



บทที่ 2

คุณลักษณะทางกฎหมายของบิลออฟเลดิง

บิลออฟเลดิงมีที่มาจากประเพณีการค้าระหว่างประเทศทางทะเล เป็นเอกสารที่เจ้าของเรือหรือนายเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือลงลายมือชื่อ มีข้อความว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าที่ระบุไว้บรรทุกลงเรือลำใดแล้วและมีเงื่อนไขแห่งการรับขน บิลออฟเลดิงที่ได้ลงนามแล้วจะถูกมอบให้แก่ผู้ส่งของซึ่งอาจเก็บไว้เองหรือโอนให้แก่บุคคลที่ระบุไว้ว่าเป็นผู้รับสินค้าเมื่อเรือไปถึงจุดหมายปลายทาง บุคคลที่สามในกรณีนี้เรียกว่า "ผู้รับตราส่ง" (HAILSHAM 1983 : 328; 13 AM JUR 2d CARRIERS SECTION 265)

ตามจารีตประเพณีทั่วไปทางการค้าระหว่างประเทศทางทะเล บิลออฟเลดิงมีคุณลักษณะทางกฎหมาย 3 ประการคือ

2.1 เป็นใบรับสินค้า (RECEIPT) ที่ผู้ขนส่งหรือนายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของซึ่งเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้าตามจำนวนและคุณภาพที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงแล้ว ถ้าเป็นบิลออฟเลดิง "บรรทุกแล้ว" จะระบุว่าได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือเพื่อขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงแล้ว แต่ถ้าเป็นบิลออฟเลดิง "รับไว้เพื่อบรรทุก" จะระบุเพียงว่าได้มีการรับมอบสินค้าไว้ในความครอบครองเพื่อขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้

ก) การระบุจำนวนสินค้า (AS TO QUANTITY)

บิลออฟเลตติ้งถือเป็นหลักฐานเบื้องต้น (PRIMA FACIE) ว่าผู้
 ขนส่งได้รับสินค้าตามจำนวนที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติ้งแล้ว* แต่ไม่ถือว่าเป็นหลักฐาน
 เด็ดขาดหรือที่หักล้างไม่ได้ (CONCLUSIVE) ดังนั้นการที่นายเรือลงลายมือชื่อในบิล
 ออฟเลตติ้งจึงไม่เป็นการห้ามผู้ขนส่งที่จะพิสูจน์ว่าความจริงไม่มีการบรรทุกสินค้าที่ระบุ
 ไว้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนลงเรือหรือน้ำหนักของสินค้าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติ้งไม่ถูก
 ต้อง** ซึ่งถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ผู้ขนส่งก็จะหลุดพ้นจากความรับผิด แต่เนื่องจากบิล

*ดู CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1936 มาตรา 3 วรรค 3
 และ 4, THE HARTER ACT, 1893 มาตรา 4

**คดี GRANT V. NORWAY (1851) 10 C.B.665 นายเรือลงนามในบิล
 ออฟเลตติ้ง ว่าได้รับผ้าไหม 12 ห่อ ซึ่งผู้ขนส่งพิสูจน์ว่ามีได้มีการบรรทุกลงเรือ ศาล
 ตัดสินว่านายเรือไม่มีอำนาจที่จะออกบิลออฟเลตติ้งสำหรับสินค้าที่มีได้บรรทุกลงเรือและผู้
 ทรงบิลออฟเลตติ้งไม่มีสิทธิเรียกร้องต่อเจ้าของเรือสำหรับการไม่ส่งมอบสินค้าดังกล่าว

คดี HUBBERSTY V. WARD 22 L.J.EX. 113 ; 8 EX.330 เมื่อนาย
 เรือออกบิลออฟเลตติ้งสำหรับสินค้าที่บรรทุกลงเรือแล้ว นายเรือยอมไม่มีอำนาจที่จะ
 ออกบิลออฟเลตติ้งซ้ำสำหรับสินค้านั้น เพื่อให้มีผลผูกพันผู้ขนส่งอีก

ในคดี THORMAN V. BURT (1886) 54 L.T.349 ผู้ส่งของขนไม้แปรร
 ูป 7,497 แผ่นมาไว้ข้างเรือและได้รับ MATE'S RECEIPT สำหรับไม้จำนวนนี้
 ต่อมาไม้หายไป 216 แผ่นและมีการขนไม้เพียง 7,281 แผ่นลงเรือ ตัวแทนกับตัน
 เรือออกบิลออฟเลตติ้งสำหรับไม้ 7,497 แผ่น ผู้รับสลักหลังบิลออฟเลตติ้งฟ้องผู้ขนส่ง
 สำหรับไม้ที่ขาดจำนวน ศาลอุทธรณ์ตัดสินว่าสัญญารับขนในบิลออฟเลตติ้งจะผูกพันผู้ขนส่ง
 เฉพาะไม้ที่ได้บรรทุกลงเรือจริง ๆ การออกบิลออฟเลตติ้งสำหรับไม้ที่ไม่ได้บรรทุกลง
 เรือเป็นการออกโดยปราศจากอำนาจ

ออฟเลดิงถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นที่มีน้ำหนักมาก ผู้ขนส่งจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้เมื่อสามารถแสดงพยานหลักฐานที่เป็นที่น่าพอใจยิ่ง (VERY SATISFACTORY EVIDENCE) (COLINVAUX RAOUL 1971 : 64)

ตามมาตรา 3 วรรค 3 ของภาคผนวกท้าย THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1971 ของอังกฤษและ THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1936 ของสหรัฐอเมริกา ผู้ส่งของมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งหรือนายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งออกบิลออฟเลดิง ซึ่งระบุจำนวนหีบห่อหรือชิ้นหรือปริมาณหรือน้ำหนักของสินค้าอย่างใดอย่างหนึ่งตามรายการที่ผู้ส่งของได้ยื่นไว้ แต่ถ้าผู้ขนส่งมีเหตุอันควรสงสัยว่ารายการดังกล่าวไม่ถูกต้องตรงกับสินค้าที่รับไว้จริงหรือผู้ขนส่งไม่มีวิธีตรวจสอบที่สมควร ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องบันทึกรายการดังกล่าวลงในบิลออฟเลดิง เป็นที่น่าสังเกตว่าผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องระบุทั้งจำนวนหีบห่อและน้ำหนัก ดังนั้นเมื่อระบุจำนวนหีบห่อแล้ว ผู้ขนส่งอาจจะระบุว่า "น้ำหนักไม่ทราบ" เพียงแค่นี้ก็ถือว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามหน้าที่ของตนตามมาตรา 3 วรรค 3(ข) กำหนดไว้แล้ว*

การระบุข้อความว่า "น้ำหนัก หรือรายละเอียดอื่นไม่ทราบ" เป็นผล

*คดี ORICON WAREN-HANDELS G.M.B.H. V. INTERGRAAN N.V. (1967)2 LLOYD'S REP.82 บิลออฟเลดิงระบุว่าได้รับสินค้าจำนวน 2,000 ห่อ และมีข้อความว่า "รายการและสภาพของสิ่งของภายใน ... ขนาด ... น้ำหนัก ... ไม่ทราบ การอ้างอิงถึงรายการเหล่านี้ในบิลออฟเลดิง เพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณค่าระวางเท่านั้น" และระบุภายใต้หัวข้อ "ลักษณะของสินค้า" ว่า "อ้างว่าน้ำหนักทั้งหมด 105,000 กิโลกรัม ..." ศาลพิพากษาว่าบิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานเบื้องต้นของจำนวนหีบห่อที่บรรทุกลงเรือแต่ไม่เป็นหลักฐานของน้ำหนัก

ให้บิลออฟเลดิงไม่ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นของน้ำหนักหรือรายละเอียดอื่นของสินค้าและผู้ส่งของมีภาระการพิสูจน์น้ำหนักและรายละเอียดอื่นของสินค้าที่ไต่บรรทุกลงเรือจริง* แต่ถ้าบิลออฟเลดิงระบุจำนวนหีบห่อที่บรรทุกลงเรือ และมีข้อความว่า "น้ำหนักและสิ่งของภายในไม่ทราบ" ถือว่าบิลออฟเลดิงนี้เป็นหลักฐานเบื้องต้นของจำนวนหีบห่อที่บรรทุกลงเรือ ถ้าจำนวนหีบห่อขาดไปถือว่าของในหีบห่อที่ขาดไปเหมือนกับของในหีบห่อที่ได้ส่งมอบ

หากผู้ส่งของแจ้งจำนวนหีบห่อ แต่ระบุลักษณะของสินค้าผิด (MISDESCRIPTION) การที่ผู้ขนส่งระบุลงไปในบิลออฟเลดิงว่าไม่ทราบลักษณะของสินค้า จะมีผลให้สัญญารับขนไม่ใช่การรับขนสินค้าตามลักษณะที่ระบุไว้ แต่เป็นการรับขนหีบห่อตามจำนวนที่ระบุ โดยไม่คำนึงว่าสิ่งของภายในจะเป็นอะไร**

* คดี JESSEL V. BAHT (1867) L.R. 2 EX.267 ศาลวินิจฉัยว่าข้อความว่า "น้ำหนัก สิ่งที่บรรจุและมูลค่าไม่ทราบ" ไม่ขัดแย้งกับข้อความเกี่ยวกับน้ำหนักของแร่ที่บรรทุกลงเรือโดยมิได้บรรจุหีบห่อ และข้อความดังกล่าวจะคุ้มครองผู้ลงนามในบิลออฟเลดิงจากความรับผิดชอบในการที่น้ำหนักขาดไป

คดี NEW CHINESE ANTIMONY CO. V. OCEAN SS. CO. (1917) 2 K.B.664 บิลออฟเลดิงระบุว่าไต่บรรทุกแอนติโมนีออกไซด์หนัก 937 ตันลงเรือ และมีข้อความว่า "น้ำหนัก ขนาด สิ่งที่บรรจุ และมูลค่า (เว้นแต่เพื่อวัตถุประสงค์ในการคำนวณค่าระวาง) ไม่ทราบ" ศาลอุทธรณ์ตัดสินว่าบิลออฟเลดิงไม่เป็นหลักฐานเบื้องต้นของจำนวนสินค้าที่บรรทุกลงเรือ ดังนั้นผู้ส่งของมีภาระการพิสูจน์ว่าไต่มีการบรรทุกสินค้า 937 ตันลงเรือจริง

** คดี LEBEAU V. GENERAL STEAM NAVIGATION CO. (1872) L.R.

หากผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงกันให้ถือข้อความเกี่ยวกับจำนวนสินค้า
 ในบิลออฟเลดิงเป็นเด็ดขาด ผู้ขนส่งจะต้องผูกพันตามข้อความนั้น แม้จะไม่มีกา
 บรรทุกสินค้าลงเรือหรือนายเรือออกบิลออฟเลดิงโดยสำคัญผิดในหน้าที่ของผู้ขนส่ง
 เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่ามีกลฉ้อฉล* แต่ถ้าตกลงให้ถือข้อความเกี่ยวกับปริมาณ

8 C.P.88 ในการส่งผ้าไหมหนึ่งหีบ ผู้ส่งของระบุลักษณะของสินค้าในร่างบิล
 ออฟเลดิงว่าเป็นผ้าลินินโดยสำคัญผิด ก่อนลงนามในบิลออฟเลดิงนายเรือประทับข้อ
 ความว่า "น้ำหนัก มูลค่า และสิ่งที่ยบรรจุไม่ทราบ" ข้อเท็จจริงปรากฏว่าหากระบุ
 ลักษณะสินค้าถูกต้องแล้วจะต้องเสียค่าระวางเพิ่มขึ้น ผ้าไหมบางส่วนหายไปก่อนส่ง
 มอบ ศาลตัดสินว่าการระบุลักษณะสินค้าผิดไม่กระทบกระเทือนการเรียกร้องค่าเสียหาย
 จากเจ้าของเรือ ข้อความที่นายเรือประทับลงไปทำให้สัญญารับขนเป็นสัญญารับ
 ขนผ้าไหมไม่ใช่ผ้าลินิน

*คดี LISHMAN V. CHRISTIE (1887) 19 Q.B.D.333 สัญญาเช่าเรือ
 กำหนดว่าบิลออฟเลดิงเป็น"หลักฐานที่หักล้างไม่ได้เมื่อใช้ยื่นต่อเจ้าของเรือเกี่ยวกับ
 ปริมาณสินค้าที่ได้รับตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง"นายเรือลงนามในบิลออฟเลดิง
 สำหรับสินค้าทั้งหมดถึงแม้จะทราบว่าสินค้าได้ขาดไปบางส่วน โดยสำคัญผิดว่าเป็น
 ประเพณีของท่าเรือที่จะต้องออก CLEAN BILL OF LADING ศาลตัดสินว่า
 ข้อความในบิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานที่หักล้างไม่ได้เมื่อใช้ยื่นต่อเจ้าของเรือเกี่ยวกับ
 ปริมาณสินค้าที่ได้มีการขนลงเรือ และเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อผู้เช่าเรือสำหรับการ
 ขาดจำนวน

คดี MEDITERRANEAN SS CO. V. MACKAY (1903) 1 K.B.297
 ตามข้อเท็จจริงมีการระบุในบิลออฟเลดิงว่าจำนวนสินค้าที่ระบุไว้ถือเป็นเด็ดขาดและ
 แบ่งประเภทสินค้าออกเป็น 4 ชนิด โดยระบุจำนวนของแต่ละชนิดและผลรวมของทั้ง

สินค้าในบิลออฟเลดิงเป็นเค็ดขาดวันแต่พิสูจน์ได้ว่าการผิดพลาดหรือกลฉ้อฉล ผู้
อ้างว่าผิดพลาดหรือฉ้อฉลก็มีภาระการพิสูจน์ (COLINVANX RAUOL 1971:
67-68) อย่างไรก็ตามหากมีการโอนบิลออฟเลดิงไปยังบุคคลที่สามซึ่งกระทำการ
โดยสุจริตแล้ว ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ว่าจำนวนสินค้าที่บรรทุกลงเรือจริงมีน้อยกว่าที่ระบุ
ในบิลออฟเลดิงไม่ได้*

นอกจากนี้ THE BILLS OF LADING ACT, 1855 มาตรา 3 บัญญัติว่า
ในกรณีที่ได้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังบิลออฟเลดิงโดยมีคำตอบแทนเป็นผู้ทรงบิล
ออฟเลดิง ถือว่าบิลออฟเลดิงนั้นเป็นหลักฐานที่หักล้างไม่ได้เมื่อใช้ยื่นต่อนายเรือหรือ
บุคคลอื่นที่ลงนามในบิลออฟเลดิง โดยไม่คำนึงว่าจะได้บรรทุกสินค้าดังกล่าวทั้งหมด
หรือบางส่วนลงเรือหรือไม่ เว้นแต่

ก) ผู้ทรงบิลออฟเลดิงทราบในขณะที่รับบิลออฟเลดิงว่าไม่มีการบรรทุก
สินค้าลงเรือ

ข) ผู้ลงนามในบิลออฟเลดิงสามารถพิสูจน์ได้ว่าข้อผิดพลาดนั้นมิได้เกิด
จากความผิดของตน หรือเกิดขึ้นทั้งหมดจากกลฉ้อฉลของผู้ส่งของหรือผู้ทรงบิล

หมดย่างคร่าว ๆ เมื่อขนส่งสินค้าขึ้นจากเรือ ปรากฏว่าจำนวนรวมของสินค้าทั้งหมด
มากกว่าจำนวนรวมตามบิลออฟเลดิงเล็กน้อย แต่จำนวนของสินค้า 2 ชนิดน้อยกว่า
ที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง และอีก 2 ชนิดมากกว่า ศาลตัดสินว่าบิลออฟเลดิงเป็นหลัก
ฐานที่หักล้างไม่ได้สำหรับจำนวนสินค้าแต่ละชนิดที่บรรทุกลงเรือ

*ดูภาคผนวกท้าย THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1971
มาตรา 3 วรรค 4, COGSA, 1936 มาตรา 3 วรรค 4 และ FEDERAL BILLS
OF LADING ACT, 1916 มาตรา 22

ออฟเลตติงหรือบุคคลอื่นที่ผู้ทรงบิลออฟเลตติงได้รับโอนบิลออฟเลตติงมาหรือเป็นทอดมา

มาตรานี้มีจุดประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังบิล

ออฟเลตติงโดยสุจริตและเสียค่าตอบแทน โดยห้ามบุคคลผู้ลงนามในบิลออฟเลตติงหรือผู้ที่ตัวแทนของตนลงนามในบิลออฟเลตติงในขอบอำนาจของตัวแทนโต้แย้งความถูกต้องของจำนวนสินค้าตามบิลออฟเลตติง เว้นแต่จะเข้าช้อยกเว้น ผู้ขนส่งไม่ต้องผูกพันตามมาตรานี้ถ้าตัวแทนลงนามในนามของตัวเองหรือลงนามโดยปราศจากอำนาจซึ่งในกรณีนี้ตัวแทนจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเป็นส่วนตัว อย่างไรก็ตามมาตรานี้มิได้เป็นบทบัญญัติที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ทรงสำหรับการไม่ส่งมอบสินค้าตามบิลออฟเลตติงเป็นอีกส่วนหนึ่งต่างหากด้วย (IVAMY 1979 : 67)

ในส่วนของความรับผิดชอบของผู้ส่งของนั้นถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งถึงความถูกต้องของจำนวนปริมาณและน้ำหนักของสินค้าขณะบรรทุกลงเรือว่าตรงตามรายการที่แจ้งไว้ต่อผู้ขนส่ง และต้องชดเชยให้แก่ผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายและค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นหรือมีผลมาจากความไม่ถูกต้องของรายการต่าง ๆ นั้น*

ข) เป็นใบรับของแสดงถึงสภาพ (AS TO CONDITION)

ข้อความเกี่ยวกับสภาพของสินค้าในบิลออฟเลตติงอาจทำให้บิลออฟเลตติงเป็น CLEAN BILL OF LADING หรือ CLAUSED BILL OF LADING กล่าวคือ ถ้าระบุไว้ว่าได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือในสภาพดีและเรียบร้อยแล้วจะ

* ฎีกาผนวกท้าย CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1971 และ COGSA, 1936 มาตรา 3 วรรค 5

ทำให้บิลออฟเลดิงเป็น CLEAN BILL OF LADING แต่ถ้ามีการระบุถึงความเสียหายหรือความชำรุดบกพร่องของสินค้าในบิลออฟเลดิงแล้วจะทำให้บิลออฟเลดิงเป็น CLAUSED BILL OF LADING การระบุถึงสภาพของสินค้าในบิลออฟเลดิงว่า "สินค้าได้บรรจุขึ้นเรือในสภาพดี และเรียบร้อย" จะมีผลเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าในสภาพดีและเรียบร้อย และหากผู้ขนส่งจะปฏิเสธสภาพของสินค้าเป็นอย่างอื่น ผู้ขนส่งจะมีภาระการพิสูจน์ นอกจากนี้คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ถือว่าข้อความที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานที่หักล้างไม่ได้ก็ได้ การตกลงเช่นนี้จะทำให้ผู้ขนส่งต้องถูกผูกพันตามข้อความที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง โดยจะพิสูจน์เป็นสยงอื่นไม่ได้เว้นแต่ผู้ส่งของจะใช้กลฉ้อฉล

ข้อความในบิลออฟเลดิงเกี่ยวกับสภาพของสินค้านั้นไม่ถือว่าเป็นข้อความแห่งสัญญา ซึ่งจะผูกพันผู้ขนส่งให้ต้องส่งมอบสินค้าในสภาพที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง ณท่าปลายทางเสมอไป โดยเป็นแต่เพียงการยืนยันข้อเท็จจริงอันใดอันหนึ่งเท่านั้น*

*คดี COMPANIA NAVIERA VASCONGADA V. CHURCHILL & SIM (1906) 1 K.B. 237 นายเรือได้ลงนามในบิลออฟเลดิงไม้แปรรูปว่า "ได้มีการบรรจุลงเรือในสภาพดี" "ให้ส่งมอบในสภาพที่ดีดังกล่าว" ก่อนบรรจุลงเรือไม้เป็นน้ำมันปิโตเลียมทำให้มูลค่าลดลง ผู้รับสีกหลังบิลออฟเลดิงโดยเสียค่าตอบแทนโดยเชื่อว่าไม้อยู่ในสภาพตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง ได้เรียกร้องจากผู้ขนส่งสำหรับมูลค่าไม้ที่ลดลงเนื่องจากรอยเปื้อน ซึ่งสามารถเห็นได้ชัดในขณะที่บรรจุลงเรือ ศาลตัดสินว่าข้อความว่า "บรรจุขึ้นเรือในสภาพดี" มิใช่ข้อความในสัญญาในลักษณะที่จะเป็นข้อตกลงหรือหน้าที่โดยเป็นเพียงการยืนยันข้อเท็จจริง หรือการยอมรับโดยนายเรือถึงข้อเท็จจริงซึ่งผู้ส่งของได้แจ้งเกี่ยวกับไม้ แต่ผู้ซื้อจะมีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเพราะผู้ขนส่งถูกปิดปากโดยข้อความในบิลออฟเลดิง จากการ

อย่างไรก็ตามเพียงการที่ผู้ขนส่งมอบสินค้าในสภาพชำรุด ณ ท่าปลายทาง จะไม่ถึงกับทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเนื่องจากสินค้าเสียหาย [แต่ผู้ส่งของต้องแสดงให้เห็นว่าความเสียหายเกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือแสดงได้ว่าเป็นความจริงสินค้าที่บรรจุภายในได้บรรจุทุกลงเรือในสภาพที่ดี (IVAMY 1979:67)]

ข้อความเกี่ยวกับสภาพในบิลออฟเลดิงที่จะมีผลเป็นการปิดปากผู้ขนส่งต้องชัดเจนและไม่กำกวม แต่ถ้ามีข้อจำกัดเกี่ยวกับสภาพในส่วนอื่นของบิลออฟเลดิงจะเป็นผลให้ข้อความแรกไม่มีผลเป็นการปิดปากผู้ขนส่งและบิลออฟเลดิงนั้นไม่เป็น CLEAN BILL OF LADING* ดังนั้นการระบุข้อความว่า "คุณภาพและการตรวจนับไม่ทราบ" จะไม่ทำให้ข้อความที่ระบุในบิลออฟเลดิงเกี่ยวกับสภาพของสินค้าสิ้นผลไป เพราะคำว่าสภาพหมายถึงสภาพภายนอกที่มองเห็นได้ แต่คุณภาพเป็นการอ้างถึงสิ่ง

ปฏิเสธว่าไม่ได้บรรจุทุกไม้ดังกล่าวลงเรือในสภาพดี

*คดี CANADA AND DOMINION SUGAR COMPANY V. CANADIAN NATIONAL (W.I.) STEAMSHIPS (1947) A.C.46 บิลออฟเลดิงระบุว่าได้รับน้ำตาลจำนวนหนึ่งในสภาพดีและเรียบร้อย แต่มีการประทับข้อความว่า "ลงนามโดยการรับประกันที่จะออก SHIP'S CLEAN RECEIPT" ความเป็นจริงน้ำตาลเสียหายก่อนที่จะบรรจุทุกลงเรือและ SHIP'S RECEIPT ระบุว่า "หลายถุง เลอะเทอะ ฉีกขาดและมีการเย็บซ้ำ" ศาลตัดสินว่าข้อความเกี่ยวกับสภาพมีข้อจำกัดที่ประทับเห็นได้ชัดเจนบิลออฟเลดิงและทำให้พ่อค้าเข้าใจตามสมควรว่าถ้า SHIP'S RECEIPT ไม่ CLEAN แล้วถือว่าบิลออฟเลดิงนั้นมีข้อจำกัด ดังนั้นผู้ขนส่งจึงไม่ถูกปิดปากจากการพิสูจน์ว่า น้ำตาลเสียหายก่อนบรรจุทุกลงเรือ

ซึ่งปกติบุคคลทั่วไปมองไม่เห็นในทุกกรณี* หรือแม้แต่การระบุข้อความว่า "สภาพไม่
ทราบ" ในบางกรณีก็ไม่ทำให้ข้อความว่าสินค้าอยู่ในสภาพดีสิ้นผลไป**

*คดี THE PETER DER GROSSE (1976) 1 P.D.414 ศาลตัดสินว่าข้อความว่า "น้ำหนัก สิ่งที่บรรจุและมูลค่าไม่ทราบ" ไม่ทำให้ข้อความว่า "ในสภาพที่ดี ฯลฯ" ซึ่งเป็นการที่นายเรือยอมรับว่าสินค้ามีสภาพภายนอกดีสิ้นผล ผู้พิพากษา LORD JAMES กล่าวว่า "ตามบิลออฟเลดิงถือเป็นการยอมรับว่าสินค้าตามสภาพที่มองเห็นดีในขณะที่บรรจุทุกลงเรือ การเพิ่มข้อความดังกล่าว เป็นเพียงการที่นายเรือไม่ยอมรับสิ่งที่บรรจุในหีบห่อซึ่งมองไม่เห็น แต่นายเรือยอมรับว่าสินค้ามีสภาพภายนอกดี" ดังนั้นผู้ขนส่งจึงมีการระการพิสูจน์ว่าสภาพภายนอกของสินค้าเสียหายก่อนบรรจุทุกลงเรือ หรือสภาพนั้นเกิดจากภัยที่ยกเว้นไว้

-----**คดี THE TROMP (1921) P.337 บิลออฟเลดิงที่ออกให้ในการบรรทุก
มันสำปะหลัง ซึ่งบรรจุอยู่ในถุงที่เปียกมีข้อความว่า "บรรจุทุกลงเรือในสภาพดี" แต่มี
ข้อความจำกัดอยู่ตอนล่างว่า "น้ำหนัก คุณภาพ สภาพ และขนาดไม่ทราบ" ศาล
ตัดสินว่าถึงแม้ผู้ขนส่งจะป้องกันตนเองจากการกล่าวถึงสภาพและคุณภาพภายในของ
สินค้า แต่ผู้ขนส่งได้กล่าวถึงสภาพภายนอกของถุง ดังนั้นผู้ขนส่งจึงถูกปิดปากจาก
การที่จะปฏิเสธว่าถุงไม่แห้งขณะบรรจุทุกลงเรือ

คดี THE SKARP (1935) P.134 มีการบรรทุกไม้แปรรูปในสภาพเสียหาย
ลงเรือ นายเรือได้เพิ่มข้อความว่า "สภาพ จำนวน ฯลฯ ไม่ทราบ" บนด้าน
หลังของบิลออฟเลดิง ศาลตัดสินว่าการเพิ่มข้อความดังกล่าวนี้ไม่เป็นข้อจำกัดของข้อ
ความในด้านหน้าที่ว่าสินค้าได้มีการขนขึ้นเรือในสภาพดี ซึ่งจะทำให้บุคคลที่อ่านบิล
ออฟเลดิงเข้าใจได้ว่า สินค้ามีสภาพเสียหาย

คำว่าสภาพตามความหมายนี้ หมายถึงสภาพภายนอกที่สามารถตรวจเห็นได้ตามสมควรเท่านั้น* การที่สินค้าบรรจุหีบห่อไม่ดีพอให้เหมาะแก่การขนส่งก็ถือว่าสินค้าไม่อยู่ในสภาพที่ดี**

ผลของข้อความเกี่ยวกับสภาพสินค้าในบิลออฟเลดิงต่อผู้รับโอนบิลออฟเลดิงมีลักษณะแตกต่างออกไปบางประการกล่าวคือ ผู้รับโอนต้องเชื่อโดยสุจริตถึงข้อความเกี่ยวกับสภาพของสินค้าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง*** จึงจะมีผลให้ผู้ขนส่งถูกปิดปากจากการที่จะพิสูจน์เป็นอย่างอื่น ซึ่งมาตรา 3 วรรค 4 ของภาคผนวกท้าย THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1971 และ COGSA, 1936 ก็บัญญัติคุ้มครองผู้รับโอนบิลออฟเลดิงไว้ใน

*คดี ITALIAN IMPORTING COMPANY V. NAVIGAZIONE (1931) 41 Ll. L.R.33 มีการออก CLEAN BILL OF LADING สำหรับเนยหลายกล่องซึ่งเสียหายเพราะตัวหนอน เป็นผลให้เนยละลายและกล่องด้านบนอกเปื้อนขณะบรรทุกลงเรือ ศาลตัดสินว่าผู้ขนส่งถูกปิดปากจากการที่จะปฏิเสธว่าเนยอยู่ในสภาพดี

**คดี SILVER V. OCEAN SS CO. (1930) 1.K.B.416 มีการออกบิลออฟเลดิงสำหรับกระป๋องไข่แช่แข็ง โดยมีข้อความว่าบรรทุกลงเรือในสภาพดีและเรียบร้อย ศาลตัดสินว่าเจ้าของเรือถูกปิดปากจากการที่จะพิสูจน์ว่า การบรรจุกระป๋องไม่ดีพอเพราะลักษณะและรูปร่างของกระป๋องหรือว่ากระป๋องได้รับความเสียหายอย่างมากในขณะที่บรรทุกลงเรือ

*** IBID; การที่ผู้รับโอนยอมรับบิลออฟเลดิงว่าเป็น CLEAN BILL โดยไม่คัดค้าน ถือเป็นข้อสันนิษฐานเบื้องต้นได้ว่าผู้รับโอนเชื่อโดยสุจริตถึงข้อความในบิลออฟเลดิง

ลักษณะเดียวกันมีใจความว่าบิลออฟเลดิงถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้รับของตามสภาพที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง และจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ ถ้าได้มีการโอนบิลออฟเลดิงไปยังบุคคลที่สามซึ่งกระทำการโดยสุจริต ผู้รับโอนได้รับความคุ้มครอง แม้ภายหลังจะถูกใช้กลฉ้อฉลให้ออกบิลออฟเลดิงซึ่งมีข้อความดังกล่าว ผู้ขนส่งก็ยกขึ้นอ้างเพื่อให้ตนพ้นผิดไม่ได้*

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตามข้อความในบิลออฟเลดิงที่นายเรือลงนามเฉพาะเมื่อนายเรือได้ลงนามภายในขอบเขตอำนาจที่ได้รับจากผู้ขนส่ง หรือภายในขอบเขตอำนาจปกติของนายเรือ

ค) การระบุเครื่องหมายแห่งหีบห่อหรือคุณภาพ (AS TO LEADING MARKS OR QUALITY)

ภาคผนวกท้าย THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1971 และ COGSA, 1936 มาตรา 3 วรรค 3 บัญญัติให้สิทธิแก่ผู้ส่งของที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งออกบิลออฟเลดิงที่แสดงรายการเกี่ยวกับเครื่องหมายแห่งหีบห่อที่จำเป็นเพื่อบ่งชี้ของที่ส่งให้เหมือนกับรายการที่ผู้ส่งของได้ยื่นให้ผู้ขนส่งก่อนการบรรทุก แต่ผู้ขนส่งอาจปฏิเสธการระบุรายการดังกล่าวได้ ถ้าเครื่องหมายนั้นมิได้แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนบนของหรือบนหีบห่อที่บรรจุของนั้น หรือถ้าผู้ขนส่งมีเหตุผลอันควรสงสัยว่ารายการดังกล่าวไม่ถูก

 * แม้ นายเรือถูกผู้ส่งของใช้กลฉ้อฉลเกี่ยวกับสภาพของสินค้า เจ้าของเรือก็ไม่สามารถยกขึ้นต่อสู้กับผู้รับโอนบิลออฟเลดิงได้ ซึ่งต่างจากกรณีที่นายเรือถูกผู้ส่งของฉ้อฉลเกี่ยวกับจำนวนของสินค้าซึ่ง THE BILLS OF LADING ACT 1855 บัญญัติให้ผู้ขนส่งยกเป็นข้อปฏิเสธความรับผิดชอบได้

ต้องตรงกับของที่รับไว้ หรือไม่มีวิธีการอันสมควรที่จะตรวจสอบความจริง

ผลของการระบุเครื่องหมายแห่งหีบห่อจะเป็นไปตามภาคผนวกท้าย THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1971 มาตรา 3 วรรค 4 ซึ่งถือว่าบิลออฟเลดิง เป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าที่มีเครื่องหมายแห่งหีบห่อตามที่ระบุในบิลออฟเลดิง และจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ถ้าได้มีการโอนบิลออฟเลดิงนั้นให้แก่บุคคลที่สามซึ่งรับโอนโดยสุจริตแล้ว และตามมาตรา 3 วรรค 5 ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองต่อผู้ขนส่งในเวลาที่ยอมรับของลงเรือว่ารายละเอียดของสินค้าที่ตนแจ้งต่อผู้ขนส่งถูกต้องและผู้ส่งของจะชดใช้ความเสียหายซึ่งเกิดจากความผิดพลาดนั้นให้ผู้ขนส่ง กล่าวคือ หากผู้รับโอนบิลออฟเลดิงเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้องของเครื่องหมายแห่งหีบห่อซึ่งระบุไว้ในบิลออฟเลดิงแล้ว แม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้รับโอน ผู้ขนส่งก็มีสิทธิเรียกให้ผู้ส่งของชดใช้ค่าเสียหายได้

ส่วน THE BILLS OF LADING ACT, 1855 มาตรา 3 จะใช้แต่ในกรณีนี้ที่เครื่องหมายแห่งหีบห่อที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงเป็นสิ่งสำคัญเพื่อบ่งชี้สินค้า กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ นายเรือหรือผู้ลงนามในบิลออฟเลดิงจะพิสูจน์ว่าสินค้าที่บรรทุกลงเรือนั้นมีเครื่องหมายแห่งหีบห่อแตกต่างไปจากที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงไม่ได้ เฉพาะกรณีที่เครื่องหมายแห่งหีบห่อที่ระบุไว้เป็นสิ่งจำเป็นเพื่อบ่งชี้สินค้า* หรือแสดงลักษณะของ

* คดี PARSONS V. NEW ZEALAND SHIPPING CO. (1900) 1 Q.B. 714 ; (1901) 1 K.B. 548 บิลออฟเลดิงแสดงว่ามีการบรรทุกลูกแกะแช่แข็งจำนวนหนึ่งลงเรือ โดยระบุเครื่องหมายและจำนวนว่า "SUN BRAND" "622 X; 608 ลูกแกะแช่แข็ง" เมื่อเรือถึงท่าปลายทางลูกแกะแช่แข็งที่ขนขึ้นจากเรือและมีเครื่องหมาย 622 X มีเพียง 507 ตัวที่เหลืออีก 101 ตัวเป็น SUN BRAND

สินค้า เป็นที่พึงสังเกตว่าเครื่องหมายแห่งหีบห่อแตกต่างจากข้อความเกี่ยวกับคุณภาพ

ที่มีเครื่องหมาย 522 X ผู้ขนส่งอ้างว่าลูกแกะเหล่านี้คือ ลูกแกะแท้ซึ่งจำนวน 608 ตัวที่ได้บรรจุหีบห่อเรียบร้อยตามบิลออฟเลดิงซึ่งระบุเครื่องหมายว่า 622 X ศาลชั้นต้นฟังข้อเท็จจริงว่าลูกแกะที่มีเครื่องหมาย 522 X มีลักษณะเดียวกัน และมีมูลค่าเช่นเดียวกับลูกแกะที่มีเครื่องหมาย 622 X ตัวเลขหน้าสุดไม่มีความหมายเฉพาะในตลาดเนื้อ และมีความสำคัญต่อผู้ส่งของเท่านั้น ผู้รับสละหลังบิลออฟเลดิงโดยมีค่าตอบแทนอ้างว่า ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิที่จะต่อสู้ว่าลูกแกะที่มีเครื่องหมาย 522 X เป็นส่วนหนึ่งของลูกแกะที่บรรจุหีบห่อเรียบร้อย เพราะตาม THE BILLS OF LADING ACT, 1855 ผู้ขนส่งถูกปิดปากจากการปฏิเสธว่าลูกแกะที่บรรจุหีบห่อเรียบร้อยทั้งหมดไม่มีเครื่องหมาย 622 X และผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสำหรับการส่งมอบลูกแกะแท้ซึ่งขาดไป 101 ตัว

ศาลอุทธรณ์พิพากษายืนตามคำพิพากษาศาลชั้นต้นว่า เครื่องหมายดังกล่าวไม่ใช่เครื่องหมายสำคัญเกี่ยวกับลักษณะสินค้าผู้ขนส่งจึงไม่ถูกปิดปาก โดยอ้างเหตุผลว่าตามที่ปรากฏในหน้าของ THE BILLS OF LADING ACT, 1855 มาตรา 3 ต้องการป้องกันการที่นายเรือหรือบุคคลที่ลงนามในบิลออฟเลดิงอ้างว่าไม่มีการบรรจุหีบห่อสินค้าตามบิลออฟเลดิงเป็นข้อแก้ตัวในการไม่ส่งมอบ มาตรานี้คุ้มครองบุคคลซึ่งกระทำการโดยหลงเชื่อข้อความในบิลออฟเลดิงที่ว่าได้มีการบรรจุหีบห่อสินค้าลงเรือ แม้ว่าความจริงจะไม่ได้มีการบรรจุ และปิดปากบุคคลที่ลงนามไม่ให้ปฏิเสธการบรรจุหีบห่อสินค้าตามวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติ ลักษณะของเครื่องหมายบนสินค้าในคดีนี้ มิใช่เครื่องหมายแห่งหีบห่อที่จำเป็นของลักษณะสินค้าและไม่มีความหมายใดแก่ผู้ซื้อ ที่ระบุลงไว้ในบิลออฟเลดิงก็เพียงเพื่อความแน่นอนและความรวดเร็วในการส่งมอบสินค้า ไม่ใช่ส่วนหนึ่งของลักษณะสินค้าตามมาตรา 3 ซึ่งจะมีผลผูกพันผู้ลงนามในบิลออฟเลดิง

ของสินค้า กล่าวคือเครื่องหมายแห่งหีบห่อเป็น เรื่องที่นายเรือมีหน้าที่ต้องระบุไว้ใน บิลออฟเลดิงตามภาคผนวกท้าย THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA ACT, 1971 และ COGSA, 1936 มาตรา 3 วรรค 3 แต่มาตรานี้มิได้กำหนดให้นายเรือต้องระบุ ข้อความเกี่ยวกับคุณภาพของสินค้าไว้ในบิลออฟเลดิง ดังนั้นแม้นายเรือระบุข้อความเกี่ยวกับคุณภาพของสินค้าลงไป ข้อความดังกล่าวก็ไม่มีผลผูกพันผู้ขนส่ง*

2.2 เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของ (EVIDENCE OF THE CONTRACT OF AFFREIGHTMENT)

มีปัญหาว่าบิลออฟเลดิงเป็นตัวสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ หรือเป็นเพียงหลักฐานอันหนึ่งที่แสดงถึงการมีอยู่ของสัญญาดังกล่าว ซึ่ง หากเป็นกรณีหลังแล้วอาจใช้พยานหลักฐานอื่นมาพิสูจน์ว่าสัญญาที่แท้จริงแตกต่างไป จากที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง

ในปัจจุบันมีความเห็นว่าบิลออฟเลดิงเป็นเพียงหลักฐานแห่งสัญญารับขนของ ทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของเท่านั้น เพราะโดยปกติบิลออฟเลดิงจะจัด

* คดี COX V. BRUCE (1886) 18 Q.B.D.147 ได้มีการบรรทุกลูก กระจงที่มีเครื่องหมายระบุถึงคุณภาพอย่างหนึ่งลงเรือ แต่บิลออฟเลดิงระบุว่า มี เครื่องหมายอื่นซึ่งบ่งชี้คุณภาพที่ดีกว่า ผู้รับสลักหลังบิลออฟเลดิง เรียกเรื่องมูลค่าที่แตกต่างจากผู้ขนส่ง ศาลตัดสินว่าผู้ขนส่งไม่ถูกปิดปากในการที่จะปฏิเสธข้อความในบิล ออฟเลดิงเกี่ยวกับคุณภาพ เพราะนายเรือไม่มีหน้าที่ต้องระบุ เครื่องหมายเกี่ยวกับคุณภาพ ดังนั้นถ้านายเรือระบุเครื่องหมายเกี่ยวกับคุณภาพผิดพลาดผู้ขนส่งก็สามารถ พิสูจน์ได้ว่าสินค้าที่บรรทุกลงเรือมีเครื่องหมายระบุถึงคุณภาพเป็นอย่างอื่น

หาขึ้นภายหลังที่สัญญารับขนของทางทะเลเกิดขึ้นแล้ว กล่าวคือหลังจากที่คู่สัญญาได้ตกลงกัน ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของและเจ้าของเรื่องจึงต้องเป็นไปตามสัญญาที่ตกลงกัน ข้อความในบิลออฟเลดิงที่แตกต่างจากสัญญาดังกล่าวย่อมไม่ผูกพันคู่สัญญา และคู่สัญญาสามารถพิสูจน์ถึงสัญญาที่แท้จริงได้*

*คดี RUNGUIST V. DITCHELL (1800) 2 CAMP. 556 และคดี PHILLIPS V. EDWARDS (1858) 28 L.J.EX. 52 ; 3 H.&N.813 เป็นคดีที่สนับสนุนหลักว่าบิลออฟเลดิงไม่เป็นหลักฐานที่หักล้างไม่ได้ของสัญญารับขน และผู้พิพากษา LUSH ในคดี CROOKS V. ALLAN (1879) 5 Q.B.D. 38 , 40 ได้ให้ความเห็นไว้ว่า "บิลออฟเลดิงไม่ใช่สัญญาแต่เป็นเพียงหลักฐานของสัญญาและไม่ถือว่าบุคคลที่ได้รับบิลออฟเลดิงจากผู้ขนส่งจะต้องผูกพันตามข้อกำหนดทั้งหมดในบิลออฟเลดิง โดยไม่คำนึงถึงพฤติการณ์แวดล้อม ถ้าผู้ส่งของไม่ทราบหรือไม่ได้รับแจ้งว่าบิลออฟเลดิงจะมีข้อกำหนดดังกล่าวในเวลาที่ขนส่งสินค้าลงเรือ ผู้ส่งของมีสิทธิที่จะสันนิษฐานว่าสินค้าของตนได้ถูกรับไว้ตามข้อกำหนดปกติ และอาจขอให้ออกบิลออฟเลดิงซึ่งระบุข้อความดังกล่าว" (RAOUL COLINVAUX 1982 : 60)

คดี THE ARDENNES V. THE ARDENNES (1950) 2 ALL E.R.517 ศาลตัดสินว่าผู้ส่งของมีสิทธิที่จะถือตามข้อตกลงด้วยวาจาของตัวแทนผู้ขนส่งว่าเรือจะแล่นตรงไปท่าจุดหมายปลายทาง โดยไม่คำนึงว่าในบิลออฟเลดิงที่ออกให้แก่ผู้ส่งของจะให้อำนาจเรือที่จะออกนอกเส้นทางเดินเรือปกติโดยเสรี ในคดีนี้ผู้พิพากษา LORD GODDARD กล่าวว่า "เป็นที่ยุติแล้วว่าตัวบิลออฟเลดิงเองไม่ใช่สัญญาระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของถึงแม้จะมีการกล่าวกันว่าบิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานที่ดีมากของเงื่อนไขแห่งสัญญา (SEWELL V. BURDICK (1884) 10 APP.CAS.74 โดย LORD BRAMWELL และ CROOKS V. ALLAN (1879) 5 Q.B.D 38) สัญญาได้มีอยู่แล้วก่อนการ

อย่างไรก็ตามมีบางกรณีที่ปรากฏข้อเท็จจริงเพิ่มเติมอันทำให้ศาลตัดสินว่า ข้อความในบิลออฟเลดิงถือเป็นสัญญาระหว่างคู่กรณีที่จะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ กล่าวคือ

ก. ถือว่าบิลออฟเลดิงเป็นสัญญาระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่ง ถ้าคู่สัญญาตกลงให้ถือเช่นนั้นดังตัวอย่างในคดีต่อไปนี้*

ลงนามในบิลออฟเลดิง บิลออฟเลดิงลงนามโดยคู่สัญญาฝ่ายเดียวเท่านั้น และโดยปกติกมอบให้แก่ผู้ส่งของหลังจากที่ได้บรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว ...” ผู้ส่งของไม่ได้เป็นคู่สัญญาในการจัดเตรียมบิลออฟเลดิง และไม่ได้ลงนามในบิลออฟเลดิง” (RAOUL COLINVAUX 1982 : 62)

นอกจากนี้ LORD BRAMWELL แห่ง HOUSE OF LORDS ในคดี SEWELL V. BURDICK (1884) 10 APP. CAS. 74, 105 ได้กล่าวไว้ในทำนองเดียวกันว่า

“THE BILLS OF LADING ACT, 1855 มาตรา 1 กล่าวถึงสัญญาที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงแต่ข้าพเจ้ามีความเห็นว่าไม่มีสัญญาในบิลออฟเลดิง บิลออฟเลดิงเป็นเพียงใบรับสินค้าซึ่งกล่าวถึงเงื่อนไขแห่งการส่งมอบสินค้าให้แก่เรือ และการที่เรือได้รับสินค้าไว้ ดังนั้นจึงเป็นหลักฐานที่ดีของเงื่อนไขดังกล่าวแต่ไม่ใช่สัญญาซึ่งได้ทำขึ้นก่อนการมอบบิลออฟเลดิง”

* ในกรณีที่ถือว่าบิลออฟเลดิงเป็นสัญญาระหว่างคู่สัญญานั้น ถ้าบิลออฟเลดิงลงนามโดยผู้ขนส่งย่อมไม่มีปัญหา แต่ถ้าบิลออฟเลดิงลงนามโดยนายเรือแล้ว จะต้องพิจารณาอีกชั้นหนึ่งว่าผู้ขนส่งได้ตกลงกับผู้ส่งของเกี่ยวกับสัญญาการรับขนของทางทะเลเป็นอย่างอื่นแตกต่างไปจากที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงที่ออกโดยนายเรือหรือไม่

คดี ARMOUR V. WALFORD (1921) 3 K.B.473 ซึ่งผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันในใบจองระวางเรือว่าสินค้าจะถูกขนส่งตามบิลออฟเลดิงที่เป็นปัญหา เมื่อมีการออกบิลออฟเลดิงเช่นนั้นและผู้ส่งของรับไว้ ผู้ส่งของต้องผูกพันตามข้อความในบิลออฟเลดิงนั้น

คดี FRASER V. TELEGRAPH CONSTRUCTION CO. (1872) L.R.7 Q.B 566 ซึ่งคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายลงนามในบิลออฟเลดิง

และในคดี CHARTERED BANK V. NETHERLANDS INDIA S.N. CO. (1883) 10 Q.B.D. 521 ซึ่งคู่สัญญายินยอมให้สัญญาทั้งหมดลดลงเหลือเท่าที่ระบุไว้ในแบบของบิลออฟเลดิงและศาลตัดสินว่าสัญญาทั้งหมดมีเฉพาะที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงเท่านั้น

ข. ถือว่าบิลออฟเลดิงเป็นสัญญาระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับโอนบิลออฟเลดิงหรือผู้รับตราส่งโดยผลของ THE BILLS OF LADING ACT, 1855 มาตรา 1 ซึ่งกำหนดว่าผู้รับตราส่งและผู้รับโอนบิลออฟเลดิงซึ่งได้รับโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้นย่อมได้รับ โอนสิทธิและหน้าที่ทั้งหลายเกี่ยวกับสินค้านั้น เสมือนว่าตนเป็นคู่สัญญารับขนที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิง บทบัญญัตินี้ถือว่าบิลออฟเลดิงเป็นสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนบิลออฟเลดิง ดังนั้นนิติสัมพันธ์

ถ้าผู้ขนส่งได้ตกลงกับผู้ส่งของเป็นอย่างอื่นแตกต่างจากบิลออฟเลดิงที่ออกโดยนายเรือแล้ว เงื่อนไขในบิลออฟเลดิงนั้นไม่ถือเป็นเงื่อนไขของสัญญาที่หักล้างไม่ได้ เพราะนายเรือไม่มีอำนาจแก้ไขข้อสัญญาที่ได้มีการตกลงกับผู้ขนส่งแล้ว ส่วนในกรณีอื่นบิลออฟเลดิงที่ออกโดยนายเรื่อนั้นย่อมถือเป็นสัญญาได้

ระหว่างคู่สัญญาย่อมต้องเป็นไปตามที่ปรากฏในบิลออฟเลตติงและจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ ซึ่งหลักกฎหมายในปัจจุบันก็ยอมรับในแนวทางนี้ว่านิติสัมพันธ์ระหว่างผู้รับโอนบิลออฟเลตติงหรือผู้รับตราส่งย่อมเป็นไปตามเงื่อนไขที่ปรากฏในบิลออฟเลตติง ข้อตกลงอื่นนอกเหนือจากที่ปรากฏในบิลออฟเลตติงระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่งไม่มีผลผูกพันผู้รับโอนบิลออฟเลตติงหรือผู้รับตราส่ง*

ผลทางกฎหมายอื่น ๆ ระหว่างผู้ขนส่งและผู้รับโอนบิลออฟเลตติงจะได้กล่าวโดยละเอียดต่อไปในบทที่ 4

กรณีที่ไม่ถือว่าบิลออฟเลตติงเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลคือกรณีของการชาร์เตอร์เรือ นิติสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ชาร์เตอร์เรือต้องเป็นไปตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ บิลออฟเลตติงเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมเงื่อนไขในสัญญาชาร์เตอร์เรือไม่ได้ เว้นแต่จะมีการระบุไว้โดยชัดแจ้งในบิลออฟเลตติงให้มีผล เช่นนั้นตงนั้นหากปรากฏว่าในบิลออฟเลตติงที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ชาร์เตอร์เรือระบุข้อสัญญาไว้ไม่ครบ คู่สัญญาอาจนำหลักฐานมาพิสูจน์ถึงข้อสัญญาโดยสมบูรณ์ได้**

*คดี LEDUC V. WARD (1888) 20 Q.B.D.475 ผู้รับสลักหลังบิลออฟเลตติงฟ้องคดีเพื่อความสูญหายของสินค้าในระหว่างที่เรือออกนอกเส้นทางการเดินทางเรือปกติโดยไม่มีสาเหตุตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติง ผู้ขนส่งปฏิเสธความรับผิดโดยอ้างว่าผู้ส่งของตกลงให้เรือออกนอกเส้นทางการเดินทางเรือปกติได้ก่อนที่จะบรรทุกของลงเรือ ศาลตัดสินว่าความตกลงนั้นไม่มีผลเปลี่ยนแปลงข้อสัญญาที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติง

** หึ่งสัง เกตว่ากรณีตามข้อนี้ เป็นกรณีการชาร์เตอร์เรือ ซึ่งผู้ชาร์เตอร์เรือเป็นผู้ส่งของด้วย หากเป็นกรณีที่ผู้ชาร์เตอร์เรือนำเรือที่ชาร์เตอร์ออกรับขนของเป็นการทั่วไปแล้ว

2.3 เป็นเอกสารสิทธิ (AS A DOCUMENT OF TITLE)*

บิลออฟเลตติ้งที่ผู้ชำระเรือออกให้แก่ผู้ส่งของแต่ละคนย่อมเป็นหลักฐานของสัญญารับประกันของของแต่ละคน โดยไม่คำนึงถึงเงื่อนไขของสัญญาชำระเรือที่มีอยู่ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ชำระเรือ เว้นแต่จะมีข้อตกลงโดยชัดแจ้งเป็นอย่างอื่น

แต่ถ้าผู้ส่งของสลักหลังโอนบิลออฟเลตติ้งให้แก่ผู้ชำระเรือแล้วความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้ชำระเรือยังคงต้องเป็นไปตามสัญญาชำระเรือไม่ใช่ตามบิลออฟเลตติ้ง เมื่อเป็นที่กรณีที่นายเรือได้รับมอบอำนาจให้ลงนามในบิลออฟเลตติ้งเพียงเท่าที่ไม่ขัดกับสัญญาชำระเรือ

ในทางตรงกันข้ามถ้าผู้ชำระเรือสลักหลังโอนบิลออฟเลตติ้งเพื่อจะโอนสิทธิและหน้าที่ตามบิลออฟเลตติ้งให้แก่ผู้รับสลักหลังแล้ว นิติสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้รับสลักหลังย่อมเป็นไปตามบิลออฟเลตติ้งโดยไม่คำนึงถึงสัญญาชำระเรือ เว้นแต่จะปรากฏโดยชัดแจ้งในบิลออฟเลตติ้งว่าให้รวมเงื่อนไขในสัญญาชำระเรือทั้งหมดหรือบางส่วนไว้ในบิลออฟเลตติ้ง หรือตามเงื่อนไขในสัญญาชำระเรือ นายเรือจะออกบิลออฟเลตติ้งโดยถูกต้องตามกฎหมายไม่ได้ (IVAMY 1979 : 64)

*คำว่าเอกสารสิทธิใช้ใน 2 ความหมายคือ ความหมายอย่างแคบตามคอมมอนลอว์และความหมายอย่างกว้างตามกฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติ ตามคอมมอนลอว์เอกสารสิทธิหมายถึง เอกสารเกี่ยวกับสินค้าซึ่งการโอนเอกสารดังกล่าวมีผลเป็นการโอนการครอบครองสินค้าหรืออาจมีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า เช่นบิลออฟเลตติ้ง การวินิจฉัยว่าเอกสารใดจะเป็นเอกสารสิทธิหรือไม่ต้องเน้นที่ประเพณีทางการค้าของเอกสารดังกล่าวว่ามีลักษณะเช่นนั้นหรือไม่ เอกสารบางอย่าง เช่น ใบรับของคลังสินค้า

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าเมื่อการค้าขายขอบเขตกว้างไกลออกไป การขนส่งสินค้าทางทะเลต้องใช้เวลามากขึ้นกรប់กับความสลับซับซ้อนของธุรกิจเพิ่มขึ้นทำให้พ่อค้าจำเป็นต้องโอนการครอบครองสินค้าให้แก่บุคคลอื่นในขณะที่สินค้าอยู่ระหว่างการขนส่ง ความจำเป็นนี้ทำให้เกิดจารีตประเพณีทางการค้าที่ถือว่าบิลออฟเลตติงเป็นเอกสารสิทธิแห่งสินค้าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติงนั้นหรือเป็นสัญลักษณ์แทนสินค้า (SYMBOL OF THE GOODS) กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ การครอบครองบิลออฟเลตติงมีผลในทางกฎหมายเท่ากับเป็นการครอบครองตัวสินค้านั้นเอง* เมื่อเป็นเช่นนี้พ่อค้าจึงสามารถโอนสิทธิ

แม้จะมีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดคุณสมบัติไว้ให้เหมือนกับบิลออฟเลตติงก็ไม่ใช่อเอกสารสิทธิตามคอมมอนลอว์

สำหรับความหมายของเอกสารสิทธิตามกฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติมีบัญญัติไว้ในมาตรา 1 ของ FACTORS ACT, 1889 และอ้างถึงในมาตรา 61(1) ของ SALE OF GOODS ACT, 1979 ซึ่งหมายความถึงบิลออฟเลตติง ใบสั่งให้ส่งมอบสินค้า (DELIVERY ORDERS) และใบรับของคลังสินค้าด้วย ในกรณีของเอกสารที่ถือเป็นเอกสารสิทธิตามความหมายของกฎหมายของฝ่ายนิติบัญญัติไม่ใช่อตามคอมมอนลอว์ การโอนเอกสารดังกล่าวไม่มีผลเป็นการโอนการครอบครองสินค้าให้แก่ผู้รับโอน แต่อาจมีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าแม้ผู้โอนไม่มีกรรมสิทธิ์ เช่น ตาม FACTORS ACT, 1889 มาตรา 2, 8, 9, 10 ซึ่งเป็นข้อยกเว้นของหลักทั่วไปที่ว่าผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน (GUEST 1981:760-761)

* ในคดี HORST V. BIDDELL BROTHERS (1912) A.C.18 มีการทำสัญญาซื้อขายต้นฮ้อพล์แบบ C.I.F. จ่ายเป็นเงินสด โดยให้ส่งจากซานฟรานซิสโกไปลอนดอน ผู้ซื้อปฏิเสธที่จะชำระราคาจนกว่าจะได้รับมอบตัวสินค้าจริง ๆ ศาล

ครอบครองสินค้าที่อยู่ระหว่างการขนส่งได้โดยการส่งมอบบิลออฟเลติงหรือสลักหลังและ
 ส่งมอบบิลออฟเลติง ซึ่งมีผลเท่ากับการส่งมอบตัวสินค้านั้นเอง และผู้รับโอนบิล
 ออฟเลติงสามารถนำบิลออฟเลติงนี้ไปเวนคืนแก่ผู้ขนส่งเพื่อรับมอบสินค้า ณ ท่าปลายทาง
 ทางได้ สัญญาซื้อขายโดยเฉพาะอย่างยิ่งสัญญาซื้อขายแบบ C.I.F. ยอมรับความ
 เป็นเอกสารสิทธิของบิลออฟเลติง โดยถือว่าการที่ผู้ขายส่งบิลออฟเลติงสำหรับสินค้า
 ที่ซื้อขายและเอกสารอื่นให้แก่ผู้ซื้อเท่ากับผู้ขายได้ชำระหนี้ของตนเกี่ยวกับการส่งมอบ
 สินค้าที่ซื้อขายแล้ว และผู้ขายมีสิทธิได้รับชำระราคา*

ตัดสินว่าการครอบครองบิลออฟเลติงมีผลในทางกฎหมายเท่ากับการครอบครองสินค้า
 และตามสัญญาซื้อขายแบบ C.I.F. ผู้ขายมีสิทธิได้รับชำระราคาเมื่อได้บรรทุกสินค้าลง
 เรือและส่งเอกสารสิทธิให้แก่ผู้ซื้อ

ในคดี SANDERS V. MACLEAN (1883) 11 Q.B.327 ผู้ซื้อปฏิเสธที่จะ
 ชำระเงินเพราะได้รับบิลออฟเลติงเพียง 2 ฉบับจากชุดที่มี 3 ฉบับ ศาลตัดสินว่า
 เว้นแต่จะมีข้อกำหนดเป็นพิเศษ การส่งบิลออฟเลติงให้เพียงฉบับเดียวก็ถือว่าเป็น
 การเพียงพอแล้ว

*INCOTERMS 1953 ুক্তี HORST V. BIDDELL BROTHERS (1912)
 A.C.18 ในเชิงอรรถก่อน

สัญญาการซื้อขายแบบ C.I.F. CONTRACT (COST INSURANCE AND
 FREIGHT) คือสัญญาซื้อขายที่รวมราคาสินค้า เบี้ยประกันภัย และค่าขนส่ง ผู้
 ขายมีหน้าที่ส่งสินค้าลงเรือตามที่กำหนดไว้ในสัญญาและส่งเอกสารการขนส่ง
 สินค้าที่ถูกต้องให้แก่ผู้ซื้อ ผู้ขายไม่มีหน้าที่ต้องนำสินค้าไปส่งยังจุดหมายปลายทางที่
 ตกลงกันไว้ในสัญญา



ความเป็นเอกสารสิทธิของบิลออฟเลตติงจะสิ้นสุดลงเมื่อได้มีการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ทรงบิลออฟเลตติงโดยชอบ ณ ท่าปลายทางแล้ว (ชวลิต ทัศนศาสตร์ 2520 : 441) กล่าวคือหลังจากการส่งมอบสินค้าให้กับผู้ทรงบิลออฟเลตติงโดยชอบแล้ว การโอนการครอบครองในสินค้าจะกระทำโดยการส่งมอบหรือสลักหลังและส่งมอบบิลออฟเลตติงอีกไม่ได้

แม้บิลออฟเลตติงจะมีคุณลักษณะทางกฎหมายเป็นเอกสารสิทธิหรือเป็นสัญญาลักษณะแทนสินค้าซึ่งทำให้สามารถโอนเปลี่ยนมือต่อไปได้ แต่ผลของการโอนบิลออฟเลตติงแตกต่างจากผลของการโอนตราสารเปลี่ยนมือได้โดยทั่วไป เช่น ตัวเงิน กล่าวคือบุคคลผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน ดังนั้นบิลออฟเลตติงจึงมีคุณสมบัติเป็นเพียงตราสารที่เปลี่ยนมือได้ รายละเอียดในเรื่องนี้จะได้อธิบายโดยละเอียดในบทต่อไป ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลของการโอนบิลออฟเลตติงจะก่อให้เกิดผลเกี่ยวกับสิทธิในสินค้าเพียงใดนั้นจะได้กล่าวโดยละเอียดในบทที่ 4

2.4 อนุสัญญาระหว่างประเทศ

คุณลักษณะทางกฎหมายของบิลออฟเลตติงตามHAMBURG RULES

การที่ผู้ขายมีหน้าที่เพียงส่งสินค้าลงเรือและนำส่งเอกสารการขนส่งที่ถูกต้องให้แก่ผู้ซื้อโดยไม่ต้องส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางที่ตกลงกันไว้ในสัญญานั้น เป็นผลมาจาก SALE OF GOODS ACT, 1979 มาตรา 32 ซึ่งกำหนดว่าในการขายสินค้าแก่ผู้ซื้อนั้น หากผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับขนเพื่อทำการขนส่งให้แก่ผู้ซื้อ ไม่ว่าจะผู้รับขนนั้นจะเป็นผู้ที่ผู้ซื้อได้เจาะจงตัวไว้หรือไม่ก็ตาม ให้ถือว่าการส่งมอบสินค้านั้นถือว่าให้แก่ผู้รับขนเท่ากับเป็นการส่งสินค้าให้แก่ผู้ซื้อแล้ว

บทบัญญัติใน HAMBURG RULES เกี่ยวกับบิลออฟเลตติงเป็นการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับบิลออฟเลตติงใน HAGUE VISBY RULES ให้ชัดเจนยิ่งขึ้นแต่หลักการส่วนใหญ่ยังคงเดิม อนึ่งบทบัญญัติใน HAMBURG RULES นั้นส่วนใหญ่เน้นไปในการกำหนดหลักการที่สำคัญเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญารับขนของทางทะเล แต่ในส่วนที่เกี่ยวกับคุณลักษณะทางกฎหมายของบิลออฟเลตติงที่เป็นใบรับของ หลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล และเอกสารสิทธินั้นอนุสัญญามิได้บัญญัติกำหนดหลักการไว้โดยตรง แต่อาจพิจารณาได้โดยปริยายจากบทบัญญัติในอนุสัญญานี้ ดังนี้

1. บิลออฟเลตติงในฐานะเป็นใบรับของ อนุสัญญานี้ให้คำนิยามบิลออฟเลตติงไว้ในข้อ 1 วรรค 7 ว่า "หมายถึงเอกสารซึ่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลและหลักฐานแห่งการที่ผู้ขนส่งรับหรือบรรทุกของลงเรือ และผู้ขนส่งรับจะส่งมอบของให้เมื่อมีการเวนคืนเอกสารนั้น . . ." * การระบุเช่นนี้เป็นการแสดงว่าอนุสัญญายอมรับบิลออฟเลตติงในฐานะเป็นใบรับของ และเมื่อผู้ส่งของได้ส่งมอบของให้ผู้ขนส่งแล้วก็มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งออกบิลออฟเลตติงให้แก่ตน อนุสัญญาได้กำหนดถึงรายการเกี่ยวกับของที่ส่งที่ต้องมีในบิลออฟเลตติง ลักษณะทั่วไปของของ เครื่องหมายสำคัญที่จำเป็นเพื่อบ่งชี้ของ ข้อความที่แจ้งถึงลักษณะอันตรายของของ (หากมี) จำนวนที่บ่งหรือขึ้น และน้ำหนักหรือปริมาตรระบุไว้เป็นอย่างอื่น (ซึ่ง

* HAGUE VISBY RULES ไม่ได้ให้คำนิยามคำว่าบิลออฟเลตติงไว้ ในกรณี
ที่ผู้ขนส่งออกใบรับสินค้าในรูปอื่นที่ไม่ใช่บิลออฟเลตติง HAMBURG RULES ข้อ 18
ให้ถือว่า เอกสารดังกล่าวเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งสัญญารับขนของทางทะเลและการ
ที่ผู้ขนส่งรับของซึ่งระบุในเอกสารนั้นไว้ในความดูแล

รายการข้างต้นนี้ผู้ส่งของเป็นผู้จัดให้) และสภาพภายนอกของของ* สำหรับสภาพภายนอกนี้ หากผู้ขนส่งละเลยไม่บันทึกลงไว้ อนุสัญญาให้ถือว่าผู้ขนส่งได้บันทึกว่าสภาพภายนอกดี** อย่างไรก็ตามข้อ 16 วรรค 1 ได้ให้สิทธิผู้ขนส่งที่จะบันทึกข้อสงวนไว้ในบิลออฟเลตติง เมื่อปรากฏว่าข้อความในบิลออฟเลตติงเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของของ เครื่องหมายสำคัญ จำนวนหีบห่อหรือจำนวนชิ้น น้ำหนักหรือปริมาณของของที่ผู้ขนส่งทราบหรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าข้อความนั้นไม่ถูกต้องตรงกับของที่ได้รับไว้หรือผู้ขนส่งไม่มีวิธีการตามสมควรที่จะตรวจสอบรายการนั้น *** สำหรับเรื่องความรับผิดชอบของผู้ส่งของต่อการให้รายละเอียดที่ไม่ถูกต้อง อนุสัญญาให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองต่อผู้ขนส่งว่ารายการต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นที่ผู้ส่งของได้จัดให้เพื่อบันทึกลงในบิลออฟเลตติงนั้นถูกต้อง และผู้ส่งของต้องชดเชยให้แก่ผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดขึ้นจากความไม่ถูกต้องของรายการนั้น ผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดชอบแม้ได้มีการโอนบิลออฟเลตติงแล้ว+

อนึ่ง ในอนุสัญญาข้อ 16 วรรค 3(ก) ยังได้บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งอีก

*ดู HAMBURG RULES ข้อ 14 วรรค 1 และ ข้อ 15 วรรค 1

**ดู HAMBURG RULES ข้อ 16 วรรค 2

***ตาม HAGUE VISBY RULES ข้อ 3 วรรค 3 ผู้ขนส่งไม่ผูกพันที่จะต้องบันทึกรายละเอียดของสินค้าลงในบิลออฟเลตติง หากผู้ขนส่งมีเหตุอันควรสงสัยว่ารายการดังกล่าวไม่ตรงกับความจริง หรือผู้ขนส่งไม่มีวิธีการตรวจสอบที่สมควร

+ดู HAMBURG RULES ข้อ 17 วรรค 1

ว่า เว้นแต่จะมีการบันทึกข้อสงวนไว้ ใ้ให้ถือว่าบิลออฟเลดิงและบิลออฟเลดิง "บรรทุกแล้ว" เป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการที่ผู้ขนส่งรับหรือบรรทุกของที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงนั้นลงเรือตามลำดับ*

ผู้รับโอนและผู้รับตราส่งที่กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามรายละเอียดของสินค้าที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงจะได้รับความคุ้มครอง ผู้ขนส่งจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้และในกรณีที่ผู้ขนส่งออกบิลออฟเลดิงโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับรายการต่าง ๆ ที่ผู้ส่งของจัดให้ หรือเกี่ยวกับสภาพของของเท่าที่เห็นได้เพื่อให้บิลออฟเลดิงดังกล่าวเป็น CLEAN BILL OF LADING โดยผู้ส่งของจัดทำหนังสือรับรองหรือข้อตกลงรับชดใช้ความเสียหายที่อาจมีขึ้นจากการออกบิลออฟเลดิงโดยไม่มีข้อสงวนนี้ให้ผู้ขนส่ง อนุสัญญานี้ก็ให้ความคุ้มครองแก่ผู้รับโอนและผู้รับตราส่ง โดยถือว่าหนังสือรับรองหรือข้อตกลงดังกล่าวเป็นโมฆะและใช้ยื่นต่อผู้รับโอนและผู้รับตราส่งไม่ได้**

* ใน HAGUE VISBY RULES ได้มีบัญญัติไว้ในข้อ 3 วรรค 4 ว่า บิลออฟเลดิงเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการที่ผู้ขนส่งรับของตามที่ระบุรายละเอียดไว้ และเมื่อได้โอนบิลออฟเลดิงไปยังบุคคลที่สามซึ่งกระทำการโดยสุจริตแล้ว จะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ ใน HAMBURG RULES ได้ตัดบทบัญญัตินี้ออก แต่ได้บัญญัติไว้ในทำนองคล้ายคลึงกันในข้อ 16 วรรค 3(ก) และ (ข)

** ดู HAMBURG RULES ข้อ 17 วรรค 2 และ 3 และ ข้อ 16 วรรค 3(ข)

หนังสือรับรองหรือข้อตกลงที่ผู้ส่งของจะชดใช้ให้แก่ผู้ขนส่งในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นเพื่อให้ผู้ขนส่งออก CLEAN BILL OF LADING นี้ไม่มีผลผูกพันผู้รับโอนบิลออฟเลดิงเพราะมิได้ปรากฏอยู่ในบิลออฟเลดิงและผู้ขนส่งจะพิสูจน์เป็นอย่าง

2. บิลออฟเลดิงในฐานะเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ในอนุสัญญาข้อ 1 วรรค 7 บัญญัติไว้ในบทนิยามศัพท์ว่า "บิลออฟเลดิง หมายถึง เอกสารซึ่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ..." และข้อ 18 ก็บัญญัติเกี่ยวกับเอกสารอื่นที่ออกให้ในการรับขนของทางทะเลว่าเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งสัญญารับขนของทางทะเล

นอกจากนี้บทบัญญัติในข้ออื่น ๆ ที่สนับสนุนฐานะทางกฎหมายของบิลออฟเลดิงที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล เช่น

ข้อ 9 วรรค 2 บัญญัติว่า "หากผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงกันว่าให้บรรทุกหรืออาจบรรทุกของบนปากกระวางได้ ผู้ขนส่งจะต้องระบุข้อความเพื่อการนี้ลงในบิลออฟเลดิงหรือเอกสารซึ่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ในกรณีที่ไม่ระบุข้อความระบุไว้ดังกล่าว ผู้ขนส่งมีภาระการพิสูจน์ว่ามีข้อตกลงให้บรรทุกของบนปากกระวางได้ อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งไม่มีสิทธิที่จะยกข้อตกลงเช่นนั้นขึ้นใช้ยื่นบุคคลที่สามรวมทั้งผู้รับตราส่งซึ่งได้รับบิลออฟเลดิงนั้นมาโดยสุจริต"

ข้อ 16 วรรค 4 บัญญัติว่า "บิลออฟเลดิงซึ่งมิได้ระบุให้ผู้รับตราส่งต้องชำระค่าระวาง ... ฯลฯ... ให้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้รับตราส่งไม่ต้องรับผิดชอบชำระค่าระวาง ... ฯลฯ... อย่างไรก็ตามห้ามผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่นในกรณี

อื่นไม่ได้ดังกล่าวมาแล้ว และในทำนองเดียวกันผู้รับโอนในกรณีนี้มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าในสภาพดีตามที่ระบุไว้ในบิลออฟเลดิงให้แก่ตนได้ เพราะผู้รับโอนมีสิทธิที่จะถือตามรายละเอียดที่ปรากฏในบิลออฟเลดิง ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ว่าสินค้าเสียหายก่อนบรรทุกลงเรือไม่ได้

ที่มีการโอนบิลออฟเลตติงไปยังบุคคลที่สามารถรวมทั้งผู้รับตราส่งซึ่งได้กระทำการใดไปโดยสุจริต เพราะหลงเชื่อตามความในบิลออฟเลตติงว่าตนไม่ต้องชำระค่าระวาง ... ฯลฯ ..."

บทบัญญัติสองข้อที่กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่าอนุสัญญามีความประสงค์จะให้บิลออฟเลตติงเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล จึงได้กำหนดให้ระบุข้อความเกี่ยวกับข้อตกลงอื่น ๆ ซึ่งนอกเหนือไปจากข้อตกลงโดยทั่ว ๆ ไปลงในบิลออฟเลตติงด้วย ในกรณีที่มีได้มีการระบุไว้ ถ้ามีการโอนบิลออฟเลตติงไปยังบุคคลที่สามหรือผู้รับตราส่งซึ่งกระทำการโดยสุจริตแล้ว บุคคลดังกล่าวไม่ถูกผูกพันตามข้อตกลงที่มีได้ระบุในบิลออฟเลตติง และผู้ขนส่งจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ แต่ในระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของตนเองแล้ว ผู้ขนส่งอาจพิสูจน์ถึงข้อสัญญาที่ตกลงกันจริงแม้มิได้ระบุไว้ในบิลออฟเลตติง

3. บิลออฟเลตติงในฐานะเป็นเอกสารสิทธิ อนุสัญญามีได้บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้โดยตรง แต่อาจเข้าใจได้ว่าอนุสัญญาได้ยอมรับถึงความเป็นสัญญาลักษณะแทนสินค้าของบิลออฟเลตติงโดยพิจารณาจากบทบัญญัติที่คุ้มครองบุคคลที่สามผู้รับโอนบิลออฟเลตติงโดยสุจริต ซึ่งแสดงว่าบิลออฟเลตติงสามารถโอนให้กันได้* และผู้ขนส่งย่อมต้องส่งมอบของให้เมื่อมีการเวนคืนบิลออฟเลตติงตั้งที่บัญญัติไว้ในข้อ 1 วรรค 7

*ดู HAMBURG RULES ข้อ 9 วรรค 2, ข้อ 16 วรรค 3(ก), วรรค 4, ข้อ 17 วรรค 2, 3

2.5 กฎหมายไทย

แนวปฏิบัติของศาลไทยในปัจจุบันเกี่ยวกับบิลออฟเลติงในสัญญารับขนของ
ทางทะเล

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะ 8 เรื่องรับขน มาตรา
609 วรรค 2 บัญญัติว่า "รับขนของทางทะเลท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อ
บังคับว่าด้วยกรณีนั้น" เป็นการแสดงว่าผู้บัญญัติกฎหมายมีความมุ่งหมายที่จะแยกการรับ
ขนของทางทะเลจากการรับขนภายในประเทศ จึงได้บัญญัติให้ใช้กฎหมายเฉพาะสำหรับ
การรับขนของทางทะเล ไม่ให้นำบทบัญญัติในเรื่องการรับขนในมาตรา 610-633 มาใช้*

* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2498 ที่ว่า "การรับขนของทางเรือ
จากกรุงเทพฯ ถึงสุราษฎร์ธานีเป็นการรับขนตามชายฝั่งของอ่าวไทยในน่านน้ำไทย
ไม่เป็นการรับขนของทางทะเลจึงอยู่ในบังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์"
และหมายเหตุท้ายฎีกาของวิสุร เทพพิทักษ์ซึ่งกล่าวว่า "... ปัญหาและความสำคัญ
ได้ทวีมากขึ้นจนเป็นที่สลดใจนักกฎหมาย และสิ่งที่สนใจกันเบื้องต้นก็เพียงก็คือ
ความรับผิดชอบทางแพ่งทางทะเลควรจะแตกต่างกับทางน้ำอย่างไรหรือไม่? เมื่อ
พิจารณาถึงธรรมชาติของทะเลและลำนน้ำแล้ว ก็เห็นว่าทางทะเลนั้นมีการเสี่ยงภัย
มากมายที่ยิ่งนับอำนาจมนุษย์จะหาทางปิดเป่าหรือเอาชนะได้เหมือนอย่างทางน้ำ
เช่นนั้นหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าของเรือผู้รับและเอาประกันภัย ฯลฯ เหล่านี้ ก็
ควรจะได้บัญญัติไว้ให้สอดคล้องกับความจริงในส่วนนั้น ๆ ให้ใกล้เคียงกับความเป็น
จริงที่สุด เรื่องนี้ก็เท่ากับต้องแยกความรับผิดชอบแห่งทั้ง 2 คือ ทางทะเลและทาง
น้ำไว้ต่างหากจากกัน หรือแยกออกเป็นกฎหมายทะเลและกฎหมายเดินเรือในลำน้ำ...
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 609 คำว่าขนส่งทางทะเลนั้น ชรอยผู้ร่าง

อีกทั้งในทางปฏิบัติทางการค้าระหว่างประเทศ การรับขนของทางทะเลก็มีขั้นตอน และวิธีการที่แตกต่างจากการรับขนของภายในประเทศอย่างมากมาย และเป็นเรื่องทางการค้าระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับหลายประเทศ ดังนั้นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับกับการนี้จำเป็นต้องมีลักษณะเป็นสากลเป็นที่ยอมรับของประเทศต่าง ๆ และสอดคล้องกับจารีตประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศที่ปฏิบัติกันมา ประเทศต่าง ๆ ก็เห็นความจำเป็นนี้จึงได้ร่วมกันจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อกำหนดกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับบิลออฟเลตติงและการรับขนของทางทะเลให้เป็นอย่างเดียวกัน ทั้งประเทศฝ่ายผู้ขนส่งและประเทศฝ่ายผู้ส่งของได้ร่วมลงนามให้สัตยาบันแก่อนุสัญญาดังกล่าว บางประเทศยังได้นำบทบัญญัติในอนุสัญญาดังกล่าวไปตราเป็นกฎหมายภายในของตน

สำหรับประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลออกใช้เพื่อรองรับบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 609 วรรค 2 ดังนั้นเมื่อมีกรณีพิพาทเกี่ยวกับเรื่องนี้มาสู่ศาล นอกจากจะใช้หลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 1 และบรรพ 2 แล้ว ศาลก็ต้องใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 4 มาปรับ เพื่อหากกฎหมายที่จะใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเลนี้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 4 บัญญัติว่า

"อันกฎหมายนั้น ท่านว่าต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ

ได้กำหนดไว้รองรับวิญญูกฎหมายทะเล (อาจเป็นกฎหมายลำน้าค้ำด้วย) ที่คาดว่าจะมีสืบต่อไปนี้ซึ่งขณะนี้ยังไม่มี . . ."

เมื่อใดไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ท่านให้วินิจฉัยคดีนั้นตาม
คลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น

ถ้าและไม่มีจารีตประเพณี เช่นว่านั้น ท่านให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบท
กฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนี้ก็ไม่มีด้วยซ้ำ ท่านให้วินิจฉัย
ตามหลักกฎหมายทั่วไป”

จากบทบัญญัติดังกล่าวศาลจะปรับบทกฎหมายใช้แก่คดีตามลำดับดังนี้คือ
ในชั้นต้นศาลจะต้องใช้คลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นปรับแก้คดีก่อน ซึ่งคลอง
จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นนี้มีใช้ข้อเท็จจริงที่ศาลรู้เอง แต่เป็นเรื่องที่ผู้ประสงค์จะ
อ้างอิงจารีตประเพณีดังกล่าวจะต้องยกขึ้นเป็นประเด็นไว้ให้ชัดและนำเสนอให้ได้ความ
ตามนั้น มิเช่นนั้นศาลก็ต้องถือว่าไม่มีจารีตประเพณีนั้น* และใช้บทกฎหมายที่ใกล้

*หนังสือคำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1-2 ของ
พระยาเทพวิฑูร อธิบายว่า จารีตประเพณีนั้น หมายถึง ประเพณีที่นิยมกันเฉพาะท้อง
ถิ่น รวมทั้งประเพณีนิยมทั่วไปของประเทศด้วย คือ แปลความหมายท้องถิ่นอย่าง
กว้าง กรุงเทพมหานครก็ถือว่าเป็นท้องถิ่นหนึ่ง กรณีที่เป็นประเพณีทั่วไปถือว่าเป็น
เป็นส่วนหนึ่งแห่งกฎหมายของบ้านเมืองอยู่แล้วอย่าง COMMON LAW ของอังกฤษ
ฉะนั้นเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น ศาลอาจยกมาตัดสินได้เอง โดยคู่ความมิต้องนำพยานสืบ
ตามนัยคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 594/2472 แต่ถ้าประเพณีเฉพาะท้องถิ่นนั้นเป็นประเพณีที่
ประหลาดกันเฉพาะแห่งเฉพาะตำบล เมื่อผู้ใดอ้างขึ้นมาก็เป็นหน้าที่ของผู้นั้นจะต้อง
แสดงให้ปรากฏ ศาลฎีกาวางหลักว่าแนวปฏิบัติที่ดีถือว่าเป็นจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น
นั้นต้องเป็นประเพณีที่มีมานาน และต้องเป็นประเพณีที่สมควร (พระยาเทพวิฑูร 2509
: 26-28)

เคียงอย่างยิงหรือหลักกฎหมายทั่วไปมารับแก้คดีตามลำดับ

ในกรณีเกี่ยวกับการรับชนของทางทะเลนี้ จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาจะ เห็นได้ว่าศาลใช้บทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิง คือบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ลักษณะ 8 เรื่องรับชนมาปรับเป็นส่วนใหญ่โดยจะยกเว้นในเรื่องอายุความ เท่านั้น*

นอกจากนี้ยังมีประเพณีอีกอย่างหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการค้าขาย ซึ่งถือระเบียบ การค้าขายซึ่งพ่อค้านิยมใช้กันในการค้าขายประเภทหนึ่ง ๆ อันเป็นที่เข้าใจกันว่าเมื่อ ไม่ตกลงกันได้เป็นอย่างอื่นแล้วก็ต้องใช้ประเพณีนี้ประกอบด้วย ประเพณีเช่นนี้ไม่ จำเป็นต้องมีมานาน และไม่จำกัคว่าจะต้องใช้เฉพาะในตำบลหนึ่ง ๆ (พระยา จินดาภิรมย์ และคณะ 2467 : 34)

* คำพิพากษาศาลฎีกาที่ศาลไม่นำหลักกฎหมายเรื่องรับชนมาตรา 624 มาใช้ แก่อายุความในการรับชนของทางทะเล เช่น

ฎีกา	1583/2511
ฎีกา	1295/2516
ฎีกา	447/2521
ฎีกา	585/2521
ฎีกา	731-732/2523
ฎีกา	871/2525

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ศาลปรับหลักกฎหมายในเรื่องรับชนมาใช้แก่การรับชนของทางทะเล เช่น

ฎีกา	50/2501	นำมาตรา 616 และ 627 มาใช้
------	---------	---------------------------

สำหรับในเรื่องหลักกฎหมายทั่วไปนั้น หากคลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นไม่ปรากฏและบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งไม่มีศาลก็จะวินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป ซึ่งในกรณีการปรับหลักกฎหมายทั่วไปแก่คดีเรื่องการค้าระหว่างประเทศนี้ มีคำพิพากษาฎีกาที่น่าสังเกตอยู่คือ ฎีกาที่ 999/2496 ซึ่งศาลฎีกาวินิจฉัยมีใจความว่า "... จริงอยู่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 868 บัญญัติไว้ว่า "อันสัญญาประกันภัยทางทะเลท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" ซึ่งกฎหมายทะเลของประเทศไทยยังหาไม่มี ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ ควรเทียบวินิจฉัยคดีนี้ตามหลักกฎหมายทั่วไปของมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สัญญาประกันภัยรายนี้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ศาลฎีกาเห็นว่าควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไป เพื่อเทียบเคียงวินิจฉัยด้วย ..."

การที่ศาลในคดีนี้เห็นควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัยนั้นดูออกจะหาให้สืบสนให้เข้า

ฎีกา	1556/2507	นำมาตรา 627 มาใช้
ฎีกา	1583/2511	นำมาตรา 616 มาใช้
ฎีกา	447/21	นำมาตรา 625, 626 มาใช้
ฎีกา	848/251	นำมาตรา 618 มาใช้
ฎีกา	1984/2522	นำมาตรา 617, 618 มาใช้
ฎีกา	2570/2523	นำมาตรา 612, 613, 617, 618 มาใช้
ฎีกา	871/2525	นำมาตรา 618 มาใช้
ฎีกา	1107/2525	นำมาตรา 625 มาใช้
ฎีกา	1284/2526	นำมาตรา 616, 625 มาใช้
ฎีกา	1511/2526	นำมาตรา 618 มาใช้

ใจไปได้ว่าหลักกฎหมายทั่วไปเป็นกฎหมายอังกฤษ ซึ่งในความจริงคงไม่ได้หมายความว่า
เช่นนั้น แต่คงเป็นการตัดสินว่าคู่สัญญาไม่เจตนาโดยปริยายให้ใช้กฎหมายอังกฤษเป็น
กฎหมายแห่งสัญญาพิพาทเพราะสัญญาทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษมากกว่า (จรัญ ภักดีธนากุล
2521 : 202) ทั้งนี้เพราะในเรื่องหลักกฎหมายทั่วไป ตามมาตรานี้ไม่ได้หมายถึง
กฎหมายของประเทศหนึ่งประเทศใดโดยเฉพาะ แต่หมายถึงหลักกฎหมายที่เป็นสากล
เป็นที่ยอมรับกันทั่วไป และในทำนองเดียวกันหลักเกณฑ์ทั่วไปตามมาตรานี้ก็ไม่จำกัด
เฉพาะว่าต้องเป็นหลักกฎหมายไทยเท่านั้น*

การที่ศาลพิจารณาคำพิพากษาคดีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลโดยอาศัย
บทบัญญัติมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ทำให้หลักกฎหมายในเรื่องนี้

* การแปลความหมายว่าหลักกฎหมายทั่วไป หมายถึงหลักกฎหมายสากลนั้น
เมื่อพิจารณาเทียบเคียงกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ฉบับเดิม ซึ่งบัญญัติไว้ใน
มาตรา 14 ว่า "ถ้าไม่มีบทกฎหมายฎาจารีตประเพณีที่จะนำมาวินิจฉัยแก้คดีใด ท่าน
ให้วินิจฉัยคดีนั้นอาศัยเทียบบทที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง ฎาเทียบหลักกฎหมายอันแพร่
หลาย" ซึ่งตามความเห็นของหลวงสารสาสน์ประพันธ์ ซึ่งกล่าวไว้ในหนังสือคำอธิบาย
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 14 ว่า "หลักกฎหมายอันแพร่หลาย
(GENERAL PRINCIPLE) นั้น อาจหมายความถึงหลักกฎหมายธรรมดา (COMMON
LAW, CASE LAW) ในบ้านเมือง ฎาจะแปลว่าหลักกฎหมายทั่วไป JURISPRUDENCE
ตลอดถึงหลักกฎหมายประเทศอื่นอันสามารถนำมาใช้เพื่อความยุติธรรมได้ (ฎีกาที่
419/129) ... " (หลวงสารสาสน์ประพันธ์ 2467 : 39-41) ซึ่งในคำพิพากษา
ฎีกาที่ 419/129 ศาลฎีกาได้วางหลักไว้ว่า เมื่อในข้อใดกฎหมายไทยยังไม่มีโดย
ตรง ศาลจำต้องอาศัยวิชากฎหมายต่างประเทศและความยุติธรรมขึ้นเป็นข้อชักนำ
ในการวินิจฉัยความข้อนั้น (พระยาเทพวิฑูร 2509 : 30-32)

ไม่มีความแน่นอน คู่สัญญาไม่มีความมั่นใจในสิทธิและหน้าที่ของตน ทั้งบทบัญญัติเรื่อง
 รับขนในลักษณะ 8 ก็ไม่ครอบคลุมเรื่องเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลทั้งหมด และ
 การเทียบเคียงในบางกรณีไม่เป็นผลเอื้ออำนวยแก่ธุรกิจการค้าระหว่างประเทศซึ่งมี
 จารีตประเพณีทางการค้าที่เป็นสากลและยอมรับกันมานานาประเทศ เช่นในเรื่องข้อ
 จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง อายุความการฟ้องร้องคดีเกี่ยวกับการรับขนของทาง
 ทะเล เป็นต้น จึงเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการส่งเสริมการพาณิชย์และธุรกิจการค้า
 ระหว่างประเทศของไทยในปัจจุบัน

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่าในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยว
 กับการรับขนของทางทะเลออกใช้ ดังนั้นในเรื่องเกี่ยวกับคุณลักษณะทางกฎหมายของบิล
 ออฟเลติง 3 ประการ ตามกฎหมายไทยจึงยังไม่มีหลักเกณฑ์ที่กำหนดลงแน่นอน อย่าง
 ไรก็ตามจะได้พิจารณาโดยอาศัยเทียบเคียงบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและ
 พาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 มาตรา 610-633* ทั้งนี้เพื่อเป็นแนวทาง
 ในการพิจารณาเกี่ยวกับกฎหมายไทยในเรื่องการรับขนของทางทะเลต่อไป

*ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 613 ใช้คำว่าใบตราส่งซึ่ง
 ตรงกับคำแปลภาษาอังกฤษว่า CONSIGNMENT NOTE ส่วนคำว่า บิลออฟเลติงจะแปล
 เป็นภาษาไทยว่าใบตราส่ง เช่นเดียวกันได้หรือไม่นั้นยังเป็นปัญหาที่ยังถกเถียงกันอยู่
 อย่างไรก็ตามลักษณะและสภาพของ CONSIGNMENT NOTE และบิลออฟเลติงคล้ายคลึง
 กัน แตกต่างกันในเรื่องการใช้ กล่าวคือบิลออฟเลติงมักจะใช้ในการรับขนของทาง
 ทะเล แต่ CONSIGNMENT NOTE อาจใช้ในการขนส่งอื่นนอกเหนือจากการรับขนของ
 ทางทะเลด้วย หรืออาจกล่าวได้ว่าบิลออฟเลติงก็คือ CONSIGNMENT NOTE หรือใบ
 ตราส่งชนิดหนึ่งนั่นเอง (ดูเพิ่มเติม วีรพล ปานะบุตร 2526 : 11-13)

หลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 เรื่องรับขนมีดังต่อไปนี้

1. เป็นใบรับของ ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องรับขนที่บัญญัติโดยชัดแจ้งให้บิลออฟเลดิงมีคุณลักษณะทางกฎหมายเป็นใบรับของ หรือเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการที่ผู้ขนส่งรับของไว้ อย่างไรก็ตามมีบทบัญญัติที่พออนุโลมเทียบเคียงได้ในเรื่องนี้คือ มาตรา 612 และมาตรา 613 ซึ่งบัญญัติว่า

มาตรา 612 ถ้าผู้ขนส่งเรียกเอาใบกำกับของ ผู้ส่งต้องทำให้

ใบกำกับของนั้นต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้ คือ

(1) สภาพและน้ำหนักหรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับสภาพ จำนวนและเครื่องหมายแห่งหีบห่อ

(2) ค่าบลที่กำหนดค่าให้ส่ง

(3) ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง

(4) ค่าบลและวันที่ออกใบกำกับของนั้น

อนึ่งใบกำกับของนั้นต้องลงลายมือชื่อของผู้ส่ง เป็นสำคัญ

มาตรา 613 ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องทำให้

ใบตราส่งนั้นต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้ คือ

(1) รายการดังกล่าวไว้ในมาตรา 612 อนุมาตรา 1, 2 และ 3

(2) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง

(3) จำนวนค่าระวางพาหนะ

(4) ค่าบลและวันที่ออกใบตราส่ง

อนึ่งใบตราส่งต้องลงลายมือชื่อของผู้ส่ง เป็นสำคัญ

จากบทมาตราดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า กฎหมายกำหนดให้ทั้งใบ

กำกับของ (WAY-BILL) และใบตราส่ง (CONSIGNMENT NOTE) ต้องแสดงรายการเกี่ยวกับ สภาพ และน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่งกับสภาพ จำนวน และเครื่องหมายแห่งหีบห่อ ซึ่งตรงกับข้อความในบิลออฟเลดิงตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกันที่กล่าวมาแล้ว ใบกำกับของและใบตราส่งต่างกันตรงที่ใบกำกับของเป็นเอกสารที่ผู้ส่งของออกให้แก่ผู้ขนส่ง แต่ใบตราส่งเป็นเอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้ผู้ส่งของ

ถึงแม้บทกฎหมายดังกล่าวข้างต้นจะมีได้บังคับให้ผู้ส่งของและผู้ขนส่งต้องออกใบกำกับของและใบตราส่งตามลำดับ แต่ในทางการค้าระหว่างประเทศปกติ การขนส่งของทางทะเลจะต้องมีการออกบิลออฟเลดิงเสมอ นอกจากนี้เนื่องจากกฎหมายไทยมิได้กำหนดให้สัญญารับขนของต้องทำตามแบบหรือมีหลักฐานเป็นหนังสือ และในทางการค้าระหว่างประเทศโดยปกติมักจะไม่มีการทำสัญญารับขนของทางทะเลเป็นหนังสือ เพราะโดยมากเงื่อนไขสำคัญ ๆ เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลจะมีการกำหนดไว้ในบิลออฟเลดิงแล้ว การทำสัญญารับขนของทางทะเลเป็นหนังสืออีกจึงไม่จำเป็นนัก เว้นแต่การชาร์เตอร์เรือเพื่อการขนส่งของทางทะเลที่มักจะมีการทำสัญญาชาร์เตอร์เรือต่างหากนอกเหนือจากบิลออฟเลดิง เมื่อเป็นเช่นนี้หากเกิดกรณีพิพาทเกี่ยวกับการรับขนของขึ้น จึงถือได้โดยปริยายว่าใบตราส่งเป็นหลักฐานที่ดีที่สุดว่าได้มีการรับของตามรายการที่ระบุไว้เพื่อขนส่งต่อไป* แต่ทั้งนี้เนื่องจากกฎหมายไทยไม่

* ในหนังสือความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของและรับขน ศาสตราจารย์จืด เศรษฐบุตร ก็ได้อธิบายเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ในทำนองเดียวกันว่า "... การที่ผู้ขนส่งเรียก ใบกำกับของนี้ก็เพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง โดยจะได้ใช้เป็นหลักฐานยื่นต่อผู้ส่งว่าสภาพ และจำนวนของที่ส่งมีอย่างไร... ที่ผู้ส่งเรียกใบตราส่งก็เพื่อประโยชน์ตนโดยจะได้ใช้เป็นหลักฐานยื่นต่อผู้ขนส่งว่า สภาพและจำนวนของที่ส่งเป็นอย่างไรมีทำนองเดียวกันที่ใบกำกับของเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งดังกล่าวข้างต้น"

ได้ให้ถือตามข้อความในใบตราส่งเป็นเด็ดขาด ใบตราส่งจึงเป็นหลักฐานเบื้องต้นเท่านั้น และผู้กรณีอาจพิสูจน์ได้ว่าความจริงเป็นอย่างไร

จะเห็นได้ว่าหลักการในเรื่องนี้คล้ายคลึงกับหลักตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกันและอนุสัญญาระหว่างประเทศตามที่ได้กล่าวมาแล้ว

2. เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่ากฎหมายไทยมิได้กำหนดให้สัญญารับขนของทางทะเลต้องทำตามแบบหรือทำเป็นหนังสือ ดังนั้นในกรณีที่ไม่มีการทำสัญญาไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ใบตราส่งซึ่งโดยปกติจะระบุข้อความจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ย่อมใช้เป็นหลักฐานแห่งสัญญาได้ แต่ผู้กรณีอาจพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้หากปรากฏว่าได้มีการตกลงกันเป็นอย่างอื่นแตกต่างจากข้อความในใบตราส่ง

บทบัญญัติในมาตรา 625 ดูคล้ายกับจะสนับสนุนคุณสมบัติประการนี้ของใบตราส่งดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติที่ว่า

"ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทานองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งประการใด ทานองความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะแสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น"

มาตรา 625 ย่อมให้ผู้ขนส่งระบุข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในใบตราส่งได้ แต่ข้อความดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับต่อเมื่อผู้ส่งของได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง ซึ่งพอตีความกลับได้ว่า ปกติแล้วใบตราส่งย่อมเป็นหลักฐานแห่งสัญญาระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของ แต่ในเรื่องข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น ใบตราส่งจะเป็นหลักฐานใช้บังคับได้เมื่อผู้ส่งของได้ตกลงด้วยชัดแจ้งกับข้อจำกัดนั้น ๆ

3. เป็นเอกสารสิทธิ ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่ากฎหมายไทยในปัจจุบันยังไม่มีบทบัญญัติเฉพาะที่จะนำมาปรับใช้แก่การรับขนของทางทะเล อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาเทียบเคียงกับหลักกฎหมายไทยในเรื่องรับขนแล้วจะเห็นได้ว่า ไม่มีบทบัญญัติใดว่าไว้โดยตรงว่า ไบตราส่งมีคุณลักษณะทางกฎหมายเป็นเอกสารสิทธิหรือเป็นสัญลักษณ์แทนสินค้า ซึ่งผู้ครอบครองไบตราส่งเท่ากับเป็นผู้ครอบครองสินค้า แต่อาจพิจารณาได้จากบทบัญญัติในมาตรา 614 และ 615 ซึ่งบัญญัติว่า

"มาตรา 614 แม้ว่าไบตราส่งจะได้ออกให้แก่บุคคลผู้ใดโดยนามก็ตาม ท่านว่าย่อมสลักหลังโอนให้กันได้ เว้นแต่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้

มาตรา 615 ถ้าได้ทำไบตราส่งให้แก่กัน ท่านว่าของนั้นจะรับมอบเอาไปได้ต่อเมื่อเวนคืนไบตราส่ง หรือเมื่อผู้รับตราส่งให้ประกันตามควร"

บทบัญญัติสองมาตราดังกล่าวแสดงให้เห็นโดยปริยายว่าผู้ทรงไบตราส่งย่อมมีสิทธิในสินค้า เพราะบุคคลใดจะรับมอบสินค้าที่ทำการขนส่งได้ต่อเมื่อเวนคืนไบตราส่งเท่านั้น และสิทธิในสินค้าของผู้ทรงไบตราส่งจะโอนให้กันได้โดยเพียงแต่สลักหลังโอนไบตราส่งให้แก่กัน เว้นแต่กรณีมีข้อห้ามการสลักหลังไว้*

* ศาสตราจารย์จี๊ด เศรษฐบุตร ได้อธิบายไว้ในหนังสือความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแห่งและพาณิชย์ว่าด้วย เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน ในท่านองเดียวกันนี้ว่า "ยิ่งกว่านั้น ไบตราส่งยังมีลักษณะพิเศษอันใบกำกับของไม่มี โดยให้ประโยชน์แก่ผู้ส่งอีกทางหนึ่งอีกด้วย กล่าวคือ ไบตราส่งนี้ยังใช้เป็นเครื่องมือโอนของที่ส่งอีกด้วย ... อนึ่งผู้รับตราส่งเอง ยังอาจจะใช้ไบตราส่งนี้โอนของที่รับขนไปให้ผู้อื่นได้อีก โดยทำสลักหลังไบตราส่งนั้น นอกจากในไบตราส่งนั้นเองได้มีข้อห้ามมิให้โอนโดยสลักหลัง ..." (จี๊ด เศรษฐบุตร 2493 : 176-177) และในท่านองเดียวกันขุนประเสริฐศุภมาตรา ได้อธิบายไว้ในคำสอน

.....

ชั้นปริญญาตรี ลักษณะวิชากฎหมายแห่ง ว่า "ใบตราส่งนั้นใช้สลักหลังโอนให้แก่กัน
ได้ . . . การสลักหลัง โอนใบตราส่งนั้นก็คือ สลักหลัง โอนกรรมสิทธิ์แห่งของที่ส่งไป
นั้น เมื่อผู้ใดได้ใบตราส่งไปแล้วก็อาจนำเอาไปรับของจากผู้ขนส่งได้ อย่างไรก็ดี
ถ้าได้มีการห้ามสลักหลังไว้ย่อมจะสลักหลัง โอนกรรมสิทธิ์กันไม่ได้ . . ." (ขุนประเสริฐ
ศุภมาตรา 2490 : 295)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย