



บทที่ 4

ผลของการโอนบิลออฟเลตติง

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทต้นถึงคุณลักษณะที่สำคัญของบิลออฟเลตติง คือ เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล และเป็นสัญญาลักษณะแทนสินค้าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติง ซึ่งมีผลให้ผู้ครอบครองบิลออฟเลตติงมีฐานะเสมือนหนึ่งว่าได้ครอบครองตัวสินค้าจริง และในบทต่อมาได้กล่าวถึงความเปลี่ยนแปลงได้ของบิลออฟเลตติงว่า บิลออฟเลตติงที่ไม่มีข้อจำกัดการโอนสามารถโอนกันได้โดยการส่งมอบหรือสลักหลังและส่งมอบเท่านั้น ไม่ต้องบอกกล่าวการโอนไปยังลูกหนี้ เช่นการโอนสิทธิเรียกร้องธรรมดาและผู้รับโอนสามารถบังคับตามสิทธิได้ในนามตนเอง ในบทนี้จะได้กล่าวถึงผลของการโอนบิลออฟเลตติงที่มีต่อผู้รับโอนใน 3 ประการ คือ

- 4.1 สิทธิในสินค้า
- 4.2 สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล
- 4.3 การคุ้มครองผู้รับโอนโดยสุจริต

4.1 สิทธิในสินค้า

4.1.1 กรรมสิทธิในสินค้า

ผลทางกฎหมายของการโอนบิลออฟเลตติงในเรื่องของการโอนกรรมสิทธิในสินค้านั้น ในสมัยเดิมเห็นว่าหากกรณีเป็นการโอนบิลออฟเลตติงจริง ๆ ไม่ใช่กรณีที่ตัวแทนยึดถือไว้แทนหรือกรณีที่มีการขโมยบิลออฟเลตติงแล้วกรรมสิทธิในสินค้าและสิทธิ

ที่จะเข้าครอบครองสินค้าจะโอนไปพร้อมกับบิลออฟเลดิง แต่ปัจจุบันมีความเห็นว่าการโอนบิลออฟเลดิงเป็นการโอนการครอบครองสินค้า เพราะบิลออฟเลดิงเป็นเพียงสัญลักษณ์แทนสินค้าไม่ใช่สิทธิในสินค้า การครอบครองบิลออฟเลดิงมีผลเท่ากับการครอบครองสินค้าเท่านั้นกรรมสิทธิ์ในสินค้าจะโอนไปหรือไม่ขึ้นอยู่กับนิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญา (COLINVAUX 1971:912) ดังนั้นการพิจารณาถึงผลของการโอนบิลออฟเลดิงที่มีต่อกรรมสิทธิ์ในสินค้าจึงต้องพิจารณาถึงนิติสัมพันธ์ของคู่กรณีเป็นกรณี ๆ ไปว่ามีความประสงค์จะก่อนิติสัมพันธ์ในลักษณะใด อย่างไรก็ตามการโอนบิลออฟเลดิงในทางการค้าระหว่างประเทศโดยมากมักจะเป็นผลมาจากสัญญาซื้อขาย ดังนั้นในที่นี้จะพิจารณาเฉพาะผลของการโอนบิลออฟเลดิงที่เกี่ยวข้องกับกรรมสิทธิ์ในสินค้าในเรื่องการซื้อขาย

หลักกฎหมายอังกฤษในการพิจารณาว่ากรรมสิทธิ์ในสินค้าที่มีการโอนจะโอนไปยังผู้รับโอนเพียงใดเป็นไปตามหลักใน SALE OF GOODS ACT, 1979 ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า 1979 ACT มาตรา 16-18 ซึ่งอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า

ในกรณีการซื้อขายสินค้าซึ่งมิได้กำหนดลงไว้แน่นอน (UNASCERTAINED GOODS) กรรมสิทธิ์ในสินค้าจะโอนไปยังผู้ซื้อเมื่อได้บังคับทรัพย์สินนั้นออกเป็นแน่นอนแล้ว คือมีการกำหนดตัวทรัพย์ที่จะโอนให้แก่ผู้ซื้อและไม่มีการใดที่จะต้องหาเพื่อให้กรรมสิทธิ์โอนอีก สำหรับในกรณีการซื้อขายสินค้าเฉพาะสิ่ง (SPECIFIC GOODS) หรือสินค้าที่ได้มีการกำหนดลงไว้แน่นอนแล้ว (ASCERTAINED GOODS) กรรมสิทธิ์ในสินค้านั้นโอนไปยังผู้ซื้อตั้งแต่เวลาที่คู่สัญญาเจตนาให้กรรมสิทธิ์ในสินค้านั้นโอนไปซึ่งในกรณีของการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงกฎหมายได้กำหนดกฎที่ใช้สำหรับเสาะหาเจตนาของคู่สัญญา* ว่า ถ้าผู้โอนขายได้ส่ง

* กฎที่ใช้ยังหาเจตนาของคู่สัญญามีดังนี้

มอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่ง เพื่อส่งให้แก่ผู้ซื้อ โดยไม่ได้ส่งวนสิทธิที่จะจำหน่ายสินค้านั้นไว้
 ถือว่าผู้ขายได้บ่งตัวสินค้าตามสัญญาไว้แน่นอนโดยไม่มีเงื่อนไขแล้ว ในกรณีนี้หากผู้
 ขายมีเจตนาให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนไปให้แก่ผู้ซื้อแล้ว กรรมสิทธิ์ย่อมโอนไปโดย
 เด็ดขาด

อย่างไรก็ตามหากผู้ขายแสดงเจตนาโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายว่าผู้ขาย
 ประสงค์จะยึดถือสินค้าไว้เพื่อตนเองต่อไป กรรมสิทธิ์ในสินค้าจะยังไม่โอนไปยังผู้รับ
 โอน กรณีเหล่านี้ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องเกี่ยวกับหลักประกันของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับ
 ชำระราคา ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าเจตนาของผู้ขายมีผลสำคัญต่อการโอนกรรมสิทธิ์ใน
 สินค้า กรณีเช่นนี้ถือเป็นการโอนกรรมสิทธิ์โดยมีเงื่อนไข ซึ่งมีผลให้กรรมสิทธิ์ในสินค้า
 ไม่โอนไปยังผู้ซื้อ ทั้งนี้เพราะ 1979 ACT มาตรา 18 กฏข้อ 1 กำหนดว่าในการซื้อ
 ขายทรัพย์สินเฉพาะสิ่ง กรรมสิทธิ์จะยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อเว้นแต่สัญญาซื้อขายนั้นจะเป็น
 สัญญาซื้อขายที่ไม่มีเงื่อนไข

ก) ในสัญญาซื้อขายสินค้าที่มีได้กำหนดลงไว้แน่นอนหรือสินค้าซึ่งระบุแต่
 ชนิดไว้ หากมีการบ่งตัวสินค้าเป็นแน่นอนต่อมาโดยไม่มีเงื่อนไข ไม่ว่าโดยผู้ขายด้วย
 ความยินยอมของผู้ซื้อหรือโดยผู้ซื้อด้วยความยินยอมของผู้ขาย กรรมสิทธิ์ในสินค้าจะ
 ผ่านไปยังผู้ซื้อ ความยินยอมนั้นอาจจะเป็นความยินยอมโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย
 และอาจจะให้ก่อนหรือหลังจากการบ่งตัวสินค้า

ข) ในกรณีที่ผู้ขายกระทำการตามที่ระบุไว้ในสัญญา โดยส่งมอบสินค้าให้
 แก่ผู้ซื้อหรือผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาไม่ว่าจะได้ระบุชื่อไว้โดยผู้ซื้อหรือไม่ เพื่อ
 จุดประสงค์ในการส่งให้แก่ผู้ซื้อ โดยไม่ได้ส่งวนสิทธิที่จะจำหน่ายสินค้านั้น ถือว่าผู้ขาย
 ได้บ่งตัวสินค้าตามสัญญาไว้แน่นอนโดยไม่มีเงื่อนไขแล้ว [ดู SALE OF GOODS ACT
 1979 มาตรา 18 กฏข้อ 5(1), (2)]

กรณีของการโอนกรรมสิทธิ์โดยมีเงื่อนไข มีดังนี้

ก) กรณีที่ผู้โอนสงวนสิทธิที่จะจำหน่ายสินค้า (RESERVE THE RIGHT OF DISPOSAL OF THE GOODS หรือเรียกว่า RETAIN A JUS DISPONENDI OVER THE GOODS) เป็นกรณีที่ผู้ขายกำหนดเงื่อนไขบางประการที่ผู้ซื้อจะต้องปฏิบัติตามให้ครบถ้วนก่อน* กรรมสิทธิ์ในสินค้าจึงจะโอนไปยังผู้ซื้อ

* ดังนั้นในกรณีที่ผู้ซื้อซึ่งมิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าว กรรมสิทธิ์จะยังคงเป็นของผู้ขาย และผู้ขายมีอำนาจที่จะจำหน่ายสินค้านั้นให้แก่บุคคลอื่นได้ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 19(1) ของ 1979 ACT มีใจความว่า

"ในกรณีของสัญญาซื้อขายทรัพย์สินเฉพาะสิ่งหรือได้มีการบ่งชี้ตัวทรัพย์สินเป็นแน่นอนต่อมา ผู้ขายอาจสงวนสิทธิที่จะจำหน่ายทรัพย์สินนั้นจนกว่าจะได้รับการปฏิบัติตามเงื่อนไขบางประการ โดยสงวนสิทธิโดยข้อความในสัญญาหรือในการบ่งชี้ กรณีเช่นนี้ไม่ว่าจะมีการส่งมอบทรัพย์สินให้แก่ผู้ซื้อหรือผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาเพื่อส่งให้แก่ผู้ซื้อหรือไม่ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินจะไม่โอนไปยังผู้ซื้อจนกว่าจะมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้ขายกำหนดแล้ว"

ผู้ขายอาจสงวนสิทธิที่จะจำหน่ายทรัพย์สินโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายก็ได้ และจะกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ซื้อปฏิบัติตามอย่างไรก็ได้ ในกรณีของสัญญาซื้อขายทรัพย์สินเฉพาะสิ่ง ผู้ขายต้องสงวนสิทธิไว้ในข้อสัญญา เพราะในสัญญาซื้อขายแบบนี้กรรมสิทธิ์จะโอนไปยังผู้ซื้อทันทีที่ทำสัญญาโดยไม่ต้องบ่งชี้ตัวทรัพย์สินอีก แต่ในกรณีของสัญญาซื้อขายทรัพย์สินที่ยังมิได้กำหนดลงไว้แน่นอน และจะต้องมีการบ่งชี้ตัวทรัพย์สินเป็นแน่นอนในเวลาต่อมาผู้ขายอาจสงวนสิทธินี้ไว้ในสัญญาหรือในเวลาที่ยังบ่งชี้ตัวทรัพย์สินก็ได้

เป็นที่น่าสังเกตว่าหลักการสงวนสิทธิในการจำหน่ายทรัพย์สินนี้เป็นข้อยกเว้นหลักที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้นที่สันนิษฐานว่าการส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่งเพื่อส่งให้แก่ผู้ซื้อเป็นการที่ผู้ขายได้บังคับตัวสินค้าตามสัญญาไว้แน่นอนโดยไม่มีเงื่อนไขตามมาตราตาม 18 กฎข้อ 5(2)

ข) กรณีที่มีการบรรทุกสินค้าและบิลออฟเลดิงระบุให้ส่งมอบสินค้าตามคำสั่งของผู้ขายหรือตัวแทนของผู้ขาย 1979 ACT มาตรา 19(2) ให้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขายสงวนสิทธิที่จะจำหน่ายสินค้านั้น วิธีนี้เป็นวิธีหนึ่ง que ผู้ขายใช้เป็นหลักประกันในกรณีที่ยังไม่ได้รับชำระราคาจากผู้ซื้อ โดยให้ออกบิลออฟเลดิงที่ระบุให้ส่งมอบตามคำสั่งของผู้ขายหรือตัวแทนของผู้ขาย* และผู้ขายจะส่งบิลออฟเลดิงไปยังตัวแทนของตนพร้อมกับคำสั่งไม่ให้สลักหลัง โอนบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้ซื้อ วันแต่จะได้รับชำระราคาสินค้าหรือมีการรับรองตัวแลกเปลี่ยน

ค) กรณีที่ผู้ขายออกตัวแลกเปลี่ยนระบุให้ผู้ซื้อเป็นผู้จ่ายจำนวนเงินตามราคาสินค้าและส่งตัวแลกเปลี่ยนและบิลออฟเลดิงไปให้ผู้ซื้อเพื่อรับรองหรือชำระเงินตามตัวแลกเปลี่ยนนั้น ถ้าผู้ซื้อไม่รับรองหรือชำระเงินตามตัวแลกเปลี่ยนผู้ซื้อจะต้องคืนบิลออฟเลดิง หากผู้ซื้อยึดถือบิลออฟเลดิงไว้โดยไม่ชอบ กรรมสิทธิ์ในสินค้าจะไม่ผ่านไปยังผู้ซื้อตาม 1979 ACT มาตรา 19(3) ในกรณีเช่นนี้กรรมสิทธิ์ในสินค้าจะโอนไปยัง

* อย่างไรก็ตามแม้บิลออฟเลดิงจะระบุให้ส่งมอบตามคำสั่งของผู้ขายหรือตัวแทนของผู้ขาย แต่ถ้าปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ขายยึดถือบิลออฟเลดิงในฐานะเป็นตัวแทนหรือแทนผู้ซื้อแล้ว ก็ไม่ถือว่าผู้ขายสงวนสิทธิที่จะจำหน่ายสินค้านั้น เนื่องจากการให้ออกบิลออฟเลดิงตามข้อนี้เป็นเพียงหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขายสงวนสิทธิจำหน่ายสินค้านั้น ดังนั้นผู้ซื้อจึงสามารถพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้แล้วแต่สถานการณ์ของแต่ละเรื่อง

ผู้ซื้อเมื่อผู้ซื้อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือพร้อมและเสนอจะปฏิบัติตามเงื่อนไข คือรับ
รองหรือชำระเงินตามตั๋วแลกเงิน ถึงแม้ว่าบิลออฟเลตติงจะอยู่ในเงื้อมมือของบุคคลที่
สามก็ตาม*

(ง) สิทธิของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาสินค้า

กรณีดังกล่าวมาแล้วข้างต้นเป็นกรณีที่กรรมสิทธิ์ในสินค้ายังไม่ผ่านไปยังผู้
ซื้อเพราะผู้ขายสงวนสิทธิที่จะจำหน่ายสินค้าไว้ ซึ่งกรรมสิทธิ์จะผ่านไปยังผู้ซื้อต่อเมื่อ
ผู้ซื้อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้ขายกำหนดไว้แล้ว โดยไม่คำนึงว่าสินค้าจะได้ส่งไปยังผู้
ซื้อแล้วหรือไม่ก็ตาม และไม่ว่าผู้ซื้อจะได้ยึดถือบิลออฟเลตติงไว้หรือไม่ก็ตาม นอกจากนี้
นี้ยังมีกรณีอื่น ๆ ที่กฎหมายบัญญัติคุ้มครองผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาโดยให้สิทธิ
ผู้ขายที่จะยึดหน่วงสินค้าไว้เป็นประกันการชำระราคาสินค้า โดยไม่คำนึงว่ากรรม
สิทธิ์ในสินค้าที่ซื้อขายกันนั้นจะได้โอนไปยังผู้ซื้อแล้วหรือไม่** หากปรากฏข้อเท็จจริง

* ดังเช่นคดี MIRABITA V. IMPERIAL OTTOMAN BANK (1878) 3
EX.D.164 ซึ่งผู้ขายบรรทุกสินค้าและบิลออฟเลตติงระบุให้ส่งมอบสินค้าตามคำสั่งของผู้
ผู้ขาย ผู้ขายออกตั๋วแลกเงินสั่งให้ผู้ซื้อจ่ายเงินตามราคาสินค้าโดยมีเจตนาว่า การชำระ
เงินตามตั๋วแลกเงินเป็นเงื่อนไขของการส่งมอบสินค้า จำเลยรับซื้อตั๋วแลกเงินไว้
และบิลออฟเลตติงถูกส่งไปให้แก่จำเลยพร้อมคำสั่งให้ส่งมอบบิลออฟเลตติงแก่ผู้ซื้อเมื่อผู้ซื้อ
ชำระเงินตามตั๋วแลกเงิน ผู้ซื้อเสนอที่จะชำระเงินตามตั๋วเมื่อถึงกำหนดและรับบิล
ออฟเลตติง แต่จำเลยโดยสำคัญผิดเข้าใจว่าจำเลยต้องรับผิดชอบใช้ค่าระวางจึง
ปฏิเสธคำสั่งเสนอของผู้ซื้อ ต่อมาจำเลยเข้าครอบครองและจำหน่ายสินค้า ผู้ซื้อฟ้อง
เรียกร้องค่าเสียหาย ศาลตัดสินว่า ผู้ซื้อได้กรรมสิทธิ์ในสินค้าและมีสิทธิที่จะฟ้อง

** ดู SALE OF GOODS ACT 1979 มาตรา 39(1), (2).

ตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดไว้แล้วผู้ขายมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าไว้ได้ หลักกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้คือ 1979 ACT มาตรา 38-48 *

ตามมาตรา 39(1) ของ 1979 ACT บัญญัติถึงสิทธิของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาไว้ 3 ประการคือ

ง.1 สิทธิยึดหน่วง (LIEN)**

* สิทธิของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคา เป็นสิทธิของผู้ขายที่นอกเหนือไปจากสิทธิตามปกติของผู้ขายโดยทั่วไปที่จะฟ้องเรียกราคาสินค้าหรือค่าเสียหายอื่น ๆ ที่เกิดจากการไม่ชำระราคา เนื่องจากสิทธิของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคานี้ให้หลักประกันแก่ผู้ขายมากกว่าสิทธิโดยทั่วไป เพราะผู้ขายสามารถบังคับกับตัวสินค้าได้ทันทีโดยไม่ต้องรอดำเนินการทางกระบวนการยุติธรรมก่อน ดังนั้นบางครั้งจึงถือว่าสิทธินี้เป็นสิทธิประเภท SELF-HELP หรือ EXTRA-JUDICIAL REMEDY (GUEST 1981: 551)

** สิทธิยึดหน่วงสินค้า 1979 ACT มาตรา 39(1) (ก) บัญญัติว่า

"ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือพระราชบัญญัติอื่น โดยไม่คำนึงว่ากรรมสิทธิ์ในสินค้าจะได้โอนไปยังผู้ซื้อแล้วหรือไม่ ผู้ขายที่ยังมิได้รับชำระราคามีสิทธิตามกฎหมายที่จะยึดหน่วงหรือยึดถือสินค้าไว้เป็นประกันการชำระราคา ตราบเท่าที่ผู้ขายครอบครองสินค้าอยู่"

หลักเกณฑ์ที่ผู้ขายจะใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าได้คือ

1) ผู้ขายต้องครอบครองสินค้าในเวลาที่จะใช้สิทธิยึดหน่วง อาจเป็นการครอบครองเพื่อตนเองหรือในฐานะเป็นตัวแทนผู้รับฝากหรือผู้รักษาสินค้าแทนผู้ซื้อ

ในกรณีนี้ที่ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าบางส่วนให้แก่ผู้ซื้อแล้ว ผู้ขายยังสามารถใช้สิทธิยึด
 หน่วงสินค้าส่วนที่คงเหลืออยู่ได้ เว้นแต่การส่งมอบบางส่วนนั้นเป็นการกระทำเพื่อ
 แสดงถึงข้อตกลงที่จะสละสิทธิยึดหน่วงหรือยึดถือสินค้านั้น

2) ผู้ขายต้องยังไม่ได้รับชำระราคาสินค้า การพิจารณาว่า
 เป็นผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาสินค้าหรือไม่มาตรา 38 ของ 1979 ACT กำหนด
 ว่าต้องเป็นผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระหรือยังไม่ได้รับการเสนอที่จะชำระราคาสินค้า
 ทั้งหมด หรือผู้ซื้อไม่ได้รับรองหรือปฏิบัติตามตัวแลกเงินหรือตราสารที่เปลี่ยนมือได้อื่น
 ตามเงื่อนไขการชำระราคา ผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาสินค้าหรือเสนอที่จะชำระนี้
 ต้องพิจารณาจากความเป็นจริงว่าได้มีการชำระราคาแก่ผู้ขายหรือยังโดยไม่คำนึงว่าจะ
 ถึงกำหนดชำระราคาตามสัญญาหรือไม่ สำหรับการชำระราคาสินค้าที่สามารถแบ่งชำระ
 ตามจำนวนสินค้าที่ส่งมอบเป็นคราวๆ แยกต่างหากจากกันถือว่าผู้ขายที่ยังไม่ได้รับ
 ชำระราคาสินค้าในแต่ละคราวอยู่ในความหมายของมาตรานี้ (GUEST 1981:561)
 การเสนอชำระราคาต้องเป็นการเสนอโดยไม่มีเงื่อนไข หากผู้ขายบอกปิด คำเสนอที่
 จะชำระราคาของผู้ซื้อ ผู้ขายย่อมถูกปิดปากที่จะอ้างใช้สิทธิของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระ
 ราคานี้

3) การซื้อขายต้องเป็นแบบไม่มีเงื่อนไขในการชำระราคา หากมี
 เงื่อนไขระยะเวลาดังกล่าวนั้นได้สิ้นสุดลงแล้วหรือผู้ซื้อตกเป็นผู้มีหนี้สินล้มพันตัว
 การที่กฎหมายกำหนดเช่นนี้ก็เพราะหนี้ของผู้ขายในการส่งมอบสินค้าให้กับผู้ซื้อขึ้นอยู่กับ
 กับความพร้อมและความตั้งใจของผู้ซื้อที่จะชำระราคาเพื่อแลกเปลี่ยนกับการครอบ
 ครองสินค้า ตามบทบัญญัติของ 1979 ACT มาตรา 28 การที่สัญญาซื้อขายกำหนด
 เงื่อนไขระยะเวลาในการชำระราคาทำให้ถือว่าในระหว่างที่ยังไม่พ้นระยะเวลาดังกล่าวผู้

ขายได้สละสิทธิยึดหน่วงสินค้าเป็นการชั่วคราว ผู้ขายจึงจะใช้สิทธิยึดหน่วงได้เมื่อพ้นระยะเวลาอันหรือผู้ซื้อตกเป็นผู้มีหนี้สินล้นพ้นตัว

หากผู้ขายยอมรับตัวแลกเปลี่ยนหรือตราสารที่เปลี่ยนมือได้อื่นของผู้ซื้อที่ลงวันที่ล่วงหน้าเพื่อชำระราคาสินค้า การชำระราคาด้วยตราสารนั้นถือเป็นการชำระแบบมีเงื่อนไข เป็นผลให้ถือว่าผู้ขายสละสิทธิยึดหน่วงสินค้าชั่วคราวในช่วงระยะเวลาดังกล่าว เว้นแต่ต่อมาผู้จ่ายไม่รับรองตัวแลกเปลี่ยนนั้น หรือผู้ซื้อตกเป็นผู้มีหนี้สินล้นพ้นตัว

กรณีผู้ซื้อตกเป็นผู้มีหนี้สินล้นพ้นตัว หมายถึงกรณีที่ผู้ซื้อไม่สามารถชำระหนี้ในทางการค้าปกติหรือไม่สามารถชำระหนี้ที่ถึงกำหนด โดยไม่คำนึงว่าผู้ซื้อจะตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือไม่ [1979 ACT มาตรา 61(4)] ซึ่งหากปรากฏว่าผู้ซื้อเป็นผู้มีหนี้สินล้นพ้นตัวแล้ว ผู้ขายสามารถใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าได้ทันทีไม่ว่าสัญญาซื้อขายจะมีเงื่อนไขชำระเงินหรือไม่ และผู้ขายยังสามารถใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่ง (STOPPAGE IN TRANSITU) หากเข้าหลักเกณฑ์ที่จะได้กล่าวต่อไป

ตามมาตรา 43(1) สิทธิยึดหน่วงสินค้าของผู้ขายจะสิ้นสุดลงในกรณีต่อไปนี้ กรณีแรกคือเมื่อผู้ขายมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้รับฝากหรือผู้รักษาเพื่อส่งให้แก่ผู้ซื้อ โดยมีได้ส่งวนสิทธิในการจำหน่ายสินค้าไว้ กรณีนี้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าเป็นการส่งมอบการครอบครองให้แก่ผู้ซื้อตาม มาตรา 32(1) และผู้ขายย่อมขาดสิทธิยึดหน่วง ในกรณีการรับขนที่มีการออกบิลออฟเลตติงซึ่งถือว่าเป็นสัญญาลักษณะแทนสินค้า หากมีการสลักหลังและส่งมอบบิลออฟเลตติงให้แก่ผู้ซื้อ ถือว่าการครอบครองสินค้าได้โอนไปยังผู้ซื้อแล้ว ผู้ขายจึงขาดสิทธิยึดหน่วง แต่ถ้าหากปรากฏว่าในการออกบิลออฟเลตติงนั้นผู้ขายจัดให้ผู้ขนส่งออกบิลออฟเลตติงที่ระบุให้ส่งมอบสินค้าตามคำสั่งของผู้

ง.2 สิทธิที่จะให้ผู้ขนส่งงดการส่งมอบของนั้นหรือให้ส่งกลับคืนมาหรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างไรประการใดก็ได้ ซึ่งต่อไปจะเรียกว่า สิทธิที่จะระงับการขนส่ง (STOPPAGE IN TRANSITU)*

ชายหรือตัวแทนของผู้ขาย ถือได้ว่าผู้ขายได้ส่งมอบสิทธิในการจำหน่ายสินค้าและมีผลเป็นการส่งมอบการครอบครองสินค้าและกรรมสิทธิ์ในสินค้าไม่ให้ตกไปยังผู้ซื้อ เว้นแต่ผู้ขายสลักหลังและโอนบิลออฟเลตติงให้แก่ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อซึ่งจะมีผลให้การครอบครองสินค้าโอนไปยังผู้ซื้อผู้ขายจึงจะขาดสิทธิยึดหน่วงสินค้าเช่นกัน (GUEST 1981:577)

กรณีที่สองคือ เมื่อผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อได้ครอบครองสินค้าไว้แล้ว โดยชอบตามกฎหมาย ตามสัญญาซื้อขาย กรรมสิทธิ์ในสินค้าหรือสิทธิที่จะครอบครองสินค้าอาจโอนไปยังผู้ซื้อแล้วตั้งแต่ขณะทำสัญญา แต่การครอบครองสินค้าจริง ๆ อาจยังไม่ผ่านไปยังผู้ซื้อ - จึงจำเป็นต้องมีการส่งมอบการครอบครอง ซึ่งในกรณีที่มีการออกบิลออฟเลตติง การสลักหลังและส่งมอบบิลออฟเลตติงถือเป็นการโอนการครอบครองไปยังผู้ซื้อแล้ว อย่างไรก็ตามการส่งมอบสินค้าบางส่วนให้แก่ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อจะไม่ทำให้ผู้ขายขาดสิทธิยึดหน่วงสินค้าส่วนที่ตนยังคงครอบครองอยู่

กรณีที่สามคือ กรณีที่ผู้ขายสละสิทธิยึดหน่วง ซึ่งมักจะเกิดขึ้นในกรณีที่ผู้ขายกระทำการใดกับสินค้าในลักษณะที่ไม่สอดคล้องกับการใช้สิทธิยึดหน่วง หรือในกรณีที่ผู้ขายปฏิเสธที่จะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อโดยเหตุอื่นนอกเหนือไปจากการที่ผู้ซื้อไม่ชำระหรือเสนอที่จะชำระราคา

* สิทธิที่จะระงับการขนส่ง (STOPPAGE IN TRANSITU) มีลักษณะคล้ายกับสิทธิยึดหน่วง แต่มีหลักเกณฑ์ที่แตกต่างกันออกไปคือ สิทธิยึดหน่วงจะสิ้นสุดลงเมื่อผู้

ขายส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อให้ส่งมอบให้แก่ผู้ซื้อ แต่ผู้ขายสามารถใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่งได้แม้สินค้าจะได้ออกส่งมอบแก่ผู้ขนส่งและอยู่ระหว่างการขนส่ง หากปรากฏว่าผู้ซื้อตกเป็นผู้มีหนี้สินล้มพันตัว โดยไม่คำนึงว่ากรรมสิทธิในสินค้าจะได้โอนไปยังผู้ซื้อแล้วหรือไม่ การระงับการขนส่งเป็นผลให้การครอบครองสินค้ากลับคืนมายังผู้ขายโดยผลของกฎหมาย แม้ในความเป็นจริงผู้ขายจะมีได้การครอบครองมาจริง ก็ตาม (1979 ACT มาตรา 44) และผู้ขายจะมีสิทธิในสินค้านั้นเหนือเจ้าหนี้อื่น ๆ

หลักเกณฑ์ที่ผู้ขายจะใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่งคือ

1) ต้องเป็นผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาสินค้า เช่นเดียวกับกรณีการใช้สิทธิยึดหน่วง อย่างไรก็ตามตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ การชำระราคาสินค้าบางส่วนแก่ผู้ขายไม่กระทบต่อสิทธิของผู้ขายที่จะระงับการขนส่ง และผู้ขายสามารถใช้สิทธินี้แม้ผู้ขายจะได้ยอมรับตราสารเปลี่ยนมือในการชำระราคาและตราสารนั้นยังไม่ถึงกำหนดชำระตาม 1979 ACT มาตรา 61(4) ถือว่าผู้ซื้อตกเป็นผู้มีหนี้สินล้มพันตัวเมื่อผู้ซื้อไม่สามารถชำระหนี้ในทางการค้าปกติ หรือไม่สามารถชำระหนี้ที่ถึงกำหนด โดยไม่คำนึงว่าผู้ซื้อจะถูกศาลสั่งให้เป็นบุคคลล้มละลายหรือไม่ ผู้ขายจะใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่งได้หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้ซื้อจะตกเป็นผู้มีหนี้สินล้มพันตัวในเวลาก่อนการสิ้นสุดของการขนส่งที่คาดคะเนไว้ แม้ว่าจะปรากฏในภายหลังว่า ในเวลาที่ผู้ขายใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่งนั้นผู้ซื้อยังไม่ตกเป็นผู้มีหนี้สินล้มพันตัวก็ตาม [กรณีนี้เป็นการตีความขยายบทบัญญัติของ 1979 ACT มาตรา 44 ซึ่งอาศัยข้อความในบทบัญญัติในส่วนที่ว่า "ผู้ขายสามารถได้การครอบครองสินค้ากลับคืนตราบเท่าที่สินค้ายังอยู่ในระหว่างการขนส่ง" ดูเพิ่มเติม A.G. GUEST, BENJAMIN'S SALE OF GOODS, 2d ed. (LONDON : SWEET & MAXWELL, 1981), P.565]



2. สินค้าต้องอยู่ระหว่างการขนส่ง คือก่อนที่ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อจะได้รับการครอบครองสินค้าและการขนส่งสิ้นสุดลง กรณีนี้ต้องเป็นกรณีที่ผู้กรณีมีเจตนาที่จะให้การครอบครองสินค้าผ่านไปยังผู้ขนส่งในฐานะผู้ขนส่งไม่ใช่ในฐานะตัวแทนของผู้ซื้อ

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าระยะเวลาการขนส่งเริ่มแต่เมื่อใดถึงเมื่อใดซึ่งจะมีผลสำคัญต่อการใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่งของผู้ขายเป็นเรื่องตามเจตนาของผู้กรณี (IVAMY 1979:105) อย่างไรก็ตาม 1979 ACT ใ้บัญญัติหลักเกณฑ์เบื้องต้นในการพิจารณาระยะเวลาแห่งการขนส่งไว้ในมาตรา 45(1)-(7) ซึ่งอาจกล่าวโดยทั่วไปได้ว่าระยะเวลาแห่งการขนส่งคือระยะเวลาตั้งแต่ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งจนกระทั่งผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อได้รับมอบสินค้าจากผู้ขนส่ง ไม่ว่าจะได้รับมอบเมื่อสินค้าถึงท่าปลายทางของการขนส่งหรือก่อนหน้านั้น และแม้ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อจะยังไม่ได้รับมอบสินค้าจากผู้ขนส่ง แต่เมื่อได้ขนส่งสินค้าไปถึงท่าปลายทางและผู้ขนส่งได้แจ้งให้ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อว่าผู้ขนส่งได้ยึดถือสินค้าไว้เพื่อผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อแล้ว ก็ถือว่าการขนส่งได้สิ้นสุดลง อย่างไรก็ตามหากผู้ซื้อปฏิเสธไม่รับสินค้าถือว่าการขนส่งยังไม่สิ้นสุด

การที่ผู้ขายโอนบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้ซื้อซึ่งแม้มีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า แต่ไม่มีผลให้การขนส่งสิ้นสุดลงและผู้ขายยังสามารถใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่งได้ตาม 1979 ACT มาตรา 39(1)(6) การที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบบางส่วนของสินค้าให้แก่ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อไม่มีผลกระทบต่อการใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่งในสินค้าส่วนที่เหลือ เว้นแต่การส่งมอบบางส่วนนั้นได้ทำในสถานการณที่แสดงถึงข้อตกลงที่จะส่งมอบการครอบครองสินค้าทั้งหมดให้แก่ผู้ซื้อหรือตัวแทนของผู้ซื้อ

ผู้ขายอาจใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่งโดยการเข้าครอบครองสินค้าตามความ

ง.3 สิทธิที่จะขายสินค้าต่อไป (RESALE)*

เป็นจริงหรือโดยการส่งคำบอกกล่าวไปยังผู้ขนส่งไม่ให้ส่งมอบสินค้าให้ผู้ซื้อ เมื่อได้รับคำสั่งดังกล่าวผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องส่งมอบสินค้ากลับคืนมาให้ผู้ขายหรือตัวแทนของผู้ขายตามคำสั่ง โดยผู้ขายเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย ในกรณีที่ผู้ขายส่งคำบอกกล่าวไปยังผู้ขนส่ง คำบอกกล่าวจะมีผลใช้ได้เมื่อได้จัดส่งไปในเวลาและสถานการณ์ตามสมควรที่ผู้ขนส่งจะบอกกล่าวไปยังนายเรือหรือตัวแทนของตนไม่ให้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้ซื้อได้ หลังจากใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่งแล้วผู้ขายมีสิทธิที่จะยึดหน่วงสินค้านั้นได้จนกว่าจะได้รับชำระหรือเสนอที่จะชำระราคาสินค้า

* สิทธิที่จะขายสินค้าต่อไป (RESALE) เป็นกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้อำนาจผู้ขายที่ได้ใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าหรือสิทธิที่จะระงับการขนส่งสินค้าแล้วที่จะขายและโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าให้ผู้ซื้ออื่นต่อไป การที่กฎหมายต้องบัญญัติให้อำนาจผู้ขายในกรณีนี้เพราะการที่ผู้ขายใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าหรือสิทธิที่จะระงับการขนส่งสินค้าไม่ทำให้สัญญาซื้อขายเดิมยกเลิกไป [ดู 1979 ACT มาตรา 48(1)] ผู้ขายจะใช้สิทธิขายสินค้าต่อไปได้เมื่อผู้ขายได้บอกกล่าวแก่ผู้ซื้อว่าตนจะขายสินค้าต่อไปและผู้ซื้อไม่ชำระหรือเสนอที่จะชำระราคาสินค้าภายในเวลาอันสมควรหรือเป็นกรณีของเสียง่าย ผลของการที่ผู้ขายขายสินค้าต่อไปเป็นผลให้สัญญาซื้อขายเดิมระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อเดิมสิ้นสุดลง และหากกรรมสิทธิ์ในสินค้าได้โอนไปยังผู้ซื้อเดิมแล้ว การขายสินค้าต่อไปจะเป็นผลให้กรรมสิทธิ์ในสินค้ากลับคืนมาสู่ผู้ขาย เพื่อที่จะผ่านกรรมสิทธิ์ดังกล่าวไปยังผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขายครั้งหลังนี้ ในระหว่างที่ผู้ขายยังไม่ขายสินค้าต่อไปซึ่งจะไม่ทำให้สัญญาซื้อขายเดิมสิ้นสุดลง ผู้ซื้อสามารถชำระราคาสินค้าให้แก่ผู้ขายได้ และเมื่อชำระราคาแล้ว สิทธิยึดหน่วงหรือสิทธิที่ระงับการขนส่งของผู้ขายย่อมสิ้นสุดลง

(จ) การโอนที่เป็นการจำนองจำนำสินค้าเพื่อเป็นหลักประกันเงินยืม
(MORTGAGE OR PLEDGE)

ในทางการค้าระหว่างประเทศผู้ขายมักจะโอนบิลออฟเลตติงโดยการสลักหลังและส่งมอบให้แก่ธนาคารเพื่อเป็นหลักประกันเงินยืม (ADVANCE) หรือเป็นหลักประกันการขายลดตัวแลกเงินที่ออกส่งจ่ายเอาแก่ผู้ซื้อตามราคาสินค้าแก่ธนาคาร การโอนบิลออฟเลตติงทั้งสองแบบนี้มีผลเสมือนการส่งมอบสินค้าเช่นกันแต่มีผลเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในสินค้าต่างกันคือ การโอนที่เป็นการจำนองทำให้ผู้รับโอนได้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโดยสมบูรณ์ ส่วนการโอนที่เป็นการจำนำ ผู้รับโอนไม่ได้กรรมสิทธิ์ในสินค้าแต่มีเพียงสิทธิครอบครองสินค้ากับมีอำนาจเฉพาะบางอย่างที่จะจำหน่ายจนกว่าจะได้รับชำระเงินที่ยืมไป (COLINVAUX 1971 : 913) อย่างไรก็ตามการที่จะพิจารณาว่าการสลักหลังและส่งมอบบิลออฟเลตติงใดเป็นการจำนองหรือจำนำนั้นเป็นเรื่องที่ยากที่จะบ่งชี้ (MOCATTA, MUSTILL AND BOYD 1974 : 195) และต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงของแต่ละกรณีว่าคู่สัญญาเจตนาให้ผลประโยชน์ตามหลักกฎหมาย (LEGAL INTEREST) หรือผลประโยชน์ตามหลัก EQUITY (EQUITABLE INTEREST) ผ่านไปยังผู้รับโอน (HAILSHAM 1983 : 348) หากคู่สัญญาเจตนาจะให้ผลประโยชน์ตามหลักกฎหมายผ่านไปยังผู้รับโอนก็ถือว่าเป็นการจำนอง ผู้โอนคงเหลือแต่ผลประโยชน์ตามหลัก EQUITY ที่จะได้สินค้าคืน แต่หากคู่สัญญาเจตนาจะให้ผลประโยชน์ตามหลัก EQUITY ผ่านไปยังผู้รับโอน ถือว่าเป็นการจำนำ (MOCATTA AND OTHERS 1974 : 195)

ในทางการค้าโดยทั่วไป อาจจะกล่าวได้ว่าไม่ปรากฏว่ามีการโอนบิลออฟเลตติงเป็นหลักประกันโดยการจำนอง และความแตกต่างระหว่างการจำนองและจำนำไม่ใช่สาระสำคัญในทางการค้า ทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นมักจะเป็นการสลักหลังโอนบิลออฟเลตติงและส่งมอบเป็นหลักประกันเงินยืมซึ่งถือว่ามีลักษณะนั้นเป็นการจำ

นำ ผู้จำหน่ายจะไม่ขาดเสียซึ่งสิทธิทั้งหมดในสินค้า แต่ผู้รับจำหน่ายมีสิทธิเรียกร้องให้ส่งมอบสินค้าแก่ตนและหากจำเป็นก็มีสิทธิที่จะจำหน่ายสินค้านั้นเพื่อบังคับชำระหนี้ของตน*

การโอนบิลออฟเลตติงเพื่อเป็นหลักประกันโดยการจำหน่ายหรือจำหน่ายไม่มีผลกระทบต่อสิทธิที่จะระงับการขนส่งของผู้ขาย แต่ผู้ขายจะใช้สิทธินั้นได้เพียงเท่าที่ไม่ขัดต่อสิทธิของผู้รับจำหน่ายหรือผู้รับจำหน่ายตาม 1979 ACT มาตรา 47 (2) (ข)

กรณีการโอนบิลออฟเลตติงที่ไม่มีผลให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนไปยังผู้รับโอน

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้นว่า บิลออฟเลตติงถือเป็นสัญญาสัณฐานแทนสินค้า การสลักหลังและส่งมอบบิลออฟเลตติงจึงมีผลเป็นการส่งมอบการครอบครองสินค้าให้แก่ผู้รับโอนโดยไม่จำเป็นต้องส่งมอบการครอบครองสินค้าจริง ๆ และผู้ทรงบิลออฟเลตติงสามารถนำบิลออฟเลตติงไปเวนคืนเพื่อรับสินค้าจากผู้ขนส่งได้ แต่ผลของการโอนบิลออฟเลตติงจะเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าหรือไม่ต้องพิจารณาว่าคู่สัญญาที่มีเจตนาจะให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนไปยังผู้รับโอนหรือไม่ตาม 1979 ACT มาตรา 17(1) การที่ผู้ขายสลักหลังโอนบิลออฟเลตติงให้แก่ตัวแทนของตน เพื่อให้โอนให้ผู้ซื้อหรือเพื่อใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่ง แสดงว่าผู้ขายไม่มีเจตนาโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ตัวแทน นอก

 * ในคดี SEWELL V BURDICK (1884) 10 APP. CAS. 74 ผู้ขายส่งสินค้าไปยังผู้ซื้อและให้ผู้ขนส่งออกบิลออฟเลตติงที่ระบุให้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขายหรือผู้รับโอน ผู้ขายสลักหลังลอยบิลออฟเลตติงและมอบบิลออฟเลตติงให้กับธนาคารเพื่อเป็นหลักประกันเงินยืม ธนาคารไม่เคยเรียกร้องสินค้าตามบิลออฟเลตติง ศาลตัดสินว่า การกระทำนี้ถือว่าเป็นการจำหน่ายสินค้าซึ่งระบุไว้ในบิลออฟเลตติง

จากนี้ยังมีอีกหลายกรณีที่การโอนบิลออฟเลตติงไม่มีผล เป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า แม้ว่าคู่กรณีจะมีเจตนาให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าเปลี่ยนมือก็ตาม ได้แก่

ก) การโอนโดยไม่มีค่าตอบแทน การโอนที่สมบูรณ์จะต้องเป็นการโอนที่มีค่าตอบแทน (VALUABLE CONSIDERATION) ค่าตอบแทนในอดีต (PAST CONSIDERATION) ถือว่าเพียงพอทำให้การโอนสมบูรณ์

ข) ผู้โอนไม่มีกรรมสิทธิ์ในสินค้าและไม่มีอำนาจที่จะจัดการกับสินค้า ในกรณีที่เจ้าของสินค้าได้ขายสินค้าไปโดยไม่ได้โอนบิลออฟเลตติง หากต่อมาเจ้าของได้โอนบิลออฟเลตติงให้ผู้อื่นนี้จะไม่ทำให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนไปยังผู้รับโอนบิลออฟเลตติง เพราะผู้โอนไม่มีกรรมสิทธิ์ในสินค้าแล้ว นอกจากนี้ในกรณีที่มีการออกบิลออฟเลตติงเป็นชุด และมีการโอนบิลออฟเลตติงฉบับหนึ่งโดยมีเจตนาให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าผ่านไปยังผู้รับโอน ผู้โอนจะไม่มีกรรมสิทธิ์ใด ๆ ในสินค้าต่อไป ดังนั้นหากผู้โอนโอนบิลออฟเลตติงฉบับอื่นให้บุคคลอื่นกรรมสิทธิ์ในสินค้าก็จะไม่ผ่านไปยังผู้รับโอนคนใหม่

ค) ผู้รับโอนทราบถึงเหตุที่ทำให้การโอนไม่มีผล เช่น การที่ผู้โอนซึ่งเป็นผู้ซื้อที่ยังไม่ได้ชำระราคาตกเป็นผู้มีหนี้สินล้มพันตัวและได้ทำการโอนบิลออฟเลตติงต่อไปหรือ การที่ผู้โอนซึ่งเป็นผู้ซื้อได้กระทำการโดยไม่สุจริตอันเป็นผลให้เป็นผู้ทรงที่ไม่สุจริต อย่างไรก็ตามเพียงแต่การที่ผู้รับโอนทราบว่าผู้โอนยังไม่ได้ชำระราคาสินค้าไม่ทำให้การโอนไม่สมบูรณ์

ง) ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าให้แก่บุคคลที่มีสิทธิที่จะได้รับสินค้าแล้วก่อนการโอนบิลออฟเลตติง เพราะตามที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้นว่าบิลออฟเลตติงเป็นสัญลักษณ์แทนสินค้าจนกระทั่งเวลาที่ได้มีการส่งมอบสินค้าตามบิลออฟเลตติงให้แก่ผู้ทรงเมื่อเวลานั้นบิลออฟเลตติงแล้ว

4.1.2 คำรับรองของผู้โอนที่ให้แก่ผู้รับโอน (WARRANTIES)

คำรับรองของผู้โอนต่อผู้รับโอนเกี่ยวกับสิทธิในสินค้าเป็นเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดโดยปริยายว่าผู้ขายจะต้องให้แก่ผู้ซื้อเมื่อมีการทำสัญญาซื้อขายกัน ดังนั้นการโอนบิลออฟเลตติงโดยการส่งมอบหรือการสลักหลังและส่งมอบที่ผู้โอนจะมีหน้าที่นี้ก็เฉพาะแต่การโอนบิลออฟเลตติงในสัญญาซื้อขายที่คู่กรณีมีเจตนาจะให้กรรมสิทธิในสินค้าโอนไปยังผู้รับโอน คำรับรองนี้คู่กรณีอาจตกลงกันเป็นอย่างอื่นนอกเหนือไปจากกฎหมายก็ได้

ตามมาตรา 12(1) และ (2) ของ 1979 ACT อาจแบ่งคำรับรองของผู้โอนหรือผู้ขายออกได้เป็น 3 กรณีคือ

ก. ผู้ขายมีสิทธิที่จะขายสินค้า หมายถึงผู้ขายมีอำนาจที่จะโอนกรรมสิทธิโดยทั่วไปในสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ (ATIYAH 1971 : 43) โดยอำนาจดังกล่าวต้องมีอยู่แล้วในเวลาที่โอนกรรมสิทธิในสินค้าดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12(1) ว่า "ในสัญญาซื้อขาย... มีเงื่อนไขโดยปริยายในส่วนของผู้ขายว่าในกรณีการซื้อขายผู้ขายมีสิทธิที่จะขายสินค้า และในกรณีข้อตกลงจะขาย ผู้ขายจะมีสิทธิที่จะขายในเวลาที่โอนกรรมสิทธิ"

หากผู้ขายผิดเงื่อนไขในกรณีนี้ ผู้ซื้อจะมีสิทธิถือว่าผู้ขายผิดสัญญา และเรียกร้องค่าเสียหาย และในกรณีที่ผู้ขายไม่สามารถโอนกรรมสิทธิโดยสมบูรณ์ในสินค้าให้แก่ผู้ซื้อได้ ถือเป็นข้อสันนิษฐานเบื้องต้นว่าผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะเรียกร้องราคาสินค้าทั้งหมดที่ได้ชำระไปแล้วคืน (GUEST 1981:137) ดังที่บัญญัติไว้ใน 1979 ACT มาตรา 54 ว่า "ไม่มีส่วนใดในพระราชบัญญัตินี้จะมีผลต่อสิทธิของผู้ซื้อ... ที่จะเรียกคืนเงินที่จ่ายไปเมื่อมิได้มีการปฏิบัติต่างตอบแทนสำหรับการจ่ายเงินจำนวนนั้น"

ข. ในเวลาโอนกรรมสิทธิ สินค้าต้องไม่ตกอยู่ภายใต้การระงับพันธินนอกเหนือไปจากการระงับพันธินที่ผู้ขายได้เปิดเผยแก่ผู้ซื้อแล้วก่อนทำสัญญาหากเป็นกรณีข้อตกลง

จะขาย สินค้าต้องไม่ตกอยู่ภายใต้การระงับผูกพันใดนอกเหนือไปจากที่ได้เปิดเผยแล้วตั้งแต่เวลาที่ได้ทำข้อตกลงจะขายจนกระทั่งเวลาที่จะโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า หากสินค้าตกอยู่ภายใต้การระงับผูกพันอื่นถึงแม้ผู้มีสิทธิเหนือการระงับผูกพันนั้นจะยังไม่ได้เรียกร้องไปยังผู้ซื้อ ก็ถือว่าผู้ขายได้ผิดเงื่อนไขการรับรองต่อผู้ซื้อแล้ว และผู้ซื้อที่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายหรือเรียกร้องราคาสินค้าที่ลดลง แต่ไม่สามารถปฏิเสธไม่รับสินค้า ตาม 1979 ACT มาตรา 53 และมีสิทธิที่จะเรียกคืนราคาที่ได้ชำระไปแล้วตามมาตรา 54 ด้วย

ค. ผู้ซื้อสามารถใช้สิทธิครอบครองสินค้าโดยสงบวันแต่เพียงเท่าที่จะถูกรบกวนโดยเจ้าของหรือบุคคลอื่นที่มีสิทธิตามการระงับผูกพันที่ได้เปิดเผยแล้ว ตาม 1979 ACT มาตรา 12(2) (ข) ถือว่าผู้ขายผิดสัญญาเมื่อผู้ซื้อถูกรบกวนการครอบครองสินค้าจริงเท่านั้น (GUEST 1981:149) ผลของการที่ผู้ขายผิดคำรับรองในข้อนี้มีผลเช่นเดียวกับในข้อ ข)

4.2 สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับประกันของทางทะเล

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้นว่า ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์เดิมการโอนบิลออฟเลดิงหรือการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าไม่ทำให้สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับประกันของทางทะเลโอนไป ผู้รับโอนบิลออฟเลดิงจึงไม่ได้รับสิทธิใด ๆ ที่จะเรียกร้องจากผู้ขนส่งในนามตนเองในกรณีที่มีการผิดสัญญารับประกันของทางทะเล และในทำนองเดียวกันผู้รับโอนก็ไม่มีควมรับผิดชอบที่จะถูกฟ้องร้องตามสัญญารับประกันของทางทะเล ความบกพร่องของหลักดังกล่าวได้มีการแก้ไขโดย THE BILLS OF LADING ACT, 1855 มาตรา 1 และ 2 และ FEDERAL BILLS OF LADING ACT, 1916 มาตรา 31, 32 ซึ่งกลายเป็นแม่บทสำคัญเกี่ยวกับเรื่องการโอนไปซึ่งสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับประกันของทางทะเลในกรณีที่มีการโอนบิลออฟเลดิง ในมาตรา 1 และ มาตรา 2 ของ THE BILLS OF LADING ACT, 1855 บัญญัติไว้ดังนี้

มาตรา 1 ผู้รับตราส่งที่มีชื่อระบุไว้ในบิลออฟเลดิงและผู้รับสลักหลังบิลออฟเลดิงซึ่งได้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโดยผลของการตราส่งและการสลักหลัง จะได้รับโอนสิทธิในการฟ้องร้องและมีหน้าที่ทั้งหมดเกี่ยวกับสินค้านี้ดังกล่าวเสมือนหนึ่งว่าตนเป็นคู่สัญญารับขนตามที่ระบุในบิลออฟเลดิง

มาตรา 2 บทบัญญัติในกฎหมายนี้ไม่กระทบถึงสิทธิที่จะระงับการขนส่งหรือสิทธิเรียกร้องค่าระวางจากผู้ส่งเดิมหรือเจ้าของ หรือความรับผิดชอบใด ๆ ของผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังโดยเหตุหรือเนื่องมาจากการเป็นผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลัง หรือการรับสินค้าโดยเหตุหรือเนื่องมาจากการตราส่งหรือการสลักหลังนั้น

จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวอาจสรุปได้ว่า ในกรณีที่มีการสลักหลังโอนบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้รับสลักหลัง ผู้รับสลักหลังจะได้รับโอนสิทธิและหน้าที่ทั้งหมดระหว่างผู้ขนส่งและผู้โอนตามสัญญารับขนของทางทะเลเสมือนหนึ่งว่าผู้รับสลักหลังเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลมาแต่ต้น การโอนสิทธิและหน้าที่ดังกล่าวมีข้อควรพิจารณา ดังนี้คือ

ก) การสลักหลังโอนบิลออฟเลดิงให้แก่ผู้รับสลักหลังนี้ต้องเป็นกรณีการสลักหลังที่เป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าด้วย ส่วนการสลักหลังโอนบิลออฟเลดิงที่ไม่มีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าจะไม่ทำให้สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลโอนไปยังผู้รับโอนด้วย กรณีการสลักหลังโอนบิลออฟเลดิงที่ไม่มีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าได้แก่กรณีตามที่กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 4.1.1 ตอนท้าย

เป็นที่น่าสังเกตว่า แม้ THE BILLS OF LADING ACT, 1855 มาตรา 1 จะระบุว่า "...ซึ่งได้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโดยผลของการสลักหลัง" แต่ตามความเป็นจริงแล้วกรรมสิทธิ์ไม่ได้ผ่านไปโดยการสลักหลัง แต่ผ่านโดยสัญญาที่กำหนดให้

ต้องมีการสลักหลัง (COLINVAUX 1971 : 61)

ข. การสลักหลัง โอนนั้นต้องทำในระหว่างที่บิลออฟเลตติงยังมีฐานะเป็น เอกสารสิทธิ คือก่อนการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ทรงหน้าบิลออฟเลตติงมา เว้นแต่ถ้า การส่งมอบสินค้านั้นไม่ถูกต้อง เช่น ส่งมอบให้แก่บุคคลที่มีใช้ผู้ทรงก็ถือว่าบิล ออฟเลตติงยังมีฐานะเป็นเอกสารสิทธิ และการสลักหลัง โอนยังคงมีผลเป็นการโอน สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล

ค. สิทธิและหน้าที่ตามสัญญาที่จะ โอนไปยังผู้รับสลักหลังนั้นหมายรวมถึง สิทธิและหน้าที่ตามสัญญาที่มีอยู่หรือ เกิดขึ้นก่อนและภายหลัง เวลาที่กรรมสิทธิ์ในสินค้า โอนไปยังผู้รับสลักหลัง สิทธิและหน้าที่ที่จะ โอนไปนี้ หมายถึงเฉพาะสิทธิและหน้าที่ ตามสัญญาที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติงเท่านั้น ข้อตกลงหรือการแก้ไขเปลี่ยนแปลงอื่น ๆ ในระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่งที่ไม่ปรากฏในบิลออฟเลตติง ไม่มีผลถึงผู้รับสลักหลัง*

* กรณีที่ข้อตกลงอื่นระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของ ไม่มีผลต่อผู้รับโอน เช่นในคดี LEDUC V. WARD (1888) 20 Q.B.D.475 ผู้รับสลักหลังฟ้องเรียกค่าเสียหายเนื่อง จากสินค้าสูญหายในระหว่างการที่เรือออกนอกเส้นทาง การเดินเรือปกติตามที่กำหนดไว้ ในบิลออฟเลตติง ผู้ขนส่งต่อสู้ว่าได้รับยกเว้น โดยคำบอกกล่าวที่มีไปยังผู้ส่งของ ศาลตัดสินว่า ความเข้าใจของผู้ส่งของไม่มีผลกระทบต่อสิทธิของผู้รับสลักหลังที่จะให้ขนส่งสินค้าตาม เส้นทางที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติง

ข้อจำกัดที่มีผลให้ผู้โอนบิลออฟเลตติงไม่สามารถบังคับตามสัญญารับขนของทาง ทะเลได้นี้จะไม่มีผลต่อผู้รับสลักหลัง เว้นแต่ผู้รับสลักหลังได้ทราบถึงข้อจำกัดนั้น เช่นในคดี THE EMILIE MARIE (1875) 44 L.J. ADM 9; 32 L.T. 435 มีการออกบิล

(COLINVAUX 1971 : 53-54) นอกจากนี้สิทธิและหน้าที่ที่จะโอนไปอีกอย่างคือหน้าที่ต้องปฏิบัติโดยปริยาย (IMPLIED UNDERTAKINGS) ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ซึ่งถือว่ามิได้อยู่ในสัญญาฉบับของทางทะเลทุกสัญญา (IVAMY 1979:100) หลักกฎหมายดังกล่าวมีทั้งในส่วนของผู้ขนส่งและผู้ส่งของดังนี้คือ*

ในส่วนของผู้ขนส่ง ได้แก่ การจัดทำให้เรือมีความสามารถทางทะเล (SEAWORTHY) เดินเรือโดยไม่ชักช้า (PROCEED WITH REASONABLE DESPATCH) และไม่ออกนอกเส้นทาง การเดินเรือปกติโดยไม่มีเหตุอันควร (PROCEED WITHOUT UNJUSTIFIABLE DEVIATION)

ในส่วนของผู้ส่งของ ได้แก่ หน้าที่ที่จะต้องบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งหากสินค้าที่ขนส่งเป็นสินค้าอันตราย (DANGEROUS GOODS) เว้นแต่ผู้ขนส่งรู้หรือควรจะรู้ว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าอันตราย

อย่างไรก็ตามหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่สำคัญได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ HAGUE VISBY RULES ซึ่งเป็นที่มาของ THE CARRIAGE

ออฟเลตติ้งให้แก่ผู้ส่งของสำหรับ PALM KERNELS จำนวน 40 ตัน โดยเป็นที่เข้าใจว่า ต้องส่งมอบสินค้าส่วนหนึ่งตามบิลออฟเลตติ้ง 2 ฉบับที่ได้ออกก่อนหน้า และส่งมอบสินค้าที่เหลือตามบิลออฟเลตติ้งฉบับหลัง แต่จำนวนสินค้าทั้งหมดไม่พอส่งมอบตามบิลออฟเลตติ้งทั้งสามฉบับ ศาลตัดสินว่าผู้รับสละหลังบิลออฟเลตติ้งฉบับที่สามมีสิทธิเรียกร้องสินค้าทั้ง 40 ตัน โดยไม่คำนึงถึงความเข้าใจระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ

* ดูเพิ่มเติม IVAMY หน้า 90-99

OF GOODS BY SEA ACT, 1971 ของประเทศอังกฤษ ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติใน มาตรา 2 ของอนุสัญญาที่ว่า "...ผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลทุกสัญญามี หน้าที่และความรับผิดชอบและมีสิทธิและความปลดเปลื้องในเรื่องของการบรรทุก ยกขน จัดเรียง ขนส่ง เก็บ ระวังรักษา และขนถ่ายของเหล่านั้นตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้" อย่างไรก็ตามอาจสรุปสาระสำคัญของหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามอนุสัญญา ได้ดังนี้

ค.1 หน้าที่ต้องใช้ความอดุสาหะตามสมควรในการจัดเตรียมเรือให้มีความ สามารถทางทะเล จัดคนประจำเรือ อุปกรณ์ และเสบียงให้เพียงพอสำหรับเรืออย่างเพียงพอ จัดให้ระวาง ห้องแช่แข็งและห้องเย็นให้อยู่ในสภาพดีและปลอดภัยสำหรับที่จะรับของ เข้ามาเก็บ ขนส่งและรักษาและใช้ความระมัดระวังในการบรรทุก ยกขน จัดเรียง ขนส่ง เก็บ ระวังรักษาและขนถ่ายของที่ขนส่งนั้น (ข้อ 3 วรรค 1 และวรรค 2)

หากผู้ขนส่งไม่ใช้ความอดุสาหะตามสมควรหรือความระมัดระวังดังกล่าวข้าง ดันจนเป็นเหตุให้เกิดความสูญหายหรือบุบสลายแก่สินค้าแล้ว ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใน ความสูญหายหรือบุบสลายนั้นตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา แต่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ต่อไปนี้

1) ความสูญหายหรือบุบสลายซึ่งเกิดหรือมีผลมาจากการที่เรือไม่มีความ สามารถทางทะเล เมื่อผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความอดุสาหะอย่างเพียงพอในการที่ จะให้เรือมีความสามารถทางทะเลตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น (ข้อ 4 วรรค 1)

2) ความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดจากสาเหตุที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ ผู้ขนส่ง เช่น เกิดจากเหตุสุดวิสัย สงคราม ภัย อันตรายและอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทะเล การกระทำของศัตรูมหาชน การจับกุมหรือหน่วงเหนี่ยวโดยเจ้าผู้ครองนครหรือการกัก เรือตามกฎหมาย การป้องกันโรคติดต่อ การจลาจลก่อความไม่สงบ การนัดหยุดงาน

หรือการบิดงาแงค้ำงยัคคีภัยซึ่งไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง การช่วยเหลือชีวิต หรือทรัพย์สินในทะเล หรือที่เกิดจากสภาพของของนั้นเอง หรือข้อบกพร่องที่ปรากฏ ภายหลังซึ่งไม่สามารถพบได้โดยใช้ความอดสาหะตามสมควร (ข้อ 4 วรรค 2)

3) ความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งมีส่วนรู้เห็นด้วย หรือปราศจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัว แหนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นจากการกระทำ ประมาทเลินเล่อหรือละเว้นปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือ ผู้นำร่อง หรือคนประจำเรือ ของผู้ขนส่งที่เกี่ยวกับการเดินเรือ (ข้อ 4 วรรค 2)

4) ความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดจากการออกนอกเส้นทาง การเดินเรือ ปกติเพื่อช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล (ข้อ 4 วรรค 4)

5) ความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดจากการกระทำหรือละเว้นกระทำของ ผู้ส่งของ เช่น การบรรจุหีบห่อไม่แข็งแรงเพียงพอ การแจ้งลักษณะทั่วไปหรือราคาของ ผิดจากความจริงเพื่อให้ผู้ขนส่งระบุไว้ในบิลออฟเลดิง (ข้อ 4 วรรค 2 และวรรค 5)

6) ความสูญหายหรือบุบสลายที่เป็นไปตามข้อตกลงระหว่างผู้ขนส่งและผู้ ส่งของเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรับขนของบางชนิด (ข้อ 6)

นอกเหนือไปจากข้อยกเว้นความรับผิดชอบดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผู้ขนส่งจะสละ เสี่ยงซึ่งข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้ทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้หรือเพิ่มภาระหน้าที่ที่ ใดโดยจดแจ้งลงในบิลออฟเลดิง แต่จะตกลงให้ความรับผิดชอบต่ำกว่าอนุสัญญาไม่ ได้ (ข้อ 3 วรรค 8 และข้อ 5)

วงเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดต่อผู้ส่งของในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งสูญหายหรือบุบสลายมีค่าเทียบเท่าไม่เกิน 10,000 ฟรังก์ทองคำต่อหนึ่งหีบห่อหรือต่อหน่วย หรือ 30 ฟรังก์ทองคำต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมของของที่สูญหายหรือบุบสลายแล้วแต่ว่าจำนวนใดจะมากกว่ากัน เว้นแต่ผู้ส่งของได้แจ้งให้ทราบถึงลักษณะทั่วไปและราคาของของนั้นก่อนที่จะบรรจุหีบห่อและได้บันทึกไว้ในบิลออฟเลตติ้งแล้ว [ข้อ 4 วรรค 5(ก)] และอายุความการฟ้องร้องเกี่ยวกับความรับผิดทั้งปวงของผู้ขนส่งในส่วนที่เกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่งมีกำหนดระยะเวลา 1 ปี นับแต่ส่งมอบหรือวันที่ควรจะได้ส่งมอบ แต่คู่กรณีอาจตกลงกันภายหลังที่มูลคดีแห่งการฟ้องร้องได้เกิดขึ้นแล้วให้ขยายระยะเวลานี้ออกไปได้ (ข้อ 3 วรรค 6)

ค.2 หน้าที่ต้องออกบิลออฟเลตติ้งให้ผู้ส่งของเมื่อได้รับของไว้ในความดูแลแล้วเมื่อผู้ส่งของร้องขอ บิลออฟเลตติ้งต้องแสดงรายละเอียดของสินค้าตามที่กำหนดไว้ในข้อ 3 วรรค 3 ของอนุสัญญา และเมื่อบรรจุหีบห่อแล้วแล้วหากผู้ส่งของร้องขอผู้ขนส่งต้องออกบิลออฟเลตติ้ง "บรรจุหีบห่อแล้ว" ให้ (ข้อ 3 วรรค 7)

ในเรื่องหน้าที่และความรับผิดของผู้ส่งของ อนุสัญญากำหนดไว้เพียงกรณีเดียว คือ หากรายละเอียดเกี่ยวกับเครื่องหมาย จำนวน ปริมาณ และน้ำหนักที่ผู้ส่งของแจ้งแก่ผู้ขนส่งในเวลาที่ยื่นของลงเรือไม่ถูกต้อง ผู้ส่งของจะต้องชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ขนส่งในความสูญหาย บอบสลาย และค่าใช้จ่ายอื่นที่เกิดขึ้นเพราะการนั้น (ข้อ 3 วรรค 5) แต่ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดแก่ผู้ขนส่งซึ่งไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทของผู้ส่งของหรือตัวแทนหรือลูกจ้าง (ข้อ 4 วรรค 3)

ง. ผู้ส่งของหลุดพ้นจากความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลเมื่อตนได้โอนบิลออฟเลตติ้ง แต่ผู้ส่งของยังคงมีความรับผิดเกี่ยวกับค่าระวางเรือตาม THE BILLS

OF LADING ACT, 1855 มาตรา 2 ผู้พิพากษา BREET ให้ความเห็นในคดี GLYN V. EAST AND WEST INDIA DOCK CO (1882) 6 Q.B.D. 475, 482 ซึ่งอธิบายหลักในข้อนี้ได้ชัดเจนยิ่งขึ้นดังนี้

"ในความเห็นของข้าพเจ้า สิทธิที่จะฟ้องผู้ขนส่งให้ปฏิบัติตามสัญญาจะโอนไปยังผู้รับสลักหลังโดยผลของ THE BILLS OF LADING ACT, 1855 คำว่า "โอน" หมายความว่า สิทธิและหน้าที่ทั้งหมดภายใต้สัญญาในระหว่างผู้ขนส่งและผู้รับสลักหลัง (ในกรณีที่ผู้รับสลักหลังเป็นผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้า) จะสิ้นสุดลงและจะเกิดขึ้นในระหว่างผู้ขนส่งและผู้รับสลักหลัง นั่นคือสิทธิและหน้าที่ทั้งหมดได้มีการโอนจากผู้รับสลักหลังไปยังผู้รับสลักหลัง เว้นแต่ที่บัญญัติยกเว้นไว้โดยมาตรา 2 ของพระราชบัญญัตินี้ เกี่ยวกับสิทธิที่ยังคงสงวนไว้ให้แก่เจ้าของเดิมหรือผู้ส่งของ"

4.3 การคุ้มครองผู้รับโอนโดยสุจริต

ตามที่ได้อธิบายมาแล้วในบทต้นว่าบิลออฟเลดิงมีคุณสมบัติเป็นตราสารที่ถึงเปลี่ยนแปลงได้ที่สามารถโอนให้กันได้โดยการส่งมอบหรือการสลักหลังและส่งมอบ ผลของการโอนบิลออฟเลดิงไม่ทำให้ผู้รับโอนมีสิทธิดีกว่าผู้โอน ยกเว้นกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะให้ผู้รับโอนโดยสุจริตและเสียค่าตอบแทนมีสิทธิดีกว่าผู้โอนซึ่งได้แก่กรณีต่อไปนี้

ก) กรณีตาม THE BILLS OF LADING ACT, 1855 มาตรา 3 ซึ่งบัญญัติว่า

"บิลออฟเลดิงในมือของผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังโดยมีค่าตอบแทนที่ระบุว่าได้บรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว ถือเป็นหลักฐานที่หักล้างไม่ได้ เกี่ยวกับการบรรทุกนั้นเมื่อใช้ยื่นต่อนายเรือหรือบุคคลผู้ลงนามในบิลออฟเลดิง แม้ความจริงสินค้า

ดังกล่าวทั้งหมดหรือบางส่วนจะมีได้บรรทุกลงเรือ เว้นแต่ผู้ทรงบิลออฟเลดิงจะได้
ทราบในเวลาที่ได้รับบิลออฟเลดิงว่าความจริงมิได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือ อย่างไรก็ตาม
ก็ตามนายเรือหรือบุคคลที่ลงนามในบิลออฟเลดิงอาจหลุดพ้นจากความรับผิด โดยแสดง
ว่าการระบุนั้นเท็จจริงผิดนั้นไม่ได้เกิดจากความผิดของตน และเกิดขึ้นทั้งหมดโดย
กมลฉลของผู้นำส่งของหรือผู้ทรงหรือบุคคลที่ผู้ทรงได้สิทธิมา"

มาตรานี้ห้ามบุคคลที่ลงนามในบิลออฟเลดิงหรือบุคคลที่ได้มอบอำนาจให้
บุคคลอื่นลงนามแทนโต้แย้งเรื่องการบรรทุกสินค้าตามที่ระบุในบิลออฟเลดิงลงเรือ
ในคดีระหว่างบุคคลดังกล่าวกับผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนโดยมีค่าตอบแทน เว้นแต่

ก.1) ผู้ทรงบิลออฟเลดิงทราบในเวลาที่ได้รับบิลออฟเลดิงว่าไม่มีการ
บรรทุกสินค้าลงเรือ หรือ

ก.2) บุคคลที่ลงนามในบิลออฟเลดิงสามารถแสดงได้ว่าการระบุนั้นความ
เกี่ยวกับสินค้าผิดนั้นเกิดจากกมลฉลของผู้นำส่งของหรือผู้ทรงบิลออฟเลดิงหรือบุคคลที่
ผู้ทรงได้สิทธิมา

เป็นที่น่าสังเกตว่าหากผู้ลงนามในบิลออฟเลดิงกระทำการโดยปราศจาก
อำนาจแล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องผูกพันตามเนื้อความในบิลออฟเลดิง แต่ผู้ลงนามนั้นจะ
ต้องถูกผูกพันเอง

ข) กรณีตาม SALE OF GOODS ACT, 1979 มาตรา 2(1), 24 และ
FACTORS ACT, 1889 มาตรา 8 ซึ่งบัญญัติว่า

1979 ACT มาตรา 24 บัญญัติว่า" ในกรณีบุคคลที่ได้ขายสินค้าแล้วยัง

คงครอบครองหรือได้การครอบครองสินค้าหรือเอกสารสิทธิในสินค้า* การที่บุคคลดังกล่าวหรือตัวแทนทางการค้า (MERCANTILE AGENT) ซึ่งกระทำการแทนบุคคลดังกล่าวได้ส่งมอบ หรือโอนสินค้าหรือเอกสารสิทธิในสินค้า ในการซื้อขาย จำนำ หรือการจำหน่ายโดยทางอื่น แก่ผู้รับโดยสุจริตและไม่รู้ถึงการซื้อขายครั้งก่อน ให้มีผลเสมือนว่าบุคคลผู้ส่งมอบหรือโอนได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งจากเจ้าของสินค้าให้กระทำการดังกล่าว"

บทบัญญัติในมาตรานี้คล้ายกับบทบัญญัติใน FACTORS ACT, 1889 มาตรา 8 แต่แตกต่างกันเล็กน้อยที่ 1889 ACT ขยายความรวมถึงการส่งมอบหรือโอนสินค้าหรือเอกสารสิทธิเกี่ยวกับสินค้าในข้อตกลงจะซื้อจะขาย จำนำ หรือการจำหน่ายโดยทางอื่น

มาตรานี้เป็นข้อยกเว้นของหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ที่ว่าผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน (NEMO DAT QUOD NON HABET) ตามที่บัญญัติไว้ใน 1979 ACT มาตรา 2(1) ซึ่งมีข้อความ "ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ หากผู้ใดขายสินค้าซึ่งมิใช่ของตน หรือโดยไม่ได้รับมอบอำนาจหรือความยินยอมจากเจ้าของ ผู้ซื้อจะไม่ได้รับกรรมสิทธิในสินค้าดีไปกว่าที่ผู้ขายมีอยู่ เว้นแต่เจ้าของสินค้าได้กระทำการใดซึ่งมีผลห้ามตนปฏิเสธอำนาจของผู้ขายที่จะขาย" กฎหมายข้างต้นคุ้มครองผู้รับโอนโดยสุจริตให้ได้กรรมสิทธิหรือสิทธิในสินค้าโดยสมบูรณ์ ถึงแม้ว่าผู้โอนจะไม่มีกรรมสิทธิในสินค้าก็ตาม โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

* ตาม FACTORS ACT, 1889 มาตรา 1(4) บัญญัติเกี่ยวกับเอกสารสิทธิ (DOCUMENT OF TITLE) ว่ามีความหมายรวมถึงบิลออฟเลตติงด้าย และตาม SALE OF GOODS ACT, 1979 มาตรา 61(1) บัญญัติเกี่ยวกับความหมายของเอกสารสิทธิว่าให้มีความหมายเช่นเดียวกับความหมายของเอกสารสิทธิตาม FACTORS ACT, 1885

ข.1) ผู้ขายได้ขายสินค้าให้แก่ผู้ซื้อและกรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนไปยังผู้ซื้อแล้วโดยผลของสัญญาดังกล่าว ไม่ใช่เป็นแต่เพียงข้อตกลงจะซื้อจะขาย การที่ต้องกำหนดเช่นนี้เพราะ หากเป็นกรณีที่กรรมสิทธิ์ในสินค้ายังไม่โอนไปยังผู้ซื้อแล้ว ผู้ขายย่อมสามารถโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าโดยสมบูรณ์ให้แก่บุคคลใด ๆ ได้ แต่จะถือว่าผู้ขายผิดสัญญาซื้อขายหรือไม่นั้นเป็นอีกกรณีหนึ่ง

ข.2) ผู้ขายต้องเป็นผู้ครอบครองสินค้าที่ซื้อขายหรือเอกสารสิทธิเกี่ยวกับสินค้านั้น ซึ่งตามมาตรา 1(2) ของ FACTORS ACT, 1889 กำหนดว่าเป็นกรณีที่ผู้ขายครอบครองหรือควบคุมตามความเป็นจริง หรือยึดถือโดยบุคคลอื่นซึ่งอยู่ภายใต้การควบคุมของผู้ขายหรือเพื่อผู้ขายหรือในนามของผู้ขาย การครอบครองต้องเป็นการครอบครองในฐานะผู้ขายเท่านั้นไม่ใช่ในฐานะอื่น เช่นผู้รับฝาก(BAILEE)ตามข้อตกลงอื่น* การครอบครองอาจเป็นการครอบครองต่อเนื่อง หลังจากการขายสินค้าแล้ว หรือได้การครอบครองที่หลัง เช่นในกรณีที่ผู้ขายสินค้าไม่ได้ครอบครองสินค้าในเวลาขาย แต่มาได้การครอบครองในภายหลัง หรือกรณีที่ผู้ขายได้สูญเสียการครอบครองในสินค้าไปก่อนและภายหลังได้รับคืนมาในฐานะผู้ขาย เช่น กรณีที่ผู้ขายใช้สิทธิที่จะระงับการขนส่ง

* หลักในเรื่องนี้มาจากความเห็นของผู้พิพากษา MACKINNON ในคดี STAFFS MOTOR GUARANTEE LTD. V. BRITISH WAGON CO. LTD. (1934) 2 K.B.305. ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่าผู้แทนจำหน่ายรถได้ขายรถบรรทุกให้จำเลยและเช่ารถบรรทุกดังกล่าวจากจำเลยตามข้อตกลงเช่าซื้อ โดยรถบรรทุกดังกล่าวยังคงอยู่ในความครอบครองของผู้จำหน่ายรถตลอดมา ต่อมาผู้แทนจำหน่ายรถได้ขายและส่งมอบรถบรรทุกให้แก่โจทก์ซึ่งไม่ทราบถึงการขายครั้งก่อน ศาลตัดสินว่าผู้แทนจำหน่ายรถไม่ได้ครอบครองรถบรรทุกในฐานะบุคคล "ที่ได้ขายสินค้าแล้วยังคงครอบครองหรือได้การครอบครองสินค้า" ตามความหมายของมาตรา 24 แต่เป็นเพียงผู้รับฝากสินค้าตามข้อตกลงเช่าซื้อ ดังนั้นผู้แทนจำหน่ายรถจึงไม่สามารถโอนกรรมสิทธิ์รถบรรทุกให้โจทก์ได้โดยอาศัยมาตราดังกล่าว

ข.3) ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าหรือโอนเอกสารสิทธิตามสัญญาซื้อขาย จำนวน หรือจำหน่ายโดยทางอื่นหรือเนื่องมาจากข้อตกลงจะซื้อขาย จำนวนหรือจำหน่ายโดยทางอื่น (THE DELIVERY OR TRANSFER SHOULD BE EFFECTED IN CONSEQUENCE OF THE DISPOSITION OR AGREEMENT) หากไม่มีการส่งมอบสินค้าหรือโอนเอกสารสิทธิ ผู้รับโอนจะไม่ได้รับความคุ้มครองตามมาตรา นี้ เช่น คดี NICHOLSON V HARPER (1895) 2 CH.415 G ผู้ขายขายเหล่าซึ่งเก็บไว้ในคลังสินค้าให้โจทก์และหลังจากนั้นจำนวนเหล่านั้นให้เจ้าของคลังสินค้านั้นเองเพื่อเป็นประกันเงินกู้ ศาลตัดสินว่ามาตรา 24 ไม่ใช้กับกรณีนี้เพราะไม่มีการส่งมอบหรือโอนเหล่าให้แก่เจ้าของคลังสินค้าภายหลังการซื้อขาย

ข.4) ผู้รับโอนต้องสุจริต และไม่รู้ถึงการซื้อขายครั้งก่อน การระการพิสูจน์ในเรื่องนี้ตกแก่ผู้รับโอน

ผลของมาตรานี้คือ ให้ถือเสมือนว่าการดังกล่าวได้กระทำโดยบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งจากเจ้าของสินค้าให้กระทำการ หากเป็นกรณีการซื้อขายผู้ซื้อจะได้รับกรรมสิทธิ์โดยสมบูรณ์หากเป็นกรณีการจำหน่าย ผู้รับจำหน่ายจะได้ประโยชน์ในฐานะผู้รับจำหน่ายซึ่งใช้ยื่นต่อผู้ซื้อเดิมได้ หรือถ้าเป็นการจำหน่ายโดยวิธีอื่น ผู้รับจะได้รับประโยชน์ซึ่งมีผลผูกพันผู้ซื้อเดิม ในกรณีของข้อตกลงจะซื้อจะขายจำนวนหรือจำหน่ายโดยวิธีอื่น สิทธิตามสัญญาดังกล่าวใช้ยื่นผู้ซื้อเดิมได้

ค) กรณีตาม SALE OF GOODS ACT, 1979 มาตรา 25(1) และ FACTORS ACT, 1889 มาตรา 9 ซึ่งบัญญัติว่า

1979 ACT มาตรา 25(1) บัญญัติว่า "ในกรณีบุคคลที่ได้ซื้อหรือตกลงที่จะซื้อสินค้า ได้ครอบครองสินค้าหรือเอกสารสิทธิในสินค้าด้วยความยินยอมของผู้ขาย การที่บุคคลดังกล่าวหรือตัวแทนทางการค้าซึ่งกระทำการแทนบุคคลดังกล่าวได้ส่งมอบ

หรือโอนสินค้าหรือ เอกสารสิทธิในสินค้าโดยทางการซื้อขาย จำนวนหรือการจำหน่าย โดยทางอื่นแก่ผู้รับโดยสุจริตและไม่รู้ถึงการซื้อขายครั้งก่อน มีผลเช่นเดียวกับที่ผู้ส่งมอบหรือโอนได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งจากเจ้าของสินค้าให้กระทำการดังกล่าว"

บทบัญญัติในมาตรานี้คล้ายกับบทบัญญัติใน FACTORS ACT, 1889 มาตรา 9 แต่แตกต่างกันเล็กน้อยที่ 1889 ACT ขยายความรวมถึงการส่งมอบหรือโอนสินค้าหรือ เอกสารสิทธิเกี่ยวกับสินค้าในข้อตกลงจะซื้อจะขาย จำนวน หรือการจำหน่ายโดยทางอื่นหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ตามมาตรา 25(1) นี้เหมือนกับหลักเกณฑ์ตามมาตรา 24 จะแตกต่างกันตรงที่มาตรานี้เป็นกรณีที่ผู้ซื้อหรือผู้จะซื้อเป็นผู้ครอบครองสินค้าหรือ เอกสารสิทธิด้วยความยินยอมของผู้ขาย

ผู้ซื้อตามมาตรา นี้ไม่ใช่ผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขายทั่วไปที่กรรมสิทธิ์ในสินค้าได้โอนไปยังผู้ซื้อแล้ว เพราะกรณีนี้เป็นกรณีที่ผู้ซื้อสามารถโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าให้แก่บุคคลอื่นได้อยู่แล้ว แต่กรณีตามมาตรา นี้เป็นกรณีของการซื้อขายที่ผู้ซื้อได้รับกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองในสินค้าแล้วแต่ผู้ขายยังมีสิทธิหรือประโยชน์บางอย่างเหนือสินค้าอยู่ เช่น กรณีของผู้ขายที่ยังมิได้รับชำระราคาซึ่งมีสิทธิยึดหน่วงเหนือสินค้าแม้สินค้าจะอยู่ในความครอบครองของผู้ซื้อถ้าการครอบครองนั้นเป็นการครอบครองเพียงชั่วคราวและเพื่อวัตถุประสงค์จำกัด หรือกรณีที่มีข้อตกลงสงวนสิทธิพิเศษให้ผู้ขายซึ่งทำให้ผู้ขายยังคงมีส่วนได้เสียในสินค้า หรือกรณีที่ผู้ขายส่งมอบบิลออฟเลตติงมาพร้อมกับตัวแลกเงินเพื่อให้ผู้ซื้อรับรอง หรือกรณีที่ผู้ซื้อได้รับกรรมสิทธิ์และสิทธิครอบครองในสินค้าแต่ภายหลังสูญเสียกรรมสิทธิ์ไปเพราะผู้ขายบอกกล่าวโมฆียะกรรม* เป็นต้น

*ดู SALE OF GOODS ACT 1979 มาตรา 23

ส่วนกรณีของผู้จะซื้อต้องเป็นกรณีที่ผู้จะซื้อถูกผูกพันโดยสัญญาที่จะต้องซื้อ
มิใช่เพียงมีสิทธิเลือกจะซื้อหรือไม่ก็ได้

ในเรื่องความยินยอมของผู้ขายนั้น หากไม่ปรากฏหลักฐานเป็นอย่างอื่นถือว่าผู้ขายยินยอมให้ผู้ซื้อครอบครองสินค้าหรือเอกสารสิทธิ และผู้ขายมีภาระการพิสูจน์ว่าการกระทำดังกล่าวไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ขาย ในกรณีที่ความยินยอมที่ผู้ขายให้แก่ผู้ซื้อสิ้นสุดลงแล้วจะมีผลตามมาตรา 2(2) ของ FACTORS ACT, 1889 ที่ถือว่าความยินยอมที่เจ้าของให้ตัวแทนทางการค้าครอบครองสินค้าหรือเอกสารสิทธิซึ่งสิ้นสุดลงแล้วยังคงมีอยู่ วันแต่ผู้รับจำหน่ายรู้ถึงการสิ้นสุดแห่งความยินยอมนั้นแล้ว*

มาตรานี้ยกเว้นหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ที่ว่าผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน
โดยผู้รับโอนสินค้าหรือเอกสารสิทธิจากผู้โอนซึ่งครอบครองสินค้าหรือเอกสารสิทธิ

* คดี NEWTONS OF WEMBLEY LTD. V. WILLIAMS (1965) 1 Q.B.
560 โจทก์ตกลงขายและส่งมอบรถให้ A โดยมีเงื่อนไขว่ากรรมสิทธิ์ในสินค้าจะยังไม่โอนไป จนกว่า A จะชำระราคาทั้งหมดหรือรับรองเช็ค ได้มีการส่งมอบการครอบครองให้แก่ A แต่ปรากฏว่า A ไม่รับรองเช็ค และโจทก์ใช้สิทธิบอกเลิกสัญญา ต่อมา A ขายรถให้แก่ B ในท้องตลาดและ B ขายต่อให้แก่จำเลย ศาลอุทธรณ์ตัดสินว่าจำเลยได้สิทธิโดยสมบูรณ์ในรถเพราะ A ได้ครอบครองรถโดยความยินยอมของโจทก์ และถึงแม้โจทก์จะได้ยกเลิกความยินยอมโดยการเลิกสัญญาซื้อขายแล้วก็ตาม ความยินยอมถือว่ายังคงอยู่เพราะ B ซื้อรถโดยสุจริตและไม่ทราบถึงความบกพร่องของกรรมสิทธิ์ของ A หรือความจริงที่ว่าความยินยอมของโจทก์ได้สิ้นสุดลงแล้ว ดังนั้น B จึงได้กรรมสิทธิ์โดยสมบูรณ์ในรถภายใต้มาตรา 25 และ B สามารถโอนกรรมสิทธิ์โดยสมบูรณ์ให้แก่จำเลยได้

โดยความยินยอมของผู้ขาย ย่อมได้รับ โอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าโดยสมบูรณ์ ผู้รับโอนช่วงต่อไปก็ได้รับผลนี้ด้วย เช่นกรณีที่ผู้ขายส่งบิลออฟเลดิงมาให้ผู้ซื้อพร้อมตัวแลกเปลี่ยนเพื่อให้ผู้ซื้อรับรอง หากผู้ซื้อไม่รับรองตัวแลกเปลี่ยนแต่ยังคงยึดถือบิลออฟเลดิงไว้และโอนต่อไปให้บุคคลภายนอกผู้สุจริตแล้ว แม้ผู้ซื้อจะไม่มีกรรมสิทธิ์ในสินค้าตามบิลออฟเลดิงก็ตาม ผู้รับโอนย่อมได้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโดยสมบูรณ์และใช้ยื่นต่อผู้ขายได้ตามบทบัญญัติของมาตรานี้

ง) กรณีตาม SALE OF GOODS ACT, 1979 มาตรา 47(1)(2) และ FACTORS ACT, 1889 มาตรา 10 ซึ่งบัญญัติดังนี้

ตาม 1979 ACT มาตรา 47(1) "ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ สิทธิยึดหน่วงหรือยึดถือ (RETENTION) หรือ สิทธิที่จะระงับการขนส่งของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาจะไม่ถูกกระทบกระเทือน โดยการขายหรือการจำหน่ายสินค้าโดยทางอื่นซึ่งผู้ซื้ออาจกระทำลงไว้แต่ผู้ขายจะยินยอมด้วยกับการนั้น

(2) ในกรณีที่เอกสารสิทธิในสินค้าได้โอนอย่างถูกต้องตามกฎหมายไปยังบุคคลใดในฐานะผู้ซื้อหรือเจ้าของสินค้า และบุคคลดังกล่าวได้โอนเอกสารสิทธินั้นไปยังผู้รับโอนโดยสุจริตและเสียค่าตอบแทน

(ก) ถ้าการโอนในครั้งหลังเป็นการซื้อขาย สิทธิยึดหน่วงหรือยึดถือหรือสิทธิที่จะระงับการขนส่งของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาจะใช้ยื่นแก่ผู้รับโอนไม่ได้ และ

(ข) ถ้าการโอนในครั้งหลังเป็นการจำหน่ายหรือการจำหน่ายโดยทางอื่นโดยมีค่าตอบแทนแล้ว สิทธิยึดหน่วงหรือยึดถือหรือสิทธิที่จะระงับการขนส่งของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาจะใช้บังคับได้เท่าที่ไม่ขัดต่อสิทธิของผู้รับโอน

บทบัญญัติในมาตรา 47(1) และ (2) (ก) เหมือนกับบทบัญญัติใน FACTORS ACT, 1889 มาตรา 10 แต่บทบัญญัติในมาตรา 47(2) (ข) เป็นส่วนที่เพิ่มขึ้นมาใหม่ บทบัญญัตินี้ได้กำหนดหลักไว้ว่า การที่ผู้ซื้อได้ทำการซื้อขายหรือจำหน่ายสินค้าไปโดยวิธีอื่นจะไม่มีผลกระทบต่อสิทธิของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาที่จะใช้สิทธิยึดหน่วงหรือยึดถือหรือสิทธิที่จะระงับการขนส่งเหนือสินค้าดังกล่าว เว้นแต่

ง.1) ผู้ขายยอมให้ผู้ซื้อขายสินค้าต่อไปได้โดยผู้ขายมีเจตนายินยอมสละสิทธิในสินค้าในฐานะผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาและยอมรับความเสี่ยงภัยเกี่ยวกับความสุจริตของผู้ซื้อ* การที่ผู้ขายเพียงแต่ทราบถึงการที่ผู้ซื้อขายสินค้าต่อไปไม่ถือว่าผู้ขายยินยอมด้วยการนั้นและถือว่าผู้ขายไม่มีเจตนาที่จะส่งมอบสินค้าแก่ผู้ซื้อสินค้าคนต่อไปจนกว่าจะได้รับชำระราคาตามสัญญาซื้อขายระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อเดิม

ง.2) ผู้ขายได้โอนเอกสารสิทธิในสินค้าไปยังผู้ซื้อและผู้ซื้อได้โอนเอกสารสิทธิฉบับเดียวกันนั้น (GUEST 1981 : 605) ต่อไปยังผู้รับโอนโดยสุจริตและเสียค่าตอบแทน หากการโอนต่อไปเป็นการซื้อขาย สิทธิของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคาจะใช้ยื่นต่อผู้รับโอนไม่ได้ แต่ถ้การโอนต่อไปเป็นการจำนองหรือจำนำ สิทธิของผู้ขายที่ยังไม่ได้รับชำระราคายังคงมีอยู่เหนือสินค้า แต่ผู้ขายจะใช้สิทธิได้เพียงไม่ขัดกับสิทธิของผู้รับจำนำหรือผู้รับจำนอง

จ) กรณีตาม FACTORS ACT, 1889 มาตรา 2 ซึ่งบัญญัติคุ้มครองบุคคล

*คดี MOUNT (D.F.) LTD. V. JAY AND JAY (PROVISIONS) CO., LTD. (1960) 1 Q.B. 159 และคดี MORDAUNT BROTHERS V. BRITISH OIL AND CAKE MILLS LTD. (1910) 2 K.B. 502

ภายนอกผู้กระทำการโดยสุจริต ในกรณีที่ว่าแทนทางการค้าซึ่งครอบครองสินค้า หรือเอกสารสิทธิโดยความยินยอมของเจ้าของสินค้าได้ขาย จำนำ หรือจำหน่าย สินค้าโดยวิธีอื่นในทางธุรกิจทั่วไปของตัวแทนทางการค้า โดยปราศจากอำนาจหรือ ความยินยอมของเจ้าของสินค้าให้กระทำการดังกล่าวได้สิ้นสุดลงแล้ว หากบุคคลภายนอกได้ซื้อ รับจำนำหรือรับการจำหน่ายสินค้าโดยวิธีอื่นนั้นโดยสุจริตและไม่ทราบว่า ตัวแทนทางการค้ากระทำการโดยปราศจากอำนาจหรือความยินยอมของเจ้าของ สินค้าได้สิ้นสุดลงแล้ว สัญญาซื้อขาย จำนำ หรือจำหน่ายโดยวิธีอื่นนั้นย่อมสมบูรณ์ เสมือนตัวแทนทางการค้าได้กระทำไปโดยได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งจากเจ้าของสินค้า หรือความยินยอมยังไม่สิ้นสุดลง ดังนั้นหากตัวแทนทางการค้าของเจ้าของสินค้าได้ส่ง มอบหรือสลักหลังและส่งมอบบิลออฟเลตติงในการซื้อขายหรือจำนำให้แก่บุคคลภายนอก ผู้กระทำการ โดยสุจริตและไม่ทราบถึงการที่ตัวแทนทางการค้ากระทำการ โดย ปราศจากอำนาจแล้ว บุคคลภายนอกนั้นย่อมได้รับความคุ้มครองให้ได้รับสิทธิโดย สมบูรณ์เหนือสินค้านั้น

4.4 อนุสัญญาระหว่างประเทศ

ผลของการโอนบิลออฟเลตติงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในสินค้า สิทธิและหน้าที่ ตามสัญญารับขนของทางทะเลและการคุ้มครองผู้รับโอนโดยสุจริตตาม HAMBURG RULES อาจสรุปได้ดังนี้

ข้อ 1 วรรค 7 ของ HAMBURG RULES ได้รับรองฐานะของบิลออฟเลตติงว่าเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลและเป็นหลักฐานแห่งการรับหรือบรรทุกของลงเรือโดยผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตามไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติในอนุสัญญานี้ที่ว่าด้วยผลของการโอนบิลออฟเลตติงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในสินค้าหรือสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลว่าจะโอนไปยังผู้รับโอนบิลออฟเลตติงเพียงใด คงมีแต่

เพียงตอนท้ายของข้อ 1 วรรค 7 ที่กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องปฏิบัติต่อบุคคลภายนอกซึ่งไม่ใช่คู่สัญญาว่า "ข้อความในเอกสารที่กำหนดว่าจะต้องส่งของให้แก่บุคคลซึ่งมีชื่ออยู่ในเอกสารนั้น หรือแก่บุคคลตามคำสั่งหรือแก่ผู้ถือบิลออฟเลตติงเป็นการที่ผู้ขนส่งยอมรับว่าจะปฏิบัติตามข้อความนั้น"

อย่างไรก็ดี ในส่วนที่ 4 ของอนุสัญญาเกี่ยวกับเอกสารการขนส่ง ได้บัญญัติคุ้มครองบุคคลภายนอกผู้รับโอนบิลออฟเลตติงโดยสุจริต ในกรณีต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ก. กรณีตามข้อ 16 วรรค 1 และวรรค 3 การระบุข้อความรายละเอียดของสินค้าเกี่ยวกับสภาพทั่วไป เครื่องหมายสำคัญ จำนวนหีบห่อหรือจำนวนขึ้นน้ำหนักหรือปริมาณ หากผู้ขนส่งมิได้ทำบันทึกข้อสงวนในรายการต่าง ๆ เหล่านี้แล้ว บิลออฟเลตติงถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการรับของตามรายการนั้น ๆ แต่หากมีการโอนบิลออฟเลตติงไปยังบุคคลที่สามซึ่งได้กระทำไปโดยสุจริตโดยเชื่อตามรายละเอียดของสินค้าที่ปรากฏในบิลออฟเลตติง ผู้ขนส่งจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้

ข. กรณีตามข้อ 16 วรรค 4 เกี่ยวกับการชำระค่าระวางหรือค่าเรือเสียเวลาสำหรับความล่าช้าที่เกิดขึ้นที่ท่าบรรทุกของ หากมิได้มีการระบุไว้ในบิลออฟเลตติงให้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้รับตราส่งไม่ต้องรับผิดชอบ แต่ถ้าบิลออฟเลตติงนั้นได้โอนไปยังบุคคลที่สามซึ่งกระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามที่ไม่ปรากฏข้อความเช่นนั้นในบิลออฟเลตติงแล้ว มิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

ค. กรณีตามข้อ 17 เกี่ยวกับการรับรองของผู้ส่งของในรายละเอียดของสินค้าเกี่ยวกับสภาพทั่วไป เครื่องหมายสำคัญ จำนวน น้ำหนักและปริมาณ ซึ่งผู้ส่งของได้จัดให้เพื่อบันทึกลงในบิลออฟเลตติงว่าถูกต้อง หากปรากฏว่ารายการดังกล่าวไม่ถูกต้องและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งแล้ว ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบใช้ ความเสีย

หายนั้นและยังคงต้องรับผิดชอบต่อไปแม้จะได้มีการโอนบิลออฟเลตติ้งไปแล้ว

นอกจากนี้หากผู้ส่งของได้ทำหนังสือรับรองหรือข้อตกลงใด ๆ ที่จะชดใช้ความเสียหายให้แก่ผู้ขนส่ง เพื่อให้ผู้ขนส่งออกบิลออฟเลตติ้ง โดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับรายละเอียดของสินค้า หนังสือรับรองหรือข้อตกลงนั้นไม่ผูกพันบุคคลที่สามซึ่งรับโอนบิลออฟเลตติ้ง และหากปรากฏว่าได้ทำหนังสือรับรองหรือข้อตกลงดังกล่าวเพื่อจูงใจผู้ออกบุคคลที่สาม และบุคคลดังกล่าวได้กระทำการใด ๆ เพราะเชื่อถือคำพรรณนาที่ปรากฏในบิลออฟเลตติ้งแล้ว ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคลที่สามผู้รับโอนบิลออฟเลตติ้ง โดยไม่ได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดชอบตามอนุสัญญา

อนึ่งหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม HAMBURG RULES มีหลักเกณฑ์คล้ายคลึงกับที่บัญญัติไว้ใน HAGUE VISBY RULES แต่บทบัญญัติใน HAMBURG RULES ขยายขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งออกไป คือ

ก. ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของไม่เพียงแต่ในความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือบุบสลาย แต่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการส่งมอบชกซ้ำด้วย (ข้อ 5 วรรค 1) การส่งมอบชกซ้ำนี้หมายถึงการที่ไม่ส่งมอบของ ณ ท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเลภายในเวลาที่ตกลงไว้โดยชัดแจ้ง หรือภายในระยะเวลาอันสมควรซึ่งผู้ขนส่งที่แข็งขันควรทำได้ หากไม่มีข้อตกลงเรื่องเวลา (ข้อ 5 วรรค 2)

ข. ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม HAGUE VISBY RULES นั้นครอบคลุมเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบไว้หลายกรณี ส่วน HAMBURG RULES ได้จำกัดขอบเขตข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งโดยกำหนดว่าผู้ขนส่งจะพ้นจากความรับผิดชอบต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่า ตน ลุกจ้างหรือตัวแทนของตนได้ใช้

มาตรการทุกอย่างอันสมควรแก่เหตุการณ์เพื่อหลีกเลี่ยงการสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นแล้ว นอกจากนี้ HAMBURG RULES ได้ตัดข้อยกเว้นความรับผิดเกี่ยวกับอภัยออก โดยกำหนดว่าผู้ขนส่งมีความรับผิดในความสูญหาย บอบสลายหรือการส่งมอบชกซ้ำถ้าผู้เรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าอภัยเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือเกิดจากความผิดหรือความประมาทของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่พึงกระทำในการดับไฟเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายที่จะตามมา (ข้อ 5 วรรค 4 (ก)) และตัดข้อยกเว้นความรับผิดเกี่ยวกับการที่เรือจะออกนอกเส้นทางการเดินทางโดยเหตุอันสมควรออก โดยกำหนดเป็นว่าผู้ขนส่งจะได้รับความคุ้มครองสำหรับการสูญหาย บอบสลายหรือการส่งมอบสินค้าซ้ำซึ่งเป็นผลมาจากมาตรการเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเลและจากมาตรการอันสมควรเพื่อช่วยเหลือนทรัพย์สินในทะเล (ข้อ 5 วรรค 6)

ค. HAMBURG RULES ได้เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งสัตว์มีชีวิต และได้บัญญัติยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในการสูญหายหรือเสียหายของสัตว์มีชีวิตที่เกิดจากสาเหตุพิเศษภายในของสัตว์ประเภทนั้น โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งได้กระทำตามวิธีการพิเศษที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งของเกี่ยวกับสัตว์นั้น (ข้อ 5 วรรค 5) นอกจากนี้ยังได้เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการบรรเทาทุกสินค้าบนปากระวางซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายสำหรับความสูญหาย บอบสลายหรือการส่งมอบชกซ้ำ หากผู้ขนส่งบรรเทาทุกสินค้าบนปากระวางโดยขัดต่อความตกลงที่ทำกับผู้ส่งของหรือประเพณีการค้าประเภทนั้น หรือตัวบทกฎหมายและความเสียหายเป็นผลมาจากการบรรเทาทุกปากระวางโดยตรงแต่อย่างใด (ข้อ 9 วรรค 3)

ง. วงเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดต่อผู้ส่งของ ในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งสูญหายหรือบุบสลาย เปลี่ยนหน่วยที่ใช้ในการคำนวณจากฟรังก์มาเป็น SDR และกำหนดเท่ากับจำนวนเงินมีค่าเท่ากับ 835 SDRS ต่อของหนึ่งหีบห่อ

หรือต่อหน่วยที่ใช้ในการขนส่งทางเรืออย่างอื่นหรือเท่ากับ 2.5 SDRS ต่อหนึ่ง
กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดของของที่สูญหายหรือบุบสลายแล้วแต่จำนวนใดจะมากขึ้น
และได้เพิ่มความรับผิดชอบเนื่องจากการส่งมอบซึกซ์้าให้จำกัดไว้เท่ากับจำนวนเงินมีค่า
เท่ากับ 2.5 ของอัตราค่าระวางของของที่ส่งมอบซึกซ์้า แต่มิให้เกินจำนวนค่า
ระวางทั้งหมดที่ตกลงไว้ในสัญญารับประกันของทางทะเลนั้น ๆ

จ. อายุความการฟ้องร้องเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งขยายเป็น 2 ปี
ในส่วนหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ส่งของตาม HAMBRUG RULES นี้เป็น
ไปในแนวเดียวกับ HAGUE VISBY RULES ที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

4.5 กฎหมายไทย

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทก่อน ๆ ว่า กฎหมายไทยในปัจจุบันยังไม่มีบท
บัญญัติเฉพาะที่จะนำมาใช้กับเรื่องการรับประกันของทางทะเล และการจะนำบทบัญญัติใน
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับประกันมาใช้แก่กรณีการรับ
ขนของทางทะเลก็ไม่ได้ เพราะมีบทบัญญัติให้ใช้กฎหมายเฉพาะแก่กรณีนี้ อย่างไรก็ตาม
ตามแนวคำพิพากษาฎีกาของไทยในปัจจุบัน ศาลมักนำบทบัญญัติทั่วไปในประมวล
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์และบทบัญญัติเรื่องรับประกันมาใช้กับคดี ดังนั้นการพิจารณา
กฎหมายไทยในที่นี้จะพิจารณาโดยอาศัยเทียบเคียงบทบัญญัติดังกล่าวตามแนวคำ
พิพากษาฎีกา รวมทั้งบทบัญญัติในส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในเรื่องผลของการโอนใบ
ตราส่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในสินค้า สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับประกันของทางทะเล
และการคุ้มครองผู้รับโอนโดยสุจริต เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษากฎหมายไทยใน
เรื่องการรับประกันของทางทะเลต่อไป

ผลของการโอนใบตราส่งตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับประกันในปัจจุบันในส่วนที่

เกี่ยวกับสิทธิในสินค้า สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล และการคุ้มครองผู้รับโอนโดยสุจริตอาจสรุปได้ดังนี้

ก) สิทธิในสินค้า บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน มีบัญญัติไว้เกี่ยวกับการโอนใบตราส่งเพียงมาตราเดียวคือ มาตรา 614 ซึ่งบัญญัติว่า "แม้ว่าใบตราส่งจะได้ออกให้แก่บุคคลผู้ใดโดยนามก็ตาม ท่านว่า ย่อมสลักหลังโอนให้กันได้ เว้นแต่จะมีข้อห้ามการสลักหลังไว้" จากบทบัญญัติมาตรานี้ มีกรณีที่ควรพิจารณา ดังนี้

ก.1) การสลักหลังโอนใบตราส่งมีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิในสินค้าหรือเป็นเพียงการโอนการครอบครองสินค้าตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งเท่านั้น มาตรา 614 บัญญัติไว้เพียงสั้น ๆ ว่า "... ใบตราส่ง ... ย่อมสลักหลังโอนให้กันได้" ซึ่งเมื่อเทียบเคียงกับบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 14 เรื่องเก็บของในคลังสินค้า มาตรา 776 และมาตรา 784 ซึ่งบัญญัติไว้ชัดเจนว่าการโอนใบรับของคลังสินค้ามีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติ มาตรา 776 ที่ว่า "อันใบรับของคลังสินค้านั้น ย่อมให้สิทธิแก่ผู้ฝากที่จะสลักหลังโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าไปเป็นของผู้อื่นได้" และบทบัญญัติมาตรา 784 ที่ว่า "กรรมสิทธิ์ในสินค้าที่เก็บรักษาไว้ นั้น ท่านว่าอาจโอนได้แต่ด้วยสลักหลังใบรับของคลังสินค้านั้น" จึงอาจกล่าวได้ว่าการสลักหลังโอนใบตราส่งไม่มีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ระบุไว้ในใบตราส่ง เพราะไม่เช่นนั้นแล้วกฎหมายคงบัญญัติไว้ชัดเจน เช่นเดียวกับกรณีของใบรับของคลังสินค้า ส่วนที่ว่า การสลักหลังโอนใบตราส่งจะมีผลเป็นการโอนสิทธิครอบครองในสินค้าหรือไม่ นั้น ก็ไม่ปรากฏบทบัญญัติของกฎหมายในมาตราใดที่ระบุให้การสลักหลังโอนใบตราส่งมีผลทำให้สิทธิครอบครองในสินค้าโอนไป หรือบัญญัติให้การครอบครองใบตราส่งมีผลเท่ากับการครอบครองสินค้า ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าบทบัญญัติของกฎหมายในมาตรานี้คงมีความมุ่งหมายให้การสลักหลังโอนใบตราส่งมีผลเป็นเพียง

การโอนไปซึ่งใบตราส่ง เพื่อให้ผู้ทรงสามารถที่จะนำใบตราส่งไปเวนคืนเพื่อขอรับ
สินค้าจากผู้ขนส่งต่อไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 615

ก.2) อย่างไรก็ตาม ถ้าตีความว่าการสลักหลัง โอนใบตราส่งมีผลเป็น
การโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าแล้วจะทำให้การโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่มีการออกใบ
ตราส่ง สามารถทำได้สองวิธีคือ การสลักหลัง โอนใบตราส่ง หรือการแสดงเจตนา
ให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนไปแม้ไม่มีการสลักหลัง โอนใบตราส่ง เพราะบทบัญญัติใน
เรื่องรับขนมิได้มีข้อจำกัดว่าในกรณีที่มีการออกใบตราส่งแล้วจะโอนกันได้เฉพาะแต่
การสลักหลังเท่านั้น ซึ่งต่างจากการโอนใบรับของคลังสินค้าซึ่งมาตรา 784
บัญญัติไว้ชัดเจน ดังนั้นหากมีกรณีที่มีการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้านี้โดยวิธี
การที่แตกต่างกันดังกล่าวมาแล้วข้างต้น ผู้รับโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าโดยการสลักหลัง
โอนก็ไม่ว่าจะมีสิทธิดีกว่าผู้รับโอนโดยนิติกรรมอื่น แต่ผู้ทรงใบตราส่งเท่านั้นที่จะ
สามารถเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าตามใบตราส่งให้แก่คนใด ทั้งนี้ตามบทบัญญัติ
มาตรา 615 ซึ่งบัญญัติว่า "ถ้าได้ทำใบตราส่งให้แก่กัน ท่านว่าของนั้นจะรับมอบเอา
ไปได้ต่อเมื่อเวนคืนใบตราส่ง หรือเมื่อผู้รับตราส่งให้ประกันตามสมควร" และ
ผู้ทรงใบตราส่งอาจให้ผู้ขนส่งงดการส่งของหรือส่งกลับคืนมาหรือให้จัดการแก่ของ
เป็นประการอื่นก็ได้ ทั้งนี้ตามบทบัญญัติ มาตรา 626 ซึ่งบัญญัติว่า "ตราใบ
ของยังอยู่ในมือผู้ขนส่ง ตราบนั้นผู้ส่งหรือถ้าได้ทำใบตราส่ง ผู้ทรงใบตราส่งนั้นอาจ
จะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป หรือให้ส่งกลับคืนมาหรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็น
อย่างอื่นประการใดก็ได้"

จากบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความไม่ชัดเจนของหลัก
กฎหมายไทยเรื่องรับขนในเรื่องเกี่ยวกับผลของการโอนใบตราส่งที่เกี่ยวกับสิทธิในสินค้า

สำหรับในเรื่องการรับรองของผู้โอน ในกรณีของการโอนใบตราส่งใน

การซื้อขายนั้น แม้จะไม่มีส่วนใดของกฎหมายซื้อขายกล่าวถึงหลักกฎหมายเรื่องนี้ แต่กฎหมายไทยก็ยอมรับว่าเป็นหน้าที่ฝ่ายผู้ขายซึ่งคู่สัญญาอาจตกลงกันโดยชัดแจ้งก็ได้ โดยนำหลักกฎหมายในเรื่องนิติกรรมสัญญาและหนี้มาใช้ประกอบกัน ทั้งนี้เป็นไปตามหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา ครอบงำที่ข้อตกลงนั้นไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ส่วนคำรับรองโดยบริยายซึ่งถือเป็นคำรับรองโดยอำนาจแห่งกฎหมายนี้มีบัญญัติไว้ในส่วนต่าง ๆ ของตัวบทกฎหมายและอาจใช้ชื่อเป็นอย่างอื่น เช่น คำรับรองของผู้ขายเกี่ยวกับเรื่องกรรมสิทธิ์ (WARRANTY OF TITLE) และคำรับรองเกี่ยวกับเรื่องภาระติดพัน (WARRANTY AGAINST ENCUMBRANCES) เทียบเคียงได้กับหลักกฎหมายไทยในเรื่องความรับผิดชอบในการโอนสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 475-482 เป็นต้น*

ข) สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล ผลของการโอนใบตราส่ง จะมีผลเป็นการโอนสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลไปยังผู้รับโอนเพียงใดนั้น ตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขนมีบัญญัติไว้เพียงมาตราเดียวคือ มาตรา 627 ซึ่งบัญญัติว่า "เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว ท่านว่าแต่นั้นไปสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้นย่อมตกไปให้แก่ผู้รับตราส่ง" จากบทบัญญัตินี้สามารถสรุปสาระสำคัญคือ

ข.1) ของที่ทำการขนส่งต้องไปถึงจุดหมายปลายทางและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่ตนแล้ว หลักเกณฑ์ในกรณีนี้ต้องเป็นกรณี queผู้รับตราส่งจะต้องได้รับของที่ส่งนั้นแล้ว ดังนั้นหากเป็นกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ได้รับของเลยเพราะ

* ดูเพิ่มเติม วิชาญ เครื่องงาม คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยซื้อขาย แลกเปลี่ยน ให้ สำนักพิมพ์นิติบรรณการ 2524 หน้า 190-195

ของสูญหายไปในช่วงการขนส่งทั้งหมด สิทธิตามสัญญารับประกันของทางทะเลย่อมไม่โอนไปยังผู้รับตราส่ง และผู้รับตราส่งไม่มีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดแก่สินค้านั้นดังปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 118/2523 ซึ่งตัดสินว่า "ในเรื่องขนส่งสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งจะตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง ต่อเมื่อของนั้นถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว เมื่อของสูญหายในช่วงขนส่งสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งจึงไม่ตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง เป็นเรื่องของผู้ส่งและผู้ขนส่งจะต้องว่ากล่าวกันเอง" นอกจากนี้ยังปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาอื่น ๆ คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 50/2501, 1556/2509, และ 1748/2522 ซึ่งตัดสินในทำนองเดียวกัน

ข.2) บุคคลที่จะได้รับโอนสิทธิทั้งหลายตามสัญญารับประกันนั้น ในมาตรา 627 บัญญัติไว้แต่เพียงว่าผู้รับตราส่ง อย่างไรก็ตามกรณีตามมาตรานี้น่าจะรวมถึงผู้รับสลักหลังใบตราส่งด้วย ทั้งนี้โดยพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของการบัญญัติกฎหมายมาตรานี้ก็เพื่อให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิจะฟ้องเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายได้โดยตรงในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่สินค้าโดยไม่จำเป็นต้องให้ผู้ส่งเป็นผู้ฟ้อง ดังนั้นในกรณีของผู้รับสลักหลังจึงน่าจะได้รับการประโยชน์ตามมาตรานี้เช่นกัน ทั้งผู้รับสลักหลังโอนก็สามารถจะเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าได้โดยการเวนคืนใบตราส่งตามมาตรา 615

ข.3) เฉพาะสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับประกันเท่านั้นที่จะตกไปแก่ผู้รับตราส่ง นับแต่วันเรียกให้ส่งมอบของแล้ว กล่าวคือ ได้รับช่วงสิทธิของผู้ส่งที่มีตามสัญญารับประกัน(สุป็น พูลพิณ 2516:300) สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งตามสัญญาประกันมีดังนี้ คือ

ข.3.1) มาตรา 616 สิทธิเรียกร้องจากผู้ขนส่ง หากของที่ขนส่งสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชกช้า เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย บุกสลาย

หรือชกช้ำดังกล่าวเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของมันเองหรือเกิด เพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ผู้ขนส่งจะพิสูจน์แต่เพียงว่าตนไม่ได้จงใจ หรือประมาทเลินเล่อไม่ได้ การที่ผู้ขนส่งระบุในใบตราส่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ของตนให้แตกต่างไปจากกฎหมายนั้นเป็นโมฆะตามมาตรา 625 เว้นแต่ ผู้ส่ง จะได้แสดงความตกลงโดยชัดแจ้งกับช้อยยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังกล่าว

สำหรับวงเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งสูญหายหรือ บอบสลายหรือส่งมอบชกช้ำนั้น กฎหมายมิได้บัญญัติไว้ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาตามหลักทั่วไป ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 222 ที่ว่า "การเรียกเอาค่าเสียหายนั้น ได้แก่ เรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่ การไม่ชำระหนี้" ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ส่งของที่จะต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายนี้ อย่างไรก็ตามเฉพาะในกรณีความรับผิดในค่าสินไหมทดแทนในการส่งมอบของชกช้ำ นั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 621 กำหนดห้ามมิให้คิดเกินกว่า จำนวนเช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุของสูญหายสิ้นเชิง และสำหรับกรณีที่สินค้าที่ขนส่ง เป็นของมีค่า ตามมาตรา 620 กำหนดว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด หากมิได้รับบอกราคา หรือสภาพแห่งของไว้ในขณะที่ส่งมอบ แต่ถ้าได้บอกราคาไว้ก็ให้รับผิดเพียงไม่เกิน ราคาที่บอก

สำหรับอายุความการฟ้องร้องผู้ขนส่งในความรับผิดในการที่ของสูญหายหรือ บอบสลายหรือส่งชกช้ำนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 กำหนดไว้ 1 ปี นับแต่ส่งมอบหรือนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต แต่ตาม แนวคำพิพากษาศาลฎีกานั้น ให้นำอายุความในมาตรา 164 มาใช้บังคับแก่การรับขน ของทางทะเล คือ มีอายุความ 10 ปี และคู่กรณีจะตกลงกันขยายออกไปไม่ได้ (มาตรา 191)

ข.3.2) ตามมาตรา 622 สิทธิที่จะได้รับการบอกกล่าวจากผู้ขนส่ง เมื่อของถึงสถานที่ที่กำหนดให้ส่ง เพื่อให้ผู้รับตราส่งจะได้ทราบและมารับของไป

ข.3.3) ตามมาตรา 626 สิทธิที่จะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของ เป็นกรณีของ ที่ขนส่งซึ่งอยู่ในมือของผู้ขนส่ง คือ ยังไม่ได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งไม่ว่าของ นั้นยังอยู่ในระหว่างการขนส่งหรือถึงจุดหมายปลายทางแล้ว แต่ผู้ขนส่งยังไม่ได้ส่งมอบ ให้แก่ผู้รับตราส่งรับไป ในกรณีนี้ผู้ทรงใบตราส่งมีสิทธิที่จะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของ นั้นไปหรือให้ส่งคืนมาหรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นประการใดก็ได้ โดยผู้ทรง ใบตราส่งต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดจากการปฏิบัติตามคำสั่งนั้นและค่า ระวังพาหนะตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้ขนส่งไปแล้ว

เมื่อพิจารณาผลของการ โอนบิลออฟแลติงในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ตาม สัญญารับขนของทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศ กับผลของการ โอนใบตราส่งตาม หลักกฎหมายไทยเรื่องรับขนแล้ว จะเห็นว่าแตกต่างกันในประการที่สำคัญ ดังนี้ คือ

1) เงื่อนไขที่สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลจะโอนไปยัง ผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลัง ตามหลักกฎหมายต่างประเทศ สิทธิและหน้าที่ตามสัญญา รับขนของทางทะเลจะโอนไปยังผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังเมื่อการตราส่งหรือการ สลักหลังมีผลเป็นการ โอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า หากการตราส่งหรือการสลักหลังไม่มีผล เป็นการ โอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลย่อมไม่ โอนไป ส่วนหลักเกณฑ์ตามกฎหมายไทยเรื่องรับขนนั้นให้ความสำคัญกับเงื่อนไขที่ว่าของ ที่ขนส่งจะต้องมาถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว

การที่เงื่อนไขแห่งการ โอนสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล จะโอนไปยังผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังตามกฎหมายไทยและกฎหมายอังกฤษแตกต่าง

กันเช่นนี้ก่อให้เกิดผลที่สำคัญ 2 ประการคือ

ประการแรก ในกรณีที่มีการขายสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งโดยการสลักหลังโอนบิลออฟเลตติง หากการซื้อขายนั้นเป็นการซื้อขายที่ไม่มีเงื่อนไขหรือเงื่อนไข กรรมสิทธิ์ในสินค้าย่อมโอนไปยังผู้ซื้อทันทีตั้งแต่เวลาที่มีการตกลงซื้อขายกัน หากพิจารณาตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขนถ้าเกิดความเสียหายขึ้นแก่สินค้าในช่วงเวลาดังแต่กรรมสิทธิ์ในสินค้าโอนไปยังผู้ซื้อจนกระทั่งถึงเวลาที่สินค้าถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้ทรงใบตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว ในกรณีนี้ผู้ซื้อไม่มีสิทธิที่จะฟ้องร้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยอาศัยสัญญารับขนในนามตนเองเพราะในช่วงเวลาดังกล่าวสิทธิตามสัญญารับขนยังไม่โอนมายังผู้ซื้อ ถือว่าผู้ซื้อและผู้ขนส่งยังไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่สินค้าเสียหายไปทั้งหมดแล้วในระหว่างการขนส่ง สิทธิตามสัญญารับขนจะไม่โอนมายังผู้ซื้อเลย เพราะไม่เป็นไปตามเงื่อนไขของกฎหมายที่ว่าของจะต้องมาถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง ผู้ซื้อไม่สามารถฟ้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบในความเสียหายนี้ได้เอง แต่ต้องให้ผู้ส่งซึ่งเป็นผู้ขายไปว่ากล่าวกับผู้ขนส่งซึ่งเป็นเรื่องที่ยุ่งยากในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในทางการค้าระหว่างประเทศที่สินค้านักจะขนส่งมาเป็นระยะทางไกล

ประการที่สอง ในกรณีของการสลักหลังโอนใบตราส่งที่ไม่มีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า เช่น การสลักหลังในการจำนำ การสลักหลังให้แก่ตัวแทนหรือการสลักหลังให้แก่ผู้ซื้อพร้อมกับตัวแลกเงินเพื่อให้ผู้ซื้อรับรองเป็นต้น ในกรณีเหล่านี้มีปัญหาวว่าผู้รับสลักหลังซึ่งนำใบตราส่งไปเวนคืนเพื่อให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าจะได้รับโอนสิทธิตามสัญญารับขนหรือไม่ ซึ่งหากพิจารณาตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขนบุคคลดังกล่าวน่าจะได้รับการโอนสิทธิตามสัญญารับขนเพราะเข้าเงื่อนไขตามมาตรา 627 แต่หากพิจารณาตามกฎหมายอังกฤษแล้วสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลจะไม่โอนไปยังบุคคลดังกล่าว เพราะไม่มีการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า

2) ผู้รับโอนได้รับไปเฉพาะสิทธิหรือต้องรับหน้าที่ตามสัญญารับประกันด้วย เมื่อพิจารณาตามกฎหมายอังกฤษแล้วถือว่าสัญญารับประกันของทางทะเลได้โอนไปยังผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลัง เสมือนหนึ่งว่าสัญญานั้นได้ทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลัง ซึ่งหมายความว่าทั้งสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับประกันของทางทะเลย่อมโอนไป แต่ตามกฎหมายไทยมาตรา 627 บัญญัติไว้ชัดเจนว่าเฉพาะแต่สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับประกันเท่านั้นที่โอนไปยังผู้รับตราส่ง ดังนั้นหน้าที่ของผู้ส่งตามสัญญารับประกันย่อมไม่โอนไปยังผู้รับตราส่ง และผู้ส่งคงต้องมีความรับผิดชอบผู้ขนส่ง เช่น เดิม

3) หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญารับประกันของทางทะเล ตามกฎหมายอังกฤษและ HAMBURG RULES กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ คือ หน้าที่ต้องใช้ความอุตสาหกรรมในการจัดเตรียมเรือให้มีความสามารถทางทะเล และต้องใช้ความระมัดระวังในการบรรทุกและขนส่งสินค้า หากเกิดความเสียหายแก่สินค้าเนื่องจากสินค้าสูญหาย บอบสลายหรือส่งมอบช้าแล้วผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ ยกเว้นจะเข้าข้อยกเว้นตามที่กฎหมายกำหนดไว้ นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ที่จะต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งเมื่อผู้ส่งต้องการ ซึ่งเมื่อพิจารณาเทียบเคียงกับหลักกฎหมายไทยเรื่องรับประกันตามมาตรา 616 และ 613 แล้วจะเห็นได้ว่ามีลักษณะที่คล้ายคลึงกันแต่มีความแตกต่างกันที่สำคัญ คือ ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งตามกฎหมายอังกฤษบัญญัติไว้หลายประการทั้งสาเหตุจากเหตุการณ์ที่ไม่อยู่ในอำนาจควบคุมของผู้ขนส่ง เช่น สงคราม การจลาจล ภัยทะเล การกระทำของศัตรูมหาชน เป็นต้น หรือสาเหตุจากการออกนอกเส้นทาง การเดินเรือปกติอันสมควรเพื่อช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สินในทะเล หรือ จากความผิดของผู้ส่ง หรือสาเหตุใด ๆ ที่มีไว้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง ตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง เป็นต้น หรือตาม HAMBURG RULES ซึ่งบัญญัติยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้กว้าง ๆ ว่าเมื่อสามารถพิสูจน์ได้ว่าตน ลูกจ้าง หรือตัวแทนของตนได้ใช้มาตรการทุกอย่างอันควรแก่เหตุการณ์เพื่อหลีกเลี่ยงความสูญหายหรือ



บุบสลายที่เกิดขึ้นแล้ว ตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับชนมาตรา 616 บัญญัติยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 3 กรณีเท่านั้น คือ เหตุสุดวิสัย (FORCE MAJEURE) หรือเกิดจากสภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดจากความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ซึ่งเห็นได้ว่าข้อยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายไทยแคบกว่ากฎหมายอังกฤษ และ HAMBURG RULES ทั้งนี้โดยพิจารณาจากคำว่าเหตุสุดวิสัยซึ่งมีความหมายตามมาตรา 8 ว่าเหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี ไม่มีใครอาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลต้องประสพหรือใกล้จะต้องประสพเหตุนั้น ๆ จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะเช่นนั้น จากความหมายนี้เอง เหตุสุดวิสัยจึงหมายถึงเหตุใด ๆ ที่เกิดขึ้นไม่ว่าโดยธรรมชาติ หรือจากการกระทำของคนทีบุคคลผู้ประสพเหตุนั้น หรือใกล้จะต้องประสพเหตุแม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแก่ฐานะของผู้นั้นแล้วก็ไม่อาจป้องกันได้ แต่เหตุนั้นต้องไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้นั้นหรือตัวแทนของผู้นั้น* คำว่าเหตุสุดวิสัยตามกฎหมายไทยจึงไม่ครอบคลุมเหตุการณ์บางเหตุการณ์ที่มักจะสามารถเกิดขึ้นได้เสมอในการขนส่งของทางทะเล เช่น การออกนอกเส้นทาง การเดินเรือปกติเพื่อช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สินในทะเล และไม่ครอบคลุมถึงเหตุการณ์อื่น ๆ ที่แม้จะอยู่ในขอบเขตความหมายของเหตุสุดวิสัยตามกฎหมายไทย แต่ตามกฎหมายอังกฤษมิได้กำหนดว่าความเสียหายที่เกิดจากเหตุการณ์นั้น ผู้ขนส่งจะพ้นความรับผิดต่อเมื่อหากใช้ความระมัดระวังตามสมควร เช่น ความเสียหายที่เกิดจากภัยสงคราม ภัยที่เกิดขึ้นในทะเล การจลาจลก่อความไม่สงบ เป็นต้น ส่วนข้อพิสูจน์พ้นความรับผิดตาม HAMBURG RULES ก็มีขอบเขตกว้างกว่ากฎหมายไทย เพราะกำหนดให้ผู้ขนส่งพิสูจน์แต่เพียงว่าตนได้ใช้มาตรการทุกอย่างอันสมควรแก่เหตุการณ์เพื่อหลีกเลี่ยง

*ดูเพิ่มเติม เสนีย์ ปราโมช คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2 กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์อักษรสาส์น, 2506 หน้า 711-717

การสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้น โดยไม่คำนึงว่าเหตุการณ์ที่จะก่อให้เกิดความเสียหายนั้นจะเป็นเหตุสุดวิสัยหรือไม่ และในทางกลับกันแม้เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นเหตุสุดวิสัย แต่ผู้ขนส่งมิได้ใช้มาตรการอันสมควรแก่เหตุการณ์เพื่อหลีกเลี่ยงการสูญหายหรือบุบสลายแล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่อาจอ้างเพื่อพ้นความรับผิดชอบได้

ความแตกต่างประการที่สองในเรื่องนี้คือ การที่ผู้ขนส่งและผู้ส่งจะตกลงกันยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้แตกต่างไปจากที่บัญญัติไว้ในกฎหมายนั้นตามกฎหมายอังกฤษอาจหาได้ เฉพาะในกรณีที่ผู้ขนส่งเพิ่มความรับผิดชอบของตนหรือสละข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามกฎหมายทั้งหมดหรือบางส่วน แต่จะตกลงกันยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยไปกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ไม่ได้ แต่ตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขน มาตรา 625 คู่กรณีอาจตกลงกันเป็นประการใดก็ได้ไม่ว่าจะเป็นการเพิ่มความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหรือลดให้น้อยลงก็ได้ ซึ่งในกรณีนี้จะเห็นได้ว่าการที่ต่างประเทศได้ให้ความสำคัญในการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อกำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับบิลออฟเลตติงให้เป็นอย่างเดียวกัน โดยเฉพาะในรายละเอียดส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็เพราะประเทศต่าง ๆ เหล่านั้น ได้ประสบปัญหากับการที่ผู้ขนส่งซึ่งมีอำนาจต่อรองสูงกว่าผู้ส่งมักจะกำหนดระเบียบข้อจำกัดความรับผิดชอบของตนเองไว้มากมายซึ่งก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมแก่ผู้ส่งของเป็นอย่างมาก ดังนั้นการที่กฎหมายไทยให้เสรีภาพแก่ผู้ขนส่งและผู้ส่งไว้อย่างกว้างขวางเช่นนี้อาจจะก่อให้เกิดปัญหาตามมาเช่นที่ประเทศต่าง ๆ ได้ประสบมาแล้วก็ได้

ประการที่สาม เกี่ยวกับวงเงินจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งสูญหาย บอบสลาย ตามกฎหมายอังกฤษได้กำหนดวงเงินจำกัด ความรับผิดชอบขั้นสูงของผู้ขนส่งไว้ต่อหนึ่งหีบห่อหรือต่อหนึ่งกิโลกรัม เว้นแต่จะได้มีการแจ้งให้ทราบถึงสภาพและราคาของของนั้นก่อนที่จะบรรจุกลงเรือและได้จดลงไว้ในบิลออฟเลตติง แต่ตามกฎหมายไทยไม่มีการกำหนดวงเงินจำกัดความรับผิดชอบไว้ ความรับผิด

ของผู้ขนส่ง จึงอยู่ในขอบเขตที่ไม่จำกัดซึ่งก่อให้เกิดผลเสียแก่ผู้ขนส่งที่ต้องมีภาระการ
เสี่ยงภัยที่สูงมาก และบางครั้งอาจไม่คุ้มกับค่าระวางที่ได้รับสำหรับการขนส่งนั้น ๆ

ประการที่สี่ เกี่ยวกับอายุความการฟ้องร้องผู้ขนส่งในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งสูญ
หาย บอบสลาย ตามกฎหมายอังกฤษกำหนดไว้ 1 ปี และคู่กรณีอาจตกลงกันภายหลังที่
มูลคดีแห่งการฟ้องร้องได้เกิดขึ้นแล้ว ให้ขยายระยะเวลานี้ออกไปได้ แต่ตามแนว
บรรทัดฐานคำพิพากษาศาลฎีกาไทยให้มีกำหนดระยะเวลา 10 ปี

ประการสุดท้ายในเรื่องนี้ คือ ตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขนมาตรา 625
ได้บัญญัติไว้ว่าการตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นจะมีผลใช้บังคับได้ต่อ
เมื่อผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด เช่นว่านั้น
การตกลงด้วยชัดแจ้งตามบทบัญญัติของกฎหมายมาตรานี้ ต้องการเน้นในจุดที่ว่าผู้ส่งของ
ได้ให้ความยินยอมด้วยในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังนั้นจึงอาจ
ตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษร เช่น บันทึกไว้ในใบตราส่ง หรือบันทึกไว้ในเอกสาร
แยกต่างหากจากใบตราส่ง หรืออาจตกลงกันด้วยวาจาโดยไม่มีการบันทึกเลยก็ได้
อย่างไรก็ตามในกรณีของการบันทึกไว้ในใบตราส่งแนวคำพิพากษาของศาลไทยถือว่า
การที่เพียงแต่ระบุข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในด้านหลังใบตราส่ง แต่ผู้ส่ง
ของไม่ทราบถึงข้อจำกัดนั้นหรือไม่ได้ลงชื่อยินยอมด้วยไม่ถือว่าผู้ส่งของตกลงด้วยชัด
แจ้งกับข้อจำกัดความรับผิด ซึ่งมีผลให้ข้อจำกัดความรับผิดนั้นใช้บังคับไม่ได้* ตาม

* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2498 ข้อยกเว้นจำกัดความรับผิดของผู้รับขนส่ง
เขียนไว้ในด้านหลังใบตราส่งนั้น ถ้าผู้ส่งมิได้ทราบก็ไม่มีผลยกเว้นความรับผิดของผู้รับขนส่ง
คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 763-2522 จำเลยรับขนโกสัดบรรทุกรถแช่เย็นแต่เครื่องเย็น
เสียหาย โท่งว่า จำเลยต้องรับผิด ข้อจำกัดในใบส่งสินค้าว่าจำเลยรับผิดไม่เกิน 500 บาท

กฎหมายอังกฤษ ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษรหรือด้วยวาจาโดยไม่บันทึกไว้ในบิลออฟเลดิงก็ได้ และมีผลใช้บังคับระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของได้ เช่นเดียวกับกรณีตามกฎหมายไทยเพราะบิลออฟเลดิงถือว่าเป็นเพียงหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น แต่ในกรณีที่ข้อตกลงดังกล่าวได้มีการบันทึกไว้ในบิลออฟเลดิง ผู้ส่งของไม่จำเป็นต้องลงชื่อยินยอมด้วยในบิลออฟเลดิงอย่างเช่นกรณีตามกฎหมายไทย ซึ่งมาตรา 625 นี้ก่อให้เกิดความไม่สะดวกเป็นอย่างมากในการค้าระหว่างประเทศ เพราะโดยปกติแล้วบิลออฟเลดิงที่ออกให้ในทางการค้าระหว่างประเทศจะมีข้อความระบุข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในด้านหลังของบิลออฟเลดิง และบิลออฟเลดิงจะลงนามโดยผู้ขนส่งเท่านั้น ผู้ส่งของมิได้ลงนามในบิลออฟเลดิงด้วย และโดยที่ข้อจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายของนานาประเทศมีขอบเขตที่กว้างขวางกว่ากฎหมายไทย และมีหลายกรณีที่มีมาตรา 627 ครอบคลุมไม่ถึง หากเกิดกรณีข้อพิพาทขึ้นในประเทศไทยแล้ว ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในส่วนที่มาตรา 627 ครอบคลุมไม่ถึงนี้ ผู้ขนส่งจะยกขึ้นอ้างเพื่อปิดความรับผิดชอบไม่ได้ เพราะผู้ส่งของมิได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง ยิ่งบิลออฟเลดิงมักที่จะจัดพิมพ์เป็นภาษาอังกฤษด้วยแล้ว ยิ่งเป็นช่องทางที่ให้ผู้ส่งของอ้างได้ว่าไม่ทราบถึงข้อความที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง เพราะไม่ใช่ภาษาไทย กรณีนี้เป็นกรณีกฎหมายไทยไม่สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติในทางการค้าระหว่างประเทศที่นานาประเทศยอมรับกัน

นอกจากนี้ในกรณีที่สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้นได้โอนไปยังผู้รับตราส่งหรือผู้รับสละหลังตามมาตรา 627 นั้น ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความ

ในช่องหมายเหตุตอนล่างสุดซึ่งเจ้าของสินค้ามิได้ลงชื่อยินยอมและไม่ได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้งเป็นโมฆะ

รับผิดชอบของผู้ขนส่งตามมาตรา 625 นี้ย่อมโอนไปด้วย ไม่ว่าการตกลงโดยชัดแจ้งนั้น จะเป็นการตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรในใบตราส่งหรือเอกสารอื่นหรือตกลงด้วยวาจาก็ตาม ทั้งนี้เพราะมาตรา 627 บัญญัติไว้ว่า "สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้นย่อมตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง" ซึ่งกรณีนี้ตามกฎหมายอังกฤษมีหลักการที่แตกต่างกัน คือผู้ขนส่งจะยกข้อตกลงอื่นนอกเหนือจากที่ปรากฏในบิลออฟเลตติ้งขึ้นยื่นต่อผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังไม่ได้ กฎหมายอังกฤษจึงให้ความสำคัญคุ้มครองบุคคลภายนอก ซึ่งได้แก่ผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังมากกว่าหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขน ซึ่งก็มีเหตุผล เพราะผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังไม่อาจทราบได้ว่าผู้ส่งของ และผู้ขนส่งได้มีการตกลงกันนอกเหนือไปจากบิลออฟเลตติ้งหรือไม่

ค) ผู้รับโอนโดยสุจริตได้รับความคุ้มครองเพียงใด บทบัญญัติของกฎหมายไทยในเรื่องรับขนไม่มีมาตราใดบัญญัติไว้ เกี่ยวกับผลของการโอนใบตราส่งในกรณีที่ผู้รับโอนสุจริต อย่างไรก็ตามที่ได้ศึกษามาแล้วในบทที่ 2 ว่าการโอนใบตราส่งถือว่าเป็นการโอนหนึ่งอันซึ่งต้องชำระตามเขาสิ่งชนิดหนึ่ง จึงสามารถนำบทบัญญัติในเรื่องการโอนสิทธิเรียกร้อง ซึ่งเป็นบทบัญญัติทั่วไปมาใช้บังคับแก่เรื่องนี้ได้ ซึ่งตามมาตรา 312 บัญญัติไว้เกี่ยวกับผลของการโอนหนึ่งอันซึ่งต้องชำระตามเขาสิ่งแก่ผู้รับโอนโดยสุจริตว่า "ในมูลหนี้ซึ่งต้องชำระตามเขาสิ่งนั้น ลูกหนี้จะยกข้อต่อสู้ซึ่งมีต่อเจ้าหนี้เดิมขึ้นมาเป็นข้อต่อสู้ผู้รับโอนโดยสุจริตนั้นหาได้ไม่ เว้นแต่ที่ปรากฏในตัวตราสารนั้นเอง หรือที่มีขึ้นเป็นธรรมดาสืบจากลักษณะแห่งตราสารนั้น" จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นได้ว่าผู้รับโอนโดยสุจริตไม่รู้ถึงข้อต่อสู้ที่มีอยู่ระหว่างเจ้าหนี้เดิมกับลูกหนี้ผู้รับโอนย่อมมีสิทธิดีกว่าเจ้าหนี้เดิมผู้โอนได้ โดยไม่คำนึงว่าจะเป็นการโอนโดยมีค่าตอบแทนหรือไม่ แต่เมื่อพิจารณาตามกฎหมายอังกฤษแล้วบิลออฟเลตติ้งเป็นเพียงตราสารที่ถึงเปลี่ยนแปลงได้ และผู้รับโอนแม้สุจริตก็ไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน ยกเว้นบางกรณีซึ่งกฎหมายบัญญัติไว้เฉพาะให้ผู้รับโอนมีสิทธิดีกว่าผู้โอน ส่วนตาม HAMBURG RULES นั้นบัญญัติคุ้มครองผู้รับโอนโดยสุจริตไว้บางกรณีซึ่งโดยมากจะเป็น

กรณีห้ามผู้ขนส่งยกข้อตกลงระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของที่มีได้ระบุไว้ในบิล
ออฟเลตติงขึ้นใช้กับผู้รับโอนบิลออฟเลตติงโดยสุจริต เช่น รายการต่าง ๆ เกี่ยวกับ
รายละเอียดของสินค้าที่ขนส่ง ความแตกต่างในข้อนี้ทำให้ผู้รับโอนโดยสุจริตตามหลัก
กฎหมายไทยเรื่องรับขนได้รับความคุ้มครองที่มากกว่ากฎหมายอังกฤษ



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย