ปัญหาข้อกฎหมายของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ในการรับขนของทางทะเลตามกฎหมายไทย*

พิชยามนต์ จารึกสุนทรสกุล**

บทคัดย่อ

การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีส่งผลให้ธุรกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศปรับตัวสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Bill of Lading: eB/L) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ และลดความเสี่ยงด้านการปลอมแปลงและการสูญหายของเอกสาร อย่างไรก็ตาม การนำใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการขนส่งทางทะเลยังเผชิญข้อจำกัดในด้านกฎหมาย โดยเฉพาะในประเทศไทยที่ยังขาดบทบัญญัติที่ชัดเจนรองรับสถานะทางกฎหมายของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนเกี่ยวกับสิทธิของผู้ทรงใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ การโอนสิทธิ การบังคับใช้ การยอมรับในทางกฎหมายจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงปัญหาการรับฟังใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานในกระบวนการยุติธรรม ตลอดจนปัญหามาตรฐานและความน่าเชื่อถือของระบบอิเล็กทรอนิกส์

บทความนี้มุ่งวิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการขนส่งทางทะเล ทั้งในฐานะหลักฐานแห่งสัญญา เอกสารรับมอบสินค้า และเอกสารสิทธิ เป็นการเบื้องต้น โดยพิจารณาจากกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 รวมถึงการศึกษาแนวทางและหลักเกณฑ์ในกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น Hague-Visby Rules, Hamburg Rules, Rotterdam Rules และกฎหมายแม่แบบของ UNCITRAL ตลอดจนแนวทางปฏิบัติระหว่างประเทศของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ และเสนอแนวทางแก้ไขในเบื้องต้นว่ารัฐสมควรมีกฎหมายเฉพาะหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่ใช้ในปัจจุบันเพื่อยอมรับสถานะทางกฎหมายของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้การใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มีความชัดเจน ปลอดภัย และสามารถบังคับใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ ทั้งนี้ ในส่วนการแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ได้กล่าวถึงร่างพระราชบัญญัติธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. .... ที่ผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาด้วย

คำสำคัญ: ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ใบตราส่ง รับขนของทางทะเล ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

---

* Legal Issues Concerning Electronic Bills of Lading in the Carriage of Goods by Sea under the Thai Legal Framework.

** Pichayamon Jarueksoontornsakul, Krisdika Counsel (Legal Counsel), Senior Professional Level, Educational and Cultural Law Division, Office of the Council of State. LL.B. (Second-Class Honors), Thammasat University; Barrister-at-Law; LL.M. in Business Law (with Outstanding Thesis), Thammasat University; LL.M. (cum laude), Indiana University Maurer School of Law.

วันที่รับบทความ 4 มิถุนายน 2568; วันแก้ไขบทความ 3 กันยายน 2568; วันตอบรับบทความ 18 กันยายน 2568

Abstract

Technological advancements have profoundly transformed international trade and logistics, prompting a systemic transition from traditional paper-based processes to electronic systems. One notable innovation is the Electronic Bill of Lading (eB/L), which plays a pivotal role in reducing operational costs, enhancing efficiency, and mitigating risks associated with document forgery and physical loss. Nevertheless, the adoption of eB/Ls in maritime transport continues to face significant legal challenges, particularly in Thailand, where the absence of explicit statutory recognition of the legal status of electronic bills of lading generates considerable uncertainty. This includes ambiguity concerning the rights of eB/L holders, the legal transfer of title, enforceability, official acceptance by relevant authorities, the admissibility of eB/Ls as legal evidence, and issues related to the reliability and standardization of the underlying electronic systems.

This article aims to conduct an initial analysis of the legal issues arising from the use of eB/L in maritime carriage, particularly in their capacity as (i) evidence of the transport/carriage contract, (ii) receipt of goods, and (iii) document of title. The analysis is conducted within the framework of Thai domestic law—namely, the Civil and Commercial Code, the Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534 (1991), and the Electronic Transactions Act B.E. 2544 (2001)—and is complemented by a study of relevant international instruments such as the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules, the Rotterdam Rules, and the UNCITRAL Model Laws. Furthermore, the paper explores relevant international commercial practices concerning eB/Ls in the private sector.

The study concludes with preliminary recommendations that the Thai legal system should either enact a specific statute or amend existing legislation to expressly recognize the legal validity and enforceability of electronic bills of lading. Such reforms are essential to ensure legal clarity, operational reliability, and practical enforceability of eB/Ls within the evolving landscape of global maritime commerce. In this context, the amendment to the Electronic Transactions Act B.E. 2544 (2001) also refers to the Draft Electronic Transactions Bill B.E. [....], which has been reviewed and considered by Office of the Council of State.

Keywords: electronic bill of lading, eB/L, bill of lading, B/L, carriage of goods by sea, electronic transactions

1. บทนำ

การค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันเป็นยุคที่มีการพัฒนาและขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การแปลงกระบวนการทางธุรกรรมจากระบบกระดาษสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้กลายเป็นหัวใจสำคัญของการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันทางธุรกิจ เครื่องมือสำคัญประการหนึ่งที่ได้รับการปรับเปลี่ยนไปสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์นี้ คือ “ใบตราส่ง” (Bill of Lading: B/L)

ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Bill of Lading: eB/L หรือ eBL) ได้รับการยอมรับเพิ่มขึ้นในฐานะเป็นเครื่องมือที่ช่วยลดต้นทุน ลดเวลาในการดำเนินการ และเพิ่มความโปร่งใสในกระบวนการขนส่ง รวมถึงลดความเสี่ยงในเรื่องใบตราส่งสูญหายหรือถูกปลอมแปลง อย่างไรก็ดี การเปลี่ยนผ่านจากระบบกระดาษสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์นั้นมิได้เป็นเพียงความท้าทายทางเทคโนโลยีเท่านั้น แต่ในเรื่องการยอมรับในทางกฎหมายก็เป็นประเด็นที่ท้าทายเช่นกัน ซึ่งแม้ประเทศไทยมีกฎหมายที่รองรับกระบวนการทางอิเล็กทรอนิกส์ คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 แล้วก็ตาม แต่ด้วยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและลักษณะเฉพาะของการรับขนของทางทะเล ทำให้ยังคงมีประเด็นทางกฎหมายของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องพิจารณา โดยเฉพาะประเด็นว่าด้วยสถานะทางกฎหมาย สิทธิของผู้ทรงใบตราส่งการโอนใบตราส่ง การบังคับใช้และการแก้ไขข้อพิพาท รวมถึงการยอมรับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2. ความหมาย บทบาท และประเภทของใบตราส่ง และเหตุผลการเปลี่ยนสู่ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

2.1 ความหมายของใบตราส่ง

ใบตราส่งเป็นเอกสารสำคัญในสัญญารับขนของทางทะเลที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของ โดยกฎหมายไทยได้กำหนดความหมายไว้อย่างชัดเจนในมาตรา 3[1] แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 *“ใบตราส่ง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลที่แสดงว่า*

---

[1] มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

ฯลฯ ฯลฯ

“ใบตราส่ง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง

ฯลฯ ฯลฯ

อนึ่ง พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลที่มีการขนส่งระหว่างสถานที่ที่อยู่ในราชอาณาจักรไทยและสถานที่ที่อยู่นอกราชอาณาจักรไทย อย่างไรก็ดี ในกรณีขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักรไทยอาจตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติดังกล่าวได้ในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 4 กำหนดไว้ดังนี้

มาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันผู้ขนส่งต้องจดแจ้งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นนั้น ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด มิฉะนั้นจะยกขึ้นใช้ยันบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง หรือรับโอนสิทธิตามใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารดังกล่าวมิได้.

ผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้น เมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง

2.2 บทบาทและหน้าที่ของใบตราส่ง

ความหมายของใบตราส่งตามที่กล่าวมาข้างต้น แสดงให้เห็นว่าใบตราส่งเป็นเอกสารที่มีบทบาททางกฎหมายและการค้าหลายประการ ได้แก่ การเป็นหลักฐานการรับมอบสินค้าโดยผู้ขนส่ง การแสดงรายละเอียดของสัญญารับขนของทางทะเล และการเป็นเอกสารแสดงสิทธิในสินค้า โดยใบตราส่งจะใช้ประกอบการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง เป็นหลักฐานยืนยันการขนส่งกับธนาคารเพื่อเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit: L/C) และยื่นในพิธีการศุลกากรเพื่อปล่อยของ ซึ่งบทบาทดังกล่าวสอดคล้องกับลักษณะและหน้าที่ของใบตราส่งตามกฎหมายอังกฤษ[2] ทั้งสามประการ คือ

(1) เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล (Evidence of the transport/carriage contract)[3] โดยสัญญารับขนของทางทะเลจะมีผลบังคับใช้เมื่อมีใบตราส่งหรือเอกสารที่แสดงสิทธิในสินค้า ซึ่งเอกสารดังกล่าวทำหน้าที่เป็นตัวกลางกำหนดความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง อันสอดคล้องกับมาตรา 1(b)[4] แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules) ที่กำหนดว่าใบตราส่งเป็นเอกสารที่ก่อให้เกิดสัญญารับขนของทางทะเล

(2) เป็นเอกสารยืนยันการรับสินค้า (Receipt of goods) โดยเป็นหลักฐานในเบื้องต้น (Prima facie evidence) ที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่งของหรือตัวแทนของผู้ส่งของ และแสดงว่าของหรือสินค้านั้นมีสภาพ ชนิด ปริมาณเช่นใด[5] รวมถึงเป็นหลักฐานแสดงว่าผู้ส่งของได้รับของหรือสินค้าดังที่ระบุไว้เพื่อ

---

[2] กำชัย จงจักรพันธ์, 'ใบตราส่ง: ความหมายและผลทางกฎหมายในฐานะที่เป็นเอกสารสิทธิ' (2542) 2 วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ 197 <https://ipitc.coj.go.th/th/content/category/detail/id/10426/iid/192698> สืบค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2568; เกษมศักดิ์ อินทวงศ์, ใบตราส่งในการรับขนของทางทะเล : ปัญหาบางประการในทางทฤษฎีและปฏิบัติ (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2528) <https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:119089> สืบค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2568 และ Marlin Blue, 'The bill of lading contract in cargo claims' <https://marlinblue.com/bill-of-lading-contract-in-cargo-claims/> สืบค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2568.

[3] Guenter Treitel and F.M.B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading*, (4th ed. London: Sweet and Maxwell, 2017) 1. และ Pimkamol Kongphok, 'The Legal Significance and Evidentiary Effect of the "Weight and Quantity Unknown" Clauses in Bills of Lading under the Rotterdam Rules' (2564) 2 วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร 3 <https://doi.nrct.go.th/admin/doc/doc_605071.pdf> สืบค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2568.

[4] Article 1 In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

(a) ...

(b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same. [...].

[5] ไผทชิต เอกจริยกร, 'ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับข้อสงวนในใบตราส่งตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534' (2548) 8 วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ <https://ipitc.coj.go.th/th/content/category/detail/id/10411/cid/10426/iid/192720> 259- สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

จัดการขนส่งทางทะเลไปยังจุดหมายปลายทางที่ผู้ส่งของกำหนด[6] ซึ่งสอดคล้องกับมาตรา 3.3 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules) พร้อมด้วยพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules)[7] ที่กำหนดว่าผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งที่ระบุสภาพสินค้าที่รับมาตามสภาพของสินค้าอย่างถูกต้องและเป็นจริง หากระบุข้อมูลไม่ถูกต้องอาจเกิดความรับผิดตามคดี *The David Agmashenebeli*[8]

(3) เป็นเอกสารแสดงสิทธิในสินค้า (Document of Title) โดยเมื่อออกใบตราส่งให้แก่ผู้มีชื่อเป็นผู้รับตราส่ง (รวมถึงผู้มีชื่อเป็นผู้รับสลักหลังใบตราส่ง) ผู้รับตราส่งมีสิทธิครอบครองของหรือสินค้านั้น[9] แต่ผู้รับตราส่งจะมีกรรมสิทธิ์ (ownership) ในของหรือสินค้านั้นหรือไม่ขึ้นอยู่กับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของกับผู้รับตราส่ง[10] ทั้งนี้ การเป็นเอกสารสิทธิ มีความหมาย 2 ประการ คือ (1) ใบตราส่งเป็นเอกสารที่สามารถโอนเปลี่ยนมือได้[11] (Transferable) อันมีผลทำให้ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งสามารถโอนใบตราส่งนั้นให้แก่บุคคลอื่นต่อๆ ไปได้ โดยวิธีการโอนใบตราส่งกระทำได้โดยการสลักหลังและส่งมอบให้แก่ผู้รับโอน และ (2) ใบตราส่งเป็นเอกสารที่ให้สิทธิแก่ผู้รับตราส่งในการเรียกร้องให้ผู้ขนส่งส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งให้แก่ตน อันเป็นไปตามหลักที่ว่าผู้ใดครอบครองใบตราส่ง ผู้นั้นมีสิทธิครอบครองของหรือสินค้าที่ระบุไว้ในใบตราส่ง[12] ซึ่งจะเห็นได้อย่างชัดเจนจากคดี *Sanders Bros. v. Maclean & Co.*[13] ที่วางหลักความสำคัญของใบตราส่งในฐานะเอกสารแสดงสิทธิ (document of title) และหลักการเกี่ยวกับการส่งมอบสินค้าในระหว่างการขนส่งทางทะเล โดย Bowen LJ (Lord Justice Bowen) กล่าวว่า “ใบตราส่งเสมือนเป็นกุญแจที่ในมือของเจ้าของที่ถูกต้องมีไว้เพื่อเปิดประตูคลังสินค้า ไม่ว่าจะเป็นคลังสินค้าที่ซึ่งสินค้าอาจถูกเก็บไว้นั้นเป็นคลังสินค้าลอยน้ำหรือบนบก” (*a key which in the*

---

[6] กมล สนธิเกษตริน, ‘ใบตราส่งเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล’ ใน รวมบทความทางวิชาการในโอกาสครบรอบ 84 ปี ศาสตราจารย์ สัญญา ธรรมศักดิ์, 287-288 <https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:147160> สืบค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2568.

[7] Hague-Visby Rules <https://www.klgeurope.com/files/1968_hague-visby_rules.pdf> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

[8] ข้อเท็จจริงของคดี *The David Agmashenebeli* นี้คือ สินค้าเป็นยูเรียจำนวน 35,000 ตัน ถูกบรรทุกจากท่า Kotka ประเทศฟินแลนด์ ไปยังท่า Beihai ประเทศจีน ระหว่างการขนถ่ายสินค้าจากท่าเรือ Kotka พบว่าสินค้ามีการเปลี่ยนสีและมีสิ่งเจือปน ทำให้กัปตันเรือ (ผู้ขนส่ง) ปฏิเสธที่จะลงนามในใบตราส่งสินค้าประเภท “clean on board” โดยกัปตัน (ผู้ขนส่ง) ได้ออกใบตราส่งที่มีการระบุสภาพสินค้าว่า “discoloured” และ “contaminated by foreign substances” ซึ่งเป็นการระบุที่เกินจริงและทำให้เกิดความเข้าใจผิดว่าสินค้ามีความเสียหายรุนแรงกว่าความเป็นจริง ศาลพบว่าความเสียหายจริงของสินค้าเป็นเพียงเล็กน้อย แม้ว่าการที่กัปตันเรือระบุข้อความในใบตราส่งสินค้าเป็นการสะท้อนสภาพของสินค้าในขณะนั้น แต่การระบุว่า “สินค้ามีการเปลี่ยนสี” โดยไม่มีการระบุว่าเป็นเพียงส่วนน้อยของสินค้า อาจทำให้ผู้รับสินค้าหรือผู้ซื้อเข้าใจผิดว่าเป็นสภาพของสินค้าทั้งหมด ซึ่งอาจส่งผลต่อการยอมรับสินค้าหรือการชำระเงินตามเงื่อนไขของ Letter of Credit ศาลจึงวินิจฉัยว่ากัปตันมีหน้าที่ต้องใช้ดุลยพินิจที่สมเหตุสมผลในการประเมินสภาพสินค้าที่บรรทุกและออกใบตราส่งสินค้าที่สะท้อนสภาพของสินค้าอย่างถูกต้องตามมาตรา 3.3 ของ Hague-Visby Rules โดยไม่สามารถใช้คำที่แม้จะถูกต้องตามข้อเท็จจริงแต่ก่อให้เกิดความเข้าใจผิดในเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ (ดูรายละเอียดของคดีเพิ่มเติมได้จาก The David Agmashenebeli [2003] 1 Lloyd’s Rep 92 <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/Admlty/2002/104.html> และ <https://cmlcmidatabase.org/david-agmashenebeli-owners-cargo-v-owners-ship?> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568. และ Steamship Mutual, ‘Bills Of Lading - Liability For Incorrect Clausing’ (August 09, 2010) <https://www.steamshipmutual.com/publications/articles/articles/bol_davidag0404)> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

[9] กำชัย จงจักรพันธ์ (เชิงอรรถ 2) 197.

[10] กมล สนธิเกษตริน, (เชิงอรรถ 6) 228.

[11] โปรดดูพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 นิยามคำว่า “ใบตราส่ง” มาตรา 22 มาตรา 25 และมาตรา 26 เพื่อทำให้ชัดเจนขึ้นว่าใบตราส่งเป็นเอกสารที่โอนเปลี่ยนมือได้

[12] กำชัย จงจักรพันธ์, (เชิงอรรถ 2) 198.

[13] *Sanders Bros v. Maclean & Co (1883) 11 QBD 327.*

hands of a rightful owner is intended to unlock the door of the warehouse, floating or fixed, in which the goods may chance to be) และผู้ใดที่เป็นเจ้าของใบตราส่งโดยชอบ ย่อมมีสิทธิครอบครองหรือสั่งการสินค้า อันสะท้อนบทบาทของใบตราส่งในฐานะเอกสารที่ผู้ถือเอกสารมีสิทธิรับมอบสินค้าจากเรือเมื่อสินค้ามาถึงปลายทาง หรือใช้ฟ้องร้องผู้ขนส่งในกรณีที่สินค้าไม่ได้รับมอบหรือส่งมอบผิดพลาด[14] ทั้งนี้ ใบตราส่งต้องมีรายการตามที่กำหนดในมาตรา 18[15] แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

2.3 ประเภทของใบตราส่ง

ประเภทใบตราส่งโดยจำแนกตามลักษณะการโอนสิทธิ (Legal Classification by Transferability) สามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท[16] คือ

2.3.1 ใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม (Straight Bill of Lading) ซึ่งเป็นใบตราส่งที่ระบุชื่อผู้รับสินค้า แน่นอน โดยไม่สามารถโอนสิทธิในสินค้าให้ผู้อื่นได้โดยการส่งมอบใบตราส่ง และผู้ขนส่งมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าให้เฉพาะบุคคลที่ระบุในเอกสารเท่านั้น ซึ่งมักใช้ในกรณีที่ไม่ต้องการโอนสิทธิในสินค้าในระหว่างการขนส่ง เช่น สินค้าที่ขายแบบชำระเงินล่วงหน้า

2.3.2 ใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่ง (Order Bill of Lading) เป็นใบตราส่งที่สามารถโอนสิทธิในสินค้าได้โดยการสลักหลัง (endorsement) และส่งมอบ (delivery) โดยผู้ทรงใบตราส่งที่ชอบด้วยกฎหมายสามารถรับสินค้าจากผู้ขนส่งได้ มักใช้ในธุรกรรมที่ต้องการการชำระเงินแบบมีเอกสารเรียกเก็บ (documentary collection)

---

[14] Lloyd's List Intelligence, 'The Bill of Lading And Delivery: The Common law Actions' < https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130515> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

[15] มาตรา 18 ใบตราส่งพึงแสดงรายการ ดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ ข้อความที่แจ้งลักษณะอันตรายแห่งของ หากจะต้องมี จำนวนหน่วยการขนส่ง และน้ำหนักของหรือปริมาณอย่างอื่น ทั้งนี้ ตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้

(2) สภาพแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก

(3) ชื่อและสำนักงานของผู้ขนส่ง

(4) ชื่อของผู้ส่งของ

(5) ชื่อของผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ส่งของระบุไว้

(6) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องจ่าย หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง

(7) ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือตามสัญญารับขนของทางทะเลและวันที่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาอยู่ในความดูแล

(8) ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามสัญญารับขนของทางทะเล

(9) ข้อความแสดงว่าของนั้นให้บรรทุกบนปากระวางหรืออาจบรรทุกบนปากระวางได้

(10) วันหรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ถ้าคู่สัญญาได้ตกลงกันไว้

(11) ข้อจำกัดความรับผิดซึ่งมากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕๘

(12) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง

(13) จำนวนต้นฉบับใบตราส่งที่ออก

(14) ลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่ง.

[16] Yvonne Baatz, *Maritime Law* (5th ed. Routledge, 2020) 196-225 <https://www.i-law.com/ilaw/browse_chapters.htm?name=Maritime+Law&querySector=Maritime+and+Commercial> สืบค้นเมื่อ 28 พฤษภาคม 2568.

2.3.3 ใบตราส่งไม่ระบุชื่อหรือใบตราส่งที่ออกให้ผู้ถือ (Bearer Bill of Lading) เป็นใบตราส่งที่ไม่ระบุชื่อผู้รับสินค้า หรือระบุว่า “ผู้ถือ” หรือ “to bearer” สามารถโอนสิทธิได้โดยการส่งมอบเอกสารโดยไม่ต้องสลักหลัง ทำให้ผู้ใดถือเอกสารย่อมมีสิทธิรับสินค้าที่ระบุในใบตราส่ง จึงมีความเสี่ยงสูงและไม่เป็นที่นิยม

2.4 เหตุผลในการปฏิรูปใบตราส่งสู่ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

การนำระบบใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนใบตราส่งแบบกระดาษ ส่งผลต่อความปลอดภัยและความถูกต้องของข้อมูล ดังนี้

2.4.1 เพิ่มความรวดเร็วและประสิทธิภาพในการดำเนินการกระบวนการทางธุรกรรม โดยลดระยะเวลาในการส่งมอบเอกสารในรูปแบบทางกายภาพ ตลอดจนลดจำนวนขั้นตอนที่เกี่ยวข้องในกระบวนการดำเนินงาน อันนำไปสู่การโอนสิทธิและการทำธุรกรรมที่สามารถดำเนินการได้อย่างทันท่วงที ทั้งนี้ ข้อมูลทั้งหมดจะถูกจัดเก็บและแลกเปลี่ยนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ตามเวลาที่แท้จริง (real-time)

2.4.2 เพิ่มความปลอดภัยของข้อมูลด้วยลายมือชื่อดิจิทัล[17] (ซึ่งเป็นลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (electronic signature) ประเภทหนึ่ง) โดยใช้เทคโนโลยีการเข้ารหัส (encryption) เพื่อป้องกันการปลอมแปลงและแก้ไขข้อมูลในเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ข้อมูลที่บันทึกในระบบมีความน่าเชื่อถือและไม่ถูกเปลี่ยนแปลงโดยไม่ได้รับอนุญาต

2.4.3 ลดความเสี่ยงในเรื่องเอกสารสูญหาย เนื่องจากสามารถดำเนินการได้ผ่านการจัดเก็บข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งช่วยขจัดความจำเป็นในการพึ่งพาเอกสารกระดาษซึ่งมีแนวโน้มสูญหายหรือถูกโจรกรรมได้โดยง่าย นอกจากนี้ ระบบยังมีการบูรณาการกลไกการยืนยันตัวตนและการกำหนดสิทธิในการเข้าถึงข้อมูล (authentication and authorization) เพื่อควบคุมและจำกัดการเข้าถึงเฉพาะผู้ที่มีสิทธิอย่างเหมาะสมและปลอดภัย

2.4.4 เพิ่มความโปร่งใสและตรวจสอบได้โดยง่าย โดยการใช้ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ช่วยเสริมสร้างความโปร่งใสและความสามารถในการตรวจสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยผู้มีส่วนได้เสียสามารถติดตามและตรวจสอบสถานะของใบตราส่งได้ตามเวลาที่แท้จริง (real-time) อีกทั้งยังสามารถบันทึกและแสดงประวัติการเข้าถึงและการโอนสิทธิในเอกสารอย่างเป็นระบบและละเอียดรอบคอบ ซึ่งส่งผลให้เกิดความชัดเจนในกระบวนการดำเนินงาน และลดโอกาสในการเกิดข้อพิพาททางกฎหมาย

[17] ลายมือชื่อดิจิทัล (Digital Signature) คือเทคโนโลยีที่ใช้ยืนยันตัวตนและการรับรองข้อความหรือเอกสารดิจิทัลที่ส่งผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อความปลอดภัย โดยใช้อัลกอริทึมการเข้ารหัสเพื่อสร้างลายมือชื่อดิจิทัล ซึ่งจะเชื่อมโยงกับข้อความหรือเอกสารดิจิทัลที่ถูกส่งจะไม่สามารถลบออกได้ และทำให้สามารถตรวจสอบได้ว่าลายมือชื่อดิจิทัลนั้นมาจากผู้สร้างลายมือชื่อดิจิทัลจริงหรือไม่ (รายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดู มนต์นภา จารึกสุนทร, ‘ผลทางกฎหมายของเช็คอิเล็กทรอนิกส์’ (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2552) 59-77 <https://digital.library.tu.ac.th/tu_dc/frontend/Info/item/dc:124755> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

3. หลักเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการรับขนของทางทะเล

3.1 กฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของคณะกรรมาธิการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce: MLEC) (1996)[18]

กฎหมายแม่แบบฉบับนี้ถือว่าเป็นกรอบกฎหมายระหว่างประเทศฉบับแรกที่ให้การรับรองความชอบด้วยกฎหมายของข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกรรมทางการค้าผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยจัดตั้งกรอบกฎหมายที่เป็นมาตรฐานสากลสำหรับการปรับใช้และตีความกฎหมายภายในประเทศให้สอดคล้องกับการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในระดับนานาชาติ โดยมีบทบัญญัติสำคัญที่กำหนดให้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผลผูกพันทางกฎหมายในระดับที่เทียบเท่ากับเอกสารกระดาษ (มาตรา 5) ซึ่งกฎหมายแม่แบบฉบับนี้มีหลักการที่สำคัญ 3 ประการ คือ

(1) หลักการไม่เลือกปฏิบัติ (Non-discrimination Principle) หรือหลักการยอมรับสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งรับรองว่าเอกสารหรือข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์จะไม่ถูกปฏิเสธความถูกต้องหรือผลทางกฎหมายเพียงเพราะเป็นรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

(2) หลักการเป็นกลางทางเทคโนโลยี (Technological Neutrality Principle) ที่กำหนดให้กฎหมายไม่ลำเอียงต่อเทคโนโลยีใดเทคโนโลยีหนึ่ง เพื่อรองรับการพัฒนาเทคโนโลยีในอนาคต

(3) หลักการเทียบเท่าทางหน้าที่ (Functional Equivalence Principle) ซึ่งกำหนดให้การดำเนินการหรือเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์มีผลทางกฎหมายเทียบเท่ากับเอกสารหรือการดำเนินการในรูปแบบกระดาษ โดยมุ่งเน้นให้การประเมินความสมบูรณ์และผลทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พิจารณาจากหน้าที่หรือบทบาทของเอกสารในเชิงนิติกรรมมากกว่าการพิจารณาตามลักษณะทางกายภาพของเอกสาร

3.2 กฎหมายแม่แบบว่าด้วยเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่โอนสิทธิได้ของคณะกรรมาธิการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records: MLETR) (2017)

ด้วยความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการแข่งขันที่ค่อนข้างสูงในปัจจุบัน การใช้ใบตราส่งในรูปแบบกระดาษก่อให้เกิดอุปสรรคสำคัญ 4 ประการ[19] ได้แก่

(1) ความล่าช้า (Delay) ซึ่งมีสาเหตุจากกระบวนการส่งมอบเอกสารในรูปแบบกายภาพ ทำให้เอกสารมักเดินทางถึงปลายทางช้ากว่าสินค้า โดยเฉพาะเมื่อเรือเดินทางเร็วขึ้นแต่เอกสารยังอยู่ระหว่างการตรวจสอบ

---

[18] United Nations Commission on International Trade Law, 'UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce (1996) with additional article 5 bis as adopted in 1998' https://uncitral.un.org/en/texts/ecommerce/modellaw/electronic_commerce สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

[19] Xiaohao Zhu, Zhipeng Cui and Pengfei Zhang, 'The Role of Electronic Bill of Lading and Challenges to the Current Legal Framework' (2022) Journal of Shipping and Ocean Engineering 12, 19-26 <https://www.davidpublisher.com/Public/uploads/Contribute/62678139b7e89.pdf> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.; Vasileios Ziaka, 'Challenges Regarding The Electronic Bill of Lading (EBOL)' (2018) 42 International Journal of Commerce and Finance, 40-45 <https://scispace.com/pdf/challenges-regarding-the-electronic-bill-of-lading-ebol-49w44rvir2.pdf> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

หรือส่งต่อ ส่งผลให้ผู้รับสินค้าปลายทางไม่สามารถรับสินค้าได้ทันเวลาและอาจต้องเสียค่าภาระเพิ่มเติม เช่น ค่าเก็บตู้สินค้า (demurrage)

(2) ความเสี่ยงจากการปลอมแปลง (Fraud Risk) ใบตราส่งกระดาษมีความเสี่ยงสูงต่อการปลอมแปลงหรือสูญหาย[20]

(3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกรรมที่สูง (High Transaction Cost) อันเนื่องมาจากการออกการจัดส่ง และการจัดการใบตราส่งกระดาษมีต้นทุนสูง ทั้งค่าพิมพ์ ค่าขนส่ง และค่าดำเนินการ รวมถึงค่าใช้จ่ายแฝงจากการต้องออกใบตราส่งหลายชุดเพื่อความปลอดภัย

(4) ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact) เนื่องจากการใช้กระดาษจำนวนมากในการออกใบตราส่งและเอกสารประกอบการขนส่ง ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการใช้ทรัพยากรและการกำจัดขยะกระดาษ

ด้วยเหตุนี้ คณะกรรมาธิการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (UNCITRAL) จึงได้จัดทำกฎหมายแม่แบบว่าด้วยเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่โอนสิทธิได้ (Model Law on Electronic Transferable Records: MLETR) ค.ศ. 2017 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้เอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งสามารถโอนสิทธิได้อย่างมีประสิทธิภาพ เทียบเท่ากับเอกสารในรูปแบบกระดาษภายใต้หลักความเท่าเทียมทางกฎหมาย โดยใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เป็นหนึ่งในเอกสารโอนสิทธิที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ของ MLETR

MLETR มีหลักการสำคัญ 3 ประการ[21] เช่นเดียวกับกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ของคณะกรรมาธิการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (MLEC) ได้แก่ (1) หลักการไม่เลือกปฏิบัติต่อข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Non-discrimination against electronic communications) (2) หลักการความเป็นกลางทางเทคโนโลยี (Technological neutrality) คือ ไม่กำหนดหรือบังคับใช้เทคโนโลยีใดเทคโนโลยีหนึ่งในการดำเนินการ และ (3) หลักการเทียบเท่าทางหน้าที่ (Functional equivalence) ระหว่างเอกสารกระดาษกับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยปรากฏหลักการดังกล่าวในมาตรา 10 ที่กำหนดให้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่จะถือเป็นเอกสารที่โอนสิทธิได้นั้นต้องมีลักษณะที่ทำหน้าที่ (functional requirements) จำนวน 4 ประการ[22] ได้แก่

(1) ต้องมีข้อมูลที่กำหนดลักษณะและแสดงถึงบทบาทของตนในฐานะเอกสารหรือตราสารที่สามารถโอนสิทธิได้ (Functional equivalence) ในที่นี้คือ ต้องมีข้อมูลครบถ้วนเช่นเดียวกับใบตราส่งที่เป็นกระดาษ

(2) ต้องสามารถระบุและควบคุม (Control) ได้ว่าเป็นเอกสารที่สามารถโอนสิทธิได้เพียงฉบับเดียว (Singularity) ผ่านการกำหนดรหัสหรือสัญลักษณ์เฉพาะประจำตัว

(3) ต้องมีความสมบูรณ์และความถูกต้องของข้อมูลตลอดอายุการใช้งาน (Integrity)

(4) ต้องมีวิธีการที่เชื่อถือได้ในการแสดงความเป็นเจ้าของและการโอนสิทธิ (Reliable method of control and transfer)

---

[20] เช่น ในคดี *Motis Exports Ltd v. Dampskibsselskabet AF 1912 (2000)* ที่มีการนำใบตราส่งปลอมมาใช้ในการขอรับสินค้า <*https://lawexplores.com/delivery/?utm*> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

[21] Giusella Finocchiaro, Luca Castellani, 'The UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records: Introduction and Overview' (2023) 5 European Review of Private Law 955-978 <https://doi.org/10.54648/erpl2023039> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

[22] UNECE, 'White Paper Transfer of Model Law on Electronic Transferable Records - Compliant Titles' (September 2023) 8 – 12 <https://unece.org/sites/default/files/2023-09/WhitePaper_Transfer-MLETR.pdf> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

3.3 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules) พร้อมด้วยพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules)

อนุสัญญา Hague Rules เป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่จัดทำขึ้นเพื่อสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์ทางกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งสินค้าในการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งของ (Shipper) โดยกำหนดรายละเอียดที่ต้องระบุในใบตราส่ง โดยใบตราส่งถือว่าเป็นหลักฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) ที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าในสภาพที่ระบุไว้ในใบตราส่ง นอกจากนี้ ยังกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง (Carrier) และขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อสินค้า แต่ไม่ได้กำหนดหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ครอบคลุมถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของและผู้รับตราส่ง[23] ใช้แนวคิด “Tackle-to-Tackle” basis คือความรับผิดของผู้ขนส่งเริ่มตั้งแต่เวลาที่สินค้าถูก “ยกขึ้นเรือ” (tackle on) จนถึงเวลาที่ “ยกลงจากเรือ” (tackle off) โดยครอบคลุมเฉพาะช่วงที่สินค้าบนเรือเท่านั้น (ไม่ครอบคลุมการขนส่งทางบกหรือการเก็บรักษาก่อนขึ้นเรือหรือหลังลงเรือ)[24]

โดยที่อนุสัญญา Hague Rules มีข้อจำกัดและไม่ครอบคลุมประเด็นบางประการตามที่กล่าวมาข้างต้น จึงมีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารที่ลงนามเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 ณ กรุงบรัสเซลส์ เรียกว่าพิธีสาร Hague-Visby Rules ซึ่งมีการปรับปรุงหลักเกณฑ์สำคัญ เช่น การเพิ่มขีดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในเรื่องมูลค่าความเสียหายต่อสินค้า การปรับปรุงข้อกำหนดเกี่ยวกับการแจ้งความเสียหายและการดำเนินคดี การขยายขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาให้ครอบคลุมเรือที่มีขนาดเล็กลง

อนุสัญญา Hague Rules และพิธีสาร Hague-Visby Rules ถือเป็นกรอบกฎหมายพื้นฐานที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้เกี่ยวข้องในใบตราส่งสินค้าแบบดั้งเดิมที่เป็นเอกสารกระดาษ อย่างไรก็ตาม ในยุคเศรษฐกิจดิจิทัลที่มีการพัฒนาใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Bill of Lading) กฎหมายเหล่านี้ยังมีข้อจำกัดในการรองรับเทคโนโลยีใหม่ๆ เนื่องจากยังไม่มีการรับรองใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างชัดเจน เช่น การกำหนดความหมายของสัญญารับขนในมาตรา 1 (b)[25] ที่กล่าวถึงใบตราส่งว่าเป็นเอกสาร (document) แต่ไม่ได้กล่าวถึงรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และยังไม่มีแนวทางการตีความชัดเจนว่าใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เป็นเอกสารตามนิยามดังกล่าวหรือไม่

3.4 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea) (Hamburg Rules)

---

[23] ธนสร สุทธิบดี, ‘พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับการขนส่งของตาม sea waybills’ (2562) 2 วารสารวิชาการเฉลิมกาญจนา <https://cnu.ac.th/journal/JournalPDF/106-124_6_2.pdf> 108 สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

[24] HandyBulk, ‘Period coverage of the Hague-Visby Rules’ <https://www.handybulk.com/period-coverage-of-the-haguevisby-rules/> สืบค้นเมื่อ 1 กันยายน 2568.

[25] Article 1 In this Convention the following words are employed with the meanings set out below: […]

(b) “Contract of carriage” applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same. […]

เนื่องด้วยอนุสัญญา Hague Rules และพิธีสาร Hague-Visby Rules ที่ถูกมองว่าเป็นอนุสัญญาที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้ขนส่งมากเกินไปโดยไม่คำนึงถึงประโยชน์ของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง จึงทำให้เกิดอนุสัญญา Hamburg Rules ขึ้น ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงและแก้ไขข้อจำกัดของอนุสัญญา Hague Rules และพิธีสาร Hague-Visby Rules โดยมุ่งเน้นการยกระดับมาตรการคุ้มครองผู้ส่งของและผู้รับตราส่งให้สอดคล้องกับบริบทของการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและวิวัฒนาการของระบบโลจิสติกส์และการขนส่งทางทะเล โดยมีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์[26] คือ

3.4.1 ขอบเขตของการบังคับใช้ อนุสัญญา Hamburg Rules ได้ขยายขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งออกไปมากกว่าเดิม ตามแนวคิด “Port-to-Port” basis โดยกำหนดให้ความรับผิดของผู้ขนส่งเริ่มต้นตั้งแต่ได้รับมอบสินค้าที่ท่าเรือต้นทางและสิ้นสุดความรับผิดเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบที่ท่าเรือปลายทาง (from the time the goods are taken in charge by the carrier until the time they are delivered)[27] ซึ่งแตกต่างจากความรับผิดในอนุสัญญา Hague Rules และ Hague-Visby Rules ที่จะเริ่มตั้งแต่เวลาบรรทุกสินค้าลงเรือจนถึงเวลาที่ขนสินค้าขึ้นจากเรือ (Tackle-to-Tackle basis) เท่านั้น อย่างไรก็ดี อนุสัญญาดังกล่าวไม่ครอบคลุมสัญญาแบบ “Door-to-Door” หรือสัญญาขนส่งที่ผู้ขนส่งมีท่าเทียบสินค้านอกเขตท่าเรือ เนื่องจากกรณีเหล่านี้มีกฎเกณฑ์อื่นบังคับ อีกทั้งอนุสัญญา Hamburg Rules ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับภาระการพิสูจน์ (burden of proof) เกี่ยวกับสภาพของสินค้า ณ เวลาที่ถึงท่าเรือต้นทางหรือเวลาส่งมอบ ณ ท่าเรือปลายทาง[28]

3.4.2 หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยภายใต้ Hamburg Rules ได้บัญญัติหลักความรับผิดที่เข้มงวดมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับ Hague Rules กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย ความเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าตามข้อสันนิษฐานของกฎหมาย รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากการที่เรืออยู่ในสภาพที่ไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยด้วย เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ว่าเหตุการณ์ดังกล่าวไม่ได้เกิดจากความประมาทของตนและได้ใช้มาตรการทั้งปวงอันสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งความเสียหายและความเสียหายเช่นว่านั้นแล้ว[29]

---

[26] Francesco Berlingieri, ‘A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules’ <https://shorturl.asia/TEcYs> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

[27] Hamburg Rules, Article 4. Period of responsibility

1. The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge.

2. For the purpose of paragraph 1 of this article, the carrier is deemed to be in charge of the goods

(a) from the time he has taken over the goods from: (i) the shipper, or a person acting on his behalf; or (ii) an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of loading, the goods must be handed over for shipment;

(b) until the time he has delivered the goods: (i) by handing over the goods to the consignee; or […]

[28] LawBirdie, ‘International Carriage of Goods by Sea: Hamburg or Rotterdam?’ <https://lawbirdie.com/international-carriage-of-goods-by-sea-hamburg-or-rotterdam/> สืบค้นเมื่อ 1 กันยายน 2568.

[29] Hamburg Rules, Article 5. Basis of liability

1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage or delay took place while the goods were in his charge as defined in article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences. […]

ทั้งนี้ กำหนดให้ภาระในการพิสูจน์ (onus of proof) ตกอยู่กับผู้ขนส่ง อันเป็นการลดภาระของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งในการดำเนินการทางกฎหมาย

3.4.3 การควบคุมการเบี่ยงเบนเส้นทางการเดินเรือ (Deviation) ซึ่ง Hamburg Rules อนุญาตให้มีการเบี่ยงเบนได้เฉพาะในกรณีที่จำเป็นอย่างยิ่ง เช่น การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์หรือทรัพย์สินในทะเล ทั้งนี้ ผู้ขนส่งจะต้องแสดงให้เห็นว่าได้ดำเนินการภายใต้ความจำเป็นและความเหมาะสมเท่านั้น มิฉะนั้น อาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเบี่ยงเบนโดยไม่ชอบด้วยเหตุผล[30]

3.4.4 การรองรับการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ แม้อนุสัญญาดังกล่าวมิได้บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งเกี่ยวกับการใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้กรอบของ Hamburg Rules จะสามารถกระทำได้ก็ต่อเมื่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงยินยอมร่วมกันเท่านั้น แต่หลักการทั่วไปของอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งเน้นความโปร่งใส ความรับผิดของผู้ขนส่ง และการพิสูจน์ความประมาทเป็นสำคัญตลอดจนการยอมรับเอกสารที่มีลักษณะและหน้าที่ใกล้เคียงกับใบตราส่ง ล้วนเป็นปัจจัยที่เอื้อต่อการพัฒนาและประยุกต์ใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในระบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในยุคที่เทคโนโลยีมีความก้าวหน้าได้อย่างเหมาะสม

3.5 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2008 (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) (Rotterdam Rules)

เนื่องจากอนุสัญญา Hague Rules พร้อมด้วยพิธีสาร Hague-Visby Rules และอนุสัญญา Hamburg Rules มีข้อจำกัดที่ไม่สอดคล้องกับความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานของอุตสาหกรรมการเดินเรือและการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยอนุสัญญา Hague Rules พร้อมด้วยพิธีสาร Hague-Visby Rules เน้นการคุ้มครองผู้ขนส่งมากเกินไป และไม่ครอบคลุมการขนส่งหลายรูปแบบ (multimodal transport) ในขณะที่อนุสัญญา Hamburg Rules เน้นการคุ้มครองผู้ส่งสินค้ามากเกินไปจนไม่เป็นที่ยอมรับของประเทศผู้ขนส่งหลัก ทำให้ไม่ถูกใช้แพร่หลาย ประกอบกับโดยที่อนุสัญญา Hague Rules พร้อมด้วยพิธีสาร Hague-Visby Rules และอนุสัญญา Hamburg Rules กำหนดกรอบกฎหมายสำหรับใบตราส่งแบบดั้งเดิม แต่ยังไม่มีอนุสัญญาหรือกฎระเบียบที่ครอบคลุมและชัดเจนสำหรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์โดยเฉพาะ ส่งผลให้เกิดความไม่สอดคล้องและความลักลั่นในการบังคับใช้กฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศ

ด้วยเหตุนี้ เพื่อเป็นการประนีประนอมแนวทางของอนุสัญญา Hague Rules พร้อมด้วยพิธีสาร Hague-Visby Rules และอนุสัญญา Hamburg Rules รวมทั้งเพื่อสร้างอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ทันสมัย ครอบคลุมการขนส่งหลายรูปแบบ รองรับการใช้เอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ปรับสมดุลระหว่างสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญา (ผู้ขนส่งและผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง) และสร้างความเป็นเอกภาพในกฎหมายขนส่งสินค้าทางทะเล คณะกรรมาธิการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (UNCITRAL) จึงได้เสนอแนวทางในการจัดทำร่างกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของการค้าโลกในยุคปัจจุบัน ซึ่งมีแนวโน้มของ

[30] Hamburg Rules, Article 5. Basis of liability [...]

6. The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea. [...]

การขนส่งสินค้าแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) เพิ่มมากขึ้น[31] กล่าวคือ ระบบการขนส่งมักมีลักษณะส่งมอบสินค้าจากสถานที่ของผู้ขายไปยังสถานที่ของผู้ซื้อโดยตรง (door-to-door delivery) ซึ่งแตกต่างจากแนวทางเดิมที่มักดำเนินการขนส่งเฉพาะระหว่างท่าเรือกับท่าเรือ (port-to-port delivery) เท่านั้น นอกจากนี้ อนุสัญญา Rotterdam Rules ได้บัญญัติรับรองการใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์อย่างชัดเจน โดยเปิดโอกาสให้ใช้เอกสารการขนส่งในรูปแบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถโอนสิทธิได้ (Negotiable Electronic Transport Record) ซึ่งมีผลทางกฎหมายเทียบเท่าเอกสารกระดาษ โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เช่น

(1) กำหนดความหมายของเอกสารการขนส่งให้ครอบคลุมทั้งใบตราส่งและเอกสารสิทธิในรูปแบบอื่น ไม่ว่าจะเป็นเอกสารที่สามารถโอนสิทธิได้หรือไม่ และไม่จำกัดเฉพาะในรูปของกระดาษ แต่ยังรวมถึงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่มีลักษณะเทียบเท่าด้วย ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในกระบวนการขนส่งระหว่างประเทศ[32]

(2) กำหนดระบบควบคุมและความน่าเชื่อถือของเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยอนุสัญญา Rotterdam Rules ระบุให้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้เป็นเอกสารการขนส่งต้องจัดทำผ่านระบบควบคุมที่น่าเชื่อถือ (reliable system) โดยระบบที่ใช้ต้องมีมาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลอย่างมีประสิทธิภาพ และต้องสามารถตรวจสอบและระบุตัวผู้ถือเอกสารได้อย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถรับรองความถูกต้อง ความครบถ้วน และความปลอดภัยของข้อมูลได้ตลอดระยะเวลาที่มีการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวในการดำเนินธุรกรรม (มาตรา 8 และมาตรา 9)[33]

(3) กำหนดให้การส่งมอบสินค้าจากผู้ขนส่งไปยังผู้มีสิทธิตามสัญญาการขนส่งเกิดขึ้นเมื่อมีการเวนคืนเอกสารการขนส่งที่เปลี่ยนมือได้ (Negotiable Transport Document) หรือเอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่เปลี่ยนมือได้ (Negotiable Electronic Transport Record) ซึ่งเป็นหลักฐานแสดงสิทธิในการรับมอบสินค้าของผู้ถือเอกสารดังกล่าว ในขณะเดียวกันอนุสัญญาดังกล่าวได้กำหนดข้อยกเว้นสำหรับการส่งมอบสินค้าโดยไม่ต้องเวนคืนเอกสารไว้ เช่น ในกรณีที่มีข้อตกลงล่วงหน้าระหว่างคู่สัญญา หรือเป็นกรณีการส่งมอบในลักษณะปกติวิสัยที่ไม่จำเป็นต้องพึ่งพาเอกสารการขนส่งดังกล่าว (มาตรา 47)[34]

---

[31] United Nations ‘United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea’ <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> สืบค้นเมื่อ 1 กันยายน 2568; Comité Maritime International, ‘The RoTTeRdam Rules ConvenTion united nations Convention on Contracts for the international Carriage of Goods Wholly or Partly by sea 2008’ <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2023/12/Rotterdam-Rules-Booklet.pdf> สืบค้นเมื่อ 1 กันยายน 2568.

[32] ดังเห็นได้อย่างชัดเจนจากบทนิยามในมาตรา 1 (14) “Transport document”, (18) “Electronic transport record” หรือ (19) “Negotiable electronic transport record” (รายละเอียดเพิ่มเติมโปรดดู United Nations, ‘United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea’ <https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/rotterdam-rules-e.pdf> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

[33] Rotterdam Rules, Article 8 Use and effect of electronic transport records และ Article 9 Procedures for use of negotiable electronic transport records.

[34] Rotterdam Rules, Article 47 Delivery when a negotiable transport document or negotiable electronic transport record is issued.

(4) กำหนดเรื่องการโอนสิทธิและการสลักหลังในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยให้การรับรองความชอบด้วยกฎหมายของการโอนสิทธิในเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่จำเป็นต้องอาศัยการสลักหลัง (endorsement) ในรูปแบบกระดาษตามแนวทางปฏิบัติดั้งเดิม แต่สามารถดำเนินการผ่านวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีความน่าเชื่อถือ (มาตรา 9 และมาตรา 51)[35] และผลให้การโอนสิทธิดังกล่าวมีผลทางกฎหมายเช่นเดียวกับเอกสารกระดาษ ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ความสะดวก และลดความเสี่ยงจากการจัดการเอกสารในระบบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

อนุสัญญา Rotterdam Rules จึงถือเป็นหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศฉบับแรกที่รองรับการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกมิติของการขนส่งสินค้า ทำให้สามารถประยุกต์ใช้ในสภาพแวดล้อมทางการค้าสมัยใหม่ที่เน้นความคล่องตัว ความปลอดภัย และความน่าเชื่อถือของข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ อย่างไรก็ดี อนุสัญญาดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้เมื่อมีการให้สัตยาบันครบ 20 ประเทศ แต่ข้อมูล ณ วันที่ 1 กันยายน 2568 มีประเทศที่ให้สัตยาบันอนุสัญญา Rotterdam Rules จำนวน 5 ประเทศ ได้แก่ สเปน (Spain) โตโก (Togo) สาธารณรัฐคองโก (Republic of the Congo) แคเมอรูน (Cameroon) และเบนิน (Benin) เท่านั้น[36]

3.6 CMI Rules for Electronic Bills of Lading (CMI eBL Rules) [37]

การที่ประเทศต่างๆ ยังขาดบทบัญญัติกฎหมายเฉพาะในการรับรองผลทางกฎหมายของใบตราส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (eBL) คณะกรรมการการเดินเรือระหว่างประเทศ (Comité Maritime International: CMI) จึงได้จัดทำ CMI Rules for Electronic Bills of Lading เพื่อรองรับการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการสร้างมาตรฐานและหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่ทำให้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์มีผลทางกฎหมายเทียบเท่ากับใบตราส่งแบบกระดาษ โดยกำหนดหลักการสำคัญเกี่ยวกับการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ การโอนสิทธิในเอกสาร การรักษาความปลอดภัยของข้อมูล และการรับรองความถูกต้องของเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้การใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์สามารถทดแทนใบตราส่งแบบกระดาษได้อย่างสมบูรณ์และเชื่อถือได้ในทางกฎหมาย

กฎระเบียบนี้เป็นกฎเกณฑ์ภาคเอกชน (International Private Rules หรือ Soft Law Instrument) ที่ใช้บังคับตามข้อตกลงระหว่างคู่สัญญา โดยจะมีผลบังคับใช้เฉพาะเมื่อคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลตกลงสมัครใจนำ CMI Rules มาใช้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญา (opt-in system) ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (autonomy of contract) เพื่อสร้างความผลทางกฎหมายในการโอนสิทธิในสินค้าที่ระบุในใบตราส่งที่อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่จำเป็นต้องมีการจดทะเบียน ทำให้ระบบมีความยืดหยุ่นและเปิดกว้างสำหรับผู้ใช้งาน

---

[35] Rotterdam Rules, Article 9 Procedures for use of negotiable electronic transport records และ Article 51 Identity of the controlling party and transfer of the right of control.

[36] United Nations Commission on International Trade Law, ‘Status: United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (New York, 2008) (the “Rotterdam Rules”)’ <https://shorturl.asia/mlkA7> สืบค้นเมื่อ 1 กันยายน 2568.

[37] Comité Maritime International, ‘Rules for Electronic Bills of Lading’ <https://comitemaritime.org/work/rules-for-electronic-billing-of-lading/> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.; Miriam Goldby, ‘The CMI Rules For Electronics Bills of Lading Reassessed in the Light of Current Practices’ <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=130562> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

3.7 โครงการที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์[38]

3.7.1 ระบบ SEADOCS[39] เป็นระบบที่มุ่งทดลองใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์การผ่านธนาคาร Chase Manhattan Bank โดยถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการจดทะเบียนการโอนสิทธิในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีการเน้นเฉพาะในสินค้าประเภทน้ำมันดิบ เนื่องจากลักษณะเฉพาะของน้ำมันดิบที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงเจ้าของในระหว่างการขนส่ง ขณะที่การส่งมอบเอกสารในรูปแบบกายภาพอาจประสบปัญหาการส่งมอบชักช้า

ระบบการดำเนินงานของ SEADOCS เริ่มต้นด้วยการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ และเมื่อมีความประสงค์จะโอนสิทธิ ผู้ส่งของจะส่งคำบอกกล่าวไปยัง SEADOCS ซึ่งทำหน้าที่เป็นหน่วยทะเบียนกลางในการดำเนินการโอนสิทธิผ่านการสลักหลังใบตราส่งดังกล่าวไปยังผู้รับโอนสิทธิ โดยใช้รหัสยืนยัน (PIN) ที่ออกให้แก่ผู้ส่งของเพื่อยืนยันข้อความก่อนดำเนินการ พร้อมทั้งตรวจสอบข้อความของผู้รับโอนสิทธิผ่านกลไกการเข้ารหัสอีกชุดหนึ่ง เพื่อสร้างความมั่นใจว่าข้อความที่ส่งมานั้นถูกต้องและคำสั่งได้รับการดำเนินการอย่างครบถ้วน หลังจากการโอนสิทธิ SEADOCS จะบันทึกชื่อของผู้รับสลักหลังรายใหม่ (ผู้รับโอนสิทธิ) ในฐานข้อมูลในฐานะผู้มีสิทธิในสินค้า และเมื่อสินค้าถึงปลายทาง รหัสเฉพาะที่เชื่อมโยงกับสิทธิจะถูกส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งและผู้รับสลักหลังรายสุดท้าย ซึ่งผู้รับโอนสิทธิดังกล่าวจะมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าได้ตามสิทธิที่ได้รับ

อย่างไรก็ตาม SEADOCS ไม่ประสบความสำเร็จในระดับที่น่าพึงพอใจ เนื่องจากข้อจำกัดเชิงโครงสร้างหลายประการ ได้แก่ การขาดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการกำหนดความรับผิดชอบของผู้เข้าร่วมระบบ การขาดหลักประกันด้านการปฏิบัติงานของ SEADOCS ซึ่งมีวงเงินค้ำประกันสูงเกินกว่าที่ผู้เกี่ยวข้องจะเข้าถึงได้ นอกจากนี้ ผู้ค้าในตลาดน้ำมันยังมีความกังวลเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลธุรกรรมที่อาจนำไปสู่การตรวจสอบทางภาษีหรือก่อให้เกิดความเสียเปรียบในการแข่งขันทางการค้า หากข้อมูลดังกล่าวรั่วไหลสู่คู่แข่ง

แม้ว่าโครงการ SEADOCS จะเผชิญกับข้อจำกัดในทางปฏิบัติ แต่ก็ถือเป็นกรณีตัวอย่างที่สำคัญซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเป็นไปได้ในการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เพื่อโอนสิทธิแทนเอกสารกระดาษในทางปฏิบัติอย่างมีประสิทธิผล

3.7.2 โครงการ Bolero[40] เป็นโครงการนำร่องที่ริเริ่มขึ้นในปี ค.ศ. 1994 ภายใต้การสนับสนุนจากสหภาพยุโรปและพันธมิตรภาคเอกชน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อพัฒนาระบบใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถทดแทนการใช้งานของใบตราส่งในรูปแบบกระดาษได้อย่างสมบูรณ์ ทั้งในด้านนิติสัมพันธ์ หน้าที่การใช้งาน (function) และความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูล ตลอดจนสามารถขยายการใช้งานในระดับสากลโดยผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในภาคการค้าระหว่างประเทศ โดยโครงการนี้เกิดจากความร่วมมือระหว่าง Through Transport Club (TTC) ซึ่งเป็นสมาคมประกันภัยระดับโลกสำหรับผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ กับ Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications (SWIFT) ซึ่งเป็นเครือข่ายการสื่อสารทางการเงินระหว่างธนาคารระดับ

---

[38] Borka Tushevska, 'Advantages and Disadvantages of SEADOCS and Bolero Systems in Electronic Transfer of Bill of Lading' <https://shorturl.asia/GtcMo> สืบค้นเมื่อ 1 มิถุนายน 2568.

[39] Girvin, Stephen, 'Paperless Bills of Lading', *Carriage of Goods by Sea* (3rd Edition, online edn, Oxford Law Pro 2022), 276–298 <https://doi.org/10.1093/law/9780198811947.003.0013> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

[40] Ibrahim Sy, 'Electronic bills of lading : implications and benefits for maritime transport in Senegal' (1999) <https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1360&context=all_dissertations> สืบค้นเมื่อ 30 พฤษภาคม 2568.

นานาชาติ โดยทั้งสององค์กรมีฐานสมาชิกและพันธมิตรที่ครอบคลุมมากกว่า 10,000 องค์กรในอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และบริการทางการเงินทั่วโลก

ระบบของ Bolero ได้รับการออกแบบให้สามารถให้บริการระบบส่งข้อความหลักที่รับประกันความถูกต้องและความปลอดภัยของเอกสารทางการค้า ผ่านทั้งเครือข่ายอินเทอร์เน็ตและเครือข่ายส่วนตัวที่ได้รับการรับรองในระดับสากล โดยมีองค์ประกอบสำคัญคือ ระบบทะเบียนสิทธิ (Title Registry) ซึ่งทำหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกต่อการสื่อสารและการโอนสิทธิในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ใช้งาน ตลอดจนรับประกันความเป็นเจ้าของแบบไม่ซ้ำซ้อน (non-duplicative ownership) ซึ่งถือเป็นเงื่อนไขสำคัญในการรับรองความน่าเชื่อถือของระบบดังกล่าวในเชิงกฎหมายและพาณิชย์

ในช่วงเริ่มต้น ระบบของ Bolero มุ่งเน้นการให้บริการกับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เป็นหลัก ก่อนจะมีแผนการขยายบริการไปยังภาคการค้าสินค้าน้ำมัน และครอบคลุมการขนส่งทางถนน ทางราง และทางอากาศในลำดับถัดไป ทั้งนี้ ระบบดังกล่าวได้รับการเปิดตัวใน 13 ประเทศ ได้แก่ เบลเยียม บราซิล ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เยอรมนี จีน (เขตบริหารพิเศษฮ่องกง) อิตาลี นอร์เวย์ สิงคโปร์ สเปน ไต้หวัน สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา พร้อมทั้งมีแผนการขยายการใช้งานไปยังภูมิภาคอื่นในอนาคต นอกจากนี้ การจัดตั้ง Bolero Association Ltd. ในฐานะสมาคมผู้ใช้งานที่มีความสนใจ ในระบบ Bolero ได้แสดงให้เห็นถึงการมีส่วนร่วมอย่างกว้างขวางจากภาคส่วนต่าง ๆ อันประกอบด้วย ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง ตัวแทนรับจัดส่ง ธนาคาร หน่วยงานท่าเรือ ผู้ดำเนินการท่าเทียบเรือ และบริษัทประกันภัย ซึ่งสะท้อนถึงความพยายามเชิงพาณิชย์ระดับนานาชาติครั้งแรกในการจัดตั้งระบบใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่มีโครงสร้างครบวงจรและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานในห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการรับรองใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการรับขนของทางทะเล

4.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขน ไม่ได้มีการบัญญัติถึงความหมายของสัญญารับขนไว้ แต่จากการพิจารณาบทบัญญัติมาตรา 608 ถึงมาตรา 639 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้วอาจให้ความหมายได้ว่า *“สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า “ผู้ขนส่ง” ตกลงจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง โดยได้รับค่าตอบแทนในรูปของค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารแล้วแต่กรณี จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่า “ผู้ส่ง” หรือ “ผู้ตราส่ง” ทั้งนี้ การขนส่งดังกล่าวต้องอยู่ภายใต้การประกอบกิจการในทางการค้าตามปกติของผู้ขนส่ง”* อย่างไรก็ดี บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มุ่งหมายใช้กับกิจการรับขนโดยทั่วไป แต่หากเป็นการรับขนของทางทะเล มาตรา 609[41] วรรคสอง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดให้บังคับตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ มีความตกลงระหว่างประเทศ กฎ และประเพณี

[41] มาตรา 609 การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนไปรษณียภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ

รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น.

ในทางปฏิบัติที่ยอมรับนับถืออยู่เป็นจำนวนมาก อันทำให้มีการตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นมาใช้บังคับเป็นการเฉพาะ

4.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีพัฒนาการมาจากความจำเป็นในการตรากฎหมายเฉพาะว่าด้วยการรับขนสินค้าทางทะเลในประเทศไทย ทั้งนี้ เนื่องจากก่อนหน้าการประกาศใช้พระราชบัญญัติดังกล่าว ประเทศไทยยังขาดบทบัญญัติกฎหมายที่มีลักษณะเฉพาะรองรับการดำเนินการรับขนของทางทะเลโดยตรง ส่งผลให้ต้องอาศัยบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งมีลักษณะทั่วไปและไม่สามารถตอบสนองต่อข้อเท็จจริงและลักษณะเฉพาะของการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศได้อย่างเพียงพอ

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีสาระสำคัญเป็นการกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของในธุรกิจการขนส่งทางทะเล โดยเน้นการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการรักษาความปลอดภัยของเรือและสินค้า การออกใบตราส่ง การชำระค่าระวาง และการคุ้มครองสิทธิของผู้ส่งของและผู้รับตราส่ง เพื่อสร้างความมั่นใจและความเป็นธรรมในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางทะเลในประเทศไทย อย่างไรก็ดี พระราชบัญญัติดังกล่าวรองรับเฉพาะใบตราส่งในรูปแบบเอกสารกระดาษเท่านั้น โดยไม่มีบทบัญญัติรองรับสถานะและผลทางกฎหมายของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในธุรกรรมการขนส่งทางทะเลอย่างชัดเจน ทำให้สถานะในทางกฎหมายและการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง เช่น การโอนสิทธิในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ต้องอาศัยกฎหมายอื่นในการรับรองเช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ประกอบด้วย

4.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ได้บัญญัติขึ้นตามแนวทางของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (Model Law on Electronic Commerce) และกฎหมายแม่แบบว่าด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Model Law on Electronic Signatures) ของคณะกรรมาธิการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (UNCITRAL) ซึ่งเป็นแนวทางสากลที่ได้รับการยอมรับและนำไปปรับใช้ในกฎหมายของหลายประเทศทั่วโลก เพื่อรองรับความเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้ พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้วางหลักการสำคัญดังกล่าวไว้ในหมวด 1 ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีสาระสำคัญเป็นการรับรองสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้เสมอด้วยกระดาษ เพื่อให้การดำเนินการใดๆ ตามที่กฎหมายบัญญัติสามารถทำในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้และมีผลผูกพันตามกฎหมาย ขอบเขตการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้น คือ ให้ใช้บังคับแก่ธุรกรรมในทางแพ่งและพาณิชย์ที่ดำเนินการโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เว้นแต่ธุรกรรมที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดมิให้นำพระราชบัญญัตินี้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนมาใช้บังคับ

4.3.1 ความหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

โดยที่มาตรา 3[42] แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ได้ให้ความหมายของ “ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า ข้อความที่ได้สร้าง ส่ง รับ เก็บรักษา หรือประมวลผลด้วย

[42] มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น วิธีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ โทรเลข โทรพิมพ์ หรือโทรสาร (มาตรา 3) ซึ่งสะท้อนถึงแนวคิดของความเป็นกลางทางเทคโนโลยี (technology neutrality) ส่วน “ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์” (electronic signature) ให้ความหมายไว้ว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่แนบเข้ากับข้อมูลอื่นในระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อแสดงเจตนาและการยินยอมของบุคคลผู้เป็นเจ้าของลายมือชื่อดังกล่าว ทั้งนี้ การจะถือว่าลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์มีผลทางกฎหมายจำเป็นต้องพิจารณาว่าได้กระทำโดยบุคคลที่มีอำนาจกระทำการ และมีมาตรฐานการพิสูจน์ยืนยันตัวตนที่เชื่อถือได้ตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด เช่น การใช้ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (digital certificate) ที่ออกโดยหน่วยงานรับรองที่ได้รับการขึ้นทะเบียนตามกฎหมาย ดังนั้น หากพิจารณาตามความหมายดังกล่าวแล้ว ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ย่อมเข้าลักษณะการเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ฯ

4.3.2 สถานะในทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

ในประเด็นเกี่ยวกับสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มาตรา 7[43] และมาตรา 9 วรรคหนึ่ง[44] แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติหลักการพื้นฐานที่ว่า ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ไม่อาจถูกปฏิเสธผลทางกฎหมายเพียงเพราะเหตุที่ข้อมูลนั้นอยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ อันเป็นการรับรองอย่างชัดแจ้งว่าข้อมูลที่จัดทำหรือส่งผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ย่อมมีสถานะทางกฎหมายเทียบเท่ากับเอกสารในรูปแบบกระดาษ ตราบใดที่ข้อมูลดังกล่าวสามารถแสดงเจตนา หรือข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย นอกจากนี้ ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่จัดทำตามวิธีการที่เชื่อถือได้ และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กำหนด ย่อมมีผลผูกพันทางกฎหมายเช่นเดียวกับลายมือชื่อที่ลงไว้ในเอกสารกระดาษ[45]

“ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า ข้อความที่ได้สร้าง ส่ง รับ เก็บรักษา หรือประมวลผลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น วิธีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ โทรเลข โทรพิมพ์ หรือโทรสาร

“ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า อักษร อักขระ ตัวเลข เสียงหรือสัญลักษณ์อื่นใดที่สร้างขึ้นให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งนำมาใช้ประกอบกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุตัวบุคคลผู้เป็นเจ้าของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น และเพื่อแสดงว่าบุคคลดังกล่าวยอมรับข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น.

[43] มาตรา 7 ห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใดเพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

[44] มาตรา 9 ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้มีการลงลายมือชื่อ หรือกำหนดผลทางกฎหมายกรณีที่ไม่มีการลงลายมือชื่อไว้ ให้ถือว่าได้มีการลงลายมือชื่อแล้ว ถ้า

(1) ใช้วิธีการที่สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อ และสามารถแสดงเจตนาของเจ้าของลายมือชื่อเกี่ยวกับข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และ

(2) ใช้วิธีการในลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) วิธีการที่เชื่อถือได้โดยเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการสร้างหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แวดล้อมทั้งปวง รวมถึงข้อตกลงใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือ

(ข) วิธีการอื่นใดที่สามารถยืนยันตัวเจ้าของลายมือชื่อและสามารถแสดงเจตนาของเจ้าของลายมือชื่อตาม (๑) ได้ด้วยวิธีการนั้นเองหรือประกอบกับพยานหลักฐานอื่น

ฯลฯ ฯลฯ

[45] โปรดดู พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 26 มาตรา 28 และมาตรา 30.

4.3.3 การรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐาน

มาตรา 11[46] แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ฯ ได้กำหนดหลักการไว้ว่า ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สามารถนำมาใช้เป็นพยานหลักฐานในกระบวนการพิจารณาคดีได้ ทั้งในคดีแพ่งและคดีอาญา โดยกฎหมายมิได้กำหนดให้การนำสืบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นต้องอาศัยการประมวลผลจากระบบคอมพิวเตอร์โดยตรง หรือจำเป็นต้องทำการคัดลอกข้อมูลลงในสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เช่น แผ่นซีดี เพื่อยื่นต่อศาลแต่อย่างใด และ “สิ่งพิมพ์ออก” (printout) ของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ย่อมมีสถานะเป็นพยานหลักฐานได้เช่นเดียวกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต้นฉบับ ด้วยเหตุนี้ ในทางปฏิบัติ ฝ่ายที่ประสงค์จะนำข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่กระบวนการพิจารณาคดีจึงสามารถจัดพิมพ์ข้อมูลดังกล่าวออกเป็นเอกสารในรูปแบบกระดาษ แล้วใช้เอกสารดังกล่าวเป็นพยานหลักฐานในชั้นศาลได้ โดยไม่จำเป็นต้องแสดงผลข้อมูลผ่านระบบคอมพิวเตอร์หรือจัดส่งไฟล์อิเล็กทรอนิกส์โดยตรงต่อศาล นอกจากนี้ เพื่อให้พยานหลักฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีน้ำหนักเพียงพอที่ศาลจะรับฟังและพิจารณาเชื่อถือได้ ฝ่ายที่นำสืบควรดำเนินการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในประเด็นที่เกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของข้อมูลดังกล่าว โดยดำเนินการตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ ควรแสดงให้ศาลเห็นว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีที่มาหรือกระบวนการจัดทำที่เชื่อถือได้ ไม่สามารถปลอมแปลงได้โดยง่าย มีระบบการจัดเก็บที่รับรองความครบถ้วนของข้อมูล ปราศจากการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงภายหลังจากการจัดทำ และสามารถตรวจสอบย้อนกลับไปยังผู้ส่งของหรือผู้สร้างข้อมูลได้อย่างแน่นอน

อย่างไรก็ดี ในทางกฎหมายก็ยังมีปัญหาว่าบทบัญญัติในพระราชบัญญัติธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ฯ จะสามารถนำมาปรับใช้กับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ได้เพียงใด และก่อให้เกิดปัญหาในทางกฎหมายของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการรับขนของทางทะเลซึ่งจะได้กล่าวในหัวข้อต่อไป

5. ปัญหาทางกฎหมายของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการรับขนของทางทะเล

การที่กฎหมายจะยอมรับใบตราส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์เพื่อทดแทนการใช้ใบตราส่งในรูปแบบกระดาษได้นั้น ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ต้องสามารถรักษาหน้าที่ทางกฎหมายพื้นฐานของใบตราส่งไว้ครบถ้วน กล่าวคือ ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ จะต้องสามารถปฏิบัติหน้าที่สำคัญในฐานะเอกสารสิทธิ (document of title) ได้เช่นเดียวกับใบตราส่งที่อยู่ในรูปแบบกระดาษ ได้แก่

(1) ความมีผลผูกพันทางกฎหมาย (Legal Validity) เอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์จะต้องได้รับการรับรองให้มีผลในทางกฎหมายเทียบเท่ากับใบตราส่งฉบับกระดาษ ทั้งในด้านพยานหลักฐานและฐานะของเอกสารสิทธิ

(2) การระบุตัวบุคคลผู้มีสิทธิในเอกสาร (Identifiability) และการระบุสิทธิในทรัพย์สินและความสามารถในการโอนสิทธิ (Transferability) เพื่อการควบคุมสิทธิอย่างเฉพาะเจาะจง (Exclusive Control) โดยใบตราส่ง

---

[46] มาตรา 11 ห้ามมิให้ปฏิเสธการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานในกระบวนการพิจารณาตามกฎหมายทั้งในคดีแพ่ง คดีอาญา หรือคดีอื่นใด เพียงเพราะเหตุว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ในการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะเชื่อถือได้หรือไม่เพียงใดนั้นให้พิเคราะห์ถึงความน่าเชื่อถือของลักษณะหรือวิธีการที่ใช้สร้าง เก็บรักษา หรือสื่อสารข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ลักษณะหรือวิธีการเก็บรักษา ความครบถ้วน และไม่มีการเปลี่ยนแปลงของข้อความลักษณะ หรือวิธีการที่ใช้ในการระบุหรือแสดงตัวผู้ส่งข้อมูล รวมทั้งพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งปวง

ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วย.

อิเล็กทรอนิกส์จะต้องสามารถระบุได้ว่าใครเป็นผู้มีสิทธิในสินค้า และสามารถโอนสิทธิดังกล่าวให้แก่บุคคลอื่นได้โดยถูกต้องตามกฎหมาย

(3) ความปลอดภัยในการแลกเปลี่ยนข้อมูล (Security) หรือการป้องกันการปลอมแปลงและการใช้ซ้ำ (Prevention of Duplication and Forgery) การส่งต่อใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างคู่สัญญาจะต้องอยู่ภายใต้ระบบที่มีมาตรการรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์อย่างเพียงพอ เพื่อป้องกันการเข้าถึงโดยไม่ได้รับอนุญาต การปลอมแปลงข้อมูล หรือการใช้ซ้ำ ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญในการรักษาความน่าเชื่อถือของระบบ

แม้ว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 จะวางหลักการรับรองสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้เสมอด้วยเอกสารในรูปแบบกระดาษ หากดำเนินการภายใต้หลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด แต่ในทางปฏิบัติ การนำข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนใบตราส่งที่มีลักษณะเป็น “เอกสารสิทธิ” ยังคงเผชิญกับข้อจำกัดหลายประการ ทั้งนี้ เนื่องจากการรับขนของทางทะเลในประเทศไทยอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะ แต่กฎหมายฉบับดังกล่าวยังไม่มีบทบัญญัติที่รับรองสถานะทางกฎหมายของใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ไว้อย่างชัดเจน แม้พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ฯ จะมีบทบัญญัติรองรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยทั่วไป แต่ไม่มีบทบัญญัติเฉพาะสำหรับการโอนสิทธิหรือการครอบครองเอกสารสิทธิที่มีลักษณะเฉพาะทางกฎหมาย ส่งผลให้การบังคับใช้ในทางปฏิบัติยังคงมีข้อจำกัดและก่อให้เกิดความไม่ชัดเจนในทางกฎหมายสำหรับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

5.1 ปัญหาสถานะทางกฎหมายของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

โดยที่บทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังคงยึดหลักการใช้เอกสารในรูปแบบกระดาษเป็นหลัก โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งสินค้าซึ่งเป็นเอกสารสำคัญในกระบวนการขนส่งทางทะเลและมีสถานะทางกฎหมายเป็นเอกสารสิทธิ (document of title) ที่สามารถใช้เป็นหลักฐานแสดงสิทธิในสินค้า และใช้ในการโอนสิทธิในสินค้าที่ระบุในใบตราส่งได้ อย่างไรก็ตาม กฎหมายฉบับดังกล่าวมิได้บัญญัติรองรับการใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์อย่างชัดเจน ไม่ว่าจะในด้านรูปแบบ ความถูกต้องตามกฎหมาย หรือกลไกการโอนสิทธิผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

แม้ว่าประเทศไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ซึ่งเป็นกฎหมายที่วางหลักการทั่วไปว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สามารถใช้แทนเอกสารกระดาษได้ (มาตรา 7 และมาตรา 8) และสามารถนำมาใช้เป็นพยานหลักฐานในทางกฎหมาย หากข้อมูลดังกล่าวมีความน่าเชื่อถือเพียงพอ (มาตรา 11) โดยเฉพาะในแง่ของความถูกต้องครบถ้วน (integrity) ความน่าเชื่อถือของแหล่งที่มา (authenticity) และการสามารถตรวจสอบย้อนหลังได้ (auditability) อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติดังกล่าวไม่ได้มีบทบัญญัติที่กล่าวถึงใบตราส่งสินค้าซึ่งเป็นเอกสารที่มีลักษณะเฉพาะแตกต่างจากเอกสารทั่วไป กล่าวคือ นอกจากจะเป็นหลักฐานแสดงสัญญาการรับขนแล้ว ยังทำหน้าที่เป็นเอกสารแสดงสิทธิในสินค้าอีกด้วย ลักษณะเฉพาะนี้ทำให้ใบตราส่งแตกต่างจากเอกสารทั่วไป และต้องอาศัยกลไกการโอนสิทธิที่แน่นอนและสามารถตรวจสอบได้ เช่น การสลักหลัง (endorsement) และการถือครองอย่างต่อเนื่อง (continuous possession)

ด้วยเหตุนี้ จึงเกิดข้อกังวลและปัญหาในทางกฎหมายเกี่ยวกับสถานะของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ว่าสามารถเทียบเคียงหรือใช้แทนใบตราส่งในรูปแบบกระดาษได้โดยสมบูรณ์หรือไม่ โดยเฉพาะในแง่ของการใช้เป็นหลักฐานแสดงสิทธิในทรัพย์สิน ซึ่งโดยหลักกฎหมายทรัพย์สินไทยยังมิได้มีบทบัญญัติที่รับรองการโอนสิทธิในทรัพย์สินผ่านเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ไว้อย่างชัดเจน และจากสถานการณ์ดังกล่าวนำมาสู่ปัญหาในเชิงปฏิบัติหลายประการ โดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับความมั่นใจในสิทธิและความรับผิดที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เช่น การที่ธนาคารพาณิชย์ยังคงปฏิเสธการยอมรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในกระบวนการเปิดและชำระเงินตามเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit: L/C) รวมถึงการที่กรมศุลกากรยังคงกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องยื่นเอกสารฉบับพิมพ์กระดาษประกอบการดำเนินการพิธีการศุลกากร[47] นอกจากนี้ในกรณีที่เกิดข้อพิพาท เช่น ความเสียหายของสินค้า หรือการจัดส่งสินค้าผิดสถานที่จุดหมายปลายทาง ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีฐานทางกฎหมายที่ชัดเจนเพียงพอให้ศาลสามารถใช้ในการพิจารณาและวินิจฉัยสิทธิของคู่ความแทนที่การอ้างอิงใบตราส่งกระดาษซึ่งเป็นแนวปฏิบัติแบบดั้งเดิม

อนึ่ง สำหรับสถานะทางกฎหมายของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่ปรากฏในใบตราส่ง ผู้เขียนเห็นว่าไม่มีปัญหาในทางปฏิบัติ เนื่องจากสามารถใช้มาตรา 9 ประกอบกับมาตรา 26 มาตรา 28 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ฯ มารับรองสถานะทางกฎหมายได้

5.2 ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิของผู้ทรงใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

5.2.1 ปัญหาความเป็นเอกสารสิทธิ (Document of Title) และการเปลี่ยนมือได้ (Negotiability)

โดยที่ใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธิที่แสดงสิทธิในสินค้า และการโอนสิทธิในสินค้า (Transferability) สามารถกระทำได้โดยการสลักหลังและส่งมอบ และผู้ทรงใบตราส่งที่สุจริตจะได้รับความคุ้มครองในฐานะเจ้าของสินค้า สำหรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ แม้จะสามารถทำหน้าที่ได้เช่นเดียวกับใบตราส่งที่อยู่ในรูปแบบกระดาษตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นก็ตาม แต่เนื่องจากยังไม่มีบทบัญญัติกฎหมายใดที่รับรองสถานะของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ว่าเป็นเอกสารสิทธิ และกำหนดหลักเกณฑ์การโอนสิทธิในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ไว้อย่างชัดเจน ทั้งในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 จึงทำให้ความสามารถในการเปลี่ยนมือ (Negotiability) ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในทางกฎหมายยังมีความไม่แน่นอน

5.2.2 ปัญหาเรื่องการถือครอง (Possession) ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

เนื่องจากในตราส่งในรูปแบบกระดาษสามารถส่งมอบได้ทางกายภาพ อันเป็นการแสดงถึงการถือครอง (possession) ที่มีนัยทางกฎหมายตามมาตรา 1367 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม ในระบบอิเล็กทรอนิกส์ ยังไม่มีกลไกทางกฎหมายที่ยอมรับการถือครองข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ว่าเทียบเท่าการถือครองเอกสารที่เป็นกระดาษโดยตรง ซึ่งทำให้เป็นอุปสรรคสำคัญในทางกฎหมายของการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากการถือครองเป็นเงื่อนไขหลักของการใช้เอกสารสิทธิซึ่งเป็นหลักฐานแสดงสิทธิในสินค้าหรือทรัพย์สินที่ระบุไว้ในเอกสาร และเป็นกลไกในการเวนคืน (surrender) เพื่อรับมอบสินค้าเมื่อสินค้า

[47]เช่น ข้อ 5 (2) หรือ (3) ข้อ 10 หรือข้อ 13 แห่งประกาศกรมศุลกากร ที่ 134/2561 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์.

ถึงปลายทาง นอกจากนี้ แม้การใช้เทคโนโลยีบัญชีแยกประเภทแบบกระจาย (Distributed Ledger Technology: DLT) เช่น เทคโนโลยีบล็อกเชน (blockchain) จะสามารถกำหนดความเป็นเจ้าของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แบบจำเพาะ (token) ได้ แต่พระราชบัญญัติธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ฯ ยังไม่มีบทบัญญัติใดกำหนดให้ token นั้นเทียบเท่าการถือครองใบตราส่งที่อยู่ในรูปแบบกระดาษที่ก่อให้เกิดสิทธิในสินค้า กรณีจึงยังคงมีปัญหาทางกฎหมายในเรื่องการรับรองสิทธิในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์และสิทธิในสินค้าที่ระบุในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างสมบูรณ์

5.2.3 ปัญหาการเป็นเอกสารต้นฉบับของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และข้อจำกัดในการโอนสิทธิใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

โดยที่มาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ฯ กำหนดหลักเกณฑ์สำคัญเกี่ยวกับการนำเสนอหรือเก็บรักษาข้อความในรูปแบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้มีสถานะเทียบเท่าเอกสารต้นฉบับ โดยกำหนดว่าในกรณีที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ใช้วิธีการที่เชื่อถือได้ในการรักษาความถูกต้องของข้อความตั้งแต่การสร้างข้อความเสร็จสมบูรณ์ และสามารถแสดงข้อความนั้นในภายหลังได้ จะถือว่าเป็นเอกสารต้นฉบับตามกฎหมาย และสามารถนำเสนอหรือเก็บรักษาในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้โดยไม่ต้องพิมพ์ออกมาเป็นเอกสารกระดาษ

ด้วยลักษณะเฉพาะของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งสามารถทำสำเนาได้โดยไม่จำกัดจำนวน ย่อมมีผลให้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ในมาตราดังกล่าวมีสถานะเป็น “ต้นฉบับ” ได้ในทุกสำเนา อันนำไปสู่ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับความเป็นเอกเทศของต้นฉบับ และความแน่นอนของสิทธิในกรณีที่มีการส่งมอบหรือโอนสิทธิผ่านใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หลายฉบับพร้อมกัน ดังนี้

ประการแรก การโอนสิทธิและการสลักหลัง (Endorsement) ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ยังไม่มีกฎหมายรองรับอย่างชัดเจน โดยแม้ว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ฯ จะบัญญัติให้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีสถานะทางกฎหมายเทียบเท่าข้อมูลในรูปแบบกระดาษในหลายกรณี แต่ก็มิได้ให้การรับรองกระบวนการโอนสิทธิในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างครบถ้วน โดยเฉพาะในลักษณะเอกสารสิทธิที่สามารถเปลี่ยนมือได้ กล่าวคือ ใบตราส่งที่อยู่ในรูปแบบกระดาษ การโอนสิทธิมักดำเนินการผ่านกลไกการสลักหลังและการส่งมอบเอกสารต้นฉบับ ซึ่งเป็นเอกสารที่จับต้องได้และมีลักษณะเฉพาะตัว ทำให้สามารถรับรองสิทธิของผู้ถือรายใหม่ได้อย่างแน่นอน ในขณะที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไม่สามารถจำกัดการส่งมอบไว้เพียงครั้งเดียว และอาจเกิดความซ้ำซ้อนหรือความไม่ชัดเจนในการส่งต่อ ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการโอนสิทธิซ้ำซ้อน

ประการที่สอง คือ ข้อจำกัดในการพิสูจน์การส่งมอบและการควบคุมเอกสาร ซึ่งเป็นผลจากธรรมชาติของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถคัดลอกหรือกระจายได้โดยไม่จำกัด ต่างจากเอกสารกระดาษซึ่งมีตัวตนและสามารถควบคุมจำนวนฉบับได้ ดังนั้น การพิสูจน์ว่าบุคคลใดเป็นผู้ถือสิทธิที่แท้จริงในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จึงเป็นเรื่องซับซ้อน และอาจนำไปสู่ข้อพิพาทในกรณีที่มีการโอนสิทธิซ้อนกัน หรือมีการอ้างสิทธิโดยหลายฝ่ายในเวลาเดียวกัน

ประการที่สาม คือ ประเด็นเกี่ยวกับการพิมพ์ (Printout) ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ณ ปลายทาง เพื่อใช้เป็นหลักฐานในการรับสินค้า แม้การพิมพ์ดังกล่าวจะเป็นบริการที่ผู้ให้บริการขนส่งจัดให้เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้รับสินค้า แต่ไม่ถือว่าเป็นกระบวนการโอนสิทธิที่สมบูรณ์ในระบบอิเล็กทรอนิกส์ และเอกสารที่พิมพ์

ออกมาก็ ไม่ถือเป็นใบตราส่งต้นฉบับตามกฎหมาย หากไม่ได้รับการรับรองโดยหน่วยงานที่มีอำนาจตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด

จากประเด็นปัญหาที่ได้กล่าวมาข้างต้น นำไปสู่ปัญหาเรื่องการเวนคืนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเรียกให้ส่งมอบของตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งยังขาดความชัดเจนในทางกฎหมายและเทคโนโลยี และยังไม่สามารถใช้ทดแทนกลไกการเวนคืนใบตราส่งที่อยู่ในรูปแบบกระดาษได้อย่างสมบูรณ์ในทางปฏิบัติ

5.3 ปัญหาการยอมรับจากหน่วยงานหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

แม้จะมีความพยายามในระดับนานาชาติและภายในประเทศในการส่งเสริมการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการค้าระหว่างประเทศแบบไร้เอกสารกระดาษ (paperless trade) แต่ในทางปฏิบัติ ยังปรากฏอุปสรรคสำคัญหลายประการในการยอมรับการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จากหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ ดังนี้

5.3.1 ความไม่สอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศและแนวปฏิบัติสากล

เนื่องจากกฎหมายไทยในปัจจุบันยังไม่มีบทบัญญัติที่รับรองสถานะของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างชัดเจนภายใต้การทำธุรกรรมตามสัญญาเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit: L/C) ซึ่งใบตราส่งเป็นเอกสารที่ต้องใช้ประกอบการทำสัญญาดังกล่าว ส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ธนาคารพาณิชย์หรือองค์กรเกี่ยวกับการเดินเรือ ไม่สามารถรับรองหรือดำเนินการโดยใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลักฐานหรือเอกสารประกอบได้อย่างมั่นใจ โดยเฉพาะเมื่อข้อกำหนดของ UCP 600 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 2007 Revision) ซึ่งใช้กันอย่างแพร่หลายในการค้าระหว่างประเทศ รองรับเฉพาะเอกสารในรูปแบบกระดาษเท่านั้น ทั้งนี้ ในกรณีที่มีการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์จำเป็นต้องใช้ภาคผนวกเพิ่มเติม คือ eUCP (Supplement to UCP for Electronic Presentation, 2019) ซึ่งอนุญาตให้มีการเสนอใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ได้ หากคู่สัญญา L/C ยินยอมให้ใช้รูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเมื่อธนาคารพาณิชย์หรือเกี่ยวกับการเดินเรือไม่ยอมรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ย่อมไม่สามารถดำเนินการตาม eUCP ได้

5.3.2 การไม่ได้รับการรับรองให้มีผลทางกฎหมายจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากกฎหมายไทยในปัจจุบันยังไม่มีบทบัญญัติที่รับรองสถานะของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างชัดเจน ทำให้ในทางปฏิบัติ หน่วยงานบางแห่งยังคงใช้ระบบที่ยึ่นหลักฐานเป็นเอกสารกระดาษเท่านั้น เช่น ธนาคารพาณิชย์หลายแห่งยังคงปฏิเสธการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในกระบวนการเปิดและชำระเงินตาม L/C เนื่องจากกังวลเรื่องความเสี่ยงทางกฎหมายและความน่าเชื่อถือของระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวกับความเสี่ยงในการทำให้ผู้รับประโยชน์ไม่ได้รับชำระเงิน[48] หรือกรมศุลกากร ยังคงกำหนดให้ยื่นเอกสารใบตราส่งในรูปแบบ

[48] อังคณา นาควิจิตร, 'ความเสี่ยงของผู้รับประโยชน์ในการรับชำระเงินจากเลตเตอร์ออฟเครดิต ประเภทต่าง ๆ ในการทำธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ' (วิทยานิพนธ์ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2560) 63 <https://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2017/TU_2017_5864030027_6594_9392.pdf> สืบค้นเมื่อ 1 มิถุนายน 2568.

กระดาษเพื่อประกอบการปล่อยสินค้าภายใต้ระบบพิธีการศุลกากร[49] แม้ว่าข้อมูลจะถูกส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National Single Window[50] ก็ตาม

5.4 ปัญหาการรับฟังใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานในกระบวนการยุติธรรม

แม้มาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ฯ จะกำหนดรองรับให้รับฟังพยานหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์ได้ แต่ศาลไทยไม่มีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนในด้านรูปแบบ ขั้นตอนการนำเสนอ หรือเกณฑ์การพิจารณาความน่าเชื่อถือของข้อมูลและใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ วิธีพิจารณาคดีของไทยยังคงให้ความสำคัญกับพยานเอกสารที่จับต้องได้ และการสืบพยานบุคคลโดยตรง อันทำให้คู่ความที่อ้างอิงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต้องพิสูจน์ความถูกต้องและความเชื่อถือได้ของระบบที่ใช้จัดเก็บหรือสร้างข้อมูล ซึ่งอาจจำเป็นต้องใช้ผู้เชี่ยวชาญเทคนิคเข้าช่วยเหลือ ทำให้เกิดภาระทางต้นทุนและเวลาในการดำเนินกระบวนพิจารณา

5.5 ปัญหามาตรฐานและความน่าเชื่อถือของระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่นำมาใช้กับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

5.5.1 การขาดระบบกลางที่ได้รับการรับรองในกฎหมาย

แม้ว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ได้วางหลักเกณฑ์เพื่อรองรับความน่าเชื่อถือของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะในเรื่องของการใช้ลายมือชื่อดิจิทัล (Digital Signature) ที่ผ่านการรับรองโดยผู้ให้บริการออกใบรับรอง (Certification Authority: CA) อันถือเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบที่มีความเชื่อถือได้ (Reliable System) อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติดังกล่าวยังมิได้กำหนดให้มีระบบที่เป็นมาตรฐานกลางหรือมาตรฐานเฉพาะสำหรับการออกและส่งมอบใบตราส่งสินค้าที่อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์โดยตรง เพื่อใช้ร่วมกันอย่างเป็นระบบในภาคธุรกิจการขนส่ง

การไม่มีระบบที่เป็นมาตรฐานกลางดังกล่าวก่อให้เกิดความไม่แน่นอนทั้งในเชิงเทคนิคและกฎหมายในเรื่องของความปลอดภัยของข้อมูล (Data Security) และความน่าเชื่อถือของการโอนสิทธิในตัวสินค้า เนื่องจากยังมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิเสธความรับผิด (Repudiation) การปลอมแปลง (Forgery) การแก้ไขข้อมูล (Tampering) ตลอดจนปัญหาการส่งซ้ำหรือส่งต่อข้อมูลซึ่งอาจนำไปสู่ความขัดแย้งด้านสิทธิในทรัพย์สินและภาระผูกพันทางการค้า โดยเฉพาะในกรณีที่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ไม่ได้ถูกออกแบบให้รองรับกลไกการโอนสิทธิแบบ “ครั้งเดียวและเด็ดขาด” (Single-Transfer System) หรือใช้เทคโนโลยีที่ไม่สามารถป้องกันการปลอมแปลงและแก้ไขข้อมูลย้อนหลังได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น เทคโนโลยี Blockchain นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติ ภาคธุรกิจขนส่งจึงยังคงใช้

---

[49] เช่น ประกาศกรมศุลกากร ที่ 134/2561 เรื่อง การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์.

[50] ระบบ National Single Window (NSW) เป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2G,G2B และ B2B) สำหรับการเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งเป็นระบบบริการแบบอัตโนมัติและกึ่งอัตโนมัติควบคู่ไปกับการปฏิรูปกระบวนการและขั้นตอนการให้บริการ และการลดรูปเอกสาร โดยอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการสามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัยและไร้เอกสาร รวมถึงการใช้ข้อมูลร่วมกันกับทุกองค์กรที่เกี่ยวข้อง และการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยผู้ใช้บริการทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจสามารถติดตามผลในทุก ๆ ขั้นตอนของการดำเนินงานนำเข้า ส่งออกและการอนุมัติต่าง ๆ ผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ (NSW e-Tracking) ทุกวันและตลอด 24 ชั่วโมง (ข้อมูลจาก กรมศุลกากร, ‘ระบบ National Single Window (NSW)’ <https://shorturl.asia/Wlfxy> สืบค้นเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2568.

ระบบของเอกชนหรือแพลตฟอร์มที่ให้บริการใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่หลากหลาย เช่น Bolero, essDOCS, WAVE BL เป็นต้น ซึ่งแต่ละระบบมีมาตรฐานการควบคุม การโอนสิทธิ และการยืนยันตัวตนที่แตกต่างกัน ส่งผลให้ไม่มีมาตรฐานกลางที่นำมาใช้ในการพิจารณาในทางกฎหมาย โดยเฉพาะเมื่อเกิดข้อพิพาทระหว่างผู้ทรงใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่มีจำนวนมากกว่าหนึ่งราย

5.5.2 การขาดกลไกตรวจสอบจากหน่วยงานกลาง

โดยที่ใบตราส่งในรูปแบบกระดาษสามารถตรวจสอบความถูกต้องได้จากแหล่งที่มาของเอกสาร (เช่น ตัวแทนเรือ หรือธนาคาร) แต่การใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ยังขาดกลไกจากภาครัฐหรือองค์กรกลางที่มีอำนาจรับรองหรือกำกับดูแลระบบใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างชัดเจน โดยเฉพาะในกรณีที่เกิดข้อพิพาทด้านสิทธิหรือการบังคับสิทธิในศาล ถึงแม้ว่าจะสามารถอ้างแนวทางจากกฎหมายตัวแบบระหว่างประเทศ เช่น UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR) ที่ระบุหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหลักการ “functional equivalence” และ “exclusive control” ของเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถโอนสิทธิได้ แต่ประเทศไทยยังไม่มีการตรากฎหมายเฉพาะที่ยึดโยงกับแนวทางดังกล่าวที่ใช้สำหรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ อันส่งผลต่อความนิยมในการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

จากที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า แม้ว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 จะวางหลักการรับรองสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้เสมอด้วยเอกสารในรูปแบบกระดาษหากดำเนินการภายใต้หลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด แต่ในทางปฏิบัติ การนำข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนใบตราส่งที่มีลักษณะเป็นเอกสารสิทธิ โดยเฉพาะในบริบทของการขนส่งสินค้าทางทะเล ยังคงเผชิญกับข้อจำกัดหลายประการ ทั้งนี้ เนื่องจากการรับขนของทางทะเลในประเทศไทยอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะ แต่กฎหมายฉบับดังกล่าวยังไม่มีบทบัญญัติที่รับรองสถานะทางกฎหมายของใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ไว้อย่างชัดเจน ยิ่งไปกว่านั้น แม้พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ฯ จะมีบทบัญญัติรองรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยทั่วไป แต่กลับไม่มีบทบัญญัติเฉพาะสำหรับเอกสารที่มีลักษณะเฉพาะทางกฎหมาย เช่น ใบตราส่งซึ่งต้องอาศัยกลไกพิเศษในการโอนสิทธิ เช่น การสลักหลัง (endorsement) และการถือครองอย่างต่อเนื่อง (continuous possession) กล่าวคือ ไม่มีบทบัญญัติในการรองรับกลไกการโอนสิทธิในเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะที่เทียบเท่ากับการสลักหลังในเอกสารกระดาษ รวมทั้งยังไม่มีการกำหนดระบบกลางหรือมาตรฐานในระดับกฎหมายที่สามารถใช้เป็นกลไกรองรับการออกการโอน และการตรวจสอบใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้การบังคับใช้ในทางปฏิบัติยังคงมีข้อจำกัดและก่อให้เกิดความไม่มั่นคงทางกฎหมายสำหรับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

จากสถานการณ์ดังกล่าวนำมาสู่ปัญหาในเชิงปฏิบัติหลายประการ โดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับความมั่นใจในสิทธิและความรับผิดที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ อาทิ การที่ธนาคารพาณิชย์ยังคงปฏิเสธการยอมรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในกระบวนการเปิดและชำระเงินตาม L/C รวมถึงการที่กรมศุลกากรยังคงกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องยื่นเอกสารฉบับพิมพ์กระดาษประกอบการดำเนินการปล่อยสินค้า นอกจากนี้ในกรณีที่เกิดข้อพิพาท เช่น ความเสียหายของสินค้า หรือการจัดส่งสินค้าผิดสถานที่จุดหมายปลายทาง ใบตราส่ง

อิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีฐานทางกฎหมายที่ชัดเจนเพียงพอให้ศาลสามารถใช้ในการพิจารณาและวินิจฉัยสิทธิของคู่ความแทนที่การอ้างอิงใบตราส่งกระดาษซึ่งเป็นแนวปฏิบัติแบบดั้งเดิม

6. แนวทางการแก้ไขปัญหาทางกฎหมายของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการรับขนของทางทะเล

6.1 การมีกฎหมายเฉพาะหรือปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

แม้พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 จะบัญญัติเกี่ยวกับการจัดทำ การแปลง และการเก็บรักษาข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้แล้ว แต่กฎหมายดังกล่าวยังมิได้มีบทบัญญัติเฉพาะที่รองรับการจัดการใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างชัดเจน ส่งผลให้การใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ยังคงมีข้อจำกัดเชิงกฎหมายและข้อกังวลด้านความน่าเชื่อถือในทางปฏิบัติ เพื่อให้ระบบการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์สามารถเข้ามาทดแทนระบบกระดาษได้อย่างมีประสิทธิภาพและได้รับความเชื่อมั่นจากภาคธุรกิจ ผู้เขียนจึงเห็นว่ามีความจำเป็นที่รัฐควรพิจารณาบัญญัติกฎหมายเฉพาะเพื่อรองรับการใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ในการขนส่งของทางทะเล หรือดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 โดยให้ครอบคลุมถึง คำนิยามของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ สถานะทางกฎหมายที่เทียบเท่ากับใบตราส่งในรูปแบบกระดาษ หลักเกณฑ์การออกและโอนสิทธิด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ การควบคุมและครอบครองใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ และกลไกในการพิสูจน์สิทธิและการรับฟังในกระบวนการพิจารณาคดี รวมทั้งการกำหนดมาตรฐานของระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่นำมาใช้กับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้เกิดความชัดเจน เป็นมาตรฐานเดียวกัน และเพิ่มความเชื่อมั่นให้แก่ผู้เกี่ยวข้องกับการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในการรับขนของทางทะเล ทั้งนี้ ในการมีกฎหมายเฉพาะหรือการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น อาจพิจารณานำกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น กฎหมายแม่แบบว่าด้วยเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่โอนสิทธิได้ (MLETR) หรืออนุสัญญา Rotterdam Rules มาใช้เป็นแนวทางก็ได้

อย่างไรก็ดี สำหรับประเด็นการแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 นั้น ปรากฏว่า คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2564 เห็นชอบในหลักการการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่สำนักงานขับเคลื่อนการปฏิรูปประเทศ ยุทธศาสตร์ชาติ และการสร้างความสามัคคีปรองดอง (สำนักงาน ป.ย.ป.) เสนอ และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. .... (เรื่องเสร็จที่ 1654/2567)[51] เสร็จแล้ว โดยร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดบทบัญญัติที่ผู้เขียนเห็นว่า น่าจะสามารถนำมาแก้ไขปัญหาของการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้กล่าวมาข้างต้นได้บางประการ ดังนี้

6.1.1 การกำหนดบทนิยามคำว่า “ตราสารเปลี่ยนมือ” “ตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์” และ “บริการระบบตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์” ในร่างมาตรา 8

“ตราสารเปลี่ยนมือ” หมายความว่า เอกสารหรือตราสาร ซึ่งให้ผู้ทรงมีสิทธิเรียกร้องให้บุคคลอีกคนหนึ่งต้องกระทำการชำระหนี้ตามที่ระบุในเอกสารหรือตราสารนั้น

[51] ส่งพร้อมหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร 0913/298 ลงวันที่ 17 ธันวาคม 2567 ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกามีถึงสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โดยผู้ทรงอาจโอนสิทธิเรียกร้องตามเอกสารหรือตราสารให้แก่บุคคลอื่นด้วยการส่งมอบเอกสารหรือตราสารนั้นให้

"ตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์" หมายความว่า ตราสารเปลี่ยนมือที่อยู่ในรูปแบบของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และมีลักษณะครบถ้วนตามมาตรา 43

"บริการระบบตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์" หมายความว่า ระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ให้บริการด้านการสร้าง การเก็บรักษา การส่งมอบการครอบครอง หรือการอื่นใดเกี่ยวกับตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์

นอกจากนี้ ยังกำหนดบทนิยามที่อาจเกี่ยวข้องกับกระบวนการใช้ตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เช่น

"ตราประทับอิเล็กทรอนิกส์" หมายความว่า ตัวอักษร ตัวเลข เสียง หรือสัญลักษณ์อื่นใดที่สร้างขึ้นในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งนำมาใช้ร่วมกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อื่นเพื่อระบุตัวนิติบุคคลเจ้าของตราประทับและการแสดงเจตนาของนิติบุคคลในเนื้อหาสาระของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

"อัตลักษณ์" หมายความว่า ลักษณะเฉพาะของบุคคลซึ่งสามารถบ่งบอกหรือจำแนกได้โดยคุณลักษณะหรือชุดของคุณลักษณะที่เกี่ยวข้องกับตัวบุคคลนั้น

"การพิสูจน์ตัวตน" หมายความว่า กระบวนการรวบรวมและตรวจสอบข้อมูลเกี่ยวกับอัตลักษณ์ของบุคคล และการตรวจสอบความเชื่อมโยงระหว่างบุคคลกับข้อมูลเกี่ยวกับอัตลักษณ์นั้น

"สิ่งที่ใช้ยืนยันตัวตน" หมายความว่า สิ่งที่ใช้เชื่อมโยงอัตลักษณ์กับบุคคลซึ่งบุคคลนั้นครอบครองและควบคุมเพื่อใช้ในการยืนยันตัวตน เช่น รหัสผ่าน ข้อมูลชีวภาพ

"การยืนยันตัวตน" หมายความว่า กระบวนการยืนยันอัตลักษณ์ของบุคคลด้วยการตรวจสอบสิ่งที่ใช้ยืนยันตัวตนของบุคคลนั้น

6.1.2 การปรับปรุงบทบัญญัติที่กำหนดหลักการพื้นฐานของกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (principle of functional equivalence) ให้มีความทันสมัยและชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยกำหนดให้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และสิ่งพิมพ์ที่ออกจากข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีสถานะและคุณค่าทางกฎหมายเทียบเท่ากับเอกสารหรือพยานหลักฐานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้เกิดความชัดเจนในสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และสิ่งพิมพ์ดังกล่าว ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการดำเนินธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญ (ร่างมาตรา 10)

6.1.3 การกำหนดให้ในการพิจารณาคดีของศาล หากปรากฏว่ามีผู้โต้แย้งความน่าเชื่อถือของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกิดขึ้นจากการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์โดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ หรือวิธีการที่สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (สพธอ.) ประกาศกำหนด ยืนยัน หรือรับรองตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด ผู้โต้แย้งดังกล่าวจะเป็นผู้มีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ความไม่เชื่อถือของข้อมูลนั้น รวมทั้งรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการพิสูจน์ด้วย นอกจากนี้ ศาลอาจจัดทำบัญชีรายชื่อผู้เชี่ยวชาญที่มีความเชี่ยวชาญในการประเมินและให้ความเห็นเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาคดีอย่างเหมาะสม (ร่างมาตรา 12)

6.1.4 การกำหนดให้การใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ในการพิสูจน์ตัวตนอิเล็กทรอนิกส์และยืนยันตัวตนอิเล็กทรอนิกส์ (identity proofing and authentication) หรือวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ สพธอ. ประกาศกำหนด เป็นการพิสูจน์ตัวตนและยืนยันตัวตนตามที่กฎหมายกำหนด (ร่างมาตรา 24 และร่างมาตรา 25)

6.1.5 การกำหนดบทบัญญัติหมวด 3 (ร่างมาตรา 44 ถึงมาตรา 50)[52] เพื่อกำหนดหลักการใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้สำหรับการจัดทำตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์ (ร่างมาตรา 44 ถึงร่างมาตรา 46) ครอบครองตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์ (ร่างมาตรา 47) ส่งมอบตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์ (ร่างมาตรา 48) สลักหลังตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์ (ร่างมาตรา 49) และแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูลในตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์ (ร่างมาตรา 50) ให้สอดคล้องกับหลักสากลตามกฎหมายแม่แบบว่าด้วย

---

[52] มาตรา 44 ให้ตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์มีผลบังคับตามกฎหมายเช่นเดียวกับตราสารเปลี่ยนมือที่เป็นเอกสาร ผู้ใดจะปฏิเสธผลผูกพันทางกฎหมายของตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์เพียงเพราะเหตุที่ได้ทำเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัตินี้มิได้

มาตรา 45 ตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์ต้องมีลักษณะ ดังต่อไปนี้

(1) มีข้อความตามที่กฎหมายกำหนดให้ตราสารเปลี่ยนมือที่เป็นเอกสารต้องมีหรืออาจมีได้และอาจมีข้อความอื่นเพิ่มเติมจากที่กฎหมายกำหนดได้เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการทำหรือใช้งานตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์โดยไม่มีผลเปลี่ยนแปลงสิทธิหรือหน้าที่ของคู่กรณี

(2) ใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ในการแสดงว่าเอกสารอิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์

(3) ใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ในการควบคุมสิทธิที่เกี่ยวกับการสร้างตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์ขึ้น การโอนการสลักหลัง การแก้ไขหรือเพิ่มเติมข้อมูล จนถึงการทำลายตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์นั้น หรือใช้วิธีการตามที่สำนักงานประกาศกำหนด

(4) ใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ในการรักษาความถูกต้องของข้อความในตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการรักษาความถูกต้องของข้อความที่ได้แก้ไขหรือเพิ่มเติมขึ้นตามปกติของการสื่อสารหรือที่แก้ไขหรือเพิ่มเติมขึ้นโดยชอบ หรือใช้วิธีการตามที่สำนักงานประกาศกำหนด

มาตรา 46 การจัดทำตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์เพื่อใช้แทนตราสารเปลี่ยนมือที่เป็นเอกสาร หรือการจัดทำตราสารเปลี่ยนมือที่เป็นเอกสารเพื่อใช้แทนตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์ ต้องใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้โดยมีข้อความครบถ้วนถูกต้องและต้อง

(1) บันทึกบนตราสารเปลี่ยนมือที่เป็นเอกสารหรือตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์เดิมเพื่อแสดงให้เห็นโดยชัดแจ้งว่าตราสารเปลี่ยนมือที่เป็นเอกสารหรือตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์เดิมสิ้นผลบังคับใช้แล้ว และ

(2) บันทึกบนตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์หรือตราสารเปลี่ยนมือที่เป็นเอกสารที่ทำขึ้นใหม่เพื่อแสดงให้เห็นโดยชัดแจ้งว่าเดิมเคยเป็นตราสารเปลี่ยนมือที่เป็นเอกสารหรือตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์

เมื่อได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้ตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์หรือตราสารเปลี่ยนมือที่เป็นเอกสารที่ทำขึ้นใหม่ มีผลใช้บังคับแทนตราสารเปลี่ยนมือที่เป็นเอกสารหรือตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์เดิม และให้ดำเนินการที่จำเป็นเพื่อทำให้ตราสารเปลี่ยนมือที่เป็นเอกสารหรือตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์เดิมไม่สามารถนำกลับมาใช้ได้อีก

การดำเนินการตามวรรคหนึ่งและวรรคสองไม่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือหน้าที่ของคู่กรณีและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 47 ในกรณีที่กฎหมายกำหนดหรืออนุญาตให้มีการครอบครองตราสารเปลี่ยนมือได้ บุคคลใดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์ได้แต่เพียงบุคคลเดียวและมีการระบุตัวตนของบุคคลนั้นว่าเป็นผู้มีอำนาจควบคุม โดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้หรือได้ใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่สำนักงานประกาศกำหนด ให้ถือว่าบุคคลนั้นได้ครอบครองตราสารเปลี่ยนมือนั้นแล้ว

มาตรา 48 ในกรณีที่กฎหมายกำหนดหรืออนุญาตให้มีการส่งมอบการครอบครองตราสารเปลี่ยนมือ หากได้มีการโอนการควบคุมสิทธิในตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์โดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้หรือได้ใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่สำนักงานประกาศกำหนดให้ถือว่ามีการส่งมอบการครอบครองแล้ว

มาตรา 49 ในกรณีที่กฎหมายกำหนดหรืออนุญาตให้มีการสลักหลังตราสารเปลี่ยนมือ หากได้กระทำโดยจัดให้มีข้อความที่จำเป็นสำหรับการสลักหลังในตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์โดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้หรือได้ใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่สำนักงานประกาศกำหนด ให้ถือว่าได้มีการสลักหลังแล้ว

มาตรา 50 ในกรณีที่กฎหมายกำหนดหรืออนุญาตให้แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงข้อมูลในตราสารเปลี่ยนมือได้ หากได้แก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงข้อมูลในตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์โดยสามารถระบุถึงข้อมูลที่ถูกแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงได้โดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้หรือได้ใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ที่สำนักงานประกาศกำหนด ให้ถือว่าได้มีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงแล้ว.

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่โอนสิทธิได้ (MLETR) (มาตรา 10 และมาตรา 11) เพื่อให้สามารถรองรับระบบการค้าระหว่างประเทศที่เริ่มมีการนำตราสารเปลี่ยนมืออิเล็กทรอนิกส์มาใช้เป็นเอกสารหลักฐานเพื่อชำระเงินและแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ (monetary and payment instruments)

6.2 การดำเนินการในเชิงนโยบายและการปฏิบัติ

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถก้าวเข้าสู่ระบบการค้าทางทะเลที่ใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้ สมควรที่ประเทศไทยต้องมีนโยบายและแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การสนับสนุนการพัฒนาระบบเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อถือได้ (reliable control system) สำหรับการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เช่น เทคโนโลยีบล็อกเชนที่ใช้สำหรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ และกำหนดให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน หรือการมีมาตรการจูงใจทางภาษีให้แก่ผู้พัฒนาระบบ

7. บทสรุป

การเปลี่ยนผ่านจากใบตราส่งรูปแบบกระดาษสู่ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใสในกระบวนการขนส่งสินค้าทางทะเล เช่น การตรวจสอบย้อนกลับข้อมูลซึ่งช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือและความโปร่งใส ลดความผิดพลาดของเอกสาร ลดต้นทุนและระยะเวลาในกระบวนการทางเอกสาร อย่างไรก็ตาม ปัญหาสำคัญของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทยคือความไม่ชัดเจนของสถานะทางกฎหมายของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ และสิทธิของผู้ทรงใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายหลักที่ควบคุมใบตราส่งในระบบขนส่งทางทะเล ยังไม่ได้บัญญัติรองรับใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์โดยตรง และการปรับใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ก็ยังมีความไม่ชัดเจน ส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนในเรื่องการโอนสิทธิ การเรียกร้องสินค้า และการบังคับใช้สิทธิของผู้ทรงใบตราส่ง นอกจากนี้ การโอนสิทธิในใบตราส่งแบบกระดาษที่ใช้วิธีการสลักหลัง (endorsement) ไม่สามารถนำมาใช้กับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์โดยตรง ทำให้การทำธุรกรรมและการโอนสิทธิของผู้ทรงใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มีข้อจำกัด ทั้งนี้ แม้ว่าในระดับระหว่างประเทศ ได้มีการทำอนุสัญญาเกี่ยวกับใบตราส่ง เช่น อนุสัญญา Hague Rules และพิธีสาร Hague-Visby Rules หรืออนุสัญญา Hamburg Rules แต่ก็เป็นอนุสัญญาที่กำหนดกรอบสำหรับใบตราส่งแบบดั้งเดิม ขณะที่มีการทำอนุสัญญา Rotterdam Rules ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์โดยตรง แต่ก็ไม่เป็นที่นิยม นอกจากนี้ กฎระเบียบและมาตรฐานเฉพาะสำหรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เช่น CMI Rules for Electronic Bills of Lading และโครงการ Bolero Project แต่ก็เป็นเพียงหลักเกณฑ์ในทางเอกชน

ดังนั้น การแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง จึงจำเป็นต้องเพิ่มบทบัญญัติที่รองรับสถานะทางกฎหมายเฉพาะของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ กำหนดวิธีการโอนสิทธิในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ สนับสนุนการจัดตั้งระบบจดทะเบียนกลางและมาตรการพิสูจน์ตัวตน รวมถึงกำหนดสิทธิและการคุ้มครองสิทธิของผู้ทรงใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมกับการแก้ไขข้อพิพาทอย่างชัดเจน เพื่อส่งเสริมการใช้งานใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล อันจะช่วยส่งเสริมความเชื่อมั่นและการใช้งานใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในระบบขนส่งทางทะเลของไทยอย่างยั่งยืนต่อไป