ออนไลน์].

เข้าด้วยกันไว้อย่างเท่าเทียม⁹ ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บทบัญญัติทั้งหลายในอนุสัญญาฯ ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางจากนานาประเทศ

4.1.2 การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในประเทศไทย

ตามที่ได้พิจารณาบทบัญญัติมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาซึ่งว่าด้วยเรื่องสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ข้างต้น กรณีจะเห็นได้ว่า อนุสัญญาฯ จะได้ให้สิทธิแก่ผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้ แต่การที่จะทราบว่าผู้ขายสามารถบังคับใช้สิทธินี้ได้หรือไม่ เพียงใดในทางปฏิบัตินั้น จะต้องพิจารณากฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลที่บัญญัติถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ส่งของ (shipper) กับผู้ขนส่ง (carrier) ประกอบด้วย

เมื่อในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศตกลงกันให้ทำการขนส่งสินค้าที่ซื้อขายกันทางทะเล การที่ผู้ขายจะบังคับใช้สิทธิของตนในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น นอกจากจะต้องพิจารณามาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ แล้ว กรณีย่อมต้องพิจารณากฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของแต่ละประเทศประกอบด้วย กล่าวโดยเฉพาะเจาะจงคือ แม้ผู้ขายจะมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ซึ่งเป็นสิทธิในสัญญาซื้อขายสินค้าตามที่มีปรากฏอยู่ในอนุสัญญาฯ แต่การที่ผู้ขายจะบังคับใช้สิทธินี้ได้หรือไม่ เพียงใดนั้น ต้องทำการพิจารณากฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลประกอบด้วยนั่นเอง

อย่างไรก็ดี เมื่อกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นเพียงกฎหมายที่บัญญัติถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งเท่านั้น ดังนี้ กฎหมายดังกล่าวจึงไม่ได้เป็นกฎหมายที่บัญญัติถึงเรื่องการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าไว้โดยตรง กล่าวคือ การที่จะทราบว่าผู้ขายจะมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) หรือไม่ อย่างไร ต้องพิจารณาตามกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าเท่านั้น ส่วนกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลจะเป็นกฎหมายที่ทำให้ทราบได้ว่าการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายที่มีตามกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้านั้น สามารถบังคับใช้ได้จริงหรือไม่ในทางปฏิบัติ หากในสัญญาซื้อขายสินค้ามีการตกลงกันให้ขนส่งสินค้าทางทะเลนั่นเอง ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการรับขนส่งสินค้า

⁹ สุทธิพล ทวีชัยการ, "ข้อสังเกตเกี่ยวกับปัญหาเรื่องสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ," *วารสารวิธี*: 136.

ทางทะเลเป็นกฎหมายที่บัญญัติถึงหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ จึงทำให้สามารถทราบผลของการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวของผู้ขายต่อผู้ขนส่งได้

กล่าวโดยสรุปคือ การที่จะทราบว่ามีหรือไม่มีการใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในประเทศไทยแล้ว ผู้ขนส่งจะมีภาระหน้าที่หรือความผูกพันที่ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายที่ให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งไปยังผู้ซื้อหรือไม่ อย่างไร จะต้องมาพิจารณาบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลพ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยเรื่องการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยที่มีการกำหนดถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและผู้ส่งของไว้ โดยบทบัญญัติในกฎหมายฉบับดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในมาตรา 28 มาตรา 30 และมาตรา 36

มาตรา 28¹⁰ วางหลักไว้ว่า ผู้ที่จะสามารถเรียกให้ส่งมอบสินค้าได้คือผู้รับตราส่งเท่านั้น และการที่ผู้รับตราส่งจะใช้สิทธิในการรับสินค้าจากผู้ขนส่งนั้น ผู้รับตราส่งต้องทำการเวนคืนใบตราส่งหรือให้ประกันตามสมควรแก่ผู้ขนส่ง

ส่วนมาตรา 30¹¹ จะเป็นมาตราที่วางหลักในเรื่องใบตราส่งไว้ว่า หากมีการออกใบตราส่งไว้มากกว่าหนึ่งฉบับ ในระหว่างที่ของยังไปไม่ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทาง หรือกล่าวอีกนัยคือ กรณีที่สินค้ายังอยู่ในระหว่างการขนส่งนั้น ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งมอบของนั้นให้แก่บุคคลใด เว้นแต่จะได้รับเวนคืนใบตราส่งทั้งหมดที่เคยออกให้แก่นั้นไว้

ในขณะที่มาตรา 36¹² เป็นบทบัญญัติที่ว่าด้วยเรื่องสิทธิของผู้ส่งของ โดยวางหลักไว้ว่า ผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถสั่งให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่นจากที่กำหนดไว้ในใบตราส่งตอนแรกนั้นได้ อย่างไรก็ตาม การที่ผู้ส่งของจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ได้ นั้น ต้องมีการเวนคืนใบตราส่งทั้งหมดที่ผู้ขนส่ง

¹⁰ “เมื่อได้ออกใบตราส่งให้แก่นั้นไว้แล้ว ผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวนคืนใบตราส่งนั้นแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันตามสมควร”

¹¹ “ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่นั้นไว้โดยมีต้นฉบับมากกว่าหนึ่งฉบับ ในระหว่างที่ของยังไปไม่ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทาง ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งมอบของนั้นแก่บุคคลใด เว้นแต่จะได้รับเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดที่ออกให้แก่นั้นไว้”

¹² “ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของจะสั่งให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่นก็ได้ แต่ต้องเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดที่ออกให้แก่นั้นไว้แก่ผู้ขนส่ง ในกรณีเช่นนี้ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่าที่ได้เสียไปเพื่อจัดการในการขนส่ง หรือตามคำสั่งของผู้ส่งของและมีสิทธิได้รับค่าระวางตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว”

เคยออกให้ไว้ในตอนแรกด้วย และจากการบังคับใช้สิทธิของผู้ส่งของนี้ ผู้ขนส่งยังคงมีสิทธิได้รับชำระค่าใช้จ่าที่ตนได้เสียไปเพื่อจัดการในการขนส่งหรือตามคำสั่งของผู้ส่งของ ทั้งยังมีสิทธิได้รับชำระวางตามส่วนแห่งระยะทางที่ตนได้ขนส่งไปแล้ว ก่อนหน้าที่จะได้รับทราบคำสั่งดังกล่าวจากผู้ส่งของด้วย

กรณีสามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่า ทั้งมาตรา 30 และมาตรา 36 ของพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น เป็นมาตราที่จะนำมาใช้บังคับได้ในกรณีที่มีการออกใบตราส่งให้แก่กันไว้มากกว่าหนึ่งฉบับ¹³ และสินค้ายังอยู่ในระหว่างการขนส่งเท่านั้น โดยมาตรา 30 จะวางหลักในเรื่องสิทธิของผู้มีต้นฉบับใบตราส่งหรือหน้าที่ของผู้ขนส่งต่อผู้มีต้นฉบับใบตราส่งในการเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้ากลับมาให้ตนในขณะที่สินค้ายังไม่ถึงท่าปลายทาง ในขณะที่มาตรา 36 จะวางหลักในเรื่องสิทธิของผู้ส่งของในการสั่งให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่น

โดยวรรคสองของทั้งมาตรา 30¹⁴ และมาตรา 36¹⁵ มีการบัญญัติไปในทิศทางเดียวกันหรือคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ เป็นบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยวางหลักไว้ว่า หากผู้ขนส่งไม่ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในวรรคแรก ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีต้นฉบับใบตราส่งที่ยังไม่ได้เวนคืน ซึ่งกรณีจะเห็นได้ว่า บทบัญญัติในวรรคนี้เป็นเพียงบทบัญญัติที่กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เท่านั้น หากใช้บทบัญญัติจำกัดสิทธิของผู้รับตราส่งตามความในมาตรา 30 และผู้ส่งของตามความในมาตรา 36 หรือสิทธิของบุคคลอื่นใดตามความในกฎหมายอื่น เช่น สิทธิของผู้ขายตามความในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้า แต่อย่างใดไม่

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

¹³ ในทางการค้าปกติ ผู้ขนส่งจะทำการออกใบตราส่งให้กับผู้ส่งของจำนวน 3 ใบอยู่แล้ว โดยเหตุผลที่ต้องมี 3 ใบก็เพื่อป้องกันการสูญหาย

¹⁴ “ถ้าผู้ขนส่งส่งมอบของไปโดยที่ยังไม่ได้รับเวนคืนใบตราส่งทั้งหมด ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีต้นฉบับใบตราส่งที่ยังไม่ได้เวนคืน”

¹⁵ “ถ้าได้จัดการไปตามคำสั่งของผู้ส่งของโดยยังไม่ได้รับเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมด ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีใบตราส่งฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืน”

4.2 ปัญหาการนำสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) มาใช้บังคับในประเทศไทย

จากการที่ผู้เขียนได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ กับหน้าที่ของผู้ขนส่งตามความในบทบัญญัติทั้งสามของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้วนั้น กรณีได้ความดังนี้

ตารางที่ 7 เปรียบเทียบสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ กับหน้าที่ของผู้ขนส่งตามความพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ประเด็น	มาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญา CISG	พรบ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 28 มาตรา 30 และ มาตรา 36	
		ผู้ขายเป็นผู้ส่งของ	ผู้ซื้อเป็นผู้ส่งของ
การบังคับใช้สิทธิก่อนที่ผู้ขายจะทำการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ	✓	✓	✗
การบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่มีการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ	✓	✗	-
การบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่มีการโอนใบตราส่งไปยังบุคคลภายนอก	✗	✗	✗

ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

ตารางเปรียบเทียบสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ กับหน้าที่ของผู้ขนส่งตามความพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (ต่อ)

ประเด็น	มาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญา CISG	พรบ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 28 มาตรา 30 และ มาตรา 36	
		ผู้ขายเป็นผู้ส่งของ	ผู้ซื้อเป็นผู้ส่งของ
หน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายในกรณีที่ยังไม่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ	x	✓	-
หน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายในกรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว	x	x	-

ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

4.2.1 ผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลคือผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ

หากในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศมีการใช้ข้อสัญญามาตรฐาน หรือ Incoterms®2010 แบบ COST, INSURANCE AND FREIGHT (CIF) และ COST AND FREIGHT (CFR) คู่สัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่มีหน้าที่ทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับผู้ขนส่งก็คือผู้ขาย¹⁶ เมื่อผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลคือผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ผลการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้นจะแตกต่างออกไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าผู้ขายได้โอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อแล้วหรือยัง โดยอธิบายได้ดังนี้

4.2.1.1 กรณีที่ยังไม่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อ

เมื่อผู้ขายเป็นผู้ที่ทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับผู้ขนส่ง กรณีนี้ย่อมทำให้ผู้ขายมีฐานะเป็นผู้ส่งของตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล¹⁷ และเมื่อผู้ขายเป็นผู้ส่งของซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลแล้ว ผู้ขายย่อมมีสิทธิและหน้าที่ทั้งหลายต่อผู้ขนส่งตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

หากพิจารณามาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งวางหลักไว้ว่า ผู้ส่งของสามารถใช้สิทธิระงับการส่งมอบสินค้าไปยังผู้รับตราส่งได้ และผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายหรือผู้ส่งของดังกล่าวด้วย โดยเงื่อนไขในการบังคับใช้สิทธินี้มีอยู่ว่า เมื่อมีการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง ผู้ขายหรือผู้ส่งของต้องมีการส่งมอบหรือเวนคืนใบตราส่งให้แก่ผู้ขนส่ง

¹⁶ International Chamber of Commerce, "Incoterms® Rules 2010."

¹⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 "ผู้ส่งของ" หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งของกับผู้ขนส่งในสัญญาการรับขนของทางทะเล

กรณีเช่นนี้ หากผู้ขายที่ได้รับใบตราส่งมาจากผู้ขนส่งยังไม่ได้ทำการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ นอกจากผู้ขายจะสามารถบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ตามความในมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ แล้ว ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายที่ให้ทำการระงับการส่งมอบสินค้านั้นด้วย ทั้งนี้ตามความในมาตรา 36 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เพราะเมื่อผู้ขายยังมีใบตราส่งอยู่กับตัวผู้ขายจึงสามารถทำการเวนคืนใบตราส่งต้นฉบับทั้งหลายที่ตนได้ครอบครองไว้ให้แก่ผู้ขนส่งได้¹⁸

อนึ่ง นอกจากผู้ขายจะสามารถสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ โดยที่ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ทำตามคำสั่งดังกล่าวของผู้ขายแล้ว ผู้ขายยังสามารถสั่งให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าดังกล่าวกลับคืนมาให้ตนได้อีกด้วย โดยผู้ขนส่งมีหน้าที่ทำตามคำสั่งดังกล่าวของผู้ขายเช่นกัน ทั้งนี้ตามความในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

นอกจากนี้ ไม่ว่าในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศจะกำหนดให้มีการชำระราคาแบบใด ผลการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเลของผู้ขายในประเทศไทย ในกรณีที่ผู้ขายยังไม่ได้ทำการโอนใบตราส่งไปให้กับผู้ซื้อจะเป็นตามที่กล่าวไว้ข้างต้นทั้งสิ้น กล่าวคือ การจะพิจารณาว่าหากผู้ขายยังไม่ได้ทำการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายที่สั่งให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งหรือไม่นั้น ไม่จำเป็นต้องเป็นพิจารณาเลยว่าในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายมีการกำหนดให้ชำระราคาสินค้ากันแบบใด ทั้งนี้ เนื่องจากประเด็นเรื่องชำระราคาจะก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ ก็เฉพาะในกรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้วเท่านั้น ซึ่งผู้เขียนจะอธิบายประเด็นนี้โดยละเอียดต่อไป

¹⁸ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 15502/2556

4.2.1.2 กรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว

กรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว แม้ผู้ขายจะเป็นผู้ส่งของ หรือเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับผู้ขนส่งอันจะทำให้ผู้ขายมีสิทธิและหน้าที่ต่อผู้ขนส่งตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล แต่เมื่อใบตราส่งนั้นมีสถานะทางกฎหมายเป็นเอกสารสิทธิที่แสดงถึงการมีสิทธิต่าง ๆ เหนือสินค้าตามใบตราส่ง และสามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ ดังนั้น หากผู้ขายบังคับใช้สิทธิของตนโดยการสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการส่งสินค้านั้นไปให้ผู้ซื้อและให้ส่งสินค้าดังกล่าวกลับมาให้ตนภายหลังจากที่ตนได้โอนใบตราส่งดังกล่าวไปให้ผู้ซื้อแล้ว เหตุเพราะตนยังไม่ได้รับการชำระราคานั้น กรณีนี้จะเกิดปัญหาว่าผู้ขายสามารถทำเช่นนั้นได้หรือไม่ และหากผู้ขายทำได้ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่ต้องทำตามคำสั่งดังกล่าวของผู้ขายหรือไม่

หากพิจารณาจากหลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) โดยทั่วไปตามความในมาตรา 71 (2) วรรคแรกของอนุสัญญาฯ จะเห็นได้ว่า แม้มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว ผู้ขายก็ยังสามารถบังคับใช้สิทธิของตนที่ว่าด้วยการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ กรณีที่ผู้ขายจะไม่สามารถใช้สิทธิดังกล่าวได้ มีเพียงเมื่อปรากฏว่าภายหลังจากที่ผู้ขายโอนใบตราส่งให้ผู้ซื้อ ผู้ซื้อได้โอนใบตราส่งต่อไปให้บุคคลภายนอกแล้วเท่านั้น

อย่างไรก็ดี หากพิจารณามาตรา 30 และมาตรา 36 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลซึ่งเป็นกฎหมายที่ครอบคลุมสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลจะเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งจะมีหน้าที่ทำตามคำสั่งของผู้ขายหรือผู้ส่งของที่ทำให้การระงับการส่งมอบสินค้าไปยังผู้รับตราส่งและส่งสินค้ากลับมาให้ตนก็ต่อเมื่อผู้ส่งของทำการส่งมอบหรือเวนคืนใบตราส่งทุกฉบับให้แก่ผู้ขนส่งแล้วเท่านั้น¹⁹ ดังนั้น กรณีย่อมเกิดปัญหาขึ้นได้ในทางปฏิบัติหากผู้ขายที่ได้โอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อแล้วต้องการจะบังคับใช้สิทธิของตนตามที่มีในสัญญาซื้อขายโดยการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) อีกทั้ง ผู้ซื้อที่แม้จะยังไม่ได้ชำระราคาสินค้าให้แก่ผู้ขายแต่ได้รับโอนใบตราส่งมาโดยชอบด้วยกฎหมาย มีฐานะเป็นผู้รับตราส่งตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนี้แล้ว ได้นำใบตราส่งนั้นมารับสินค้าจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ต้องนำสินค้าตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งดังกล่าวนี้ให้แก่ผู้ซื้อไป ตามความในมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

¹⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 15502/2556

จากกรณีดังกล่าว ทำให้เกิดประเด็นปัญหาตามมาว่า แม้ผู้ขายยังคงมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) อยู่ตามความในอนุสัญญาฯ ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าก็ตาม แต่หากพิจารณาตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลแล้วจะเห็นได้ว่า ในกรณีนี้ ผู้ขนส่งอาจจะไม่ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งของหรือผู้ขายก็ได้ ทั้งนี้ เพราะหากผู้ขนส่งทำตามคำสั่งของผู้ส่งของหรือผู้ขายไปทั้ง ๆ ที่ผู้ส่งของหรือผู้ขายไม่มีต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่งแล้วนั้น ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งที่มีใบตราส่งฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืนนั่นเอง²⁰

โดยสาเหตุของปัญหาดังกล่าว เกิดจากการที่กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าและกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นกฎหมายที่ครอบคลุมถึงนิติสัมพันธ์คนละกรณีกัน²¹ กล่าวคือ กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าเป็นกฎหมายที่ครอบคลุมถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ในขณะที่กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นกฎหมายที่ครอบคลุมถึงนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของ โดยพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยนั้น มีเจตนารมณ์ในการคุ้มครองการประกอบธุรกิจการขนของทางทะเลให้เป็นไปโดยราบรื่นและขจัดปัญหาซึ่งจะเกิดขึ้นแก่ทุกฝ่าย ทั้งยังเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอีกทางหนึ่งด้วย²² หรือสามารถกล่าวได้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เป็นกฎหมายที่มีเจตนารมณ์ในการคุ้มครองการประกอบธุรกิจของผู้ขนส่งเป็นสำคัญ ในขณะที่อนุสัญญาฯ ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าที่บัญญัติให้สิทธิผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น เป็นกฎหมายที่มีเจตนารมณ์เพื่อทำให้กฎหมายมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันโดยการวางหลักเกณฑ์กลางเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้มีความชัดเจน แน่นนอน และเป็นธรรมแก่คู่กรณีเท่านั้น²³ ดังนั้นกฎหมายฉบับนี้จึงเป็นกฎหมายที่มีเพียงหลักเกณฑ์กว้าง ๆ ไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับรายละเอียดต่าง ๆ ที่ครอบคลุมสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศทุกเรื่อง ฉะนั้น เมื่อมีการตกลงกันในสัญญาซื้อขายสินค้า

²⁰ วรรคสองของมาตรา 30 และมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

²¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9784/2556

²² หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

²³ กิตติศักดิ์ ปรัตติ, "อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ UN – Convention on Contracts for International Sale of Goods " [ออนไลน์].

ระหว่างประเทศให้ทำการขนส่งสินค้าทางทะเลแล้ว บทบัญญัติในส่วนการขนส่งจำเป็นต้องพิจารณาตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของแต่ละประเทศโดยเฉพาะ

ดังนี้ เมื่อเจตนากรรมและเรื่องที่ถูกกฎหมายทั้งสองมุ่งจะให้ความคุ้มครองนั้นต่างกัน จึงทำให้การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ซึ่งเป็นสิทธิหนึ่งของผู้ขายที่มีปรากฏอยู่ในอนุสัญญาฯ ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้านั้นสามารถเกิดปัญหาขึ้นตามมาได้

อย่างไรก็ดี แม้จะไม่อาจกล่าวได้โดยตรงว่าสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามที่มีปรากฏอยู่ในอนุสัญญาฯ ไม่สอดคล้องกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งและผู้รับในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ทั้งนี้ เพราะกฎหมายทั้งสองมีบทบัญญัติครอบคลุมถึงนิติสัมพันธ์ในคนละกรณีกัน อย่างไรก็ตาม เราสามารถกล่าวได้ว่า สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น อาจไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ หากผู้ขายทำการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวภายหลังจากที่ได้โอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อแล้ว

กล่าวโดยสรุป ในกรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้วนั้น แม้ผู้ขายซึ่งเป็นผู้ส่งของยังคงมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) อยู่ตามความในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (CISG) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยการซื้อขายสินค้า แต่อย่างไรก็ดี การบังคับใช้สิทธิดังกล่าวในทางปฏิบัติอาจไม่สามารถเกิดขึ้นได้จริง ทั้งนี้ เนื่องจากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยซึ่งก็คือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีบทบัญญัติที่วางหลักไว้ว่า หากผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งของที่ให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) และให้ส่งมอบสินค้าดังกล่าวกลับคืนมาให้ตน ทั้ง ๆ ที่ผู้ส่งของไม่มีใบตราส่งไว้ในครอบครอง ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีใบตราส่งฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืน²⁴ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ในกรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ส่งของซึ่งเป็นผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว แม้ผู้ขายยังคงมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) แต่อย่างไรก็ดี ผู้ขนส่งหาไม่หน้าที่ต้องทำตามคำสั่งดังกล่าวของผู้ส่งของหรือผู้ขายแต่อย่างใดไม่ และหากได้กระทำไป ผู้ขนส่งจำต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งที่มีใบตราส่งไว้ในครอบครองนั่นเอง ดังนี้ เมื่อกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลมีบทบัญญัติที่วางหลักไว้ให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีใบตราส่งฉบับ

²⁴ วรรคสองของมาตรา 30 และมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ที่ยังไม่ได้เวนคืน หากผู้ขนส่งทำตามคำสั่งของผู้ขายหรือผู้ส่งของที่ให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) และส่งสินค้าดังกล่าวกลับคืนมาให้ตน โดยที่ผู้ขายหรือผู้ส่งของไม่มีต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดที่ออกให้แก่กันไว้มาเวนคืนให้แก่ผู้ขนส่งได้เพราะได้ทำการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อแล้วนั้น ย่อมเป็นการยากที่ผู้ขนส่งจะยอมทำตามคำสั่งของผู้ส่งของหรือผู้ขายในกรณีดังกล่าว

นอกจากนี้ เมื่อผู้เขียนทำการพิจารณาบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ต่อไป ยังพบว่ามิบบทบัญญัติที่วางหลักไว้อีกด้วยว่า หากผู้ซื้อที่แม้จะยังไม่ได้ชำระราคาให้แก่ผู้ขายแต่ได้รับโอนใบตราส่งมาโดยชอบด้วยกฎหมายจึงมีฐานะเป็นผู้รับตราส่งตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว ได้นำใบตราส่งนั้นมารับสินค้าจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจำต้องนำสินค้าตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งดังกล่าวนี้ให้แก่ผู้ซื้อไป มิเช่นนั้น ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดชอบจากการไม่ทำตามหน้าที่ของตนที่มีกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล²⁵

เหตุที่ผู้เขียนใช้คำว่า ‘สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น อาจไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ หากผู้ขายทำการบังคับใช้สิทธิภายหลังจากที่ได้โอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อแล้ว’ เป็นเพราะว่า แม้ผู้ขายจะได้โอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อแล้ว อันจะทำให้ผู้ขายไม่มีสิทธิใด ๆ ต่อผู้ขนส่งเหนือสินค้าตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง²⁶ หรือในทางกลับกัน ผู้ขนส่งก็ไม่มีหน้าที่ใด ๆ ต่อผู้ส่งของในส่วนที่เกี่ยวกับสินค้าตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง²⁷ แล้วก็ตาม แต่อย่างไรก็ดี ผู้ขายก็ยังมีหนทางหรือเงื่อนไขบางประการที่สามารถทำเพื่อให้ตนกลับมามีสิทธิในการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ เงื่อนไขดังกล่าวจะแตกต่างกันออกไปโดยขึ้นอยู่กับวิธีการชำระราคาค่าสินค้านระหว่างประเทศที่ผู้ซื้อและผู้ขายได้ตกลงกันไว้แต่แรกในสัญญาซื้อขายสินค้านระหว่างประเทศ

อนึ่ง ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นสำหรับกรณีที่มีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้วและผู้ขายต้องการใช้สิทธิของตนที่มีตามความในสัญญาซื้อขายสินค้านระหว่างประเทศในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น ยังสามารถแยกพิจารณาโดยละเอียดได้จากวิธีการชำระราคาแต่ละแบบเช่นกัน ดังนี้

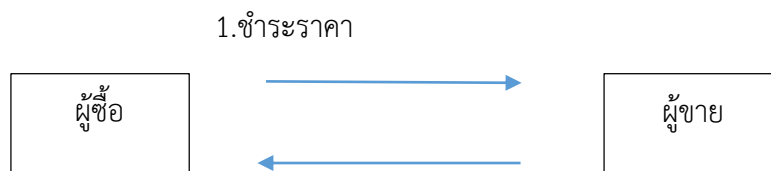
²⁵ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 28

²⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 30

²⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 36

1) การชำระราคาล่วงหน้า (Advance payment)

แผนภาพแสดงการชำระราคาล่วงหน้า (Advance payment)



2.จัดส่งสินค้า+เอกสาร

ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

การชำระราคาล่วงหน้า คือการชำระราคาจากผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าไปก่อนที่จะได้รับมอบสินค้า ซึ่งวิธีการแบบนี้จะเป็นการตกลงกันระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย โดยผู้ซื้อจะโอนเงินหรือส่งดราฟ (Draft) ไปให้ผู้ขายพร้อมกับการสั่งซื้อสินค้า และเมื่อผู้ขายได้รับชำระค่าสินค้าแล้ว จึงจะส่งสินค้ามาให้ผู้ซื้อ²⁸

จากลักษณะของการชำระราคาล่วงหน้าจะเห็นได้ว่า ไม่มีประเด็นใดที่ต้องพิจารณาถึงสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) กล่าวคือ หากในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ซื้อและผู้ขายได้ตกลงกันในเรื่องการชำระราคาไว้ว่า ให้ผู้ซื้อทำการชำระราคาล่วงหน้า โดยที่ก่อนที่ผู้ขายจะทำการส่งสินค้าไปให้ผู้ซื้อนั้น ต้องปรากฏว่าผู้ซื้อได้ทำการชำระราคาค่าสินค้าให้แก่ผู้ขายแล้วนั่นเอง ดังนั้น ผู้ขายจึงไม่มีช่องให้ใช้สิทธิของตนในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้เลย ทั้งนี้ เพราะสิทธิของผู้ขายดังกล่าว เป็นสิทธิที่สามารถใช้บังคับได้ก็ต่อเมื่อผู้ซื้อยังไม่ได้ชำระราคา หรือผู้ซื้อตกเป็นบุคคลล้มละลายเท่านั้น หรือหากจะกล่าวอีกนัยหนึ่ง ผู้ขายที่สามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้ คือผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาค่าสินค้าเท่านั้น

²⁸ สสว., "วิธีการชำระเงินในการค้าระหว่างประเทศ" [ออนไลน์].

กล่าวโดยสรุป ผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่มีข้อตกลงเรื่องการชำระราคาให้มีการชำระราคาสินค้ากันล่วงหน้านั้น ไม่ปรากฏว่ามีกรณีใดที่จะสามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้เลย อีกทั้งในการชำระราคาสินค้าระหว่างประเทศด้วยวิธีดังกล่าว ผู้ที่จะมีความเสี่ยงอาจจะไม่ได้รับการชำระหนี้หรือได้รับการปฏิบัติชำระหนี้ที่ไม่ถูกต้องตามสัญญาจากอีกฝ่ายก็คือผู้ซื้อที่ได้ชำระราคาไปก่อนที่ผู้ขายจะส่งมอบสินค้ามาแล้วเท่านั้น ผู้ขายหาที่มีความเสี่ยงใด ๆ ไม่ ทั้งนี้ เพราะตนได้รับชำระหนี้ที่ถูกต้องและครบถ้วนจากผู้ซื้อแล้วตั้งแต่แรก

2) การชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account)

แผนภาพแสดงการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account)



ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

การชำระราคาแบบ “เปิดบัญชี” เป็นการตกลงระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย โดยที่ผู้ขายยินยอมให้ผู้ซื้อชำระเงินค่าสินค้าภายหลังจากที่ผู้ซื้อได้รับสินค้านั้น ดังนั้นกรณียอมเป็นการที่ผู้ขายต้องทำการจัดการส่งสินค้า และส่งมอบเอกสารที่เกี่ยวข้องไปให้ผู้ซื้อโดยตรงก่อน เพื่อที่ผู้ซื้อจะได้ดำเนินการนำสินค้าออกจากท่าเรือหรือสนามบิน จากนั้นผู้ซื้อจึงจะชำระราคาสินค้าให้กับผู้ขายต่อไป²⁹

²⁹ เรื่องเดียวกัน.

ดังนั้น ภายหลังจากที่ผู้ขายส่งสินค้าไปให้แก่ผู้ซื้อแล้ว และสินค้าดังกล่าวยังอยู่ในระหว่างการขนส่งกล่าวคือ ยังไม่ไปถึงมือผู้ซื้อนั้น ผู้ขายกลับทราบว่าผู้ซื้อตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือไม่สามารถที่จะชำระราคาได้ เครื่องมือที่จะเข้ามาช่วยเหลือหรือเป็นหลักประกันความเสียหายให้กับผู้ขายได้ก็คือสิทธิในการระงับการส่งมอบการขนส่งสินค้านั้น (Stoppage in transit)

ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

เมื่อการชำระราคาแบบ “เปิดบัญชี” เป็นการชำระราคาที่ผู้ขายต้องทำการจัดการส่งสินค้าและส่งมอบเอกสารที่เกี่ยวข้องไปให้ผู้ซื้อโดยตรงก่อนที่ผู้ซื้อจะชำระราคาสินค้าให้กับผู้ขาย หากก่อนที่ผู้ขายจะทราบว่าผู้ซื้อตกเป็นบุคคลล้มละลาย ไม่สามารถชำระราคาได้ หรือจะไม่ชำระราคานั้น ผู้ขายได้ส่งมอบเอกสารที่เกี่ยวข้องให้แก่ผู้ซื้อแล้ว ย่อมเกิดปัญหาในการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายตามสัญญาซื้อขายสินค้าดังกล่าวได้ ทั้งนี้ เพราะเมื่อมีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว แม้มาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ ที่ให้สิทธิแก่ผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ไว้ จะได้กำหนดหลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายไว้ว่าผู้ขายยังคงสามารถบังคับใช้สิทธินี้ได้ แม้ผู้ขายจะทำการโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อแล้วก็ตาม แต่อย่างไรก็ดี หากพิจารณาตามความในมาตรา 30 และมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว จะเห็นได้ว่า หากผู้ขายหรือผู้ขนส่งไม่ทำการเวนคืนใบตราส่ง เมื่อผู้ขายมีคำสั่งให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งและส่งสินค้าดังกล่าวกลับมายังผู้ขาย ผู้ขนส่งหา มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งนั้นไม่ อีกทั้ง กรณีนี้ยังเป็นการที่หากผู้ขนส่งทำตามคำสั่งของผู้ส่งของหรือผู้ขายไปทั้ง ๆ ที่ผู้ส่งของหรือผู้ขายไม่มีต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งที่มีใบตราส่งฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืน ซึ่งในกรณีนี้ก็คือผู้ซื้อนั่นเอง

นอกจากนี้ การชำระราคาค่าสินค้าแบบเปิดบัญชี (Open Account) ไม่ใช่เพียงการชำระราคาค่าสินค้าในลักษณะที่ผู้ขายต้องโอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อก่อนที่ผู้ซื้อจะชำระราคาค่าสินค้าเท่านั้น แต่การโอนใบตราส่งดังกล่าว ผู้ขายจะเป็นคนโอนไปให้กับผู้ซื้อโดยตรงและไม่ผ่านธนาคารแต่อย่างใด ดังนี้ เมื่อผู้ซื้อได้รับโอนใบตราส่งมาโดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว ผู้ซื้อจึงอยู่ในฐานะผู้รับตราส่งตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534³⁰ เป็นผู้ที่จะมีสิทธิทั้งหลายเหนือสินค้าตามใบตราส่ง แม้ผู้ซื้อจะยังไม่ได้ชำระราคาค่าสินค้าให้แก่ผู้ขายก็ตาม กรณีนี้จึงเป็นการที่หากผู้ซื้อได้นำใบตราส่งฉบับดังกล่าวมารับสินค้าจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ต้องส่งมอบสินค้าตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้นให้แก่ผู้ซื้อไป³¹

ดังนั้น เมื่อผู้ขายซึ่งเป็นผู้ส่งของได้โอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อแล้วและมาทราบในภายหลังว่าผู้ซื้อตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือไม่สามารถชำระราคาได้ ย่อมเป็นไปได้ยากที่ผู้ขายจะสามารถขอใบตราส่งคืนจากผู้ซื้อเพื่อให้ตนสามารถใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้จริงในทางปฏิบัติ เพราะในความเป็นจริง ผู้ซื้อย่อมไม่ส่งคืนใบตราส่งให้กับผู้ขาย แต่จะนำใบตราส่งดังกล่าวไปรับสินค้าจากผู้ขนส่งแทน

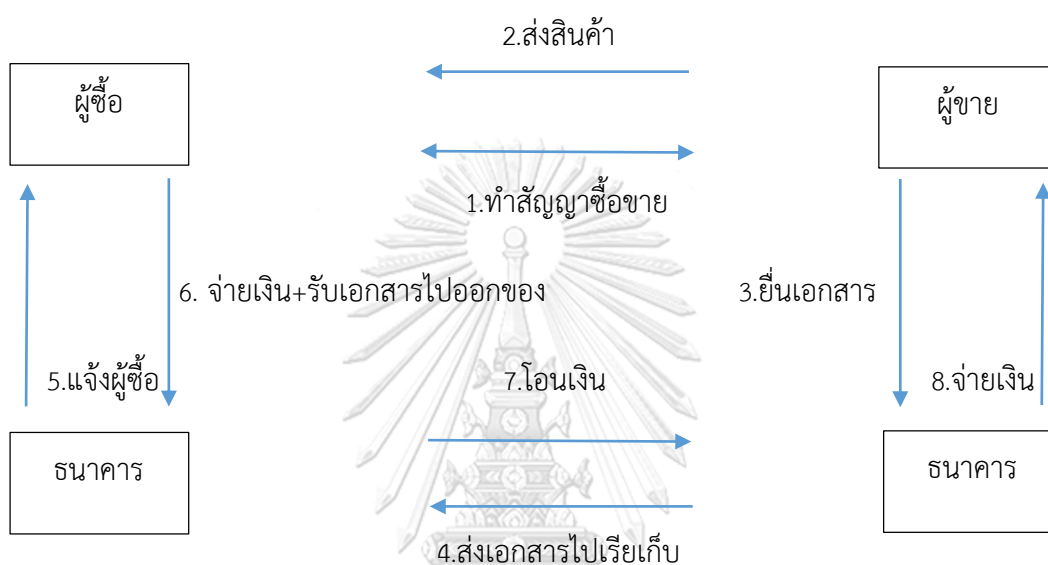
อย่างไรก็ดี หากพิจารณาตามความในวรรคสองของมาตรา 30 และมาตรา 36 ที่วางหลักไว้ว่า หากผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งของที่ให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) และให้ส่งสินค้าดังกล่าวกลับมาให้ตน ทั้ง ๆ ที่ผู้ส่งของไม่มีต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีต้นฉบับใบตราส่งดังกล่าวแล้ว ผู้เขียนเห็นว่า เมื่อบทบัญญัติดังกล่าวเป็นเพียงบทบัญญัติที่วางหลักในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ กล่าวคือ ไม่ใช่บทบัญญัติที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิของผู้ขายที่ไม่มีใบตราส่งในการที่จะบังคับใช้สิทธิใด ๆ ของตนที่มีตามกฎหมายอื่นแต่อย่างใด ดังนั้น หากผู้ส่งของหรือผู้ขายทำการวางหลักประกันหรือให้หลักประกันตามสมควรแก่ผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งอาจยินยอมที่จะทำตามคำสั่งของผู้ขายที่ให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) และให้ส่งสินค้าดังกล่าวกลับมาให้ตนได้ แม้ผู้ขายหรือผู้ส่งของจะไม่มีต้นฉบับใบตราส่งมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่งก็ตาม

³⁰ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 “ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า (ก) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม (ข) ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาส่งหรือใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม และไม่ชื่อห้ามการสลักหลังไว้ หรือ (ค) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีกรออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น

³¹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 28

3) การชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection)

แผนภาพแสดงการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection)



ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

วิธีการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) คือวิธีการชำระราคา que เมื่อผู้ขายส่งสินค้าลงเรือแล้ว ผู้ขายจะออกตัวแลกเงินพร้อมมอบเอกสารการขนส่งสินค้า (shipping documents) ให้แก่ธนาคารตัวแทนในประเทศของผู้ขายเพื่อส่งให้ธนาคารตัวแทนในประเทศของผู้ซื้อ และสั่งให้ธนาคารตัวแทนในประเทศผู้ซื้อยื่นตัวแลกเงินให้แก่ผู้ซื้อ เมื่อผู้ซื้อได้รับตัวแลกเงินดังกล่าวแล้ว ผู้ซื้อมีหน้าที่ต้องชำระราคาค่าสินค้า³² หรือรับรองตัวเงินเพื่อชำระราคาค่าสินค้า³³ แก่ธนาคารตัวแทนทันทีหากตัวแลกเงินนั้นเป็นชนิดสั่งจ่ายเมื่อได้เห็น (Document against Payment Sight) หรือภายในกำหนดเวลา ในกรณีที่ตัวแลกเงินเป็นชนิดที่มีกำหนดเวลา (Document against Payment Term และ Document against

³² Document against Payment (D/P)

³³ Document against Acceptance (D/A)

Acceptance) จากนั้นธนาคารจะส่งมอบเอกสารการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ให้แก่ผู้ซื้อ เพื่อให้ผู้ซื้อนำไปเป็นหลักฐานในการออกสินค้าจากผู้ขนส่งต่อไป³⁴ และเมื่อธนาคารได้เงินหรือตัวเงินจากผู้ซื้อมา ธนาคารก็จะนำเงินหรือตัวเงินดังกล่าวนั้นมาให้กับผู้ขาย³⁵

เอกสารและหลักฐานในการซื้อขายสินค้าซึ่งจะต้องแนบมาพร้อมกับตัวแลกเงิน ได้แก่ บัญชีสินค้า (Invoice) ใบตราส่ง (Bill of Lading) กรมธรรม์ประกันภัย (Insurance Policy) นอกจากนี้ ในบางกรณีอาจต้องมีใบสำคัญแสดงแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) ใบสำคัญแสดงการตรวจสอบสินค้า (Certificate of Inspection) ใบกำกับที่กงสุลรับรอง (Consular Invoice) และอื่น ๆ ตามแต่จะตกลงกันด้วย³⁶

โดย Shipping Documents หรือเอกสารในการขนส่งชนิดหนึ่งที่ผู้ขายจะต้องทำการยื่นมาด้วยเสมอก็คือ ใบตราส่ง หรือ B/L ซึ่งในทางปฏิบัตินั้น หากมีการตกลงกันให้ชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) ชื่อผู้รับตราส่งในใบตราส่งอาจเป็น

1. To order / To order of shipper
2. ผู้ซื้อ

โดยการกำหนดชื่อผู้รับตราส่งเป็น 'To order / To order of shipper' นั้น จะทำให้ผู้ขายหรือผู้ส่งของสามารถสลักหลังลอยใบตราส่งฉบับดังกล่าวได้ ดังนั้น ผู้ที่ถือใบตราส่งฉบับที่มีการสลักหลังลอยโดยผู้ขายหรือผู้ส่งของย่อมตกอยู่ในฐานะผู้รับตราส่งอันจะมีสิทธิทั้งหลายเหนือสินค้าตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง

³⁴ สุนัย มโนมัยอุดม, "การชำระเงินตามสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ (Finance of International Sales)," ใน คู่มือการศึกษาวិชาการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, (กรุงเทพมหานคร: จีระวิชาการพิมพ์, 2543), หน้า 2.

³⁵ สลว., "วิธีการชำระเงินในการค้าระหว่างประเทศ" [ออนไลน์].

³⁶ สุนัย มโนมัยอุดม, "การชำระเงินตามสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ (Finance of International Sales)," ใน คู่มือการศึกษาวิชาการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, หน้า 2-3.

ฐานะของธนาคารต่อคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 908 ให้คำจำกัดความคำว่าตัวแลกเปลี่ยนไว้ดังนี้ "อันว่าตัวแลกเปลี่ยน คือ หนังสือตราสารซึ่งบุคคลหนึ่ง เรียกว่า ผู้ส่งจ่าย สั่งบุคคลอื่นอีกคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้จ่าย ให้ใช้เงินจำนวนหนึ่งแก่บุคคลหนึ่งหรือให้ใช้ตามคำสั่งของบุคคลคนหนึ่งซึ่ง เรียกว่า ผู้รับเงิน"

ดังนั้น ในกรณีของการซื้อขาย ผู้ส่งจ่ายคือผู้ที่จะให้มีการชำระเงินซึ่งได้แก่ผู้ขายหรือผู้ส่งออก ในขณะที่ ผู้จ่ายคือ ผู้ที่ต้องชำระเงินซึ่งได้แก่ ผู้ซื้อหรือผู้นำเข้า ส่วนผู้รับเงินได้แก่ผู้ส่งจ่ายหรือตัวแทนผู้ส่งจ่าย เพราะฉะนั้น ในกรณีที่ให้ธนาคารเป็นผู้เรียกเก็บ ตัวแทนของผู้ส่งจ่ายก็คือธนาคารนั่นเอง³⁷

การการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเปลี่ยนเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) จึงเป็นกรณีที่ธนาคารจะทำหน้าที่ในฐานะตัวแทน³⁸ ของผู้ขาย เพื่อให้ได้มาซึ่งการรับรองหรือจ่ายเงินตามตัวแลกเปลี่ยนเท่านั้น โดยที่ธนาคารจะไม่มี ความผูกพันในประการอื่นใด

การเรียกเก็บเงินด้วยวิธีนี้ ธนาคารและผู้ที่เกี่ยวข้องมักจะตกลงให้ปฏิบัติตามกฎข้อบังคับสำหรับการเรียกเก็บเงิน (Uniform Rules for Collections) ซึ่งร่างโดยหอการค้านานาชาติ ฉบับแก้ไขใหม่ปี 1995 ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 1996 (2539) เป็นต้นไป

อนึ่ง ในทางปฏิบัติทางการค้า ตัวแลกเปลี่ยนที่ผู้ส่งจ่ายหรือผู้ขายทำไว้กับธนาคารนั้น หากไม่ใช่ชนิดที่ให้ผู้จ่ายหรือผู้ซื้อต้องสั่งจ่ายทันทีเมื่อได้เห็น (Document against Payment Sight) แล้ว ก็จะเป็นชนิดที่มีกำหนดเวลา (Document against Payment Term และ Document against acceptance) เสมอ ดังนั้น ธนาคารตัวแทนจะมีความผูกพันสำหรับการชำระราคาดังกล่าวภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในตัวแลกเปลี่ยนเพียงเท่านั้น

³⁷ เรื่องเดียวกัน.

³⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 797 "อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือสัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่งเรียกว่าตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าตัวการ และตกลงจะทำการดังนั้น อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยตั้งแต่งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้"

ก) Document against Payment (D/P)

Document against Payment (D/P) หรือ การเรียกเก็บเงินโดยผู้ซื้อชำระเงินก่อน จึงสามารถนำเอกสารไปออกสินค้าได้ คือวิธีการชำระราคาที่ เมื่อผู้ขายได้ส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อแล้ว ผู้ขายก็จะรวบรวมเอกสาร เกี่ยวกับการส่งสินค้า (Shipping Documents) เช่น ใบตราส่งสินค้าทางทะเล (Bill of Lading) ใบกำกับราคาสินค้า (Invoice) มาติดต่อธนาคารในประเทศของตน โดยผู้ขายจะออกตั๋วแลกเงิน (Bill of Exchange) พร้อมทั้งมอบเอกสารเกี่ยวกับการส่งสินค้าให้แก่ธนาคารผู้เรียกเก็บเงินตามตัว (Collecting Bank) โดยธนาคารผู้เรียกเก็บเงินตามตัว (Collecting Bank) จะส่งเอกสารเกี่ยวกับการส่งสินค้าไปยังธนาคารของผู้ซื้อ เพื่อที่จะให้ผู้ซื้อชำระเงินตามตั๋วแลกเงินเสียก่อน ซึ่งตั๋วแลกเงินนั้นอาจเป็นตัวชนิดจ่ายเมื่อเห็น (at sight) หรือจ่ายโดยมีกำหนดระยะเวลา (Term of Payment or Usance Bill or Usance Draft) ก็ได้³⁹ จากนั้นธนาคารก็จะมอบเอกสารการขนส่งสินค้าต่าง ๆ ให้แก่ผู้ซื้อเพื่อให้นำไปเป็นหลักฐานในการออกสินค้าจากผู้ขนส่งต่อไป⁴⁰ และเมื่อธนาคารได้เงินหรือตัวเงินจากผู้ซื้อมา ธนาคารก็จะนำเงินหรือตัวเงินดังกล่าวนั้นมาให้กับผู้ขาย⁴¹

ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

จากลักษณะการชำระราคาแบบใช้ตั๋วแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) ประเภท Document against Payment (D/P) นั้น จะเห็นได้ว่า ผู้ขายต้องทำการโอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อก่อนที่ผู้ซื้อจะชำระราคาค่าสินค้าเช่นเดียวกับการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account) หากแต่การชำระราคาแบบใช้ตั๋วแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) นั้น จะเป็นการที่ผู้ขายโอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อผ่านทางธนาคาร ซึ่ง หากมีการกำหนดชื่อผู้รับตราส่งเป็น 'To order / To order of shipper' ผู้ขายหรือผู้ส่งของจะโอนใบตราส่งให้ธนาคารโดยการสลักหลังลอยและส่งมอบใบตราส่งฉบับดังกล่าวให้กับธนาคาร แต่หากชื่อผู้รับตราส่งระบุเป็นชื่อผู้ซื้อ ผู้ขายหรือผู้ส่งของจะโอนใบตราส่งฉบับดังกล่าวให้ธนาคารโดยการส่งมอบเท่านั้น

³⁹ วัลลภา หลอดเข็ม, "ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้สัญญาทรัสต์รีซีทของธนาคาร," หน้า 24-25.

⁴⁰ สุนัย มโนมัยอุดม, "การชำระเงินตามสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ (Finance of International Sales)," ในคู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, หน้า 2.

⁴¹ สลว., "วิธีการชำระเงินในการค้าระหว่างประเทศ" [ออนไลน์].

แม้การชำระราคาแบบใช้ตัวเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) จะเป็นการที่ผู้ขายต้องโอนใบตราส่งไปให้ธนาคารก่อน กล่าวคือไม่ได้โอนไปให้ผู้ซื้อโดยตรงเหมือนกับการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account) ก็ตาม แต่การชำระราคาแบบดังกล่าวนี้ก็ส่งผลให้เกิดปัญหาการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ของผู้ขายในทางปฏิบัติได้เช่นกัน

แม้อนุสัญญาฯ จะวางหลักไว้ว่า ภายหลังจากผู้ขายโอนใบตราส่งไปให้ผู้ซื้อ ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นการโอนผ่านทางธนาคารซึ่งเป็นตัวกลางในการรับโอนใบตราส่ง หรือโอนไปให้ผู้ซื้อโดยตรง ผู้ขายยังคงมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) อยู่ แต่ในทางปฏิบัตินั้น ผู้ขายอาจไม่สามารถบังคับใช้สิทธิดังกล่าวนี้ได้ โดยหากพิจารณาตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 30 และ 36 แล้ว ผู้ขนส่งหา มีหน้าที่ต้องทำตามคำสั่งของผู้ขายซึ่งเป็นผู้ส่งของที่สั่งให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) และส่งสินค้าดังกล่าวกลับคืนมาแต่อย่างใดไม่ ทั้งนี้ เพราะผู้ขายหรือผู้ส่งของไม่มีใบตราส่งที่จะมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่งเมื่อมีการบังคับใช้สิทธิดังกล่าว และหากผู้ขนส่งทำตามคำสั่งดังกล่าวของผู้ขายหรือผู้ส่งของไป ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดชอบต่อธนาคารซึ่งมีใบตราส่งฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืนไว้ในครอบครอง

อย่างไรก็ดี เมื่อการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) แบบ Document against Payment (D/P) เป็นการทำที่ผู้ขายจะต้องทำการโอนใบตราส่งไปให้ธนาคารก่อน โดยธนาคารจะโอนใบตราส่งฉบับดังกล่าวต่อไปให้ผู้ซื้อต่อเมื่อผู้ซื้อทำการชำระเงินทันทีหากตัวแลกเงินนั้นเป็นชนิดสั่งจ่ายเมื่อได้เห็น (Document against Payment Sight) หรือภายในกำหนดเวลา ในกรณีที่ตัวแลกเงินเป็นชนิดที่มีกำหนดเวลา (Document against Payment Term) แม้ภายหลังจากการโอนใบตราส่งไปให้ธนาคาร ผู้ขายมาทราบว่าคุณซื้อล้มละลายหรือไม่สามารถชำระราคาได้ ใบตราส่งนั้นก็อยู่ในความครอบครองของธนาคารไปแล้ว แม้ธนาคารจะทราบว่าคุณซื้อตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือไม่สามารถชำระราคาได้ในขณะที่ธนาคารเป็นผู้ถือใบตราส่งอยู่ ธนาคารก็ไม่สามารถใช้สิทธิระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้ ไม่ว่าจะเป็นตามความในสัญญาซื้อขายสินค้าหรือสัญญาขนส่งสินค้าก็ตาม เพราะธนาคารไม่มีนิติสัมพันธ์และไม่ใช่คู่สัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้ากับผู้ซื้อ อีกทั้ง

ธนาคารก็ไม่ใช่ผู้ส่งของ⁴² ที่จะมีสิทธิและหน้าที่ทั้งหลายต่อผู้ขนส่งตามความพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ด้วย

อนึ่ง ธนาคารอาจไม่ต้องการระงับการส่งมอบสินค้าที่กำลังจะส่งมาได้เช่นกัน ทั้งนี้ เนื่องจากการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) นั้น หากผู้ซื้อตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือไม่สามารถชำระราคาได้ ธนาคารก็ไม่มีหน้าที่ที่จะต้องโอนใบตราส่งต่อไปให้ผู้ซื้อ อีกทั้ง หากสินค้าส่งมาถึงที่หมายปลายทาง ผู้ที่จะมีสิทธิในสินค้าตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งอาจจะเป็นตัวธนาคารเองก็เป็นได้⁴³ อย่างไรก็ตาม แม้จะกล่าวว่าธนาคารอาจเป็นผู้มีสิทธิในสินค้าได้ แต่แท้จริงแล้วสิ่งที่ธนาคารปรารถนาจะได้รับไม่ใช่ตัวสินค้า หากแต่เป็นการชำระราคาจากผู้ซื้อ

ดังนั้น สำหรับกรณีในตัวแลกเงินนั้นเป็นชนิดส่งจ่ายเมื่อได้เห็น (Document against Payment Sight) หากผู้ซื้อไม่ชำระเงินทันทีที่ได้เห็น หรือในกรณีที่ตัวแลกเงินเป็นชนิดที่มีกำหนดเวลา (Document against Payment Term) เมื่อพ้นกำหนดเวลาตามที่ปรากฏในตัวแลกเงินแล้วผู้ซื้อไม่ชำระเงินให้กับธนาคาร แล้วแต่กรณี ธนาคารย่อมไม่มีความผูกพันใด ๆ ต่อทั้งผู้ซื้อและผู้ขายอีกต่อไป ซึ่งในทางปฏิบัติทางการค้าระหว่างผู้ขายและธนาคารแล้ว หากผู้ขายต้องการให้สินค้ากลับมาอยู่ในความครอบครองของตน ผู้ขายก็สามารถที่จะทำเรื่องขอ Shipping Documents หรือเอกสารในการขนส่งอันหมายความรวมถึงใบตราส่งคืนจากธนาคารได้ ซึ่งกรณีนี้ย่อมทำให้ผู้ขายกลับมาใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความมาตรา 71 (2) ต่อไปได้ เพราะผู้ขายหรือผู้ส่งของจะมีต้นฉบับใบตราส่งมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่งเมื่อทำการสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการส่งมอบสินค้าและส่งสินค้าดังกล่าวกลับคืนมาให้ตน อันจะทำให้ผู้ขนส่งมีหน้าทำตามคำสั่งดังกล่าวของผู้ขายหรือผู้ส่งของ โดยกรณีดังกล่าวนี้ ทั้งฝ่ายผู้ขายและธนาคารย่อมได้ประโยชน์ทั้งคู่ แทนที่ธนาคารจะบังคับเอาจากผู้ซื้อหรือหลักประกันที่ผู้ซื้อจัดหาไว้ให้เอง

⁴² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3

⁴³ กรณีที่ซื้อผู้รับตราส่งใน B/L คือ 'To order / To order of shipper'

ข) Document against Acceptance (D/A)

ลักษณะของการชำระราคาแบบ Document against Acceptance (D/A) หรือ การเรียกเก็บเงินโดยผู้ซื้อต้องรับรองตัวแลกเงินก่อน จึงสามารถนำเอกสารไปออกสินค้าได้นั้น มีความคล้ายกับวิธีการชำระเงินแบบ D/P แต่มีความแตกต่างกันตรงที่ D/A หรือ Document against acceptance นั้น ผู้ซื้อจะได้ Shipping Documents หรือเอกสารในการขนส่งทันทีที่ผู้ซื้อเข้ามาลงลายมือชื่อรับเอกสาร กล่าวคือการลงลายมือชื่อรับรองตัวแลกเงินนั่นเอง จากนั้นผู้ซื้อจะมาชำระเงินในภายหลังภายในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ใน D/A เช่น 30, 60 หรือ 90 วันหลังจากรับรองตัวแลกเงิน ดังนั้น การชำระราคาแบบ D/A จะเป็นการชำระราคาแบบที่ผู้ซื้อจะได้เอกสารไปออกของก่อนที่ผู้ซื้อจะทำการชำระเงิน⁴⁴

ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) สำหรับกรณีที่มีการชำระราคาแบบ Document against Acceptance (D/A) และผู้ขายมาทราบในภายหลังจากการโอนใบตราส่งไปให้ธนาคารว่าผู้ซื้อล้มละลายหรือไม่สามารถชำระราคาได้นั้น สามารถแยกพิจารณาโดยละเอียดได้เป็น 2 ช่วง ดังนี้

ช่วงแรก ผู้ขายต้องการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ก่อนที่ผู้ซื้อจะเซ็นรับรองตัวแลกเงิน กล่าวคือ ก่อนที่ผู้ซื้อจะได้ไปซึ่ง Shipping Documents หรือเอกสารในการขนส่ง

สำหรับปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่จะเกิดขึ้นในช่วงนี้จะเห็นเช่นเดียวกับปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อมีการชำระราคาแบบ Document against Payment (D/P)

⁴⁴ วัลลภา หลอดเข็ม, "ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้สัญญาทรัพย์สินของธนาคาร," หน้า 24.

กล่าวคือ แมื่อนุสัญญาฯ จะวางหลักไว้ว่า ผู้ขายยังคงมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) อยู่สำหรับกรณีดังกล่าว แต่ในทางปฏิบัตินั้น ผู้ขายอาจไม่สามารถบังคับใช้สิทธินี้ได้ เนื่องจากผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ต้องทำตามคำสั่งของผู้ขายซึ่งเป็นผู้ส่งของที่สั่งให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) และส่งสินค้าดังกล่าวกลับคืนมา เพราะผู้ขายหรือผู้ส่งของไม่มีใบตราส่งที่จะมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่ง เมื่อมีการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวนั่นเอง

อย่างไรก็ดี เมื่อธนาคารอยู่ในฐานะตัวแทน⁴⁵ ของผู้ขายในการดำเนินการให้ ได้มาซึ่งการรับรองหรือจ่ายเงินตามตั๋วแลกเงิน หากผู้ขายต้องการถอนหรือยกเลิกการเป็นตัวแทนของธนาคารเพื่อทำการขอเอกสารในการขนส่ง เช่น ใบตราส่ง กลับคืน ผู้ขายย่อมสามารถทำได้ทุกเมื่อ⁴⁶ เพราะฉะนั้น เมื่อผู้ขายกลับมาเป็นผู้ครอบครองต้นฉบับใบตราส่ง ผู้ขายย่อมกลับมาใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความมาตรา 71 (2) ต่อไปได้ ทั้งนี้ เพราะผู้ขายหรือผู้ส่งของจะมีต้นฉบับใบตราส่งมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่งเมื่อทำการสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการส่งมอบสินค้าและส่งสินค้าดังกล่าวกลับคืนมาให้ตน อันจะทำให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ทำตามคำสั่งดังกล่าวของผู้ขายหรือผู้ส่งของ

ช่วงสอง ผู้ขายต้องการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ภายหลังจากที่ผู้ซื้อได้เซ็นรับรองตั๋วแลกเงิน กล่าวคือ ภายหลังจากที่ผู้ซื้อได้ไปซึ่ง Shipping Documents หรือเอกสารในการขนส่งแล้ว สำหรับปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ที่จะเกิดขึ้นในช่วงนี้จะเป็นเช่นเดียวกับปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อมีการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open account)

⁴⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 797 อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือสัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่งเรียกว่า ตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าตัวการ และตกลงจะทำการดั่งนั้น อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยตั้ง แต่งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้

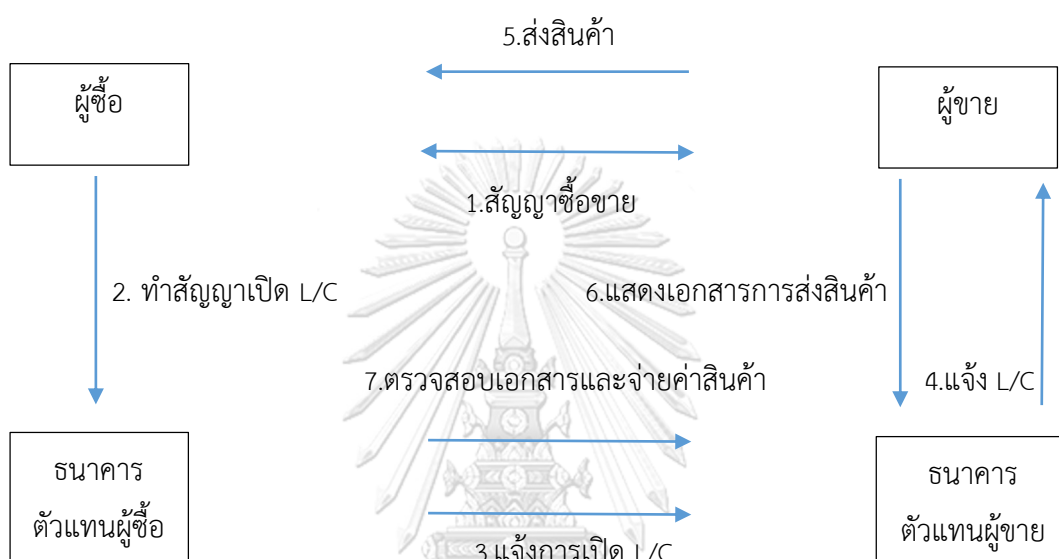
⁴⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 826 วรรคแรก อันสัญญาตัวแทนย่อมระงับสิ้นไปด้วยตัวการถอนตัวแทน หรือด้วยตัวแทนบอกเลิกเป็นตัวแทน; มาตรา 827 วรรคแรก ตัวการจะถอนตัวแทน และตัวแทนจะบอกเลิกเป็นตัวแทนเสียในเวลาใด ๆ ก็ได้ทุกเมื่อ

กล่าวคือ นอกจากผู้ขายหรือผู้ส่งของจะไม่สามารถบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในทางปฏิบัติได้แล้ว เมื่อ Shipping Documents หรือเอกสารในการขนส่งยังอยู่ในความครอบครองของผู้ซื้อ ในกรณีนี้ผู้ซื้อที่แน่วแน่มจะไม่ยอมสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งกลับมาให้ผู้ขายอีกด้วย ดังนั้น เมื่อผู้ขายไม่สามารถกลับเข้าครอบครองใบตราส่งได้ ผู้ขายก็ย่อมไม่สามารถกลับเข้าครอบครองสินค้าตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งโดยการ行使สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้เช่นกัน แม้อนุสัญญาฯ จะได้วางหลักไว้ให้ผู้ขายยังสามารถใช้สิทธิดังกล่าวได้อยู่ แม้ผู้ซื้อจะครอบครองเอกสารสิทธิเหนือตัวสินค้าก็ตาม

ดังนี้ ผู้เขียนจึงเห็นว่า หากมีการชำระราคาแบบใช้ตัวเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) ประเภท Document against Payment (D/P) ยังมีโอกาสที่ผู้ขายจะสามารถแก้ไขปัญหากการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อยู่ในทางปฏิบัติ โดยการให้ธนาคารโอนใบตราส่งกลับมาที่ผู้ขาย ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ขายสามารถบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้จริงในทางปฏิบัติ ในขณะที่ถ้าเป็นการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open account) และการชำระราคาแบบใช้ตัวเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) ประเภท Document against Acceptance (D/A) แล้ว ผู้ขายอาจไม่สามารถที่จะกลับเข้าครอบครองสินค้าดังกล่าวโดยการ行使สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อีกต่อไป

1) การชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit)

แผนภาพแสดงการชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit)



ที่มา: จัดทำโดยผู้วิจัย

เลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit หรือ L/C) คือ ตราสารซึ่งธนาคารออกให้แก่ผู้ขอเปิดเครดิต เพื่อแสดงว่าธนาคารผู้ออกเลตเตอร์ออฟเครดิตตกลงจะชำระเงินจำนวนหนึ่งให้แก่ผู้รับประโยชน์ซึ่งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กำหนดไว้เรียบร้อยแล้ว⁴⁷

⁴⁷ อธิกร ขำเดช, "คดีแพ่งที่เกี่ยวกับสัญญาการซื้อขายระหว่างประเทศและการชำระเงินโดยเลตเตอร์ออฟเครดิตในกระบวนการพิจารณาคดีศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง" [ออนไลน์] เข้าถึงเมื่อ 29 มิถุนายน 2561. แหล่งที่มา: <http://www.ipitc.coj.go.th/>

กล่าวคือ การชำระค่าแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบนั้น หากธนาคารตรวจดูเอกสารที่ผู้ขายส่งมอบมาแล้วพบว่า เอกสารที่ผู้ขายส่งมอบให้กับธนาคารถูกต้อง ตรงตามที่กำหนดในสัญญาขอเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ผู้ซื้อทำไว้กับธนาคาร ธนาคารย่อมมีหน้าที่ ชำระราคาค่าสินค้าให้กับผู้ขายไปก่อน ทั้งนี้ตามความในสัญญาเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ธนาคารและผู้ขายมีความผูกพันต่อกัน โดยระยะเวลาการตรวจเอกสารก่อนที่ธนาคารจะทำการจ่ายเงินไปให้แก่ผู้ขายนั้น คือ 5 วัน⁴⁸

ฐานะของธนาคารต่อคู่สัญญาในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ

ผู้ซื้อหรือผู้ขอเปิดเครดิต (Applicant)

ผู้ขอเปิดเครดิต (Applicant) จะต้องกรอกคำขอเปิดเครดิตกับธนาคารผู้เปิดเครดิต (Issuing Bank) ตามสัญญาขอเปิดเครดิต ซึ่งคำขอเปิดเครดิตดังกล่าวนี้ถือเป็นคำเสนอ โดยจะมีการระบุเอกสารที่ผู้ขอเปิดเครดิตต้องการในเครดิตที่เปิดด้วย และเมื่อธนาคารผู้เปิดเครดิตตกลงรับเปิดเครดิต การตกลงดังกล่าวถือเป็นการทำคำสนอง ส่งผลให้เกิดเป็นสัญญาขอเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตขึ้นระหว่างผู้ขอเปิดเครดิตกับธนาคารผู้เปิดเครดิต โดยธนาคารผู้เปิดเครดิตมีหน้าที่เปิดเครดิตเพื่อชำระเงินแก่ผู้รับประโยชน์ (ผู้ขาย) และมีสิทธิได้รับค่าธรรมเนียมในการเปิดเครดิต และเมื่อธนาคารผู้เปิดเครดิตได้ชำระเงินแก่ผู้รับประโยชน์ไปโดยถูกต้องครบถ้วนตามเงื่อนไขในเลตเตอร์ออฟเครดิตแล้ว ธนาคารผู้เปิดเครดิตก็จะมีสิทธิที่จะเรียกเงินที่จ่ายไปพร้อมดอกเบี้ยคืนจากผู้ขอเปิดเครดิต⁴⁹

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

⁴⁸ UCP 600 Article 14 (b)

⁴⁹ อธิกรร ขำเดช, "คดีแพ่งที่เกี่ยวกับสัญญาการซื้อขายระหว่างประเทศและการชำระเงินโดยเลตเตอร์ออฟเครดิตในกระบวนการพิจารณาคดีศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง " [ออนไลน์].

ผู้ขายหรือผู้รับประโยชน์ (Beneficiary)

เมื่อธนาคารผู้เปิดเครดิต (Issuing Bank) รับที่จะเปิดเครดิตให้แก่ผู้ขอเปิดเครดิตแล้ว ธนาคารผู้แจ้งเครดิตก็จะแจ้งการเปิดเครดิตไปยังผู้รับประโยชน์ว่าจะชำระเงินให้เมื่อผู้ส่งประโยชน์ส่งเอกสารให้ครบถ้วนถูกต้องตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ โดยการแจ้งดังกล่าวอาจทำผ่านธนาคารผู้แจ้งเปิดเครดิต (Advising Bank) หรือธนาคารผู้ยืนยันเครดิต (Confirming Bank) ซึ่งเป็นธนาคารตัวแทน และหนังสือการบอกกล่าวแจ้งเครดิตไปยังผู้รับประโยชน์นี้จะถือเป็นคำเสนอ ดังนั้นเมื่อผู้รับประโยชน์ตอบรับหรือนำเอกสารต่าง ๆ มายื่นต่อธนาคารก็จะถือเป็นการสนองรับ⁵⁰ อันจะเกิดเป็นสัญญาเลตเตอร์ออฟเครดิตผูกพันธนาคารผู้เปิดเครดิตและผู้รับประโยชน์ตามเครดิต⁵¹

ดังนั้นจึงสามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่า สัญญาเลตเตอร์ออฟเครดิตเป็นสัญญาระหว่างธนาคารผู้เปิดเครดิตในประเทศผู้ซื้อกับผู้ขาย โดยคู่สัญญาตกลงกันว่า ถ้าผู้ขายยื่นเอกสารหลักฐานต่าง ๆ ต่อธนาคารถูกต้องตรงตามรายละเอียดที่ระบุในเลตเตอร์ออฟเครดิต ธนาคารก็จะจ่ายเงินให้ทันที⁵² ดังปรากฏข้อความในเลตเตอร์ออฟเครดิตว่า “Upon receipt of documents and drafts at our counter in compliance with terms and conditions of credit, we will reimburse you as per your instructions”⁵³

ดังนั้น เมื่อพิจารณาความผูกพันตามสัญญาเลตเตอร์ออฟเครดิตระหว่างธนาคารผู้เปิดเครดิตกับผู้ขายสินค้าแล้ว หน้าที่ของผู้ขายจะจบสิ้นเมื่อสามารถส่งมอบเอกสารที่ถูกต้องครบถ้วนตรงตามที่ระบุในเลตเตอร์ออฟเครดิตได้ ส่วนหน้าที่ของธนาคารจะจบสิ้นเมื่อธนาคารตรวจสอบเอกสารด้วยความระมัดระวังตามสมควรและจ่ายเงินไป ซึ่งหากสินค้าที่ถึงมือผู้ซื้อมีความเสียหายหรือสูญหาย ก็เป็นเรื่องที่ผู้ซื้อจะไปดำเนินการเอาผิดกับผู้รับขนส่งสินค้าตามสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล หรือไปเรียกร้องตามสัญญาประกันภัยเอาจากผู้รับประกันภัยเอง

⁵⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1770/2499

⁵¹ อธิกร ขำเดช, "คดีแพ่งที่เกี่ยวกับสัญญาการซื้อขายระหว่างประเทศและการชำระเงินโดยเลตเตอร์ออฟเครดิตในกระบวนการพิจารณาคดีศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง " [ออนไลน์].

⁵² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1561/2529

⁵³ อธิกร ขำเดช, "คดีแพ่งที่เกี่ยวกับสัญญาการซื้อขายระหว่างประเทศและการชำระเงินโดยเลตเตอร์ออฟเครดิตในกระบวนการพิจารณาคดีศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง " [ออนไลน์].

อย่างไรก็ดี หากปรากฏว่าเอกสารที่ผู้ขายหรือผู้รับประโยชน์อื่นไม่ครบถ้วน ธนาคารก็มีสิทธิจะไม่จ่ายเงินให้กับผู้ขาย แต่หากได้จ่ายไปแล้ว ผู้ซื้อที่ย่อมมีสิทธิปฏิเสธไม่รับสินค้า และไม่จ่ายเงินคืนธนาคารได้เช่นกัน⁵⁴

จากลักษณะและนิติสัมพันธ์ระหว่างคู่กรณีที่เกี่ยวข้องในการชำระเงินโดยวิธีใช้เลตเตอร์ออฟเครดิตที่ผู้เขียนกล่าวไปทั้งหมดข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่า แม้ภายหลังจากที่ผู้ขายโอน Shipping documents หรือเอกสารในการขนส่งซึ่งรวมถึงใบตราส่งให้ธนาคารไปเพื่อให้ตนได้รับชำระราคาค่าสินค้า ส่งผลให้ผู้ขายจะไม่สามารถบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้จริงในทางปฏิบัติก็ตาม แต่ในการชำระราคาแบบดังกล่าวนี้ ผู้ขายไม่มีความจำเป็นจะต้องบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) อีกต่อไป หากได้ส่งมอบเอกสารให้ธนาคารครบถ้วนเรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ เพราะธนาคารจะมีหน้าที่ชำระเงินให้กับผู้ขาย แม้ว่าผู้ซื้อจะตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือไม่ชำระราคาค่าสินค้าเพราะไม่ต้องการสินค้านั้นแล้วก็ตาม

4.2.2 ผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลคือผู้ซื้อในสัญญาซื้อขายสินค้านระหว่างประเทศ

ผู้ซื้อจะมีหน้าที่ต้องทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับผู้ขนส่งอันจะทำให้ผู้ซื้ออยู่ในฐานะของผู้ส่งของ⁵⁵ (Contractual Shipper) และเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล ก็ต่อเมื่อเป็นกรณีที่ในสัญญาซื้อขายสินค้านระหว่างประเทศระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายมีการใช้ข้อสัญญามาตรฐานหรือ Incoterms®2010 แบบ FREE ON BOARD (FOB) และ FREE ALONGSIDE SHIP (FAS)

⁵⁴ เรื่องเดียวกัน.

⁵⁵ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 “ผู้ส่งของ” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งของกับผู้ขนส่งในสัญญาการรับขนของทางทะเล

ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

เมื่อผู้ซื้อทำหน้าที่ต้องทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับผู้ขนส่งแล้ว ผู้ซื้อจะอยู่ในฐานะผู้ส่งของ (Contractual shipper) อันจะมีสิทธิและหน้าที่ตามความในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับผู้ขนส่งอีกด้วย ผู้ขายซึ่งไม่ใช่คู่สัญญาหรือไม่มีนิติสัมพันธ์ใด ๆ กับผู้ขนส่งตามความในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล ย่อมไม่มีสิทธิและหน้าที่ใด ๆ ตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แม้ผู้ที่มีหน้าที่ส่งของจริง ๆ (Actual shipper) จะเป็นผู้ขายก็ตาม

นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติ แม้จะมีการชำระราคาระหว่างประเทศ เช่น การชำระราคาแบบการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account) แบบใช้ตัวเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) หรือแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit) แล้ว และชื่อในช่องของผู้ส่งของในใบตราส่งระบุเป็นชื่อของผู้ขาย ส่งผลให้ผู้ขายสามารถใช้ใบตราส่งเป็นหลักฐานยืนยันกับผู้ซื้อว่า ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่งไป ตามรายละเอียดที่กำหนดไว้แล้วในใบตราส่งจริงเรียบร้อยแล้ว ซึ่งจะทำให้ผู้ขายสามารถที่จะได้รับการชำระราคาค่าสินค้าก็ตาม แต่การที่ชื่อของผู้ส่งของในใบตราส่งเป็นชื่อของผู้ขาย เป็นเพียงการกระทำในทางปฏิบัติสำหรับกรณีที่มีการค้าระหว่างประเทศกันเกิดขึ้น เพื่อประโยชน์ในการรับชำระราคาค่าสินค้าเท่านั้น กรณีดังกล่าว หากได้ทำให้ผู้ขายตกอยู่ในฐานะผู้ส่งของตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลอันจะมีสิทธิทั้งหลายตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ต่อผู้ขนส่งไม่ ทั้งนี้ เพราะคำว่าผู้ส่งของที่จะมีสิทธิและหน้าที่ต่อผู้ขนส่งตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนั้นคือผู้ส่งของตามสัญญาซึ่งในที่นี้ก็คือผู้ซื้อเท่านั้น หากผู้ส่งของในทางข้อเท็จจริงหรือผู้ขายไม่กล่าวคือ แม้ผู้ส่งของตามสัญญา (Contractual shipper) กับผู้ส่งของตามความเป็นจริง (Actual shipper) จะเป็นคนละคนกัน แต่ผู้ส่งของที่จะมีสิทธิและหน้าที่ตามสัญญากับผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น คือผู้ส่งของตามสัญญา (Contractual shipper) ซึ่งในที่นี้ก็คือผู้ซื้อเท่านั้น

กรณีนี้จึงเป็นการที่ แม้ผู้ขายจะยังสามารถใช้สิทธิของตนที่มีในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้อยู่ ทั้งนี้ไม่ว่าผู้ขายหรือผู้ซื้อจะมีฐานะเป็นผู้ส่งของตามความในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลก็ตาม ก็ไม่ได้ทำให้ฐานะของผู้ซื้อและผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าต้องเปลี่ยนแปลงไปด้วยแต่อย่างใด แต่อย่างไรก็ดี หากพิจารณาตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะเห็นได้ว่า ในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ขายไม่สามารถบังคับใช้สิทธิของตนตามที่มีอยู่ในสัญญาซื้อขายสินค้าได้เลย ทั้งนี้ เพราะผู้ขายไม่ได้มีความเกี่ยวข้องใด ๆ ในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล กล่าวคือ ไม่ได้เป็นทั้งผู้ส่งของหรือ

ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับผู้ขนส่ง ดังนั้น ผู้ขายย่อมไม่มีสิทธิและหน้าที่ใด ๆ ต่อผู้ขนส่ง และในทางกลับกัน ผู้ขนส่งก็หาไม่มีสิทธิและหน้าที่ใดต่อผู้ขายไม่

กล่าวโดยสรุปคือ เมื่อผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลคือผู้ซื้อในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ผลหรือปัญหาในการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ย่อมเป็นเช่นเดียวกัน ไม่ว่าในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศจะตกลงกันให้มีการชำระราคาแบบใด และไม่ว่าจะมีการโอนใบตราส่งจากผู้ขายมายังผู้ซื้อโดยตรง⁵⁶ หรือโอนผ่านทางธนาคาร⁵⁷ แล้วหรือไม่ก็ตาม กล่าวคือ แม้ผู้ขายจะมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในสัญญาซื้อขายหรือตามเงื่อนไขสัญญาฯ ได้ให้สิทธิแก่ผู้ขายไว้ แต่ผู้ขายย่อมไม่สามารถใช้บังคับสิทธิดังกล่าวได้จริงในทางปฏิบัติเนื่องจากผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามการบังคับใช้สิทธิที่ผู้ขายมีตามสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพราะผู้ขายไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ใด ๆ กับผู้ขนส่งตามความในพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2634



⁵⁶ การชำระราคาแบบการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account)

⁵⁷ การชำระราคาแบบใช้ตั๋วเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection); การชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit)

บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งหรือ Stoppage in transit ตามที่มีปรากฏอยู่ในมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ นั้น เป็นสิทธิหนึ่งของผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศในการสั่งให้ผู้ขนส่งหยุดหรือระงับการขนส่งสินค้านั้นให้กับผู้ซื้อ หากมีความเป็นไปได้ว่าผู้ซื้อจะไม่ปฏิบัติตามสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่ทำไว้กับผู้ขาย (anticipatory breach) ซึ่งก็คือการไม่ชำระราคาสินค้าต่างๆที่ผู้ขายได้ดำเนินการส่งสินค้านั้นไปให้กับผู้ซื้อแล้ว ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์หลักคือเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคา โดยเนื้อหาของสิทธิดังกล่าวตามที่มีปรากฏในมาตรา 71 (2) ของอนุสัญญาฯ นั้นมีใจความ ดังนี้

“หากผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปแล้วก่อนพฤติการณ์ตาม (1) จะปรากฏขึ้น ผู้ขายสามารถขัดขวางมิให้ การส่งมอบสินค้าไปถึงผู้ซื้อได้ แม้ว่าผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิเหนือตัวสินค้าก็ตาม ความตามวรรคนี้เกี่ยวพันเฉพาะสิทธิเหนือสินค้าในระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเท่านั้น”

จากบทบัญญัติของมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯตามที่กล่าวไปข้างต้นนี้ กรณีสามารถกล่าว ในรายละเอียดได้ว่า ผู้ขายที่ยังไม่ได้รับการชำระราคาสินค้าที่ได้ส่งสินค้าออกไปแล้วนั้น สามารถขัดขวางมิให้มีการส่งมอบสินค้าต่อไปได้ ทั้งนี้ก่อนที่สินค้าจะไปถึงผู้ซื้อที่ปฏิเสธการชำระราคาสินค้า หรือไม่สามารถชำระราคาสินค้าได้ เนื่องจากสิทธิดังกล่าวเป็นสิทธิของผู้ขายที่มีในขณะที่สินค้านั้นอยู่ในระหว่างการขนส่ง (in transit) เท่านั้น โดยการใช้สิทธิของผู้ขายนี้ต้องกระทำโดยการสั่งให้ผู้ขนส่งหยุดหรือระงับการส่งมอบสินค้าไปยังผู้ซื้อ

นอกจากนี้ ภายใต้อำนาจของบทบัญญัติของมาตราดังกล่าว สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) นั้น ยังสามารถใช้บังคับได้โดยไม่ต้องคำนึงว่า กรรมสิทธิ์หรือความเสี่ยงภัยของสินค้าจะได้โอนไปยังผู้ซื้อแล้วหรือไม่ เพราะแม้กรรมสิทธิ์หรือความเสี่ยงภัยในสินค้านั้นจะโอนจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อแล้ว กรณีก็หาไม่ผลกระทบบกกับสิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้านั้นดังกล่าวยังอยู่ในระหว่างการขนส่งแต่อย่างใด

อนึ่ง สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญาฯ นี้ยังเป็นสิทธิที่ผู้ขายสามารถใช้บังคับได้แม้ว่า ผู้ซื้อจะเป็นผู้ครอบครองเอกสารสิทธิเหนือตัวสินค้าก็ตาม (even though the buyer holds a document which entitles him to obtain them) กล่าวคือ แม้ผู้ขายได้โอนใบตราส่งให้ผู้ซื้อไปแล้ว ผู้ขายก็ยังใช้บังคับสิทธิดังกล่าวนี้ได้อยู่

อย่างไรก็ดี สิทธินี้เกี่ยวพันหรือมีผลระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายด้วยกันเองตามสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น กรณีที่มีผลไปถึงบุคคลภายนอกหรือผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้ากับผู้ขายหรือผู้ซื้อ แล้วแต่กรณีด้วยแต่อย่างใดไม่ ทั้งนี้ แม้ว่าสิทธิดังกล่าวจะต้องบังคับใช้โดยการที่ผู้ขายบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งให้หยุดการส่งมอบสินค้าต่อไปให้ผู้ซื้อก็ตาม

จากหลักเกณฑ์การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความในอนุสัญญาฯ ที่ผู้เขียนได้กล่าวไปข้างต้นนั้น กรณีจะเห็นได้ว่า แม้สิทธิดังกล่าวจะเป็นสิทธิที่ผู้ขายมีอยู่ตามความในสัญญาซื้อขายสินค้าก็ตาม แต่การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายนี้ต้องมีผู้ขนส่งในสัญญาขนส่งสินค้าเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยเสมอ ดังนั้นเมื่อสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศมีการตกลงกันให้ทำการขนส่งสินค้าทางทะเลแล้ว นอกจากจะต้องพิจารณาอนุสัญญาฯ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยการซื้อขายสินค้า กรณีก็ต้องพิจารณากฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของแต่ละประเทศประกอบด้วย กล่าวโดยเฉพาะเจาะจงคือ แม้ผู้ขายจะมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ซึ่งเป็นสิทธิในสัญญาซื้อขายสินค้าตามที่มีปรากฏอยู่ในอนุสัญญาฯ นั้น แต่การที่ผู้ขายจะบังคับใช้สิทธินี้ได้หรือไม่ เพียงใดนั้น ต้องทำการพิจารณากฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลประกอบด้วยนั่นเอง ซึ่งกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยก็คือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

แม้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะเป็นเพียงกฎหมายที่บัญญัติถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างผู้ส่งของ (shipper) กับผู้ขนส่ง (carrier) ก็ตาม กล่าวคือ แม้กฎหมายฉบับนี้จะไม่ได้เป็นกฎหมายที่บัญญัติถึงเรื่องการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าไว้โดยตรงก็ตาม แต่เมื่อมีการบัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของและผู้ขนส่งไว้ว่ามีอยู่อย่างใดแล้วนั้น กรณีก็จำเป็นต้องพิจารณาถึงกฎหมายฉบับนี้ด้วยว่ามีบทบัญญัติมาตราใดที่จะส่งผลต่อการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามสัญญาซื้อขายสินค้าในทางปฏิบัติหรือไม่

ประเด็นแรกที่ต้องวิเคราะห์มีอยู่ว่า เมื่อนิยามของคำว่า ‘ผู้ส่งของ’ ในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้น หมายถึง บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งของในสัญญาซื้อขายสินค้าทางทะเล ดังนั้น ผู้ส่งของอาจไม่ใช่ผู้ขายเสมอไป ทั้งนี้กรณีต้องพิจารณาถึงข้อสัญญามาตรฐาน หรือ Incoterms@2010 ที่ผู้ขายและผู้ซื้อตกลงใช้กันด้วย

กล่าวคือ หากผู้ขายและผู้ซื้อตกลงใช้ Incoterms@2010 แบบที่ให้ผู้ซื้อในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเป็นผู้มีหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง เช่น FREE ON BOARD (FOB) นั้น ผู้ที่จะอยู่ในฐานะผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลก็คือผู้ซื้อ ทั้งนี้เพราะข้อตกลงแบบ FREE ON BOARD คือข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ซื้อที่มีหน้าที่จัดหาเรือมารับสินค้าที่ท่าเรือต้นทาง ดังนี้ผู้ซื้อจึงมีหน้าที่ในการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลและรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนดังกล่าว ส่วนผู้ขายมีหน้าที่นำส่งสินค้าไปขึ้นที่เรือ ณ ท่าเรือที่ผู้ซื้อกำหนดเท่านั้น

ในขณะที่หากผู้ขายและผู้ซื้อตกลงใช้ Incoterms@2010 แบบที่ให้ผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเป็นผู้มีหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง เช่น COST, INSURANCE AND FREIGHT (CIF) นั้น ผู้ที่จะมีฐานะเป็นผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลคือผู้ขาย เพราะ COST, INSURANCE AND FREIGHT คือข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ขายเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในส่วนของการทำสัญญาประกันภัยและการทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล ดังนี้ ผู้ขายจึงมีหน้าที่ต้องจัดหาเรือที่ท่าเรือต้นทางเพื่อขนส่งสินค้าไปยังเมืองปลายทาง กรณีจึงทำให้ผู้ขายอยู่ในฐานะเป็นผู้ซึ่งมีหน้าที่ทำสัญญาขนส่งกับผู้ขนส่ง

ดังนั้น กรณีสามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่า บทบัญญัติตามความในพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้นจะใช้บังคับกับผู้ขายตามความในสัญญาซื้อขายสินค้าในฐานที่ผู้ขายเป็นผู้ส่งของตามความในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลได้ในเบื้องต้นก็ต่อเมื่อผู้ขายและผู้ซื้อตกลงใช้ Incoterms@2010 ที่กำหนดให้ผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้านั้นเป็นผู้มีหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง เช่น COST, INSURANCE AND FREIGHT เท่านั้น ทั้งนี้เพราะหากผู้ขายและผู้ซื้อตกลงใช้ Incoterms@2010 แบบที่ให้ผู้ซื้อในสัญญาซื้อขายสินค้านั้นเป็นผู้มีหน้าที่ทำสัญญาขนส่ง เช่น FREE ON BOARD แล้ว ผู้ขนส่งย่อมไม่มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายแต่อย่างใด ในทางกลับกัน ผู้ขายก็ย่อมไม่มีสิทธิใดต่อผู้ขนส่งตามความในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวเลย แม้นจะมีสิทธิตามสัญญาซื้อขายสินค้าในการระงับการส่งสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ก็ตาม กล่าวคือ ผู้ขายไม่สามารถอ้างสิทธิใดต่อผู้ขนส่งให้ผู้ขนส่งหยุดหรือระงับการส่งมอบสินค้าได้ ทั้งนี้เพราะผู้ขายและผู้ขนส่งหาไม่มีนิติสัมพันธ์ใดๆต่อกันตามสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลแต่อย่างใด

บทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องเมื่อผู้ขายหรือผู้ส่งของได้บังคับใช้สิทธิของตนตามที่มิในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้นคือมาตรา 28 มาตรา 30 และมาตรา 36

มาตรา 28 เป็นมาตราที่วางหลักในเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งในการที่จะต้องส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับตราส่งที่ได้ทำการเวนคืนใบตราส่งให้หรือประกันตามสมควรแก่ตน โดยมาตรานี้ถือเป็นมาตราที่วางหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิของผู้รับตราส่งหรือหน้าที่ของผู้ขนส่งโดยทั่วไป

สำหรับมาตรา 30 และมาตรา 36 นั้น จะเป็นมาตราที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับเรื่องการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศในการที่จะระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit)

กล่าวคือ มาตรา 30 เป็นมาตราที่วางหลักในเรื่องใบตราส่งไว้ว่า หากมีการออกใบตราส่งไว้มากกว่าหนึ่งฉบับ ในระหว่างที่ของยังไปไม่ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทาง หรือกล่าวอีกนัยคือกรณีที่สินค้ายังอยู่ในระหว่างการขนส่งนั้น ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องส่งมอบของนั้นให้แก่บุคคลใด เว้นแต่จะได้รับเวนคืนใบตราส่งทั้งหมดที่เคยออกให้แก่กันไว้นั่นเอง

ในขณะที่มาตรา 36 เป็นมาตราที่ว่าด้วยเรื่องของการที่ผู้ส่งของจะบังคับใช้สิทธิของตนโดยการสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการขนส่งสินค้าไปยังผู้รับตราส่ง ซึ่งมาตรานี้วางหลักไว้ว่าการที่ผู้ส่งของจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ ผู้ขนส่งจะต้องทำตามคำสั่งดังกล่าวของผู้ส่งของก็ต่อเมื่อผู้ส่งของได้ทำการเวนคืนใบตราส่งทั้งหมดที่ผู้ขนส่งเคยออกให้ไว้ในตอนแรกด้วย

ดังนั้น จากที่กล่าวไปข้างต้นสามารถวิเคราะห์ได้ว่า ปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับผู้ขายเมื่อมีการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล (Stoppage in transit) ในประเทศไทยนั้น สามารถเกิดขึ้นได้จากสองกรณีด้วยกัน ดังนี้

(1) ผู้ซื้อเป็นผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล

หากในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายตกลงใช้ Incoterms®2010 แบบ FREE ON BOARD (FOB) แล้ว ผู้ซึ่งจะมีหน้าที่ทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับผู้ขนส่งก็คือผู้ซื้อ ดังนั้นผู้ซื้อจึงอยู่ในฐานะผู้ส่งของตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อันจะมีสิทธิและหน้าที่ทั้งหลายต่อผู้ขนส่ง กรณีจึงเป็นการที่ แม้ผู้ขายจะมีสิทธิในการระงับการส่งสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามที่อนุสัญญาฯ ได้ให้ไว้ก็ตาม แต่การบังคับใช้สิทธิดังกล่าวในทางปฏิบัติย่อมเป็นไปได้เลย ทั้งนี้เพราะเมื่อผู้ขายและผู้ขนส่งไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ใดๆต่อกันตามสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลแล้ว ผู้ขายย่อมไม่สามารถอ้างสิทธิใดต่อผู้ขนส่ง

ให้ผู้ขนส่งหยุดหรือระงับการส่งมอบสินค้าได้ ในทางกลับกัน ผู้ขนส่งก็หาหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขายแต่อย่างใดไม่

สำหรับปัญหาการบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล (Stoppage in transit) ในประเทศไทยกรณีที่ (1) **ผู้ซื้อเป็นผู้ส่งของในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล** นั้น เมื่อพิจารณาจากการชำระราคาค่าสินค้าระหว่างประเทศที่นิยมใช้กันในปัจจุบันซึ่งมีอยู่ทั้งสิ้น 4 วิธีด้วยกัน กล่าวคือ การชำระราคาล่วงหน้า (Advance payment), การชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account), การชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) และการชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit) ผู้เขียนมีความเห็นว่า ไม่ว่าในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศจะมีการกำหนดให้ชำระราคากันแบบใดก็ตาม ปัญหาการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ก็จะมีลักษณะอย่างเดียวกันอยู่ดี กล่าวคือ ผู้ขายไม่สามารถบังคับใช้สิทธิดังกล่าวได้จริงในทางปฏิบัติ เนื่องจากผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามการบังคับใช้สิทธิที่ผู้ขายมีตามสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เพราะผู้ขายไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ใดๆ กับผู้ขนส่งตามความในพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

(2) **การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล (Stoppage in transit) เกิดขึ้นภายหลังจากที่ผู้ขายได้ทำการส่งมอบหรือโอนใบตราส่งแล้ว**

ในทางปฏิบัตินั้น เมื่อผู้ขายทำการส่งมอบสินค้าไปให้กับผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งให้กับผู้ขายแล้วนั้น ผู้ขายย่อมมีหน้าที่ที่จะนำใบตราส่งดังกล่าวมาส่งมอบหรือโอนต่อไปให้กับธนาคารหรือผู้ซื้อต่อไป ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในเรื่องของการชำระราคาระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายว่าได้ตกลงกันไว้ให้ทำการชำระราคาแบบใด กล่าวคือ หากเป็น การชำระราคาล่วงหน้า (Advance payment) และการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account) ผู้ขายจะมีหน้าที่ในการส่งมอบหรือโอนใบตราส่งไปยังผู้ซื้อโดยตรง ในขณะที่หากมีการตกลงกันให้ชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) และการชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit) นั้น ผู้ขายจะมีหน้าที่ที่จะต้องส่งมอบหรือโอนใบตราส่งไปให้กับธนาคาร จากนั้นธนาคารจะเป็นผู้ส่งมอบหรือโอนใบตราส่งฉบับดังกล่าวต่อไปยังผู้ซื้อเอง ดังนี้ หากผู้ขายส่งมอบหรือโอนใบตราส่งไปแล้วแต่ผู้ซื้อยังไม่ได้ชำระราคาค่าสินค้านี้ดังกล่าว ปัญหาจะมีอยู่ว่าผู้ขายยังสามารถบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ได้จริงหรือไม่ในทางปฏิบัติ เพราะกรณีจะเห็นได้ว่า แม้ผู้ขายยังคงมีสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) อยู่ตามความใน

อนุสัญญาซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าก็ตาม แต่หากพิจารณาตามความในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แล้ว ผู้ขนส่งหามีหน้าที่ทำตามคำสั่งของผู้ขายซึ่งเป็นผู้ส่งของที่สั่งให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) และส่งสินค้าดังกล่าวกลับคืนมาแต่อย่างใดไม่ ทั้งนี้ เพราะผู้ขายซึ่งเป็นผู้ส่งของนั้นไม่มีใบตราส่งที่จะมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่งเมื่อมีการบังคับใช้สิทธิดังกล่าว อีกทั้ง หากผู้ขนส่งทำตามคำสั่งดังกล่าวของผู้ขายหรือผู้ส่งของ ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดชอบต่อธนาคารซึ่งมีใบตราส่งฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืนไว้ในครอบครอง

โดยปัญหาการบังคับใช้สิทธิดังกล่าวตามที่ได้กล่าวไปข้างต้นนี้จะเกิดกับผู้ขายได้ก็เฉพาะแต่ในกรณีทีในสัญญาซื้อขายสินค้านั้นระหว่างประเทศระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อได้ตกลงกันให้มีการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account) หรือการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) เท่านั้น ทั้งนี้ เพราะจากลักษณะของการชำระราคาแบบการชำระเงินล่วงหน้า (Advance payment) และการชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Letter of credit) ผู้ขายย่อมไม่มีความจำเป็นที่จะต้องใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) แต่อย่างใด กล่าวคือ หากมีการตกลงกันให้ผู้ซื้อทำการการชำระเงินล่วงหน้าก่อนที่ผู้ขายจะทำการส่งสินค้าไปให้ผู้ซื้อกรณีต้องปรากฏว่าผู้ซื้อได้ทำการชำระราคาค่าสินค้านั้นแล้วให้แก่ผู้ขายแล้ว อนึ่ง หากเป็นการชำระราคาแบบเลตเตอร์ออฟเครดิตที่มีเอกสารประกอบนั้น กรณีจะเป็นการที่หากผู้ขายได้ส่งมอบเอกสารการขนส่งให้ธนาคารถูกต้องครบถ้วนแล้ว ธนาคารย่อมมีหน้าที่ชำระเงินให้กับผู้ขาย

ในขณะที่หากเป็นการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account) และการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) ที่ผู้ขายจำเป็นต้องทำการส่งมอบสินค้าและเอกสารการขนส่งสินค้า (Shipping documents) เช่น ใบตราส่ง (Bill of lading) ให้กับผู้ซื้อก่อนที่ผู้ขายจะได้รับการชำระราคา ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นการส่งมอบเอกสารให้กับผู้ซื้อเองโดยตรง สำหรับการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account) หรือผ่านธนาคาร สำหรับการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) ก็ตาม ดังนี้ หากกรณีปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ซื้อจะไม่ชำระราคาหรือไม่สามารถชำระราคาได้ (anticipatory breach) ภายหลังจากที่ผู้ขายส่งมอบสินค้าและใบตราส่งให้กับผู้ซื้อไปแล้วและสินค้ายังอยู่ในระหว่างการขนส่ง ประเด็นปัญหาที่ผู้ขายจะต้องพบ คือ ผู้ขายไม่สามารถบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล (Stoppage in transit) ตามที่ตนมีภายใต้กฎหมายที่บังคับใช้ในประเทศไทยได้จริงในทางปฏิบัติ

5.2 ข้อเสนอแนะ

แม้การบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล (Stoppage in transit) ในประเทศไทยจะมีปัญหาเกิดขึ้นตามที่ผู้เขียนได้กล่าวไปข้างต้นนั้น เพื่อให้ผู้ขายสามารถบังคับใช้สิทธิดังกล่าวได้อยู่ในระหว่างที่ยังไม่มีการพิจารณาถึงปัญหาดังกล่าวนั้น ผู้เขียนเห็นควรขอเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติเท่าที่พอเป็นไปได้ไว้ในเบื้องต้น สำหรับกรณี (2) การบังคับใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล (Stoppage in transit) เกิดขึ้นภายหลังจากที่ผู้ขายได้ทำการส่งมอบหรือโอนใบตราส่งแล้ว ดังนี้

1. กรณีที่สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศตกลงกันให้มีการชำระราคาแบบเปิดบัญชี (Open Account)

เมื่อพิจารณาตามความในวรรคสองของมาตรา 30 และมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่วางหลักไว้ว่า หากผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ส่งของที่ให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) และให้ส่งสินค้าดังกล่าวกลับมาให้ตน ทั้งๆที่ผู้ส่งของไม่มีต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีต้นฉบับใบตราส่งดังกล่าวนั้น ผู้เขียนเห็นว่า เมื่อบทบัญญัติดังกล่าวเป็นเพียงบทบัญญัติที่วางหลักในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ กล่าวคือ หากใช้เป็นบทบัญญัติที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิของผู้ขายที่ไม่มีใบตราส่งในการที่จะบังคับใช้สิทธิใดๆของตนที่มีตามกฎหมายอื่นแต่อย่างใดไม่ ดังนี้ กรณีจึงเป็นการที่หากผู้ส่งของหรือผู้ขายทำการวางหลักประกันหรือให้หลักประกันตามสมควรแก่ผู้ขนส่งแล้ว ทั้งนี้อาจเพื่อต้องการเข้าครอบครองสินค้าอีกรอบหรือเพื่อนำสินค้าออกไปขายต่อให้กับผู้ที่ต้องการสินค้าที่ให้ราคาดีกว่าผู้ซื้อหรือดีกว่าการที่จะต้องทำการเอาสินค้าออกไปขายทอดตลาดหรือขายต่อในราคาที่ถูกเกินไปก็ตาม ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้ แม้ผู้ขายหรือผู้ส่งของจะไม่มีต้นฉบับใบตราส่งมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่งก็ตาม ผู้ขนส่งก็อาจยินยอมที่จะทำตามคำสั่งของผู้ขายที่ให้ระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) และให้ส่งสินค้าดังกล่าวกลับมาให้ตนได้

ทั้งนี้ เพื่อให้กรณีเกิดความชัดเจนขึ้นในทางปฏิบัติ ผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติในมาตรา 30 และมาตรา 36 ควรกล่าวถึงเรื่อง ‘ประกันตามควร’ ดังที่มีปรากฏอยู่ในมาตรา 15 และมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ด้วย

2. กรณีที่สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศตกลงกันให้มีการชำระราคาแบบใช้ตัวแลกเงินเพื่อการเรียกเก็บที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill for collection) ประเภท Document against Payment (D/P)

หากผู้ซื้อไม่ชำระเงินทันทีเมื่อได้เห็นตัวแลกเงิน สำหรับกรณีที่ตัวแลกเงินนั้นเป็นชนิดสั่งจ่ายเมื่อได้เห็นตัวแลกเงิน (Document against Payment Sight) หรือเมื่อพ้นกำหนดเวลาตามที่ปรากฏในตัวแลกเงินแล้วผู้ซื้อไม่ชำระเงินให้กับธนาคารในกรณีที่ตัวแลกเงินเป็นชนิดที่มีกำหนดเวลา (Document against Payment Term) นั้น ธนาคารย่อมไม่มีความผูกพันใดๆต่อทั้งผู้ซื้อและผู้ขายอีกต่อไป ดังนี้ หากผู้ขายมีความต้องการในการที่จะให้สินค้ากลับมาอยู่ในความครอบครองของตน ผู้ขายก็สามารถที่จะทำเรื่องขอ Shipping Documents หรือเอกสารในการขนส่งอันหมายความว่ารวมถึงใบตราส่งคืนจากธนาคารได้ ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้ย่อมทำให้ผู้ขายกลับมาใช้สิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามความมาตรา 71 (2) ต่อไปได้จริงในทางปฏิบัติ ทั้งนี้เพราะ ผู้ขายหรือผู้ส่งของจะมีต้นฉบับใบตราส่งมาเวนคืนให้กับผู้ขนส่งเมื่อทำการสั่งให้ผู้ขนส่งระงับการส่งมอบสินค้าและส่งสินค้าดังกล่าวกลับคืนมาให้ตน อันจะทำให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ทำตามคำสั่งดังกล่าวของผู้ขายหรือผู้ส่งของ โดยกรณีดังกล่าวนี้ ทั้งฝ่ายผู้ขายและธนาคารย่อมได้ประโยชน์ทั้งคู่ แทนที่ธนาคารจะบังคับเอาจากผู้ซื้อหรือหลักประกันที่ผู้ซื้อจัดหาไว้ให้เอง

กล่าวโดยสรุปคือ เมื่อการบังคับใช้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ตามที่มีปรากฏอยู่ในมาตรา 71 (2) แห่งอนุสัญญาฯ อาจไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ เพราะกรณีจะติดปัญหาเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งตามที่มีปรากฏอยู่ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยซึ่งก็คือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า ผู้บัญญัติกฎหมายควรพึงระวังสำหรับการนำสิทธิดังกล่าวภายใต้อนุสัญญาฯ มาใช้บังคับในประเทศไทย

อย่างไรก็ดี หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฯ ประเทศไทยย่อมต้องรับบทบัญญัติทั้งหลายตามที่มีปรากฏในอนุสัญญาฯ ซึ่งกรณีหมายความว่ารวมถึงมาตรา 71 (2) ซึ่งเป็นมาตราที่ไม่อาจตั้งข้อสงวนได้ด้วย ดังนั้น การจะทำให้สิทธิของผู้ขายในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) ในมาตรา 71 (2) ของอนุสัญญาฯ สามารถบังคับใช้ในประเทศไทยได้ โดยปราศจากปัญหาตามที่ผู้เขียนได้เสนอไว้ข้างต้น ผู้บัญญัติกฎหมายจึงจำเป็นต้องทำการพิจารณาแก้ไขบทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศหรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลต่อไปเพราะแม้กฎหมายดังกล่าวจะมีความเป็นเอกเทศจากกันก็ตาม แต่กรณีย่อมไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ที่กฎหมายทั้งสองจะมีความเกี่ยวพันกันในทางปฏิบัติ มิฉะนั้น หากบทบัญญัติเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งตามที่มีปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังมีความไม่

สอดคล้องกับบทบัญญัติในมาตรา 71 (2) ของอนุสัญญาฯ ซึ่งว่าด้วยเรื่องสิทธิในการระงับการส่งมอบสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง (Stoppage in transit) อยู่ นั่น การบังคับใช้สิทธิดังกล่าวของผู้ขายในประเทศไทยย่อมเกิดปัญหาขึ้นได้ในทางปฏิบัติดังที่ผู้เขียนได้นำเสนอไว้ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้



รายการอ้างอิง

Associated. Bill of Lading (B/L) ใบตราส่งสินค้า คืออะไร มีกี่ประเภท [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.abassociated.com/info/billoflading/> [เข้าถึงเมื่อ 25 พฤษภาคม 2561]

Bianca, C. M., and Bonell, M. J. Commentary on the International Sales Law (the 1980 Vienna Sales Convention). Milan: 1987.

Black, H. C. Black's Law Dictionary. 6th ed. USA: West Publishing Co., 1990.

Cambridge University Press. Stoppage in Transit [Online]. Available from: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/stoppage-in-transit> [1 January 2018].

Collins Dictionary of Law. Stoppage in Transit [Online]. Available from: <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/stoppage+in+transit> [1 January 2018].

DiMatteo, L. A., Dhooge, L., Greene, S., Maurer, V., and Pagnattaro, M. The Interpretive Turn in International Sales Law: An Analysis of Fifteen Years of Cisg Jurisprudence [Online]. 2004. Available from: <http://cisgw3.law.pace.edu/cisg/text/anno-art-09.html#udfn41> [20 April 2018].

Farlex Inc. Anticipatory Breach [Online]. 2007. Available from: <http://www.dictionary.com/contract> [14 January 2018].

Freight Transport Association. Stoppage in Transit [Online]. Available from: http://www.fta.co.uk/policy_and_compliance/sea/long_guide/stoppage_transit.html [1 February 2018].

Gilmore, G., and Black, C. L. The Law of Admiralty. 2nd ed.: The Foundation Press, 1975.

Girvin, S. Carriage of Goods by Sea. 2nd ed.: Oxford University Press, 2011.

Hull, H. The Virginia Law Register. Virginal Law Review Volume 3 Issue 5 (1917).

International Chamber of Commerce. Incoterms® Rules 2010 [Online]. Available from: <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/incoterms-rules-2010/> [8 June 2018].

Lookofsky, J. The 1980 United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods [Online]. 2000. Available from: <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/lookofsky.html> [22 March 2018].

Nyer, D. With Holding Performance for Breach in International Transactions: An Exercise in Equations, Proportions or Coercion? [Online]. 2007. Available from: <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/nyer.html> [20 March 2018].

O.K. Metcalfe. General Principles of English Law. 9th ed.: Donnington Press, 1974.

Pace Law School Institute of International Commercial Law. Convention Relating to a Uniform Law on the International Sale of Goods [Online]. 1998. Available from: <https://www.cisg.law.pace.edu/cisg/text/ulis.html> [21 January 2018].

———. Legislative History Summary of Uncitral: Legislative History of the Cisg [Online]. 1999. Available from: <https://www.cisg.law.pace.edu/cisg/linkd.html> [21 January 2018].

———. Text of [1978] Draft Convention on Contracts for the International Sale of Goods Approved by the United Nations Commission on International Trade [Online]. 1999. Available from:
<https://www.cisg.law.pace.edu/cisg/1978draft.html> [21 January 2018].

Pejovic, C. Stoppage in Transit and Right of Control: “Conflict of Rules”? [Online]. Available from: <https://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/pejovic.html> [11 January 2018].

Schlectrim, P. Commentary on the Un Convention on the International Sale of Goods (Cisg). 2nd ed. Oxford: Clarendon Press, 1998.

Silveira, M. A. d. Anticipatory Breach under the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods [Online]. 2005. Available from: <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/azeredo.html> [19 March 2018].

Stone, B. Uniform Commercial Code in a Nutshell. 2nd ed.: West Publishing Co., 1984.

The Common Law Library. Benjamin’s Sale of Goods. 5th ed.: Sweet & Maxwell, 1997.

USLegal. Application of the Ucc [Online]. Available from:
<https://uniformcommercialcode.uslegal.com/application-of-the-ucc/>
[29 January 2018].

White, J. J., and Summers, R. S. Handbook of the Law under the Uniform Commercial Code West Publishing Co., 1972.

Ziegler, A. v. The Right of Suspension and Stoppage in Transit (and Notification Thereof) [Online]. 2005. Available from:
<https://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/ziegler.html> [4 January 2018].

กมลชนก สุทธิวาหนฤพุดิ. ธุรกิจพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.

กำชัย จงจักรพันธ์. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Law). พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2557.

กิตติศักดิ์ ปรกติ. อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ UN – Convention on Contracts for International Sale of Goods [ออนไลน์]. แหล่งที่มา:
<http://lawwebservice.com/> [เข้าถึงเมื่อ 12 กุมภาพันธ์ 2561]

โกศล ฉันทิกุล. กฎหมายและการปฏิบัติเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2553.

จุฑาทิพย์ เวชสุริยกุล. การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ตามอนุสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.

เปรมจิต วงศ์เมฆ. ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1980: ประเภทสินค้า. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2550.

พันธ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. CISG : อนุสัญญาสหประชาชาติที่ไม่ผูกพันประเทศไทย แต่ศาลไทยอาจปฏิเสธที่จะใช้ไม่ได้ หากมีการกล่าวอ้างกฎหมายขัดกัน [ออนไลน์]. 2556. แหล่งที่มา: <https://www.gotoknow.org/posts/532979> [เข้าถึงเมื่อ 11 กุมภาพันธ์ 2561]

- . รู้จักกฎหมายประเภทต่างๆที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <https://www.openerpthailand.org/viewtopic.php?t=591> [เข้าถึงเมื่อ 18 มีนาคม 2561]
- วัลลภา หลอดเข็ม. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการบังคับใช้สัญญาทรัสต์รีซีทของธนาคาร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี. 2556.
- วิชัย ตันติกุลานันท์. คำอธิบายสัญญาว่าด้วยเลตเตอร์ออฟเครดิต (L/C) และทรัสต์รีซีท (T/R). กรุงเทพมหานคร: พิมพ์อักษร 2544.
- สมพร ไพลิน. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับเฮกกรุสส์ เฮก-วิสปู้ร์ลุสส์ และ แอสมเบอร์กรุสส์. วารสารการพาณิชย์นาวี ปีที่ 11 ฉบับที่ 1 (มกราคม 2535).
- สสว. วิธีการชำระเงินในการค้าระหว่างประเทศ [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.fleth.co.th/index.php/th/knowledge/401-401> [เข้าถึงเมื่อ 2 กุมภาพันธ์ 2561]
- สุทธิพล ทวีชัยการ. ข้อสังเกตเกี่ยวกับปัญหาเรื่องสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ. วารสารรพี (2539).
- สุนัย มโนมัยอุตม. การชำระเงินตามสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ (Finance of International Sales). ใน คู่มือการศึกษาวិชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: จีระวิชาการพิมพ์, 2543.
- หอการค้านานาชาติแห่งประเทศไทย. Incoterms@2010 กฎของหอการค้านานาชาติ สำหรับใช้เป็นเงื่อนไขทางการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร.
- อัญชัน ศรีพิทักษ์สกุล. การผิดสัญญาที่คาดหมายได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (Anticipatory Breach) ในสัญญาซื้อขายสินค้าทางพาณิชย์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2551.

อิทธิกร ขำเดช. คดีแพ่งที่เกี่ยวกับสัญญาการซื้อขายระหว่างประเทศและการชำระเงินโดยเลตเตอร์ออฟเครดิตในกระบวนการพิจารณาคดีศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.ipitc.coj.go.th/> [เข้าถึงเมื่อ 29 มิถุนายน 2561]





ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ภาคผนวก ก

United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods
A.D.1980



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods
A.D.1980¹

Chapter I

SPHERE OF APPLICATION

Article 1

(1) This Convention applies to contracts of sale of goods between parties whose places of business are in different States:

(a) when the States are Contracting States; or

(b) when the rules of private international law lead to the application of the law of a Contracting State.

(2) The fact that the parties have their places of business in different States is to be disregarded whenever this fact does not appear either from the contract or from any dealings between, or from information disclosed by, the parties at any time before or at the conclusion of the contract.

(3) Neither the nationality of the parties nor the civil or commercial character of the parties or of the contract is to be taken into consideration in determining the application of this Convention.

¹ Pace Law School Institute of International Commercial Law, UNITED NATIONS CONVENTION ON CONTRACTS FOR THE INTERNATIONAL SALE OF GOODS (1980) [CISG] [Online]. Available from: <https://www.cisg.law.pace.edu/cisg/text/treaty.html> (May 22, 2007)

Article 2

This Convention does not apply to sales:

- (a) of goods bought for personal, family or household use, unless the seller, at any time before or at the conclusion of the contract, neither knew nor ought to have known that the goods were bought for any such use;
- (b) by auction;
- (c) on execution or otherwise by authority of law;
- (d) of stocks, shares, investment securities, negotiable instruments or money;
- (e) of ships, vessels, hovercraft or aircraft;
- (f) of electricity.

Article 3

(1) Contracts for the supply of goods to be manufactured or produced are to be considered sales unless the party who orders the goods undertakes to supply a substantial part of the materials necessary for such manufacture or production.

(2) This Convention does not apply to contracts in which the preponderant part of the obligations of the party who furnishes the goods consists in the supply of labour or other services.

Article 4

This Convention governs only the formation of the contract of sale and the rights and obligations of the seller and the buyer arising from such a contract. In particular, except as otherwise expressly provided in this Convention, it is not concerned with:

- (a) the validity of the contract or of any of its provisions or of any usage;
- (b) the effect which the contract may have on the property in the goods sold.

Article 5

This Convention does not apply to the liability of the seller for death or personal injury caused by the goods to any person.

Article 6

The parties may exclude the application of this Convention or, subject to article 12, derogate from or vary the effect of any of its provisions.

Chapter V

PROVISIONS COMMON TO THE OBLIGATIONS OF THE SELLER AND OF THE BUYER

Section I. Anticipatory breach and instalment contracts

Article 71

(1) A party may suspend the performance of his obligations if, after the conclusion of the contract, it becomes apparent that the other party will not perform a substantial part of his obligations as a result of:

- (a) a serious deficiency in his ability to perform or in his creditworthiness; or
- (b) his conduct in preparing to perform or in performing the contract.

(2) If the seller has already dispatched the goods before the grounds described in the preceding paragraph become evident, he may prevent the handing over of the goods to the buyer even though the buyer holds a document which entitles him to obtain them. The present paragraph relates only to the rights in the goods as between the buyer and the seller.

(3) A party suspending performance, whether before or after dispatch of the goods, must immediately give notice of the suspension to the other party and must continue with performance if the other party provides adequate assurance of his performance.

Article 72

(1) If prior to the date for performance of the contract it is clear that one of the parties will commit a fundamental breach of contract, the other party may declare the contract avoided.

(2) If time allows, the party intending to declare the contract avoided must give reasonable notice to the other party in order to permit him to provide adequate assurance of his performance.

(3) The requirements of the preceding paragraph do not apply if the other party has declared that he will not perform his obligations.

Article 73

(1) In the case of a contract for delivery of goods by instalments, if the failure of one party to perform any of his obligations in respect of any instalment constitutes a fundamental breach of contract with respect to that instalment, the other party may declare the contract avoided with respect to that instalment.

(2) If one party's failure to perform any of his obligations in respect of any instalment gives the other party good grounds to conclude that a fundamental breach of contract will occur with respect to future instalments, he may declare the contract avoided for the future, provided that he does so within a reasonable time.

(3) A buyer who declares the contract avoided in respect of any delivery may, at the same time, declare it avoided in respect of deliveries already made or of future deliveries if, by reason of their interdependence, those deliveries could not be used for the purpose contemplated by the parties at the time of the conclusion of the contract.

ภาคผนวก ข

Sale of Goods Act 1979: กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

Sale of Goods Act 1979: กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศอังกฤษ²

PART V

RIGHTS OF UNPAID SELLER AGAINST THE GOODS

44 Right of stoppage in transit.

Subject to this Act, when the buyer of goods becomes insolvent the unpaid seller who has parted with the possession of the goods has the right of stopping them in transit, that is to say, he may resume possession of the goods as long as they are in course of transit, and may retain them until payment or tender of the price.

45 Duration of transit.



(1) Goods are deemed to be in course of transit from the time when they are delivered to a carrier or other bailee or custodian for the purpose of transmission to the buyer, until the buyer or his agent in that behalf takes delivery of them from the carrier or other bailee or custodian.

(2) If the buyer or his agent in that behalf obtains delivery of the goods before their arrival at the appointed destination, the transit is at an end.

(3) If, after the arrival of the goods at the appointed destination, the carrier or other bailee or custodian acknowledges to the buyer or his agent that he holds the goods on his behalf and continues in possession of them as bailee or custodian for the buyer or his agent, the transit is at an end, and it is immaterial that a further destination for the goods may have been indicated by the buyer.


² Legislation.gov.uk, Sale of Goods Act 1979 [online]. Available from: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1979/54>

(4) If the goods are rejected by the buyer, and the carrier or other bailee or custodian continues in possession of them, the transit is not deemed to be at an end, even if the seller has refused to receive them back.

(5) When goods are delivered to a ship chartered by the buyer it is a question depending on the circumstances of the particular case whether they are in the possession of the master as a carrier or as agent to the buyer.

(6) Where the carrier or other bailee or custodian wrongfully refuses to deliver the goods to the buyer or his agent in that behalf, the transit is deemed to be at an end.

(7) Where part delivery of the goods has been made to the buyer or his agent in that behalf, the remainder of the goods may be stopped in transit, unless such part delivery has been made under such circumstances as to show an agreement to give up possession of the whole of the goods.



46 How stoppage in transit is effected.

(1) The unpaid seller may exercise his right of stoppage in transit either by taking actual possession of the goods or by giving notice of his claim to the carrier or other bailee or custodian in whose possession the goods are.

(2) The notice may be given either to the person in actual possession of the goods or to his principal.

(3) If given to the principal, the notice is ineffective unless given at such time and under such circumstances that the principal, by the exercise of reasonable diligence, may communicate it to his servant or agent in time to prevent a delivery to the buyer.

(4) When notice of stoppage in transit is given by the seller to the carrier or other bailee or custodian in possession of the goods, he must re-deliver the goods to, or according to the directions of, the seller; and the expenses of the re-delivery must be borne by the seller.

47 Effect of sub-sale etc. by buyer.

(1) Subject to this Act, the unpaid seller's right of lien or retention or stoppage in transit is not affected by any sale or other disposition of the goods which the buyer may have made, unless the seller has assented to it.

(2) Where a document of title to goods has been lawfully transferred to any person as buyer or owner of the goods, and that person transfers the document to a person who takes it in good faith and for valuable consideration, then—

(a) if the last-mentioned transfer was by way of sale the unpaid seller's right of lien or retention or stoppage in transit is defeated; and

(b) if the last-mentioned transfer was made by way of pledge or other disposition for value, the unpaid seller's right of lien or retention or stoppage in transit can only be exercised subject to the rights of the transferee.

48 Rescission: and re-sale by seller.

(1) Subject to this section, a contract of sale is not rescinded by the mere exercise by an unpaid seller of his right of lien or retention or stoppage in transit.

(2) Where an unpaid seller who has exercised his right of lien or retention or stoppage in transit re-sells the goods, the buyer acquires a good title to them as against the original buyer.

(3) Where the goods are of a perishable nature, or where the unpaid seller gives notice to the buyer of his intention to re-sell, and the buyer does not within a reasonable time pay or tender the price, the unpaid seller may re-sell the goods and recover from the original buyer damages for any loss occasioned by his breach of contract.

(4) Where the seller expressly reserves the right of re-sale in case the buyer should make default, and on the buyer making default re-sells the goods, the original contract of sale is rescinded but without prejudice to any claim the seller may have for damages.



ภาคผนวก ค

Carriage of Goods by Sea Act of 1992: กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของ
ประเทศอังกฤษ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

Carriage of Goods by Sea Act of 1992: กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของ
ประเทศอังกฤษ³

Section 2 Rights under shipping documents.

(1) Subject to the following provisions of this section, a person who becomes—

(a) the lawful holder of a bill of lading;

(b) the person who (without being an original party to the contract of carriage) is the person to whom delivery of the goods to which a sea waybill relates is to be made by the carrier in accordance with that contract; or

(c) the person to whom delivery of the goods to which a ship's delivery order relates is to be made in accordance with the undertaking contained in the order, shall (by virtue of becoming the holder of the bill or, as the case may be, the person to whom delivery is to be made) have transferred to and vested in him all rights of suit under the contract of carriage as if he had been a party to that contract.

(2) Where, when a person becomes the lawful holder of a bill of lading, possession of the bill no longer gives a right (as against the carrier) to possession of the goods to which the bill relates, that person shall not have any rights transferred to him by virtue of subsection (1) above unless he becomes the holder of the bill—

(a) by virtue of a transaction effected in pursuance of any contractual or other arrangements made before the time when such a right to possession ceased to attach to possession of the bill; or

(b) as a result of the rejection to that person by another person of goods or documents delivered to the other person in pursuance of any such arrangements.

³ Legislation.gov.uk, **Carriage of Goods by Sea Act of 1992** [online]. Available from: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1992/50/contents>

(3)The rights vested in any person by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to a ship's delivery order—

(a)shall be so vested subject to the terms of the order; and

(b)where the goods to which the order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, shall be confined to rights in respect of the goods to which the order relates.

(4)Where, in the case of any document to which this Act applies—

(a)a person with any interest or right in or in relation to goods to which the document relates sustains loss or damage in consequence of a breach of the contract of carriage; but

(b)subsection (1) above operates in relation to that document so that rights of suit in respect of that breach are vested in another person, the other person shall be entitled to exercise those rights for the benefit of the person who sustained the loss or damage to the same extent as they could have been exercised if they had been vested in the person for whose benefit they are exercised.

(5)Where rights are transferred by virtue of the operation of subsection (1) above in relation to any document, the transfer for which that subsection provides shall extinguish any entitlement to those rights which derives—

(a)where that document is a bill of lading, from a person's having been an original party to the contract of carriage; or

(b)in the case of any document to which this Act applies, from the previous operation of that subsection in relation to that document;

but the operation of that subsection shall be without prejudice to any rights which derive from a person's having been an original party to the contract contained in, or evidenced by, a sea waybill and, in relation to a ship's delivery order, shall be without prejudice to any rights deriving otherwise than from the previous operation of that subsection in relation to that order.

Section 3 Liabilities under shipping documents.

(1) Where subsection (1) of section 2 of this Act operates in relation to any document to which this Act applies and the person in whom rights are vested by virtue of that subsection—

(a) takes or demands delivery from the carrier of any of the goods to which the document relates;

(b) makes a claim under the contract of carriage against the carrier in respect of any of those goods; or

(c) is a person who, at a time before those rights were vested in him, took or demanded delivery from the carrier of any of those goods,

that person shall (by virtue of taking or demanding delivery or making the claim or, in a case falling within paragraph (c) above, of having the rights vested in him) become subject to the same liabilities under that contract as if he had been a party to that contract.

(2) Where the goods to which a ship's delivery order relates form a part only of the goods to which the contract of carriage relates, the liabilities to which any person is subject by virtue of the operation of this section in relation to that order shall exclude liabilities in respect of any goods to which the order does not relate.

(3) This section, so far as it imposes liabilities under any contract on any person, shall be without prejudice to the liabilities under the contract of any person as an original party to the contract.



ภาคผนวก ง

Uniform Commercial Code: กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CHULALONGKORN UNIVERSITY

Uniform Commercial Code: กฎหมายว่าด้วยการซื้อขายสินค้าของประเทศสหรัฐอเมริกา⁴

Section 2-705 Seller's Stoppage of Delivery in Transit or Otherwise.

(1) The seller may stop delivery of goods in the possession of a carrier or other bailee when he discovers the buyer to be insolvent (Section 2-702) and may stop delivery of carload, truckload, planeload or larger shipments of express or freight when the buyer repudiates or fails to make a payment due before delivery or if for any other reason the seller has a right to withhold or reclaim the goods;

(2) As against such buyer the seller may stop delivery until (a) receipt of the goods by the buyer; or (b) acknowledgment to the buyer by any bailee of the goods except a carrier that the bailee holds the goods for the buyer; or (c) such acknowledgment to the buyer by a carrier by reshipment or as warehouseman; or (d) negotiation to the buyer of any negotiable document of title covering the goods;

(3)(a) To stop delivery the seller must so notify as to enable the bailee by reasonable diligence to prevent delivery of the goods; (b) After such notification the bailee must hold and deliver the goods according to the directions of the seller but the seller is liable to the bailee for any ensuing charges or damages; (c) If a negotiable document of title has been issued for goods the bailee is not obliged to obey a notification to stop until surrender of the document; (d) A carrier who has issued a non-negotiable bill of lading is not obliged to obey a notification to stop received from a person other than the consignor.

⁴ Cornell Law School, **Uniform Commercial Code** [online]. Available from: <https://www.law.cornell.edu/ucc>

ภาคผนวก จ
Federal Bill of lading Act: กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศ
สหรัฐอเมริกา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

**Federal Bill of lading Act: กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศ
สหรัฐอเมริกา⁵**

Section 80105 Title and rights affected by negotiation

(a) Title. — When a negotiable bill of lading is negotiated—

(1) the person to whom it is negotiated acquires the title to the goods that— (A) the person negotiating the bill had the ability to convey to a purchaser in good faith for value; and (B) the consignor and consignee had the ability to convey to such a purchaser; and

(2) the common carrier issuing the bill becomes obligated directly to the person to whom the bill is negotiated to hold possession of the goods under the terms of the bill the same as if the carrier had issued the bill to that person.

(b) Superiority of Rights. — When a negotiable bill of lading is negotiated to a person for value in good faith, that person's right to the goods for which the bill was issued is superior to a seller's lien or to a right to stop the transportation of the goods. This subsection applies whether the negotiation is made before or after the common carrier issuing the bill receives notice of the seller's claim. The carrier may deliver the goods to an unpaid seller only if the bill first is surrendered for cancellation.

(c) Mortgagee and Lien Holder Rights Not Affected. — Except as provided in subsection (b) of this section, this chapter does not limit a right of a mortgagee or lien holder having a mortgage or lien on goods against a person that purchased for value in good faith from the owner, and got possession of the goods immediately before delivery to the common carrier.

⁵ Cornell Law School, **U.S. Code Chapter 801 - BILLS OF LADING** [online]. Available from: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/subtitle-X/chapter-801>

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นางสาวตรีณัฐ เสมามิ่ง เกิดวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ.2537 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญา
นิติศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปีการศึกษา
2559 และได้เข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาตรีมหาบัณฑิต สาขากฎหมายเอกชนและธุรกิจ
คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษาเดียวกัน

