หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1

ลักษณะทั่วไปของบิลออฟเลดิง

1.1 ประวัติความเป็นมาของการรับขนของทางทะเล และกำเนิดของบิลออฟเลดิง

ในสมัยแรกเริ่มเส้นทางทางบกนับเป็นเส้นทางสำคัญที่สุดที่มนุษย์ใช้ในการขนส่งสินค้า ซึ่งในเวลาต่อมาได้มีการใช้ล้อเลื่อนและสัตว์พาหนะช่วยผ่อนแรง เมื่อมีการประดิษฐ์เรือขึ้นมนุษย์ก็ใช้เรือในการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นอีกทางหนึ่ง เรือในยุคต้นทำจากไม้ขุดหรือแพหญ้าและใช้บรรทุกของข้ามฟากหรือตามลำน้ำ ชาวอียิปต์พัฒนาเรือนี้จนใช้การได้ดีตั้งแต่สมัย 4000 ปีก่อนคริสต์กาล (20 ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA 1970 :399) การขนส่งทางน้ำทวีความสำคัญขึ้นเมื่อมีการประดิษฐ์เรือที่ใช้เดินทะเลได้เนื่องจากเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าในปริมาณเท่ากันต่ำกว่าการขนส่งทางบกทั้งยังสามารถบรรทุกของหนักหรือในปริมาณมาก ๆ ได้ ทะเลกลายมาเป็นเส้นทางหลักของการติดต่อระหว่างยุโรปกับจีนและอินเดีย เส้นทางขนส่งทางบกที่สำคัญเช่นเส้นทางค้าไหม (SILK ROUTE) ที่มาร์โคโปโลใช้เดินทางจากยุโรปไปจีนลดความสำคัญลงไป นอกจากการพัฒนารูปแบบเรือแล้วยังมีการค้นหาเส้นทางเดินเรือใหม่ ๆ รวมทั้งขุดคลองเพื่อย่นระยะทาง คลองที่สำคัญเช่นคลองสุเอซซึ่งเชื่อมทะเลแดงและทะเลเมดิเตอร์เรเนียนได้เริ่มขุดตั้งแต่ 1380 ปีก่อนคริสต์กาลและขุดสำเร็จเมื่อประมาณ 285 ปีก่อนคริสต์กาล (22 ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA 1957 : 369)

การขนส่งทางน้ำทำให้อารยธรรมเจริญขึ้นอย่างรวดเร็ว จะเห็นได้ว่าตั้งแต่สมัยโบราณ เมืองท่าชายฝั่งจะมีความเจริญสูงและการขนส่งทางน้ำได้ก่อตัวเป็นรูปแบบที่ดีในเมืองท่าเหล่านี้ จนในสมัยคลาสสิคมีกฎหมายว่าด้วยสิทธิและหน้าที่ของคู่

สัญญารับขน การให้สินเชื่อโดยใช้เรือเป็นหลักประกัน (BOTTOMRY) และการเฉลี่ยความสูญเสียทางทะเลร่วมกัน (GENERAL AVERAGE)(20 ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA 1957:541)ในต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 การเริ่มใช้เครื่องจักรไอน้ำในการขับเคลื่อนเรือทำให้การขนส่งทางน้ำโดยเฉพาะการขนส่งทางทะเลพัฒนาไปมากและเป็นประโยชน์ในทางการค้าเนื่องจากสามารถกำหนดระยะเวลาที่เรือจะถึงจุดหมายปลายทางได้แน่นอน เพราะการเดินทางของเรือไม่ต้องพึ่งกระแสลมเช่นแต่ก่อน (IBID : 545) ในสมัยนี้มีสายการเดินเรือที่รับขนของตามเส้นทางประจำเกิดขึ้นมาก แต่ก็ยังมีเรือที่รับจ้างทั่วไปอยู่ สายการเดินเรือเหล่านี้รวมตัวเป็นชมรมเพื่อกำหนดค่าระวางและจำนวนเที่ยวเดินเรือ (20 ENCYCLPPAEDIA BRITANNICA 1970 : 419)การรับขนของทางทะเลมีความสำคัญเป็นอันดับหนึ่งในทางการค้าระหว่างประเทศ กองเรือพาณิชย์ขยายตัวจากระวางรวม 4,000,000 ตันกรอส เมื่อต้นคริสต์ศตวรรษที่ 19 เป็น 153,000,000 ตันกรอส ใน ค.ศ. 1964 (IBID : 424-425) และเป็น 418,682,000 ตันกรอส ใน ค.ศ.1984 (PEACH 1985:718)

ความเป็นมาเกี่ยวกับการใช้บิลออฟเลดิงเป็นครั้งแรกเมื่อใดนั้นไม่ปรากฏชัดถึงแม้จะมีการบันทึกเรื่องราวเกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าลงเรือเพื่อขนส่งข้ามมหาสมุทรมากว่า 1000ปีก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากในสมัยกรีกและโรมันไม่มีการบัญญัติกฎหมายทะเลใช้อย่างเป็นทางการ ดังนั้นกฎหมายการค้าทางทะเลจึงเกิดจากจารีตประเพณีและทางปฏิบัติของพ่อค้าทางทะเลในยุคต้น ๆ อย่างไรก็ตามการศึกษาถึงต้นกำเนิดของบิลออฟเลดิงนี้ควรจะย้อนดูจากการปฏิบัติของรัฐในประเทศอิตาลีในสมัยคริสต์ศตวรรษที่ 11 ซึ่งเป็นเวลาที่กฎหมายการค้าทางทะเลได้เริ่มพัฒนาขึ้น ในกฎหมายของเมืองแห่งหนึ่งในอิตาลีคือ MARITIME ORDINANCE OF TRANI OF 1063 ได้มีการกำหนดให้นายเรือทุกคนต้องมีเสมียนประจำเรือ และอ้างอิงถึงทะเบียนเรือ (SHIP'S BOOK OR REGISTER) ซึ่งเป็นหลักฐานเก่าแก่ของการบันทึกรายการสินค้าที่บรรทุก

ลงเรือ ซึ่งรายการที่บันทึกเหล่านี้จะเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารของเรือ (SHIP'S PAPER) นอกจากนี้มีการค้นพบร่างเอกสารชื่อ CUSTOMS OF THE SEA ซึ่งเชื่อว่าเขียนขึ้นในคริสต์ศตวรรษที่ 14 ที่เมืองบาร์เซโลนาเอกสารนี้กล่าวถึงทะเบียนเรือ (REGISTER BOOK) ซึ่งเสมียนประจำเรือต้องรักษาไว้ และกล่าวต่อไปว่าพ่อค้าควรแจ้งให้เสมียนประจำเรือทราบทันทีที่เรือเริ่มออกเดินทางว่ามีสินค้าใดนอกเหนือจากที่ได้บันทึกไว้เป็นหนังสือ มิฉะนั้นเจ้าของเรือจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายแก่สินค้านั้น บันทึกนี้รวมถึงบัญชีการรับของและการชำระเงินซึ่งไม่เป็นที่สงสัยเลยว่าบันทึกที่อ้างถึงเป็นเอกสารสำคัญเกี่ยวกับสินค้าในสมัยแรก ๆที่ยังไม่มีการพัฒนา และบันทึกนี้มีลักษณะเป็นเอกสารสิทธิและหลักฐานแห่งสิทธิของพ่อค้าในสินค้าที่ระบุชื่อตน ณ ท่าปลายทาง

หลักฐานของการรับขนของทางทะเลได้มีการพัฒนาตามลำดับ จากเดิมมีแต่พยานบุคคลมาเป็นบันทึกประจำเรือจนในที่สุดมาเป็นสัญญาระหว่างพ่อค้าและนายเรือ ในระหว่างการพัฒนานี้ พ่อค้าซึ่งเคยเดินทางไปพร้อมกับสินค้าก็เปลี่ยนวิธีการมาเป็นการสั่งนายเรือให้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้ใดผู้หนึ่งแทน ด้วยเหตุนี้จึงเกิดความจำเป็นที่จะต้องคัดลอกรายการจากบันทึกประจำเรือมาเป็นเอกสารสิทธิที่นายเรือลงนามต่างหาก การที่มีเอกสารเพียงฉบับเดียวทำให้เกิดความยุ่งยากในการพิสูจน์กรรมสิทธิ์ในสินค้า เมื่อเอกสารหายชะตากรรมของผู้ส่งของจะขึ้นอยู่กับความปรานีของนายเรือซึ่งครอบครองหลักฐานของสัญญาแต่ผู้เดียว ในครึ่งหลังของคริสต์ศตวรรษที่ 16 การใช้บิลออฟเลดิงเป็นที่แพร่หลาย และในช่วงนี้เองที่มีการระบุข้อความลงในบิลออฟเลดิงว่าเมื่อมีการปฏิบัติตามบิลออฟเลดิงฉบับหนึ่งแล้ว บิลออฟเลดิงอื่น ๆ ตกเป็นโมฆะ

เนื่องจากการขยายตัวของการค้าและความซับซ้อนของธุรกิจในคริสต์ศตวรรษที่ 18 ทำให้มีความจำเป็นต้องโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าก่อนถึงท่าปลายทางมากขึ้น ดังนั้นจึงมีการสลักหลังโอนบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้ซื้ออย่างแพร่หลายและบิลออฟเลดิง

ที่เปลี่ยนมือได้ (NEGOTIABLE BILL OF LADING) เป็นที่ใช้กันทั่วไป คดีสำคัญที่มีการกล่าวถึงเรื่องการสลักหลังโอนบิลออฟเลดิง คือ SNEE V. PRESCOTT (1793) (MITCHELHILL 1982 : 1)

ในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่ง ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องจัดให้เรือมีความสามารถทางทะเล* ออกเดินเรือโดยไม่ชักช้า และไม่ออกนอกเส้นทางการเดินเรือปกติโดยไม่มีเหตุอันสมควร ผู้ขนส่งมีความรับผิดโดยเด็ดขาดต่อผู้ส่งของเมื่อเกิดการสูญหายหรือเสียหายแก่สินค้าเว้นแต่ความเสียหายดังกล่าวเกิดจากเหตุสุดวิสัย การกระทำของศัตรูมหาชน (ACT OF PUBLIC ENEMIES) หรือสภาพแห่งของ ทั้งนี้เหตุดังกล่าวต้องมิได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งด้วย ดังนั้นข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในบิลออฟเลดิงในยุคแรกจึงเป็นข้อจำกัดโดยทั่ว ๆ ไป อย่างไรก็ตามผลของคำพิพากษาในคริสต์ศตวรรษที่ 18 ทำให้เจ้าของเรือเริ่มแก้ไขบิลออฟเลดิงโดยไม่เพียงแต่ระบุข้อยกเว้นความรับผิดของตนตามกฎหมายคอมมอนลอว์เท่านั้น แต่ระบุข้อยกเว้นความรับผิดของตนรวมถึงที่เกี่ยวกับภัยทางทะเลทุกชนิดหรือภัยจากการรับขนทุกชนิด ผู้ขนส่งโดยอาศัยประโยชน์จากหลักเสรีภาพในการทำสัญญาได้ระบุข้อยกเว้นความรับผิดของตนตามที่กฎหมายการค้าทางทะเลกำหนดไว้เกือบทั้งหมดลงในบิลออฟเลดิง เมื่อใดศาลวางหลักกฎหมายเป็นผลเสียต่อผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็จะระบุเพิ่มข้อยกเว้นความรับผิดใหม่ไว้ในบิลออฟเลดิงเพื่อให้หลักกฎหมายตามคำพิพากษาของศาลไม่มีผลในอนาคต ในยุคต้นของการขนส่งโดยเรือ

---

*คำว่าความสามารถทางทะเลแปลมาจากคำภาษาอังกฤษว่า SEAWORTHINESS ซึ่งได้เคยมีการอ้างถึงในหนังสือการพาณิชยนาวี ของ พลเรือโทหลวงชาญชยศึก (ชื่น ชาญชยศึก) หน้า 51 แต่ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.... ใช้คำว่า สภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

ที่ขับเคลื่อนด้วยเครื่องจักรไอน้ำ แม้การแข่งขันระหว่างผู้ขนส่งมีมากขึ้นแต่ในขณะเดียวกันสินค้าที่ต้องการขนส่งก็มีมากกว่าที่เรือจะรับได้ ผู้ขนส่งจึงสามารถขยายข้อยกเว้นตามสัญญารับขนออกไปเท่าที่อำนาจต่อรองของผู้ขนส่งจะอำนวย บิลออฟเลดิงในช่วงเวลานั้นจึงมีข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งแม้กระทั่งในความเสียหายที่เกิดจากความประมาทของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างเกี่ยวกับการบรรทุกและการส่งมอบสินค้าผิด

สถานการณ์เช่นนี้ได้ก่อให้เกิดความไม่พอใจแก่ผู้ส่งของ นายธนาคารและผู้รับประกันภัย และเกิดแรงผลักดันให้ผู้ขนส่งบางคนในประเทศอังกฤษยอมรับบิลออฟเลดิงแม่แบบ (MODEL BILLS OF LADING) ที่เสนอในการประชุม ณ เมืองลิเวอร์พูล ใน ค.ศ.1882 หรือที่เรียกว่า "CONFERENCE FORM" BILL OF LADING ซึ่งกำหนดว่าผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดเฉพาะในกรณีความผิดพลาดในการเดินเรือเท่านั้นและไม่หลุดพ้นจากความรับผิดเมื่อเป็นความผิดของนายเรือหรือลูกเรือในการดูแลรักษาสินค้า โดยกำหนดความรับผิดชั้นสูงของผู้ขนส่งไม่เกิน 100 ปอนด์สเตอลิงต่อหีบห่อ นอกจากนี้ใน ประเทศสหรัฐอเมริกาและอาณานิคมของอังกฤษก็ได้มีการชัดแย้งระหว่างผู้ขนส่งและเจ้าของสินค้าและได้มีการเรียกร้องให้ออกกฎหมายเพื่อขจัดความยุ่งยากที่เกิดจากการใช้หลักเสรีภาพในการทำสัญญาอย่างไม่จำกัดของผู้ขนส่ง ความขัดแย้งนี้ยุติลงด้วยการประนีประนอม ในค.ศ.1893 สหรัฐอเมริกาได้บัญญัติรัฐบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือ บิลออฟเลดิง หน้าที่ความรับผิดและสิทธิเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า ค.ศ.1893 (AN ACT RELATING TO NAVIGATION OF VESSELS, BILLS OF LADING AND TO CERTAIN OBLIGATIONS, DUTIES AND RIGHTS IN CONNECTION WITH THE CARRIAGE OF PROPERTY, 1893) หรือที่เรียกว่า HARTER ACT (46 U.S.C.A. SECTIONS 190-195) ผ่านสภาเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1893 ซึ่งได้ก่อตั้งหลักการสำคัญโดยแยกความแตกต่างระหว่างความผิดในการเดินเรือ (FAULTS IN NAVIGATION) หรือการจัดการเรือ(MANAGEMENT OF THE VESSEL)กับความผิดในการดูแลและ

รักษาสินค้า (CARE AND CUSTODY OF THE CARGO)และได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดที่แน่นอนสำหรับเจ้าของเรือและห้ามเพิ่มข้อจำกัดความรับผิด เช่น ห้ามเจ้าของเรือทำสัญญายกเว้นหน้าที่ของตนที่จะต้องกระทำตามสมควรเพื่อดูแลสินค้าและจัดให้เรือมีความสามารถทางทะเล (SEAWORTHY SHIP) หลังจากนั้นในประเทศอื่นได้มีการออกกฎหมายที่คล้าย ๆ กันตามมา ได้แก่ AUSTRALIAN SEA CARRIAGE OF GOODS ACT 1904, THE NEW ZEALAND SHIPPING AND SEAMEN ACT 1908 และ THE CANADIAN WATER CARRIAGE OF GOODS ACT 1910

อย่างไรก็ตามความจำเป็นที่จะต้องมีการปรับปรุงยังคงมีอยู่ต่อมาจนเกิดข้อสรุปว่าควรจะจัดให้มีข้อตกลงระหว่างประเทศเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันจึงมุ่งไปในการจัดทำแบบของบิลออฟเลดิงสากล (AN INTERNATIONAL MODEL BILL OF LADING) ซึ่งกำหนดมาตรฐานความรับผิดขั้นต่ำของผู้ขนส่งที่ใช้กันทั่วโลก การประชุมระหว่างประเทศได้จัดขึ้นโดยความช่วยเหลือของ INTERNATIONAL LAW ASSOCIATION และ COMITE' MARITIME INTERNATIONAL (CMI) ในการประชุม ณ กรุงเฮก เมื่อ ค.ศ.1921 ผู้แทนของผู้ขนส่งชั้นนำ ผู้รับประกันภัย ผู้ส่งของและนายธนาคารจากประเทศมหาอำนาจทางทะเล ได้ปรึกษาหารือและกำหนดหลักการซึ่งต่อมาเป็นที่รู้จักกันในนามของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการกำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับบิลออฟเลดิงให้เป็นอย่างเดียวกันลงนาม ณ. กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 1924 (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES OF LAW RELATING TO BILLS OF LADING SIGNED AT BRUSSELS ON THE 25th AUGUST, 1924)หรือ HAGUE RULES ประเทศการค้าที่สำคัญส่วนใหญ่ได้ลงนามในกรรมสารสุดท้ายเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม 1924 และอนุสัญญาเริ่มมีผลใช้บังคับในวันที่ 2 มิถุนายน 1931 หลักการของอนุสัญญานี้ คือการกำหนดหน้าที่ความรับผิดขั้นต่ำของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดขั้นสูงและขอบเขตแห่ง

ความรับผิด(CARRIER'S MINIMUM OBLIGATIONS, HIS MAXIMUM IMMUNITIES AND THE LIMIT OF HIS LIABILITY)ซึ่งได้มีการแก้ไขในรายละเอียดต่อมาอีก 2 ครั้ง โดย BRUSSELS PROTOCOL 1968* และ PROTOCOL 1979**

---

*เนื้อหาหลักของการแก้ไขเพื่อเป็นการกลับหลักในคำพิพากษาของศาลอังกฤษ ใน 2 คดี คือ THE MUNCASTER CASTLE CASE (1961) A.C.807 ซึ่งตัดสินให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดสำหรับการขาดการดูแลตามสมควรเพื่อให้เรือมีความสามารถทางทะเล แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้ใช้ความอุตสาหะอย่างมากแล้วในการเลือกผู้ตรวจสอบความสามารถทางทะเลได้ของเรือ และในคดี SCRUTTONS, Ltd. V. MIDLAND SILICONES LTD. (1962) A.C.446 ซึ่งบ่งชี้โดยบริยายว่าลูกจ้างของผู้ขนส่งไม่ควรจะได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดใน HAGUE RULES

นอกจากนี้ยังมีการแก้ไขในส่วนที่สำคัญอื่น ๆ คือ ข้อความในบิลออฟเลดิงที่เป็นหลักฐานเบื้องต้นของการรับสินค้าโดยผู้ขนส่งนั้นจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ หากได้มีการโอนบิลออฟเลดิงไปยังบุคคลที่สามซึ่งกระทำการโดยสุจริต การตกลงขยายอายุความการฟ้องร้องผู้ขนส่งได้ภายหลังที่มูลคดีแห่งการฟ้องร้องได้เกิดขึ้น การที่ผู้ขนส่งฟ้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลที่สาม การเพิ่มวงเงินจำกัดความรับผิดต่อหนึ่งหีบห่อหรือต่อหน่วย เปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนที่จะใช้ในการคำนวณเงินตามคำพิพากษาจาก POUND STERLING มาเป็น POINCARE FRANC และการใช้ HAGUE RULES แก่ทั้งบิลออฟเลดิงสำหรับการขนสินค้าขาเข้าและขาออกโดยไม่คำนึงถึงกฎหมายที่ใช้บังคับแก่บิลออฟเลดิงนั้นหรือสัญชาติคู่สัญญา

**เนื้อหาหลักของการแก้ไขคือ แก้ไขหน่วยคิดบัญชีที่ใช้ในการคำนวณวงเงินจำกัดของความรับผิดสูงสุดของผู้ขนส่งในความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือบุบสลายเป็นแบบสิทธิพิเศษถอนเงิน (SPECIAL DRAWING RIGHT) หรือเรียกย่อ ๆ ว่า SDR.

HAGUE RULES ที่แก้ไขโดย BRUSSELS PROTOCOL 1968 รวมเรียกว่า HAGUE VISBY RULES ประเทศต่าง ๆ หลายประเทศได้ตรากฎหมายภายในยอมรับหลักการตามอนุสัญญานี้ เช่น ประเทศอังกฤษได้ตราพระราชบัญญัติ THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1924 ออกใช้ในเดือนมกราคม 1925 เพื่อให้ HAGUE RULES มีผลใช้บังคับทางกฎหมายในประเทศอังกฤษ อย่างไรก็ตามเมื่อได้มีการจัดทำ BRUSSELS PROTOCOL 1968 เพื่อแก้ไข HAGUE RULES แล้วจึงได้มีการประกาศใช้ THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1971 เพื่อยอมรับการแก้ไขดังกล่าวให้มีผลใช้บังคับในทางกฎหมาย ซึ่งเมื่อพระราชบัญญัติปี 1971 นี้มีผลใช้บังคับ พระราชบัญญัติปี 1924 ก็เป็นอันยกเลิกไป ส่วนสหรัฐอเมริกาได้ตารัฐบัญญัติ THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT 1936 หรือCOGSA (46 U.S.C.A.SECTIONS 1301-1312) ซึ่งผ่านสภาเมื่อวันที่ 10 เมษายน ค.ศ.1936 เพื่อให้ HAGUE RULES มีผลใช้บังคับทางกฎหมายในประเทศสหรัฐอเมริกา ทั้ง HARTER ACT และ COGSA ต่างเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่งเช่นเดียวกันแต่ COGSA จะใช้บังคับกับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศส่วนการรับขนของภายในยังอยู่ใต้บังคับของ HARTER ACT เว้นแต่คู่สัญญาตกลงให้ COGSA ใช้บังคับ สำหรับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศประเภทในช่วงที่ COGSA ไม่มีผลบังคับ HARTER ACT ก็ยังใช้บังคับอยู่

อย่างไรก็ตาม ประเทศส่วนใหญ่โดยเฉพาะประเทศในโลกที่สามยังคงไม่พอใจกับ HAGUE RULES และ HAGUE VISBY RULES โดยมีความรู้สึกว่าข้อจำกัดความรับผิดที่ให้แก่ผู้ขนส่ง ตาม HAGUE RULES และ HAGUE VISBY RULES ไม่ยุติธรรมสำหรับผู้ส่งของ ระยะเวลาแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งควรขยายออกไป วงเงินจำกัดของความรับผิดควรแทนด้วยหน่วยที่ง่ายในการแลกเปลี่ยนเป็นเงินที่ต้องชำระ และผู้ขนส่งไม่ควรได้รับอนุญาตให้กำหนดในบิลออฟเลดิงว่าให้ฟ้องคดียังศาลใด (CHOICE OF FORUM) ดังนั้นองค์การประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้า

และพัฒนา (UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT หรือ UNCTAD) จึงได้มอบหมายให้คณะกรรมาธิการสหประชาชาติว่าด้วย กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (UNITED NATIONS COMMISSION ON INTERNATIONAL TRADE LAW หรือ UNCITRAL) พิจารณาเรื่องนี้และร่างอนุสัญญาใหม่ซึ่งในที่สุดกลายมาเป็น THE UNITED NATIONS CONVENTION ON CARRIAGE OF GOODS BY SEA 1978 (HAMBURG RULES)* ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีผลใช้บังคับ

---

*สาระสำคัญ ของ HAMBURG RULES มีรายละเอียดโดยสรุปดังนี้

ก) ขยายความรับผิดของผู้ขนส่งให้ครอบคลุมระยะเวลาทั้งหมดที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง

ข) บทบัญญัตินี้ใช้แก่สัญญารับขนของทางทะเลไม่ว่าจะมีการออกบิลออฟเลดิงหรือไม่

ค) เมื่อการขนส่งกระทำโดยบุคคลที่มิใช่ผู้ทำสัญญารับขน ผู้ขนส่งที่แท้ (ACTUAL CARRIER) กับบุคคลดังกล่าวมีความรับผิดร่วมกัน ในเมื่อทั้งสองต้องรับผิด

ง) มีการตัดรายการข้อยกเว้นความรับผิดแก่ผู้ขนส่งออกบางรายการ ผู้ขนส่งต้องรับผิดสำหรับการสูญหายการบุบสลายและค่าใช้จ่ายอันเป็นผลมาจากการสูญหายการบุบสลายของสินค้ารวมทั้งจากการส่งมอบชักช้า หากเหตุแห่งการนั้นเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของตน ผู้ขนส่งจะพ้นจากความรับผิดถ้าสามารถพิสูจน์ว่าตน ลูกจ้าง หรือตัวแทนของตนได้ใช้มาตรการทุกอย่างอันสมควรแก่สถานการณ์เพื่อหลีกเลี่ยงเหตุและผลที่ตามมาดังกล่าว ข้อยกเว้นความรับผิดเกี่ยวกับอัคคีภัยได้ถูกตัดออก และผู้ขนส่งมีความรับผิดถ้าผู้เรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าอัคคีภัยเกิดจากความผิดหรือความประมาทของผู้ขนส่ง การขนส่งสัตว์มีชีวิตซึ่งไม่รวมอยู่ใน HAGUE RELES ได้มีการบัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ โดยให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดเว้นแต่การสูญหายหรือเสียหายของสัตว์มีชีวิตเกิดจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่งประเภทนั้น

013703

นอกจากความจำเป็นในการจัดทำรูปแบบของบิลออฟเลดิงให้มีหลักเกณฑ์เป็นอย่างเดียวกันแล้วยังมีความจำเป็นในการกำหนดหลักเกณฑ์ เพื่อขยายและอำนวยประโยชน์แก่การเปลี่ยนมือได้ของบิลออฟเลดิงในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ต่าง ๆ ของคู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง ดังจะเห็นได้จากการที่ประเทศอังกฤษตราพระราชบัญญัติ THE BILLS OF LADING ACT 1855 เพื่อให้สอดคล้องกับจารีตประเพณีใน

จ) ข้อยกเว้นตาม HAGUE RULES สำหรับการที่เรือจะออกนอกเส้นทางการเดินเรือปกติโดยมีเหตุอันสมควรได้ถูกตัดออก แต่ผู้ขนส่งได้รับความคุ้มครองสำหรับการสูญหายการบุบสลายหรือการส่งมอบสินค้าชักช้าที่เป็นผลมาจากมาตรการเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล และจากมาตรการอันสมควรเพื่อช่วยเหลือทรัพย์สินในทะเล

ฉ) ผู้ขนส่งมีความรับผิดต่อการสูญหายการบุบสลายของสินค้าที่บรรทุกบนปากระวาง (ซึ่งครอบคลุมไม่ถึงใน HAGUE RULES) ถ้าการบรรทุกบนปากระวางนั้นขัดต่อความตกลงที่ทำกับผู้ส่งของหรือประเพณีในการค้าประเภทนั้นหรือตัวบทกฎหมายและความเสียหายเป็นผลมาจากการบรรทุกปากระวางโดยตรงแต่อย่างเดียว

ช) มีการทำความเข้าใจร่วมกันไว้ในภาคผนวกของอนุสัญญา เพื่อเป็นที่เข้าใจว่าอนุสัญญามีพื้นฐานจากหลักเกณฑ์ที่สันนิษฐานไว้ก่อนว่าความเสียหายเกิดจากความผิดหรือความประมาทของผู้ขนส่ง ภาระการพิสูจน์เป็นอย่างอื่นตกอยู่แก่ผู้ขนส่งเว้นแต่จะได้มีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

ซ) เพิ่มวงเงินจำกัดของความรับผิดเป็น 835 SDRS ต่อหนึ่งหีบห่อหรือหน่วยที่ใช้การขนส่ง หรือ 2.5 SDRS ต่อ หนึ่งกิโลกรัม แล้วแต่ว่าอย่างใดสูงกว่า ความรับผิดสำหรับการส่งมอบชักช้าจำกัดไว้ไม่เกิน 2.5 เท่าของค่าระวาง

ฌ) มีการแก้ไขเกี่ยวกับสถานที่ที่จะดำเนินคดีหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการ โดยผู้เรียกร้องมีสิทธิฟ้องคดีหรือเสนอข้อพิพาท ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง หรือท่าเรือที่ขนถ่ายของลง

ทางการค้าที่มีการสลักหลังโอนบิลออฟเลดิงเพื่อให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนไปยังผู้รับสลักหลังแต่เกิดปัญหาที่ผู้รับโอนไม่ได้รับโอนสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของซึ่งปรากฏในบิลออฟเลดิงไปด้วยอันเนื่องจากหลัก PRIVITY OF CONTRACT ผู้รับโอนจึงไม่สามารถฟ้องหรือถูกฟ้องตามสัญญาได้ ดังนั้นจึงเกิดความจำเป็นที่จะต้องกำหนดให้สิทธิหน้าที่ตามสัญญาดังกล่าวโอนไปพร้อมกับสินค้า สำหรับสหรัฐอเมริกาก็ได้มีการตรา FEDERAL BILLS OF LADING ACT (49 U.S.C.A.SECTIONS 81-124) ซึ่งเป็นกฎหมายเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม ค.ศ 1916 เพื่อวัตถุประสงค์ในทำนองเดียวกัน

ในส่วนประวัติความเป็นมาของการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศของไทยนั้น อาจกล่าวได้ว่าเป็นกิจการที่รัฐให้ความสำคัญมาโดยตลอดตั้งแต่โบราณ ในสมัยอยุธยาและต้นรัตนโกสินทร์ รายได้จากการเดินเรือพาณิชย์ระหว่างประเทศของไทยนั้นเป็นที่มาของรายได้ที่สำคัญของประเทศนอกเหนือจากรายได้จากภาษีอากรและส่วยที่เก็บจากราษฎร ซึ่งรายได้ในส่วนหลังนี้ไม่เพียงพอกับรายจ่ายของประเทศในการทำนุบำรุงประเทศและใช้ในการสงคราม การค้าทางเรือของไทยให้ประโยชน์ตอบแทนอย่างมาก เพราะรัฐดำเนินการเองด้วยวิธีผูกขาดการค้าภายใต้ระบบพระคลังสินค้า และสินค้าที่ส่งออกไปขายส่วนหนึ่งเป็นสินค้าที่ไพร่ส่วยนำมาให้แทนการเป็นทหาร ต้นทุนการค้าจึงต่ำ นอกจากการเดินเรือที่รัฐเป็นเจ้าของกิจการแล้วมีการเดินเรือโดยขุนนางชาวไทยและชาวจีนซึ่งมีตำแหน่งเกี่ยวข้องกับการค้าต่างประเทศและเอกชนชาวจีนที่มีทุนทรัพย์เพียงพอที่จะลงทุนในการค้าด้านนี้ และยังมีการเดินเรือของพ่อค้าต่างชาติที่เข้ามาค้าขายกับประเทศไทย

การค้าทางเรือในยุคสุโขทัยส่วนใหญ่เป็นการส่งสินค้าไปขายพร้อมกับเรือที่บรรทุกเครื่องราชบรรณาการไปถวายพระเจ้ากรุงจีน ต่อมาในสมัยอยุธยาระบบการค้าทางเรือเปลี่ยนไปและเจริญรุ่งเรืองขึ้นเป็นลำดับ โดยเฉพาะเมื่อรัฐตั้งพระคลังสินค้ามีระบบผูกขาดสินค้า ในสมัยธนบุรีเป็นช่วงเวลาที่ประเทศกำลังสร้างเมืองให้เป็นปึกแผ่นและบูรณะประเทศ การค้าในช่วงนั้นจึงมีไม่มาก ในสมัยต้นรัตนโกสินทร์เป็นช่วงเวลาที่

การค้าทางเรือเจริญก้าวหน้ามากแต่ในปลายสมัยรัชกาลที่ 3 การแต่งเรือออกไปค้าขายยังต่างประเทศลดลงเพราะมีการเก็บภาษีอากรหลายอย่างขึ้น ซึ่งเป็นรายได้ที่แน่นอนกว่า และกอร์ปกับพ่อค้าชาวตะวันตกเข้ามาแข่งขันมากโดยใช้เรือกลไฟเป็นพาหนะบรรทุกสินค้าได้มากกว่าและมีพลังขับเคลื่อนเร็วกว่า ในที่สุดการค้าทางเรือของรัฐจึงต้องล้มเลิกลงเมื่อไทยทำสนธิสัญญาบาวริง ใน พ.ศ.2389 โดยยกเลิกระบบพระคลังสินค้าอย่างเด็ดขาดแต่การค้าของเอกชนยังคงมีอยู่จนถึงปัจจุบัน

ประเทศส่วนใหญ่ที่ไทยทำการค้าด้วยมาตั้งแต่โบราณเป็นประเทศทางตะวันออก เช่น จีน เกาหลี ญี่ปุ่น ชวา สุมาตรา ฟิลิปปินส์ เป็นต้น และไทยมักจะทำการค้ากับประเทศจีนเป็นหลัก ส่วนประเทศทางตะวันตกนั้นไม่ค่อยนิยมเพราะไทยสามารถซื้อสินค้าส่วนใหญ่เว้นอาวุธจากประเทศในแถบตะวันออกได้อยู่แล้ว และเนื่องจากการค้าของไทยเป็นแบบผูกขาดซึ่งต่างจากทางประเทศตะวันตกที่เป็นแบบเสรี จึงทำให้พ่อค้าตะวันตกไม่นิยมค้าขายกับไทย

ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ I ไทยได้ยึดเรือสินค้าของเยอรมันที่อยู่ในน่านน้ำไทยทั้งหมดเป็นเรือเชลยและได้กรรมสิทธิ์เมื่อสงครามสิ้นสุด จอมพลเรือเจ้าฟ้ากรมพระนครสวรรค์วรพินิจเสนาบดีกระทรวงทหารเรือจึงได้จัดตั้งบริษัทพาณิชย์นาวีสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ขึ้นเมื่อ พ.ศ.2416 นับว่าเป็นการตั้งกิจการพาณิชย์นาวียุคใหม่ขึ้นเป็นครั้งแรก แต่ประสบกับการขาดทุนจึงเลิกกิจการไปในปี พ.ศ.2483 รัฐบาลได้จัดตั้งบริษัทไทยเดินเรือทะเลจำกัดขึ้นโดยรัฐบาลให้การสนับสนุนในด้านการเงินและสินค้า ปัจจุบันนี้นอกจากบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด แล้วยังมีบริษัทเดินเรือเอกชนอีกประมาณ 49 บริษัท

ในส่วนกฎหมายไทยที่บัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลนั้นปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 609 วรรค 2 ว่า"การรับขนของทางทะเลให้บังคับตามกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" และในมาตรา 868 ว่า

"สัญญาประกันภัยทางทะเลให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความประสงค์ของผู้ร่างกฎหมายที่จะให้มีการบัญญัติกฎหมายหรือข้อบังคับออกใช้แก่การรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเลโดยเฉพาะแยกต่างหากจากการรับขนและการประกันภัยภายในประเทศ แต่จนถึงปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลหรือประกันภัยทางทะเลใช้บังคับ อย่างไรก็ตามได้เคยมีการพยายามที่จะร่างประมวลกฎหมายทะเลซึ่งมีขอบเขตคลุมเรื่องรับขนของทางทะเล ประกันภัยทางทะเลและเรื่องอื่น ๆ ด้วย เช่น การจำนองเรือ การจำนำสินค้า หนี้สิน บุริมสิทธิต่างๆอันเกี่ยวกับตัวเรือ ความรับผิดของนายเรือและเจ้าของเรือ เป็นต้น รวมทั้งมาตรการของรัฐในการควบคุมการเดินเรือด้วย โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ตั้งคณะกรรมการขึ้นยกร่างประมวลกฎหมายทะเล ให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบในการร่าง กระทรวงคมนาคมได้ตั้งอนุกรรมการยกร่างในเรื่องต่าง ๆ เช่น การรับขนของทางทะเลและการเดินเรือโดยทั่วไป อย่างไรก็ตามเป็นที่น่าเสียดายที่การปฏิบัติงานดังกล่าวไม่บรรลุผล(ไชยวัฒน์ บุนนาค 2524:36-37) ความพยายามในการที่จะพัฒนาทางด้านการพาณิชย์นาวีของไทยได้รับความสนใจอีกครั้งโดยการตราพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 พระราชบัญญัติดังกล่าวให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า "คณะกรรมการส่งเสริมพาณิชยนาวี"* มีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่คณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพาณิชยนาวี และประสานงานด้านนี้กับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง** ให้จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีขึ้นในกระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นศูนย์กลางประสานงานและศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการพาณิชยนาวีรวมทั้งการอื่นๆเพื่อให้เป็นไปตาม

---

*ดูเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ.2521 มาตรา 5

**ดูเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ.2521 มาตรา 11

วัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติ* และมีบทบัญญัติให้อำนาจแก่รัฐมนตรีกำหนดมาตรการที่เป็นประโยชน์ในการส่งเสริมการพาณิชยนาวีของไทย**

ในปัจจุบันคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชั้นชุดหนึ่งเรียกว่า คณะกรรมการเฉพาะเรื่องเพื่อพิจารณายกร่างกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลและการส่งเสริมการพาณิชยนาวี คณะกรรมการได้ร่างพระราชบัญญัตินี้เสร็จแล้วและขณะนี้อยู่ในระหว่างขั้นตอนนำเสนอเข้าสู่สภานิติบัญญัติเพื่อพิจารณาประกาศออกใช้เป็นกฎหมายต่อไป

1.2 <u>ลักษณะทั่วไปของการรับขนของทางทะเล</u>

ธุรกิจการรับขนของทางทะเลมีความสำคัญมากขึ้นตามความจำเป็นในการขนส่งของจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ในปัจจุบันเทคโนโลยีสมัยใหม่พัฒนาไปมาก การติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อที่อยู่ห่างไกลสะดวกและรวดเร็วประกอบกับการเพิ่มจำนวนของประชากรมากขึ้นทำให้การค้าขายขยายตัว จึงต้องมีการขนส่งสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อเพิ่มขึ้น การขนส่งทางทะเลสะดวกและประหยัดกว่าการขนส่งทางบกสำหรับการขนส่งสินค้าที่หนักหรือมีปริมาณมากในระยะทางไกล ๆ (20 ENCYCLOPAEDIA BRITANNICA 1957 : 541) การขนส่งทางทะเลจึงเป็นที่นิยมในวงการธุรกิจ

---

*ดูเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521 มาตรา 14

**ดูเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521 มาตรา 16, 17

ขั้นตอนโดยทั่วไปของการขนส่งสินค้าที่ซื้อขายกันโดยทางทะเลจะมีดังนี้ คือ ผู้ขายจะจัดการทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่ง (CARRIER) ก่อน โดยผู้ขายอาจเป็นคู่สัญญาหรือให้ผู้อื่นเป็นคู่สัญญาแทน ผู้ที่เข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งเรียกว่า ผู้ส่งของ (SHIPPER) สัญญาที่ทำเรียกว่า สัญญารับขนของทางทะเล (CONTRACT OF CARRIAGE BY SEA หรือบางครั้งเรียกว่า CONTRACT OF AFFREIGHTMENT) ค่าตอบแทนที่ผู้ขนส่งจะได้รับเรียกว่า ค่าระวาง (FREIGHT) ในกรณีที่จำนวนสินค้าที่จะส่งมากถึงขนาดต้องใช้เรือทั้งลำ ผู้ส่งของอาจทำสัญญารับขนในรูปของสัญญาชาร์เตอร์เรือ (CHARTER-PARTY) แต่ถ้าจำนวนสินค้าที่ส่งไม่มากถึงขนาดต้องขนโดยเรือทั้งลำ สินค้าดังกล่าวจะถูกขนรวมกับสินค้าของผู้อื่น ในกรณีนี้ปกติผู้ส่งของและผู้ขนส่งจะไม่ได้ทำสัญญากันเป็นลายลักษณ์อักษร เมื่อส่งของไปยังเรือแล้วเรือจะออกบิลออฟเลดิงให้ บิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานของสัญญารับขนและเป็นใบรับของที่เจ้าของเรือรับว่าผู้ส่งของได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ตนแล้ว เหตุที่บิลออฟเลดิงไม่เป็นสัญญารับขนและเป็นแต่หลักฐานแห่งสัญญาก็เพราะสัญญารับขนเกิดขึ้นเมื่อผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกัน บิลออฟเลดิงมาออกหลังจากที่สัญญาเกิด (SCHMITTHOFF 1980 : 329)

ในการทำสัญญารับขนอาจมีบุคคล 2 กลุ่มอาชีพเข้ามาเป็นคนกลางคือ ผู้รับจัดการขนส่ง (FREIGHT FORWARDER หรือ FORWARDING AGENT) และ นายหน้าหาสินค้า (LOADING BROKER) โดยปกติผู้ส่งของจะจ้างผู้รับจัดการขนส่งให้จัดหาระวางเรือ นอกจากจัดหาระวางเรือแล้ว หน้าที่ทั่วไปของผู้รับจัดการขนส่งนี้คือ สอบถามวันเวลาและสถานที่ออกเรือที่แน่นอน (ASCERTAIN THE DATE AND PLACE OF SAILING) และกรอกรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในแบบบิลออฟเลดิง จัดเตรียมสินค้าไปยังข้างเรือ จัดการเรื่องพิธีการศุลกากร และหลังจากบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว ผู้รับจัดการขนส่งจะส่งบิลออฟเลดิงไปให้ผู้ส่งของ (IVAMY 1977: 2) ส่วนทางผู้ขนส่งก็จะจ้างนายหน้าหาสินค้าให้จัดหาสินค้ามาบรรทุกลงเรือ หน้าที่ทั่วไปของนายหน้าหาสินค้านี้คือการประกาศชักชวนให้ผู้ส่งของใช้บริการ แจ้งวันเวลาออกเรือ ควบคุมการเตรียม

การบรรทุก ลงนามในบิลออฟเลดิงและมอบให้ผู้ส่งของเมื่อได้รับค่าระวาง นายหน้าหาสินค้าจะได้บำเหน็จตามอัตราส่วนของค่าระวางจากผู้ขนส่ง ส่วนผู้รับจัดการขนส่งจะได้รับบำเหน็จจากผู้ส่งของ

ผู้ส่งของต้องส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่กำหนดเพื่อการบรรทุกของลงเรือและตามวันเวลาที่กำหนด แต่ในกรณีที่ผู้ส่งของมิได้จองที่ว่างสำหรับการบรรทุกของ (BOOK FREIGHT SPACE) ไว้ล่วงหน้ากับผู้ขนส่ง แม้ผู้ส่งของจะส่งของไปยังสถานที่ที่กำหนดเพื่อการบรรทุกของลงเรือและตามวันเวลาที่กำหนดผู้ขนส่งก็มีสิทธิปฏิเสธไม่บรรทุกสินค้าลงเรือได้ถึงแม้ว่าเรือจะยังไม่ออกก็ตาม เมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว เสมียนประจำเรือจะตรวจสภาพและรายละเอียดของสินค้า เช่น จำนวนหีบห่อ น้ำหนัก ขนาดและทำบันทึกไว้ หลังจากบรรทุกสินค้าเรียบร้อยเจ้าหน้าที่ควบคุมการบรรทุกจะบันทึกรายละเอียดที่เสมียนประจำเรือทำไว้พร้อมข้อสังเกตและข้อจำกัดลงในใบรับของเจ้าหน้าที่เรือ(MATE'S RECEIPT) พร้อมทั้งลงลายมือชื่อและมอบให้แก่ผู้ส่งของ ในขณะเดียวกันจะมีการส่งบันทึกของเสมียนประจำเรือไปยังบริษัทเรือ เพื่อตรวจสอบรายละเอียดของสินค้าตามที่ระบุในเอกสารนั้นกับรายการในแบบบิลออฟเลดิงที่ผู้ส่งของยื่นไว้และจะได้ออกบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้ส่งของต่อไป หาก MATE'S RECEIPT แสดงว่าสินค้าอยู่ในสภาพดี หรือที่เรียกว่า CLEAN RECEIPT บิลออฟเลดิงที่ออกให้จะเป็น CLEAN BILL แต่ถ้ามีการระบุข้อสังเกต หรือข้อจำกัดไว้ หรือที่เรียกว่า FOUL RECEIPT บิลออฟเลดิงที่ออกให้จะเป็น CLAUSED BILL ผลทางกฎหมายของ MATE'S RECEIPT คือเป็นเครื่องแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าตามสภาพที่ระบุในเอกสารนั้นแล้วและเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ถือ MATE'S RECEIPT เป็นเจ้าของสินค้าและบุคคลดังกล่าวมีสิทธิที่จะได้รับบิลออฟเลดิงเมื่อเวนคืน MATE'S RECEIPT แต่ MATE'S RECEIPT ไม่มีลักษณะเป็นเอกสารสิทธิอย่างเช่นบิลออฟเลดิง การโอน MATE'S RECEIPTไม่มีผลเป็นการโอนการครอบครองสินค้า ความสำคัญของ MATE'S RECEIPT จึงน้อยกว่าบิลออฟเลดิง (SCHMITTHOFF 1980 : 332)

บิลออฟเลดิงโดยปกติจะออกให้เป็นชุดชุดละ 3 ฉบับหรือมากกว่านั้น ผู้ขนส่งเก็บฉบับหนึ่งไว้เป็นส่วนหนึ่งของเอกสารของเรือ (SHIP'S PAPERS) สำหรับการเดินทางเที่ยวนั้นฉบับที่เหลือจะมอบให้แก่ผู้ส่งของ รายการในบิลออฟเลดิงทั้งหมดที่ออกจะถูกบันทึกไว้ในบัญชีสินค้า (SHIP'S MANIFEST) เมื่อส่งมอบสินค้าตามบิลออฟเลดิงฉบับหนึ่งแล้ว ถือว่าบิลออฟเลดิงฉบับอื่นสิ้นผล (SCHMITTHOFF 1980 : 333)

หลังจากได้รับบิลออฟเลดิง ผู้ส่งของจะส่งบิลออฟเลดิง กรมธรรม์ประกันภัย (หากมี) และใบกำกับสินค้า (INVOICE) ซึ่งรวมเรียกว่าเอกสารการขนส่งของทางทะเล (SHIPPING DOCUMENTS) ไปให้ผู้ซื้อหรือธนาคารในกรณีที่การชำระเงินทำในรูปของเลตเตอร์ออฟเครดิต

เมื่อสินค้ามาถึงท่าปลายทาง โดยทั่วไปผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ต้องแจ้งการเทียบท่าของเรือให้แก่ผู้รับบิลออฟเลดิงทราบเว้นแต่มีจารีตประเพณีเป็นอย่างอื่น ผู้ทรงบิลออฟเลดิงจะนำบิลออฟเลดิงมาเวนคืนให้บริษัทเรือหรือตัวแทนเพื่อรับใบสั่งให้ส่งมอบสินค้า(DELIVERY ORDER) และนำใบสั่งให้ส่งมอบสินค้านี้ไปขอรับสินค้าต่อไป หากมีบุคคลหลายคนนำบิลออฟเลดิงมาขอรับสินค้าชิ้นเดียวกัน นายเรืออาจส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้แสดงบิลออฟเลดิงคนแรก เว้นแต่จะปรากฏข้อควรสงสัยเป็นอย่างอื่นว่าผู้นั้นไม่มีสิทธิรับสินค้า

1.3 <u>ลักษณะของบิลออฟเลดิง</u>

บิลออฟเลดิงมีคุณลักษณะทางกฎหมายที่สำคัญ 3 ประการคือ เป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการรับของ เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล*และเป็นเอกสารสิทธิ การแบ่งลักษณะของบิลออฟเลดิงในที่นี้จะแบ่งโดยพิจารณาถึงสาระ

สำคัญของบิลออฟเลดิงฉบับหนึ่ง ๆ ในแง่ต่าง ๆ ซึ่งจะมีผลเกี่ยวเนื่องถึงคุณสมบัติทางกฎหมายของบิลออฟเลดิงดังกล่าวข้างต้น ดังนั้นบิลออฟเลดิงฉบับหนึ่งจึงอาจมีลักษณะดังจะกล่าวต่อไปหลายลักษณะก็ได้แล้วแต่ว่าจะพิจารณาในแง่ใดเช่น หากพิจารณาในแง่ว่าสินค้าของผู้ส่งของเป็นเพียงส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดของสินค้าที่บรรทุกลงเรือ บิลออฟเลดิงที่ออกก็จะมีลักษณะเป็น STEAMSHIP BILL OF LADING หรือ CHARTERPARTY BILL OF LADING แล้วแต่กรณี หรือหากพิจารณาในแง่ว่าผู้ขนส่งเพียงแต่รับสินค้าไว้หรือบรรทุกลงเรือแล้ว บิลออฟเลดิงที่ออกก็จะเป็น RECEIVED FOR SHIPMENT BILL OF LADING หรือ SHIPPED BILL OF LADING หรือหากพิจารณาในแง่สภาพของสินค้าที่ผู้ขนส่งได้รับ บิลออฟเลดิงที่ออกก็จะเป็น CLEAN BILL OF LADING หรือ CLAUSED BILL OF LADING หรือหากพิจารณาในแง่การเปลี่ยนมือได้ของบิลออฟเลดิงก็จะเป็น NEGOTIABLE BILL OF LADING และ NON-NEGOTIABLE BILL OF LADING เป็นต้น สำหรับรายละเอียดและผลเกี่ยวเนื่องกับคุณลักษณะทางกฎหมายของบิลออฟเลดิงในแต่ละลักษณะนั้นมีดังนี้คือ

1. <u>บิลออฟเลดิง "บรรทุกแล้ว" (SHIPPED BILL OF LADING) และบิลออฟเลดิง"รับไว้เพื่อบรรทุก"(RECEIVED FOR SHIPMENT BILL OF LADING</u>

---

*คุณลักษณะทางกฎหมายของบิลออฟเลดิงที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลนี้มีความหมายเพียงว่าเป็นหลักฐานที่คู่สัญญาสามารถนำสืบหักล้างได้ (INCONCLUSIVE) หากความจริงคู่กรณีตกลงกันเป็นอย่างอื่นแตกต่างจากข้อความในบิลออฟเลดิง (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในบทที่ 2 ข้อ 2.2) เป็นที่น่าสังเกตว่าใน HAMBURG RULES ข้อ 1 วรรค 7 ให้คำนิยามบิลออฟเลดิงว่าเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล แต่ในข้อ 18 ซึ่งกล่าวถึงเอกสารอื่นที่ผู้ขนส่งออกซึ่งไม่ใช่บิลออฟเลดิงว่าให้เป็นหลักฐาน<u>เบื้องต้น</u>แห่งสัญญารับขนของทางทะเล

บิลออฟเลดิง"บรรทุกแล้ว"บางครั้งเรียกว่า ON BOARD BILL OF LADING หมายถึงบิลออฟเลดิงที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเมื่อมีการบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว ข้อความในบิลออฟเลดิงนี้มักจะระบุว่า "SHIPPED IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION BY ... ON BOARD THE STEAM OR MOTOR VESSEL ..." บิลออฟเลดิงโดยทั่วไปมักจะเป็นลักษณะนี้ ส่วนบิลออฟเลดิง "รับไว้เพื่อบรรทุก" หรือบางครั้งเรียกว่า ALONGSIDE BILL OF LADING หมายถึงบิลออฟเลดิงที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นการยืนยันเพียงว่าได้รับสินค้ามาไว้ในความครอบครองเพื่อจะบรรทุกขึ้นเรือต่อไป ในกรณีนี้สินค้าอาจจะถูกเก็บไว้ในคลังสินค้าของผู้ขนส่งก็ได้ บิลออฟเลดิงลักษณะนี้มีความสำคัญน้อยกว่าบิลออฟเลดิงลักษณะแรกเพราะมิได้ยืนยันว่ามีการบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว และในกรณีของการซื้อขายที่การชำระราคาสินค้าทำในรูปเลตเตอร์ออฟเครดิต ตามปกติธนาคารจะยอมรับแต่บิลออฟเลดิง "บรรทุกแล้ว" [ดูมาตรา 26 (A) (II) ของ THE UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY CREDITS 1983] อย่างไรก็ตามหลังจากได้บรรทุกสินค้าลงเรือ ผู้ส่งของอาจเรียกให้ผู้ขนส่งออกบิลออฟเลดิง "บรรทุกแล้ว" แทน ข้อความในบิลออฟเลดิงลักษณะนี้มักจะระบุว่า "RECEIVED IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION FROM... FOR SHIPMENT ON BOARD THE SHIP...OR OTHER SHIP OR SHIPS EITHER BELONGING TO THIS LINE OR TO OTHER PERSONS"

2. <u>CLEAN BILL OF LADING และ CLAUSED BILL OF LADING</u>*

---

*คุณทวี ตันติสุนทร กรรมการสอบวิทยานิพนธ์กรุณาให้ข้อเสนอแนะว่า CLEAN BILL OF LADING อาจแปลเป็นภาษาไทยได้ว่า บิลออฟเลดิงสะอาด และ CLAUSED BILL OF LADING อาจแปลเป็นภาษาไทยได้ว่า บิลออฟเลดิงมีหมายเหตุ

CLEAN BILL OF LADING หมายถึงบิลออฟเลดิงที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของ แสดงว่าสินค้าที่ได้รับอยู่ในสภาพดีและเรียบร้อย(IN APPARENT GOOD ORDER AND CONDITION) และไม่มีข้อความที่แสดงถึงความบกพร่องของสินค้าและหรือการบรรจุหีบห่อ ข้อความที่ระบุว่าสินค้าที่ได้รับอยู่ในสภาพดีนั้นมีความหมายเพียงว่า สภาพภายนอกของสินค้าที่มองเห็นได้นั้นดีและเรียบร้อยไม่มีความหมายถึงสภาพของสินค้าซึ่งไม่ปรากฏโดยการตรวจตราตามสมควรในขณะบรรทุกลงเรือ และเป็นเพียงการยืนยันว่าข้อเท็จจริงนั้นถูกต้อง แต่ไม่ใช่ข้อสัญญาหรือคำรับของผู้ขนส่ง การออก CLEAN BILL OF LADING นี้จะผูกพันผู้ขนส่งไม่ให้ปฏิเสธว่าตนไม่ได้รับสินค้าในสภาพดีและเรียบร้อย แต่ไม่ผูกพันผู้ขนส่งให้ต้องส่งมอบสินค้าในสภาพดังกล่าวให้ผู้รับตราส่ง ผู้ขนส่งอาจพิสูจน์ได้ว่าสินค้าเสียหายหลังจากการออกบิลออฟเลดิงแล้วโดยภัยที่ยกเว้น (EXCEPTED PERIL) ซึ่งเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งได้ตามกฎหมาย (SCHMITTHOFF 1980 :360) ส่วน CLAUSED BILL OF LADING หมายถึงบิลออฟเลดิงที่ออกให้แก่ผู้ส่งของ และข้อความระบุถึงสภาพบกพร่องของสินค้าที่มีอยู่ก่อนบรรทุกลงเรือเช่น หีบห่อไม่แข็งแรงพอเหมาะกับการขนส่งทางทะเล หีบห่อเก่า สินค้าเปียกชื้น สังที่บรรจุสินค้าแตกเสียหายหรือสินค้าไม่ครบตามจำนวน เป็นต้น การที่ผู้ขนส่งต้องระบุสภาพบกพร่องของสินค้าไว้ในบิลออฟเลดิงก็เพื่อป้องกันตนจากความรับผิดเรื่องทำให้สินค้าเสียหาย

3. <u>บิลออฟเลดิงที่เปลี่ยนมือได้ (NEGOTIABLE BILL OF LADING) และบิลออฟเลดิงที่เปลี่ยนมือไม่ได้ (NON-NEGOTIABLE BILL OF LADING)</u>

บิลออฟเลดิงที่เปลี่ยนมือได้ หมายถึงบิลออฟเลดิงที่ผู้ทรงสามารถโอนสิทธิในสินค้าที่มิได้อยู่ในความครอบครองของตนให้แก่บุคคลภายนอกได้โดยการโอนบิลออฟเลดิง การเปลี่ยนมือได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับข้อความในบิลออฟเลดิงนั้นเอง ผู้ส่งของจะทำให้บิลออฟเลดิงเปลี่ยนมือได้ 3 วิธี คือ

ก) ระบุข้อความว่า "หรือตามคำสั่ง" (OR ORDER) หรือ ข้อความอื่นที่มีความ

หมายทำนองเดียวกันนี้ต่อท้ายชื่อผู้รับตราส่ง หรือ

ข) ระบุแต่ข้อความว่า "หรือผู้รับโอน" (OR HIS ASSIGNS) หรือ "หรือตามคำสั่ง" (OR ORDER) หรือข้อความอื่นที่มีความหมายทำนองเดียวกัน โดยไม่ต้องระบุชื่อบุคคลใด ๆ เป็นผู้รับตราส่ง

ค) ระบุข้อความว่า "แก่ผู้ถือหรือแก่ผู้ทรง" (TO BEARER OR HOLDER)

ในกรณี ก) ผู้รับบิลออฟเลดิงอาจสลักหลังโอนบิลออฟเลดิงให้แก่บุคคลภายนอกได้ และบุคคลภายนอกอาจโอนในลักษณะเดียวกันต่อไปได้จนกว่าสินค้าจะถึงท่าปลายทางและได้มีการเวนคืนบิลออฟเลดิงแก่ผู้ขนส่งแล้ว ส่วนในกรณี ข) และ ค) ผู้ส่งของเองอาจโอนบิลออฟเลดิงให้แก่บุคคลภายนอกได้โดยเพียงการส่งมอบและบุคคลภายนอกก็อาจโอนในลักษณะเดียวกันต่อไปได้ บิลออฟเลดิงในกรณี ค) จะทำได้เฉพาะในบางประเทศเท่านั้น แต่ก็ไม่ค่อยมีการใช้กันเท่าไรเพราะอาจจะมีปัญหาสำหรับบิลออฟเลดิงที่ออกเป็นชุด

ในกรณีที่ผู้ส่งของไม่ต้องการให้บิลออฟเลดิงเปลี่ยนมือได้ ผู้ส่งของจะทำได้โดยระบุแต่ชื่อผู้รับตราส่งและไม่ระบุข้อความ "ตามคำสั่ง" หรือ "หรือผู้รับโอน" หรือ"หรือตามคำสั่ง" หรือข้อความอื่นใดที่จะทำให้บิลออฟเลดิงเปลี่ยนมือได้ หรือระบุข้อความว่า "NON-NEGOTIABLE" ลงในบิลออฟเลดิง ผลของการนี้จะทำให้ผู้รับบิลออฟเลดิงหรือผู้ส่งของไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์ในขณะที่สินค้าอยู่ระหว่างการขนส่งได้ แต่ผู้ส่งของอาจโอนกรรมสิทธิ์สินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งโดยการส่งมอบบิลออฟเลดิงได้

4. <u>STEAMSHIP BILL OF LADING และ CHARTERPARTY BILL OF LADING</u>*STEAMSHIP BILL OF LADING หรือเรียกโดยย่อว่า S.S CO.'S BILL

---

*คุณทวี ตันติสุนทร กรรมการสอบวิทยานิพนธ์กรุณาให้ข้อเสนอแนะว่า

OF LADING หมายถึงบิลออฟเลดิงที่ระบุเงื่อนไขที่สำคัญทั้งหมดของสัญญารับขนของทางทะเลเพื่อผู้รับโอนบิลออฟเลดิงจะได้ทราบถึงเงื่อนไขดังกล่าวได้ บิลออฟเลดิงลักษณะนี้เป็นบิลออฟเลดิงที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของในกรณีที่จำนวนสินค้าที่ผู้ส่งของต้องการส่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งของสินค้าทั้งหมดที่เรือบรรทุกไป ในกรณีของการซื้อขายที่การชำระราคาสินค้าทำในรูปเลตเตอร์ออฟเครดิต ตามปกติธนาคารจะยอมรับแต่บิลออฟเลดิงแบบนี้ [ดู มาตรา 26 (C) (I) ของ THE UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY CREDITS 1983]

ส่วน CHARTERPARTY BILL OF LADING หมายถึงบิลออฟเลดิงที่ระบุอ้างถึงเงื่อนไขบางประการของสัญญาชาร์เตอร์เรือไว้เพื่อให้มีผลผูกพันผู้รับโอน บิลออฟเลดิงแบบนี้มีปัญหาว่าเงื่อนไขของสัญญาชาร์เตอร์เรือข้อใดบ้างที่จะผูกพันผู้รับโอน อย่างไรก็ตามบิลออฟเลดิงที่ออกภายใต้สัญญาชาร์เตอร์เรืออาจไม่ใช่ CHARTERPARTY BILL OF LADING เสมอไป เช่นในคดี ENRICO FURST & CO. V. W.E. FISCHER LTD. (1960) 2 LLOYD'S REP. 340 ศาลตัดสินว่า บิลออฟเลดิงที่ออกในกรณีที่มีสัญญาชาร์เตอร์เรือแต่ไม่มีข้อความอ้างอิงถึงเงื่อนไขในสัญญานั้นเลย ถือได้ว่าเป็น S.S.CO.'S BILL OF LADING (SCHMITTHOFF 1980 : 354)

5. <u>COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING</u> หมายถึง บิลออฟเลดิงที่ออกให้ในกรณีที่การขนส่งต้องกระทำโดยผู้ขนส่งมากกว่าหนึ่งคนและโดยการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ ในบางครั้งการขนส่งแบบนี้อาจเรียกว่า MULTIMODAL TRANSPORT

STEAMSHIP BILL OF LADING อาจเรียกเป็นภาษาไทยได้ว่า บิลออฟเลดิงบริษัทเรือ และ CHARTERPARTY BILL OF LADING อาจเรียกว่า บิลออฟเลดิงตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ

หรือ THROUGH TRANSPORT การขนส่งในลักษณะนี้ผู้ขนส่งจะเป็นผู้จัดเตรียมเส้นทางการขนส่งทั้งหมดรวมทั้งการติดต่อกับผู้ขนส่งอื่น ๆ (UNIMODAL CARRIER) เพื่อให้สินค้าขนไปจนถึงจุดหมายปลายทาง และคิดค่าระวางสำหรับการขนส่งตลอดทาง โดยผู้ขนส่งเป็นผู้ออกบิลออฟเลดิงชนิดคลุมตลอดทาง (THROUGH BILL OF LADING) ให้

ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งอื่นนั้นขึ้นอยู่กับว่าผู้ขนส่งอื่นเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของหรือไม่ การวินิจฉัยปัญหานี้จะดูที่รูปแบบของบิลออฟเลดิง ซึ่งถ้าเป็นการขนส่งหลายรูปแบบในระบบเดิม (CONVENTIONAL SYSTEM OF SEGMENTED TRANSPORT) ซึ่งผู้ขนส่งทำสัญญากับผู้ขนส่งอื่นในฐานะตัวแทนของผู้ส่งของ ถือว่าสัญญารับขนในแต่ละรูปแบบเป็นสัญญาระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งแต่ละราย ผู้ขนส่งอื่นมีสิทธิและหน้าที่ต่อผู้ส่งของโดยตรง หากการขนส่งหลายรูปแบบเป็นแบบ NON-SEGMENTED FORM OF MULTIMODAL TRANSPORT แล้ว ผู้ส่งของทำสัญญากับผู้ขนส่งเท่านั้น และผู้ขนส่งอื่นเป็นเพียงผู้กระทำการตามคำสั่งของผู้ขนส่ง ถือว่าผู้ขนส่งเท่านั้นที่มีสิทธิและหน้าที่ต่อผู้ส่งของในทางปฏิบัติมักจะกระทำกันในแบบหลัง (SCHMITTHOFF 1980:355-356) เมื่อมีการพัฒนาการขนส่งโดยตู้สินค้า (CONTAINERIZATION) ทำให้การขนส่งหลายรูปแบบแพร่หลายขึ้น นอกจากนี้ทางองค์การสหประชาชาติได้จัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศขึ้น (UNITED NATIONS CONVENTION ON INTERNATIONAL MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS) เพื่อใช้บังคับแก่การขนส่งที่ประกอบด้วยการขนส่งอย่างน้อย 2 รูปแบบโดยสินค้าได้ส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งในประเทศหนึ่งและส่งไปยังจุดหมายปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง (UNITED NATIONS 1982:292)

6. HOUSE BILL OF LADING และ GROUPAGE BILL OF LADING*

---

*คุณทวี ตันติสุนทร กรรมการสอบวิทยานิพนธ์กรุณาให้ข้อเสนอแนะว่า

ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งรวบรวมสินค้าของผู้ส่งของหลายรายเข้าด้วยกันเพื่อบรรทุกลงเรือ ผู้ขนส่งจะออก GROUPAGE BILL OF LADING ให้แก่ผู้รับจัดการขนส่ง และผู้รับจัดการขนส่งจะออก HOUSE BILL OF LADING ให้แก่ผู้ส่งของแต่ละราย HOUSE BILL OF LADING จึงเป็นการเรียกที่ผิดควรจะเรียกว่า SHIPPING CERTIFICATE เพราะ HOUSE BILL OF LADING ในทางกฎหมายแล้วไม่ใช่บิลออฟเลดิง และไม่มีฐานะเป็นเอกสารสิทธิที่ผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนจะใช้เรียกร้องสินค้าจากผู้ขนส่ง โดยเป็นเพียงหลักฐานว่าผู้รับจัดการขนส่งได้รับสินค้าไว้แล้ว วิธีการเช่นนี้ใช้กันมากในการขนส่งแบบ MIXED CONTAINER

7. STALE BILL OF LADING* เป็นคำที่ใช้กันในวงการธนาคารสำหรับเรียกบิลออฟเลดิงที่นำยื่นต่อธนาคารล่าช้า ซึ่งผลของการยื่นล่าช้านี้อาจทำให้ผู้รับตราส่งต้องประสบปัญหาทางกฎหมายหรือทางปฏิบัติหรือต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม ตาม THE UNIFORM CUSTOMS AND PRACTICE FOR DOCUMENTARY CREDITS 1983 มาตรา 47 ถือว่า การยื่นบิลออฟเลดิงต่อธนาคารเมื่อพ้น 21 วัน นับตั้งแต่วันออกบิลออฟเลดิงเป็นการยื่นล่าช้าแล้ว

HOUSE BILL OF LADING อาจเรียกเป็นภาษาไทยได้ว่า บิลออฟเลดิงภายใน และ GROUPAGE BILL OF LADING อาจเรียกว่า บิลออฟเลดิงกลุ่ม

*คุณทวี ตันติสุนทร กรรมการสอบวิทยานิพนธ์กรุณาให้คำแนะนำว่า STALE BILL OF LADING อาจแปลเป็นภาษาไทยได้ว่า บิลออฟเลดิงบูด