

ประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล

นางสาววัลภา กิจเจา

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการแปลและการล่าม ศูนย์การแปลและการล่ามเฉลิมพระเกียรติ
คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2551

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

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 Graduate School.

TERMINOLOGY ON CARRIAGE OF GOODS BY SEA

WANLAPA KIJCHAO

A Special Research in Partial Fulfillment of the Requirements
For the Degree of Master of Arts in Translation and Interpretation
Center of Translation and Interpretation
Faculty of Arts, Chulalongkorn University
Academic Year 2008

บทคัดย่อสารนิพนธ์

วัลภา กิจเจา : ประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล

(TERMINOLOGY ON CARRIAGE OF GOODS BY SEA)

อาจารย์ที่ปรึกษา : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ปรีมา มัลลิกะมาส

สารนิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล อันประกอบด้วยศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของสัญญารับขนของทางทะเล หน้าทีและสิทธิของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ตลอดจนหน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ โดยมีจุดมุ่งหมายสำคัญเพื่อศึกษาวิธีการจัดทำประมวลศัพท์เฉพาะทางซึ่งจะใช้เป็นเอกสารอ้างอิงสำหรับผู้ทำงานด้านการแปลและล่าม และให้ความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลแก่ผู้สนใจทั่วไป

ในการจัดทำประมวลศัพท์เฉพาะทางครั้งนี้ ได้ประยุกต์ใช้ทฤษฎี ตลอดจนแนวทางการจัดทำประมวลศัพท์เฉพาะทางที่มีนักศัพทวิทยาหลายท่านได้เสนอไว้ โดยแบ่งการดำเนินงานออกเป็น 5 ขั้นตอน คือ 1) การเตรียมการ โดยการกำหนดหัวข้อ ขอบเขตการศึกษา และจุดประสงค์ของการจัดทำประมวลศัพท์ 2) การรวบรวมเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการรับขนของทางทะเล และการจัดทำประมวลศัพท์ 3) การสร้างคลังข้อมูลภาษาจากเอกสารที่ได้คัดเลือกไว้ และการดิงศัพท์ 4) การกำหนดมโนทัศน์สัมพันธ์ของศัพท์ทั้งหมด เพื่อจัดทำระบบมโนทัศน์ของศัพท์ในสาขาการรับขนของทางทะเล และ 5) การบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น และการบันทึกข้อมูลศัพท์ โดยกำหนดศัพท์ภาษาไทยและให้นิยามศัพท์

ประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเลประกอบด้วยศัพท์ทั้งสิ้น 40 คำ จัดเรียงตามกลุ่มมโนทัศน์สัมพันธ์ และลำดับของมโนทัศน์ในมโนทัศน์สัมพันธ์ การนำเสนอศัพท์แต่ละคำจะประกอบด้วยศัพท์ภาษาอังกฤษ และศัพท์ภาษาไทยที่มีการใช้ในเอกสารเฉพาะทาง ชนิดของคำหมวดเรื่อง มโนทัศน์สัมพันธ์พร้อมคำอธิบาย บริบทที่พบศัพท์ ข้อมูลประกอบจากแหล่งอ้างอิงอื่น คำนิยามศัพท์ รูปศัพท์อื่น และข้อมูลอ้างอิง

ศูนย์การแปลและการล่ามเฉลิมพระเกียรติ

สาขาวิชาการแปลภาษาอังกฤษ-ไทย

ปีการศึกษา 2551

WANLAPA KIJCHAO: TERMINOLOGY ON CARRIAGE OF GOODS BY SEA
ADVISOR: ASST. PROF. PREEMA MALLIKAMAS

The special research aims to present terminology on carriage of goods by sea which includes terms related to elements of contract of carriage of goods by sea, duties and rights of carrier, carrier liability, exception of liability and duties and rights of shipper. The main objective of the special research is to study the methodology of terminological work. This terminology on carriage of goods by sea will be beneficial as reference documents for translators and interpreters, also as basic knowledge of carriage of goods by sea for those who are interested in this field and the public as well.

The research is based on theories, methods, and principles of terminological processing proposed by many terminologists. Systematic processes of conducting the research comprise 5 steps: 1) Defining topic, the study's target group and purpose 2) Acquiring and studying information concerning carriage of goods by sea and methodology of terminology 3) Compiling the corpus from selected documents and extracting terms from the corpus 4) Drawing up the conceptual structure of the field and 5) Preparing extraction records and terminological records as well as details such as equivalents in Thai and definitions.

The terminology on carriage of goods by sea includes 40 terms, presented according to conceptual relations and the sequence in each conceptual relation. Each term is presented with information of English term and Thai term found in various subject-specific documents, grammatical category, subject field, conceptual relation, explanatory of conceptual relation, context, additional information, definition, linguistic specification and cross reference.

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความช่วยเหลือจากบุคคลหลายท่าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ปรีมา มัลลิกะมาส อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ที่กรุณาสละเวลาตรวจแก้สารนิพนธ์ทุกขั้นตอนอย่างละเอียดและอดทน พร้อมทั้งให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดทำประมวลศัพท์ ขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านในหลักสูตรการแปลและการล่าม คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยสำหรับความรู้ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการทำงานในอนาคต

ขอกราบขอบพระคุณ คุณสุมาลี สุขदानนท์ นักวิจัยประจำสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ผู้สละเวลาให้ความรู้และคำปรึกษา ตลอดจนทำหน้าที่เป็นผู้อ่านและตรวจแก้สารนิพนธ์ฉบับนี้จนเสร็จสมบูรณ์

ขอขอบคุณพี่แอมป์ (คุณนิภาพร อางควนิช) ผู้จัดการหลักสูตร และพี่จ๊ีบ (คุณณัฐกานต์ จินดาบริรักษ์) ที่ให้ความช่วยเหลือในทุกขั้นตอนของการจัดทำสารนิพนธ์ด้วยความเต็มใจ

สุดท้ายนี้ ขอกราบขอบพระคุณคุณพ่อและพี่สาวสำหรับกำลังใจและความช่วยเหลือต่างๆ ในการศึกษาตลอดหลักสูตรนี้

สารบัญ

| | หน้า |
|--|-----------|
| บทคัดย่อภาษาไทย | |
| บทคัดย่อภาษาอังกฤษ (Abstract) | |
| กิตติกรรมประกาศ | |
| บทที่ 1 บทนำ | 1 |
| ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา | 1 |
| วัตถุประสงค์ของการวิจัย | 3 |
| สมมติฐานของการวิจัย | 3 |
| ขอบเขตของการวิจัย | 3 |
| ระเบียบวิธีวิจัย | 4 |
| ขั้นตอนการศึกษาค้นคว้าวิจัย | 4 |
| ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ | 5 |
| บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม | 6 |
| ความหมายของศัพท์วิทยา | 6 |
| ความเป็นมาและวิวัฒนาการของศัพท์วิทยา | 6 |
| ทฤษฎีศัพท์วิทยา | 7 |
| ความแตกต่างระหว่างประมวลศัพท์และพจนานุกรม | 9 |
| การกำหนดมาตรฐานทางศัพท์วิทยา | 10 |
| ระเบียบวิธีการประมวลศัพท์ | 11 |
| ศัพท์วิทยากับการรับขนของทางทะเล | 12 |
| ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล | 13 |
| บทที่ 3 คลังข้อมูลภาษาและการดึงศัพท์จากคลังข้อมูล | 16 |
| ความหมายของคลังข้อมูลภาษา | 16 |
| คลังข้อมูลภาษากับการจัดทำประมวลศัพท์ | 16 |
| เกณฑ์การคัดเลือกข้อมูลเพื่อจัดทำคลังข้อมูลภาษา | 17 |
| การสร้างคลังข้อมูลภาษา | 18 |
| การจัดทำคลังข้อมูลภาษาเพื่อใช้ในการประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล | 21 |
| การดึงศัพท์จากคลังข้อมูลภาษา | 23 |
| หลักในการดึงศัพท์เฉพาะสาขาวิชา | 23 |
| บทที่ 4 การสร้างมโนทัศน์สัมพันธ์ | 27 |
| มโนทัศน์ | 27 |
| การสร้างมโนทัศน์สัมพันธ์ | 28 |
| มโนทัศน์สัมพันธ์กับการประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล | 32 |

| | | |
|----------------|---|------------|
| บทที่ 5 | บันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นและบันทึกข้อมูลศัพท์ | 36 |
| | บันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น | 36 |
| | บันทึกข้อมูลศัพท์ | 38 |
| | นิยามและหลักเกณฑ์การเขียนนิยาม | 40 |
| | การเขียนนิยามศัพท์เรื่องการรับของทางทะเล | 44 |
| | การสร้างศัพท์ใหม่ | 45 |
| | การกำหนดศัพท์ที่ใช้เทียบเคียงกันในภาษาไทย | 47 |
| บทที่ 6 | บทสรุป | 50 |
| | สรุปผลการวิจัย | 50 |
| | ปัญหาและแนวทางแก้ไข | 50 |
| | การประยุกต์ใช้ประโยชน์จากผลการวิจัย | 52 |
| | บรรณานุกรม | 53 |
| | ภาคผนวก ก รายละเอียดคลังข้อมูลภาษา | 54 |
| | ภาคผนวก ข รายละเอียดแหล่งอ้างอิงศัพท์ภาษาไทย | 56 |
| | ภาคผนวก ค บันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น | 58 |
| | ภาคผนวก ง บันทึกข้อมูลศัพท์ | 105 |
| | ดัชนีศัพท์ | 127 |

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบัน ระบบเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ส่วนใหญ่มีการขับเคลื่อนจากรายได้หลัก 2 ทาง รายได้แหล่งที่หนึ่งเป็นรายได้จากการบริโภคของประชาชนภายในประเทศซึ่งเป็นเพียงการค้าขายหรือการหมุนเวียนรายได้เฉพาะประชากรภายในประเทศเท่านั้น ในขณะที่รายได้อีกแหล่งหนึ่งที่มีผลต่อเศรษฐกิจภายในประเทศและของโลก คือรายได้จากการนำเข้าและส่งออกสินค้า ซึ่งมีขอบเขตที่กว้างกว่ากิจกรรมการบริโภคของประชากรภายในประเทศ เนื่องจากการเชื่อมโยงกิจกรรมการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศหลายๆ ประเทศทั่วโลก ทั้งนี้ ระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นระบบเศรษฐกิจแบบเปิด (open economy) กล่าวคือ ประเทศไทยมีการพึ่งพาการค้าระหว่างประเทศค่อนข้างสูง ดังจะเห็นได้จากสัดส่วนของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบด้วยมูลค่าส่งออกและนำเข้าต่อมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติเฉลี่ยในปัจจุบันเพิ่มสูงขึ้นจากอดีตหลายเท่า ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยต้องพึ่งพาเศรษฐกิจโลกค่อนข้างมาก และทำให้การค้าต่างประเทศมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจไทย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจัยทางด้านระยะทางระหว่างประเทศคู่ค้า การขนส่งสินค้าจึงเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแบ่งออกเป็น 5 รูปแบบใหญ่ๆ คือ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางทะเล และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันจะอยู่ในรูปแบบการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก เนื่องจากค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าและความสามารถในการบรรทุกสินค้าที่มีขนาดใหญ่หรือปริมาณมากได้ด้วยเหตุนี้ ประเด็นข้อพิพาท ตลอดจนปัญหาต่างๆ จากการขนส่งทางเรือจึงเกิดขึ้นบ่อยครั้งกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น

เดิมที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่สามารถนำมาใช้ในการตัดสินคดีข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลโดยตรง มีเพียงแต่บทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนเท่านั้น ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการตัดสินคดีรับขนของทางทะเลที่นับวันประเด็นข้อพิพาทยังมีความหลากหลายมากขึ้น ต่อมาจึงได้มีการออกพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวินิจฉัยตัดสินคดีรับขนของทางทะเล ซึ่งเอื้อให้การประกอบธุรกิจการขนของทางทะเลเป็นไปโดยราบรื่นและสามารถจัดปัญหาที่เกิดขึ้นแก่ทุกฝ่าย ทั้งเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอีกทางหนึ่งด้วย ด้วยเหตุผลดังกล่าวผู้วิจัยจึงพิจารณาตั้งชื่อหัวข้อวิจัยโดยอิงตามชื่อของตัวบทกฎหมายแทนคำว่า “การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ” ซึ่งมีความหมายกว้างกว่า ทั้งนี้เพื่อช่วยให้การวิจัยมีขอบเขตที่ชัดเจนมากขึ้น

ตามมาตรา 3 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 “สัญญารับขนของทางทะเล” หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่า

หรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าธรรมเนียม สัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่ คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า “ผู้ขนส่ง” ตกลงทำการขนส่งของจากที่หนึ่งในประเทศไปยังอีกที่หนึ่ง นอกประเทศทางทะเล และคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า “ผู้ส่งของ” ตกลงชำระเงินค่าตอบแทนให้กับผู้ขนส่ง ค่าขนส่งนี้เรียกว่า “ค่าระวางเรือ”

สัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลไม่มีรูปแบบตายตัว เมื่อคำเสนอและคำสนองตรงกันจะก่อ เป็นสัญญาขึ้น ผู้ขนส่งจะออกเอกสารเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเล อีกทั้งเพื่อแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งจะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวคืนเอกสารซึ่งเรียกว่า “ใบตราส่ง”

จึงเห็นได้ว่า การรับขนของทางทะเลเป็นเรื่องเกี่ยวกับการส่งออกและนำเข้าสินค้า จากต่างประเทศโดยเรือเดินทะเล ดังนั้นประเด็นพิพาทตลอดจนการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการ รับขนของทางทะเลจึงเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างคู่สัญญาที่อยู่ในประเทศไทยและต่างประเทศ ซึ่งเอกสารต่าง ๆ ตลอดจนตัวบทกฎหมายของประเทศคู่กรณีนั้นเขียนเป็นภาษาต่างประเทศ การแปลจึงเข้ามามีบทบาทในเรื่องการรับขนของทางทะเล อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มี พจนานุกรมเฉพาะทางเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล มีเพียงแต่พจนานุกรมศัพท์กฎหมายทั่วไป ซึ่งพจนานุกรมดังกล่าวจะให้คำนิยามของศัพท์ด้านการรับขนของทางทะเลไว้เพียงบาง คำเท่านั้น นอกจากนี้พจนานุกรมกฎหมายที่ปรากฏอยู่ทั่วไปมักจะให้แต่ความหมายโดย ไม่มีการยกตัวอย่างประโยคที่แสดงบริบทการใช้ของคำนั้นๆ เช่น

Maritime Lien สิทธิยึดหน่วงตามกฎหมายทะเล

(พจนานุกรมศัพท์นิติศาสตร์อังกฤษ-ไทย ไทย-อังกฤษ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน, 2547)

Maritime Lien สิทธิยึดหน่วงตามกฎหมายทะเล, บุริมสิทธิ์เหนือตัวเรือเพราะหนี้อันเกิด จากการให้บริการแก่เรือ

(พจนานุกรมศัพท์กฎหมายอังกฤษ-ไทย: ธง วิทย์วัฒน์, 2545)

ผู้วิจัยเห็นว่า การให้ความหมายเพียงเท่านั้นอาจทำให้ผู้ใช้พจนานุกรมที่ไม่มีความรู้ทางด้าน กฎหมายไม่เข้าใจความหมายของคำศัพท์อย่างถ่องแท้ ซึ่งจะทำให้เกิดการนำไปใช้อย่างผิดๆ ได้ ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยเล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมีแหล่งอ้างอิงของศัพท์เกี่ยวกับการรับขน ของทางทะเลซึ่งประกอบด้วยคำนิยาม ประเภททางไวยากรณ์ รูปประโยคตัวอย่าง และคำศัพท์ ภาษาไทย โดยการประมวลศัพท์อย่างเป็นระบบจากข้อมูลภาษาที่มีการใช้จริง ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ใช้ สามารถเข้าใจความหมาย และนำคำศัพท์ไปใช้ได้ถูกต้อง

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระเบียบวิธีการประมวลศัพท์ตามทฤษฎีทางศัพท์วิทยา
2. เพื่อนำเสนอกระบวนการทำประมวลศัพท์
3. เพื่อจัดทำประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

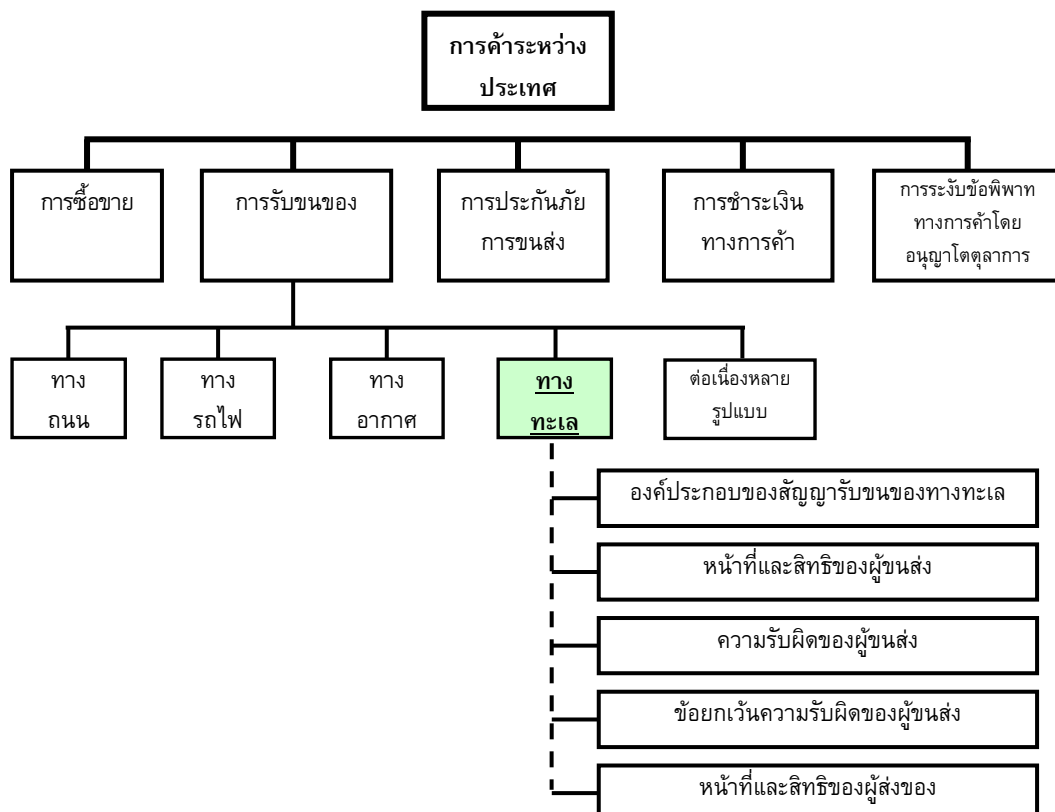
การรับขนของทางทะเลเป็นสาขาหนึ่งของกฎหมายการค้าระหว่างประเทศซึ่งประกอบไปด้วยศัพท์ที่มีความเกี่ยวข้องกัน และสามารถนำมาเขียนเป็นมโนทัศน์เพื่อแสดงความสัมพันธ์ได้ตลอดจนสามารถสร้างประมวลศัพท์เฉพาะทางสำหรับการรับขนของทางทะเลได้

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การรับขนของเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายการค้าระหว่างประเทศซึ่งเป็นกฎหมายที่ครอบคลุมถึงการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ การประกันภัยสินค้า การชำระเงินทางการค้า การระงับข้อพิพาททางการค้าโดยอนุญาโตตุลาการ

เนื้อหาเรื่องการรับขนของแบ่งออกเป็น 5 ประเภทตามรูปแบบการขนส่ง อันได้แก่ การขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางอากาศ ทางทะเล และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การศึกษาครั้งนี้จะศึกษาคำศัพท์เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลเท่านั้น ซึ่งประกอบด้วยคำศัพท์ประมาณ 40 คำ

ขอบเขตของการศึกษานี้แสดงเป็นแผนภาพได้ดังนี้



1.5 ระเบียบวิธีวิจัย

ในการทำประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเลนั้น ผู้วิจัยได้ทำค้นคว้าจาก 2 ทาง ได้แก่

1. การวิจัยข้อมูล อันหมายรวมถึงข้อมูลจากสื่อสิ่งพิมพ์และสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ
2. การวิจัยภาคสนาม ในการทำประมวลศัพท์ซึ่งเป็นเรื่องเฉพาะสาขาวิชานั้น ผู้วิจัยจำเป็นต้องสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ที่มีประสบการณ์ในสาขาอาชีพนั้น ทั้งนี้เพื่อความถูกต้องสมบูรณ์ของงานวิจัย

1.6 ขั้นตอนการศึกษาวิจัย

ในการทำประมวลศัพท์เรื่องรับขนของทางทะเล ผู้วิจัยได้นำแนวทางการประมวลศัพท์แบบเป็นระบบภาษาเดียว (Systematic Monolingual Searches) ของ Cabré (1999) มาเป็นหลักในการปฏิบัติ ซึ่งมีขั้นตอนการศึกษาวิจัย ดังนี้

1. กำหนดหัวข้อ ขอบเขตงาน ตลอดจนกลุ่มเป้าหมาย (End-users)
2. ศึกษาทฤษฎีการทำประมวลศัพท์
3. รวบรวมข้อมูลภาษาอังกฤษเพื่อนำมาสร้างคลังข้อมูล และข้อมูลภาษาไทยเพื่อช่วยให้เกิดความเข้าใจเรื่องมโนทัศน์สัมพันธ์ และใช้ในการอ้างอิงในการทำบันทึกข้อมูลศัพท์ และการบัญญัติศัพท์ภาษาไทย
4. กำหนดผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้เฉพาะด้านเพื่อเป็นที่ปรึกษา
5. สร้างคลังข้อมูลภาษาเดียว โดยคัดเลือกข้อมูลภาษาอังกฤษเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อที่ศึกษา อันหมายถึงข้อมูลที่ให้รายละเอียดเกี่ยวกับนิยามศัพท์อย่างเพียงพอ ตลอดจนมาจากแหล่งที่น่าเชื่อถือและเป็นข้อมูลที่ทันสมัยมาบันทึกลงในรูปแบบของไฟล์ .txt และใช้โปรแกรม Concordance ประมวลหาความถี่การเกิดของคำ เพื่อช่วยประกอบการพิจารณาว่าคำใดเป็นศัพท์เฉพาะ (Term)
6. นำทฤษฎีประมวลศัพท์และความเห็นของผู้เชี่ยวชาญมาใช้ประกอบการตั้งศัพท์เฉพาะจากคลังข้อมูล
7. นำชุดคำศัพท์ที่ได้มาสร้างมโนทัศน์สัมพันธ์
8. ทำบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น (Extraction Records)
9. บัญญัติศัพท์ภาษาไทยและเขียนคำนิยามศัพท์
10. นำเสนอผลงานในรูปแบบบันทึกข้อมูลศัพท์ (Terminological Records)
11. ตรวจสอบผลงาน
12. แก้ปัญหาที่พบ ซึ่งจำเป็นต้องปรึกษาผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาเฉพาะเรื่องที่ทำ

1.7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ประโยชน์ต่อนักวิชาการ นักศึกษา และผู้สนใจศึกษาศัพธ์เรื่องการรับขนของทางทะเล ตลอดจนผู้สนใจจะทำประมวลศัพท์เรื่องอื่นๆ สามารถใช้เป็นแนวทางในการทำประมวลศัพท์ได้
2. ประโยชน์ต่อนักแปลที่ต้องการแปลเอกสารเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล หรือใช้เป็นเอกสารอ้างอิงในการค้นหาความหมายของศัพท์ต่างๆ เรื่องการรับขนของทางทะเล

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

บทนี้จะกล่าวถึงความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับศัพท์วิทยา อันได้แก่ ความหมายของศัพท์วิทยา ความเป็นมาและวิวัฒนาการของศัพท์วิทยา ทฤษฎีทางศัพท์วิทยา ความแตกต่างระหว่างประมวลศัพท์และพจนานุกรม การกำหนดมาตรฐานทางศัพท์วิทยา และระเบียบวิธีการประมวลศัพท์ รวมทั้งความรู้เบื้องต้นเรื่องการรับขนของทางทะเล

2.1 ความหมายของศัพท์วิทยา

ศัพท์วิทยา หมายถึง การศึกษาศัพท์เฉพาะสาขาวิชา โดยการรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ และสังเคราะห์ และนำเสนอรายการคำศัพท์เฉพาะศาสตร์ที่แสดงให้เห็นมโนทัศน์ของสาขานั้นๆ Sager (1990: 2) ได้อธิบายความหมายของคำว่า “Terminology” ออกเป็น 3 ด้าน ดังนี้

1. ทฤษฎีเกี่ยวกับศัพท์ ซึ่งหมายถึงหลักฐาน ข้อโต้แย้ง และข้อสรุปซึ่งเป็นพื้นฐานความคิดที่ใช้อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์กับศัพท์

2. วิธีการเก็บรวบรวม อธิบาย ประมวลและนำเสนอศัพท์

3. ชุดคำศัพท์หรือประมวลศัพท์ของสาขาวิชาเฉพาะด้าน

องค์การมาตรฐานสากล หรือ ISO 1087-1 (2000: 10) ให้นิยามว่า “Terminology” คือ ชุดคำเฉพาะสาขาและหมายรวมถึงศาสตร์ที่ศึกษาโครงสร้าง การพัฒนา การใช้ และการจัดการศัพท์ในสาขาวิชาเฉพาะซึ่งใช้เป็นมาตรฐานในการตั้งชื่อเรียกหรือศัพท์ในภาษาหนึ่งภาษาใด เพื่อสื่อสารระหว่างกลุ่มคนในสาขาวิชาเฉพาะด้าน

จึงสรุปได้ว่า ศัพท์วิทยาเป็นสหศาสตร์ซึ่งเกี่ยวข้องกับความรู้แขนงอื่น และเป็นศาสตร์ที่มุ่งเน้นการนำเสนอมโนทัศน์ของคำศัพท์แต่ละคำ และความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับศัพท์อื่น บนหลักการและวิธีการที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันของกลุ่มผู้ใช้งาน และช่วยให้เข้าใจภาพรวมของสาขาวิชาเฉพาะได้ดียิ่งขึ้น ด้วยเหตุนี้ศัพท์วิทยาจึงเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะช่วยให้นักแปลหรือผู้ที่สนใจศาสตร์เฉพาะสาขามีความเข้าใจมโนทัศน์ของศัพท์เฉพาะทางที่ถูกต้องและชัดเจนมากขึ้น

2.2 ความเป็นมาและวิวัฒนาการของศัพท์วิทยา

มนุษย์เริ่มรวบรวมคำที่ใช้เรียกชื่อสิ่งต่างๆ มาตั้งแต่สมัยศตวรรษที่ 16 แต่การประมวลศัพท์อย่างเป็นทางการมีขึ้นเป็นครั้งแรกในศตวรรษที่ 18 ซึ่งเป็นยุคปฏิวัติวิทยาศาสตร์และอุตสาหกรรม เทคโนโลยีต่างๆ เจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็วและมีการสร้างคำศัพท์ใหม่ในแต่ละสาขาวิชาขึ้นเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้เชี่ยวชาญในสาขาเดียวกัน ผู้เชี่ยวชาญต่างสาขา และบุคคลที่อยู่นอกสาขาวิชา นอกจากนี้ ศัพท์คำเดียวกันอาจมี

ความหมายต่างกันในแต่ละวงการ ศัพท์วิทยาจึงเกิดขึ้นเพื่อขจัดความสับสนและลดปัญหาในการสื่อสาร

ในศตวรรษที่ 18 บรรดานักวิทยาศาสตร์ต่างสนใจตั้งชื่อสิ่งต่างๆ ที่ค้นพบขึ้นใหม่ทางวิทยาศาสตร์ ยกตัวอย่างเช่น นักวิทยาศาสตร์ชื่อ Lavoisier ได้ให้ความสนใจกับการตั้งชื่อเพื่อนำเสนอโมโนทัศน์พร้อมคำศัพท์ใหม่ทางเคมีเป็นภาษาฝรั่งเศส ซึ่งได้รับการยอมรับและนำไปใช้อย่างแพร่หลายในยุคนั้น และเป็นพื้นฐานศัพท์วิทยาทางเคมีในปัจจุบันด้วย ส่วนนักชีววิทยาชาวสวีเดนนามว่า Linné ได้ตั้งชื่อเรียกสิ่งทีค้นพบขึ้นใหม่ทางพฤกษศาสตร์และสัตววิทยา

ช่วงปลายศตวรรษที่ 19 ศัพท์วิทยาได้รับการศึกษาอย่างจริงจังเพื่อหามาตรฐานและหลักในการทำประมวลศัพท์ ต่อมาในศตวรรษที่ 20 เนื่องจากมีความต้องการตั้งชื่อให้กับโมโนทัศน์ใหม่ๆ ทางด้านวิศวกรรมและงานด้านเทคนิค กลุ่มวิศวกรและช่างเทคนิคกลุ่มหนึ่งจึงได้ตั้งคณะกรรมการเพื่อสร้างมาตรฐานและกำหนดศัพท์เป็นภาษาต่างๆ ยังผลให้ศัพท์วิทยาได้รับการพัฒนามากขึ้น ทั้งในด้านทฤษฎีและการนำไปใช้ รวมถึงระเบียบวิธีในการจัดทำ

ศัพท์วิทยาสสมัยใหม่ (Modern Terminology) ได้เริ่มต้นขึ้นในราวปี ค.ศ. 1930 โดยวิศวกรชาวออสเตรียชื่อ Eugene Wüster ผู้ก่อตั้ง Vienna School of Terminology ทั้งนี้ Wüster ได้สร้างหลักเกณฑ์ในการกำหนดมาตรฐานของศัพท์ และระเบียบวิธีในการจัดทำประมวลศัพท์ โดยการประมวลผลข้อมูลทางคอมพิวเตอร์ เนื่องจากเห็นว่าศัพท์วิทยาน่าจะเป็นเครื่องมือที่ดีและมีประสิทธิภาพที่สุดในการจัดปัญหาในการสื่อสารทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

Auger (1988 อ้างใน Cabré 1999: 5) ได้แบ่งวิวัฒนาการของศัพท์วิทยาสสมัยใหม่ออกเป็น 4 ระยะ ได้แก่

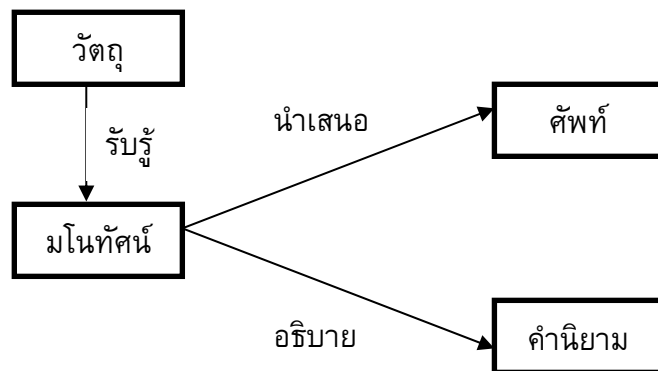
1. ระยะแรกเริ่ม (ค.ศ. 1930-1960) เป็นช่วงที่มีการออกแบบระเบียบวิธีการสร้างคำศัพท์อย่างเป็นระบบ โดยนักศัพท์วิทยาที่มีชื่อเสียงในยุคนั้น ได้แก่ Wüster และ Lotte โดยพวกเขาได้เริ่มเขียนบทความต่างๆ เกี่ยวกับทฤษฎีในการสร้างประมวลศัพท์
2. ระยะจัดวางระบบโครงสร้างสาขาวิชา (ค.ศ. 1960-1975) เริ่มมีการใช้คอมพิวเตอร์เมนเฟรมและเทคนิคการจัดเก็บเอกสาร มีการจัดทำคลังข้อมูลขึ้นเป็นครั้งแรก (Databanks)
3. ระยะรุ่งเรือง (ค.ศ. 1975-1985) เป็นช่วงที่ศัพท์วิทยาพัฒนาตัวอย่างรวดเร็ว และเป็นที่รู้จักไปทั่วโลก มีหลายประเทศได้เริ่มวางแผนด้านภาษาและจัดทำโครงการประมวลศัพท์ต่างๆ นอกจากนี้คอมพิวเตอร์ส่วนบุคคลได้เข้ามามีบทบาทในการประมวลข้อมูลภาษามากขึ้น
4. ระยะขยายตัว (ค.ศ. 1985-ปัจจุบัน) การจัดทำประมวลศัพท์และการศึกษาวิจัยด้านศัพท์วิทยา มีความสะดวกมากขึ้นเนื่องจากวิทยาการทางด้านคอมพิวเตอร์ที่ก้าวหน้า อีกทั้งยังมีความร่วมมือและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางด้านศัพท์วิทยาระหว่างประเทศต่างๆ อันได้แก่ความร่วมมือกันในการจัดฝึกอบรมนักศัพท์วิทยา

2.3 ทฤษฎีศัพท์วิทยา

Cabré (1999: 7-8) กล่าวว่าหัวใจสำคัญของทฤษฎีศัพท์วิทยา คือการสร้างศัพท์ให้กับ

มโนทัศน์ที่เกิดขึ้นใหม่ในสาขาวิชาเฉพาะ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันในการสื่อสาร นอกจากนี้ ISO 704 (2000: vi) อธิบายว่าองค์ประกอบพื้นฐานของประมวลศัพท์ ได้แก่ วัตถุประสงค์ มโนทัศน์ ศัพท์ และคำนิยาม กล่าวคือมนุษย์รับรู้และมีความคิดต่อวัตถุประสงค์ต่างๆ ซึ่งความคิดนั้นจะกลายเป็นมโนทัศน์ในที่สุด โดยในสาขาวิชาเฉพาะทาง มนุษย์จะใช้ศัพท์แทนมโนทัศน์และอธิบายมโนทัศน์โดยการให้คำนิยาม ศัพท์จำนวนหนึ่งของสาขาวิชาเฉพาะจะประกอบกันขึ้นเป็นประมวลศัพท์ของสาขาวิชานั้น

ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบพื้นฐานของประมวลศัพท์สามารถแสดงเป็นแผนภาพได้ดังนี้



ในช่วงครึ่งแรกของศตวรรษที่ 20 นักวิชาการชาวออสเตรเลีย เซค และไซเวียตได้ศึกษาทฤษฎีนี้ซึ่งแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 แนวคิดหลักๆ ดังนี้

1. นักวิชาการออสเตรเลียถือว่าศัพท์วิทยาเป็นสหวิชา แต่ก็ยังเป็นอิสระจากวิชาสาขาอื่น กล่าวคือแยกต่างหากจากภาษาศาสตร์ เนื่องจากมีวัตถุประสงค์ในการศึกษาวิจัยที่ต่างกัน โดยได้แสดงความแตกต่างระหว่างภาษาศาสตร์และศัพท์วิทยาไว้ ดังนี้

- ภาษาศาสตร์มุ่งศึกษารูปคำหรือชื่อต่างๆ ก่อนแล้วจึงโยงไปที่ความหมายหรือมโนทัศน์ อีกทั้งยังให้ความสำคัญกับไวยากรณ์เสมอ ในขณะที่ศัพท์วิทยาจะมุ่งศึกษามโนทัศน์เป็นหลัก แล้วจึงเชื่อมโยงไปที่รูปคำศัพท์ และถือว่าไวยากรณ์นั้นไม่มีความสำคัญ

- ภาษาศาสตร์ศึกษาความหมายของคำซึ่งอาจมีความหมายเดียวหรือหลายความหมาย แต่ศัพท์วิทยามุ่งศึกษาศัพท์เฉพาะต่างๆ ที่มีเพียงความหมายเดียว

- ภาษาศาสตร์ยอมรับการเปลี่ยนแปลงทางภาษา โดยจะไม่เข้าไปแทรกแซงการเปลี่ยนแปลงนั้น แต่ศัพท์วิทยายอมให้มีการแทรกแซงการเปลี่ยนแปลงทางภาษาได้ และมีการจัดทำคำศัพท์ต่างๆ ให้เป็นมาตรฐานอีกด้วย

2. นักวิชาการเซคเห็นว่าศัพท์วิทยาเป็นสาขาย่อยของภาษาศาสตร์ โดยถือว่าศัพท์วิทยาเป็นส่วนหนึ่งของพจนานุกรม และภาษาเฉพาะเป็นส่วนหนึ่งของภาษาทั่วไป

3. นักวิชาการไซเวียตมุ่งศึกษาศัพท์วิทยาในเชิงปรัชญา โดยการแบ่งระบบมโนทัศน์อย่างมีตรรกะและมีการจัดระเบียบองค์ความรู้ใหม่ๆ

จากข้อความข้างต้น จะเห็นได้ว่าศัพท์วิทยานั้นเกี่ยวข้องกับแนวคิดเรื่องมโนทัศน์และศัพท์

- แนวคิดเรื่องมโนทัศน์

Wüster (อ้างถึงใน Pearson 1998: 10) ได้นิยามคำว่า “มโนทัศน์” ว่าหมายถึงหน่วยทางความคิดที่สร้างขึ้นมาเพื่อเป็นคำนิยาม โดยเป็นผลมาจากกระบวนการทางความคิดและการรับรู้ต่อสิ่งนั้นร่วมกัน กล่าวคือมโนทัศน์คือความคิดที่มนุษย์มีต่อสิ่งหนึ่ง เป็นการแบ่งประเภทวัตถุโดยพิจารณาตามคุณสมบัติหรือลักษณะเฉพาะของวัตถุนั้น ทำให้เราจำแนกแยกแยะวัตถุนั้นกับวัตถุอื่นได้ มนุษย์กำหนดสัญลักษณ์ไว้เพื่อเรียกมโนทัศน์ เพื่อสื่อสารความคิดของตนกับผู้อื่น เมื่อจัดกลุ่มโครงสร้างมโนทัศน์ จะทำให้ขอบเขตมโนทัศน์ของสิ่งนั้นชัดเจนมากขึ้น ตลอดจนทำให้เห็นความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์ต่างๆ ด้วย

- แนวคิดเรื่องศัพท์

บรรดานักภาษาศาสตร์ได้ศึกษาและเสนอแนวความคิดเกี่ยวกับความแตกต่างระหว่าง “คำ” และ “ศัพท์” ไว้หลากหลายซึ่งพอจะสรุปได้ ดังนี้

Baker (1998: 259) กล่าวว่า “คำ” อ้างถึงมโนทัศน์ทั่วไป ในขณะที่ “ศัพท์” จะใช้อ้างถึงมโนทัศน์เฉพาะในสาขาวิชา

Pearson (1998: 7-8) ให้นิยาม “คำ” ว่าหมายถึงรูปคำที่ใช้เพื่ออ้างอิงถึงความหมายที่ใช้กันในภาษาทั่วไป (Language for general purpose: LGP) คำๆ หนึ่งจึงมีได้หลายความหมายขึ้นอยู่กับบริบทของคำนั้นๆ กล่าวคือรูปคำเดียวกัน แต่หากอ้างอิงถึงมโนทัศน์ต่างสาขาวิชา ก็จะได้เป็นศัพท์ที่ต่างกัน ส่วน “ศัพท์” นั้นเป็นรูปคำที่ใช้เพื่ออ้างอิงความหมายที่กำหนดขึ้นอย่างชัดเจนในภาษาเฉพาะทาง (Language for Specific Purpose: LSP) เช่น สาขาแพทยศาสตร์ สาขาเศรษฐศาสตร์

กล่าวโดยสรุป “คำ” ใช้เรียกสิ่งต่างๆ ทั่วไป ในขณะที่ “ศัพท์” ใช้เรียกมโนทัศน์เดียวของเรื่องเฉพาะสาขาและใช้เฉพาะกลุ่มวิชาชีพ จึงทำให้ “ศัพท์” เป็นส่วนหนึ่งของภาษาเฉพาะทางด้วยเหตุนี้จึงมีการจัดทำประมวลศัพท์ขึ้นเพื่อรวบรวมคำศัพท์ที่อธิบายมโนทัศน์ต่างๆ ของความรู้เฉพาะสาขานั้น

2.4 ความแตกต่างระหว่างประมวลศัพท์และพจนานุกรม

การทำพจนานุกรมและการทำประมวลศัพท์เป็นสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากต่างก็เกี่ยวข้องกับคำ โดยพจนานุกรมจะรวบรวมชุดคำเพื่อให้ความหมายและอธิบายการใช้คำนั้นๆ ในภาษา ส่วนประมวลศัพท์คือชุดคำศัพท์เฉพาะสาขาวิชา เพื่อสื่อสารภายในกลุ่มผู้เชี่ยวชาญหรือเพื่อถ่ายทอดความรู้ของสาขานั้น อย่างไรก็ดี การทำพจนานุกรมนั้นมีขอบเขตกว้างกว่าการทำประมวลศัพท์ เนื่องจากการทำพจนานุกรมเป็นการรวบรวมคำทุกคำในภาษา ซึ่งชุดคำนั้นมักจะมีศัพท์เฉพาะปะปนอยู่ด้วย แต่พจนานุกรมจะให้ความหมายต่างๆ และวิธีการใช้ โดยไม่ได้แสดงมโนทัศน์สัมพันธ์ของสาขาวิชาแต่อย่างใด

ความแตกต่างระหว่างประมวลศัพท์ (Terminology) และพจนานุกรม (Lexicology) ตามที่ Cabré (1999) ได้กล่าวไว้มี 4 ประการ ดังนี้

1. ขอบเขต (Domain): ขอบเขตของการทำพจนานุกรมนั้นกว้างกว่าประมวลศัพท์ เพราะเกี่ยวข้องกับคำทุกคำในภาษา ในขณะที่ประมวลศัพท์มุ่งที่คำในสาขาวิชาเฉพาะ เช่น กฎหมาย กีฬา

2. หน่วยพื้นฐาน (Basic Unit): การทำพจนานุกรมเกี่ยวข้องกับการศึกษาเรื่องคำ แต่การทำประมวลศัพท์เป็นเรื่องเกี่ยวกับศัพท์ที่นำมาใช้ในขอบเขตเฉพาะด้าน

3. วัตถุประสงค์ (Objectives): การทำพจนานุกรมมุ่งแสดงความหมายของคำในภาษาหนึ่ง และนำเสนอคำในแง่ภาษาศาสตร์เพื่อให้ผู้ใช้พจนานุกรมนำไปใช้ได้จริง ในขณะที่ประมวลศัพท์นั้น มุ่งศึกษาศัพท์เพื่อแสดงมโนทัศน์ที่มีการใช้จริงในสาขาวิชาเฉพาะ เป็นการระบุและตั้งชื่อเรียกมโนทัศน์ในสาขาเฉพาะ ทั้งนี้เพื่อลดความสับสนระหว่างผู้เชี่ยวชาญด้วยกันเอง หรือระหว่างผู้เชี่ยวชาญกับบุคคลทั่วไป

4. วิธีการจัดทำ (Methodology): การทำพจนานุกรมเริ่มจากการศึกษาคำ กำหนดลักษณะการใช้และความหมายของคำ และนำเสนอตามลำดับอักษร ส่วนการทำประมวลศัพท์ เริ่มจากการศึกษามโนทัศน์ และกำหนดศัพท์ให้กับมโนทัศน์นั้นๆ

2.5 การกำหนดมาตรฐานทางศัพท์วิทยา

การจัดทำมาตรฐานทางศัพท์วิทยาเป็นวิธีการสร้างการยอมรับศัพท์และความหมายอย่างเป็นทางการในกลุ่มผู้ใช้งาน การจัดทำมาตรฐานของศัพท์เฉพาะสาขาวิชาเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างนักศัพท์วิทยาและผู้เชี่ยวชาญในสาขานั้น โดยยึดหลักการกำหนดชื่อให้กับมโนทัศน์และการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์ต่างๆ ขั้นตอนการจัดทำมาตรฐาน ได้แก่ กำหนดสาขาที่จะศึกษา การเลือกรูปแบบหรือโครงสร้างของคำศัพท์ และการกำหนดจำนวนมโนทัศน์ในรายการคำศัพท์

Cabré (1999) ชี้ว่าการกำหนดมาตรฐานทางศัพท์วิทยามีอย่างน้อย 3 ความหมาย ดังนี้

1. การกำหนดมาตรฐานในระดับสถาบัน คือ กระบวนการกำหนดชื่อที่เป็นที่นิยมโดยองค์กรที่มีอำนาจหน้าที่

2. การกำหนดมาตรฐานในระดับสากล คือ กระบวนการกำหนดคุณลักษณะหรือเงื่อนไขที่ผลิตภัณฑ์หนึ่งจะต้องปฏิบัติตาม รวมทั้งชื่อศัพท์ที่เหมาะสมของผลิตภัณฑ์นั้น โดยองค์กรระหว่างประเทศ

3. การกำหนดมาตรฐานกระบวนการจัดทำประมวลศัพท์ที่มีการตรวจสอบความนิยมของศัพท์นั้นโดยกลุ่มผู้ใช้งานจริง

การกำหนดมาตรฐานทางศัพท์วิทยานั้นมุ่งเน้นที่การส่งเสริมให้การใช้ศัพท์เฉพาะด้านเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุนี้จึงต้องอาศัยความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านซึ่ง

เป็นกลุ่มผู้ใช้งานเป้าหมาย อีกทั้งศัพท์ที่ถูกกำหนดเป็นมาตรฐานจะต้องสามารถแก้ไขได้ แต่ต้องมีความน่าเชื่อถือเพียงพอและนำไปใช้งานในสาขาวิชานั้นได้จริง

โดยปกติแล้ว เมื่อมีมโนทัศน์ใหม่เกิดขึ้น ก็จะต้องมีการสร้างคำใหม่เพื่อตั้งชื่อให้กับมโนทัศน์ที่เกิดขึ้นใหม่ในสาขาวิชาเฉพาะนั้นที่ยังไม่มีชื่อเรียกมาก่อน การสร้างศัพท์ใหม่ในภาษาเฉพาะทางจำเป็นต้องมีหลักเกณฑ์ที่แน่ชัด เพื่อให้ได้ศัพท์ที่ถูกต้องสมบูรณ์

ISO ได้กำหนดหลักเกณฑ์การสร้างศัพท์ในปี ค.ศ. 1968 เพื่อให้การจัดทำประมวลศัพท์และการตั้งชื่อศัพท์เป็นไปในมาตรฐานเดียวกัน ยกตัวอย่างเช่น

- ความหมายของศัพท์ควรสะท้อนลักษณะสำคัญของมโนทัศน์ที่ศัพท์นั้นใช้เรียก
- ศัพท์ควรบัญญัติให้สั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้

2.6 ระเบียบวิธีการประมวลศัพท์

Cabré (1999: 129) ได้แบ่งประเภทของการประมวลศัพท์ตามเกณฑ์ด้านจำนวนภาษาที่เกี่ยวข้องและความเป็นระบบของการประมวลศัพท์ ซึ่งทำให้การประมวลศัพท์แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ดังนี้

1. การประมวลศัพท์แบบเป็นระบบ (Systematic searches) เป็นการจัดทำประมวลศัพท์ของศาสตร์เฉพาะด้านอย่างเป็นระบบซึ่งจะครอบคลุมศัพท์ทั้งหมดที่อยู่ในสาขาหนึ่ง วิธีการนี้ยังแบ่งย่อยออกเป็น 2 แบบตามจำนวนของภาษาที่ใช้ในการดำเนินการ ได้แก่ การประมวลศัพท์แบบเป็นระบบภาษาเดียว (Systematic monolingual searches) และการประมวลศัพท์แบบเป็นระบบหลายภาษา (Systematic multilingual searches)

ขั้นตอนการประมวลศัพท์แบบเป็นระบบภาษาเดียวตามหลักของ Cabré มี 6 ขั้นตอน ดังนี้

1. กำหนดขอบเขต โดยการกำหนดหัวข้อที่จะศึกษา กลุ่มผู้ใช้งานเป้าหมาย วัตถุประสงค์ และขนาดของคลังข้อมูลภาษา
2. เตรียมการ ซึ่งหมายรวมถึงการค้นหาและรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหัวข้อวิจัย เลือกผู้เชี่ยวชาญเป็นที่ปรึกษา สร้างคลังข้อมูล เขียนมโนทัศน์สัมพันธ์ของสาขาวิชาที่ศึกษา
3. จัดทำประมวลศัพท์ โดยการดึงศัพท์ การบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น (Extraction record) การทำมโนทัศน์สัมพันธ์ (Conceptual relation) และการบันทึกข้อมูลศัพท์ (Terminological record)
4. นำเสนอผลงาน โดยการนำเสนอผลงานอย่างเป็นระบบ
5. ตรวจสอบและแก้ไข โดยให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความถูกต้องและความเหมาะสมของงาน ตลอดจนตรวจสอบกับพจนานุกรมหรืออภิธานศัพท์เฉพาะด้าน
6. แก้ไขปัญหาที่พบ ในการจัดทำประมวลศัพท์ ผู้วิจัยอาจประสบปัญหาในการกำหนดขอบเขตและมโนทัศน์ ซึ่งผู้วิจัยต้องปรึกษาผู้เชี่ยวชาญและกลุ่มผู้ใช้ประมวลศัพท์เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว

ส่วนการประมวลศัพท์แบบเป็นระบบหลายภาษานั้นจะมีขั้นตอนคล้ายคลึงกับแบบภาษาเดียว แต่จะต้องจัดทำประมวลศัพท์ทีละภาษา หลังจากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้ของแต่ละภาษามารวมกัน

2. การประมวลศัพท์แบบเฉพาะกิจ (Ad-hoc searches) เป็นวิธีการที่ผู้ใช้ศัพท์เฉพาะด้านใช้ในการแก้ปัญหาเมื่อจะต้องแปลเรื่องที่มีมโนทัศน์ใหม่ที่ไม่รู้มาก่อน การประมวลศัพท์จึงไม่ครอบคลุมทั้งหมด แต่จำกัดเฉพาะศัพท์เพียงคำเดียว หรือชุดคำศัพท์ขนาดเล็กซึ่งเป็นส่วนย่อยของสาขาวิชาเฉพาะ การจัดทำประมวลศัพท์แบบเฉพาะกิจสามารถแบ่งย่อยออกเป็น 2 หัวข้อตามจำนวนภาษาที่ใช้เช่นกัน คือ การประมวลศัพท์แบบเฉพาะกิจภาษาเดียว (Ad-hoc monolingual searches) และการประมวลศัพท์แบบเฉพาะกิจหลายภาษา (Ad-hoc multilingual searches) ผู้ใช้ศัพท์เฉพาะด้าน อาทิ นักแปล นักเขียนเรื่องเฉพาะทาง ฯลฯ จะตั้งคำถามเกี่ยวกับศัพท์ที่เป็นปัญหา เพื่อให้นักศัพทวิทยาช่วยหาทางแก้ไขให้ โดยการคิดศัพท์ที่แสดงมโนทัศน์หนึ่งมโนทัศน์ใดที่พบในบริบทของศาสตร์เฉพาะสาขา ด้วยเหตุนี้ การประมวลศัพท์แบบนี้จึงมีจำนวนศัพท์ไม่มากนัก เพราะต้องใช้เวลาในการพิจารณาและแก้ไขปัญหาไปที่ละศัพท์

ขั้นตอนการประมวลศัพท์แบบเฉพาะกิจมี 3 ขั้นตอน ดังนี้

1. ตั้งคำถาม ผู้ใช้ประมวลศัพท์ตั้งคำถามเกี่ยวกับศัพท์ เช่น ศัพท์ที่ใช้แทนมโนทัศน์นี้คืออะไร ศัพท์ที่เทียบเคียงกันในภาษาอื่นคืออะไร

2. ค้นหาข้อมูล เป็นการวิเคราะห์คำถามเกี่ยวกับศัพท์ และการเลือกแหล่งอ้างอิงสำหรับการวิจัย อันได้แก่ พจนานุกรมเฉพาะทาง คลังข้อมูล หรือผู้เชี่ยวชาญ ทั้งนี้เพื่อสร้างศัพท์ใหม่หรือยืมศัพท์

3. นำเสนอผลที่ได้ โดยเสนอประมวลศัพท์ที่ได้ให้ผู้ใช้ประมวลศัพท์ทราบ และนำประมวลศัพท์ที่ได้ไปรวบรวมกับหัวข้อใหญ่ที่เกี่ยวข้องสำหรับการใช้งานในครั้งต่อไป

สำหรับการจัดทำประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเลนี้เป็นการประมวลศัพท์แบบเป็นระบบภาษาเดียว (Systematic monolingual searches) ซึ่งในที่นี้หมายถึงการเก็บรวบรวมข้อมูลภาษาอังกฤษเพื่อจัดทำเป็นคลังข้อมูล ส่วนข้อมูลภาษาไทยนั้นจะใช้ในการอ้างอิงหรือเพื่อหาค่าเทียบเคียงกับคำศัพท์ภาษาอังกฤษที่ประมวลได้เท่านั้น

2.7 ศัพทวิทยากับการรับขนของทางทะเล

การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างหนึ่งของระบบการค้าระหว่างประเทศตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้เพราะเป็นการขนส่งเพียงชนิดเดียวที่เอื้อให้สามารถบรรทุกสินค้าได้คราวละมากๆ อันส่งผลให้ค่าระวางมีราคาถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น

จากรายงานของโครงการศึกษาแผนหลักการพาณิชย์นาวีของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม รายงานฉบับสมบูรณ์ เดือนสิงหาคม 2542 ระบุว่า “ประเทศไทยพัฒนาประเทศโดยอาศัยการค้าระหว่างประเทศมาโดยตลอด มีการนำเข้าและ

ส่งออกสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยมีมูลค่ามากกว่าร้อยละ 80 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ การขนส่งสินค้าทั้งขาเข้าและขาออกของไทยเป็นการขนส่งทางทะเลมากที่สุด รองลงมาคือการขนส่งทางบกซึ่งเป็นการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดต่อกัน ส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศมีสัดส่วนน้อยที่สุด ดังนั้นการขนส่งทางทะเลจึงเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพในการแข่งขันทางการค้าในตลาดโลกด้วย”

จากการขยายตัวทางด้านกรขนส่งสินค้าทางเรือทั้งเพื่อการส่งออกและนำเข้า จึงมีมีนวัตกรรมใหม่ๆ เกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก แต่ยังไม่มีการจัดทำประมวลศัพท์ภาษาไทยที่มีมาตรฐานเพียงพอจนเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปมารองรับ ส่วนมากมักเป็นการรวบรวมศัพท์ในสาขาที่มีขอบเขตกว้างมากเกินไป เช่น ศัพท์ด้านการนำเข้าและส่งออก เป็นต้น ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นความจำเป็นที่จะต้องศึกษาและนำทฤษฎีว่าด้วยการจัดทำประมวลศัพท์มาใช้ในการรวบรวมศัพท์ด้านการรับขนของทางทะเล ตลอดจนศึกษาความสัมพันธ์ของมโนทัศน์ต่างๆ ในสาขานี้ ทั้งนี้เพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่สนใจเรื่องการรับขนของทางทะเล หรือผู้ที่ต้องการจัดทำประมวลศัพท์เรื่องอื่นๆ ที่จะนำไปใช้อ้างอิงต่อไป

2.8 ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล

ในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศนั้น สัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลแบ่งออกเป็น 2 ประเภทแยกจากกัน คือ สัญญารับขนของทางทะเล และสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ (Charter Party) ทั้งนี้การเลือกลักษณะการขนส่งนั้นขึ้นอยู่กับนโยบายทางธุรกิจ ทรัพยากรของกิจการ และปริมาณการค้าของกิจการ

สัญญาทั้ง 2 ประเภทข้างต้นนั้นมีความแตกต่างกันอยู่หลายประการ กล่าวคือ สัญญารับขนของทางทะเลนั้นเป็นการให้บริการของสายการเดินเรือประจำเส้นทาง (Liner Shipping) เป็นการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ให้บริการระหว่างเมืองท่าหรือกลุ่มของเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่าหนึ่งเป็นประจำ โดยมีตารางเวลาการเดินทางที่แน่นอนว่าจะให้บริการด้วยความถี่เท่าใด เช่น 1 เทียวทุกสัปดาห์ และเรือจะออกหรือเข้าเทียบท่าเมื่อใด ในทางปฏิบัติผู้ให้บริการจะให้บริการแม้ว่าจะมีสินค้าไม่เต็มลำก็ตาม ในด้านค่าระวางเรือของการขนส่งลักษณะนี้ขึ้นอยู่กับระยะทางของเส้นทางเดินเรือและน้ำหนักหรือปริมาณของสินค้าที่ขนส่ง ค่าระวางจะประกอบไปด้วย อัตราค่าระวางพื้นฐาน เงินเก็บเพิ่มค่าปรับน้ำมันที่เพิ่มขึ้น เงินเก็บเพิ่มค่าปรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา นอกจากนี้บริษัทเรืออาจเรียกเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษได้อีก เช่น ค่าขนถ่ายตู้สินค้าที่ทำเรือ ค่าท่าคับคั่ง (Congestion Surcharge) ค่าบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ค่าออกเอกสาร ฯลฯ โดยปกติผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งมีหน้าที่ชำระค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่งเท่านั้น บรรดาค่าใช้จ่ายอื่นๆ นอกจากนี้ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งไม่ต้องจ่าย ยกเว้นในกรณีที่มีการตกลงให้ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งเป็นผู้รับภาระในการบรรทุกของลงเรือหรือขนของขึ้นจากเรือ และผู้ส่งของและผู้รับตราส่งก็มีได้มีอำนาจในการควบคุมเรือและนายเรือ ตลอดจนบรรดาลูกเรือของผู้ขนส่ง

ส่วนสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ นั้น คือการว่าจ้างขนส่งสินค้าเป็นเที่ยวๆ โดยเรือที่เข้ามา ซึ่งไม่มีตารางเดินเรือและเส้นทางที่ตายตัว การใช้ประโยชน์จากเรือจะเป็นการดำเนินธุรกิจแบบเรือจร (Tramping) ส่วนใหญ่แล้วจะใช้กับการขนส่งสินค้าที่มีการซื้อขายกันคราวละมากๆ มีลักษณะเป็นสินค้าเทกอง การที่สินค้าเหล่านี้มีการซื้อขายกันมากๆ จะทำให้คู้มที่จะเช่าเหมาเรือ เพราะราคาค่าระวางจะถูกลง ในกรณีของประเทศไทย สินค้าขาเข้าที่มักจะใช้วิธีการเช่าเหมาเรือ ได้แก่ สินค้าน้ำมัน ไม้ซุง เหล็ก ส่วนสินค้าขาออก ได้แก่ ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง น้ำตาล ทางด้านค่าเช่าหรือค่าจ้างเหมาเรือ นั้น ไม่มีอัตราที่แน่นอน แต่เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ ส่วนมากมักคำนวณตามความสามารถในการบรรทุกของเรือ หรือส่วนหนึ่งของความสามารถในการบรรทุกของเรือกรณีที่มีการบรรทุกสินค้าเพียงบางส่วน นอกจากนี้ผู้ว่าจ้างเหมาเรือจะเป็นผู้มีอำนาจและภาระหน้าที่ในการควบคุมการดำเนินงานของเรือและนายเรือ รวมทั้งลูกเรือด้วย อีกทั้งผู้ว่าจ้างเหมาบรรทุกของเรือจะต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายบางอย่างเพิ่มขึ้นนอกเหนือไปจากค่าจ้างเหมาเรือหรือค่าเช่าที่ต้องชำระให้แก่ผู้รับจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ เช่น ค่าภาระท่าเรือ ค่าเสบียงอาหาร น้ำจืด เบี้ยประกันภัยตัวเรือ เป็นต้น

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นตัวบทกฎหมายหลักที่ใช้ในการพิจารณาคดีข้อพิพาทอันเกิดจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่มีการคิดค่าระวาง จะพบว่าบทบัญญัติดังกล่าวใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น สัญญาอื่นอันหมายรวมถึงสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่อยู่ภายใต้การบังคับใช้ของพระราชบัญญัตินี้ ดังนั้นในที่นี้จึงจะกล่าวถึงเฉพาะรายละเอียดในส่วนของสัญญารับขนของทางทะเล

แม้ว่าเรือเดินทะเลจะได้รับการพัฒนาเทคนิคให้มีประสิทธิภาพในการเดินทะเลได้รวดเร็วขึ้นกว่าเดิมก็ตาม แต่ข้อเสียของการขนส่งทางทะเล คือมีความล่าช้าอันเกิดจากความจำเป็นในการถ่ายลำเรือก่อนเข้าท่าเรือในไทย หรือข้อจำกัดเรื่องความเร็วในการเดินเรือและสภาพภูมิอากาศที่ไม่เหมาะแก่การเดินเรือ ปัจจัยดังกล่าวล้วนเป็นอุปสรรคในการขนส่งทางทะเล ด้วยเหตุนี้โอกาสที่สินค้าจะสูญหาย เสียหาย หรือถูกส่งมอบล่าช้าจึงมีสูงมาก กรณีนี้จะนำไปสู่การฟ้องร้องเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าเสียหายอันเนื่องมาจากสินค้าสูญหาย เสียหาย และส่งมอบล่าช้าดังกล่าว

การรับขนของทางทะเลนั้นมีผู้ที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ได้แก่ เจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ ตัวแทนสายเดินเรือและตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง ผู้รับสินค้า แต่ในทางกฎหมายได้กล่าวถึงเพียงคำว่า “ผู้ขนส่ง” และ “ผู้ขนส่งอื่น” ซึ่งกินความครอบคลุมฝ่ายที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 “ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบกรรับขนของทางทะเลเพื่อำเนินเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ ส่วน “ผู้ขนส่งอื่น” หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียง

ระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไป ให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดกัก็ตาม แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การเข้า-ออกท่า การบรรทุกของลงเรือ (...) จากคำนิยามตามบทบัญญัติของกฎหมายข้างต้น จะเห็นว่า “ผู้ขนส่ง” และ “ผู้ขนส่งอื่น” นั้นกินความครอบคลุมตั้งแต่ เจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ ตัวแทนสายเดินเรือและตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามเมื่อเกิดกรณีพิพาทขึ้น จะต้องพิจารณาบทบาทที่แท้จริงของแต่ละฝ่ายเป็นกรณีๆ ไป

อย่างไรก็ตามได้มีบทบัญญัติกฎหมายเพื่อกำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง และหน้าที่ความรับผิดชอบและสิทธิของผู้ส่งของ ทั้งนี้เพื่อความชัดเจนในการวินิจฉัยคดีข้อพิพาทด้านการรับขนของทางทะเล

หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งตามบทบัญญัติกฎหมาย ได้แก่ การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ นั้น จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนด จะมีความผิดตามกฎหมาย อย่างไรก็ตามกฎหมายได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดไว้ด้วย กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุสุดวิสัย ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเล หรือนาน้ำที่ใช้เดินเรือ การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ ฯลฯ

นอกจากนี้ ยังมีบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ เช่น ในกรณีที่ของมีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิด ผู้ส่งของต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบอันตรายแห่งของนั้น

ผู้วิจัยคาดหวังว่าความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่กล่าวข้างต้นจะช่วยสร้างความเข้าใจในสาขาวิชานี้ซึ่งจะกล่าวรายละเอียดเชิงมโนทัศน์สัมพันธ์ในบทที่ 4 ต่อไป

บทที่ 3

คลังข้อมูลภาษาและการดึงศัพท์จากคลังข้อมูล

หลังจากที่ได้กล่าวถึงทฤษฎีศัพท์วิทยาและความรู้พื้นฐานด้านการรับขนของทางทะเลมาแล้ว ในบทนี้จะเป็นการอธิบายถึงคลังข้อมูลแบบต่างๆ วิธีการสร้างคลังข้อมูล และการคัดเลือกและดึงศัพท์จากคลังข้อมูล

3.1 ความหมายของคลังข้อมูลภาษา

Sinclair (อ้างถึงใน Pearson 1998: 42-44) ให้นิยามคำว่า “คลังข้อมูลภาษา” (Corpus) ว่าหมายถึง ข้อมูลภาษาพูดหรือภาษาเขียนที่คัดเลือกมาจากภาษาที่ใช้ในสถานการณ์จริง มีการจัดระบบตามเกณฑ์และเงื่อนไขทางภาษาศาสตร์ และเก็บบันทึกไว้ในรูปของเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเป็นตัวอย่างหรือตัวแทนของภาษานั้นๆ อย่างไรก็ตาม จำนวนข้อมูลในคลังข้อมูลจะต้องมีปริมาณมากพอและครอบคลุมความหลากหลายของภาษานั้นๆ ทั้งนี้เพื่อใช้เป็นแหล่งอ้างอิงที่น่าเชื่อถือได้สำหรับศึกษาไวยากรณ์ คำศัพท์ และการหลากคำ

คลังข้อมูลภาษาเป็นที่เก็บรวบรวมตัวอย่างการใช้ภาษาในสถานการณ์จริง ซึ่งรูปแบบของข้อมูลในคลังข้อมูลที่จะนำมาใช้ในการประมวลศัพท์นั้นส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ในรูปของไฟล์ .txt เพื่อจะได้สามารถนำมาใช้ร่วมกับโปรแกรม Concordance ซึ่งเป็นโปรแกรมที่ใช้ค้นหาคำศัพท์ที่ต้องการ และจัดเรียงคำนั้นพร้อมบริบทที่ปรากฏ หรือที่เรียกว่า KWIC (Key Word in Context) นอกจากนี้ ยังสามารถรับการแสดงผลในรูปแบบต่างๆ ตามที่กำหนดได้ เช่น การแสดงผลโดยเรียงตามคำที่ปรากฏร่วมทางด้านซ้ายและขวาของคำที่ค้นหา การแสดงค่าความถี่ในการเกิดขึ้นของศัพท์ และคำปรากฏร่วม (Collocation) ในการจัดทำประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเลครั้งนี้ ผู้วิจัยได้เลือกใช้โปรแกรม AntConc 3.2.1w (Windows) 2007 เป็นเครื่องมือช่วยสืบค้นคำศัพท์หรือบริบทที่ต้องการ

3.2 คลังข้อมูลภาษากับการจัดทำประมวลศัพท์

การจัดทำคลังข้อมูลภาษาที่มีความสำคัญมากต่อการจัดทำประมวลศัพท์ เนื่องจากในการจัดทำประมวลศัพท์นั้น ผู้วิจัยไม่สามารถกำหนดศัพท์เฉพาะทางขึ้นมาได้เอง ผู้วิจัยจึงจำเป็นต้องรวบรวมข้อมูลจากแหล่งที่เชื่อถือได้ เพื่อนำมาจัดทำเป็นคลังข้อมูลภาษาที่เป็นตัวอย่างการใช้ภาษาในสถานการณ์จริง ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยจะต้องมีเกณฑ์และขั้นตอนที่ชัดเจนในการจัดทำคลังข้อมูล กล่าวคือจะต้องมีเกณฑ์ที่แน่ชัดในการคัดเลือกข้อมูลที่จะเป็นตัวแทนของเนื้อเรื่องเฉพาะด้านอย่างครบถ้วน ทั้งนี้เพื่อให้แน่ใจว่าศัพท์ที่ได้นั้นเป็นศัพท์เฉพาะทางในสาขาที่ศึกษา และเพื่อให้ได้คำนิยามของศัพท์ต่างๆ ที่ถูกต้อง เนื่องจากข้อมูลในคลังข้อมูลมีความสำคัญในการเขียนนิยามของคำศัพท์ โดยเป็นส่วนที่ให้คำอธิบายเกี่ยวกับคำศัพท์นั้น

รวมทั้งบริบทการใช้ ตลอดจนแสดงความสัมพันธ์ของคำศัพท์นั้นกับคำศัพท์อื่นๆ ในสาขา เฉพาะด้านนั้นด้วย

3.3 เกณฑ์การคัดเลือกข้อมูลเพื่อจัดทำคลังข้อมูลภาษา

การคัดเลือกข้อมูลเพื่อจัดทำคลังข้อมูลภาษานั้น Cabré (1999: 134) ได้เสนอหลักในการ พิจารณาเลือกข้อมูลที่ดีซึ่งผู้วิจัยจะนำมารวบรวมเป็นคลังข้อมูลที่น่าเชื่อถือได้ ดังนี้

1. ต้องเป็นตัวแทนของสาขาวิชาที่ศึกษา และเป็นข้อมูลที่เขียนโดยผู้เชี่ยวชาญในศาสตร์นั้นๆ
2. ต้องมีความครบถ้วนสมบูรณ์ และครอบคลุมเนื้อหาทุกด้านของเรื่องที่ทำ
3. ต้องเป็นข้อมูลที่ทันสมัย
4. ต้องเป็นภาษาเดียวกับประมวลศัพท์

สำหรับการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้คัดเลือกข้อมูลเพื่อให้ได้คลังข้อมูลภาษาตามเกณฑ์ข้างต้น ตลอดจนได้นำแนวคิดเรื่องสถานการณ์การสื่อสาร (Communicative Setting) มาประกอบการ พิจารณาด้วย โดย Pearson (1998: 35-38) ได้แบ่งสถานการณ์การสื่อสารออกเป็น 4 ประเภท คือ

1. การสื่อสารระหว่างผู้เชี่ยวชาญด้วยกัน (Expert-expert communication)

เนื่องจากการสื่อสารประเภทนี้เป็นการสื่อสารระหว่างผู้เชี่ยวชาญด้วยกันเอง จึงมีชุด คำศัพท์เฉพาะในสาขาวิชานั้นอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นภาษาที่ต่างจากภาษาที่ใช้ในชีวิตประจำวัน ด้วยเหตุดังกล่าว บุคคลภายนอกสาขาวิชาอาจไม่สามารถเข้าใจความหมายหรือเข้าใจ ความหมายผิดได้ การสื่อสารประเภทนี้มักพบในเอกสารทางวิชาการ เอกสารทางกฎหมาย

2. การสื่อสารระหว่างผู้เชี่ยวชาญกับผู้ที่อยู่ในวงการเดียวกัน (Expert to initiates)

การสื่อสารประเภทนี้จะต่างจากกับประเภทแรก เนื่องจากผู้ส่งสารและผู้รับสารมีระดับ ความรู้ที่แตกต่างกัน กล่าวคือผู้รับสารในสถานการณ์การสื่อสารประเภทนี้จะมีความรู้ในเรื่อง เฉพาะทางที่สื่อสารกันในระดับหนึ่ง แต่ไม่มากเท่าผู้ส่งสารซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในสาขานั้น เช่น แพทย์-พยาบาล วิศวกร-ช่าง และอาจารย์-นักศึกษา ดังนั้นผู้ส่งสารจะต้องใช้ศัพท์เฉพาะทาง พร้อมอธิบายศัพท์ที่คาดว่าผู้รับสารอาจไม่เข้าใจเพิ่มเติมด้วย

3. การสื่อสารระหว่างผู้เทียบเคียงได้กับผู้เชี่ยวชาญกับผู้ที่ไม่ได้อยู่ในวงการเดียวกัน (Relative expert to the uninitiated)

ผู้เทียบเคียงได้กับผู้เชี่ยวชาญ หมายถึงผู้ที่มีความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับเรื่องที่จะสื่อสาร โดยความรู้นี้อาจได้มาจากประสบการณ์ทำงาน หรือจากการเรียนรู้จากความสนใจส่วนตัวก็ได้ เนื่องจากการสื่อสารประเภทนี้มุ่งที่จะสื่อสารกับบุคคลทั่วไปที่ไม่มีความรู้เฉพาะด้านในเนื้อหา เฉพาะสาขาเลย ภาษาที่ใช้ในการเขียนตัวบทสำหรับผู้อ่านประเภทนี้จึงเป็นภาษาธรรมดา

มีศัพท์เฉพาะทางน้อย ในกรณีที่ต้องใช้ศัพท์ ผู้ส่งสารจะเลือกใช้ศัพท์ง่าย ๆ หรือมีคำอธิบายศัพท์นั้น เช่น ภาษาที่ใช้เขียนบทความเฉพาะด้านให้บุคคลทั่วไปอ่าน

4. การสื่อสารระหว่างผู้รู้กับผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องนั้นมาก่อน (Teacher-pupil communication)

ในการสื่อสารประเภทนี้ ผู้ส่งสารจะอธิบายเนื้อหาและคำศัพท์เฉพาะทางอย่างชัดเจน ทั้งนี้เพราะผู้รับสารไม่มีฐานความรู้เฉพาะสาขาวิชาที่สื่อสารกันมาก่อน ตัวบทที่ใช้ในสถานการณ์การสื่อสารประเภทนี้ ได้แก่ ตำราเรียน และคู่มือการใช้งาน

จากที่กล่าวมาข้างต้น สถานการณ์การสื่อสารประเภทที่ 1, 2 และ 4 เป็นแหล่งข้อมูลที่เหมาะสมสำหรับนำมาจัดทำเป็นคลังข้อมูลภาษาเพื่อใช้ตั้งศัพท์ ทั้งนี้เพราะมีจำนวนศัพท์เฉพาะมาก และอยู่ในบริบทการใช้จริง อีกทั้งมีคำอธิบายศัพท์ประกอบด้วย ซึ่งต่างจากประเภทที่ 3 ที่มีศัพท์เฉพาะน้อย เพราะมุ่งให้ความรู้อย่างกว้างๆ

3.4 การสร้างคลังข้อมูลภาษา

Pearson (1998: 58-62) ได้เสนอเกณฑ์ต่างๆ ที่ต้องนำมาพิจารณาในการสร้างคลังข้อมูลภาษา ดังนี้

1. ขนาดของคลังข้อมูลภาษา (Size) ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาสร้างคลังข้อมูลภาษานั้น ไม่มีข้อกำหนดตายตัวว่าขนาดของคลังข้อมูลต้องมีขนาดเท่าใด หรือต้องมีคำกี่คำ ผู้วิจัยควรรวบรวมข้อมูลตามเกณฑ์การคัดเลือกข้อมูลให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งนี้เพื่อที่จะได้คลังข้อมูลที่น่าเชื่อถือ มีความทันสมัย และมีเนื้อหาและศัพท์ครอบคลุมสาขาวิชาทั้งหมดหรือขอบเขตย่อยของสาขาวิชาที่กำหนดว่าจะศึกษา

2. ตัวบทที่เป็นงานเขียน (Written text) ข้อมูลที่จะนำมาสร้างเป็นคลังข้อมูลจะต้องนำมาจากแหล่งที่เป็นงานเขียน และต้องเป็นตัวบทเต็ม กล่าวคือหากเป็นหนังสือที่มีผู้แต่งคนเดียวก็ควรรวบรวมข้อมูลจากหนังสือทั้งเล่ม ทั้งนี้เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับคำนิยามที่สมบูรณ์ที่สุดเท่าที่จะทำได้

3. ตัวบทที่ได้รับการตีพิมพ์ (Published) ตัวบทที่นำมาสร้างคลังข้อมูลภาษาจะต้องเป็นตัวบทที่ได้รับการตีพิมพ์ ตัวบทที่ได้รับการตีพิมพ์ในที่นี้หมายถึงตัวบทที่ได้รับการตีพิมพ์ซ้ำเพื่อเผยแพร่ และมีการจดทะเบียนลิขสิทธิ์กับหน่วยงานที่รับผิดชอบ ตัวบทประเภทนี้ ได้แก่ หนังสือ รายงาน มาตรฐานอ้างอิง หรือคู่มือต่างๆ เหตุผลที่ต้องเลือกเฉพาะตัวบทที่ได้รับการตีพิมพ์นั้นเพราะสถานะ "ได้รับการตีพิมพ์" ของเอกสารผนวกกับปัจจัยอื่นๆ อาทิ สถานภาพของผู้แต่งจะรับรองว่าบทความมีความน่าเชื่อถือเหมาะที่จะเป็นแหล่งข้อมูลของคำนิยามของศัพท์

4. ที่มาของตัวบท (Text origin) ตัวบทอาจมาจากผู้แต่งคนเดียวหรือจากสถาบันต่างๆ ซึ่งผู้วิจัยสามารถพิจารณาความน่าเชื่อถือของตัวบทได้จากชื่อผู้แต่งหรือสถาบันหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบในการเผยแพร่ตัวบทนั้น

5. องค์ประกอบของตัวบท (Constitution) ตัวบทอาจเป็นตัวบทเดี่ยว (Single text) หรือตัวบทผสม (Composite text) ก็ได้ ในกรณีที่ตัวบทมีผู้แต่งคนเดียวตลอดทั้งเล่ม จะถือว่าเป็นตัวบทเดี่ยวซึ่งผู้วิจัยควรนำข้อมูลทั้งเล่มจัดทำเป็นคลังข้อมูล แต่ในกรณีที่ตัวบทแบ่งเป็นหลายส่วนซึ่งเขียนโดยผู้แต่งต่างคนกัน แต่ละส่วนจะถือเป็นตัวบทเดี่ยว และหนังสือทั้งเล่มจะถือเป็นตัวบทผสม

6. ผู้แต่ง (Author) ผู้แต่งจะต้องเป็นบุคคลหรือสถาบันที่ได้รับการยอมรับในวงการสาขาวิชานั้นว่ามีความรู้ความเชี่ยวชาญมากพอที่จะเขียนเรื่องเฉพาะสาขาวิชา

7. ข้อเท็จจริง (Factuality) ตัวบทต้องเขียนจากข้อเท็จจริง โดยจะต้องนำเสนอสิ่งที่มีอยู่จริง การวัดว่าเรื่องใดจริงหรือไม่จริงนั้นเป็นเรื่องยาก แต่อย่างน้อยข้อมูลเกี่ยวกับผู้แต่ง กลุ่มผู้อ่าน เป้าหมาย สถานการณ์ ฯลฯ ก็สามารถช่วยในการแยกแยะได้

8. ความรู้เฉพาะทาง (Technicality) จะขึ้นอยู่กับระดับความรู้ในเรื่องเฉพาะทางของผู้เขียน ตลอดจนกลุ่มผู้อ่านเป้าหมาย ตัวบทอาจเป็นตัวบทเฉพาะทางซึ่งเป็นการสื่อสารระหว่างผู้เชี่ยวชาญด้วยกัน หรืออาจเป็นตัวบทกึ่งเฉพาะทางซึ่งผู้เชี่ยวชาญเขียนเพื่อให้กลุ่มผู้อ่านกลุ่มหนึ่งกลุ่มใดโดยเฉพาะ

9. กลุ่มผู้อ่านเป้าหมาย (Audience) กลุ่มผู้อ่านเป้าหมายอาจมีความเชี่ยวชาญเท่ากับ ผู้เขียน หรืออาจมีความเชี่ยวชาญน้อยกว่าผู้เขียนแต่สนใจหรือต้องการหาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องเฉพาะทาง

10. จุดประสงค์ (Intended outcome) ตัวบทอาจมีจุดประสงค์แตกต่างกันไป ได้แก่ ตัวบทเพื่อให้ข้อมูล เพื่อใช้สอนวิชาเฉพาะสาขา เพื่อใช้เป็นมาตรฐาน หรือกำหนดและให้นิยามศัพท์เฉพาะสาขาวิชา

11. สถานการณ์ (Setting) ตัวบทควรมีสถานการณ์ที่สอดคล้องกับสถานการณ์การสื่อสาร ทั้ง 3 แบบ ได้แก่ การสื่อสารระหว่างผู้เชี่ยวชาญด้วยกัน การสื่อสารระหว่างผู้เชี่ยวชาญกับผู้ที่อยู่ในวงการเดียวกัน และการสื่อสารระหว่างผู้รู้กับผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องนั้นมาก่อน

12. หัวข้อ (Topic) ผู้วิจัยควรระบุหัวข้อของตัวบทเพื่อให้การทำงานอยู่ภายในขอบเขตของหัวข้อที่ศึกษา ทั้งนี้หัวข้อจะช่วยตัดเนื้อหาที่ไม่เกี่ยวข้องออกไป ซึ่งเอื้อให้การดึงศัพท์เฉพาะสาขา มีความรวดเร็วและแม่นยำมากขึ้น

นอกจากนี้ Cabré (1999: 116-129) ได้แบ่งประเภทของข้อมูลสำหรับจัดทำประมวลศัพท์ ออกเป็น 3 ประเภท คือ

1. เอกสารอ้างอิง (Reference materials) คือ เอกสารที่นักประมวลศัพท์ใช้ในการค้นหาข้อมูลด้านทฤษฎี วิธีการ แนวทางปฏิบัติ และบรรณานุกรมซึ่งเกี่ยวข้องกับหัวข้อที่ศึกษา ข้อมูลประเภทนี้อาจเป็นงานประมวลศัพท์หัวข้อเดียวกัน หรือหัวข้อที่ใกล้เคียงกัน หรืออาจเป็นพจนานุกรมที่มีศัพท์เฉพาะเพียงบางส่วน หรือคู่มือและเอกสารที่ให้ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับหัวข้อที่ศึกษา แบ่งออกเป็น 4 ประเภท คือ

1.1 เอกสารเกี่ยวกับเอกสารอ้างอิง (Documents on documentation) วิธีการในการค้นหาที่มาของข้อมูลเกี่ยวกับหัวข้อที่ศึกษานั้นมีอยู่ 3 วิธี ได้แก่ ค้นหาจากบรรณานุกรมจากฐานข้อมูล และจากสถาบันศัพทวิทยาหรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะสาขานั้น

1.2 เอกสารเกี่ยวกับความรู้เฉพาะสาขาวิชา (Documents on the special subject field) ในการจัดทำประมวลศัพท์ต้องใช้ความรู้เฉพาะทาง 3 ด้านด้วยกันคือ ความรู้เกี่ยวกับการประมวลศัพท์ ความรู้เฉพาะสาขาวิชา และความรู้ทางด้านภาษาศาสตร์

1.3 เอกสารเกี่ยวกับศัพท์ (Documents on terms) ได้แก่ พจนานุกรมทั่วไป พจนานุกรมเฉพาะทาง สารานุกรม และฐานข้อมูลประมวลศัพท์ ทั้งนี้เครื่องมือต่างๆ เหล่านี้จะช่วยพิสูจน์ว่าศัพท์นั้นมีจริงหรือไม่ มีความหมายอย่างไร สะกดอย่างไร และนำไปใช้อย่างไรตามหลักไวยากรณ์

1.4 เอกสารเกี่ยวกับวิธีการวิจัยและการนำเสนอผลงาน (Documents on the research method and presentation on work) เป็นข้อมูลพื้นฐานในการจัดทำประมวลศัพท์ ได้แก่ คู่มือในการจัดทำประมวลศัพท์ ระเบียบวิธีการจัดทำ ตลอดจนบทความที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้นักศัพทวิทยาจะต้องคำนึงข้อกำหนดต่างๆ ที่ได้รับการยอมรับเป็นมาตรฐานสากล เช่น ISO 704 (1987) ซึ่งว่าด้วยหลักและวิธีการจัดทำประมวลศัพท์

2. เอกสารเฉพาะสาขาสำหรับการจัดทำประมวลศัพท์ (Specific materials for terminographic work) คือ เอกสารทั้งที่เป็นภาษาพูดและภาษาเขียนซึ่งเป็นแหล่งข้อมูลพื้นฐานในการตั้งศัพท์ โดยปกติ ผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชานั้นจะเป็นผู้กำหนดศัพท์ขึ้นมาเพื่อใช้สื่อสารระหว่างกัน อย่างไรก็ตามนักศัพทวิทยาซึ่งเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อสร้างคลังข้อมูลภาษานั้นจะทำการประเมินคุณภาพเอกสาร โดยข้อมูลที่ดีต้องมีคุณลักษณะ ดังนี้

- ต้องเป็นตัวแทนของสาขาวิชานั้นๆ ซึ่งเนื้อหาจะมากน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของงานและขอบเขตของงานด้วย
- ต้องเป็นข้อมูลที่ทันสมัย และเป็นศัพท์ที่ผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชานั้นนิยมใช้
- ต้องให้รายละเอียดที่ชัดเจน เพื่อให้สามารถดึงข้อมูลออกมาได้ และต้องแสดงที่มาของข้อมูลในบรรณานุกรมด้วย

3. เอกสารสนับสนุน (Support materials) คือเอกสารที่บันทึกข้อมูลที่ได้ระหว่างการจัดทำประมวลศัพท์ แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

3.1 บันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น (Extraction records) จะต้องประกอบด้วยศัพท์และข้อมูลเกี่ยวกับศัพท์นั้นที่พบและดึงมาจากคลังข้อมูล โดยทั่วไป บันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นประกอบด้วยศัพท์ (Entry) ประเภททางไวยากรณ์ (Grammatical category) ขอบเขตที่ใช้คำศัพท์นั้น (Subject Field) นิยามและบริบทการใช้ (Definition/ Context) แหล่งที่มาของข้อมูล (Reference) เป็นต้น

3.2 บันทึกข้อมูลศัพท์ (Terminological records) คือบันทึกที่เก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับศัพท์นั้นทั้งหมด ซึ่งข้อมูลบางส่วนจะมาจากบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น ซึ่งผู้วิจัยจะต้องค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมจากแหล่งต่างๆ รูปแบบของบันทึกข้อมูลศัพท์นั้นจะแตกต่างกันไปตามความต้องการและวัตถุประสงค์ของงาน แต่โดยทั่วไปแล้วรูปแบบมาตรฐานจะต้องประกอบด้วยข้อมูลต่างๆ ดังนี้ ตัวศัพท์ (Entry term) ที่มาของศัพท์ (Source of term) ประเภททางไวยากรณ์ (Grammatical category) คำนิยาม (Definition) บริบท (Context) คำเทียบเคียง (Cross-reference to synonymous terms) และหมายเหตุ (miscellaneous notes for unanticipated information)

3.3 Correspondence record ในการจัดทำคลังข้อมูลภาษาตั้งแต่สองภาษาขึ้นไปนั้น จะต้องมีการบันทึกข้อมูลศัพท์แยกกันตามภาษา Correspondence จึงเป็นบันทึกที่ใช้สำหรับเทียบศัพท์ที่อ้างอิงถึงมโนทัศน์เดียวกันของทั้งสองภาษา ทั้งนี้เพื่อแสดงให้เห็นว่ามีศัพท์ที่แสดงถึงมโนทัศน์เดียวกันในแต่ละภาษา

3.4 Query records สำหรับการจัดทำประมวลศัพท์แบบเฉพาะกิจ (Ad-hoc searches) นั้น ผู้วิจัยจะต้องทำ Query record ซึ่งเป็นเอกสารที่ใช้บันทึกข้อมูลเกี่ยวกับคำถามคำตอบในกรณีที่ผู้ที่ต้องการใช้ศัพท์เกิดคำถามเกี่ยวกับศัพท์นั้น ซึ่งผู้วิจัยจะเป็นผู้ค้นหาคำตอบสำหรับคำถามนั้น

สำหรับการจัดทำประมวลศัพท์ครั้งนี้ซึ่งเป็นการจัดทำประมวลศัพท์แบบเป็นระบบภาษาเดียว (Monolingual systematic searches) ผู้วิจัยไม่จำเป็นต้องจัดทำ Correspondence record และ Query records ส่วนการจัดทำบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น และบันทึกข้อมูลศัพท์นั้น จะกล่าวรายละเอียดต่อไปในบทที่ 5

3.5 การจัดทำคลังข้อมูลภาษาเพื่อใช้ในการประมวลศัพท์เรื่องการรับชนของทางทะเล

การจัดทำคลังข้อมูลเพื่อใช้จัดทำประมวลศัพท์เรื่องการรับชนของทางทะเลนั้น เป็นคลังข้อมูลภาษาแบบ Specialized corpus ตามหลักเกณฑ์การแบ่งของ Pearson (1998: 48) โดยเป็นคลังข้อมูลภาษาที่รวบรวมจากตัวบทที่พบในสถานการณ์การสื่อสารที่หลากหลาย กล่าวคือเป็นตัวบทภาษาอังกฤษที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับการรับชนของทางทะเล ซึ่งเป็นตัวบทที่มาจากเอกสารประเภทที่ 1 (Expert-Expert Communication) ประเภทที่ 2 (Expert to Initiates) ที่เขียนโดยผู้เชี่ยวชาญให้บุคคลในวงการเดียวกันอ่าน จึงเป็นแหล่งของศัพท์เฉพาะทางที่ดี นอกจากนี้ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากตัวบทประเภทที่ 4 (Teacher-Pupil) ซึ่งเป็นตัวบทที่เขียนให้บุคคลทั่วไปอ่านที่ผู้เขียนจำเป็นต้องให้คำอธิบายเพิ่มเติมเพื่อช่วยให้ผู้อ่านเข้าใจได้ง่ายขึ้น

ส่วนตัวบทภาษาไทยนั้นไม่ได้นำมาบรรจุไว้ในคลังข้อมูลเพื่อใช้ดึงศัพท์หรือสร้างมโนทัศน์ เนื่องจากข้อจำกัดของโปรแกรม Concordance ที่ใช้ในการหาความถี่ของการปรากฏของคำ (Word Frequency) และการหารูปแบบการจัดเรียงคำ (Collocation) นั้นสามารถใช้งานได้กับตัวบท

ภาษาอังกฤษเท่านั้น อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลภาษาไทยเพื่อนำมาใช้เป็นเอกสารอ้างอิงในการตรวจสอบโมโนทัศน์ ตลอดจนเทียบเคียงสำนวนในการสร้างศัพท์และเขียนคำนิยามของศัพท์ด้วย

3.5.1 วิธีการจัดทำคลังข้อมูลภาษา

การสร้างคลังข้อมูลภาษาสำหรับการทำประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเลนั้น ผู้วิจัยได้ค้นคว้าหาข้อมูลจากหนังสือประเภทตำราเรียนด้านการรับขนของทางทะเล ซึ่งมีเนื้อหาที่ทันสมัย และเขียนโดยบุคคลที่มีความเชี่ยวชาญในสาขาวิชาและเป็นหนังสือที่ได้รับการพิมพ์ซ้ำหลายครั้ง ซึ่งสามารถรับประกันความน่าเชื่อถือและการได้รับการยอมรับได้เป็นอย่างดี อีกทั้งเนื้อหาในฉบับที่คัดเลือกมาเป็นการสื่อสารระหว่างผู้เชี่ยวชาญด้วยกัน (การสื่อสารประเภทที่ 1) การสื่อสารระหว่างผู้เชี่ยวชาญกับผู้ที่อยู่ในวงการเดียวกัน (การสื่อสารประเภทที่ 2) และการสื่อสารระหว่างผู้รู้กับผู้ที่ไม่มีความรู้เรื่องนั้นมาก่อน (การสื่อสารประเภทที่ 4) จึงปรากฏคำศัพท์เฉพาะทางพร้อมคำอธิบายประกอบ อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยได้เลือกเก็บข้อมูลเฉพาะส่วนที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับหัวข้อที่ศึกษาวิจัยแทนที่จะเก็บข้อมูลทั้งหมด ทั้งนี้เพื่อที่จะได้คลังข้อมูลที่สามารถเป็นตัวแทนของหัวข้อที่ศึกษาได้อย่างแท้จริง นอกจากนี้ผู้วิจัยต้องการเก็บรวบรวมข้อมูลให้ครอบคลุมเนื้อหามากที่สุด จึงได้ทำการค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมจากเว็บไซต์ขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลด้วย

เมื่อเลือกตัวบทที่จะนำมาสร้างเป็นคลังข้อมูลได้แล้ว ผู้วิจัยได้แปลงข้อมูลที่อยู่ในรูปแบบของสื่อสิ่งพิมพ์ให้อยู่ในรูปแบบของไฟล์อิเล็กทรอนิกส์สกุล .pdf โดยใช้เครื่องสแกนเนอร์ จากนั้นจึงใช้โปรแกรม OCR (Optical Character Recognition) เพื่อแปลงไฟล์สกุล .pdf เป็นไฟล์สกุล .txt ทั้งนี้เพื่อให้สามารถนำข้อมูลไปใช้ร่วมกับโปรแกรม Antconc 3.2.1w และ Collocation Extract 3.07 ได้ ส่วนข้อมูลที่ได้มาจากเว็บไซต์ต่างๆ นั้น ผู้วิจัยได้คัดลอกและวางในโปรแกรม Notepad และจัดเก็บเป็นไฟล์สกุล .txt เช่นกัน

หลังจากนั้น ผู้วิจัยจึงใช้โปรแกรมคอนคอร์แดนซ์ในการประมวลผลข้อมูล หน้าที่หลักของโปรแกรมนี้คือค้นหาคำที่ต้องการและจัดเรียงคำนั้นพร้อมบริบทที่ปรากฏ

ในการจัดทำคลังข้อมูลภาษาด้านการรับขนของทางทะเลนั้น ได้รวบรวมข้อมูลมาจากเอกสารเฉพาะสาขา ดังนี้

1. ตำราด้านกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีเนื้อหาส่วนหนึ่งเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล เช่น International trade law (Indira Carr with contributions on private international law by Peter Stone), Law of international trade (Pamela Sellman)
2. ตำราด้านการรับขนของทางทะเล เช่น Carriage of goods by sea (John F Wilson) และ Payne and Ivamy's Carriage of goods by sea (Ivamy and Edward Richard Hardy)
3. ข้อมูลจากเว็บไซต์ที่เผยแพร่โดยองค์กรที่มีความน่าเชื่อถือทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล เช่น www.rclgroup.com, www.tnsc.com และ www.lexmercatoria.org

3.5.2 รายละเอียดคลังข้อมูลภาษา

คลังข้อมูลภาษาที่ใช้ในการทำประมวลศัพท์ ประกอบด้วยแฟ้มข้อมูลจำนวนทั้งหมด 10 ทัพบท จำนวนคำทั้งสิ้น 826,103 คำ

ชนิดของทัพบท

| | | |
|-----------------------|---------------|------------|
| - Expert - Expert | จำนวน 2 ทัพบท | 56,428 คำ |
| - Expert to Initiates | จำนวน 5 ทัพบท | 685,517 คำ |
| - Teacher - Pupil | จำนวน 1 ทัพบท | 84,158 คำ |

3.6 การดึงศัพท์จากคลังข้อมูลภาษา

เมื่อสร้างคลังข้อมูลภาษาแล้ว ขั้นตอนต่อไป คือการคัดเลือกและการดึงศัพท์เฉพาะสาขา การดึงศัพท์ (Extraction) คือ การเลือกคำซึ่งพิจารณาแล้วว่าเป็นศัพท์เฉพาะสาขาที่ทำประมวลศัพท์ออกมาจากคลังข้อมูลภาษา ขั้นตอนนี้ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะสาขาจะทำได้ดีกว่าผู้ที่ไม่ใช่ผู้เชี่ยวชาญในสาขานั้น เนื่องจากในคลังข้อมูลภาษาหนึ่งๆ นั้นประกอบด้วยทั้งคำศัพท์เฉพาะทางและคำทั่วไปซึ่งผู้เชี่ยวชาญเฉพาะสาขาจะแยกแยะได้ว่าคำใดเป็นศัพท์เฉพาะในสาขาของตน และคำใดเป็นคำทั่วไป

Sager (1990: 19) ให้นิยามของคำว่า “ศัพท์” และ “คำ” ซึ่งมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ “ศัพท์” จะมีความหมายที่เฉพาะเจาะจงในสาขาวิชาใดวิชาหนึ่ง ในขณะที่ “คำ” จะอ้างถึงเรื่องทั่วไปในบริบทที่กว้างกว่า

นอกจากนี้ Pearson (1998: 12) ได้ให้นิยามของ “ศัพท์” ว่าหมายถึงรูปคำหรือสัญลักษณ์ทางภาษาที่ใช้อ้างอิงถึงมโนทัศน์ใดๆ ในสาขาวิชาความรู้เฉพาะด้าน โดยศัพท์หนึ่งคำจะแทนมโนทัศน์เพียงหนึ่งมโนทัศน์ในแต่ละสาขาวิชา

3.7 หลักในการดึงศัพท์เฉพาะสาขาวิชา

เกณฑ์ในการพิจารณาคัดเลือกศัพท์ตามที่ Cabré (1999: 137) ได้เสนอไว้ มีดังนี้

- หากศัพท์นั้นเป็นกลุ่มคำ จะต้องมีการหลักหนึ่งคำปรากฏเสมอ และมีคำอื่นที่แสดง ความหมายที่ต่างๆ กันออกไปประกอบอยู่ เช่น ศัพท์คำว่า Freight prepaid และ Freight collect จะเห็นว่ามีคำหลักคือคำว่า “**Freight**” โดยมีคำอื่นปรากฏควบคู่กัน และทำให้ความหมายของ ศัพท์นั้นเปลี่ยนแปลงไป

- หากเป็นศัพท์เฉพาะทาง จะต้องไม่สามารถหาหน่วยคำทางไวยากรณ์ใดมาแทรกกลาง ระหว่างกลุ่มคำภายในกลุ่มคำที่เป็นศัพท์ได้ เช่น Fault of shipper ไม่สามารถเปลี่ยนเป็น Fault of **the** shipper ได้

- ส่วนใดส่วนหนึ่งในกลุ่มคำที่เป็นศัพท์จะไม่สามารถนำคำขยายมาขยายเฉพาะคำใดคำหนึ่งในกลุ่มคำนั้นได้ เช่น Article of transport ไม่สามารถเปลี่ยนเป็น Article of many transports ได้

- บางครั้ง จะพบคำที่มีความหมายเหมือนกันและใช้แทนกันได้ (Synonym) หรือพบคำที่มีความหมายตรงกันข้าม (Antonym)

- ในกรณีของคำนามวลีหรือคำประสม เมื่อนำคำมารวมกันแล้ว จะมีความหมายต่างกับเมื่อแยกคำออกจากกัน เช่น คำว่า Due diligence แปลว่า การใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสม แต่เมื่อแยกกันแล้ว due แปลว่า เหมาะสม พอควร และ diligence แปลว่า ความเพียรพยายาม ความอุตสาหะวิริยะ

นอกจากนี้ Pearson (1998: 130) ได้กล่าวถึงการอ้างอิงทั่วไปว่า ศัพท์ควรมีคำนำหน้านามแบบไม่ชี้เฉพาะหรือไม่มีคำนำหน้านามเลย เพราะศัพท์ควรเป็นสิ่งที่อ้างอิงถึงสิ่งที่มีอยู่ทั่วไป อีกทั้งคำที่เป็นศัพท์มักจะปรากฏร่วมกับตัวบ่งชี้ทางภาษา (Linguistic signal) ได้แก่ referred to, known as, called เป็นต้น

สำหรับการดึงศัพท์เพื่อการประมวลผลคลังข้อมูลภาษาและจัดทำประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล ผู้วิจัยใช้โปรแกรม AntConc 3.2.1. (Windows) 2007 ในการหาค่าความถี่ของคำ การหาคำปรากฏรวม และการค้นหาศัพท์เฉพาะด้านพร้อมทั้งบริบท โดยตัดประโยคที่ซ้ำกันออก ทั้งนี้ได้พิจารณาจากความสัมพันธ์ของศัพท์กับระบบมโนทัศน์ของเรื่องที่ศึกษาประกอบด้วย ซึ่งมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. สร้าง Word Frequency List โดยใช้โปรแกรมคอนคอร์ดแดนซ์เพื่อแสดงความถี่ในการเกิดของรายการคำทั้งหมด โดยตั้งสมมติฐานว่าคำที่ปรากฏบ่อยจะมีแนวโน้มที่จะเป็นศัพท์เฉพาะทาง ผู้วิจัยได้คัดเลือกศัพท์ที่ปรากฏในคลังข้อมูลภาษามากที่สุด 200 อันดับแรกตามทีโปรแกรม Concordance แสดงผลออกมา จากนั้นจึงตัดคำที่มีหน้าที่ทางไวยากรณ์ (Function word) ได้แก่ คำสรรพนาม คำบุพบท คำสันธาน คำเชื่อม และคำแสดงความชี้เฉพาะ/ไม่ชี้เฉพาะของคำนามออก ทั้งนี้เพื่อให้ได้คำเนื้อหา (Content word) ซึ่งเป็นคำนาม คำกริยา และคำคุณศัพท์

2. เมื่อตัดคำที่มีหน้าที่ทางไวยากรณ์ออกแล้ว พบว่ายังเหลือคำนามอีกจำนวนมาก คำที่มีความถี่สูงสุดคือคำว่า Carrier ซึ่งมีความถี่ในการปรากฏสูงถึง 2,952 ครั้ง ผู้วิจัยจึงตัดคำที่มีความถี่ต่ำกว่า 25 ครั้งหรือต่ำกว่าร้อยละ 0.01 ออกไป เพื่อประหยัดเวลา ทั้งนี้พบว่าส่วนใหญ่จะเป็นคำนามทั่วไป

3. นำคำที่เหลือมาหาคำปรากฏรวม (Collocation) โดยใช้โปรแกรม Collocation Extract ในการหาคำปรากฏรวม และพิจารณาข้อมูลอ้างอิงประกอบด้วย ทั้งนี้เพื่อไม่ให้พลาดวลีของศัพท์เฉพาะ เนื่องจากศัพท์บางคำเมื่อปรากฏโดดๆ อาจเข้าใจได้ว่าเป็นคำทั่วไป เช่น “diligence” แต่เมื่อดูความถี่ของการปรากฏร่วมกับคำอื่นแล้ว เช่น กับคำว่า “due” จะพบว่ามีวลี

“due diligence” เกิดขึ้นถึง 94 ครั้ง ด้วยเหตุนี้วลี “due diligence” จึงมีแนวโน้มที่จะเป็นศัพท์เฉพาะทาง

4. ใช้ตัวบ่งชี้ต่างๆ ประกอบในการพิจารณาว่าคำที่พบเป็นศัพท์เฉพาะทางหรือไม่ เพราะความถี่ในการเกิดของศัพท์ในคลังข้อมูลไม่ใช่หลักเกณฑ์เดียวที่จะบ่งชี้ได้ว่าคำที่พบนั้นเป็นศัพท์เฉพาะสาขา รายละเอียดดังนี้ (Cabré, 1999: 137)

- หากศัพท์นั้นเป็นกลุ่มคำ จะต้องมีคำหลักหนึ่งคำปรากฏเสมอ และมีคำอื่นที่แสดง ความหมายที่ต่างๆ กันออกไปประกอบอยู่ เช่น ศัพท์คำว่า Clean Bill of lading และ Claused Bill of lading จะเห็นว่ามีคำหลักคือคำว่า “**Bill of lading**” โดยมีคำอื่นปรากฏควบคู่กัน และ ทำให้ความหมายของศัพท์นั้นเปลี่ยนแปลงไป

- หากเป็นศัพท์เฉพาะทาง จะต้องไม่สามารถหาหน่วยคำทางไวยากรณ์ใดมาแทรกกลาง ระหว่างกลุ่มคำภายในกลุ่มคำที่เป็นศัพท์ได้ เช่น Liability of carrier ไม่สามารถเปลี่ยนเป็น Liability of **the** carrier ได้

- ส่วนใดส่วนหนึ่งในกลุ่มคำที่เป็นศัพท์จะไม่สามารถนำคำขยายมาขยายเฉพาะคำใด คำหนึ่งในกลุ่มคำนั้นได้ เช่น Act of god ไม่สามารถเปลี่ยนเป็น Act of **mighty** god ได้

- ในบางกรณี จะพบคำที่มีความหมายเหมือนกันและใช้แทนกันได้ (Synonym) เช่น สามารถนำคำว่า Inherent defect มาใช้แทนคำว่า Inherent vice ได้

- บางครั้งจะพบคำที่มีความหมายตรงกันข้าม (Antonym) เช่น Seaworthiness ตรงข้ามกับ Unseaworthiness

- ในกรณีของคำนามวลีหรือคำประสม เมื่อนำคำมารวมกันแล้ว จะมีความหมายต่างกับ กับเมื่อแยกคำออกจากกัน เช่น คำว่า Due diligence แปลว่า การดำเนินการด้วยความระมัดระวัง และเหมาะสม แต่เมื่อเกิดแยกกันแล้ว “due” แปลว่า พอควร เหมาะสม ส่วน “diligence” แปลว่า ความเพียรพยายาม ความอุตสาหะวิริยะ

5. พิจารณาจากตัวบ่งชี้ทางภาษา (Linguistic signal) ที่แสดง ความหมายของคำซึ่งปรากฏ อยู่หลังคำศัพท์ ได้แก่

- ตัวบ่งชี้ called เช่น Where the delay causes loss of or damage to the goods, this can be **called** economic or non-physical loss, and is sometimes referred to as consequential loss.

- ตัวบ่งชี้ known as เช่น If the document only makes provision for delivery to a named consignee, it is **known as** straight bill of lading or waybill.

- ตัวบ่งชี้ the term เช่น The **term** “carrier” includes his servants or agents.

- ตัวบ่งชี้ refer to เช่น The meaning of seaworthiness is a two fold one. It **refers to** both the physical state of the ship and its fitness for receiving the cargo.

- ตัวบ่งชี้ means เช่น Carrier **means** a person that enters into a contract of carriage with a shipper.

6. การอ้างอิงทั่วไปตามเกณฑ์ของ Pearson (1998: 130) อธิบายว่าศัพท์ควรมีคำนำหน้านามแบบไม่ชี้เฉพาะ หรือไม่มีคำนำหน้านามเลย เพราะศัพท์ควรเป็นสิ่งที่ใช้อ้างอิงถึงสิ่งที่มีอยู่ทั่วไป เช่น

A bill of lading is not the contract but only the evidence of the contract and it does not follow that a person who accepts the bill of lading which the shipowner hands him necessarily, and without regard to circumstances, binds himself to abide by all its stipulations.

Vessels frequently leave port without being in all respects ready for the voyage. If the "defects" can be remedied, and if the intention is to do so, before the "defects" represent a danger, then the vessel is not considered unseaworthy at the beginning of the voyage.

7. พิจารณารับทว่าแสดงนิยามที่สื่อถึงมโนทัศน์ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล เช่น

Seaworthiness is a relative term depending for its application upon the type of vessel and the character of the voyage. The general rule is that the ship must be staunch and strong and well equipped for the intended voyage. And she must also be provided with a crew, adequate in number and competent for the voyage with reference to its length and other particulars, and have a competent and skilled master of sound judgment and discretion.

8. เมื่อได้คำศัพท์จากกระบวนการข้างต้นแล้ว ขั้นตอนต่อไปจะเป็นการตรวจสอบว่าคำที่คัดเลือกไว้เป็นศัพท์เฉพาะทางหรือไม่ โดยใช้ความรู้ในสาขาวิชาที่ศึกษาของผู้วิจัย รวมทั้งค้นคว้าคำอธิบายจากแหล่งอ้างอิงต่างๆ อาทิ สารานุกรม พจนานุกรมเฉพาะสาขา และสอบถามจากผู้เชี่ยวชาญโดยตรง ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงความสัมพันธ์ของศัพท์กับระบบมโนทัศน์ของเรื่องที่ศึกษาด้วย

หลังจากดำเนินการตามเกณฑ์และขั้นตอนข้างต้นแล้ว จะได้ศัพท์สำหรับการประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเลจำนวนทั้งสิ้น 40 คำ ซึ่งจะต้องนำไปแสดงมโนทัศน์สัมพันธ์และสร้างเครือข่ายมโนทัศน์ต่อไป

บทที่ 4

การสร้างมโนทัศน์สัมพันธ์

หลังจากที่ได้สร้างคลังข้อมูลและดึงศัพท์จากคลังข้อมูลเพื่อนำมาจัดทำประมวลศัพท์เฉพาะทางแล้ว ขั้นตอนต่อไป คือการสร้างมโนทัศน์สัมพันธ์ของศัพท์ที่ได้ซึ่งเป็นการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์ของศัพท์แต่ละคำ แล้วจัดกลุ่มคำศัพท์อย่างเป็นระบบ โดยขั้นตอนนี้จะทำให้ได้มโนทัศน์สัมพันธ์ของการรับขนของทางทะเล อันเป็นข้อมูลสำคัญที่จะใช้วิเคราะห์เพื่อจัดทำบันทึกข้อมูลศัพท์ในบทที่ 5 ต่อไป

4.1 มโนทัศน์ (Concept)

ISO Standard 704 (1987) ให้ความหมายของ “มโนทัศน์” ว่าเป็น ความนึกคิดที่เกิดขึ้นในจิตใจเพื่อจัดแบ่งสิ่งต่างๆ ทั้งโลกภายในและโลกภายนอกด้วยกระบวนการที่ไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว มโนทัศน์เกิดจากการพิจารณาลักษณะสำคัญต่างๆ ของกลุ่มวัตถุ ไม่ใช่ใช้ลักษณะทั่วไปของวัตถุแต่ละชิ้น มโนทัศน์จะรวมเอาลักษณะสำคัญต่างๆ มาอยู่รวมกันเป็นชุด มโนทัศน์หนึ่งต่างจากอีกมโนทัศน์หนึ่งเพราะมีลักษณะที่ต่างกันอย่างน้อยหนึ่งประการ การเขียนนิยามจะต้องครอบคลุมทั้งลักษณะร่วมและลักษณะเฉพาะที่ทำให้แยกแยะมโนทัศน์ที่ต่างกันได้

ขณะที่ ISO/ R Standard 1087 (อ้างถึงใน Cabré 1999: 95) เสนอว่าลักษณะเฉพาะของมโนทัศน์ก็คือคุณสมบัติต่างๆ ของมโนทัศน์นั้นๆ การกล่าวถึงลักษณะต่างๆ ของมโนทัศน์จึงเป็นการให้คำนิยามนั่นเอง ด้วยเหตุนี้ การนิยามที่ดีจึงควรบอกลักษณะเฉพาะที่แสดงให้เห็นความแตกต่างจากมโนทัศน์อื่นๆ ด้วย

Cabré (1999: 42) ให้คำนิยามของ “มโนทัศน์” ว่าเป็นหน่วยทางความคิดซึ่งเป็นสิ่งที่สร้างขึ้นในใจ เพื่อแทนภาพหมวดหมู่ของวัตถุ มโนทัศน์ประกอบด้วยลักษณะต่างๆ ที่วัตถุในหมวดหมู่หนึ่งมีร่วมกัน เราใช้มโนทัศน์ในการจัดโครงสร้างทางความคิดและสื่อสารความคิดนั้นกับผู้อื่น

มนุษย์สามารถแยกแยะมโนทัศน์ทั้งหลายออกจากกันได้ โดยพิจารณาลักษณะเฉพาะที่ต่างกันของแต่ละมโนทัศน์ Cabré (1999: 95) อธิบายว่า มโนทัศน์เป็นหน่วยของเนื้อหาที่ประกอบด้วยลักษณะเฉพาะชุดหนึ่ง ลักษณะเฉพาะที่ประกอบขึ้นเป็นมโนทัศน์แบ่งออกเป็นลักษณะเฉพาะที่สำคัญ (Essential Characteristics) ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะสำคัญที่ทำให้เห็นความแตกต่างระหว่างมโนทัศน์ โดยจะบรรยายแก่นสำคัญของมโนทัศน์และจำเป็นต้องนำไปใช้ในการเขียนคำจำกัดความ เช่น ลักษณะการใช้งาน “เพื่อขับขี” ทำให้มโนทัศน์ “รถยนต์” ต่างจาก “จักรยานยนต์” และลักษณะเฉพาะที่ไม่สำคัญ (Non-Essential Characteristics) ซึ่งไม่ได้แสดงให้เห็นความแตกต่างระหว่างมโนทัศน์ แต่ถือเป็นเพียงข้อมูลเสริม จึงไม่ต้องใส่ไว้ในคำจำกัดความมโนทัศน์ ได้แก่ “สี” ซึ่งถือเป็นลักษณะเฉพาะที่ไม่อาจแสดงให้เห็นความแตกต่างระหว่างมโนทัศน์ “รถยนต์” และ “จักรยานยนต์” ได้

นอกจากนี้ ยังสามารถแบ่งลักษณะที่ประกอบขึ้นเป็นมโนทัศน์ออกได้เป็นลักษณะภายใน (Intrinsic Characteristics) เช่น รูปร่าง สี ขนาด และลักษณะภายนอก (Extrinsic Characteristics) เช่น จุดประสงค์ในการประดิษฐ์คิดค้นสิ่งนั้น ที่มาของสิ่งนั้น เป้าหมาย และผู้ประดิษฐ์คิดค้นสิ่งนั้น ลักษณะเฉพาะที่สำคัญไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับลักษณะภายใน ในทำนองเดียวกัน ลักษณะที่ไม่สำคัญก็ไม่จำเป็นต้องตรงกันกับลักษณะภายนอกของมโนทัศน์เสมอไป (Cabré, 1999: 97-99)

จากที่กล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่ามโนทัศน์มีความสำคัญต่อการทำประมวลศัพท์ ทั้งนี้หากไม่มีมโนทัศน์ ศัพท์ก็ไม่อาจเกิดขึ้นได้ เพราะศัพท์เปรียบเสมือนตัวแทนหรือชื่อเรียกของมโนทัศน์ที่มนุษย์ตั้งขึ้นเพื่อใช้ในการสื่อสาร ผู้วิจัยประมวลศัพท์จึงต้องเข้าใจมโนทัศน์ในสาขาวิชาที่ศึกษาเป็นอย่างดีเสียก่อน จากนั้นจึงนำความรู้เกี่ยวกับมโนทัศน์ของสาขาวิชานั้นมาสร้างมโนทัศน์สัมพันธ์ เพื่อแสดงความสัมพันธ์ของชุดคำศัพท์ และกำหนดนิยามโดยพิจารณาจากลักษณะเฉพาะของมโนทัศน์นั้นๆ

4.2 การสร้างมโนทัศน์สัมพันธ์ (Conceptual Network)

เนื่องจากมโนทัศน์หนึ่งไม่สามารถอยู่เดี่ยวๆ แยกต่างหากจากกันได้ แต่ต้องมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับมโนทัศน์อื่นอยู่เสมอ กระบวนการทางความคิดของคนเรานั้นจะสร้างและกลั่นกรองความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์อยู่เสมอ

มโนทัศน์สัมพันธ์ จึงหมายถึงความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์ภายในของเขตของประมวลศัพท์เฉพาะทางที่ศึกษา โดยสามารถแบ่งรูปแบบความสัมพันธ์ออกเป็น 2 แบบ คือ ความสัมพันธ์เชิงตรรกะ (Logical Relationships) และความสัมพันธ์ตามลักษณะของสิ่งต่างๆ ในโลกแห่งความเป็นจริง (Ontological Relationships)

ความสัมพันธ์แบบตรรกะระหว่างสิ่งต่างๆ นั้นมีรากฐานมาจากความคล้ายคลึงกันระหว่างมโนทัศน์ กล่าวคือมโนทัศน์เหล่านั้นมีลักษณะเฉพาะหนึ่งหรือหลายลักษณะร่วมกันอยู่ โดยมโนทัศน์หนึ่งจะมีขอบเขตกว้างกว่าอีกมโนทัศน์หนึ่ง โดยมโนทัศน์ที่มีขอบเขตกว้างกว่าจะเรียกว่า Generic Concept และเรียกมโนทัศน์ที่มีขอบเขตแคบกว่า คือมีความเฉพาะเจาะจงกว่าว่า Specific Concept โดยอาจมีมโนทัศน์ที่มีความเฉพาะเจาะจงกว่าจำนวนหลายคำก็ได้ที่จัดอยู่ภายในกรอบของมโนทัศน์เดียวกัน ซึ่งมีมโนทัศน์ต่างๆ ที่ชี้เฉพาะเจาะจงนั้นจะมีลักษณะเฉพาะทั่วไปร่วมกัน แต่ต่างก็จะมีลักษณะที่แตกต่างกันอย่างน้อยหนึ่งประการที่แยกแยะมโนทัศน์เหล่านั้นออกจากกัน ซึ่งเรียกความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์ทั่วไปและมโนทัศน์ที่มีความเฉพาะเจาะจงว่า Logical Subordination ยกตัวอย่างเช่น

Generic Concept: ANIMALS

Specific Concepts: Mammal/ Reptile/ Amphibian

ส่วนความสัมพันธ์ตามลักษณะตามธรรมชาติของสิ่งต่างๆ ในโลกแห่งความเป็นจริง (Ontological Relationships) นั้นจะอยู่บนพื้นฐานของความใกล้เคียงกันของสิ่งต่างๆ บนโลกแห่งความเป็นจริง โดยไม่ได้ขึ้นอยู่กับความคล้ายคลึงกันของมโนทัศน์ต่างๆ ความสัมพันธ์

รูปแบบนี้สามารถแยกออกเป็น 2 รูปแบบ ขึ้นอยู่กับรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์ ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์กับมโนทัศน์ย่อยที่เป็นส่วนประกอบ (Coordination Relationships หรือ Part-Whole Relationships) ได้แก่ รถยนต์ ประกอบด้วย ล้อรถ ประตูรถ พวงมาลัย และความสัมพันธ์แบบลูกโซ่ (Chain Relations หรือ Cause-Effect Relationships) เป็นความสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับความต่อเนื่องของการเกิดขึ้นของสิ่งต่างๆ ในลักษณะที่เป็นเหตุเป็นผลกัน (Cabré, 1999: 97-103)

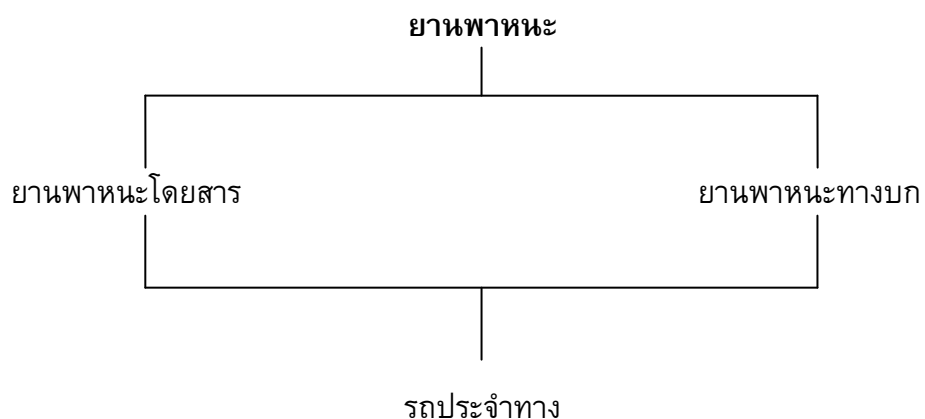
สรุปแล้ว ความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทหลักๆ ประเภทแรกคือ ความสัมพันธ์แบบลำดับชั้น (Hierarchical Relationship) ซึ่งรวมความสัมพันธ์แบบ Generic-Specific และความสัมพันธ์แบบ Part-Whole ส่วนประเภทที่สองคือ ความสัมพันธ์แบบไม่เป็นลำดับชั้น (Non-Hierarchical Relationship) ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ระหว่างกันแบบเท่าเทียม (Coordination) (Cabré, 1999: 100-104)

นอกจากนี้ Sager (1990: 29-37) ได้กำหนดรูปแบบความสัมพันธ์ของมโนทัศน์ไว้ ดังนี้
 1. ความสัมพันธ์แบบไม่ซับซ้อน (Simple Relationships) เป็นรูปแบบความสัมพันธ์ที่พบมากในการทำประมวลศัพท์ ซึ่งแบ่งเป็นความสัมพันธ์ประเภทย่อยๆ ได้ดังนี้

1.1 ความสัมพันธ์แบบทั่วไป (Generic Relationships) เป็นความสัมพันธ์แบบลำดับชั้นของมโนทัศน์ที่กว้างกว่า (Generic) กับมโนทัศน์ที่แคบกว่าหรือเฉพาะเจาะจงกว่า (Specific) ยกตัวอย่างเช่น สิ่งพิมพ์รายปักษ์ แบ่งแยกย่อยออกเป็น จดหมายข่าว วารสาร นิตยสาร กล่าวคือทั้งจดหมายข่าว วารสาร และนิตยสารต่างก็เป็นสิ่งพิมพ์รายปักษ์ประเภทหนึ่ง แต่มีคุณสมบัติที่ต่างกัน และมีวิธีการนำเสนอที่แตกต่างกัน

1.2 ความสัมพันธ์แบบส่วนประกอบ (Partitive Relationships หรือ Whole-Part Relationships) เป็นรูปแบบความสัมพันธ์ที่แสดงความเกี่ยวข้องกันระหว่างมโนทัศน์ในลักษณะที่มโนทัศน์หนึ่งเป็นส่วนประกอบของอีกมโนทัศน์หนึ่ง เช่น รถยนต์ ประกอบด้วย ตัวถัง ล้อรถ เครื่องยนต์ หรือพูดอีกอย่างหนึ่งว่า มโนทัศน์ “ตัวถัง” “ล้อรถ” และ “เครื่องยนต์” เป็นองค์ประกอบย่อยที่ประกอบกันขึ้นเป็นมโนทัศน์ “รถยนต์”

1.3 ความสัมพันธ์แบบหลายขั้ว (Polyvalent Relationships) เป็นรูปแบบความสัมพันธ์ที่จะเกิดขึ้นเมื่อมโนทัศน์หนึ่งๆ สามารถจัดให้อยู่ในลำดับชั้น (Hierarchy) มากกว่าหนึ่งลำดับชั้นขึ้นไป เช่น



จากผังความสัมพันธ์ จะเห็นได้ว่า “รถประจำทาง” สามารถจัดให้อยู่ได้ทั้งในประเภท “ยานพาหนะโดยสาร” และ “ยานพาหนะทางบก”

2. ความสัมพันธ์แบบซับซ้อน (Complex Relationships) เป็นรูปแบบความสัมพันธ์แบบไม่มีลำดับชั้น และมีรูปแบบความสัมพันธ์ที่หลากหลาย และต้องมีการกำหนดชื่อเรียกเฉพาะที่ต่างไปจากความสัมพันธ์ทั้ง 3 รูปแบบข้างต้น ยกตัวอย่างเช่น

| ความสัมพันธ์ | ตัวอย่าง |
|--------------------------|-----------------------|
| Cause - Effect | Explosion - Fall-out |
| Material - Product | Steel - Girder |
| Material - Property | Glass - Brittle |
| Material - State | Iron - Corrosion |
| Process - Product | Weaving - Cloth |
| Process - Instrument | Incision - Scalpel |
| Process - Method | Storage - Freeze-dry |
| Process - Patient | Dying - Textile |
| Phenomenon - Measurement | Light - Watt |
| Object - Counteragent | Poison - Antidote |
| Object - Container | Tool - Tool box |
| Object - Material | Bridge - Iron |
| Object - Quality | Petrol - High Octane |
| Object - Operation | Drill bit - Drilling |
| Object - Characteristics | Fuel - Smokeless |
| Object - Form | Book - Paperback |
| Activity - Place | Coalmining - Coalmine |

ในขณะที่ Wright และ Budin (1997: 337-338) ได้รวบรวมรูปแบบความสัมพันธ์ของมโนทัศน์ไว้ 4 รูปแบบ คือ

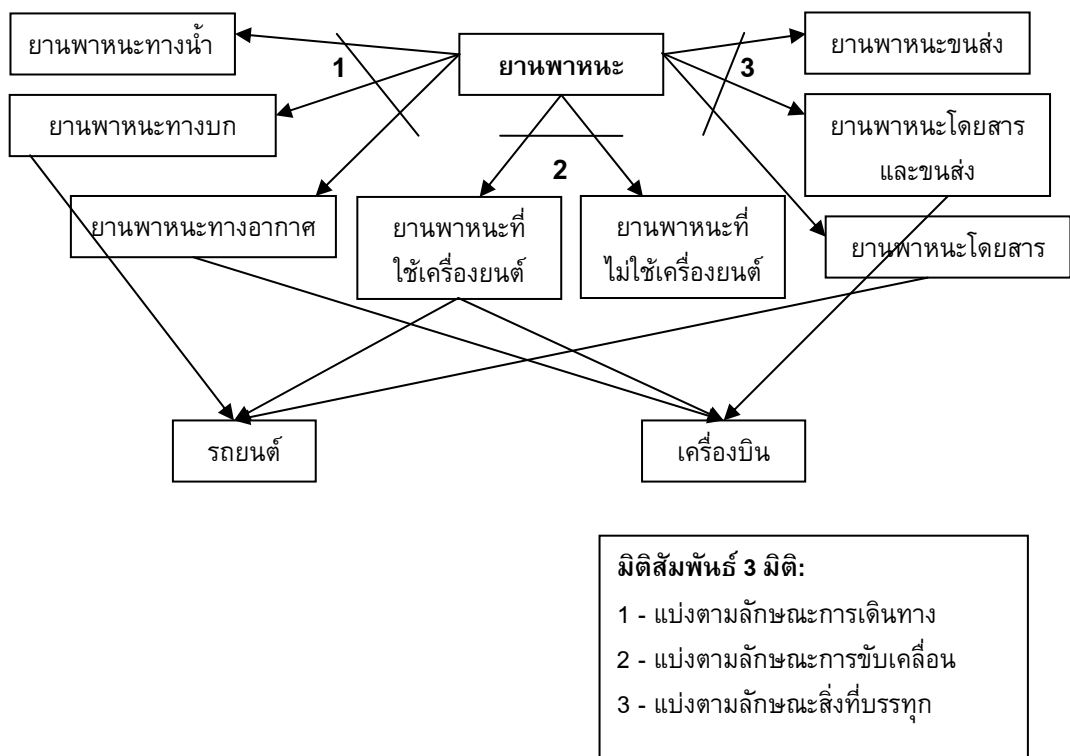
1. Generic Relation (Logical Relation) เป็นความสัมพันธ์แบบลำดับชั้น โดยที่มโนทัศน์หนึ่งเป็นมโนทัศน์ย่อยของอีกมโนทัศน์หนึ่งซึ่งมีขอบเขตกว้างกว่า มโนทัศน์ที่มีขอบเขตกว้างกว่าเรียกว่า “Superordinate Concept” และมโนทัศน์ที่มีขอบเขตแคบกว่าและเป็นส่วนหนึ่งของอีกมโนทัศน์ เรียกว่า “Subordinate Concept” มโนทัศน์ที่แคบกว่าจะมีคุณสมบัติเช่นเดียวกับมโนทัศน์ที่กว้างกว่า แต่จะมีคุณสมบัติเฉพาะตัวบางประการที่ทำให้แยกมโนทัศน์นั้นออกจากมโนทัศน์อื่นที่มี Superordinate Concept เดียวกันได้

2. Partitive Relation (Part-Whole Relation) เป็นความสัมพันธ์ที่มโนทัศน์หนึ่งเป็นส่วนประกอบของอีกมโนทัศน์หนึ่ง เช่น มโนทัศน์ “ล้อรถ” ประกอบด้วย “ดุมล้อ” “ซี่ล้อ” และ “ขอบล้อ”
3. Sequential Relation เป็นความสัมพันธ์ที่มโนทัศน์หนึ่งเกิดขึ้นตามอีกมโนทัศน์ตามเวลา เช่น ฤดูใบไม้ร่วงเกิดหลังฤดูร้อน
4. Associative Relation (Pragmatic Relation หรือ Thematic Relation) เป็นความสัมพันธ์ที่มโนทัศน์หนึ่งมีความเกี่ยวข้องกับอีกมโนทัศน์หนึ่งในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง นอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้น

นอกจากนี้ Wright (1997: 89-97) ได้เสนอว่าการแสดงระบบมโนทัศน์สามารถแบ่งเป็น 2 ระบบ คือ ระบบมโนทัศน์แบบง่าย (Simple Concept System) ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ที่ต่อเนื่องกันไปไม่ซับซ้อน และความสัมพันธ์แบบหลายมิติ (Multidimensional Concept System)

ความสัมพันธ์แบบหลายมิติจะเกิดขึ้นเมื่อมโนทัศน์หนึ่งสามารถถูกจัดให้อยู่ได้ในหลายหมวดหมู่ และมีลำดับชั้นความสัมพันธ์มากกว่า 1 ลำดับชั้น กล่าวคือ มโนทัศน์ใดที่มีคุณลักษณะหลายคุณลักษณะ มโนทัศน์นั้นจะสามารถจัดให้อยู่ในกลุ่มมากกว่าหนึ่งกลุ่ม หรือมากกว่าหนึ่งมิตินั้นเอง ยกตัวอย่างเช่น มโนทัศน์ “ยานพาหนะ” สามารถแบ่งตามลักษณะการเดินทางออกเป็น 3 ประเภท คือ ยานพาหนะทางอากาศ ยานพาหนะทางบก และยานพาหนะทางน้ำ ในขณะที่เดียวกันยังสามารถแบ่งตามประเภทของยานพาหนะตามลักษณะวิธีการขับเคลื่อนออกเป็น 2 ประเภท คือ ยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ และยานพาหนะที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ นอกจากนี้ ยังอาจแบ่งประเภทตามสิ่งที่บรรทุกได้ออกเป็น 3 ประเภท คือ ยานพาหนะโดยสาร ยานพาหนะขนส่ง และยานพาหนะโดยสารและขนส่ง

เมื่อนำความสัมพันธ์ทั้งหมดมาวาดเป็นแผนภาพ จะพบความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์ทั้ง 3 มิติ ดังนี้



จากแผนภาพข้างต้น จะเห็นว่ามโนทัศน์ “รถยนต์” และ “เครื่องบิน” เป็นตัวอย่างของมโนทัศน์ที่มีความสัมพันธ์หลายมิติ กล่าวคือมโนทัศน์ “รถยนต์” เป็นทั้งยานพาหนะทางบกเมื่อพิจารณาจากลักษณะของการเดินทาง และเป็นยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์เมื่อพิจารณาจากลักษณะการขับเคลื่อน และเป็นยานพาหนะโดยสารเมื่อพิจารณาจากลักษณะสิ่งที่บรรทุก เช่นเดียวกับมโนทัศน์ “เครื่องบิน” ซึ่งเป็นได้ทั้งยานพาหนะทางอากาศ ยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ และยานพาหนะโดยสารและขนส่ง

ดังนั้น การกำหนดรูปแบบมโนทัศน์จะช่วยให้ผู้วิจัยประมวลศัพท์ที่มีความเข้าใจในสาขาวิชาเฉพาะทางอย่างลึกซึ้งมากขึ้น กล่าวคือจะช่วยให้ทราบว่าชุดคำศัพท์ที่ดึงมาจากคลังข้อมูลที่สร้างขึ้นนั้นมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับเชิงมโนทัศน์อย่างไร อันจะนำไปสู่การเชื่อมโยงมโนทัศน์ต่างๆ เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังสามารถตรวจสอบได้ว่ามโนทัศน์ใดที่ขาดหายไป หรือเป็นศัพท์เฉพาะทางหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อให้ได้มโนทัศน์ที่ครอบคลุมสมบูรณ์ ครอบคลุมหัวข้อที่ศึกษาวิจัย

4.3 มโนทัศน์สัมพันธ์กับประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล

ลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์เรื่องการรับขนของทางทะเลแบ่งออกเป็นหลายมิติ ทั้งที่เป็นความสัมพันธ์แบบทั่วไป คือ Generic Relation และ Partitive Relation และความสัมพันธ์แบบซับซ้อนหลายรูปแบบ ผู้วิจัยได้กำหนดมิติความสัมพันธ์ของมโนทัศน์ไว้ทั้งสิ้น 13 มิติ ดังต่อไปนี้

1. มโนสัมพันธ์แบบลำดับชั้น (GS = Generic - Specific)
2. มโนทัศน์จำแนกตามกิจกรรมและผู้มีส่วนร่วมในกิจกรรม (AP = Activity - Participant)
3. มโนทัศน์จำแนกตามผู้มีหน้าที่จัดเตรียมวัตถุ (PO = Provider - Object)
4. มโนทัศน์จำแนกตามวัตถุและสื่อที่ใช้ในการขนส่งวัตถุนั้น (OC = Object - Carrier)
5. มโนทัศน์จำแนกตามวัตถุและภาชนะที่ใช้บรรจุหรือบรรจุวัตถุนั้น (OCn = Object - Container)
6. มโนทัศน์จำแนกตามผู้กระทำการและหน้าที่ของผู้กระทำการนั้น (AD = Administrator - Duty)
7. มโนทัศน์จำแนกตามผู้กระทำการและสิทธิของผู้กระทำการนั้น (AR = Administrator - Right)
8. มโนทัศน์จำแนกตามผู้มีอำนาจออกเอกสาร (ID = Issuer - Document)
9. มโนทัศน์จำแนกตามผู้กระทำการและผลตอบแทนที่ผู้กระทำการนั้นพึงได้ (AG = Administrator - Gain)
10. มโนทัศน์จำแนกตามสาเหตุและผลกระทบที่เกิดจากสาเหตุดังกล่าว (CE = Cause - Effect)
11. มโนทัศน์จำแนกตามปัญหาและแนวทางการแก้ปัญหา (PS = Problem - Solution)

12. มโนทัศน์จำแนกตามผู้มีหน้าที่จัดการกับวัตถุนั้น (AO = Agent - Object)
13. มโนทัศน์จำแนกตามวิธีที่จะจัดการกับวัตถุนั้น (OM = Object - Method)

มิติความสัมพันธ์เหล่านี้จะถูกนำเสนอในรูปแบบแผนภูมิพร้อมคำอธิบายประกอบ โดยจะเรียงลำดับตั้งแต่มิติความสัมพันธ์แรกไปจนถึงมิติสุดท้าย ส่วนการนำเสนอศัพท์เฉพาะสาขาในรูปของบันทึกข้อมูลศัพท์จะเรียงไปตามมโนทัศน์จากความสัมพันธ์หนึ่งสู่อีกมิติหนึ่งจนครบทุกมโนทัศน์ ความสัมพันธ์ที่กำหนดขึ้นนี้จะช่วยให้ผู้ใช้ประมวลศัพท์เฉพาะสาขาที่มีความเข้าใจศัพท์เฉพาะทางด้านการรับขนของทางทะเลมากขึ้น

ตารางที่ 1 แสดงรหัส รูปแบบและความหมายของมโนทัศน์สัมพันธ์ในการประมวลศัพท์เรื่อง การรับขนของทางทะเล พบมิติความสัมพันธ์ทั้งสิ้น 13 มิติ คือ

| คำย่อ | รูปแบบความสัมพันธ์ | คำอธิบาย |
|-------|------------------------|---|
| GS | Generic - Specific | มโนทัศน์หนึ่งมีขอบเขตกว้าง ในขณะที่อีกมโนทัศน์หนึ่งมีความเฉพาะเจาะจงกว่าและเป็นประเภทย่อยของมโนทัศน์ที่มีขอบเขตกว้างกว่า เช่น ไบตราส่งแบ่งได้เป็นไบตราส่งประเภทที่ระบุชื่อผู้รับสินค้าและไบตราส่งชนิดที่ออกให้ตามคำสั่ง |
| AP | Activity - Participant | มโนทัศน์หนึ่งเป็นกิจกรรม ส่วนอีกมโนทัศน์เป็นผู้มีส่วนร่วมในกิจกรรมนั้น เช่น สัญญารับขนของทางทะเลเกิดจากความตกลงร่วมกันระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของ |
| PO | Provider - Object | มโนทัศน์หนึ่งมีฐานะเป็นผู้มีหน้าที่จัดเตรียมอีกมโนทัศน์หนึ่งซึ่งเป็นวัตถุ เช่น ผู้ส่งของมีหน้าที่จัดเตรียมสินค้าเพื่อส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งสำหรับการขนส่งทางทะเล |
| OC | Object - Carrier | มโนทัศน์หนึ่งเป็นวัตถุ และอีกมโนทัศน์หนึ่งเป็นสื่อที่ใช้ในการขนส่งวัตถุนั้น เช่น ในการขนส่งทางทะเลสินค้าจะถูกลำเลียงใส่เรือเพื่อส่งมอบต่อผู้รับปลายทางต่อไป |
| OCn | Object - Container | มโนทัศน์หนึ่งเป็นวัตถุ ส่วนอีกมโนทัศน์หนึ่งเป็นภาชนะบรรจุที่ใช้ในการขนส่งวัตถุนั้น เช่น สินค้าจะถูกบรรจุลงในพาเลทไม้หรือตู้สินค้า เพื่อความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางทะเล |
| AD | Administrator - Duty | มโนทัศน์หนึ่งเป็นผู้กระทำการ ส่วนอีกมโนทัศน์หนึ่งเป็นหน้าที่ที่ต้องกระทำ เช่น ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง |
| AR | Administrator - Right | มโนทัศน์หนึ่งเป็นผู้กระทำการ ส่วนอีกมโนทัศน์หนึ่งเป็นสิทธิของผู้กระทำการนั้น เช่น ผู้ขนส่งมี |

| | | |
|-----------|-----------------------------|---|
| | | สิทธิบัตรทุกของบนปากรวางได้ ในกรณีที่ได้มีการตกลงกับผู้ส่งของแล้ว |
| ID | Issuer - Document | มโนทัศน์หนึ่งเป็นผู้มีอำนาจออกเอกสาร ส่วนอีกมโนทัศน์เป็นเอกสารนั้น เช่น ผู้ขนส่งเป็นผู้ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ |
| AG | Administrator - Gain | มโนทัศน์หนึ่งเป็นผู้กระทำการ ส่วนอีกมโนทัศน์หนึ่งเป็นผลประโยชน์ที่ผู้กระทำนั้นพึงได้รับ เช่น ผู้ขนส่งพึงได้รับค่าระวางเป็นการตอบแทนสำหรับการจัดการการขนส่งสินค้าทางทะเลแก่ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง |
| CE | Cause - Effect | มโนทัศน์หนึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดอีกมโนทัศน์หนึ่ง เช่น ความเสียหายของสินค้านำไปสู่ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ |
| PS | Problem - Solution | มโนทัศน์หนึ่งเป็นวิธีการแก้ปัญหาของอีกมโนทัศน์หนึ่ง เช่น เมื่อมีสินค้าเสียหายจากการขนส่งทางทะเล จะต้องมีการจ่ายค่าเสียหายเพื่อยุติปัญหาและเพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้เสียหาย |
| AO | Agent - Object | มโนทัศน์หนึ่งเป็นผู้มีหน้าที่จัดการอีกมโนทัศน์หนึ่งซึ่งเป็นวัตถุ เช่น ผู้ส่งของมีหน้าที่จัดการกับสินค้าอันตรายที่ตนส่งมอบแก่ผู้ขนส่งเพื่อการขนส่งทางทะเล |
| OM | Object - Method | มโนทัศน์หนึ่งเป็นวัตถุ และอีกมโนทัศน์หนึ่งเป็นวิธีการที่จะจัดการกับวัตถุนั้น เช่น กรณีที่ต้องการส่งสินค้าอันตราย ผู้ส่งของจะต้องปิดป้ายบอกสภาพอันตรายของวัตถุ พร้อมแจ้งผู้ขนส่งให้ทราบ |

บทที่ 5

บันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นและบันทึกข้อมูลศัพท์

หลังจากที่ได้กำหนดรูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์แล้ว ขั้นตอนต่อไป คือ การเก็บบันทึกศัพท์เฉพาะสาขา บริบทที่พบศัพท์นั้น ข้อมูลทางภาษาศาสตร์ของศัพท์เฉพาะสาขา แต่ละคำ เช่น ชนิดของคำ ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ได้แก่ ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับมโนทัศน์ต่างๆ ที่ได้จากแหล่งอ้างอิงอื่น โดยบันทึกข้อมูลลงในแบบฟอร์มที่เรียกว่าบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น (Extraction Record) ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการนำข้อมูลที่ได้ไปเชื่อมโยงเป็นมโนทัศน์สัมพันธ์ เขียนคำจำกัดความและสร้างคำศัพท์เทียบเคียงเพื่อจัดทำบันทึกข้อมูลศัพท์ (Terminological Record) สำหรับนำไปใช้ต่อไป

5.1 บันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น (Extraction Record)

ตามทฤษฎีการทำประมวลศัพท์ Cabré (1999: 121-123, 137-139) ได้เสนอว่าขั้นตอนต่อไปหลังจากการสร้างมโนทัศน์สัมพันธ์ คือการบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น โดยการดำเนินการในขั้นนี้จะเป็นการค้นข้อมูลศัพท์จากคลังข้อมูลภาษา จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ปรากฏและมีอยู่จริงในคลังข้อมูลภาษามานำบันทึกในรูปของบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น

โดยทั่วไปแล้ว บันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นจะประกอบด้วยรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ศัพท์ (Entry) คือ ศัพท์ที่พบในคลังข้อมูลภาษา ในกรณีที่เป็นคำนามให้เขียนในรูปเอกพจน์ หากเป็นคำกริยาให้อยู่ในรูปพื้นฐาน คือไม่มี "to" นำหน้า
2. บริบทที่ศัพท์นั้นปรากฏอยู่ (Context)
3. แหล่งที่มาของเอกสารที่พบศัพท์นั้น (Reference of Source Document)
4. ประเภททางไวยากรณ์ (Grammatical Category)
5. ข้อมูลอื่น เช่น ศัพท์ที่ใช้แทนกันได้ (Synonym) คำนิยาม

อย่างไรก็ดี ปัญหาที่มักพบในขณะที่ทำการรวบรวมข้อมูลจากคลังข้อมูลภาษาเพื่อใช้ในการบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น คือการคัดเลือกบริบทที่จะนำมาแสดง เนื่องจากโดยปกติแล้วสามารถพบศัพท์ได้ในบริบทที่หลากหลาย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีเกณฑ์ที่นำมาใช้คัดเลือกบริบทที่เหมาะสม

บริบทแบ่งออกเป็น 3 ประเภท (Cabré 1999:138-139) ได้แก่

1. Testimonial Contexts เป็นบริบทที่แสดงให้เห็นว่ามีการใช้ศัพท์นั้นจริง แต่ไม่ได้ให้ข้อมูลอื่นไว้ เช่น ...since the terminals have to be equipped with a printer, and if we do not want to have to type the information ourselves, they also need to be equipped with a **scanner**. จากตัวอย่างข้างต้น จะเห็นว่ามีการใช้ศัพท์ "Scanner" จริง แต่ไม่ได้อธิบายหรือให้รายละเอียดอื่นเพิ่มเติมแต่อย่างใด

2. Defining Contexts เป็นบริบทที่ให้ความหมายของศัพท์นั้น เช่น This technique (**telephotocopy or facsimile**) allows transmission of a copy of a document (facsimile) from an issuing centre to a receiving centre by means of a telecommunications network. จากตัวอย่างข้างต้น จะเห็นว่ามีคำอธิบายความหมายของศัพท์ “telephotocopy” และ “facsimile” ไว้เพื่อความเข้าใจ

3. Metalinguistic Contexts เป็นบริบทที่ให้ข้อมูลของศัพท์ในฐานะที่เป็นหน่วยหนึ่งในระบบทางภาษา เช่น ... **laundering** used to refer only to clothes, but in some parts of the coast it refers to illegal financial activities.

จากตัวอย่างข้างต้น เป็นการให้บริบททางความหมายของ “Laundering” ซึ่งอาจเกิดได้ใน 2 บริบท คือ บริบทที่เกี่ยวกับการซักเสื้อผ้า และบริบทเกี่ยวกับกิจกรรมทางการเงินที่ผิดกฎหมาย (การฟอกเงิน) ด้วย

จากบริบททั้ง 3 ประเภทข้างต้น Defining Context ซึ่งเป็นบริบทที่ให้ความหมายของศัพท์นั้นจัดเป็นบริบทที่ดีที่สุดในการจัดทำประมวลศัพท์

Cabré (1999: 139) ให้ความเห็นเกี่ยวกับจำนวนของบริบทที่จะนำมาแสดงไว้ในบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นว่า ไม่มีเกณฑ์ที่ตายตัวว่าจะต้องมีบริบทจำนวนเท่าใดสำหรับแต่ละคำศัพท์ แต่เพียงแค่ 2 บริบทก็น่าจะเพียงพอที่จะพิสูจน์ว่าศัพท์นั้นมีการใช้งานจริง อย่างไรก็ตาม บางครั้งอาจต้องการมากกว่า 2 บริบท หากบริบทที่เสริมเข้ามาได้ให้ข้อมูลสำคัญเพิ่มเติม ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลด้านการใช้งาน หรือข้อมูลที่อธิบายความหมายของศัพท์ให้ชัดเจนขึ้น

จากการพิจารณาถึงส่วนประกอบของบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น ผู้วิจัยได้กำหนดรูปแบบของบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นสำหรับประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล ดังตารางต่อไปนี้

| | | | | | |
|---|----------------------|---|---------------|---|-----------------------|
| 1 | CN | 2 | Concept: | 3 | Eng: |
| 4 | Feature: | | | | |
| 5 | Conceptual Relation: | | | | |
| 6 | Extraction: | | | | |
| 7 | Synonym Term: | 8 | Abbreviation: | 9 | Grammatical Category: |

1. CN = รหัสประจำศัพท์ ในที่นี้ได้กำหนดรหัสของบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นคือ “CN” ซึ่งย่อมาจาก “Conceptual Network” และตามด้วยลำดับของมโนทัศน์ โดยเริ่มจาก CN 001

2. Concept = รายการมโนทัศน์เพื่อแสดงความสัมพันธ์ที่กำลังกล่าวถึง

3. Eng = ศัพท์ภาษาอังกฤษ
4. Feature = ความหมายของศัพท์โดยอ้างอิงจากบริบทที่พบในคลังข้อมูลภาษา
5. Conceptual Relation = ความสัมพันธ์ของมโนทัศน์ที่กล่าวถึงกับมโนทัศน์อื่นๆ ที่ใกล้ชิดกัน
6. Extraction = บริบทของศัพท์ที่พบในคลังข้อมูลภาษา พร้อมระบุแหล่งที่มาของบริบทนั้น โดยใช้เกณฑ์การคัดเลือกของ Cabré
7. Synonym Term = ศัพท์ที่ใช้แทนกันได้หรือศัพท์เหมือนที่พบในคลังข้อมูลภาษา
8. Abbreviation = อักษรย่อของศัพท์ตามที่พบในคลังข้อมูลภาษา
9. Grammatical Category = ประเภททางไวยากรณ์ของศัพท์ เช่น คำนาม คำกริยา
10. หมายเหตุ ในกรณีที่ต้องการให้ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับศัพท์นั้น ผู้วิจัยจะแสดงรายละเอียดหมายเหตุไว้ที่ท้ายตาราง

5.2 บันทึกข้อมูลศัพท์ (Terminological Record)

บันทึกข้อมูลศัพท์ เป็นบันทึกที่เก็บข้อมูลทั้งหมดที่เกี่ยวกับศัพท์ที่ได้คัดกรองมาจากบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นและจากการค้นคว้าเพิ่มเติมจากแหล่งอ้างอิงต่างๆ โดยจัดเก็บและนำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับศัพท์แต่ละศัพท์ในรูปแบบที่กำหนดไว้อย่างเป็นระเบียบ ทั้งนี้เพื่อให้สะดวกต่อการนำไปใช้งาน รูปแบบของข้อมูลที่แสดงในบันทึกข้อมูลศัพท์อาจต่างกันออกไปตามวัตถุประสงค์ของการจัดทำและการนำไปใช้งาน โดยทั่วไปแบ่งออกเป็น 3 รูปแบบ ได้แก่

1. บันทึกข้อมูลศัพท์ภาษาเดียว (Monolingual records)
 2. บันทึกข้อมูลศัพท์ภาษาเดียว พร้อมคำแปลเทียบเคียง (Monolingual records with equivalents)
 3. บันทึกข้อมูลศัพท์สองภาษาหรือหลายภาษา (Bilingual or multilingual records)
- การทำบันทึกข้อมูลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเลนี้ใช้รูปแบบที่ 2 คือ บันทึกข้อมูลศัพท์ภาษาเดียว พร้อมคำแปลเทียบเคียง

Cabré (1999: 139-145) ได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับข้อมูลพื้นฐานและข้อปฏิบัติในการนำเสนอข้อมูลประเภทต่างๆ ในบันทึกข้อมูลศัพท์ ดังนี้

1. ศัพท์ (Entry Term) ในภาษาที่ศัพท์ประเภทคำนามมีการเปลี่ยนรูปเมื่อเป็นพหูพจน์ให้นำเสนอศัพท์ในรูปเอกพจน์ และในกรณีที่ศัพท์ประกอบด้วยคำมากกว่าหนึ่งคำ ให้จัดเรียงตามที่ใช้จริง
2. แหล่งอ้างอิงของศัพท์ (Reference of Term) ให้แสดงรายละเอียดของเอกสารที่พบศัพท์นั้น โดยอาจกำหนดเป็นสัญลักษณ์ เพื่อให้ผู้ใช้สามารถอ้างอิงข้อมูลจากเอกสารดังกล่าวหรือค้นหาศัพท์นั้นได้ง่าย การแสดงแหล่งอ้างอิงจะต้องไม่ยุ่งยาก จดจำง่ายและสั้นกระชับ
3. ข้อมูลทางไวยากรณ์ (Grammatical Category) ได้แก่ คำนาม คำกริยา คำคุณศัพท์ โดยอาจเขียนอธิบายเป็นคำเต็มหรืออาจมีการกำหนดรหัสสำหรับข้อมูลแต่ละประเภท

4. **เขตข้อมูล (Subject Field)** เขตข้อมูลที่มีการใช้ศัพท์นั้นอาจเป็นเขตข้อมูลทั่วไปที่พบศัพท์ เขตข้อมูลในเขตข้อมูลทั่วไป หรือเขตข้อมูลย่อยๆ เฉพาะในเขตข้อมูลย่อย

5. **นิยามหรือบริบทหรือทั้งสองอย่าง (Definition or Context or Both)** การเขียนนิยามควรยึดตามธรรมเนียมปฏิบัติในการนำเสนอ ได้แก่ เขียนด้วยตัวพิมพ์เล็ก ยกเว้นอักษรตัวแรกของคำที่ขึ้นต้น ให้ใช้ตัวพิมพ์ใหญ่ นอกจากนี้ต้องเขียนเป็นประโยคที่สมบูรณ์และต้องเขียนด้วยภาษาที่เป็นทางการและไม่มีลักษณะความเป็นส่วนตัว

6. **บริบท (Context)** การบันทึกบริบทในบันทึกข้อมูลศัพท์นั้น จะแสดงบริบทจากคลังข้อมูลภาษาซึ่งได้มีการบันทึกไว้ในบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นเพียงหนึ่งหรือสองบริบทเท่านั้น เพื่อแสดงให้เห็นว่าศัพท์นั้นมีการใช้งานอย่างไร ยกเว้นเมื่อศัพท์นั้นมีการใช้งานหลากหลาย จึงจะแสดงบริบทเพิ่มเติม

7. **ศัพท์ที่เทียบเคียงกันได้ภาษาอื่น (Equivalents in Other Language)** สามารถอ้างอิงจากพจนานุกรม สารานุกรม หรืองานประมวลศัพท์อื่น โดยจะต้องระบุแหล่งที่มาเพื่อการอ้างอิงด้วย อย่างไรก็ตามผู้วิจัยสามารถเลือกกำหนดศัพท์ที่เทียบเคียงขึ้นเองได้ เมื่อเห็นว่าศัพท์ที่มีอยู่ไม่สามารถครอบคลุมความหมายทั้งหมดของมโนทัศน์ หรือไม่เหมาะสม

8. **การอ้างอิงศัพท์อื่นในสาขาเดียวกัน (Cross-reference)** การจัดทำประมวลศัพท์เฉพาะด้านมักจะพบศัพท์ที่อ้างอิงศัพท์อื่น ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งการอ้างอิงเพื่อขยายความศัพท์นั้น หรือระบุความสัมพันธ์กับศัพท์อื่นในสาขาวิชาเดียวกัน หรืออาจเป็นการอ้างอิงศัพท์อื่นที่ใช้งานร่วมกัน

9. **ข้อมูลด้านการจัดการบันทึก (Management Data for the Correct)** มีการให้รายละเอียดของผู้วิจัยบันทึกรวมทั้งเวลาที่จัดทำโดยอาจจะระบุเป็นรหัส และมีเอกสารแสดงรายละเอียดของรหัสแต่ละรายการแนบท้าย

เมื่อพิจารณาองค์ประกอบพื้นฐานต่างๆ เหล่านี้ ประกอบกับวัตถุประสงค์ในการจัดทำประมวลศัพท์ ผู้วิจัยจึงได้กำหนดรูปแบบการบันทึกข้อมูลศัพท์ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

| | | | | | |
|----|---------------------------|---|------|----------------|-------|
| 1 | TR | 2 | Eng: | 3 | Thai: |
| 4 | Grammatical Category: | | 5 | Subject Field: | |
| 6 | Definition: | | | | |
| 7 | Illustration: | | | | |
| 8 | Linguistic Specification: | | | | |
| 9 | Cross-reference: | | | | |
| 10 | Notes: | | | | |

1. Entry Number = ลำดับที่ของศัพท์ โดยกำหนดรหัสของมโนทัศน์ในบันทึกข้อมูลศัพท์เท่ากับ TR (Terminological Record) ตามด้วยลำดับมโนทัศน์ เริ่มจาก 001 ซึ่งลำดับที่ของมโนทัศน์ในบันทึกข้อมูลศัพท์นี้จะตรงกับลำดับที่ของมโนทัศน์ที่แสดงในบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น
2. Eng = ศัพท์ภาษาอังกฤษที่ใช้เรียกมโนทัศน์ หากมโนทัศน์มีศัพท์ที่ใช้เรียกมากกว่าหนึ่งศัพท์ ผู้วิจัยจะเลือกศัพท์ที่มีความถี่สูงสุดมาแสดงเป็นศัพท์หลักในบันทึก เนื่องจากเห็นว่าศัพท์หลักควรเป็นศัพท์ที่มีการใช้งานอย่างกว้างขวางและมีความถี่มากที่สุด โดยศัพท์อื่นที่มีความถี่ในการใช้งานน้อยกว่า จะนำไปแสดงเป็นคำเหมือน (Synonym) ในส่วนของ Linguistic Specification
3. Thai = ศัพท์เทียบเคียงในภาษาไทย
4. Grammatical Category = ประเภททางไวยากรณ์ของศัพท์ในบริบทที่พบ เช่น Noun, Verb, Adjective
5. Subject Field = เขตข้อมูลที่พบศัพท์นั้นอยู่ โดยจะแบ่งตามมิติในการจัดทาระบบมโนทัศน์ ซึ่งการดูเขตข้อมูลนี้ จะทำให้ผู้ใช้งานทราบว่าศัพท์นั้นอยู่ในเขตข้อมูลหรือหมวดเรื่องใด
6. Definition = คำนิยามของมโนทัศน์
7. Illustration = ตัวอย่างการใช้งานศัพท์ โดยอ้างอิงมาจากคลังข้อมูลภาษา
8. Linguistic Specification = ข้อมูลทางภาษาอื่น ๆ เช่น คำเหมือน คำตรงข้าม ตัวอย่าง
9. Cross-reference = ศัพท์อื่นในระบบมโนทัศน์ที่มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับศัพท์ที่กำลังกล่าวถึง
10. Notes = ข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับศัพท์ เช่น ข้อจำกัดหรือข้อยกเว้นในการใช้งาน

5.3 นิยามและหลักเกณฑ์การเขียนนิยาม

ISO 1087 (1990) ได้อธิบายความหมายของ “นิยาม” ว่าเป็นข้อความที่บรรยายถึงคุณลักษณะที่แตกต่างกันของมโนทัศน์หนึ่งกับมโนทัศน์อื่นๆ ภายในระบบมโนทัศน์เดียวกัน โดยแบ่งลักษณะของคำนิยามออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. Intensional definition เป็นการเขียนนิยามโดยให้รายละเอียดของคุณลักษณะที่ประกอบกันเป็นมโนทัศน์นั้นๆ โดยจะต้องระบุมโนทัศน์ที่สูงกว่าและอยู่ใกล้เคียงที่สุดซึ่งเป็นที่รู้จักหรือได้มีการนิยามไปก่อนแล้ว และเพิ่มเติมคุณลักษณะที่เป็นตัวกำหนดขอบเขตหรือแสดงความแตกต่างของมโนทัศน์นั้นกับมโนทัศน์อื่น กล่าวคือ เป็นการบรรยายคุณลักษณะภายในของมโนทัศน์นั้น โดยเริ่มจากลักษณะทั่วไปจนถึงลักษณะเฉพาะเจาะจง

เช่น Knife is a cutting instrument consisting of a sharp-edged, often pointed blade of metal fitted into a handle or onto a machine.

2. Extensional definition เป็นการเขียนนิยามโดยกล่าวถึงวัตถุอื่นที่มโนทัศน์นั้นอ้างถึงหรือถูกนำไปประยุกต์ใช้ เช่น

นิยามของมโนทัศน์ “ดาวเคราะห์”

ดาวเคราะห์ในระบบสุริยะ ได้แก่ ดาวพุธ ดาวศุกร์ โลก ดาวอังคาร ดาวพฤหัสบดี ดาวเสาร์ ดาวยูเรนัส ดาวเนปจูน และดาวพลูโต

นอกจากนี้ Trimble (1985) (อ้างถึงใน Pearson, 1998: 98-99) ได้แบ่งประเภทของ คำนิยามที่อาจพบในบริบทจากคลังข้อมูลภาษาออกเป็น 3 รูปแบบ คือ

1. คำนิยามแบบทางการ (Formal definition) ประกอบด้วยข้อมูล 3 อย่าง ได้แก่ ศัพท์ ลำดับชั้นของศัพท์ (Class) และความแตกต่างของศัพท์นั้นกับศัพท์อื่นๆ ในลำดับชั้นเดียวกัน ซึ่งความแตกต่างนี้จะประกอบไปด้วยลักษณะเด่นของศัพท์แต่ละศัพท์ คำนิยามแบบทางการจะ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับศัพท์ในด้านลักษณะทางกายภาพ หน้าที่ และประโยชน์ในการใช้สอย เป็นต้น ตัวอย่างที่แสดงให้เห็นถึงคำนิยามแบบทางการที่ให้รายละเอียดเกี่ยวกับหน้าที่ของศัพท์นั้น เช่น An anemometer **is a meteorological instrument** that registers the speed of wind on a dial or gage.

2. คำนิยามแบบกึ่งทางการ (Semi-formal definition) ประกอบด้วยศัพท์และและความแตกต่างของศัพท์นั้นกับศัพท์อื่นๆ ในลำดับชั้นเดียวกันเท่านั้น โดยจะไม่มีกล่าวถึงลำดับชั้นของศัพท์ (Class) เนื่องจากอาจเป็นสิ่งที่ชัดเจนอยู่แล้ว หรือไม่มีความเกี่ยวข้องกับสิ่งที่กล่าวถึง ยกตัวอย่างเช่น An anemometer registers the speed of the wind on a dial or gage. จากตัวอย่างข้างต้นจะเห็นว่าไม่มีกล่าวถึงลำดับชั้นของศัพท์ แต่ให้ข้อมูลเกี่ยวกับหน้าที่ของศัพท์ เท่านั้น

3. คำนิยามแบบไม่เป็นทางการ (Non-formal definition) ประกอบด้วยศัพท์และคำหรือวลีที่มีความหมายใกล้เคียงกับศัพท์ หรือบอกคุณลักษณะที่เด่นหรือสำคัญบางอย่างเท่านั้น โดยส่วนใหญ่มักอยู่ในรูปของคำเหมือน (Synonym) เช่น An arachnid **is a spider**.

การเขียนคำนิยามในการทำประมวลศัพท์มีหลายรูปแบบ เช่น การรวบรวมจากหนังสือ อังอิง พจนานุกรมหรือสารานุกรม หรือจากความรู้เฉพาะด้านของผู้วิจัยเอง ตลอดจนจาก ที่ปรึกษาซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง และจากคลังข้อมูลภาษา กล่าวโดยสรุป ในการจัดทำ ประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเลนี้ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการเขียนนิยามศัพท์ ดังนี้

1. ตรวจสอบจากหนังสืออังอิง พจนานุกรมหรือสารานุกรมว่าศัพท์แต่ละศัพท์นั้นมีการ นิยามเป็นภาษาไทยแล้วหรือไม่ ในกรณีที่มีการนิยามไว้แล้ว ผู้วิจัยจะพิจารณาว่าคำนิยามนั้น เหมาะสมหรือไม่ โดยเปรียบเทียบกับความหมายของศัพท์ที่พบในบริบท (Feature) ในบันทึก ข้อมูลศัพท์เบื้องต้น จากนั้นจึงเลือกนิยามที่เหมาะสมที่สุด

2. ในกรณีที่ยังไม่มีการนิยามศัพท์ไว้ ผู้วิจัยจะเขียนคำนิยามขึ้นใหม่โดยนำ Feature ในบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นมาพิจารณาร่วมกับข้อมูลที่ได้จากแหล่งข้อมูลอังอิงอื่นๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วน จากนั้น จึงใช้หลักการเขียนนิยามตามที่กำหนดไว้ ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

ISO 704: 2000 (17-20) Terminological work-Principles and methods ได้เสนอหลักเกณฑ์ในการเขียนนิยามไว้ดังนี้

1. นิยามต้องอธิบายมโนทัศน์ ไม่ใช่ใช้อธิบายคำที่ประกอบกันเป็นคำศัพท์ที่ใช้เรียกมโนทัศน์นั้น เช่น “coniferous” ตามรูปศัพท์แปลว่า bearing cones หรือออกลูกเป็นผลสน จึงให้คำนิยาม “coniferous” ว่า tree bearing cones หรือต้นไม้ที่ออกลูกเป็นสน การให้คำนิยามในลักษณะข้างต้นเป็นการให้คำนิยามที่ไม่เหมาะสม เนื่องจากเป็นการอธิบายตามรูปศัพท์ ไม่ได้อธิบายว่าต้นสนมีลักษณะอย่างไร นิยามที่ดีควรอธิบายมโนทัศน์ เช่น นิยาม “coniferous” ว่าเป็นต้นไม้ที่ใบลักษณะคล้ายเข็ม

2. ก่อนการเขียนนิยามสำหรับแต่ละมโนทัศน์ จะต้องศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์นั้นกับมโนทัศน์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องและสร้างระบบมโนทัศน์ที่มีมโนทัศน์นั้นอยู่ด้วยขึ้นมา

3. ในกรณีที่ได้มีการกำหนดคำนิยามของมโนทัศน์นั้นไว้ก่อนแล้ว เช่น มีการกำหนดไว้ในระบบมาตรฐานสากลแล้ว การจะนำคำนิยามนั้นมาใช้จะกระทำได้ในกรณีที่นิยามเดิมนั้นสามารถอธิบายระบบมโนทัศน์ที่ต้องการนิยามได้ครบถ้วนเท่านั้น มิฉะนั้นจะต้องมีการแก้ไขนิยามเพื่อจะได้สามารถนำเสนอข้อมูลได้ครบถ้วน

4. ในการจัดสร้างระบบมโนทัศน์และการให้คำนิยามที่เป็นระบบ จะต้องมีการกำหนดว่ามโนทัศน์ใดเป็นมโนทัศน์พื้นฐานที่เป็นที่รู้จักและเข้าใจกันดีอยู่แล้วจนไม่จำเป็นต้องให้คำนิยาม และในการให้คำนิยามมโนทัศน์อื่นๆ ในระบบมโนทัศน์ก็จะใช้มโนทัศน์พื้นฐานนั้นเป็นตัวตั้งในการอธิบายมโนทัศน์

5. นิยามต้องสะท้อนให้เห็นถึงระบบมโนทัศน์ที่บรรยายคุณลักษณะของมโนทัศน์ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์นั้นกับมโนทัศน์อื่นในระบบ นอกจากนี้ ควรคัดเลือกแต่เฉพาะคุณลักษณะเด่นเพื่อใช้ในการเขียนนิยาม ทั้งนี้เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์ต่างๆ หรือความแตกต่างที่แยกมโนทัศน์หนึ่งออกจากมโนทัศน์อื่น

6. นิยามต้องสั้น กระชับและได้ใจความที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่จำเป็น สามารถเขียนนิยามที่ซับซ้อนได้ โดยมีหลักการที่ว่าจะต้องให้เฉพาะข้อมูลที่จำเป็นต้องอธิบายเพื่อแสดงเอกลักษณ์ของมโนทัศน์เท่านั้น ส่วนข้อมูลอื่นที่เห็นว่าควรอธิบายด้วยให้ใส่ไว้ในบันทึกท้ายรายการศัพท์นั้น (Notes)

เช่น **lead pencil**

pencil whose graphite core is fixed in a wooden casing that is removed for usage by sharpening.

NOTE To be used for writing or making marks, a lead pencil must be sharpened at least at one end.

7. นิยามจะต้องอธิบายเพียงมโนทัศน์เดียวเท่านั้น โดยไม่ต้องกล่าวถึงนิยามอื่นที่จะแสดงคุณลักษณะต่างๆ ในกรณีที่จำเป็นต้องอธิบายคุณลักษณะนั้น ให้ใส่รายละเอียดโดยการแยกเป็นอีกมโนทัศน์หนึ่งต่างหาก หรือใส่ไว้ในบันทึกท้ายรายการศัพท์นั้น (Notes)

เช่น **lead pencil**

Pencil whose wooden casing is fixed around graphite, a soft, black form of carbon.

จากนิยามข้างต้น จะเห็นว่านิยามซึ่งบอกคุณลักษณะของมโนทัศน์ “graphite” แทรกเข้ามาด้วย ดังนั้น จึงควรตัดคุณลักษณะ a soft, black form of carbon ซึ่งอธิบายมโนทัศน์ “graphite” ออก และนำไปแทรกไว้ในนิยามของมโนทัศน์ “graphite” แทน

8. คำนิยามของศัพท์ต้องไม่ระบุข้อมูลเกี่ยวกับคุณลักษณะของมโนทัศน์ที่อยู่ในลำดับที่สูงกว่าหรือต่ำกว่า เช่น ในคำนิยามของมโนทัศน์ “pencil” ไม่จำเป็นต้องระบุว่า “pencil” อาจเป็นได้ทั้ง “lead pencil” หรือ “Mechanical pencil” เพราะมโนทัศน์ที่มีขอบเขตกว้างกว่าอย่าง “pencil” ก็กินความครอบคลุมถึงมโนทัศน์ทั้งสองซึ่งเป็นมโนทัศน์ที่มีขอบเขตแคบกว่าอยู่แล้ว

ลักษณะของนิยามที่ไม่เหมาะสม

1. Circular definitions เป็นการให้นิยามโดยใช้มโนทัศน์ที่หนึ่งอธิบายมโนทัศน์ที่สอง และอธิบายมโนทัศน์ที่สองโดยใช้ศัพท์หรือส่วนประกอบของศัพท์ที่เป็นชื่อเรียกของมโนทัศน์ที่หนึ่ง คำนิยามเช่นนี้เป็นการกล่าวอ้างซึ่งกันและกัน โดยไม่ได้ให้ความกระจ่างเกี่ยวกับมโนทัศน์ทั้งสอง จึงควรหลีกเลี่ยงการเขียนคำนิยามแบบนี้

เช่น คำนิยามที่กว้าง: **virgin forest**
forest constituted of a **natural tree stand**
natural tree stand
stand of trees grown in a **virgin forest**

คำนิยามที่ถูกตัด: **natural tree stand**
stand of trees grown without interference by man

2. Incomplete definitions คำนิยามต้องอธิบายส่วนประกอบของมโนทัศน์อย่างครบถ้วน ไม่ควรให้คำนิยามที่กว้างหรือแคบเกินไป

การให้คำนิยามที่กว้างเกินไป คือ การให้คำอธิบายมโนทัศน์ที่กินความถึงมโนทัศน์อื่นด้วย เช่น mechanical pencil: writing instrument composed of a barrel and a refill

คำนิยามข้างต้นกว้างเกินไป เนื่องจากไม่ได้ระบุว่าเป็นการรีฟิลล์แบบใด จึงอาจหมายความว่ารวมถึงมโนทัศน์อื่นได้ด้วย เช่น ปากกาลูกกลิ้ง

การให้นิยามที่แคบเกินไป คือ การให้คำอธิบายมโนทัศน์ที่ไม่สามารถครอบคลุมประเภทต่างๆ ของมโนทัศน์นั้นได้ครบถ้วน

เช่น mechanical pencil: writing instrument composed of a barrel, a lead refill and push-button advance mechanism

คำนิยามข้างต้นแคบเกินไป เนื่องจากมีการเจาะจงลักษณะในนิยามเฉพาะมีปุ่มกด จึงทำให้นิยามนี้ไม่ครอบคลุม mechanical pencil ประเภทอื่นๆ ที่ใช้กลไกอื่น นอกเหนือจากการกดปุ่ม

3. Negative definitions คำนิยามควรอธิบายสิ่งที่มโนทัศน์เป็น ไม่ใช่ระบุสิ่งที่มโนทัศน์นั้นไม่ได้เป็น

เช่น **deciduous tree**
คำนิยามเชิงลบ: tree other than an evergreen tree

คำนิยามที่ถูกต้อง: tree that loses its foliage seasonally

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีความจำเป็นที่ต้องกล่าวถึงความไม่มี (absence) ของคุณลักษณะใด คุณลักษณะหนึ่งของมโนทัศน์นั้น เพื่อความเข้าใจมโนทัศน์ดังกล่าว อาจยกเว้นให้ใช้คำนิยามเชิงลบได้

เช่น **nonconformity**
non-fulfilment of a specified requirement

5.4 การเขียนนิยามศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล

เนื่องจากนิยามของศัพท์จะมาจากบริบทในคลังข้อมูลภาษาเป็นหลัก และการอธิบายความหมายของศัพท์เฉพาะด้านจะต้องสะท้อนให้เห็นถึงตำแหน่งในลำดับชั้น (Class) และลำดับชั้น (Hierarchy) ของมโนทัศน์ที่แทนที่ด้วยศัพท์ในเครือข่ายมโนทัศน์สัมพันธ์ ผู้วิจัยจึงได้ประยุกต์ใช้เกณฑ์การเขียนนิยามของ ISO 704: 2000 (17-20) Terminological work-Principles and methods ตลอดจนได้นำข้อเสนอของ Trimble (1985) (อ้างถึงใน Pearson, 1998: 98-99) เกี่ยวกับการแบ่งประเภทของคำนิยามที่อาจพบในบริบทจากคลังข้อมูลภาษามาพิจารณาในการเขียนนิยามในบันทึกข้อมูลศัพท์ของการประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การนำ Feature ในบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นซึ่งมีความหมายของศัพท์จากบริบทการใช้ที่ดึงจากคลังข้อมูลภาษาเป็นพื้นฐานสำคัญในการเขียนนิยาม เพราะเป็นข้อมูลที่คัดกรองมาจากบริบทและข้อมูลอ้างอิง

2. การนำเกณฑ์ของของ Trimble (1985) (อ้างถึงใน Pearson, 1998: 98-99) มาพิจารณาคำนิยามที่อาจพบในบริบทของคลังข้อมูลภาษาว่าเป็นนิยามประเภทใด กล่าวคือบริบทของศัพท์บางศัพท์ที่พบนั้นมีแต่เฉพาะนิยามแบบกึ่งทางการ (Semi-formal definition) และแบบไม่เป็นทางการ (Non-formal definition) ผู้วิจัยจึงต้องค้นคว้าข้อมูลเพิ่มเติมจากแหล่งอ้างอิงต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการเขียนอธิบายศัพท์

3. การใช้เอกสารอ้างอิงอื่นๆ (Reference materials) ที่เกี่ยวข้องเรื่องการรับขนของทางทะเล ตลอดจนขอคำปรึกษาจากผู้เชี่ยวชาญในการให้คำอธิบายเพิ่มเติม รวมทั้งตรวจสอบความหมายหรือแก้ไขความหมายของคำนิยาม

นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้คำนึงถึงหลักการเขียนคำนิยามที่เหมาะสม และหลีกเลี่ยงการเขียนนิยามที่ไม่เหมาะสมตามที่ ISO ได้เสนอไว้

ตัวอย่างการเขียนนิยามเรื่องการรับขนของทางทะเลของศัพท์ "Perils of the sea" หรือ "ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล" ซึ่งได้ให้คำจำกัดความว่า

“ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือ หมายถึงอุบัติเหตุทางธรรมชาติเฉพาะที่เกี่ยวกับทะเล ซึ่งไม่สามารถป้องกันได้โดยการใช้ความระมัดระวัง เช่น พายุ กระแสน้ำทะเล เรือชนกัน การเกยตื้น ฯลฯ”

ทั้งนี้การเขียนนิยามข้างต้น ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ดึงมาจากคลังข้อมูลภาษามาประกอบการเขียน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

The phrase '**perils of the sea**' refers to any damages that has been caused by storms, sea water, collision, stranding and other perils that are peculiar to the sea or to a ship at sea which could not have been avoided by the exercise of reasonable care. This exception only refers to perils that are encountered at sea and not to those encountered on land or any other form of transport [CP03.txt]

According to the Hague-Visby Rules, **perils of the sea** are interpreted as events peculiar to the sea caused by extraordinary nature or arising from irresistible force which cannot be guarded against by the ordinary exertions of human skill. [CP02.txt]

จากนั้น จึงตัดส่วนของบริบทที่ซ้ำกันออก (ตามที่ขีดเส้นใต้) เพื่อความกระชับ และเข้าใจได้ง่าย ทั้งนี้โดยยังคงใจความสำคัญของ “ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล” ไว้ เพื่อความสมบูรณ์และครอบคลุมความหมายของคำจำกัดความดังกล่าว

5.5 การสร้างศัพท์ใหม่ (Neology)

เนื่องจากวิทยาการและเทคโนโลยีต่างๆ ได้มีการพัฒนาตัวอยู่ตลอดเวลา จึงมีความจำเป็นที่จะต้องสร้างศัพท์ใหม่ขึ้นเพื่อใช้เรียกมโนทัศน์ใหม่ๆ ที่เกิดขึ้น ตลอดจนเพื่ออธิบายมโนทัศน์และมโนสัมพันธ์สัมพันธ์ของสาขาวิชานั้น การสร้างศัพท์เฉพาะสาขาเพื่อรองรับมโนทัศน์ที่เกิดขึ้นใหม่นั้นจะช่วยให้สื่อสารในสาขาวิชานั้นมีประสิทธิภาพมากขึ้น

Wright และ Budin (1997: 24) ได้เสนอว่าการสร้างศัพท์ (Term Formation) เป็นกระบวนการให้ชื่อมโนทัศน์ที่มีกฎเกณฑ์และลักษณะเฉพาะในการสร้าง ต่างจากกระบวนการสร้างคำซึ่งเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติซึ่งไม่มีกฎเกณฑ์ตายตัว ตามปกติแล้ว การสร้างศัพท์จะขึ้นอยู่กับรูปคำเดิมที่มีอยู่แล้ว และจะจัดเรียงหรือรวมรูปคำนั้นใหม่โดยปฏิบัติตามแนวทางและรูปแบบในการสร้างศัพท์ที่กำหนดไว้

การสร้างศัพท์เฉพาะสาขาวิชาสามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1. การสร้างศัพท์ขั้นปฐมภูมิ (Primary Term Formation) เป็นการสร้างเฉพาะสาขาใหม่สำหรับมโนทัศน์ที่เพิ่งเกิดขึ้น เนื่องจากมีการพัฒนาองค์ความรู้ใหม่ๆ จึงมีความจำเป็นต้องหาชื่อเรียกมโนทัศน์ใหม่ที่ยังไม่เคยปรากฏมาก่อน การสร้างศัพท์นี้อาจเป็นการกำหนดโดยองค์กร

ที่รับผิดชอบในเรื่องนั้นโดยตรง หรือเป็นการสร้างศัพท์ขึ้นมาเพื่อใช้ชั่วคราวจนกว่าจะมีการบัญญัติใหม่ เช่น ในกรณีที่มีการประดิษฐ์คิดค้นสิ่งใหม่ขึ้นเป็นครั้งแรก

2. การสร้างศัพท์ขั้นทุติยภูมิ (Secondary Term Formation) เป็นการสร้างศัพท์เฉพาะสาขาใหม่สำหรับใช้เรียกมโนทัศน์ที่มีอยู่แล้ว เนื่องจากศัพท์เดิมที่มีอยู่แล้วไม่ครอบคลุมหรือไม่สามารถนำเสนอมนทัศน์นั้นได้อย่างครบถ้วน เช่น ในกรณีของการทบทวนความหมายของศัพท์เฉพาะสาขาต่างๆ การปรับขอบเขตความหมายของศัพท์ให้กว้างหรือแคบลง

นอกจากนี้ Sager (1990: 71) ได้เสนอแนวทางในการสร้างศัพท์ใหม่ไว้ 3 แนวทางซึ่งสามารถประยุกต์ใช้ในการสร้างศัพท์เฉพาะสาขาใหม่และในการสร้างคำใหม่ในภาษาทั่วไป รายละเอียดดังต่อไปนี้

1. การใช้ศัพท์เดิมที่มีอยู่แล้ว (The use of existing resources) คือการนำศัพท์ที่ภาษาหนึ่งมีอยู่แล้วมาใช้เรียกมโนทัศน์ใหม่ที่เกิดขึ้น กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือการขยายขอบเขตความหมายของศัพท์ที่มีใช้กันอยู่แล้วในสังคมภาษานั้นๆ ให้กว้างขึ้น เป็นการนำศัพท์ที่อ้างถึงสิ่งที่มีลักษณะหรือคุณสมบัติอย่างหนึ่งกับอีกสิ่งหนึ่งที่มีลักษณะหรือคุณสมบัติคล้ายคลึงกัน

2. การดัดแปลงศัพท์เดิมที่มีอยู่แล้ว (The modification of existing resources) คือการนำศัพท์เดิมที่มีอยู่แล้วมาดัดแปลงองค์ประกอบทางภาษาที่มีอยู่แล้วในระบบภาษานั้น จากนั้นจึงกำหนดให้เป็นชื่อเรียกของมโนทัศน์ การดัดแปลงศัพท์เดิมอาจทำได้โดยการเติมอุปสรรค (Prefix) และปัจจัย (Suffix) การประสมคำ การเปลี่ยนรูปคำ การเปลี่ยนชนิดคำโดยไม่เปลี่ยนรูปเขียน การตัดคำ การทอนให้สั้นลง หรือการใช้อักษรย่อ

3. การสร้างคำใหม่ หรือการทำให้เกิดรูปภาษาใหม่ (The creation of new linguistic entities - Neologism) เป็นการสร้างรูปภาษาใหม่สำหรับมโนทัศน์ใหม่ซึ่งมักเป็นผลมาจากความเจริญก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การสร้างศัพท์ใหม่นั้นสามารถกระทำได้ 2 วิธี คือการสร้างศัพท์เฉพาะสาขาขึ้นใหม่ทั้งหมด โดยองค์ประกอบทางภาษาหรือหน่วยความหมายใหม่วิธีนี้พบน้อยมาก แต่มีไว้สำหรับรองรับมโนทัศน์ที่เพิ่งปรากฏขึ้นเป็นครั้งแรก โดยไม่สามารถใช้องค์ประกอบทางภาษาที่มีอยู่ในการสื่อมโนทัศน์ใหม่ได้ ส่วนอีกวิธีคือการยืมคำ ตลอดจนองค์ประกอบทางภาษาจากภาษาอื่นมาใช้ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัด คือ ศัพท์ทางวิทยาศาสตร์ในภาษาอังกฤษมักเป็นคำ หรือองค์ประกอบทางภาษาที่ยืมมาจากภาษากรีก ละติน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงอิทธิพลระหว่างภาษาที่มีต่อกัน นอกจากนี้ คำแปลของศัพท์เฉพาะสาขาหนึ่งในภาษาหนึ่งอาจเป็นศัพท์เฉพาะสาขาของอีกภาษาหนึ่งก็ได้ (Loan translation) ซึ่งพบบ่อยในสังคมที่มีระดับความเจริญก้าวหน้าทางวิชาการน้อยกว่า และต้องรับถ่ายทอดเทคโนโลยีจากสังคมที่เจริญกว่า

อย่างไรก็ตาม การสร้างศัพท์เป็นเรื่องของแต่ละภาษา เนื่องจากความแตกต่างกันของแต่ละภาษา ทั้งด้านระบบคำ การเรียงลำดับคำ และระบบเสียง จึงไม่มีเกณฑ์หรือมาตรฐานใดมาใช้กำหนดตายตัวได้ ดังนั้น ISO 704: 2000 Terminology work-Principles and methods จึงกำหนดหลักเกณฑ์ในการสร้างศัพท์ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับภาษาไทยได้ ดังนี้

1. Transparency ศัพท์จะต้องนำเสนอโมโนทัศน์ได้ทั้งหมดหรือบางส่วนโดยผู้อ่านไม่จำเป็นต้องดูคำนิยาม กล่าวคือสามารถทราบความหมายได้จากหน่วยคำนั้นเอง ในการทำให้ศัพท์มีความโปร่งใส อาจทำได้โดยนำลักษณะเฉพาะหลักซึ่งเป็นลักษณะที่กำหนดขอบเขตของศัพท์มาใช้ในการสร้างศัพท์

2. Consistency การสร้างประมวลศัพท์เฉพาะทาง ควรมีแนวทางในการกำหนดศัพท์ให้สอดคล้องกัน มีกฎเกณฑ์ที่แน่นอน ผู้วิจัยไม่ควรหาศัพท์ตามอำเภอใจ หรือใช้วิธีสุ่มตัวอย่าง วิธีการจะต้องมีระบบที่เป็นเหตุเป็นผล สอดคล้องกับระบบโมโนทัศน์ และศัพท์เดิมและศัพท์ใหม่ ควรจะเชื่อมโยงและสอดคล้องกับระบบโมโนทัศน์

3. Appropriateness การสร้างศัพท์ใหม่จะต้องยึดรูปแบบตามที่ใช้กันอยู่ในสังคมภาษานั้นๆ ไม่ควรสร้างศัพท์ที่ก่อให้เกิดความสับสน และควรให้ศัพท์ที่มีความหมายเป็นกลาง ไม่ควรมีความหมายแฝง

4. Linguistic economy ศัพท์ใหม่จะต้องกระชับและไม่เยิ่นเย้อ เพราะผู้ใช้งานมักไม่นิยมคำนิยามศัพท์ที่เยิ่นเย้อ เพราะจดจำยากและสิ้นเปลืองเนื้อที่เวลาเขียน อย่างไรก็ตาม บางครั้งศัพท์ที่สั้นกระชับอาจส่งผลกระทบต่อความถูกต้องทางความหมาย หรือไม่สามารสื่อความหมายได้อย่างชัดเจน เนื่องจากโมโนทัศน์บางโมโนทัศน์มีคุณลักษณะสำคัญหลายประการที่ทำให้ศัพท์ยาวเกินไป ใช้งานได้ไม่สะดวก ดังนั้น ในทางปฏิบัติจึงต้องมีการพิจารณาและเลือกให้เหมาะสมกับการใช้งาน

5. Derivability ศัพท์ที่ดีต้องสามารถนำไปสร้างเป็นศัพท์ใหม่ต่อไปได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของแต่ละภาษา เช่น การเติม Suffix ในภาษาอังกฤษ เช่น คำว่า “herb” สามารถแตกออกไปเป็น “herbal” “herbalist” “herby”

6. Linguistic correctness ศัพท์ที่สร้างจะต้องมีความถูกต้องตามหลักภาษาของภาษานั้นๆ เช่น การเรียงลำดับหน่วยคำ การแสดงความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยคำต่างๆ เพื่อแสดงความหมายวากยสัมพันธ์ รวมถึงระบบเสียงของภาษาที่จัดทำประมวลศัพท์

7. Preference for native language ศัพท์ที่สร้างใหม่ควรเป็นภาษาที่จัดทำประมวลศัพท์มากกว่าการยืมคำมาจากภาษาอื่น

5.6 การกำหนดศัพท์ที่ใช้เทียบเคียงกันในภาษาไทย

วัตถุประสงค์ของการจัดทำประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล คือ เป็นแหล่งข้อมูลอ้างอิงสำหรับนักแปล นักศึกษา ผู้ปฏิบัติงานในกิจการขนส่งทางทะเล หรือผู้ที่สนใจทั่วไป ดังนั้น การกำหนดศัพท์ที่ใช้เทียบเคียงกันในภาษาไทยจึงเป็นสิ่งจำเป็นมาก ทั้งนี้เพื่อให้ นักแปล นักศึกษา ผู้ปฏิบัติงานในกิจการขนส่งทางทะเล หรือผู้ที่สนใจทั่วไปสามารถนำศัพท์ไปอ้างอิงในการแปลเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลได้

สำหรับการกำหนดศัพท์ที่ใช้เทียบเคียงกันในภาษาไทยสำหรับการประมวลศัพท์นี้ ผู้วิจัยได้อ้างอิงแนวทางของ Sager (1990) ทั้ง 3 แนวทาง คือ การใช้ศัพท์เดิม การดัดแปลงแก้ไข

ศัพท์เดิม และการสร้างศัพท์ใหม่ โดยมีเกณฑ์ในการคัดเลือกและกำหนดศัพท์ คือความถูกต้องเหมาะสม สามารถนำเสนอมนทัศน์ได้ดี และไม่ยาวเยิ่นเย้อจนเกินไป

ขั้นตอนการกำหนดศัพท์ที่ใช้เทียบเคียงกันในภาษาไทยมีดังนี้

- ศึกษาและค้นคว้าศัพท์เดิมที่มีใช้อยู่แล้วจากแหล่งอ้างอิงต่าง ๆ
- ศัพท์ที่มีใช้อยู่แล้วซึ่งผู้วิจัยพิจารณาว่าเหมาะสมตามเกณฑ์ที่ได้กล่าวไปข้างต้นจะนำมาใช้ โดยไม่มีการดัดแปลงแก้ไข
- ศัพท์ที่มีใช้อยู่แล้ว แต่ไม่ตรงตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ผู้วิจัยจะพิจารณาดัดแปลงตามที่เห็นสมควร
- ศัพท์ที่ยังไม่มีผู้กำหนดหรือกำหนดไว้แล้วแต่ผู้วิจัยเห็นว่ายังไม่ถูกต้อง ผู้วิจัยจะพิจารณากำหนดศัพท์ใหม่ขึ้นเอง โดยพิจารณาตามหลักเกณฑ์ในการสร้างศัพท์

จากแนวทางและขั้นตอนการสร้างศัพท์ใหม่ตามที่กล่าวข้างต้น ผู้วิจัยได้สร้างศัพท์ด้วยวิธีการดังต่อไปนี้

1. **การใช้ศัพท์เดิม** จากการศึกษาแหล่งอ้างอิงต่าง ๆ เช่น พจนานุกรมศัพท์กฎหมาย พจนานุกรมอังกฤษ-ไทย และตำราและเอกสารเรื่องการรับขนของทางทะเลซึ่งรวบรวมและจัดทำโดยผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาเฉพาะ พบว่ามีหลายมนทัศน์ที่มีศัพท์ภาษาไทยใช้และเป็นที่ยอมรับกันดีอยู่แล้ว อีกทั้งยังมีความถูกต้องเหมาะสม สามารถนำเสนอมนทัศน์ได้ดีและสั้น กระชับ คำศัพท์เหล่านี้มีจำนวนทั้งสิ้น 33 คำ เช่น “bill of lading” และ “carrier” ซึ่งพจนานุกรมศัพท์กฎหมายตลอดจนตำราทางด้านกฎหมายได้กำหนดว่า “ใบตราส่ง” และ “ผู้ขนส่ง” ซึ่งในวงการรับขนของทางทะเล ได้มีการใช้ศัพท์ทั้งสองคำนี้กันอย่างแพร่หลาย จนเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปแล้ว จึงได้กำหนดให้ใช้ศัพท์เดิมต่อไป

2. **การแก้ไขศัพท์เดิม** ศัพท์เดิมที่ใช้อยู่บางคำอาจยังไม่เหมาะสม เนื่องจากไม่ถูกต้องหรือเยิ่นเย้อ ไม่สั้นกระชับ หรือก่อให้เกิดความสับสนได้ ผู้วิจัยได้แก้ไขใหม่โดยการเพิ่มเติมตัดทอน หรือเปลี่ยนบางคำ มีจำนวนทั้งสิ้น 1 คำ คือ “inherent vice” ซึ่งศัพท์เดิมใช้คำว่า “สภาพแห่งของนั่นเอง” ซึ่งมีความหมายคลุมเครือ อาจทำให้เข้าใจผิดว่าหมายถึงสภาพภายนอกของวัตถุนั้นที่สามารถมองเห็นได้ แต่แท้จริงแล้วหมายถึงคุณสมบัติภายในของวัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพด้วยตัวมันเอง จึงได้แก้ไขว่า “ธรรมชาติแห่งของนั่นเอง”

3. **การสร้างศัพท์ใหม่** เนื่องจากบางมนทัศน์ยังไม่มีศัพท์ภาษาไทย หรือมีอยู่แล้วแต่ไม่มีความเหมาะสม และไม่สามารถแก้ไขศัพท์เดิมตามวิธีการข้างต้นได้ ผู้วิจัยจึงบัญญัติศัพท์ใหม่ขึ้น ในการทำประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล ผู้วิจัยมีหลักในการบัญญัติศัพท์ภาษาไทย ดังนี้

3.1 **วิธีคำสำคัญ** โดยการนำคำที่สื่อลักษณะสำคัญของมนทัศน์มาประกอบกันเป็นศัพท์ ซึ่งจะเข้ากับหลักการสร้างศัพท์ให้มี Transparency คือผู้ใช้สามารถสามารถอนุมานมนทัศน์ได้จากศัพท์ โดยไม่ต้องดูคำนิยาม กล่าวคือสามารถเห็นความหมายได้จากหน่วยคำที่ปรากฏนั่นเอง มีจำนวนทั้งสิ้น 4 คำ ซึ่งยังไม่มีการบัญญัติศัพท์ภาษาไทยเทียบเคียง ได้แก่ “due diligence”

สามารถสร้างศัพท์เทียบเคียงโดยนำลักษณะสำคัญของมโนทัศน์มาประกอบกันเป็น “การดำเนินการด้วยความระมัดระวังและเหมาะสม”, “notice of arrival” สร้างศัพท์ภาษาไทยว่า “ใบแจ้งวันเรือเข้า”, “physical loss” สามารถสร้างศัพท์ภาษาไทยว่า “ความเสียหายทางกายภาพ” และ “economic loss” สร้างศัพท์ภาษาไทยว่า “ความเสียหายทางเศรษฐกิจ”

3.2 วิธีอิงกลุ่ม โดยอ้างอิงศัพท์ภาษาไทยของมโนทัศน์ที่ใกล้เคียงกัน เพราะศัพท์ที่อยู่ในกลุ่มเดียวกันมักมีโครงสร้างเดียวกัน เพื่อให้ง่ายต่อการใช้งานและทำความเข้าใจ ซึ่งสอดคล้องกับหลักการสร้างศัพท์ที่ต้องมี Consistency คือ ระบบการจัดทำประมวลศัพท์ที่มีความสอดคล้องกันตามระบบมโนทัศน์ ทั้งศัพท์ที่มีอยู่แล้วและศัพท์ใหม่ต้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน การบัญญัติศัพท์ด้วยวิธีนี้จึงอาศัยการสังเกตดูว่าศัพท์อื่นๆ ในกลุ่มมีโครงสร้างภาษาไทยอย่างไร จากนั้นจึงบัญญัติศัพท์ใหม่ให้สอดคล้องกับโครงสร้างนั้น มีจำนวนทั้งสิ้น 2 คำ ได้แก่ “freight” ที่มีผู้บัญญัติไว้เหมาะสมแล้วว่า “ค่าระวาง” เมื่อต้องบัญญัติศัพท์ “freight prepaid” และ “freight collect” ซึ่งไม่เคยมีศัพท์เทียบเคียงภาษาไทยอยู่เลย ผู้วิจัยจึงบัญญัติศัพท์โดยเทียบเคียงกับคำเดิมที่มีอยู่แล้วว่า “ค่าระวางชำระที่ต้นทาง” และ “ค่าระวางชำระที่ปลายทาง” ตามลำดับ

3.3 วิธีนำคำนิยามของศัพท์มาใช้ในการกำหนดศัพท์ โดยนำลักษณะสำคัญของมโนทัศน์มาบัญญัติเป็นศัพท์ มีจำนวนทั้งสิ้น 1 คำ คือ “straight bill of lading” ซึ่งมีศัพท์บัญญัติภาษาไทยว่า “ใบตราส่งชนิดที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม” อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยเห็นว่าศัพท์ภาษาไทยดังกล่าวไม่สามารถสื่อความหมายของศัพท์ภาษาอังกฤษได้อย่างชัดเจน อาจก่อให้เกิดความคลุมเครือได้ ผู้วิจัยจึงบัญญัติศัพท์ภาษาไทยว่า “ใบตราส่งชนิดระบุชื่อผู้รับสินค้า” ซึ่งสามารถสะท้อนถึงคำนิยามของศัพท์ที่ระบุว่าเป็นใบตราส่งที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ ผู้ที่ถูกระบุชื่อในเอกสารเท่านั้นที่มีสิทธิรับสินค้าจากผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ในการบัญญัติศัพท์ ผู้วิจัยได้พิจารณานิยามของศัพท์เป็นหลัก

บทที่ 6

บทสรุป

6.1 สรุปผลการวิจัย

จากการทำประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเลตามขั้นตอนและวิธีการที่นักศัพทวิทยาได้เสนอไว้ ผู้วิจัยพบว่าสามารถนำหลักทฤษฎี ตลอดจนวิธีการเหล่านั้นมาประยุกต์ใช้ในการจัดทำประมวลศัพท์ได้จริง แต่อาจต้องมีการปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานบางส่วนให้เหมาะสมเพื่อให้สามารถนำมาใช้งานได้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น การนำโปรแกรมคอนคอร์แดนซ์มาใช้เพื่อหาความถี่ในการเกิดของศัพท์และดิงศัพท์นั้น อาจช่วยให้ได้ศัพท์มาจำนวนหนึ่ง แต่การจัดทำประมวลศัพท์ จะต้องอาศัยความรู้เฉพาะสาขาวิชาของผู้วิจัย ตลอดจนการปรับเปลี่ยนกลวิธีในการดิงศัพท์จากคลังข้อมูล หรือการกำหนดประเภทของความสัมพันธ์ขึ้นใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับขอบข่ายของงานที่วิจัย

การนำเสนอกระบวนการจัดทำประมวลศัพท์ฉบับนี้ ผู้วิจัยได้แบ่งรายละเอียดออกเป็น 5 บทด้วยกัน โดยบทที่หนึ่งเป็นบทนำซึ่งบอกความเป็นมา วัตถุประสงค์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการทำประมวลศัพท์ครั้งนี้ บทที่สองกล่าวถึงทฤษฎีทางศัพทวิทยา ขั้นตอนการจัดทำประมวลศัพท์ และความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลซึ่งจะช่วยให้เข้าใจเนื้อหาของประมวลศัพท์ฉบับนี้ได้ดียิ่งขึ้น บทที่สามนำเสนอรายละเอียดของคลังข้อมูลภาษา รวมทั้งอธิบายวิธีการดิงศัพท์เฉพาะทาง บทที่สี่กล่าวถึงมโนทัศน์และมโนทัศน์สัมพันธ์ บทที่ห้าให้รายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการจัดทำบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้นและบันทึกข้อมูลศัพท์ ตลอดจนนำเสนอวิธีการเขียนนิยามและการกำหนดศัพท์เทียบเคียงภาษาไทย ซึ่งถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญที่สุดขั้นตอนหนึ่งในการจัดทำประมวลศัพท์ครั้งนี้

6.2 ปัญหาและแนวทางแก้ไข

ในการจัดทำประมวลศัพท์เรื่องการรับขนของทางทะเล ผู้วิจัยได้พบปัญหาในระหว่างดำเนินการและได้หาวิธีการแก้ปัญหาดังกล่าว ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

6.2.1 การคัดเลือกข้อมูลเพื่อนำมาสร้างคลังข้อมูลภาษา

การคัดเลือกข้อมูลเพื่อนำมาสร้างคลังข้อมูลภาษาสำหรับจัดทำประมวลศัพท์นั้นจะต้องพิจารณาถึงวัตถุประสงค์และขอบเขตการทำงานเป็นหลัก เนื่องจากมีแหล่งข้อมูลทั้งที่เป็นเอกสาร ตำรา และบทความจากเว็บไซต์จำนวนมากที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งให้รายละเอียดด้านการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศอย่างละเอียด แต่ไม่ได้กล่าวถึงการรับขนของทางทะเลโดยตรง ผู้วิจัยจึงจำเป็นต้องกำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกข้อมูลตามที่ได้กล่าวถึงในบทที่ 3 เพื่อป้องกันปัญหาลังข้อมูลที่ได้ไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และไม่อยู่ภายในขอบเขตหัวข้อการวิจัย ซึ่งจะถือว่าเป็นคลังข้อมูลที่ไม่เหมาะสม

นอกจากนี้ ผู้วิจัยจำเป็นต้องมีความรู้พื้นฐานด้านกฎหมายและการขนส่งสินค้าทางทะเล อยู่พอสมควร ทั้งนี้เพื่อจะได้สามารถเข้าใจเนื้อหาจากแหล่งต่างๆ ที่ค้นคว้าและคัดเลือกแต่เฉพาะ ข้อมูลที่ตรงกับหัวข้อการวิจัยอย่างแท้จริง ในส่วนของเอกสารภาษาไทยที่ใช้เป็นแหล่งอ้างอิง ผู้วิจัยได้คัดเลือกเอกสารประเภทตำราทางกฎหมายด้านการรับขนของทางทะเลที่มีเนื้อหา ครอบคลุมหัวข้อการวิจัย อย่างไรก็ตาม ผู้วิจัยได้พิจารณาความน่าเชื่อถือของข้อมูล ตลอดจน ความสามารถของผู้เขียนซึ่งเป็นที่ยอมรับในวงวิชาการด้วย

6.2.2 การคัดเลือกศัพท์

โดยปกติแล้ว เกณฑ์ที่นิยมนำมาใช้ในการคัดเลือกศัพท์คือการใช้ค่าความถี่เป็นตัววัด แต่ในการจัดทำประมวลศัพท์ฉบับนี้พบว่าการใช้ความถี่เป็นเกณฑ์ยังไม่ใช่วิธีการที่ดีที่สุด กล่าวคือศัพท์บางคำมีความถี่ในการเกิดสูง แต่มีความเชื่อมโยงกับระบบมโนทัศน์ต่ำ ซึ่งไม่ สมควรนำมาสร้างมโนทัศน์สัมพันธ์กับศัพท์อื่น ในทางกลับกัน ศัพท์บางคำมีความถี่ต่ำกว่า แต่เชื่อมโยงกับระบบมโนทัศน์และช่วยให้เข้าใจภาพรวมของทั้งระบบมโนทัศน์ได้ ดังนั้น นอกเหนือจากความรู้ในสาขาวิชาเฉพาะของผู้วิจัยแล้ว การคัดเลือกศัพท์ต้องอาศัยตัวบ่งชี้ ทางภาษา (Linguistic signal) การอ้างอิงข้อมูลจากหนังสือด้านการรับขนของทางทะเล และการปรึกษาผู้เชี่ยวชาญเฉพาะสาขาวิชา เพื่อให้ได้ศัพท์เฉพาะทางในขอบเขตที่ศึกษาอย่าง ครบถ้วน

6.2.3 การสร้างระบบมโนทัศน์

การจัดทำมโนทัศน์สัมพันธ์ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญของการทำประมวลศัพท์นั้น ต้องอาศัย ความรู้ด้านการรับขนของทางทะเล ตลอดจนการค้นคว้าจากแหล่งอ้างอิงต่างๆ เช่น ตำราทาง วิชาการ พจนานุกรมเฉพาะทาง รวมทั้งการขอปรึกษาจากผู้เชี่ยวชาญ เพื่อช่วยให้สามารถ วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของมโนทัศน์ทั้งระบบได้ถูกต้องสมบูรณ์ที่สุด

นอกจากนี้ รูปแบบความสัมพันธ์ระหว่างมโนทัศน์ที่คัดเลือกมาบางส่วนนั้นไม่ตรงกับ รูปแบบที่นักศัพทวิทยา อาทิ Sager (1990) ได้เสนอไว้ ผู้วิจัยจึงกำหนดความสัมพันธ์ของ มโนทัศน์ขึ้นใหม่ ซึ่งผู้วิจัยต้องตรวจสอบว่าความสัมพันธ์ที่กำหนดขึ้นใหม่นั้นเหมาะสมแล้ว หรือไม่ โดยการค้นคว้าข้อมูลจากแหล่งอ้างอิงต่างๆ รวมทั้งขอคำปรึกษาจากผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้เกิดความเข้าใจในแต่ละมโนทัศน์อย่างลึกซึ้ง ตลอดจนสามารถอธิบายความสัมพันธ์ ระหว่างมโนทัศน์ได้

6.2.4 การจัดทำบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น บันทึกข้อมูลศัพท์ และการสร้างศัพท์ใหม่

ปัญหาที่พบในการจัดทำบันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น คือ ขาดบริบทที่ให้ข้อมูลด้านความหมาย หรือบริบทที่ช่วยอธิบายลักษณะสำคัญของมโนทัศน์ ผู้วิจัยได้แก้ปัญหาโดยพิจารณาบริบท ไกล่เคียงซึ่งอาจให้ข้อมูลที่ช่วยให้เข้าใจความหมายของศัพท์มากขึ้น แต่ในกรณีที่บริบทแวดล้อม ไม่ได้อธิบายความหมายของศัพท์ ผู้วิจัยจำเป็นต้องรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับมโนทัศน์นั้น แล้วบันทึกข้อมูลเท่าที่พบในคลังข้อมูล จากนั้นจึงค้นคว้าจากแหล่งอ้างอิงเพื่อเพิ่มเติมข้อมูล เกี่ยวกับศัพท์ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ และสามารถนำไปบันทึกลงในบันทึกข้อมูลศัพท์ในขั้นตอน ต่อไปได้

ในขั้นตอนการกำหนดศัพท์เทียบเคียงในภาษาไทยนั้น ผู้วิจัยพบว่า มีศัพท์บางคำที่ยังไม่มีศัพท์เทียบเคียงหรือมีศัพท์เทียบเคียงแล้ว แต่เมื่อพิจารณาจากลักษณะสำคัญของมโนทัศน์เห็นว่ายังไม่เหมาะสม คือไม่สามารถสื่อความหมายของมโนทัศน์ได้ชัดเจน หรือเียนเยื่อเกินไป ผู้วิจัยจึงต้องบัญญัติศัพท์ใหม่โดยคำนึงถึงความเหมาะสมกับการใช้งานเป็นหลัก

6.3 การประยุกต์ใช้ประโยชน์จากผลการวิจัย

การจัดทำประมวลศัพท์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาวิจัยด้านการจัดประมวลศัพท์ในอนาคต เนื่องจากผู้วิจัยได้อ้างอิงทฤษฎีทางศัพทวิทยาที่ได้รับการยอมรับมาประยุกต์ใช้ในการวิจัย ผู้ที่สนใจสามารถนำแนวทางและขั้นตอนในการจัดทำประมวลศัพท์ฉบับนี้ไปประยุกต์กับการศึกษาวิจัยทางวิชาการหรือการจัดทำประมวลศัพท์ด้านอื่นต่อไป

นอกจากนี้ งานประมวลศัพท์ฉบับนี้ยังอาจใช้เป็นแหล่งข้อมูลอ้างอิงสำหรับผู้สนใจเรื่องการรับขนของทางทะเล รวมทั้งนักแปลงานด้านกฎหมายซึ่งอาจต้องแปลงานเกี่ยวกับสัญญาารับขนของทางทะเล ตลอดจนน่าจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่ทำงานด้านการขนส่งทางทะเลด้วย

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- ถาวร โพธิ์ทอง. พจนานุกรมกฎหมายและศัพท์ที่เกี่ยวข้อง อังกฤษ - ไทย (Dictionary of law and relevant words English - Thai). 3. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550.
- ประมวล จันทรชีวะ. 101 ศัพท์พจนานุกรม. กรุงเทพฯ: โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพจนานุกรม คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546.
- ประสาธน์ เกียรติไพบูลย์กิจ. คู่มือธุรกิจนำเข้า-ส่งออก. 5. กรุงเทพฯ: ทวีปัญญา, 2550.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Law). 5. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2546.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. รับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea). 2. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2541.
- ราชบัณฑิตยสถาน. ศัพท์นิติศาสตร์ อังกฤษ-ไทย ไทย-อังกฤษ. 5. กรุงเทพฯ: อรุณการพิมพ์, 2547.

ภาษาอังกฤษ

- Baker, Mona. Routledge Encyclopedia of Translation Studies. London: Routledge, 1998.
- Cabré, M. Teresa. Terminology: Theory, Methods and Applications. Amsterdam: John Benjamin Publishing, 1999.
- International Organization for Standardization. ISO 1087-1 Terminological Works - Vocabulary - Part1: Theory and Application. Geneva: ISO, 2000.
- International Organization for Standardization. ISO 704: 2000 Terminology Works - Principles and Methods. Geneva: ISO, 2000.
- Pearson, Jennifer. Terms in Context. Amsterdam: John Benjamin Publishing, 1998.
- Rey, Alain. Essay on Terminology. Amsterdam/ Philadelphia: John Benjamin Publishing, 1995.
- Sager, Juan C. A Practical Course in Terminology Processing. Amsterdam: John Benjamin Publishing, 1990.
- Wright, Sue Ellen, and Budin, Gerald. Handbook of Terminology Management Vol 1. Amsterdam/ Philadelphia: John Benjamin Publishing, 1997.

ภาคผนวก ก

รายละเอียดคลังข้อมูลภาษา

รายละเอียดคลังข้อมูลภาษา

| รหัส | ที่มาของเอกสาร | จำนวนคำ | ชื่อแฟ้มข้อมูล |
|------|--|---------|----------------|
| CP01 | Carr, Indira. <u>International trade law</u> . 3 rd Edition. London: Cavendish, 2005. | 77,986 | CP01.txt |
| CP02 | Sellman, Pamela. <u>Law of international trade</u> . 4 th Edition. London: Old Bailey, 2003. | 49,126 | CP02.txt |
| CP03 | Wilson, John F. <u>Carriage of goods by sea</u> . 4 th Edition. Harlow: Longman, 2001. | 86,643 | CP03.txt |
| CP04 | Ivamy, E. R. Hardy. <u>Payne and Ivamy's Carriage of goods by sea</u> . 13 th Edition. London: Butterworths, 1989. | 54,698 | CP04.txt |
| CP05 | United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. <u>Use of maritime transport</u> . New York: United Nations, 1986. | 52,230 | CP05.txt |
| CP06 | The United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods. <u>Recommendations on the transport of dangerous goods</u> . 8 th Edition. New York: United Nations, 1993. | 5,170 | CP06.txt |
| CP07 | Tiplady, David. <u>Introduction to the law of international trade</u> . 2 nd Edition. Oxford: BSP Professional Books, 1989. | 26,758 | CP07.txt |
| CP08 | Baughen, Simon. <u>Shipping law</u> . 3 rd Edition. London: Cavendish, 2004. | 417,064 | CP08.txt |
| CP09 | "Carriage transport and maritime law." [Online]. Available: http://www.lexmercatoria.org 2007. | 43,396 | CP09.txt |
| CP10 | "B/L terms and conditions." [Online]. Available: http://www.rcigroup.com/Download/BLTerms & conditions.pdf 2004. | 13,032 | CP10.txt |

ภาคผนวก ข

รายละเอียดแหล่งอ้างอิงศัพท์ภาษาไทย

รายละเอียดแหล่งอ้างอิงศัพท์ภาษาไทย

| รหัส | แหล่งอ้างอิง |
|------|---|
| TE01 | ราชบัณฑิตยสถาน. <u>ศัพท์นิติศาสตร์ อังกฤษ-ไทย ไทย-อังกฤษ</u> . 5. กรุงเทพฯ: อรุณการพิมพ์, 2547. |
| TE02 | ถาวร โพธิ์ทอง. <u>พจนานุกรมกฎหมายและศัพท์ที่เกี่ยวข้อง อังกฤษ - ไทย (Dictionary of law and relevant words English - Thai)</u> . 3. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550. |
| TE03 | ไพฑูริศ เอกจริยกร. <u>รับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea)</u> . 2. กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2541. |

ภาคผนวก ค

บันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น

บันทึกข้อมูลศัพท์เบื้องต้น (Extraction Record)

สัญลักษณ์ที่ใช้

ประเภทของความสัมพันธ์

GS = Generic - Specific

AP = Activity - Participant

PO = Provider - Object

OC = Object - Carrier

OCn = Object - Container

AD = Administrator - Duty

AR = Administrator - Right

ID = Issuer - Document

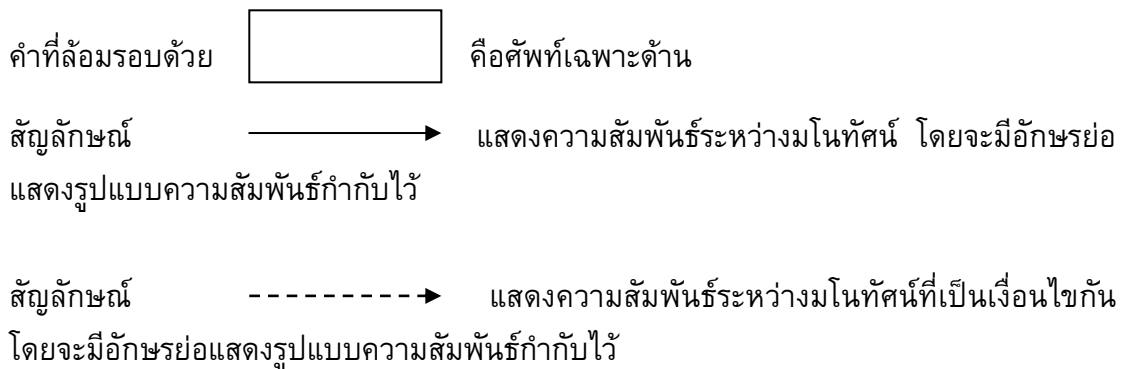
AG = Administrator - Gain

CE = Cause - Effect

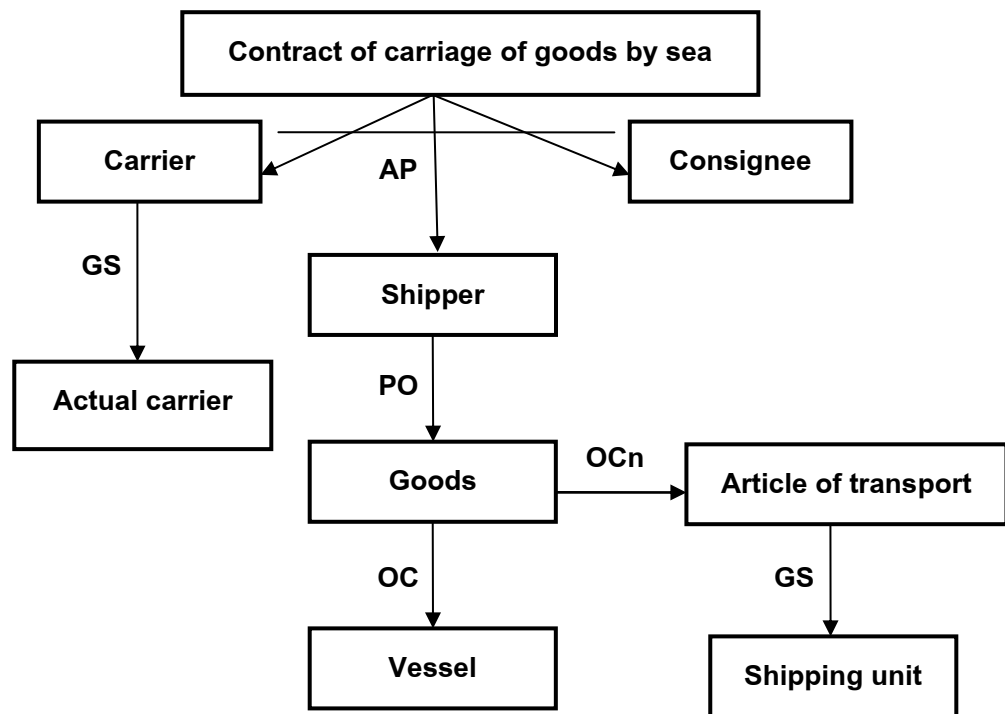
PS = Problem - Solution

AO = Agent - Object

OM = Object - Method



Main Chart 1: องค์ประกอบของสัญญารับขนของทางทะเล



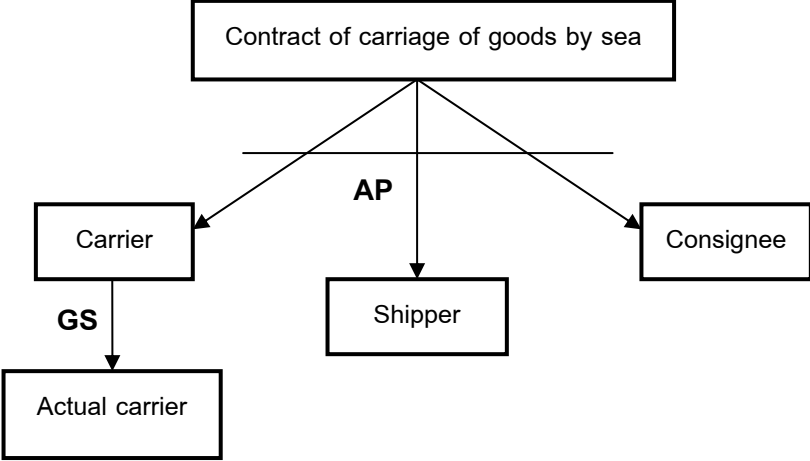
AP = Activity - Participant

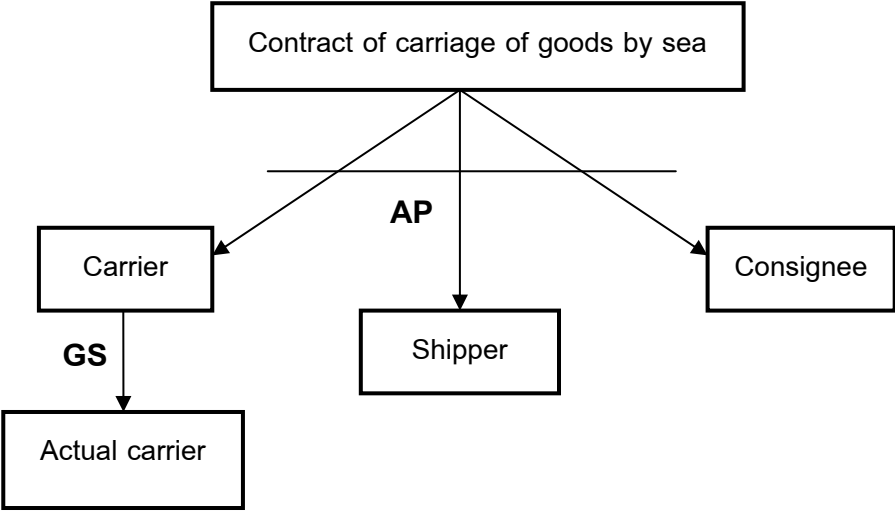
GS = Generic - Specific

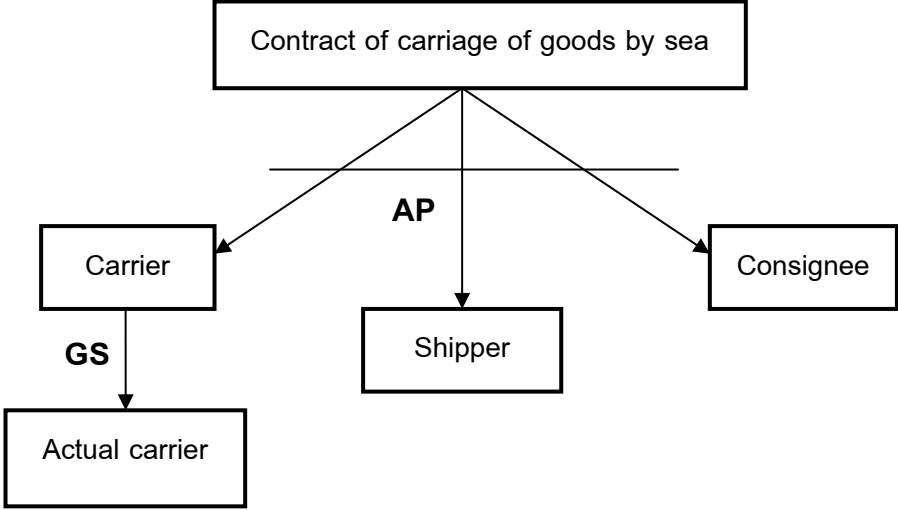
PO = Provider - Object

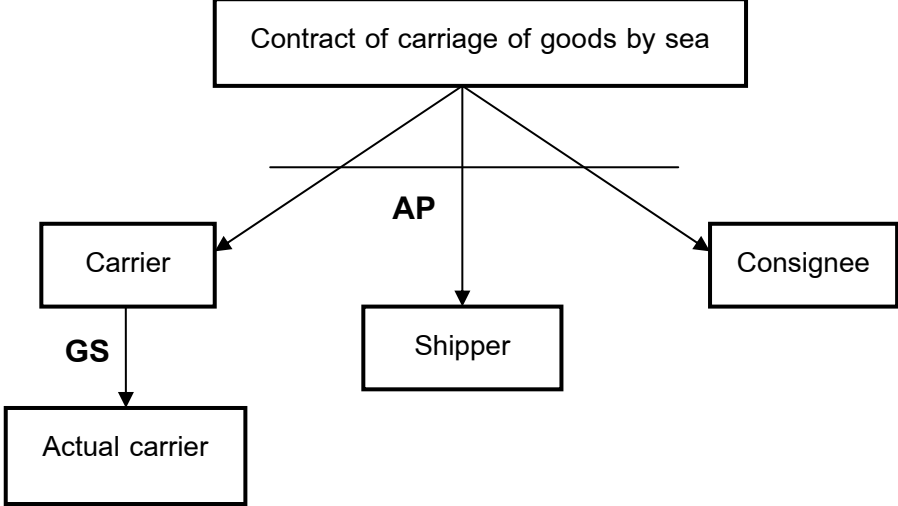
OC = Object - Carrier

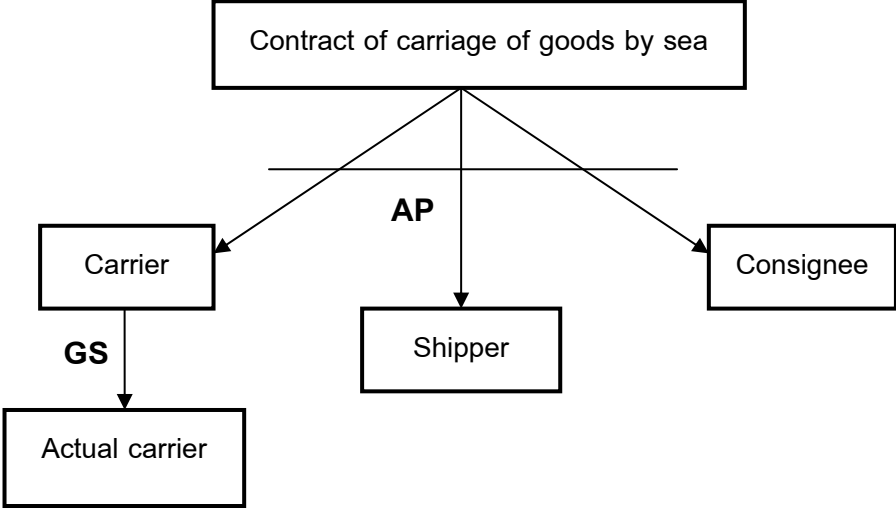
OCn = Object - Container

| | | |
|--|--|--|
| CN001 | Concept: Contract of carriage of goods by sea | Eng: Contract of carriage of goods by sea |
| <p>Feature: สัญญาฉบับของทางทะเล หมายถึงสัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนส่งของทางทะเลจากท่าหรือที่หนึ่งในประเทศไปยังอีกท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง กล่าวคือเป็นสัญญาระหว่างผู้ขนส่งกระทำกับผู้ส่งของ โดยผู้ขนส่งมีหน้าที่รับส่งสินค้าทางทะเลตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ส่งของ หน้าที่ความรับผิดชอบและข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการบรรทุกของลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแล และการขนถ่ายนั้นเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Contract of carriage of goods by sea] --> B[Carrier] A --> C[Shipper] A --> D[Consignee] B -- GS --> E[Actual carrier] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 'Contract of carriage of goods by sea' means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another. [CP04.txt] 2. Under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge to such goods shall be subject to the responsibilities and entitled to the rights and immunities set out in the Rules. [CP02.txt] 3. Goods are carried by sea under a contract of carriage of goods by sea between the shipper and the carrier. [CP05.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |


| | | |
|--|------------------|----------------------------|
| CN002 | Concept: Carrier | Eng: Carrier |
| <p>Feature: ผู้ขนส่ง หมายถึงบุคคลผู้ซึ่งเข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า แม้ว่าบางครั้งสินค้านั้นจะยังอยู่ในสภาพที่ดีก็ตาม หน้าที่หลักของผู้ขนส่งคือส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า โดยสินค้าจะต้องอยู่ในสภาพเช่นเดียวกับเมื่อบรรทุกลงเรือ</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Contract of carriage of goods by sea] --> B[Carrier] A --> C[Shipper] A --> D[Consignee] B -- GS --> E[Actual carrier] </pre> <p>The diagram illustrates the conceptual relations for the 'Contract of carriage of goods by sea'. At the top is a box labeled 'Contract of carriage of goods by sea'. Three arrows point downwards from this box to three separate boxes: 'Carrier', 'Shipper', and 'Consignee'. The arrow pointing to 'Carrier' is labeled 'GS' (Generalized Subsumption), and an arrow points from 'Carrier' down to a box labeled 'Actual carrier'. The arrow pointing to 'Shipper' is labeled 'AP' (Abstract Part).</p> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Carrier means a person that enters into a contract of carriage with a shipper. [CP09.txt] 2. A carrier may be liable for loss caused to the shipper by delay or misdelivery, even though the goods themselves are intact. [CP01.txt] 3. The carrier must deliver the goods in the same condition as when they were shipped. This is a major duty. [CP02.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

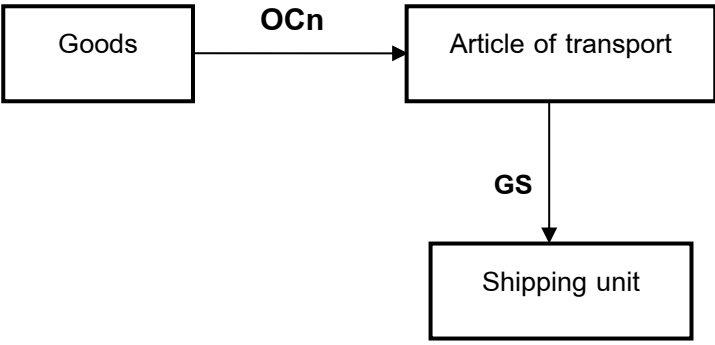
| | | |
|---|------------------|----------------------------|
| CN003 | Concept: Shipper | Eng: Shipper |
| <p>Feature: ผู้ส่งของ หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเล โดยอาจเป็นการเข้าทำสัญญาในนามของตน หรือโดยลูกจ้างหรือตัวแทนของตนก็ได้ ทั้งนี้ผู้ส่งของมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าหรือของแก่ผู้ขนส่งเพื่อการขนส่งทางเรือ</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Contract of carriage of goods by sea] --> B[Carrier] A --> C[Consignee] B -- GS --> D[Actual carrier] B -- AP --> E[Shipper] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. "Shipper" means a person that enters into a contract of carriage with a carrier. The shipper is a contractual person who may have entered into the contract either on its own behalf and in its own name or through an employee or agent acting on its behalf and in its name. [CP09.txt] 2. "Shipper" means the person who has delivered the Goods to the Carrier for Shipment. [CP10.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

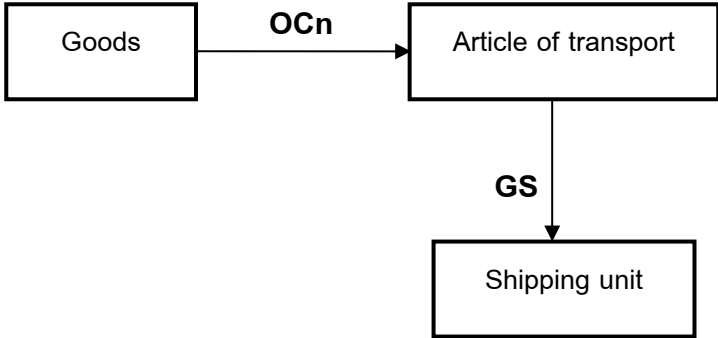
| | | |
|--|--------------------|----------------------------|
| CN004 | Concept: Consignee | Eng: Consignee |
| <p>Feature: ผู้รับตราส่ง หมายถึงบุคคลซึ่งมีสิทธิ์เป็นผู้รับของ ณ ท่าเรือปลายทาง ทั้งนี้ผู้รับตราส่งอาจเป็นตัวผู้ส่งของตัวเองหรือบุคคลอื่นที่ผู้ส่งของมอบหมายให้อำนาจดำเนินการ ตามปกติแล้ว ผู้ส่งของจะเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าระวาง แต่ในกรณีที่ผู้ส่งของและผู้รับตราส่งได้ตกลงกันให้ผู้รับตราส่งเป็นผู้ชำระค่าระวาง จะต้องระบุรายละเอียดดังกล่าวลงในใบตราส่งด้วย</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Contract of carriage of goods by sea] --> B[Carrier] A --> C[Shipper] A --> D[Consignee] B -- GS --> E[Actual carrier] C -- AP --> D </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consignee means the person entitled to take delivery of the goods. [CP09.txt] 2. "Consignee" means the shipper or any other person designated and authorised by the shipper to take delivery of the Goods. [CP10.txt] 3. The Consignee is authorised to take delivery of the goods in the port of discharge. [CP10.txt] 4. Generally, where goods are shipped under a bill of lading, the shipper is normally regarded as liable for freight. However, where the consignee is responsible for paying the freight, this must be indicated on the bill of lading (Art 15(1)(k)). [CP01.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|--|-------------------------|----------------------------|
| CN005 | Concept: Actual carrier | Eng: Actual carrier |
| <p>Feature: ผู้ขนส่งอื่น หมายถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งสินค้า ผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุนั้นได้เกิดขึ้นระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบร่วมกัน แต่ทั้งนี้กฎหมายได้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นไว้ไม่เกินจำนวนที่กำหนด</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Contract of carriage of goods by sea] --> B[Carrier] A --> C[Shipper] A --> D[Consignee] B -- GS --> E[Actual carrier] C -- AP --> B </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Actual carrier means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier. [CP09.txt] 2. The actual carrier may be held liable for damage occurring while the cargo is in his custody. The liability of the two carriers is joint and several, but the total amount recoverable from both carriers shall not exceed the limits of liability provided for in the Convention. [CP05.txt] 3. The actual carrier is responsible for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge. [CP09.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

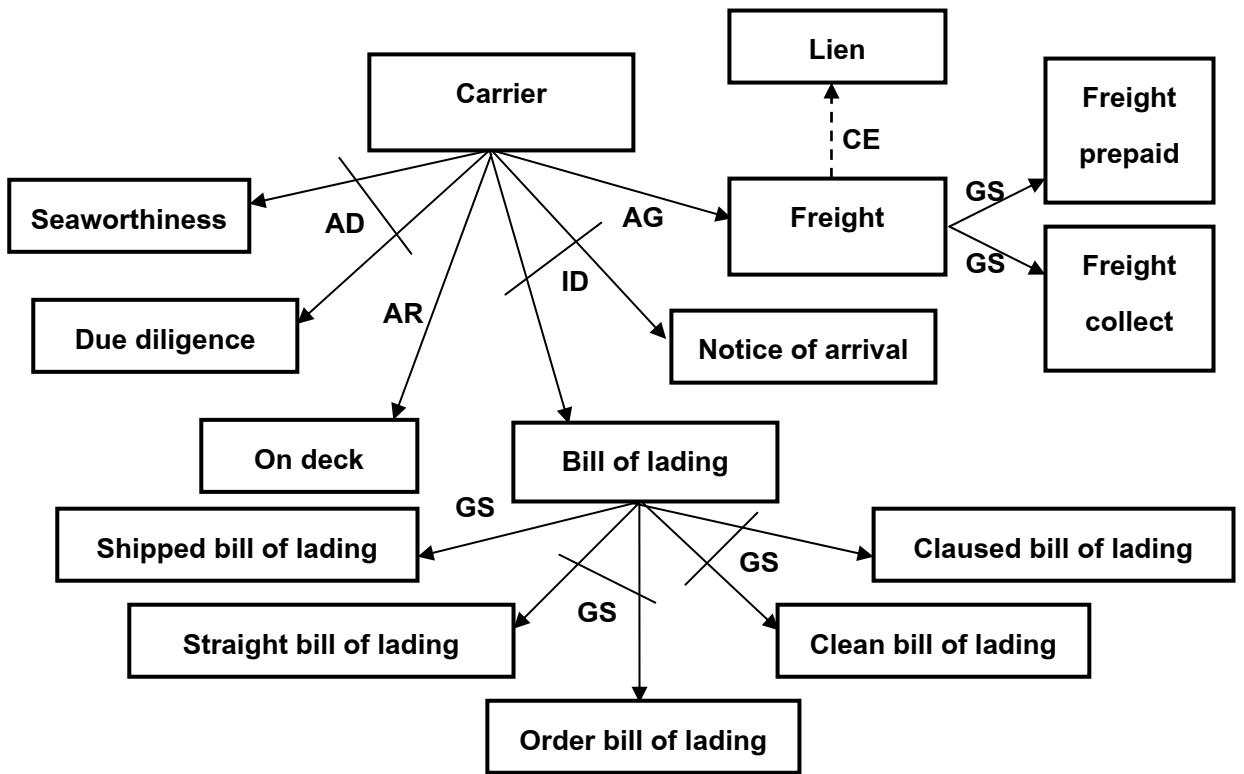
| | | |
|---|-----------------|----------------------------|
| CN006 | Concept: Goods | Eng: Goods |
| <p>Feature: ของ หมายถึงสินค้าหรือสิ่งของทุกชนิดที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหามาเพื่อใช้ในการขนส่ง และให้หมายรวมถึงหีบห่อ อุปกรณ์ และภาชนะบรรจุที่ผู้ขนส่งอาจไม่ได้เป็นเจ้าของหรือเป็นผู้จัดหา ทั้งนี้เมื่อผู้ขนส่งรับมอบสินค้าจากผู้ส่งของแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องออกเอกสารเพื่อหลักฐานการรับส่งมอบสินค้านั้นแก่ผู้ส่งของ</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p> <pre> graph LR Shipper[Shipper] -- PO --> Goods[Goods] Goods -- OC --> Vessel[Vessel] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Goods means the cargo supplied by the shipper. [CP10.txt] 2. Goods means the wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever that a carrier received for carriage and includes the packing and any equipment and container not supplied by a carrier. [CP09.txt] 3. Goods means unit and cargo, in respect of which the cargo ticket will be issued by the Carrier. [CP10.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|--|-----------------|----------------------------|
| CN007 | Concept: Vessel | Eng: Vessel |
| <p>Feature: เรือเดินทะเล หมายถึงเรือที่ผู้ขนส่งเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้ควบคุมสำหรับการรับขนของทางทะเล โดยอาจเป็นเรือตามที่ปรากฏในใบตราส่งสินค้าหรือไม่ก็ได้</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph LR Shipper[Shipper] -- PO --> Goods[Goods] Goods -- OC --> Vessel[Vessel] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vessel means any ships owned or operated by the Carrier for the carriage of goods by sea. [CP10.txt] 2. "Vessel" means the ship named on the bill of lading and/or any substitute vessel/vessels whether named or not. [CP10.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

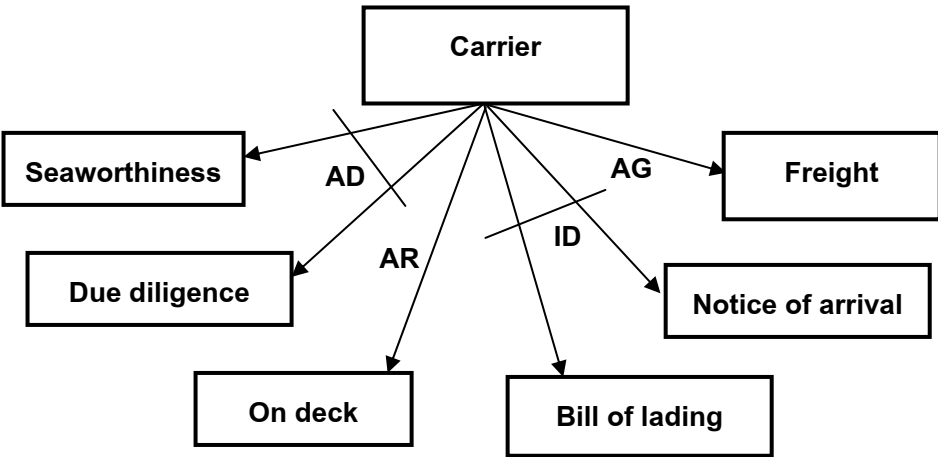
| | | |
|--|-------------------------------|----------------------------|
| CN008 | Concept: Article of transport | Eng: Article of transport |
| <p>Feature: ภาชนะขนส่ง หมายถึงตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ ซึ่งในใบตราส่งจะต้องระบุจำนวนหน่วยการขนส่งที่รวมกันอยู่ในภาชนะขนส่งด้วย ในกรณีที่ไม่ได้มีการระบุจำนวนดังกล่าว จะถือว่าภาชนะขนส่ง อาทิ ตู้สินค้านั้นเป็นเพียงหนึ่งหน่วยการขนส่ง ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการคำนวณค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD Goods[Goods] -- OCn --> Article[Article of transport] Article -- GS --> Shipping[Shipping unit] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods. [CP05.txt] 2. Where packages or other shipping units are sent in a container or a pallet, the number of packages in the article of transport must be enumerated on the bill of lading. They shall be deemed packages or shipping units. Failure to do so would result in the container being treated as a shipping unit for the purposes of calculating the carrier's liability. [CP01.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

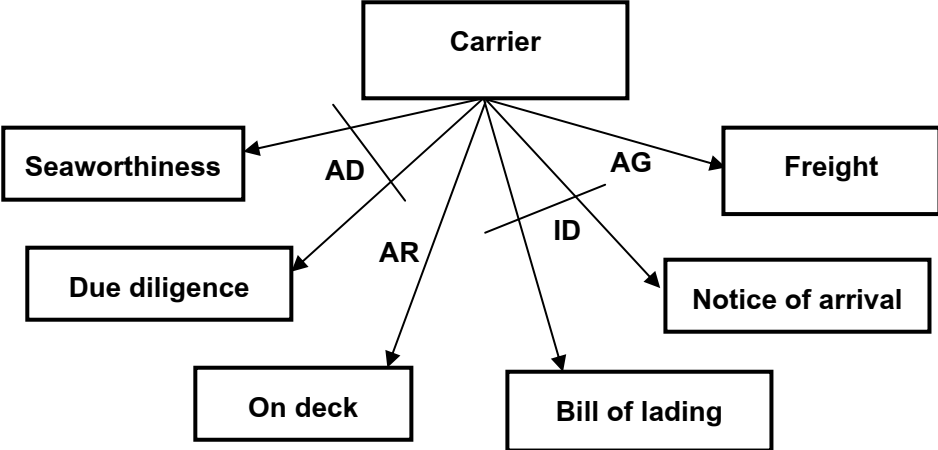
| | | |
|--|------------------------|----------------------------|
| CN009 | Concept: Shipping unit | Eng: Shipping unit |
| <p>Feature: หน่วยการขนส่ง หมายถึงหน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเล โดยแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น ลัง ห่อ ถัง ในกรณีที่สินค้าบรรจุอยู่บนไม้รองสินค้าหรือในตู้สินค้า จะต้องมีการระบุจำนวนหีบห่อหรือหน่วยการขนส่งที่บรรจุอยู่ในภาชนะขนส่งนั้นลงในสัญญาฉบับของทางทะเลด้วย ในกรณีที่มีการระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งหลายหน่วยที่รวมกันในตู้สินค้าแล้ว ให้ถือว่าของนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ แต่ถ้าไม่มีการระบุจำนวน ให้ถือว่าหน่วยการขนส่งหลายหน่วยที่รวมกันอยู่ในตู้สินค้านั้นเป็นเพียงหนึ่งหน่วยการขนส่ง</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD Goods[Goods] -- OCn --> Article[Article of transport] Article -- GS --> Shipping[Shipping unit] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Shipping unit means transport unit used in sea transport, such as crate, package, or drum. Each can be alone loaded for transport. [CP03.txt] 2. When goods are carried in pallet or on a container, the packages or shipping units enumerated in the contract particulars as packed in or on, such container are deemed packages or shipping units. If not so enumerated, the goods in or on such container are deemed one shipping unit. [CP09.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

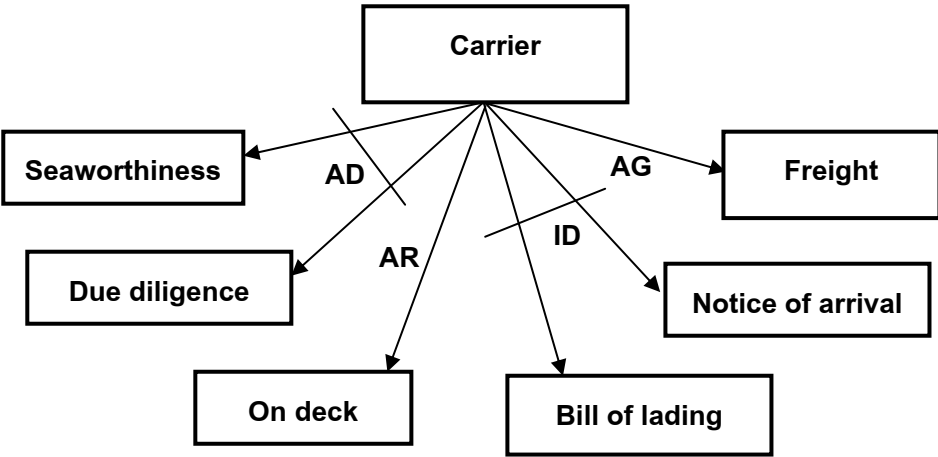
Main Chart 2: หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

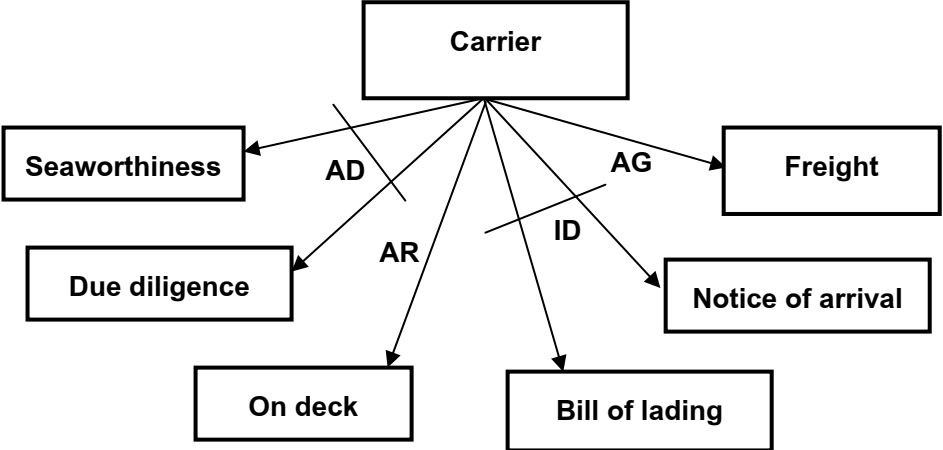


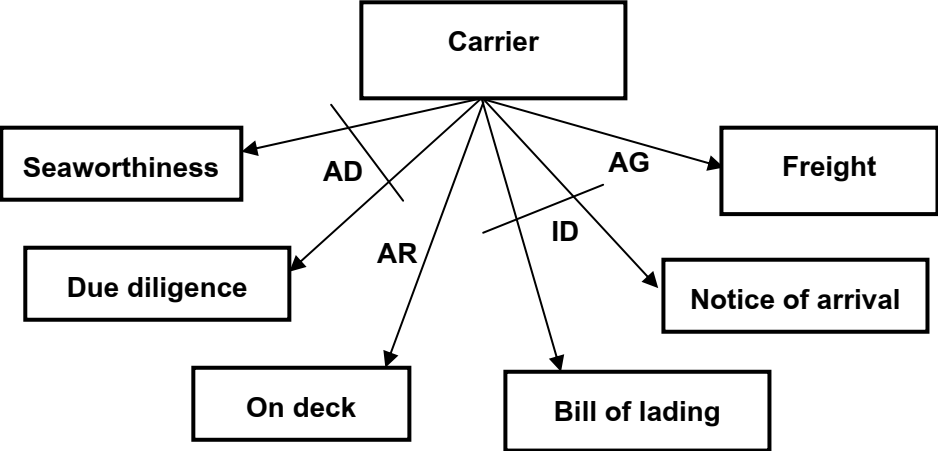
- AD = Administrator - Duty
- AR = Administrator - Right
- ID = Issuer - Document
- AG = Administrator - Gain
- CE = Cause - Effect
- GS = Generic - Specific

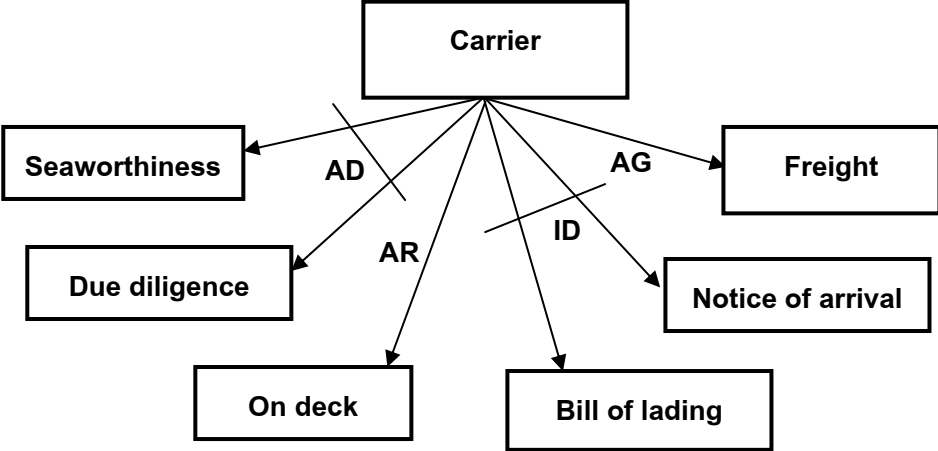
| | | |
|--|------------------------|----------------------------|
| CN010 | Concept: Seaworthiness | Eng: Seaworthiness |
| <p>Feature: การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย หมายถึงการทำให้เรือและลูกเรือสามารถเผชิญกับภัยทางทะเล รวมถึงเรือตลอดจนอุปกรณ์ของเรือจะต้องมีสภาพเหมาะสมในการเก็บรักษาและขนส่งสินค้าได้อย่างปลอดภัย</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD Carrier[Carrier] -- AD --> Seaworthiness[Seaworthiness] Carrier -- AR --> DueDiligence[Due diligence] Carrier -- ID --> BillOfLading[Bill of lading] Carrier -- AG --> Freight[Freight] Carrier --> OnDeck[On deck] Carrier --> NoticeOfArrival[Notice of arrival] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Seaworthiness means that the vessel with her master and crew of herself fit to encounter the perils of the voyage. [CP04.txt] 2. The meaning of seaworthiness is a two fold one. It refers to both the physical state of the ship and its fitness for receiving the cargo that is cargoworthiness. [CP01.txt] 3. The concept of seaworthiness is circumscribed by considerations of physical suitability and is confined to the safety of the ship or cargo. [CP07.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|---|------------------------|----------------------------|
| CN011 | Concept: Due diligence | Eng: Due diligence |
| <p>Feature: ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องดำเนินการด้วยความระมัดระวังและเหมาะสมในการบรรทุกของลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายของที่ตนทำการขนส่ง หากผู้ขนส่งไม่ได้ระมัดระวังอย่างพอควรซึ่งทำให้มีความเสียหายเกิดขึ้น จะถือว่าผู้ขนส่งประมาทเลินเล่อ ยกเว้นในกรณีผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังแล้ว ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เว้นแต่ผู้ส่งของจะพิสูจน์ให้เห็นถึงความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD Carrier[Carrier] -- AD --> Seaworthiness[Seaworthiness] Carrier -- AR --> DueDiligence[Due diligence] Carrier -- ID --> BillOfLading[Bill of lading] Carrier -- AG --> Freight[Freight] Carrier --- NoticeOfArrival[Notice of arrival] Carrier --- OnDeck[On deck] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The carrier shall exercise due diligence which includes properly and carefully loading, handling, stowing, carrying, keeping, caring for and discharging the goods carried. [CP02.txt] 2. Lack of due diligence is negligence. [CP01.txt] 3. If a carrier has exercised due diligence, the carrier would not be liable for any damage unless the shipper proved negligence or lack of due diligence on the carrier's part. [CP02.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|---|------------------|---|
| CN012 | Concept: On deck | Eng: On deck |
| <p>Feature: ผู้ขนส่งมีสิทธิบรรทุกของบนปากระวางเรือเฉพาะในกรณีที่ได้มีตกลงกับผู้ส่งของ หรือเป็นการปฏิบัติตามจารีตประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการบรรทุกของเช่นนั้น หรือเป็นการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติ ถ้าผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงว่าสามารถบรรทุกของบนปากระวางได้ ผู้ขนส่งต้องจัดแจ้งข้อตกลงดังกล่าวไว้ในใบตราส่งหรือเอกสารอื่นอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ในกรณีที่ได้มีการตกลงโดยชัดแจ้งระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของให้บรรทุกของในระวาง ถ้าผู้ขนส่งบรรทุกของนั้นบนปากระวาง ให้ถือว่าผู้ขนส่งผิดสัญญารับขนของทางทะเล</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations. [CP01.txt] 2. Where the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. [CP01.txt] 3. Placing goods on deck is a serious breach of contract if the understanding between the carrier and the shipper was that the goods should be carried under deck. [CP05.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Prepositional phrase |

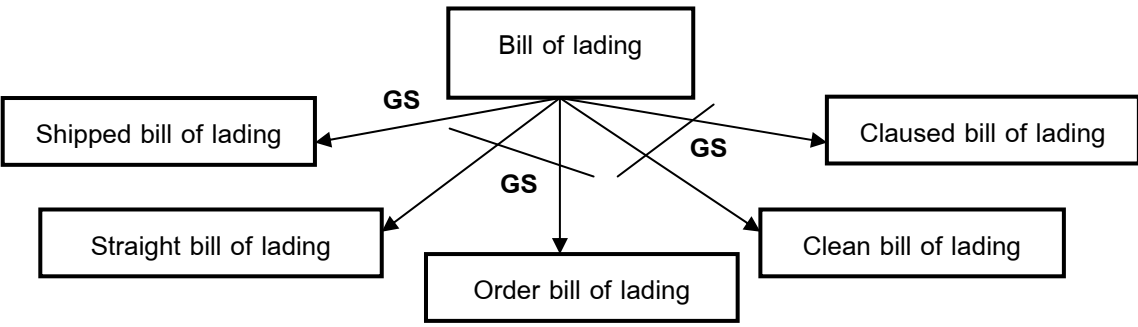
| | | |
|--|-------------------------|----------------------------|
| CN013 | Concept: Bill of lading | Eng: Bill of lading |
| <p>Feature: ใบตราส่ง หมายถึงเอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล เพื่อแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้รับบรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งจะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่งโดยทั่วไปแล้ว ใบตราส่งมีหน้าที่ 3 ประการ คือใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธิ เป็นใบรับของที่ถูกรับบรรทุกลงเรือ และเป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเล</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD Carrier[Carrier] -- AD --> Seaworthiness[Seaworthiness] Carrier -- AR --> DueDiligence[Due diligence] Carrier -- AR --> OnDeck[On deck] Carrier -- ID --> BillOfLading[Bill of lading] Carrier -- AG --> Freight[Freight] Carrier -- AG --> NoticeOfArrival[Notice of arrival] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bill of lading (B/L) means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. [CP09.txt] 2. The bill of lading is a document issued by the carrier for shipper. [CP07.txt] 3. The bill of lading is commonly said to have three functions. It is a document of title of the goods; a receipt for the goods; and it either is, or is evidence of a contract for their transportation. [CP07.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: B/L | Grammatical Category: Noun |

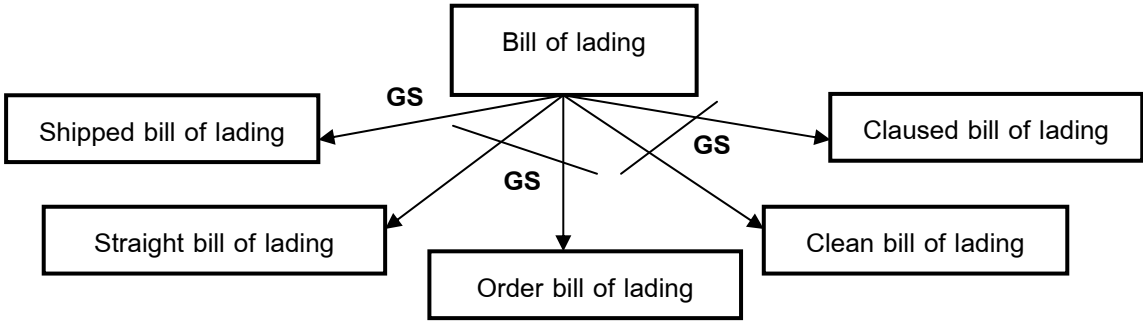
| | | |
|---|----------------------------|----------------------------|
| CN014 | Concept: Notice of arrival | Eng: Notice of arrival |
| <p>Feature: เอกสารแจ้งกำหนดการมาถึงของเรือ คือเอกสารที่ตัวแทนของผู้ขนส่งที่ประเทศปลายทาง จะต้องออกเพื่อบอกกล่าวแก่ผู้รับแจ้งก่อนที่ของจะไปถึงที่หมายปลายทาง โดยเอกสารดังกล่าวจะระบุ รายละเอียดต่าง ๆ เช่น ชื่อและที่อยู่ของผู้รับแจ้ง ชื่อเรือ เทียบเดินเรือ ประมาณการวันเรือเข้า หมายเลขใบตราส่ง ท่าต้นทาง ท่าปลายทาง เครื่องหมายและเลขที่หีบห่อ หมายเลขตู้สินค้า (เฉพาะกรณีตู้สินค้าเต็มตู้) จำนวนหีบห่อ รายละเอียดสินค้า น้ำหนักและขนาดของสินค้า ทั้งนี้ ตัวแทนของผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบ เพื่อผู้รับตราส่งจะได้ดำเนินการรับสินค้าและขนส่งไปยังคลังสินค้าของตน</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD Carrier[Carrier] -- AD --> Seaworthiness[Seaworthiness] Carrier -- AR --> DueDiligence[Due diligence] Carrier -- ID --> BillOfLading[Bill of lading] Carrier -- AG --> Freight[Freight] Carrier -- NOA --> NoticeOfArrival[Notice of arrival] Carrier --> OnDeck[On deck] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Notice of arrival (NOA) is the notice sent by a carrier or agent to the consignee to inform about the arrival of the shipment and number of packages, description of goods, their weight, and collection charges (if any). It is also called arrival notice. [CP03.txt] 2. The notice of arrival contains the following data: Full name and address of notify party, vessel/ voyage, expected arrival date, B/L number, port of Loading/ place of delivery, marks and number, container number (for FCL delivery), number of packages, description of goods, weight and measurement. [CP09.txt] 3. The notice of arrival is aimed to remind the consignee to take delivery of the cargo as soon as possible. It also serves as notification to the consignee of the carrier's right to unstuff the container and transfer the cargo to the warehouse. [CP09.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: NOA | Grammatical Category: Noun |

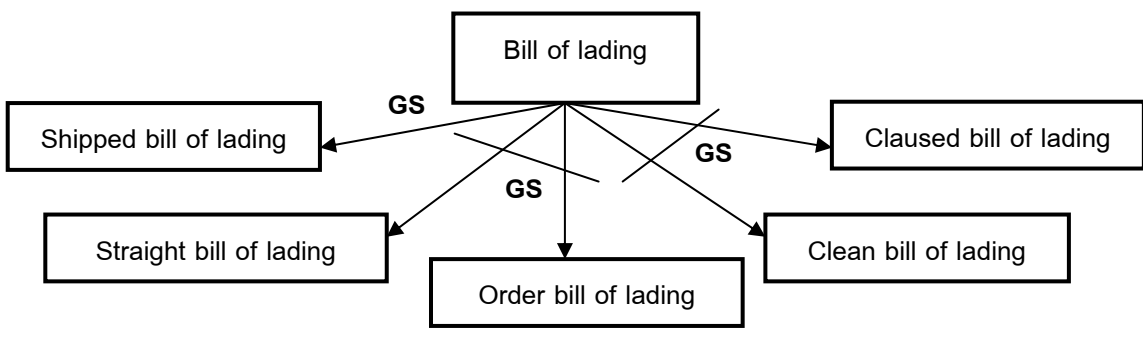
| | | |
|---|------------------|----------------------------|
| CN015 | Concept: Freight | Eng: Freight |
| <p>Feature: ค่าระวาง หมายถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ อันเกิดขึ้นจากการให้บริการของผู้ขนส่งตั้งแต่ก่อนการบรรทุกของลงเรือไปจนถึงการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ ตามปกติแล้ว ผู้ที่เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่ง ซึ่งหมายถึงผู้ส่งของจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าระวางแก่ผู้ขนส่ง แต่บางครั้ง อาจตกลงกันให้บุคคลอื่น อันได้แก่ ผู้รับตราส่งเป็นผู้รับผิดชอบค่าระวางเอง ทั้งนี้จะต้องมีการระบุเงื่อนไขดังกล่าวโดยการสลักหลังใบตราส่งสินค้าด้วย ค่าระวางจะต้องจ่ายแก่ผู้ขนส่งเพื่อผู้รับตราส่งจะสามารถรับสินค้าที่ท่าปลายทาง และจัดส่งสินค้านั้นแก่ลูกค้าต่อไป</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD Carrier[Carrier] -- AD --> Seaworthiness[Seaworthiness] Carrier -- AR --> DueDiligence[Due diligence] Carrier -- ID --> NoticeOfArrival[Notice of arrival] Carrier -- AG --> Freight[Freight] Carrier --- OnDeck[On deck] Carrier --- BillOfLading[Bill of lading] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Freight means the fees due to the carrier for shipment and any storage charges and expenses incurred by the carrier prior to loading and after discharge. [CP10.txt] 2. Freight means the remuneration payable to a carrier for the carriage of goods. The party normally liable to pay freight is the party entering into the contract of affreightment with the carrier namely, the shipper. The contract of carriage may, however, provide for freight to be payable by other parties, namely consignee, which is transferred by endorsement of the bill of lading. [CP09.txt] 3. Under a contract of carriage, freight is defined as the remuneration which is paid to the carrier for getting the goods to their destination in merchantable condition and delivering them to the merchant. [CP02.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

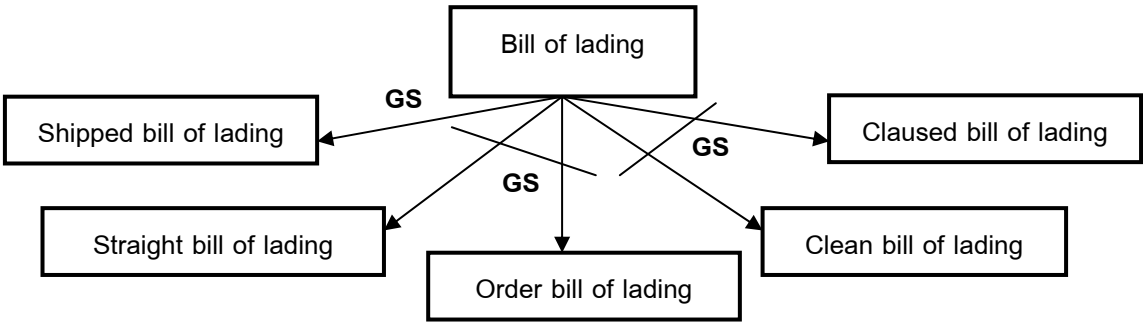
| | | |
|--|-----------------|----------------------------|
| CN016 | Concept: Lien | Eng: Lien |
| <p>Feature: ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยึดหน่วงของไว้ที่ทำปลายทางหากไม่ได้รับชำระค่าระวางหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ (ยกเว้นในกรณีที่ค่าระวางต้องชำระที่ต้นทาง หรือค่าระวางชำระภายหลังจากการส่งมอบสินค้าแล้ว) ทั้งนี้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของไว้ในขณะที่ตนเองครอบครองของอยู่โดยที่ยังไม่ได้ส่งมอบของไว้ให้แก่ผู้รับตราส่ง เพราะถ้าได้ส่งมอบของไปแล้ว สิทธิยึดหน่วงก็ย่อมหมดไปด้วย</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p> <div style="text-align: center;"> <pre> graph LR Freight[Freight] -.-> CE Lien[Lien] </pre> </div> <p>-----> แสดงความสัมพันธ์ในลักษณะที่เป็นเงื่อนไข</p> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A lien is the right given to a carrier to retain possession of the cargo at the port of discharge as security for the payment of freight or other charges. [CP03.txt] 2. The carrier has possessory liens on the cargo for freight (but not advance freight nor freight payable after delivery. [CP04.txt] 3. This right of lien can be exercised only as long as the carrier retains possession of the cargo. Once cargo is delivered, he loses the right of lien. [CP01.txt] | | |
| Synonym Term: Right of lien | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|--|---------------------------------|-----------------------------|
| CN017 | Concept: Shipped bill of lading | Eng: Shipped bill of lading |
| <p>Feature: ใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว หมายถึงใบตราส่งที่แสดงว่าได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว ณ วันที่ออกใบตราส่ง ในขณะที่ผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งอย่างอื่นให้แก่ผู้ส่งของไว้ก่อนบรรทุกของลงเรือ ถ้าผู้ส่งของขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว ผู้ส่งของต้องเวนคืนใบตราส่งดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อแลกกับใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้วซึ่งจะระบุท่าเรือต้นทาง ชื่อเรือที่รับบรรทุกของ และวันที่บรรทุกของนั้นลงเรือสำเร็จด้วย</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p> <pre> graph TD A[Bill of lading] -- GS --> B[Shipped bill of lading] A -- GS --> C[Claused bill of lading] A -- GS --> D[Straight bill of lading] A -- GS --> E[Order bill of lading] A -- GS --> F[Clean bill of lading] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A shipped bill of lading is a bill of lading stating that the consignment has been loaded on board on the day of issuing B/L which states the port of sailing, vessel name and date of loading. [CP01.txt] 2. Where the shipper demands a 'shipped' bill of lading, the carrier is under an obligation to issue such a document. If the carrier has previously issued a bill of lading to the shipper, the shipper must surrender this document in return for the 'shipped' bill of lading. [CP01.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|--|----------------------------------|------------------------------|
| CN018 | Concept: Straight bill of lading | Eng: Straight bill of lading |
| <p>Feature: ใบตราส่งชนิดที่มีการระบุชื่อผู้รับสินค้าไว้ ถือเป็นเอกสารที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ ผู้ขนส่งจะมอบสินค้าให้แก่ผู้ที่ถูกระบุชื่อในเอกสารดังกล่าวเท่านั้น ดังนั้นใบตราส่งชนิดนี้จึงไม่ถือเป็นเอกสารสิทธิ</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Bill of lading] -- GS --> B[Shipped bill of lading] A -- GS --> C[Straight bill of lading] A -- GS --> D[Order bill of lading] A -- GS --> E[Clean bill of lading] A -- GS --> F[Claused bill of lading] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A straight bill of lading is non-negotiable transport document which states a specific identity to whom the goods should be delivered. Also called straight bill. [CP03.txt] 2. If the document only makes provision for delivery to a named consignee, it is known as a 'straight' bill of lading, and lacks the negotiable quality required to qualify it as a document of title. [CP03.txt] | | |
| Synonym Term: Straight bill | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|--|-------------------------------|----------------------------|
| CN019 | Concept: Order bill of lading | Eng: Order bill of lading |
| <p>Feature: ใบตราส่งชนิดตามคำสั่ง ถือเป็นเอกสารที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ โดยผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งตามที่ระบุในใบตราส่งนั้นสามารถโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าให้กับบุคคลอื่น ในขณะที่สินค้ายังอยู่ระหว่างการขนส่งก็ได้ ทั้งนี้โดยการระบุชื่อผู้รับตราส่งลงในใบตราส่งด้วยการสลักหลัง แต่หากใบตราส่งที่ออกนั้นมีข้อความกำหนดว่าห้ามโอนแก่กัน ให้ถือว่าผู้ที่จะเป็นผู้รับตราส่งคือผู้ที่ถูกระบุชื่อในใบตราส่งเท่านั้น และจะมีการโอนใบตราส่งต่อไปอีกไม่ได้</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Bill of lading] -- GS --> B[Shipped bill of lading] A -- GS --> C[Straight bill of lading] A -- GS --> D[Order bill of lading] A -- GS --> E[Clean bill of lading] A -- GS --> F[Claused bill of lading] A -.- B A -.- E </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. An order bill of lading is a bill of lading issued to the order of a shipper or consignee for delivery of the goods and that can be transferred by endorsement to third parties. [CP01.txt] 2. This type of bill of lading is a negotiable instrument. That is, it may be used to transfer title to goods being shipped to another party. The transfer may occur at any time during the transit process simply by conveying the order bill of lading to another party. [CP01.txt] 3. The order bill is transferable by the 'order or assigns' of the shipper or consignee. This is not the case where the bill makes the goods deliverable only to a specified person, or where the bill is stated to be 'non-negotiable'. [CP03.txt] | | |
| Synonym Term: Order bill | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

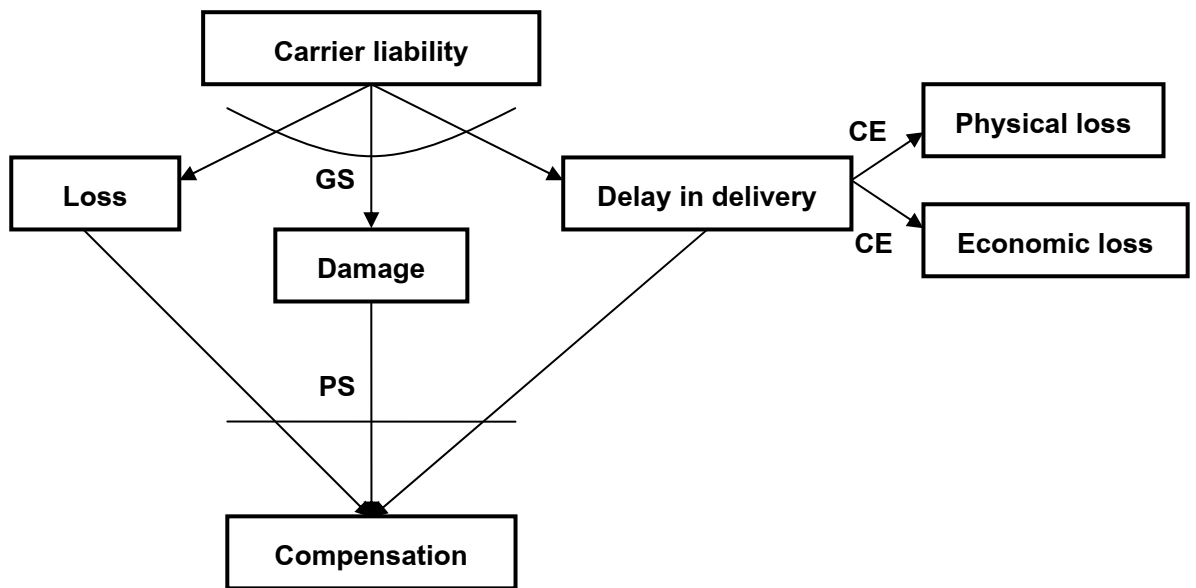
| | | |
|--|-------------------------------|----------------------------|
| CN020 | Concept: Clean bill of lading | Eng: Clean bill of lading |
| <p>Feature: ใบตราส่งที่ปราศจากข้อสงวน เป็นใบตราส่งที่ไม่มีเงื่อนไขระบุถึงความบกพร่องของสินค้าหรือหีบห่อที่บรรจุสินค้า โดยผู้ขนส่งจะออกใบตราส่งชนิดนี้เพื่อรับรองว่าสินค้าที่ได้รับไว้นั้นอยู่ในสภาพดีและเรียบร้อย จำนวนครบถ้วน และไม่มี ความบกพร่องทางด้านคุณภาพ ผู้ส่งของจึงมักร้องขอให้ผู้ขนส่งไม่ต้องบันทึกข้อสงวนใดๆ ลงในใบตราส่ง เพราะหากผู้ขนส่งได้บันทึกข้อสงวนใดๆ ลงในใบตราส่งแล้ว ผู้ส่งของจะไม่สามารถนำใบตราส่งดังกล่าวไปขอรับชำระเงินจากธนาคารได้</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Bill of lading] -- GS --> B[Shipped bill of lading] A -- GS --> C[Straight bill of lading] A -- GS --> D[Order bill of lading] A -- GS --> E[Clean bill of lading] A -- GS --> F[Claused bill of lading] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A clean bill of lading is issued by a carrier declaring that the goods have been received in an appropriate condition, without the presence of defects. The carrier will issue a clean bill after thoroughly inspecting the packages for any damage, missing quantities or deviations in quality. [CP03.txt] 2. The carrier will often be under considerable pressure from the shipper to issue a clean bill of lading, since otherwise the shipper may be unable to complete a sale or draw on a documentary credit. [CP03.txt] | | |
| Synonym Term: Clean bill | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|--|---------------------------------|-----------------------------|
| CN021 | Concept: Claused bill of lading | Eng: Claused bill of lading |
| <p>Feature: ใบตราส่งที่มีข้อสงวน เป็นใบตราส่งที่มีการระบุว่าสินค้าทั้งหมดหรือบางส่วนเสียหายหรือหีบห่อนั้นไม่อยู่ในสภาพดีหรือบกพร่อง</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Bill of lading] -- GS --> B[Shipped bill of lading] A -- GS --> C[Claused bill of lading] A --> D[Straight bill of lading] A --> E[Order bill of lading] A --> F[Clean bill of lading] style F stroke-dasharray: 5 5 </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A bill of lading with a notation that indicates damage or shortage of total or partial cargo is called claused bill of lading which is the opposite of clean bill of lading. [CP01.txt] 2. The claused bill of lading denotes a deficient condition of the goods or packaging. [CP05.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|--|--------------------------|----------------------------|
| CN022 | Concept: Freight prepaid | Eng: Freight prepaid |
| <p>Feature: ค่าระวางชำระที่ต้นทาง หมายถึงค่าขนส่งที่ผู้ส่งของมีหน้าที่ต้องชำระให้แก่ผู้ขนส่ง ๓ ทำเรือต้นทาง ในกรณีที่มีข้อความระบุในใบตราส่งว่า “ชำระค่าระวางแล้วที่ท่าต้นทาง” ผู้ส่งของ จะต้องเป็นผู้ชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่งเอง</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p> <pre> graph LR Freight[Freight] -- GS --> Freight_prepaid[Freight prepaid] Freight -- GS --> Freight_collect[Freight collect] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Freight prepaid means the freight charges that are paid or prepaid by the shipper at the port of origin or loading. [CP05.txt] 2. If the contract particulars in a transport document or an electronic record contain the statement "freight prepaid" or a statement of a similar nature, the shipper has duty to pay the freight. [CP09.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|---|--------------------------|----------------------------|
| CN023 | Concept: Freight collect | Eng: Freight collect |
| <p>Feature: ค่าระวางชำระที่ปลายทาง หมายถึงค่าขนส่งที่ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ต้องชำระให้แก่ผู้ขนส่ง ณ ท่าเรือปลายทาง ในกรณีที่มีข้อความระบุในใบตราส่งว่า “ชำระค่าระวางที่ท่าปลายทาง”</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p> <pre> graph LR Freight[Freight] -- GS --> Freight_prepaid[Freight prepaid] Freight -- GS --> Freight_collect[Freight collect] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Freight collect means the freight that has to be paid by the consignee. [CP05.txt] 2. If the contract particulars in a transport document or an electronic record contain the statement "freight collect" or a statement of similar nature, such a statement puts the consignee on notice that it may be liable for the payment of the freight. [CP09.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

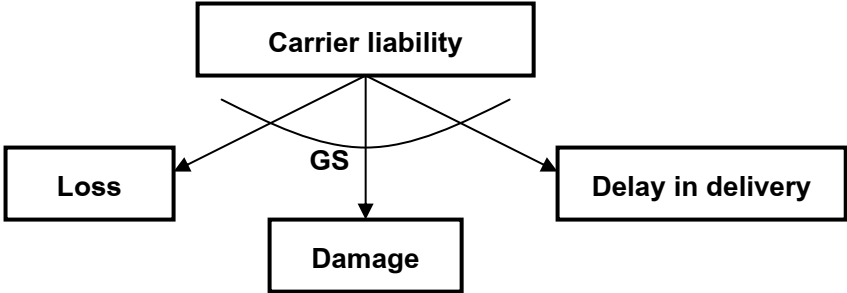
Main Chart 3: ความรับผิดของผู้ขนส่ง



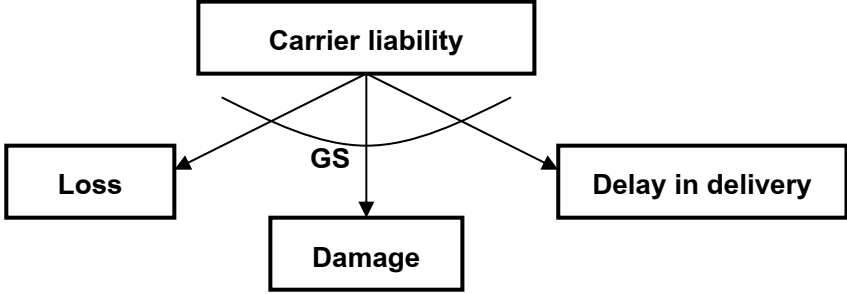
GS = Generic - Specific

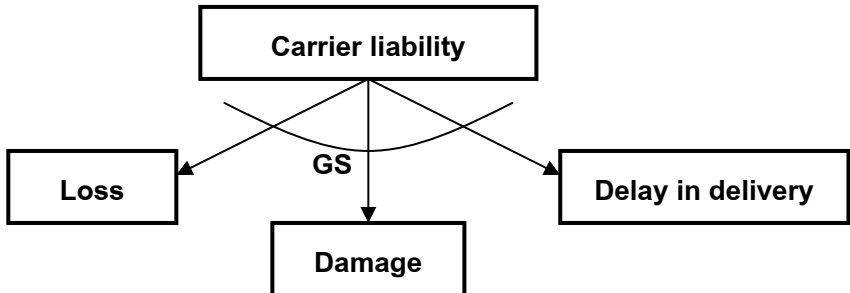
CE = Cause - Effect

PS = Problem - Solution

| | | |
|--|----------------------------|----------------------------|
| CN024 | Concept: Carrier liability | Eng: Carrier liability |
| <p>Feature: ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือ ของสูญหายของเสียหายหรือบุบสลาย และของถูกส่งมอบช้า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน ตามกฎหมายถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือตัวแทนของผู้ส่งของ ณ ท่าเรือต้นทางที่บรรทุกของลงเรือ จนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น ณ ท่าเรือปลายทางหรือที่หมายปลายทาง</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD CL[Carrier liability] --> L[Loss] CL --> D[Damage] CL --> DD[Delay in delivery] CL -.- GS -.- D </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Carrier liability should be based exclusively on fault and that a carrier should be responsible without exception for all loss of, and damage to, cargo that results from his own fault or the fault of his servants or agents. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage, or delay took place while the goods were in his charge. [CP03.txt] 2. It is therefore clear that carrier liability is subject to the Rules, not only during the actual carriage, but also during the loading and discharging operations. [CP03.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|--|-----------------|----------------------------|
| CN025 | Concept: Loss | Eng: Loss |
| <p>Feature: ความสูญหายของสินค้าที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ หมายถึงความสูญหายไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน เช่น ของตกลงไปในทะเล เรือที่บรรทุกสินค้าล่ม รวมถึงการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งผิดตัว</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p> <pre> graph TD CL[Carrier liability] --> L[Loss] CL --> D[Damage] CL --> DD[Delay in delivery] CL -.- GS -.- D </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A carrier is bound to partial or total loss of cargo, such as cargo falls into the sea, as well as the delivery to wrong consignee which is so-called misdelivery. [CP04.txt] 2. A carrier is liable for the loss of cargo resulting from the sinking of the ship. [CP03.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|--|-----------------|----------------------------|
| CN026 | Concept: Damage | Eng: Damage |
| <p>Feature: ความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งมักเกิดจากการที่ผู้ขนส่งขาดความระมัดระวังในการจัดการกับสินค้า โดยเริ่มตั้งแต่การบรรทุกของลงเรือไปจนถึงการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ อย่างไรก็ตามกฎหมายได้กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้หลายประการ เช่น ความเสียหายจากอัคคีภัย เว้นแต่เหตุนั้นได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเอง</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Carrier liability] --> B[Loss] A --> C[Damage] A --> D[Delay in delivery] B --- E(()) --- D E --- GS[GS] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Considerable damage to cargo may result if due care is not paid to handling. The possibility of this source of damage occurs in both loading and discharging. [CP05.txt] 2. According to rules, the carrier is exempted from damage arising from some causes, such as from fire, unless caused by the actual fault of the carrier. [CP05.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

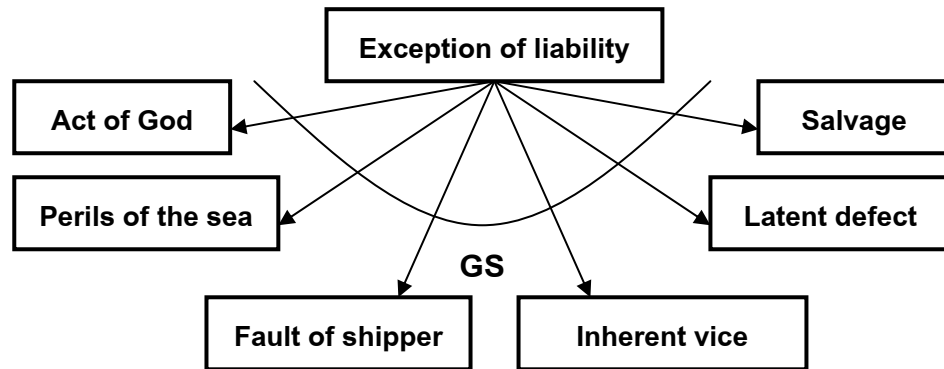
| | | |
|--|----------------------------|----------------------------|
| CN027 | Concept: Delay in delivery | Eng: Delay in delivery |
| <p>Feature: การส่งมอบช้กช้า ได้แก่ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของตามกำหนดเวลาส่งมอบที่ได้ตกลงไว้กับ ผู้ส่งของ หรือไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบอันพึงปฏิบัติได้ ผู้ขนส่งต้อง รับผิดชอบความเสียหายอันเกิดจากการส่งมอบช้กช้า ถ้าการส่งมอบช้กช้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ ของอยู่ในความดูแลของตน โดยปกติแล้ว การส่งมอบช้กช้าไม่เพียงแต่จะก่อให้เกิดความเสียหาย ทางกายภาพแก่ตัวสินค้าเท่านั้น แต่ยังส่งผลให้ผู้รับสินค้าเสียประโยชน์ที่พึงได้จากสินค้าด้วย</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD CL[Carrier liability] --> L[Loss] CL --> D[Damage] CL --> DD[Delay in delivery] CL -.- GS((GS)) -.- D </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Delay in delivery is delivery of cargo later than the scheduled date as agreed with the shipper, or later than the proper period of transit time. [CP05.txt] 2. The carrier is liable for loss caused by delay in delivery occurred when the cargo is in its custody. [CP01.txt] 3. Normally, delay in delivery can cause not only physical loss but also economic loss. [CP05.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|--|------------------------|----------------------------|
| CN028 | Concept: Physical loss | Eng: Physical loss |
| <p>Feature: ความเสียหายทางกายภาพของสินค้าอันเกิดจากความชักช้าในการส่งมอบ ได้แก่ สินค้าบูดเน่า ซึ่งความเสียหายนี้ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้รับตราส่ง</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p> <pre> graph LR A[Delay in delivery] -- CE --> B[Physical loss] A -- CE --> C[Economic loss] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The delayed delivery may result in the loss of a real object or a physical loss, for example rotten fresh fruit. [CP01.txt] 2. The carrier shall be bound to pay compensation for physical loss of goods caused by undue delivery date to consignee. [CP05.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

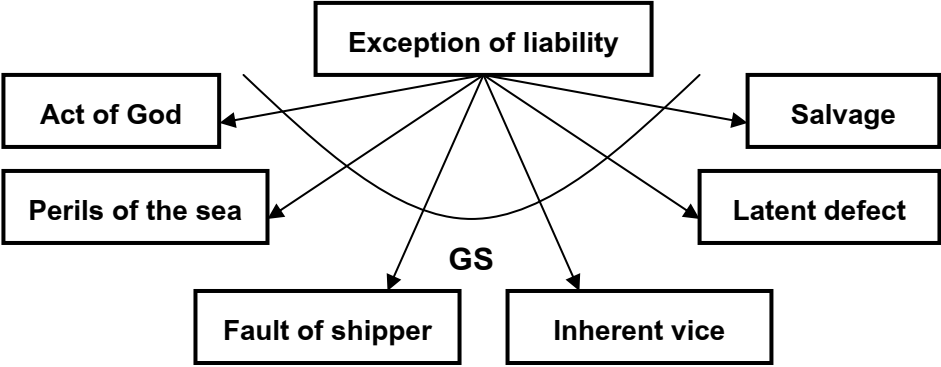
| | | |
|---|------------------------|----------------------------|
| CN029 | Concept: Economic loss | Eng: Economic loss |
| <p>Feature: ความเสียหายทางเศรษฐกิจอันเกิดจากความล่าช้าในการส่งมอบ ได้แก่ ความเสียหายอันเกิดจากการที่ราคาตลาดของสินค้าได้ลดลง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งสำหรับความเสียหายอื่นอันพึงได้จากสินค้าอันเกิดจากความล่าช้าในการส่งมอบ แม้ว่าสินค้าจะคงอยู่ในสภาพดีก็ตาม</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p> <pre> graph LR A[Delay in delivery] -- CE --> B[Physical loss] A -- CE --> C[Economic loss] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A carrier may be liable for economic loss caused to the consignee by delay, even though the cargo is not physically damaged. [CP01.txt] 2. A good example of economic loss is the situation where cargo is delivered late and there has been a fall in the market value of the cargo between the date when it should have been delivered and the date of actual delivery. [CP05.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

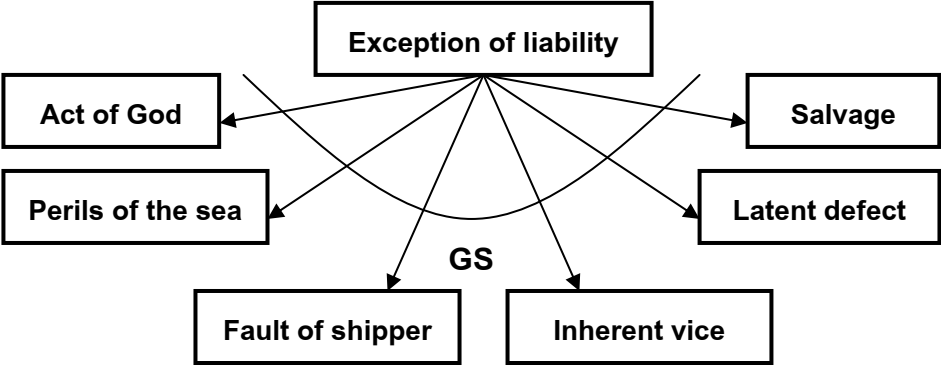
| | | |
|--|-----------------------|----------------------------|
| CN030 | Concept: Compensation | Eng: Compensation |
| <p>Feature: ค่าสินไหมทดแทน หมายถึงค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบโดยการชำระต่อผู้ส่งของผู้รับตราส่ง ในกรณีที่ของซึ่งอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งเกิดสูญหาย เสียหาย หรือถูกส่งมอบช้า ทั้งนี้กฎหมายได้กำหนดวิธีการคำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายไว้หลายประการ เช่น ให้คำนวณราคาเท่ากับราคาของนั้นจะมีในเวลาที่จะส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p> <pre> graph TD Loss[Loss] --> PS[PS] Damage[Damage] --> PS Delay[Delay in delivery] --> PS PS --> Compensation[Compensation] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The compensation shall be paid to shipper or consignee for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery. [CP05.txt] 2. If the carrier is liable for loss of or damage to the goods, the compensation payable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time of delivery according to the contract of carriage. [CP09.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

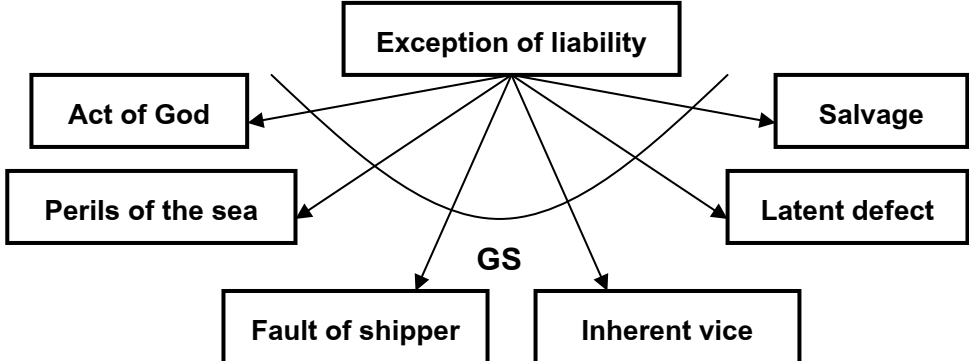
Main Chart 4: ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

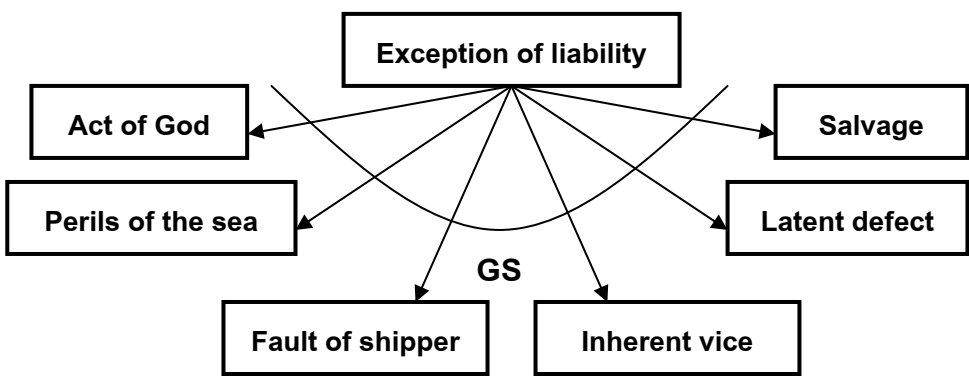


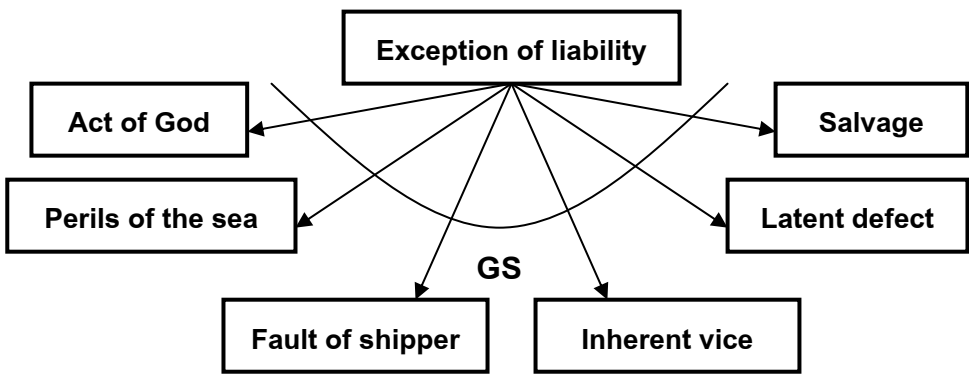
GS = Generic - Specific

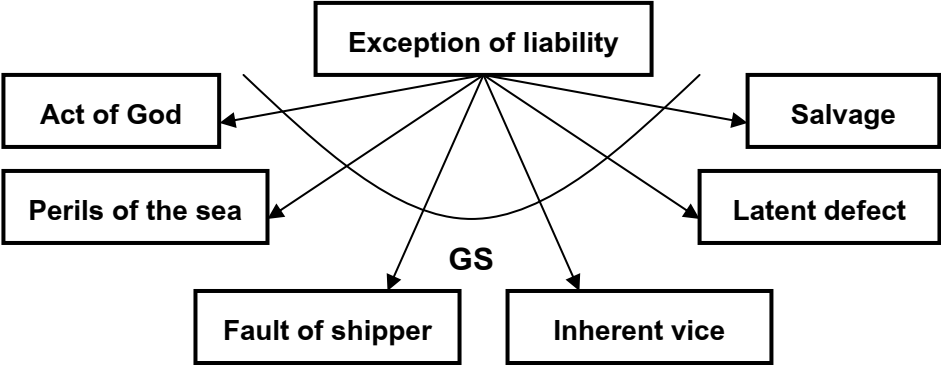
| | | |
|--|---------------------------------|-----------------------------|
| CN031 | Concept: Exception of liability | Eng: Exception of liability |
| <p>Feature: ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งต่อความสูญหาย เสียหายอันเกิดแก่สินค้าที่ขนส่งได้แก่ เหตุสุดวิสัย ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล ความผิดของผู้ส่งของ สภาพแห่งของนั้น ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายใน และการกู้ภัยทางทะเล</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Exception of liability] --> B[Act of God] A --> C[Perils of the sea] A --> D[Fault of shipper] A --> E[Inherent vice] A --> F[Latent defect] A --> G[Salvage] C -.-> GS D </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The exception of liability operates as a defence for carrier to exclude, limit or restrict his liability for all loss of and damage to cargo. [CP01.txt] 2. In accordance with exception of liability in the U.S. Carriage of Goods by Sea Act, carrier shall not be liable for loss of or damage to or in connection with the goods or part thereof of any kind whatsoever including deterioration, delay or loss of market arising or resulting from act of god, perils of sea, insufficiency of packing, insufficiency or inadequacy of marks, inherent vice of goods, latent defect of ship, and saving or attempting to save life or property at sea. [CP03.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

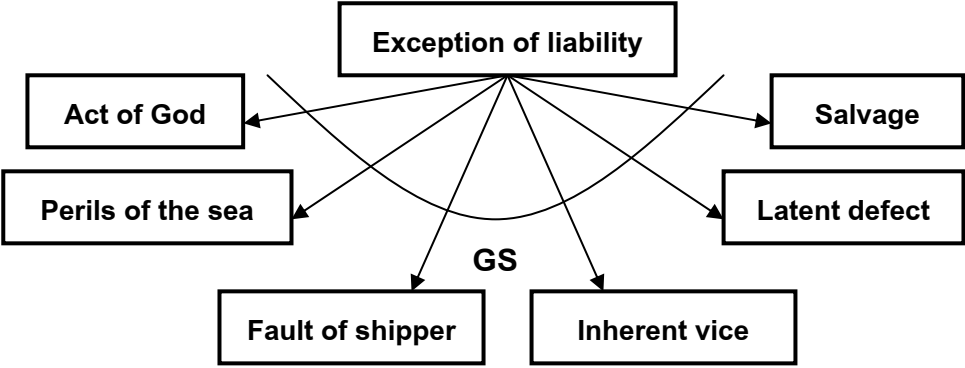
| | | |
|--|---------------------|----------------------------|
| CN032 | Concept: Act of God | Eng: Act of God |
| <p>Feature: เหตุสุตวิสัย หมายถึงเหตุใดๆ อันเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ โดยไม่ได้เกิดจากการกระทำของมนุษย์ และก่อให้เกิดภัยพิบัติที่ไม่มีใครอาจป้องกันได้ แม้จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรแล้ว ในกรณีนี้ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย ซึ่งเป็นผลมาจากเหตุสุตวิสัยดังกล่าว</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Exception of liability] --> B[Act of God] A --> C[Perils of the sea] A --> D[Fault of shipper] A --> E[Inherent vice] A --> F[Salvage] C -- GS --> G[Latent defect] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The exception 'Act of God' includes any accident which is due to natural causes, directly or exclusively, without human intervention, and that it could not have been prevented by any amount of foresight, and care, reasonably to be expected of him. [CP02.txt] 2. The carrier is not liable for loss or damage to the goods that has resulted from an act of God. At law, this has been interpreted to mean acts that are independent of human intervention that could not have been prevented by the exercise of foresight and reasonable precaution or measures. [CP03.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|---|----------------------------|----------------------------|
| CN033 | Concept: Perils of the sea | Eng: Perils of the sea |
| <p>Feature: ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือ หมายถึงอุบัติเหตุทางธรรมชาติเฉพาะที่เกี่ยวกับทะเล ซึ่งไม่สามารถป้องกันได้โดยการใช้ความระมัดระวัง เช่น พายุ กระแสน้ำทะเล เรือชนกัน การเกยตื้น ฯลฯ</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Exception of liability] --> B[Act of God] A --> C[Perils of the sea] A --> D[Fault of shipper] A --> E[Inherent vice] A --> F[Latent defect] A --> G[Salvage] C -.-> GS D </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The phrase 'perils of the sea' refers to any damages that has been caused by storms, sea water, collision, stranding and other perils that are peculiar to the sea or to a ship at sea which could not have been avoided by the exercise of reasonable care. This exception only refers to perils that are encountered at sea and not to those encountered on land or any other form of transport [CP03.txt] 2. According to the Hague-Visby Rules, perils of the sea are interpreted as events peculiar to the sea caused by extraordinary nature or arising from irresistible force which cannot be guarded against by the ordinary exertions of human skill. [CP01.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

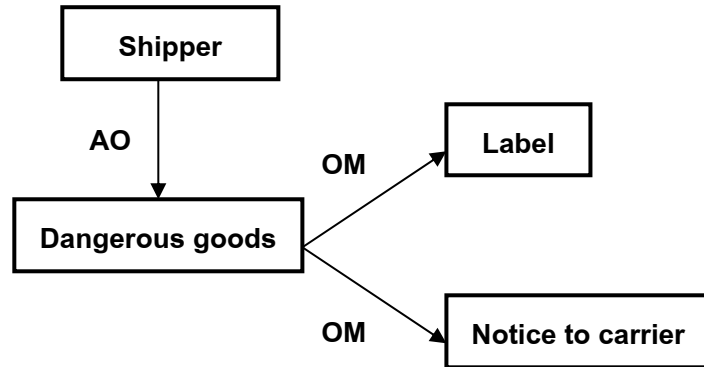
| | | |
|---|---------------------------|----------------------------|
| CN034 | Concept: Fault of shipper | Eng: Fault of shipper |
| <p>Feature: ความผิดของผู้ส่งของที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือสูญหายแก่สินค้า ได้แก่ การบรรจุหีบห่อหรือรวบมัดไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่เพียงพอ ทั้งนี้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าในกรณีดังกล่าว</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Exception of liability] --> B[Act of God] A --> C[Perils of the sea] A --> D[Fault of shipper] A --> E[Inherent vice] A --> F[Salvage] A -.-> GS D </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Where goods are lost or damaged due to fault of shipper, namely insufficiency or inadequacy of marks, the carrier is protected by the law. [CP01.txt] 2. The carrier is not liable for loss or damage from fault of shipper, that is a consequence of insufficiency of packing. Goods are regarded as insufficiently packed if they cannot withstand the kind of handling that the goods are likely to undergo during the course of the voyage. [CP01.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|---|------------------------|----------------------------|
| CN035 | Concept: Inherent vice | Eng: Inherent vice |
| <p>Feature: สภาพหรือธรรมชาติแห่งของที่ขนส่ง หมายถึงคุณสมบัติภายในของสินค้าที่ไม่อาจทนต่อสภาพการขนส่งโดยปกติ แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้จัดการดูแลอย่างเหมาะสมแล้ว ทั้งนี้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อการสูญเสียบ้างหรือเสียหายอันเกิดจากการเสื่อมสภาพในตัวเองของสินค้าที่ขนส่งนั้น</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Exception of liability] --> B[Act of God] A --> C[Perils of the sea] A --> D[Fault of shipper] A --> E[Inherent vice] A --> F[Latent defect] A --> G[Salvage] D -.-> GS E </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Inherent vice has been construed as the unfitness of the goods to withstand the ordinary incidents of the voyage despite the exercise of care required of the carrier. [CP01.txt] 2. Inherent vice is relied on where the damage to the cargo results from the internal condition of the goods rather than their external circumstances. [CP02.txt] 3. The carrier is not liable for loss or damage to goods where it is caused by inherent defects in the goods. [CP05.txt] | | |
| Synonym Term: Inherent defect | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|---|------------------------|----------------------------|
| CN036 | Concept: Latent defect | Eng: Latent defect |
| <p>Feature: ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายใน หมายถึงความบกพร่องที่ไม่อาจพบเห็นได้ แม้ว่าจะได้ดำเนินการด้วยความระมัดระวังและเหมาะสมแล้ว และหมายความรวมถึงความชำรุดบกพร่องของเครื่องยนต์</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Exception of liability] --> B[Act of God] A --> C[Perils of the sea] A --> D[Fault of shipper] A --> E[Inherent vice] A --> F[Latent defect] A --> G[Salvage] C -.-> GS F </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The carrier is not liable for loss or damage to the goods that is caused due to latent defects in ship not discoverable by due diligence. [CP01.txt] 2. The latent defect of ship refers to the disguised defective structure of the ship, motor etc. [CP03.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

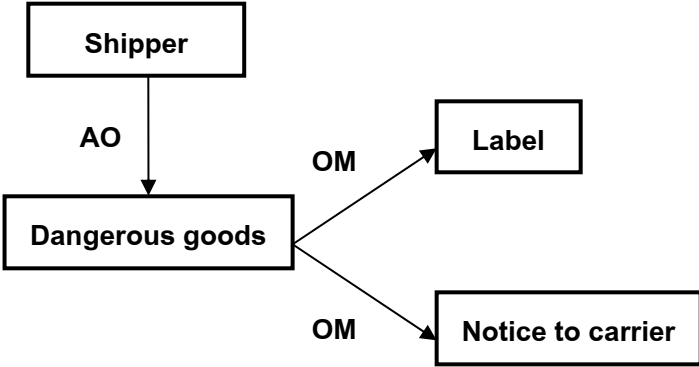
| | | |
|---|------------------|----------------------------|
| CN037 | Concept: Salvage | Eng: Salvage |
| <p>Feature: การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นการให้ความช่วยเหลือแก่ชีวิตมนุษย์ ตลอดจนทรัพย์สินต่างๆ ที่ตกอยู่ในภยันตรายในท้องทะเลให้พ้นจากภัย ในการนี้ ผู้ขนส่งต้องใช้มาตรการอันสมควรเท่านั้น ผู้ขนส่งจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย ความเสียหายอันเกิดจากการกู้ภัยทางทะเล</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD A[Exception of liability] --> B[Act of God] A --> C[Perils of the sea] A --> D[Fault of shipper] A --> E[Inherent vice] A --> F[Salvage] A --> G[Latent defect] C -.-> GS E </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. According to the Hamburg Rules, salvage is any acts for saving human life or property from dangers in sea. [CP01.txt] 2. Any reasonable measures for salvage shall not be deemed to be an infringement or breach of the contract of carriage. The carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom. [CP03.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

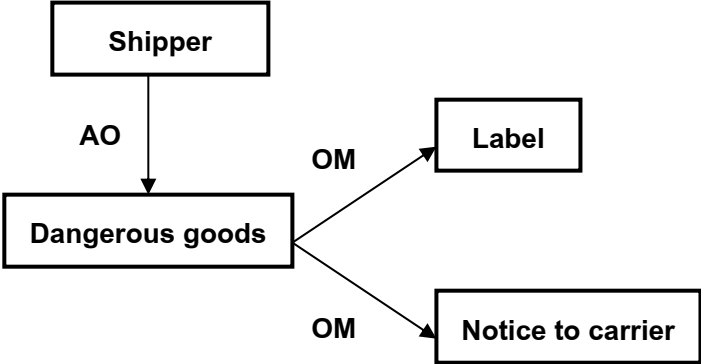
Main Chart 5: หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ

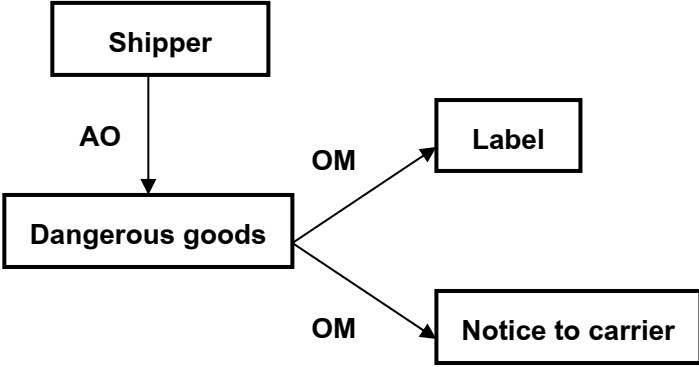


AO = Agent - Object

OM = Object - Method

| | | |
|--|--------------------------|----------------------------|
| CN038 | Concept: Dangerous goods | Eng: Dangerous goods |
| <p>Feature: ของอันตราย หมายถึงของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิดได้ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าอื่น หรือสิ่งแวดล้อมได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับกฎระเบียบที่มีผลบังคับใช้ในขณะนั้น</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD Shipper[Shipper] -- AO --> DG[Dangerous goods] DG -- OM --> Label[Label] DG -- OM --> Notice[Notice to carrier] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. "Dangerous Goods" means any noxious, dangerous, hazardous, inflammable or explosive substance designated as dangerous by the regulations in force from time to time. [CP10.txt] 2. Some loaded cargoes are classified as dangerous goods. In general, goods are regarded as dangerous if they have chemical or physical properties which can damage other goods, materials or the environment. [CP09.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

| | | |
|---|-----------------|----------------------------|
| CN039 | Concept: Label | Eng: Label |
| <p>Feature: ผู้ส่งของมีหน้าที่ทำเครื่องหมาย หรือปิดป้ายตามสมควร เพื่อให้รู้ว่าของที่ขนส่งนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายได้</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD Shipper[Shipper] -- AO --> Dangerous_goods[Dangerous goods] Dangerous_goods -- OM --> Label[Label] Dangerous_goods -- OM --> Notice_to_carrier[Notice to carrier] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <p>1. Where the shipment consists of dangerous goods, the shipper is required to mark or label these goods in a suitable manner for notifying the dangerous state of cargo. [CP04.txt]</p> | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Verb |

| | | |
|--|----------------------------|----------------------------|
| CN040 | Concept: Notice to carrier | Eng: Notice to carrier |
| <p>Feature: ผู้ส่งของมีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น และจะต้องแจ้งข้อควรระวังให้ทราบด้วย เมื่อผู้ส่งของได้ส่งของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น</p> | | |
| <p>Conceptual Relation:</p>  <pre> graph TD Shipper[Shipper] -- AO --> DG[Dangerous goods] DG -- OM --> Label[Label] DG -- OM --> Notice[Notice to carrier] </pre> | | |
| <p>Extraction:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Where the dangerous goods is loaded on board, the shipper is under an obligation to give notice to carrier or actual carrier of the dangerous nature of the goods and the precautions that need to be taken in relation to the goods. [CP01.txt] 2. Under a contract of carriage, there is a term implied by law that a shipper will not ship dangerous goods without notice to carrier; the obligation is absolute. [CP01.txt] | | |
| Synonym Term: - | Abbreviation: - | Grammatical Category: Noun |

ภาคผนวก ง

บันทึกข้อมูลศัพท์

บันทึกข้อมูลศัพท์ (Terminological Record)

สัญลักษณ์ที่ใช้

1. สัญลักษณ์แสดงถึงที่มาของศัพท์ภาษาไทย

(รหัสอ้างอิง) = ศัพท์ภาษาไทยที่มาจากศัพท์ที่มีผู้กำหนดไว้แล้ว

TE01 เป็นศัพท์ที่ได้จากพจนานุกรมศัพท์นิติศาสตร์ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน

TE02 เป็นศัพท์ที่ได้จากพจนานุกรมกฎหมายและศัพท์ที่เกี่ยวข้อง อังกฤษ - ไทย

โดยถาวร โพธิ์ทอง

TE03 เป็นศัพท์ที่ได้จากหนังสือ “รับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea)

โดยไพฑูริย์ เอกจริยกร

+ = ศัพท์ภาษาไทยที่ได้จากการแก้ไขศัพท์เดิม

* = ศัพท์ภาษาไทยที่ได้จากการสร้างศัพท์ใหม่ขึ้น

ในการแก้ไขศัพท์เดิมหรือสร้างศัพท์ใหม่ จะมีการให้รายละเอียดในช่อง Notes

2. สัญลักษณ์ใน Linguistic Specification

Syn. = Synonym (คำเหมือน) ของศัพท์หลัก

Abbr. = Abbreviation (อักษรย่อ) ของศัพท์หลัก

| | | |
|---|--|--|
| TR001 | Eng: Contract of carriage of goods by sea [CP04.txt] | Thai: สัญญารับขนของทางทะเล (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Element of contract of carriage of goods by sea |
| Definition: สัญญารับขนของทางทะเล หมายถึงสัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่หนึ่งในประเทศไปยังอีกท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าธรรมเนียม | | |
| Illustration: ' Contract of carriage of goods by sea ' means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another. [CP04.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Carrier (TR002), Shipper (TR003), Consignee (TR004) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|-------------------------|--|
| TR002 | Eng: Carrier [CP09.txt] | Thai: ผู้ขนส่ง (TE01) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Element of contract of carriage of goods by sea |
| Definition: ผู้ขนส่ง หมายถึงบุคคลผู้ซึ่งทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ หน้าที่ของผู้ขนส่งคือส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า โดยสินค้าจะต้องอยู่ในสภาพเช่นเดียวกับตอนที่บรรทุกลงเรือ | | |
| Illustration: Carrier means a person that enters into a contract of carriage with a shipper. [CP09.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Actual carrier (TR005), Shipper (TR003), Consignee (TR004) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|--|------------------------|
| TR003 | Eng: Shipper [CP09.txt] | Thai: ผู้ส่งของ (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | Subject Field: Element of contract of carriage of goods by sea | |
| Definition: ผู้ส่งของ หมายถึงบุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล โดยอาจเป็นการทำสัญญาในนามของตน หรือโดยลูกจ้างหรือตัวแทนของตนก็ได้ ทั้งนี้ผู้ส่งของมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าหรือของแก่ผู้ขนส่งเพื่อการขนส่งทางเรือ | | |
| Illustration: "Shipper" means a person that enters into a contract of carriage with a carrier. The shipper is a contractual person who may have entered into the contract either on its own behalf and in its own name or through an employee or agent acting on its behalf and in its name. [CP09.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Carrier (TR002), Consignee (TR004) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|--|---------------------------|
| TR004 | Eng: Consignee [CP09.txt] | Thai: ผู้รับตราส่ง (TE02) |
| Grammatical Category: Noun | Subject Field: Element of contract of carriage of goods by sea | |
| Definition: : ผู้รับตราส่ง หมายถึงบุคคลซึ่งมีสิทธิ์เป็นผู้รับของ ณ ท่าเรือปลายทาง | | |
| Illustration: Consignee means the person entitled to take delivery of the goods. [CP09.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Carrier (TR002), Shipper (TR003) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|--------------------------------|--|
| TR005 | Eng: Actual carrier [CP09.txt] | Thai: ผู้ขนส่งอื่น (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Element of contract of carriage of goods by sea |
| Definition: : ผู้ขนส่งอื่น หมายถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งสินค้า | | |
| Illustration: Actual carrier means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier. [CP09.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Carrier (TR002) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|-----------------------|--|
| TR006 | Eng: Goods [CP10.txt] | Thai: ของ (TE01) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Element of contract of carriage of goods by sea |
| Definition: : ของ หมายถึงสินค้าหรือสิ่งของทุกชนิดที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหาเพื่อใช้ในการขนส่ง | | |
| Illustration: Goods means the cargo supplied by the shipper. [CP10.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Shipper (TR003), Vessel (TR007) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|--|---------------------------|
| TR007 | Eng: Vessel [CP10.txt] | Thai: เรือเดินทะเล (TE01) |
| Grammatical Category: Noun | Subject Field: Element of contract of carriage of goods by sea | |
| Definition: : เรือเดินทะเล หมายถึงเรือที่ผู้ขนส่งเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้ควบคุมสำหรับใช้ในการรับขนของทางทะเล | | |
| Illustration: Vessel means any ships owned or operated by the Carrier for the carriage of goods by sea. [CP10.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Goods (TR006) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|--|-------------------------|
| TR008 | Eng: Article of transport [CP05.txt] | Thai: ภาชนะขนส่ง (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | Subject Field: Element of contract of carriage of goods by sea | |
| Definition: : ภาชนะขนส่ง หมายถึงตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ | | |
| Illustration: A container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods. [CP05.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Goods (TR006), Shipping unit (TR009) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|-------------------------------|--|
| TR009 | Eng: Shipping unit [CP03.txt] | Thai: หน่วยการขนส่ง (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Element of contract of carriage of goods by sea |
| Definition: : หน่วยการขนส่ง หมายถึงหน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเล โดยแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น ลัง ห่อ ถัง | | |
| Illustration: Shipping unit means transport unit used in sea transport, such as crate, package, or drum. Each can be alone loaded for transport. [CP03.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Article of transport (TR008) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|-------------------------------|---|
| TR010 | Eng: Seaworthiness [CP04.txt] | Thai: การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: : การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย หมายถึงการทำให้เรือและลูกเรือสามารถเผชิญกับภัยทางทะเลได้ | | |
| Illustration: Seaworthiness means that the vessel with her master and crew of herself fit to encounter the perils of the voyage. [CP04.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Carrier (TR002), Due diligence (TR011) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|-------------------------------|--|
| TR011 | Eng: Due diligence [CP02.txt] | Thai: การดำเนินการด้วยความระมัดระวังและเหมาะสม * |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: : ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องดำเนินการด้วยความระมัดระวังและเหมาะสมในการบรรทุกของลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายของที่ตนทำการขนส่ง | | |
| Illustration: The carrier shall exercise due diligence which includes properly and carefully loading, handling, stowing, carrying, keeping, caring for and discharging the goods carried. [CP02.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Carrier (TR002), Seaworthiness (TR010) | | |
| Notes: สร้างศัพท์ใหม่โดยวิธีคำสำคัญ | | |

| | | |
|--|-------------------------|---|
| TR012 | Eng: On deck [CP01.txt] | Thai: บนปากระวางเรือ (TE03) |
| Grammatical Category: Prepositional phrase | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: : ผู้ขนส่งมีสิทธิบรรทุกของบนปากระวางเรือเฉพาะในกรณีที่ให้มีตกลงกับผู้ส่งของ | | |
| Illustration: The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations. [CP01.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Carrier (TR002) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|--------------------------------|---|
| TR013 | Eng: Bill of lading [CP09.txt] | Thai: ใบตราส่ง (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| <p>Definition: ใบตราส่ง หมายถึงเอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล เพื่อแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้รับบรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งจะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง</p> | | |
| <p>Illustration: Bill of lading (B/L) means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. [CP09.txt]</p> | | |
| Linguistic Specification: Abbr. B/L [CP09.txt] | | |
| <p>Cross-reference: Carrier (TR002), Notice of arrival (TR014), Shipped bill of lading (TR017), Straight bill of lading (TR018), Order bill of lading (TR019), Clean bill of lading (TR020), Claused bill of lading (TR021)</p> | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|-----------------------------------|---|
| TR014 | Eng: Notice of arrival [CP03.txt] | Thai: ใบแจ้งวันเรือเข้า * |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| <p>Definition: ใบแจ้งวันเรือเข้า คือเอกสารที่ตัวแทนของผู้ขนส่งที่ประเทศปลายทางต้องออกเพื่อบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งก่อนที่ของจะไปถึงที่หมายปลายทาง โดยเอกสารดังกล่าวจะระบุรายละเอียดต่างๆ เช่น ประมาณการวันเรือเข้า จำนวนหีบห่อ รายละเอียดสินค้า ค่าใช้จ่ายต่างๆ เป็นต้น</p> | | |
| <p>Illustration: Notice of arrival (NOA) is the notice sent by a carrier or agent to the consignee to inform about the arrival of the shipment and number of packages, description of goods, their weight, and collection charges (if any). It is also called arrival notice. [CP03.txt]</p> | | |
| Linguistic Specification: Abbr. NOA [CP03.txt] | | |
| Cross-reference: Carrier (TR002), Bill of lading (TR013) | | |
| Notes: สร้างศัพท์ใหม่โดยวิธีคำสำคัญ | | |

| | | |
|---|-------------------------|---|
| TR015 | Eng: Freight [CP10.txt] | Thai: ค่าระวาง (TE01) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: ค่าระวาง หมายถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ อันเกิดขึ้นจากการให้บริการของผู้ขนส่งตั้งแต่ก่อนการบรรทุกของลงเรือไปจนถึงการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ | | |
| Illustration: Freight means the fees due to the carrier for shipment and any storage charges and expenses incurred by the carrier prior to loading and after discharge. [CP10.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Carrier (TR002) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|----------------------|---|
| TR016 | Eng: Lien [CP03.txt] | Thai: สิทธิยึดหน่วง (TE02) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยึดหน่วงของไว้ที่ท่าปลายทางหากไม่ได้รับชำระค่าระวางหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ | | |
| Illustration: A lien is the right given to a carrier to retain possession of the cargo at the port of discharge as security for the payment of freight or other charges. [CP03.txt] | | |
| Linguistic Specification: Syn. Right of lien [CP01.txt] | | |
| Cross-reference: Freight (TR015) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|--|---|
| TR017 | Eng: Shipped bill of lading [CP01.txt] | Thai: ใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: ใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว หมายถึงใบตราส่งที่แสดงว่าได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว ณ วันที่ออกใบตราส่ง | | |
| Illustration: A shipped bill of lading is a bill of lading stating that the consignment has been loaded on board on the day of issuing B/L which states the port of sailing, vessel name and date of loading. [CP01.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Bill of lading (TR013) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|---|---|
| TR018 | Eng: Straight bill of lading [CP03.txt] | Thai: ใบตราส่งชนิดระบุชื่อผู้รับสินค้า * |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: ใบตราส่งชนิดที่ระบุชื่อผู้รับสินค้า ถือเป็นเอกสารที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ ผู้ขนส่งจะมอบสินค้าให้แก่ผู้ที่ถูกระบุชื่อในเอกสารดังกล่าวเท่านั้น | | |
| Illustration: A straight bill of lading is non-negotiable transport document which states a specific identity to whom the goods should be delivered. Also called straight bill. [CP03.txt] | | |
| Linguistic Specification: Syn. Straight bill [CP03.txt] | | |
| Cross-reference: Bill of lading (TR013), Order bill of lading (TR019) | | |
| Notes: สร้างศัพท์ใหม่โดยวิธีนำคำนิยามของศัพท์มากำหนดเป็นศัพท์ใหม่ | | |

| | | |
|--|--------------------------------------|---|
| TR019 | Eng: Order bill of lading [CP01.txt] | Thai: ใบตราส่งชนิดตามคำสั่ง (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: ใบตราส่งชนิดตามคำสั่ง ถือเป็นเอกสารที่สามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ โดยผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งตามที่ระบุในใบตราส่งนั้นสามารถโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าให้บุคคลอื่นโดยการสลักหลัง | | |
| Illustration: An order bill of lading is a bill of lading issued to the order of a shipper or consignee for delivery of the goods and that can be transferred by endorsement to third parties. [CP01.txt] | | |
| Linguistic Specification: Syn. Order bill [CP03.txt] | | |
| Cross-reference: Bill of lading (TR013), Straight bill of lading (TR018) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|--------------------------------------|---|
| TR020 | Eng: Clean bill of lading [CP03.txt] | Thai: ใบตราส่งที่ปราศจากข้อสงวน (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: ใบตราส่งที่ปราศจากข้อสงวน เป็นใบตราส่งที่ไม่มีเงื่อนไขระบุถึงความบกพร่องของสินค้าหรือหีบห่อที่บรรจุสินค้า โดยผู้ขนส่งจะออกใบตราส่งชนิดนี้เพื่อรับรองว่าสินค้าที่ได้รับไว้นั้นอยู่ในสภาพดีและเรียบร้อย จำนวนครบถ้วน และไม่มี ความบกพร่องทางด้านคุณภาพ | | |
| Illustration: A clean bill of lading is issued by a carrier declaring that the goods have been received in an appropriate condition, without the presence of defects. The carrier will issue a clean bill after thoroughly inspecting the packages for any damage, missing quantities or deviations in quality. [CP03.txt] | | |
| Linguistic Specification: Syn. Clean bill [CP03.txt] | | |
| Cross-reference: Bill of lading (TR013), Claused bill of lading (TR021) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|--|---|
| TR021 | Eng: Claused bill of lading [CP01.txt] | Thai: ใบตราส่งที่มีข้อสงวน (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: ใบตราส่งที่มีข้อสงวน เป็นใบตราส่งที่มีการระบุว่าสินค้าทั้งหมดหรือบางส่วนเสียหายหรือจำนวนไม่ครบตามที่ได้ตกลงไว้ | | |
| Illustration: A bill of lading with a notation that indicates damage or shortage of total or partial cargo is called claused bill of lading which is the opposite of clean bill of lading. [CP01.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Bill of lading (TR013), Clean bill of lading (TR020) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|---------------------------------|---|
| TR022 | Eng: Freight prepaid [CP05.txt] | Thai: ค่าระวางชำระที่ต้นทาง * |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: ค่าระวางชำระที่ต้นทาง หมายถึงค่าขนส่งที่ผู้ส่งของมีหน้าที่ต้องชำระให้แก่ผู้ขนส่ง ณ ท่าเรือต้นทาง | | |
| Illustration: Freight prepaid means the freight charges that are paid or prepaid by the shipper at the port of origin or loading. [CP05.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Freight (TR015), Freight collect (TR023) | | |
| Notes: สร้างศัพท์ใหม่โดยวิธีอิงกลุ่ม | | |

| | | |
|---|---------------------------------|---|
| TR023 | Eng: Freight collect [CP05.txt] | Thai: ค่าระวางชำระที่ปลายทาง * |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of carrier |
| Definition: ค่าระวางชำระที่ปลายทาง หมายถึงค่าขนส่งที่ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ต้องชำระให้แก่ผู้ขนส่ง ณ ท่าเรือปลายทาง | | |
| Illustration: Freight collect means the freight that has to be paid by the consignee. [CP05.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Freight (TR015), Freight prepaid (TR022) | | |
| Notes: สร้างศัพท์ใหม่โดยวิธีอิงกลุ่ม | | |

| | | |
|---|-----------------------------------|---------------------------------------|
| TR024 | Eng: Carrier liability [CP03.txt] | Thai: ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Carrier liability |
| Definition: Feature: ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งแบ่งออกเป็น 3 ประเภทคือของสูญหาย ของเสียหายหรือบุบสลาย และของถูกส่งมอบช้า | | |
| Illustration: Carrier liability should be based exclusively on fault and that a carrier should be responsible without exception for all loss of, and damage to, cargo that results from his own fault or the fault of his servants or agents. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage, or delay took place while the goods were in his charge. [CP03.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Loss (TR025), Damage (TR026), Delay in delivery (TR027) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|----------------------|----------------------------------|
| TR025 | Eng: Loss [CP04.txt] | Thai: ความสูญหาย (TE01) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Carrier liability |
| Definition: ความสูญหายของสินค้าที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ หมายถึงความสูญหายไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วน เช่น ของตกลงไปในทะเล เรือที่บรรทุกสินค้าล่ม รวมถึงการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งผิดตัว | | |
| Illustration: A carrier is bound to partial or total loss of cargo, such as cargo falls into the sea, as well as the delivery to wrong consignee which is so-called misdelivery. [CP04.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Carrier liability (TR024), Damage (TR026), Delay in delivery (TR027) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|------------------------|----------------------------------|
| TR026 | Eng: Damage [CP05.txt] | Thai: ความเสียหาย (TE01) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Carrier liability |
| Definition: ความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งมักเกิดจากการที่ผู้ขนส่งขาดความระมัดระวังในการจัดการกับสินค้า โดยเริ่มตั้งแต่การบรรทุกสินค้าลงเรือไปจนถึงการถ่ายของลงจากเรือ | | |
| Illustration: Considerable damage to cargo may result if due care is not paid to handling. The possibility of this source of damage occurs in both loading and discharging. [CP05.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Carrier liability (TR024), Loss (TR025), Delay in delivery (TR027) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|-----------------------------------|----------------------------------|
| TR027 | Eng: Delay in delivery [CP05.txt] | Thai: การส่งมอบชักช้า (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Carrier liability |
| Definition: การส่งมอบชักช้า ได้แก่ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของตามกำหนดเวลาส่งมอบที่ได้ตกลงไว้กับผู้ส่งของ หรือไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่จะส่งมอบอันพึงปฏิบัติได้ | | |
| Illustration: Delay in delivery is delivery of cargo later than the scheduled date as agreed with the shipper, or later than the proper period of transit time. [CP05.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Carrier liability (TR024), Loss (TR025), Damage (TR026) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|-------------------------------|----------------------------------|
| TR028 | Eng: Physical loss [CP01.txt] | Thai: ความเสียหายทางกายภาพ * |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Carrier liability |
| Definition: ความเสียหายทางกายภาพของสินค้าอันเกิดจากความชักช้าในการส่งมอบ ได้แก่ สินค้าบูดเน่า | | |
| Illustration: The delayed delivery may result in the loss of a real object or a physical loss , for example rotten fresh fruit. [CP01.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Delay in delivery (TR027), Economic loss (TR029) | | |
| Notes: สร้างศัพท์ใหม่โดยวิธีคำสำคัญ | | |

| | | |
|--|-------------------------------|----------------------------------|
| TR029 | Eng: Economic loss [CP05.txt] | Thai: ความเสียหายทางเศรษฐกิจ * |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Carrier liability |
| Definition: ความเสียหายทางเศรษฐกิจอันเกิดจากความชักช้าในการส่งมอบ ได้แก่ ความเสียหายอันเกิดจากการที่ราคาตลาดของสินค้าได้ลดลง | | |
| Illustration: A good example of economic loss is the situation where cargo is delivered late and there has been a fall in the market value of the cargo between the date when it should have been delivered and the date of actual delivery. [CP05.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Delay in delivery (TR027), Physical loss (TR028) | | |
| Notes: สร้างศัพท์ใหม่โดยวิธีคำสำคัญ | | |

| | | |
|--|------------------------------|----------------------------------|
| TR030 | Eng: Compensation [CP05.txt] | Thai: ค่าสินไหมทดแทน (TE01) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Carrier liability |
| Definition: ค่าสินไหมทดแทน หมายถึงค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบโดยการชำระต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง ในกรณีที่ของซึ่งอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งเกิดสูญหาย เสียหาย หรือถูกส่งมอบชักช้า | | |
| Illustration: The compensation shall be paid to shipper or consignee for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery. [CP05.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Loss (TR025), Damage (TR026), Delay in delivery (TR027) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|--|---------------------------------------|
| TR031 | Eng: Exception of liability [CP01.txt] | Thai: ข้อยกเว้นความรับผิด (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Exception of liability |
| Definition: ข้อยกเว้นความรับผิดต่อความสูญหาย เสียหายอันเกิดแก่สินค้าที่ขนส่งซึ่งผู้ขนส่งอาจอ้างได้ เช่น เหตุสุดวิสัย ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล ความผิดของผู้ส่งของ สภาพแห่งของนั้น ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายใน และการกักขังทางทะเล | | |
| Illustration: The exception of liability operates as a defence for carrier to exclude, limit or restrict his liability for all loss of and damage to cargo. [CP01.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Act of God (TR032), Perils of the sea (TR033), Fault of shipper (TR034), Inherent vice (TR035), Latent defect (TR036), Salvage (TR037) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|----------------------------|---|
| TR032 | Eng: Act of God [CP02.txt] | Thai: เหตุสุดวิสัยอันเกิดจากธรรมชาติ (TE01) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Exception of liability |
| Definition: เหตุสุดวิสัย หมายถึงเหตุใดๆ อันเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ โดยไม่ได้เกิดจากการกระทำของมนุษย์ และก่อให้เกิดภัยพิบัติที่ไม่มีใครอาจป้องกันได้ แม้จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรแล้ว | | |
| Illustration: The exception ' Act of God ' includes any accident which is due to natural causes, directly or exclusively, without human intervention, and that it could not have been prevented by any amount of foresight, and care, reasonably to be expected of him. [CP02.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Exception of liability (TR031), Perils of the sea (TR033), Fault of shipper (TR034), Inherent vice (TR035), Latent defect (TR036), Salvage (TR037) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|-----------------------------------|---------------------------------------|
| TR033 | Eng: Perils of the sea [CP03.txt] | Thai: ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Exception of liability |
| Definition: ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล หมายถึงอุบัติเหตุทางธรรมชาติเฉพาะที่เกี่ยวกับทะเล ซึ่งไม่สามารถป้องกันได้โดยการใช้ความระมัดระวัง เช่น พายุกระแสน้ำทะเล เรือชนกัน การเกยตื้น ฯลฯ | | |
| Illustration: The phrase ' perils of the sea ' refers to any damages that has been caused by storms, sea water, collision, stranding and other perils that are peculiar to the sea or to a ship at sea which could not have been avoided by the exercise of reasonable care. This exception only refers to perils that are encountered at sea and not to those encountered on land or any other form of transport [CP03.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Exception of liability (TR031), Act of God (TR032), Fault of shipper (TR034), Inherent vice (TR035), Latent defect (TR036), Salvage (TR037) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|----------------------------------|---------------------------------------|
| TR034 | Eng: Fault of shipper [CP01.txt] | Thai: ความผิดของผู้ส่งของ (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Exception of liability |
| Definition: ความผิดของผู้ส่งของที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือสูญหายแก่สินค้า ได้แก่ การบรรจุหีบห่อหรือรวบมัดไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่เพียงพอ | | |
| Illustration: Where goods are lost or damaged due to fault of shipper , namely insufficiency or inadequacy of marks, the carrier is protected by the law. [CP01.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Exception of liability (TR031), Act of God (TR032), Perils of the sea (TR033), Inherent vice (TR035), Latent defect (TR036), Salvage (TR037) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|-------------------------------|---|
| TR035 | Eng: Inherent vice [CP02.txt] | Thai: ธรรมชาติแห่งของนั่นเอง ⁺ |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Exception of liability |
| Definition: ธรรมชาติแห่งของนั่นเอง หมายถึงคุณสมบัติภายในของสินค้าที่ไม่อาจทนต่อสภาพการขนส่งโดยปกติ แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้จัดการดูแลอย่างเหมาะสมแล้ว ทั้งนี้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบการสูญเสียหรือเสียหายอันเกิดจากการเสื่อมสภาพในตัวเองของสินค้าที่ขนส่งนั้น | | |
| Illustration: Inherent vice is relied on where the damage to the cargo results from the internal condition of the goods rather than their external circumstances. [CP02.txt] | | |
| Linguistic Specification: Syn. Inherent defect [CP05.txt] | | |
| Cross-reference: Exception of liability (TR031), Act of God (TR032), Perils of the sea (TR033), Fault of shipper (TR034), Latent defect (TR036), Salvage (TR037) | | |
| Notes: แก้ไขศัพท์โดยการเปลี่ยนจากคำว่า “สภาพแห่งของนั่นเอง” เป็น “ธรรมชาติแห่งของนั่นเอง” เพื่อความชัดเจนมากขึ้น | | |

| | | |
|--|-------------------------------|--|
| TR036 | Eng: Latent defect [CP03.txt] | Thai: ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายใน (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Exception of liability |
| Definition: ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายใน หมายถึงความบกพร่องที่ไม่อาจพบเห็นได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวัง และหมายความรวมถึงความชำรุดบกพร่องของเครื่องยนต์ | | |
| Illustration: The latent defect of ship refers to the disguised defective structure of the ship, motor etc. [CP03.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Exception of liability (TR031), Act of God (TR032), Perils of the sea (TR033), Fault of shipper (TR034), Inherent vice (TR035), Salvage (TR037) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|-------------------------|--|
| TR037 | Eng: Salvage [CP01.txt] | Thai: การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Exception of liability |
| Definition: การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นการให้ความช่วยเหลือแก่ชีวิตมนุษย์ ตลอดจนทรัพย์สินต่างๆ ที่ตกอยู่ในภยันตรายในท้องทะเลให้พ้นจากภัย | | |
| Illustration: According to the Hamburg Rules, salvage is any acts for saving human life or property from dangers in sea. [CP01.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Exception of liability (TR031), Act of God (TR032), Perils of the sea (TR033), Fault of shipper (TR034), Inherent vice (TR035), Latent defect (TR036) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|--|---------------------------------|---|
| TR038 | Eng: Dangerous goods [CP10.txt] | Thai: ของอันตราย (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of shipper |
| Definition: ของอันตราย หมายถึงของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิดได้ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าอื่น หรือสิ่งแวดล้อมได้ | | |
| Illustration: " Dangerous Goods " means any noxious, dangerous, hazardous, inflammable or explosive substance designated as dangerous by the regulations in force from time to time. [CP10.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Shipper (TR003), Label (TR039), Notice to carrier (TR040) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|-----------------------|---|
| TR039 | Eng: Label [CP04.txt] | Thai: ปิดป้าย (TE03) |
| Grammatical Category: Verb | | Subject Field: Duties and rights of shipper |
| Definition: ผู้ส่งของมีหน้าที่ทำเครื่องหมาย หรือปิดป้ายตามสมควร เพื่อให้รู้ว่าของที่ขนส่งนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ | | |
| Illustration: Where the shipment consists of dangerous goods, the shipper is required to mark or label these goods in a suitable manner for notifying the dangerous state of cargo. [CP04.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Dangerous goods (TR038), Notice to carrier (TR040) | | |
| Notes: - | | |

| | | |
|---|-----------------------------------|---|
| TR040 | Eng: Notice to carrier [CP01.txt] | Thai: การแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ (TE03) |
| Grammatical Category: Noun | | Subject Field: Duties and rights of shipper |
| Definition: ผู้ส่งของมีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น ตลอดจนข้อควรระวังและวิธีป้องกันอันตราย เมื่อผู้ส่งของได้ส่งของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น | | |
| Illustration: Where the dangerous goods is loaded on board, the shipper is under an obligation to give notice to carrier or actual carrier of the dangerous nature of the goods and the precautions that need to be taken in relation to the goods. [CP01.txt] | | |
| Linguistic Specification: - | | |
| Cross-reference: Dangerous goods (TR038), Label (TR039) | | |
| Notes: - | | |

ดัชนีศัพท์

A

| | | | |
|----------------------|--------------------------------|-------|-------|
| Act of God | เหตุสุดวิสัยอันเกิดจากธรรมชาติ | CN032 | TR032 |
| Actual carrier | ผู้ขนส่งอื่น | CN005 | TR005 |
| Article of transport | ภาชนะขนส่ง | CN008 | TR008 |

B

| | | | |
|----------------|----------|-------|-------|
| Bill of lading | ใบตราส่ง | CN013 | TR013 |
|----------------|----------|-------|-------|

C

| | | | |
|--------------------------------------|---------------------------|-------|-------|
| Carrier | ผู้ขนส่ง | CN002 | TR002 |
| Carrier liability | ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง | CN024 | TR024 |
| Claused bill of lading | ใบตราส่งที่มีข้อสงวน | CN021 | TR021 |
| Clean bill of lading | ใบตราส่งที่ปราศจากข้อสงวน | CN020 | TR020 |
| Compensation | ค่าสินไหมทดแทน | CN030 | TR030 |
| Consignee | ผู้รับตราส่ง | CN004 | TR004 |
| Contract of carriage of goods by sea | สัญญารับขนของทางทะเล | CN001 | TR001 |

D

| | | | |
|-------------------|--|-------|-------|
| Damage | ความเสียหาย | CN026 | TR026 |
| Dangerous goods | ของอันตราย | CN038 | TR038 |
| Delay in delivery | การส่งมอบชักช้า | CN027 | TR027 |
| Due diligence | การดำเนินการด้วยความ ระมัดระวังและเหมาะสม | CN011 | TR011 |

E

| | | | |
|------------------------|------------------------|-------|-------|
| Economic loss | ความเสียหายทางเศรษฐกิจ | CN029 | TR029 |
| Exception of liability | ข้อยกเว้นความรับผิด | CN031 | TR031 |

F

| | | | |
|------------------|------------------------|-------|-------|
| Fault of shipper | ความผิดของผู้ส่งของ | CN034 | TR034 |
| Freight | ค่าระวาง | CN015 | TR015 |
| Freight collect | ค่าระวางชำระที่ปลายทาง | CN023 | TR023 |
| Freight prepaid | ค่าระวางชำระที่ต้นทาง | CN022 | TR022 |

| | | | | |
|----------------------|---------------------------------|--|-------|-------|
| G | | | | |
| Goods | ของ | | CN006 | TR006 |
| H | | | | |
| - | | | | |
| I | | | | |
| Inherent vice | ธรรมชาติแห่งของนั่นเอง | | CN035 | TR035 |
| J | | | | |
| - | | | | |
| K | | | | |
| - | | | | |
| L | | | | |
| Label | ปิดป้าย | | CN039 | TR039 |
| Latent defect | ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายใน | | CN036 | TR036 |
| Lien | สิทธิยึดหน่วง | | CN016 | TR016 |
| Loss | ความสูญหาย | | CN025 | TR025 |
| M | | | | |
| - | | | | |
| N | | | | |
| Notice of arrival | ใบแจ้งวันเรือเข้า | | CN014 | TR014 |
| Notice to carrier | การแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ | | CN040 | TR040 |
| O | | | | |
| On deck | บนปากระวางเรือ | | CN012 | TR012 |
| Order bill of lading | ใบตราส่งชนิดตามคำสั่ง | | CN019 | TR019 |
| P | | | | |
| Perils of the sea | ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล | | CN033 | TR033 |

| | | | |
|-------------------------|--|-------|-------|
| Physical loss | ความเสียหายทางกายภาพ | CN028 | TR028 |
| Q | | | |
| - | | | |
| R | | | |
| - | | | |
| S | | | |
| Salvage | การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล | CN037 | TR037 |
| Seaworthiness | การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย | CN010 | TR010 |
| Shipped bill of lading | ใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว | CN017 | TR017 |
| Shipper | ผู้ส่งของ | CN003 | TR003 |
| Shipping unit | หน่วยการขนส่ง | CN009 | TR009 |
| Straight bill of lading | ใบตราส่งชนิดระบุชื่อผู้รับสินค้า | CN018 | TR018 |
| T | | | |
| - | | | |
| U | | | |
| - | | | |
| V | | | |
| Vessel | เรือเดินทะเล | CN007 | TR007 |
| W - Z | | | |
| - | | | |