บทที่ 4

ศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์เรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน กับกฎหมายไทย

เนื่องจากความเปลี่ยนแปลงในด้านความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีไปไกลเกินกว่าที่จะพัฒนากฎหมายออกมารองรับได้ทันทั่วถึง จึงเกิดปัญหาในการทำธุรกรรมผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพราะผู้ทำธุรกรรมไม่มีความเชื่อมั่นในผลทางกฎหมายของธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น ไม่ว่าจะเป็นเรื่องความสมบูรณ์หรือการเกิดขึ้นของสัญญา การฟ้องร้องนำคดีขึ้นสู่ศาลในการพิสูจน์ตัวบุคคลผู้ทำสัญญาหรือพิสูจน์เนื้อหาของข้อมูลที่ปรากฏจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ว่าจะมีการยอมรับฟังในฐานะพยานหลักฐานได้มากน้อยเพียงใด ผู้เขียนจึงได้พยายามศึกษาค้นคว้าเพื่อตรวจสอบปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นและแนวทางแก้ไข โดยเริ่มพิจารณาจากประเด็นเรื่องธุรกรรมการรับขนทางทะเลที่ใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์กับกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน ทั้งนี้ความสมบูรณ์และการมีผลบังคับตามกฎหมายของสัญญาการรับขนของทางทะเลและฐานะทางกฎหมายของบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาการรับขนของทางทะเลตามกฎหมายไทย ต้องพิจารณาตามกฎหมายที่มีผลใช้บังคับในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

4.1 การเกิดขึ้นของสัญญาการรับขนของทางทะเลโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์

4.1.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องสัญญาการรับขนของทางทะเลไว้ตามคำนิยามในมาตรา 3 ว่า “สัญญาการรับขนของทางทะเล หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าเรือหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าเรือหรือที่ในอีก

ประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง” และร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (ฉบับที่ ...) พ.ศ.ได้บัญญัติในมาตรา 3 ว่า “สัญญารับขนของทางทะเล หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงให้บริการรับขนของทางทะเล จากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง และผู้ส่งของตกลงจะชำระค่าระวางเพื่อการนั้น”

เมื่อได้พิจารณากฎหมายฉบับนี้และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.ในมาตราอื่นๆ ก็ไม่ปรากฏถึงข้อกำหนดใดๆ ที่กำหนดว่า การทำสัญญารับขนของทางทะเลจำเป็นต้องทำเป็นหนังสือหรือต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือจึงจะบังคับฟ้องร้องกันได้ ดังนั้น หากคู่สัญญาตกลงกันที่จะผูกพันในนิติกรรมตามสัญญารับขนของทางทะเล ด้วยหลักของการทำนิติกรรมสัญญา สัญญาย่อมเกิดขึ้นและมีผลบังคับแก่กันเมื่อมีคำเสนอและคำสนองถูกต้องกัน โดยไม่ต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรหรือต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือแต่อย่างใด ดังนั้น สัญญารับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จึงสามารถอยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ เพราะพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้บัญญัติว่าสัญญารับขนของทางทะเลต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรแต่อย่างใด

4.1.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 บัญญัติความหมายของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไว้ในมาตรา 7 ว่า “สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ สัญญาซึ่งผู้ตราส่งตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผู้ตราส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” และเมื่อได้พิจารณากฎหมายฉบับนี้ในมาตราอื่นๆ ก็ไม่ปรากฏข้อกำหนดใดๆ ที่บัญญัติว่า การทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจำเป็นต้องทำเป็นหนังสือหรือต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือจึงจะบังคับฟ้องร้องกันได้ ดังนั้น หากคู่สัญญาตกลงกันที่จะผูกพันตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ด้วยหลักของการทำนิติกรรมสัญญา สัญญาย่อมเกิดขึ้นและมีผลบังคับแก่กันเมื่อมีคำเสนอและคำสนองถูกต้องกัน โดยไม่ต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรหรือต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือแต่อย่างใด ดังนั้นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จึงสามารถอยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ ทำนองเดียวกับสัญญารับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

4.1.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

เจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้คือต้องการให้มีการรองรับสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้เสมือนกับการทำเป็นหนังสือหรือหลักฐานเป็นหนังสือ รับรองวิธีการส่งและรับข้อมูล การใช้ลายมือชื่อ ตลอดจนการรับฟังพยานหลักฐานที่เป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้สามารถแก้ปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์โดยมีกฎหมายรองรับอย่างเป็นเอกสรูปและสอดคล้องกับมาตรฐานที่นานาประเทศยอมรับ การยอมรับความเปลี่ยนแปลงจากข้อมูลในรูปกระดาษเอกสารมาเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ จึงต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้ชัดเจนถึงวิธีการและการทำให้มีผลทางกฎหมายและวิธีการทำให้ข้อมูลมีความมั่นคงปลอดภัย โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 3 เมษายน 2545 เป็นต้นไป ปัจจุบันนี้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 เพื่อรองรับเรื่องตราประทับอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นสิ่งที่สามารถระบุถึงตัวผู้ทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้เช่นเดียวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ และกำหนดให้มีบทบัญญัติที่กำหนดให้สามารถนำเอกสารซึ่งเป็นสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Printout) มาใช้แทนต้นฉบับหรือให้เป็นพยานหลักฐานในศาลได้

เมื่อพิจารณาถึงการเกิดขึ้นของสัญญารับขนของทางทะเลโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายเรื่องคำเสนอคำสนองและการเกิดธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ซึ่งให้นิยามคำว่าธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ไว้ในมาตรา 4 ว่าเป็นธุรกรรมที่กระทำขึ้นโดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยในมาตรา 13 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการทำคำเสนอหรือคำสนองในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ว่า “คำเสนอหรือคำสนองในการทำสัญญาอาจทำเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ และห้ามมิให้ปฏิเสธการมีผลทางกฎหมายของสัญญาเพียงเพราะเหตุที่สัญญานั้นได้ทำคำเสนอหรือคำสนองเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์” ซึ่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์¹ตามพระราชบัญญัตินี้ คือ ข้อความที่ได้ถูกสร้างขึ้นหรือถูกส่งหรือรับหรือเก็บรักษาหรือประมวลผลด้วย

¹ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 4

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

วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น วิธีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์² จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-mail) โทรเลข โทรศัพท์ หรือโทรสาร เป็นต้น

นอกจากนี้มาตรา 22 ได้บัญญัติว่า “การส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่าได้มีการส่งเมื่อข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้เข้าสู่ระบบข้อมูลที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ส่งข้อมูล” และมาตรา 23³ ประกอบกับมาตรา 24⁴ ได้กำหนดเรื่องความมีผลของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ว่า การรับข้อมูล

² พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 4

“การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า การส่งหรือรับข้อความด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างเครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้มาตรฐานที่กำหนดไว้ล่วงหน้า

³ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

มาตรา 23 “การรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่า มีผลนับแต่เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูล

หากผู้รับข้อมูลได้กำหนดระบบข้อมูลที่ประสงค์จะใช้ในการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้ โดยเฉพาะให้ถือว่าการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผลนับแต่เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลได้กำหนดไว้แล้ว แต่ถ้าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวได้ส่งไปยังระบบข้อมูลอื่นของผู้รับ ข้อมูลซึ่งมิใช่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลกำหนดไว้ให้ถือว่าการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผลนับแต่เวลาที่ได้เรียกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จากระบบข้อมูลนั้น

ความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแม้ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลตั้งอยู่ในสถานที่อื่น แห่งหนึ่งต่างหากจากสถานที่ที่ถือว่าผู้รับข้อมูลได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรา 24”

⁴ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

มาตรา 24 “การส่งหรือการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ให้ถือว่าได้ส่ง ณ ที่ทำการงานของผู้ส่งข้อมูล หรือได้รับ ณ ที่ทำการงานของผู้รับข้อมูลแล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับข้อมูลมีที่ทำการงานหลายแห่ง ให้ถือเอาที่ทำการงานที่เกี่ยวข้องมากที่สุดกับธุรกรรมนั้นเป็นที่ทำการงานเพื่อประโยชน์ตามวรรคหนึ่ง แต่ถ้าไม่สามารถกำหนดได้ว่าธุรกรรมนั้นเกี่ยวข้องกับที่ทำการงานแห่งใดมากที่สุด ให้ถือเอาสำนักงานใหญ่เป็นสถานที่ที่ได้รับหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

ในกรณีที่ไม่มีปรากฏที่ทำการงานของผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับข้อมูล ให้ถือเอาถิ่นที่อยู่ปกติเป็นสถานที่ที่ส่งหรือได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

อิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่าเมื่อมีผลนับแต่เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูล ส่วนการส่งหรือการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่าได้ส่ง ณ ที่ทำการงานของผู้ส่งข้อมูลหรือได้รับ ณ ที่ทำการงานของผู้รับข้อมูลแล้วแต่กรณี หมายความว่า การเกิดขึ้นของสัญญารับขนของทางทะเลโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์เกิดขึ้นเมื่อคำเสนอทางอิเล็กทรอนิกส์ถูกต้องตรงกับคำสนองทางอิเล็กทรอนิกส์ เหมือนกับคำเสนอสนองตามปกติ โดยมีสถานที่เกิดสัญญาคือทำการงานของผู้รับคำเสนอทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งสัญญารับขนของทางทะเลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์นี้มีผลทางกฎหมายเหมือนสัญญารับขนทั่วไปที่อยู่ในรูปเอกสารทุกประการ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

4.2 หลักเกณฑ์เรื่องบทนิยามเกี่ยวกับเอกสารการขนส่งและ บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

4.2.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้นิยามความหมายของคำว่าใบตราส่งไว้ในมาตรา 3 กล่าวคือ

“ใบตราส่ง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรจุทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง

หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับใบตราส่งนั้นได้บัญญัติไว้ในลักษณะเดียวกันกับ Hamburg Rules โดยในมาตรา 3 ได้กำหนดนิยามคำว่า “ใบตราส่ง” ไว้อย่างชัดเจน และมาตรา 18(1) และ (2) กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องแสดงรายการที่แสดงถึงลักษณะทั่วไป เครื่องหมายที่จำเป็น ข้อความที่แจ้งลักษณะอันตราย จำนวน น้ำหนัก หรือปริมาณแห่งของตามที่อยู่ส่งของได้แจ้ง ทั้งนี้ การออกใบตราส่งซึ่งแสดงรายการดังกล่าวนี้เป็นหน้าที่ที่ผู้ขนส่งจะต้องกระทำเมื่อผู้ส่งของต้องการใบตราส่งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 12 และมาตรา 13

ความในมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับการส่งและการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยวิธีการทางโทรเลขและโทรพิมพ์ หรือวิธีการสื่อสารอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา”

จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้นิยามเฉพาะความหมายของใบตราส่งไว้เท่านั้น ไม่ได้กล่าวถึงเอกสารการขนส่งประเภทอื่นๆ ไปด้วยเลย แม้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะใช้บังคับกับเอกสารการขนส่งประเภทอื่นด้วยก็ตาม ดังตัวอย่างที่ปรากฏในมาตรา 3 นิยามของผู้รับตราส่ง กรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น หรือตามมาตรา 20 เรื่องผู้ส่งของขอแลกเปลี่ยนตราส่งหรือเอกสารสิทธิอย่างอื่นกับใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” เป็นต้น

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาประกอบกับร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ก็ไม่ได้มีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมเกี่ยวกับคำนิยามไว้แต่อย่างใด

4.2.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้นิยามความหมายของคำว่าใบตราส่งต่อเนื่องไว้ในมาตรา 4 กล่าวคือ

“ใบตราส่งต่อเนื่อง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องออกให้แก่ผู้ตราส่งเพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาระสำคัญแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้รับตราส่งหรือบุคคลผู้มีสิทธิรับของตามมาตรา 22 นั้น

นอกจากนี้ยังได้นิยามคำว่า เป็นหนังสือ ให้หมายความรวมถึงโทรเลข โทรพิมพ์ โทรสารหรือวิธีการอย่างอื่น ซึ่งพิมพ์ บันทึก ทำซ้ำ หรือส่งข้อความโดยทางเครื่องกลหรืออิเล็กทรอนิกส์หรือเครื่องมือเครื่องใช้อย่างอื่นที่มีไว้ใช้ตามวัตถุประสงค์ดังกล่าว

4.2.3 เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตาม Rotterdam Rules

สำหรับใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งประเภทอื่นๆ ซึ่งถือว่าเป็นหลักฐานในสัญญาของการรับขนของทางทะเล พิจารณาตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยแล้วจะมีฐานะทางกฎหมายแต่เฉพาะกรณีที่มีลักษณะเป็นเอกสารหรือเป็นลายลักษณ์อักษรเพียงอย่างเดียวหรือไม่ เมื่อพิจารณาจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เรื่องนิยาม

ของใบตราส่งตามมาตรา 3 ใช้คำว่าเอกสารซึ่งดูเหมือนว่าต้องทำเป็นกระดาษหรือลายลักษณ์อักษรเท่านั้น แต่เมื่อพิจารณาประกอบกับในมาตราอื่นที่เกี่ยวข้องในหมวดที่ 2 เรื่องใบตราส่ง ซึ่งกฎหมายกำหนดรายการที่ต้องมีในใบตราส่งตามมาตรา 18⁵ และมาตรา 19⁶ ประกอบกับมาตรา

⁵ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 18

“ใบตราส่งพึงแสดงรายการดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อป้องกันตัวของ ข้อความที่แจ้งลักษณะอันตรายแห่งของ หากจะต้องมี จำนวนหน่วยการขนส่ง และน้ำหนักของหรือปริมาณอย่างอื่น ทั้งนี้ตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้

(2) สภาพภายนอกแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก

(3) ชื่อและสำนักงานของผู้ขนส่ง

(4) ชื่อของผู้ส่งของ

(5) ชื่อของผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ส่งของระบุไว้

(6) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องจ่าย หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่าย ค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง

(7) ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือตามสัญญารับขนของทางทะเลและวันที่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาอยู่ในความดูแล

(8) ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามสัญญารับขนของทางทะเล

(9) ข้อความแสดงว่าของนั้นให้บรรทุกบนปากระวางหรืออาจบรรทุกบนปากระวางได้

(10) วันหรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ถ้าคู่สัญญาได้ตกลงกันได้

(11) ข้อจำกัดความรับผิดชอบซึ่งมากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58

(12) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง

(13) จำนวนต้นฉบับใบตราส่งที่ออก

(14) ลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่ง “

⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 19

“ใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ตามมาตรา 13 นอกจากจะมีรายการตามมาตรา 18 แล้ว ให้ระบุชื่อเรือที่รับบรรทุกของและวันที่บรรทุกของนั้นลงเรือเสร็จแล้วด้วย”

21⁷ กฎหมายได้บัญญัติในลักษณะที่มีได้เข้มงวดในเรื่องของรายการในใบตราส่งตามมาตรา 18 และมาตรา 19 ว่าต้องมีครบทุกรายการแต่อย่างใด ซึ่งหากข้อความในใบตราส่งมีใจความครบตามคำนิยามในมาตรา 3 แล้วก็เป็นอันใช้บังคับเป็นใบตราส่งได้ ทำให้เห็นได้ว่าถ้าเนื้อหาของใบตราส่งเป็นไปตามมาตรา 3 กล่าวคือแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของแล้วและผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้น แม้ว่าจะไม่ได้อยู่ในรูปแบบของเอกสารที่เป็นกระดาษตรงตามตัวบทที่ได้ให้คำนิยามไว้ ผู้เขียนเห็นว่าสามารถตีความได้ว่าหลักฐานในรูปแบบอื่นดังกล่าวมีนั้น มีฐานะเป็นใบตราส่งซึ่งสามารถใช้บังคับได้ตามกฎหมายเช่นกัน

ส่วนพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มีลักษณะการให้นิยามคล้ายคลึงกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และได้ให้นิยามเฉพาะความหมายของใบตราส่งต่อเนื่องไว้เท่านั้น ไม่ได้กล่าวถึงเอกสารการขนส่งประเภทอื่นๆ ใดๆเลย แต่จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้ยอมรับเกี่ยวกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ตามที่ปรากฏในมาตรา 4 แม้จะยังไม่ได้กำหนดวิธีการไว้อย่างชัดเจนก็ตาม จึงเห็นได้ว่าใบตราส่งต่อเนื่องไม่จำเป็นต้องอยู่ในรูปแบบกระดาษเท่านั้น แสดงให้เห็นว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ยอมรับให้มีการใช้ใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งต่อเนื่องในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์แทนกระดาษได้ เพียงแต่ไม่ได้มีการกำหนดรายละเอียด รูปแบบหรือวิธีการเอาไว้

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่า Rotterdam Rules มีการกำหนดบทนิยามในลักษณะให้ความหมายกว้างๆเพื่อให้ครอบคลุมเอกสารการขนส่งทุกชนิดและสอดคล้องกับทางปฏิบัติมากกว่า โดยเฉพาะนิยามเกี่ยวกับวิธีการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจนทั้งวิธีการออกเอกสารการขนส่งว่าไม่จำเป็นต้องเป็นลายลักษณ์อักษรแต่เพียงอย่างเดียว การออกเอกสารการขนส่งในรูปแบบบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ก็มีผลเช่นเดียวกับการทำในรูปแบบกระดาษ นอกจากนี้ยังบัญญัติถึงการออกเอกสารประเภทใหม่แทนที่เอกสารเดิมที่ใช้อยู่ วิธีการโอนและผลของบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เมื่อโอน

⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 21

“ใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่งมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ในมาตรา 18 หรือมาตรา 19 ใบตราส่งนั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่ง ถ้ามีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งตามมาตรา 3”

ไปยังบุคคลภายนอก เป็นต้น โดยได้รับรองสถานะของเอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ว่ามีความเท่าเทียมกับการออกเอกสารการขนส่งในรูปแบบกระดาษไว้อย่างชัดเจนอีกด้วย

ผู้เขียนจึงเห็นว่าประเทศไทยควรบัญญัติเรื่องบทนิยามในการใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มเติมไว้เช่นกันเพราะไม่สามารถหลีกเลี่ยงการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ในอนาคต โดยควรอาศัยแนวทางของ Rotterdam Rules มาเป็นต้นแบบในการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เพื่อให้มีความชัดเจนไม่ต้องอาศัยการตีความอีกต่อไป

4.3 หลักเกณฑ์เรื่องการออกเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

4.3.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกใบตราส่งไว้ดังต่อไปนี้ คือ เมื่อผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งต้องออกให้ตามมาตรา 12 และเมื่อได้บรรจุของลงเรือเสร็จแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่งชนิด “บรรจุแล้ว” ผู้ขนส่งต้องออกให้ตามมาตรา 13

จะเห็นได้ว่าบุคคลผู้มีสิทธิได้รับใบตราส่งจากผู้ขนส่ง คือผู้ส่งของ ซึ่งผู้ส่งของอาจจะเป็นบุคคลเดียวกันกับผู้รับตราส่งหรือไม่ก็ได้ แต่เมื่อได้มีการออกใบตราส่งให้แก่กันไว้แล้ว ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งเกี่ยวกับการขนส่งของตามใบตราส่งนั้นจะเป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง⁸ และผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวนคืนใบตราส่งแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันแก่ผู้ขนส่งตามที่ผู้ขนส่งเรียกร้อง (Letter of Indemnity) เท่านั้นตามมาตรา 28⁹

⁸ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 26

“ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่จะระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง”

⁹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 28

“เมื่อได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้แล้ว ผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวนคืนใบตราส่งนั้นแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันตามควร”

ส่วนร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล
(ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ก็ไม่ได้มีการบัญญัติในประเด็นนี้ไว้แต่อย่างใด

4.3.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้ใน มาตรา 10¹⁰ กล่าวคือ ในการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง จะต้องออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตราส่งเมื่อตนได้รับมอบของไว้ในครอบครอง

โดยได้แบ่งใบตราส่งต่อเนื่องออกเป็น 2 ประเภท คือใบตราส่งต่อเนื่องชนิดโอนให้กันได้ และใบตราส่งต่อเนื่องชนิดห้ามโอน ซึ่งขึ้นอยู่กับผู้ตราส่งว่าจะเลือกให้ผู้ขนส่งออกเอกสาร ประเภทใด ทั้งนี้ใบตราส่งต่อเนื่องจะต้องมีลายมือชื่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลอื่นที่ได้รับมอบหมายด้วย โดยการลงลายมือชื่อนั้นหมายความรวมถึงลายมือชื่อที่ปรากฏใน เอกสารตามโทรสาร การปรุเอกสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ หรือการลงลายมือชื่อโดยใช้ เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือวิธีการอื่น ๆ ก็ได้

¹⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 10

“ในการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้อง ออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตราส่งเมื่อได้รับมอบของ

ใบตราส่งต่อเนื่องอาจเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอน ทั้งนี้ แล้วแต่ผู้ตราส่งจะ เลือกลง

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมอบหมาย จะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งต่อเนื่อง

การลงลายมือชื่อตามวรรคสามให้หมายความรวมถึงการลงลายมือชื่อที่ปรากฏใน เอกสารทางโทรสาร การปรุเอกสาร การประทับตรา การใช้สัญลักษณ์ หรือการลงลายมือชื่อโดยใช้ เครื่องกลหรือระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือวิธีการอื่นใด ทั้งนี้ ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการ นั้น”

4.3.3 เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตาม Rotterdam Rules

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. นั้นยังไม่ได้มีการบัญญัติรองรับในประเด็นเรื่องการออกเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ไว้แต่อย่างใด

ในขณะที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้มีบทบัญญัติยอมรับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ตามที่ปรากฏในมาตรา 4 เรื่องการทำเป็นหนังสือซึ่งให้หมายรวมถึงการส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย และมาตรา 10 วรรคสี่ ก็กำหนดเกี่ยวกับการลงลายมือชื่อว่าอาจใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ แม้จะยังไม่ได้กำหนดวิธีการไว้อย่างชัดเจนหรือกล่าวถึงบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ก็ตาม

ส่วน Rotterdam Rules ได้มีบทบัญญัติรองรับเรื่องการใช้เอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญารับขนทางทะเลไว้อย่างชัดเจนและครอบคลุมมากกว่า ทั้งประเภทของเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ว่ามีทั้งชนิดโอนเปลี่ยนมือได้และชนิดโอนเปลี่ยนมือไม่ได้ ความสามารถในการโอนเปลี่ยนมือได้นั้นต้องมีลักษณะหรือข้อความอย่างไร มีการกำหนดตัวบุคคลผู้มีสิทธิได้รับเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ว่ามีใครบ้าง มีการกำหนดวิธีการออกเอกสารหรือการออกเอกสารประเภทใหม่แทนที่เอกสารเดิมไว้ว่ามีวิธีการอย่างไร โดยการโอนเปลี่ยนมือไม่ได้ยึดติดกับรูปแบบของสื่อที่ใช้ว่าเป็นกระดาษหรืออยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แต่เน้นไปที่การโอนไปซึ่งสิทธิที่มีอยู่ตามเอกสารการขนส่งนั้น การใช้รายละเอียดของสัญญาเป็นพยานหลักฐาน เป็นต้น โดยยอมรับว่าการใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผลทางกฎหมายเหมือนกับการทำธุรกรรมผ่านกระดาษทุกประการ ถ้าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นสามารถเข้าถึงได้และสามารถนำมาใช้อ้างอิงได้ในภายหลัง

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรมีบัญญัติเรื่องนี้ด้วยเช่นกันเพื่อรองรับการใช้เอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ที่มีแนวโน้มการใช้เพิ่มมากขึ้นในอนาคต โดยอาจอาศัยจากแนวทางของ Rotterdam Rules มาเป็นต้นแบบ เพื่อให้กฎหมายไทยมีความทันสมัยและเป็นสากลมากยิ่งขึ้น

4.4 หลักเกณฑ์เรื่องรายละเอียดของสัญญา

4.4.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 18 ได้กำหนดรายการที่ต้องมีในใบตราส่งไว้ กล่าวคือใบตราส่งต้องประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ ข้อความที่แจ้งลักษณะอันตรายแห่งของ (หากจะต้องมี)จำนวนหน่วยการขนส่ง และน้ำหนักของหรือปริมาณอย่างอื่นตามและผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้

(2) สภาพภายนอกแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก

(3) ชื่อและสำนักงานของผู้ขนส่ง

(4) ชื่อของผู้ส่งของ

(5) ชื่อของผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ส่งของระบุไว้

(6) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องจ่าย หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง

(7) ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือตามสัญญารับขนของทางทะเลและวันที่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาอยู่ในความดูแล

(8) ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามสัญญารับขนของทางทะเล

(9) ข้อความแสดงว่าของนั้นให้บรรทุกบนปากระวางหรืออาจบรรทุกบนปากระวางได้

(10) วันหรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ถ้าคู่สัญญาได้ตกลงกันได้

(11) ข้อจำกัดความรับผิดชอบซึ่งมากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58

(12) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง

(13) จำนวนต้นฉบับใบตราส่งที่ออก

(14) ลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่ง

ส่วนใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ตามมาตรา 13 นอกจากจะมีรายการตามมาตรา 18 แล้วยังต้องมีชื่อเรือที่รับบรรทุกของและวันที่บรรทุกของนั้นลงเรือเสร็จแล้วตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 19 ด้วย

ส่วนร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ไม่ได้มีการบัญญัติในประเด็นนี้ไว้แต่อย่างใด

4.4.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 11 ได้กำหนดรายการที่ต้องมีในใบตราส่งต่อเนื่องไว้ว่าใบตราส่งต่อเนื่องต้องประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(1) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ ข้อความที่แจ้งสถานะ อันตราย สภาพการนำเส่ง่ายแห่งของ (หากจะต้องมี) และจำนวนหน่วยการขนส่ง น้ำหนักรวม หรือปริมาตรอย่างอื่นแห่งของ ตามที่ผู้ตราส่งแจ้งหรือจัดให้

(2) สภาพภายนอกแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก

(3) ชื่อและสำนักงานใหญ่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

(4) ชื่อผู้ตราส่ง

(5) ชื่อผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ตราส่งระบุไว้

(6) สถานที่และวันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของ

(7) สถานที่ส่งมอบของ

(8) วันที่หรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ สถานที่ส่งมอบ ถ้าคู่สัญญาจะได้ตกลงกันได้

โดยชัดแจ้ง

(9) ข้อความระบุว่าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอน

(10) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่งต่อเนื่อง

(11) ลายมือชื่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมาย

(12) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องชำระซึ่งรวมถึงสกุลเงินที่จะต้องชำระหรือค่าระวางสำหรับแต่ละรูปแบบการขนส่ง หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้ชำระค่าระวางตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกันได้

(13) เส้นทางที่จะใช้ขนส่ง รูปแบบการขนส่ง และสถานที่เปลี่ยนถ่ายพาหนะ ถ้าทราบถึงรายละเอียดดังกล่าวเมื่อออกใบตราส่งต่อเนื่อง

(14) รายละเอียดอื่นใดที่คู่สัญญาตกลงให้แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

ในกรณีที่ใบตราส่งต่อเนืองใดที่ออกโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ ใบตราส่งต่อเนืองนั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่งต่อเนือง หากมีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งต่อเนืองตามมาตรา 4

4.4.3 เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตาม Rotterdam Rules

จะเห็นได้ว่าใน Rotterdam Rules มีการกำหนดรายละเอียดของสัญญา (Contract particulars) ว่าข้อมูลใดบ้างต้องมีในเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งมีลักษณะทำนองเดียวกันกับที่บัญญัติไว้ในรายการใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แต่ Rotterdam Rules ได้แบ่งลักษณะของข้อมูลออกเป็นสองประเภทอย่างชัดเจนกว่า คือ ข้อมูลใดบ้างที่เป็นหน้าที่ผู้ส่งของต้องเป็นผู้ระบุกับข้อมูลใดบ้างที่เป็นหน้าที่ผู้ขนส่งเป็นผู้ระบุ รวมทั้งข้อมูลที่อาจจะเพิ่มเติมไว้ในรายละเอียดของสัญญาอีกด้วย

อย่างไรก็ตามหากพิจารณาโดยละเอียดแล้วจะพบว่ามีความแตกต่างในรายละเอียดปลีกย่อยบางประการดังนี้คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดไว้ชัดเจนเกี่ยวกับค่าระวางและการลงลายมือชื่อของผู้ขนส่งและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองไว้ในรายการในใบตราส่งเลย แต่ Rotterdam Rules ได้แยกเรื่องค่าระวางและการลงลายมือชื่อไว้ต่างหากอีกมาตราหนึ่ง กล่าวคือได้แยกอธิบายเป็นมาตรา 42 และมาตรา 38 ตามลำดับเพื่อขยายความเรื่องดังกล่าวให้ชัดเจนขึ้น นอกจากนี้ Rotterdam Rules ไม่ได้กำหนดรายละเอียดของสัญญาเกี่ยวกับการระบุข้อความที่แสดงว่าให้บรรทุกของนั้นบนปากระวางได้ การระบุวันหรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือถ้าคู่สัญญาได้ตกลงกันได้ การระบุข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งมากกว่าที่กำหนดไว้ตามกฎหมาย หรือระบุสถานที่ที่ออกใบตราส่ง ตามที่ปรากฏในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

นอกจากนี้ Rotterdam Rules ก็ไม่มีข้อความที่ระบุเกี่ยวกับเอกสารการขนส่งหรือใบตราส่งต่อเนืองว่าเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอน ข้อความระบุเส้นทางที่จะใช้ขนส่งรูปแบบการขนส่ง และสถานที่เปลี่ยนถ่ายพาหนะ(ถ้าทราบถึงรายละเอียดดังกล่าวเมื่อออกใบตราส่งต่อเนือง) และรายละเอียดอื่นใดที่คู่สัญญาตกลงให้แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนือง ตามที่ปรากฏในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

ผู้เขียนเห็นว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้บัญญัติรายละเอียดเกี่ยวกับรายการในใบตราส่งไว้ชัดเจนและครอบคลุมแล้ว เพียงแต่ไม่ได้มีการจัดหมวดหมู่ข้อมูลชัดเจนอย่างใน Rotterdam Rules ประเทศไทยจึงไม่จำเป็นต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดเกี่ยวกับรายการในใบตราส่งตาม Rotterdam Rules แต่อย่างใด

4.5 หลักเกณฑ์เรื่องการตรวจสอบข้อมูลในรายละเอียดของสัญญา

4.5.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้นิยามคำว่าข้อสงวน (reservation) ไว้แต่อย่างใด แต่ทั้งนี้ ศ.ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นว่า “ข้อสงวนคือข้อความที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้บันทึกในใบตราส่งเกี่ยวกับของที่ขนส่งว่าไม่ถูกต้องตรงกับของที่รับไว้จริง หรือมีข้อสงสัยเกี่ยวกับของที่ขนส่งว่าไม่ถูกต้องตรงกับของที่รับไว้จริง หรือไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริง หรือของนั้นมีสภาพภายนอกที่ผิดปกติ”¹¹

สำหรับวิธีการบันทึกข้อสงวนได้แย้งรายการของนั้นมีมาตรา 23 บัญญัติหลักเกณฑ์ไว้ กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้ส่งของผู้ขนส่งเป็นผู้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความในใบตราส่งเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อป้องกันตัวของ จำนวนหน่วยการขนส่ง น้ำหนักของหรือปริมาณอย่างอื่น ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งทราบ หรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าข้อความดังกล่าวไม่ถูกต้องตรงกับของที่รับไว้จริง หรือไม่ถูกต้องตรงกับของที่ได้รับบรรจุไว้จริง (กรณีที่มีการออกใบตราส่งชนิด “บรรจุแล้ว”) หรือไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงของรายการดังกล่าวในใบตราส่งโดยวิธีการอันสมควรแก่วิสัยและพฤติการณ์ในภาวะเช่นนั้นได้ บุคคลดังกล่าวต้องบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งโดยระบุถึงข้อที่ไม่ตรงกับความจริง เหตุแห่งความสงสัย หรือพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ แล้วแต่กรณี

¹¹ ไพฑูริศ เอกจริยกร. รายงานการวิจัยเรื่องปัญหากฎหมายเกี่ยวกับข้อสงวนในใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนทางทะเล พ.ศ. 2534. เสนอต่อคณะกรรมการสัมมนาและวิจัยคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, (2548), น.10

ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งมิได้บันทึกสภาพภายนอกแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอกไว้ในใบตราส่ง กฎหมายก็จะกำหนดข้อสันนิษฐานว่าของตามใบตราส่งนั้นมีสภาพภายนอกเรียบร้อยดี ตามมาตรา 24 นอกจากนี้ถ้าผู้ขนส่งมิได้บันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง ก็จะถูกสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้หรือได้บรรทุกของลงเรือตามรายการที่แสดงไว้ในใบตราส่งนั้น ซึ่งถ้าใบตราส่งได้โอนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตเพราะเชื่อตามข้อความในใบตราส่งนั้นแล้ว ผู้ขนส่งจะถูกห้ามมิให้พิสูจน์เป็นอย่างอื่นตามมาตรา 25 ดังนั้นวัตถุประสงค์ในการบันทึกข้อสงวนนั้นมีขึ้นเพื่อคุ้มครองผู้ขนส่งว่าการที่ของสูญหายหรือเสียหาย หรือของที่ได้รับมอบไม่ถูกต้องตรงกับความจริงนั้นไม่ได้เกิดในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของตน แต่เป็นความสูญหายหรือเสียหาย หรือไม่ถูกต้องที่มีอยู่แล้วก่อนที่ตนจะได้รับมอบของจากผู้ส่งไว้ในความดูแล จะได้ไม่ต้องรับผิดชอบ

จะเห็นได้ว่ามาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนี้มีความชัดเจนมากกว่า Hamburg Rules มาตรา 16 อนุมาตราหนึ่ง ซึ่งเป็นต้นแบบของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในมาตรา 23 กล่าวคือในมาตรา 23 บัญญัติว่าเป็นกรณีที่ผู้ส่งของเป็นผู้แจ้งรายการทั่วไปแห่งของซึ่งได้แก่ เครื่องหมาย จำนวน น้ำหนัก ซึ่งเป็นการชัดเจนว่าข้อสงวนที่ผู้ขนส่งได้บันทึกตามมาตรา 23 นั้นเป็นข้อสงวนในกรณีของรายการแห่งของที่ผู้ส่งของแจ้งเท่านั้น

หลักเกณฑ์การบันทึกข้อสงวนคือ ผู้ขนส่งต้องบันทึกถึงความไม่ถูกต้องของรายการแห่งของหรือหากสงสัยโดยมีเหตุอันควรเชื่อว่าของนั้นน่าจะไม่ตรงกับรายการแห่งของที่ตนได้รับแจ้งจากผู้ส่งของก็จะบันทึกข้อสงวนนั้น เช่น ผู้ขนส่งได้ทำการชั่งน้ำหนักของแล้วเชื่อว่าปริมาณของมีน้อยกว่าที่ผู้ส่งของได้แจ้งไว้ เว้นแต่กรณีที่ไม่สามารถตรวจสอบได้ผู้ขนส่งจะต้องบันทึกถึงเหตุที่ตนไม่สามารถตรวจสอบได้ไว้ให้ชัดเจนด้วย

ส่วนการบันทึกสภาพภายนอกแห่งของนั้น แม้ว่าในมาตรา 24 จะมีได้บัญญัติว่าการบันทึกถึงความบกพร่องในสภาพแห่งของเป็นข้อสงวน แต่เมื่อพิจารณามาตรา 38¹² แล้วก็

¹² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 38

“ในกรณีที่ผู้ส่งของขอให้ผู้ขนส่งหรือตัวแทนออกใบตราส่งให้แก่ตนโดยไม่ต้องบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการใดๆ ในใบตราส่งและให้ใบตราส่งมีข้อความตามที่ผู้ส่งของได้แจ้งหรือจัดให้ หรือโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพภายนอกแห่งของในใบตราส่งนั้น และผู้ส่งของรับรองหรือ

สามารถจัดให้ข้อความที่บันทึกถึงความบกพร่องในสภาพภายนอกแห่งของเป็นข้อสงวนได้ เช่นเดียวกัน สำหรับวิธีการบันทึกสภาพภายนอกแห่งของนี้มีลักษณะเช่นเดียวกันกับ มาตรา 16 อนุมาตราสองของ Hamburg Rules กล่าวคือมาตรา 24 บัญญัติในลักษณะบังคับผู้ขนส่งว่า จะต้องบันทึกสภาพภายนอกแห่งของ เพราะหากว่าผู้ขนส่งไม่ทำการดังกล่าวแล้วของนั้นเกิดความเสียหายขึ้นก็ให้ถือว่าของนั้นมีสภาพเรียบร้อย อันจะทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งได้

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาประกอบกับร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล(ฉบับที่ ...) พ.ศ. ...ก็ไม่ได้มีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นนี้ไว้แต่อย่างใด

4.5.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้ทำบันทึกข้อสงวนไว้ในมาตรา 12 กล่าวคือถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้ทำบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องเกี่ยวกับข้อมูลที่ไม่ตรงกับความเป็นจริง หรือเหตุแห่งความสงสัยหรือพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ หรือมิได้ระบุข้อความไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องอย่างชัดเจน เช่น ระบุว่า “ผู้ตราส่งเป็นผู้ซึ่งนำหนัก บรรทุก และตรวจนับ” หรือ “ผู้ตราส่งเป็นผู้บรรจุตู้สินค้า” หรือข้อความอื่นในลักษณะเดียวกัน จะถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของไว้ตามสภาพที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องนั้นแต่ไม่ได้กำหนดว่าการบันทึกข้อสงวนในใบตราส่งต่อเนื่องต้องทำอย่างไร ดังเช่นที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพราะพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้ให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนที่เกี่ยวกับใบตราส่งมาบังคับใช้โดยอนุโลม

4.5.3 เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตาม Rotterdam Rules

จะเห็นได้ว่าผู้ขนส่งตาม Rotterdam Rules มีหน้าที่ตรวจสอบและบันทึกรายละเอียดแห่งของซึ่งจัดให้โดยผู้ส่งของให้มีความถูกต้องเพื่อที่จะให้ทำให้รู้ได้ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ

ตกลงว่าตนยินยอมชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดจากการออกใบตราส่งนั้น คำรับรองหรือข้อตกลงดังกล่าวจะใช้กับผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกผู้รับโอนใบตราส่งนั้นมีได้”

ความถูกต้องของข้อมูลเกี่ยวกับของต่อผู้ตราส่งด้วยเช่นกัน ซึ่งผู้ขนส่งสามารถปกป้องตนเองโดยการตั้งข้อสงวนไว้ในเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ในกรณีที่ไม่มีวิธีการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลนั้นได้ ทำนองเดียวกันกับหลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งวิธีการบันทึกแบบนี้จะทำให้ผู้รับตราส่งทราบถึงความไม่ถูกต้องแห่งของที่ตนจะได้รับหรือกรณีที่มีการบันทึกถึงข้อสงสัยอันสมควร ผู้รับตราส่งจะตัดสินใจได้ว่าตนสมควรจะชำระราคาเพื่อรับโอนใบตราส่งนั้นหรือไม่ และแม้การตรวจสอบลักษณะแห่งของให้ถูกต้องเป็นสิทธิของผู้ขนส่ง แต่ก็เปรียบเสมือนว่ากลายเป็นหน้าที่ที่ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติเพราะกฎหมายต้องการคุ้มครองบุคคลภายนอกผู้รับโอนเอกสารการขนส่งต่อมา ในกรณีที่ผู้ขนส่งทราบว่าข้อความใดๆในเอกสารการขนส่งไม่ถูกต้องตรงกับของที่รับไว้จริง หรือมีเหตุสมควรที่จะเชื่อได้ว่าเป็นเท็จหรือมีความผิดพลาด ผู้ขนส่งจะต้องระงับเอาไว้จึงจะทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเรื่องความถูกต้องของข้อมูลที่จัดให้โดยผู้ส่งของ แต่ทั้งนี้ Rotterdam Rules ได้อธิบายถึงวิธีการตรวจสอบว่าต้องใช้วิธีการอันสมควรแก่วิสัยและพฤติการณ์ในภาวะเช่นนั้นและเป็นวิธีการปฏิบัติทางการค้าที่เหมาะสมและมีวิธีการบันทึกไว้ชัดเจนกว่า เพราะพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ไม่ได้กำหนดอย่างชัดเจนว่าวิธีการบันทึกข้อสงวนต้องทำอย่างไรบ้าง ดังเช่นที่บัญญัติไว้ใน Rotterdam Rules

ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรบัญญัติเพิ่มเติมรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีการบันทึกข้อสงวนว่าต้องทำอย่างไร ไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ด้วยโดยอาจอาศัยจากแนวทางของ Rotterdam Rules เป็นต้นแบบ ส่วนพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่จำเป็นต้องบัญญัติเพิ่มเติมแต่อย่างใด

4.6 หลักเกณฑ์เรื่องกรณีรายละเอียดของสัญญาในเอกสารการขนส่งไม่ครบถ้วน

4.6.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 21 ได้บัญญัติผลกรณีที่ผู้ขนส่งออกใบตราส่งซึ่งมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ในมาตรา 18 และมาตรา 19 ว่าใบตราส่งนั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่ง ถ้ามีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งตามมาตรา 3 กล่าวคือ มีข้อความว่าเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของ

ตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวรคืนใบตราส่ง

แต่ทั้งนี้ถ้าใบตราส่งใดไม่มีข้อความเกี่ยวกับการชำระค่าระวางตามมาตรา 18 (6) ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้รับตราส่งไม่ต้องจ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลา และถ้าใบตราส่งนั้นได้ออนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อใบตราส่งนั้น ห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 22

ส่วนร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ไม่ได้มีการบัญญัติในประเด็นนี้ไว้แต่อย่างใด

4.6.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้บัญญัติผลกรณที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องออกใบตราส่งต่อเนื่องซึ่งมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ในมาตรา 11 ว่าใบตราส่งต่อเนื่องนั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่งต่อเนื่อง หากใบตราส่งต่อเนื่องนั้นมีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งต่อเนื่องตามมาตรา 4 กล่าวคือ เป็นเอกสารที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาระสำคัญแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของตามที่ระบุในใบตราส่งต่อเนื่องและรับที่จะส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งหรือบุคคลผู้มีสิทธิรับของ

4.6.3 เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตาม Rotterdam Rules

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กับ Rotterdam Rules แล้วจะพบว่ามีความคล้ายคลึงกันในสาระสำคัญ กล่าวคือ การที่ใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งขาดรายการหนึ่งรายการใดไปก็จะไม่กระทบกระเทือนถึงฐานะทางกฎหมายหรือความสมบูรณ์ของใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งแต่อย่างใด แต่ทั้งนี้จะต้องมีสาระสำคัญครบตามคุณสมบัติของใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งด้วย กล่าวคือต้องเป็นหลักฐานของสัญญารับขนทางทะเลและเป็นหลักฐานว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว

นอกจากนี้ Rotterdam Rules ยังได้บัญญัติเพิ่มเติมกรณีที่รายละเอียดของสัญญาต้องมีการระบุวันที่แต่ไม่มีการระบุวันที่ไว้ก็ถือว่าให้ถือเอาวันที่ที่ของทั้งหมดได้บรรทุกลงเรือหรือ

วันที่ผู้ขนส่งหรือผู้ประกอบการขนส่งที่แท้จริงได้รับของไว้ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นเรื่องที่ดีและควรนำมาปรับใช้ในกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลของไทยด้วย เพราะจะทำให้ทราบถึงวันที่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาอยู่ในความดูแลทำให้ง่ายต่อการใช้เป็นพยานหลักฐานในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหายหรือการส่งมอบชักช้าขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายเสียหายหรือส่งมอบชักช้าขึ้น ซึ่งเป็นหลักการทำงานองเดียวกันกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39¹³

4.7 หลักเกณฑ์เรื่องการลงลายมือชื่อ

4.7.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติเรื่องการลงลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่งให้เป็นรายการหนึ่งในใบตราส่ง ตามมาตรา 18 (14) ซึ่งเมื่อพิจารณาประกอบกับมาตรา 21¹⁴ แล้วจะเห็นได้ว่าแม้ใบตราส่งไม่มีลายมือชื่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้

¹³ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 39

“ภายใต้บังคับมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 และมาตรา 58 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือการส่งมอบชักช้า นั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือตัวแทนผู้ส่งของหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใดๆซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าวจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 40”

¹⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 21

“ใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่งมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ในมาตรา 18 หรือมาตรา 19 ใบตราส่งนั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่ง ถ้ามีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งตามมาตรา 3”

ขนส่งก็มีความสมบูรณ์ตามมาตรา 3 แล้ว ถือว่ามีฐานะเป็นใบตราส่งตามกฎหมายเช่นกัน การที่มีได้มีการลงลายมือชื่อไว้ไม่ทำให้ใบตราส่งสูญเสียฐานะทางกฎหมายไปแต่อย่างใด

ส่วนร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ไม่ได้มีการบัญญัติในประเด็นนี้ไว้แต่อย่างใด

4.7.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 บัญญัติเรื่องนี้ไว้ใน มาตรา 10 กล่าวคือ เมื่อมีการออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตราส่งเมื่อได้รับมอบจากผู้ประกอบ

การขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมอบหมายจะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งต่อเนื่อง โดยได้กำหนดวิธีการลงลายมือชื่อไว้ในมาตรา 10 วรรคสี่ ซึ่งรวมถึงการลงลายมือชื่อโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์หรือวิธีการอื่นใดก็ได้ เพราะลายมือชื่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง เป็นหนึ่งในรายการตามใบตราส่งตามมาตรา 11 (11) แต่ทั้งนี้หากพิจารณาตามมาตรา 11 วรรคสองแล้วจะเห็นได้ว่าใบตราส่งต่อเนื่องนั้นไม่จำเป็นต้องมีลายมือชื่อดังกล่าวหากมีข้อความสมบูรณ์ตามมาตรา 4 แล้ว ก็ถือว่ามีฐานะตามกฎหมายเป็นใบตราส่งต่อเนื่อง

นอกจากนี้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องการทำเป็นหนังสือ ให้หมายความรวมถึงโทรเลข โทรพิมพ์ โทรสารหรือวิธีการอย่างอื่นซึ่งพิมพ์ บันทึก ทำซ้ำหรือส่งข้อความโดยทางเครื่องกลหรืออิเล็กทรอนิกส์ หรือเครื่องมือเครื่องใช้ อย่างอื่นที่มีไว้ใช้ตามวัตถุประสงค์ดังกล่าวด้วยตาม มาตรา 4 และยังได้บัญญัติรองรับถึงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามใบตราส่งต่อเนื่องไว้ในมาตรา 13 อีกด้วย¹⁵

¹⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 13

“ถ้ามิได้มีการบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องตามมาตรา 12 และถ้าใบตราส่งต่อเนื่องหรือข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามใบตราส่งต่อเนื่องได้โอนหรือส่งไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก ซึ่งได้ทราบและกระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น ห้ามมิให้พิสูจน์เป็นอย่างอื่น”

4.7.3 เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตาม Rotterdam Rules

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้วจะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ไม่มีบทบัญญัติรองรับเรื่องลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ไว้แต่อย่างใด ส่วนพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แม้จะบัญญัติรองรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้แล้วแต่ก็ไม่ได้กำหนดรายละเอียดและวิธีการเกี่ยวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ไว้ ต่างกับ Rotterdam Rules มีบทบัญญัติรองรับเรื่องนี้ไว้อย่างชัดเจน ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรบัญญัติเรื่องนี้ไว้เช่นกัน สาเหตุที่ต้องมีลายมือชื่อหรือลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นั้นเพราะกฎหมายต้องการให้มีความชัดเจนในเรื่องของผู้รับผิดชอบ ซึ่งหากมีการลงลายมือชื่อกันไว้โดยผู้ขนส่งหรือตัวแทนกรณีนี้ก็จะเป็นพยานหลักฐานที่ชัดเจนว่าผู้ขนส่งผูกพันตนเข้ารับผิดชอบตามสัญญาแล้ว แต่แม้ไม่มีการลงลายมือชื่อกันไว้เมื่อมีข้อโต้แย้งขึ้นก็สามารถนำพยานหลักฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าสืบถึงความผูกพันและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้เช่นกันแต่อาจทำให้เกิดความยุ่งยากในการหาพยานหลักฐานและสิ้นเปลืองเวลา

4.8 หลักเกณฑ์เรื่องการระบุตัวผู้ขนส่ง

4.8.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติให้ใบตราส่งต้องแสดงรายการเกี่ยวกับชื่อและสำนักงานของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 18 (3) และลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่งตามมาตรา 18 (4) นอกจากนี้ใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” นอกจากจะมีรายการตามมาตรา 18 แล้ว ยังต้องมีการระบุชื่อเรือที่รับบรรทุกของและวันที่บรรทุกของนั้นลงเรือเสร็จแล้วด้วย ตามมาตรา 19 ซึ่งเป็นการระบุข้อมูลเกี่ยวกับตัวผู้ขนส่ง

ส่วนร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ไม่ได้มีการบัญญัติในประเด็นนี้ไว้แต่อย่างใด

4.8.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 บัญญัติให้ใบตราส่งต่อเนื่องต้องแสดงรายการเกี่ยวกับชื่อและสำนักงานใหญ่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามมาตรา 11 (3) และลายมือชื่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายตามมาตรา 11 (11) เพื่อเป็นการระบุข้อมูลเกี่ยวกับตัวผู้ขนส่งต่อเนื่องไม่ให้เกิดปัญหาในการระบุตัวผู้ขนส่งผู้รับผิดชอบทำนองเดียวกันกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่ผู้เขียนเห็นว่าก็ยังเป็นมาตรการไม่เพียงพอที่จะระบุตัวผู้ขนส่ง เพราะพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่มีข้อสันนิษฐานเกี่ยวกับตัวผู้ขนส่งผู้รับผิดชอบแต่อย่างใด

4.8.3 เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตาม Rotterdam Rules

ผู้เขียนเห็นว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในทางปฏิบัติยังเกิดปัญหาในการระบุตัวผู้ขนส่งอยู่เพราะการที่กฎหมายกำหนดไว้แค่รายการเกี่ยวกับชื่อและสำนักงานของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 18 (3) และลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่งตามมาตรา 18 (4) ยังไม่เพียงพอ เนื่องจากผู้ขนส่งหรือนายเรืออาจไม่ระบุลงไปใบตราส่งก็ได้เพราะไม่ทำให้ใบตราส่งไม่สมบูรณ์หรือสูญเสียนฐานะทางกฎหมายแต่อย่างใด นอกจากนี้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ก็ไม่มีข้อสันนิษฐานเกี่ยวกับตัวผู้ขนส่งผู้รับผิดชอบแต่อย่างใด จึงอาจทำให้เกิดปัญหาการระบุตัวผู้รับผิดชอบในกรณีที่เกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้น

ในขณะที่ Rotterdam Rules มีการบัญญัติเรื่องการระบุตัวผู้ขนส่งหรือข้อมูลเกี่ยวกับผู้ขนส่งไว้ละเอียดกว่า กล่าวคือ ได้กำหนดถึงการใส่รายละเอียดของสัญญาที่ระบุตัวผู้ขนส่งเป็นพยานหลักฐานเพื่อประโยชน์ในการหาตัวผู้รับผิดชอบในกรณีที่มีความสูญหายหรือความเสียหายเกิดขึ้นตามสัญญาและในการฟ้องคดี กล่าวคือ ถ้ามีการระบุชื่อผู้ขนส่งไว้ในรายละเอียดของสัญญา จะไม่สามารถพิสูจน์หักล้างตัวผู้ขนส่งเป็นอย่างอื่นได้แม้มีข้อมูลในส่วนอื่นเกี่ยวกับการระบุตัวผู้ขนส่งจะขัดแย้งก็ตามข้อมูลส่วนอื่นนั้นจะไม่มีผล รวมทั้งมีข้อสันนิษฐานเกี่ยวกับการระบุตัวผู้ขนส่งเพื่อผลกการพิสูจน์ให้กับบุคคลที่ถูกระบุชื่อไว้แทน กล่าวคือ ถ้าไม่มีการระบุตัวบุคคลในฐานะผู้ขนส่งไว้ในรายละเอียดของสัญญา แต่รายละเอียดของสัญญาได้ระบุว่าของบรรทุกบนเรือที่ระบุชื่อไว้ เจ้าของเรือตามทะเบียนจะถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้ขนส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าเรือนั้นอยู่ภายใต้สัญญาชาร์ทเตอร์เรือเปล่าในเวลาที่ขนส่งและถ้าได้ระบุตัวผู้ชาร์ทเตอร์

เรือเปล่าและที่อยู่ของผู้ชาร์เตอร์เรือเปล่าไว้ก็ให้สันนิษฐานว่าผู้ชาร์เตอร์เรือเปล่าเป็นผู้ขนส่ง แต่อย่างไรก็ตาม ทั้งเจ้าของเรือตามทะเบียนและผู้ชาร์เตอร์เรือเปล่าอาจพิสูจน์หักล้างว่าเป็นตนไม่ใช่ผู้ขนส่งได้โดยการพิสูจน์ถึงชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง แต่ทั้งนี้ Rotterdam Rules ไม่ห้ามผู้ใช้สิทธิเรียกร้องในการพิสูจน์ว่าบุคคลอื่นนอกจากบุคคลที่ระบุไว้ในสัญญาหรือบุคคลดังกล่าวข้างต้นเป็นผู้ขนส่ง

ผู้เขียนเห็นว่าการกำหนดตัวผู้ขนส่งหรือข้อสันนิษฐานเกี่ยวกับตัวผู้ขนส่งผู้รับผิดชอบเป็นเรื่องที่เหมาะสมเพราะเป็นการให้ความคุ้มครองผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกผู้สุจริตมากขึ้นให้สามารถใช้สิทธิฟ้องร้องผู้ที่ต้องรับผิดชอบในกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าได้ง่ายขึ้น ประเทศไทยควรบัญญัติเรื่องนี้ไว้เช่นกัน โดยอาจอาศัยจากแนวทางของ Rotterdam Rules มาเป็นต้นแบบในการบัญญัติเรื่องนี้

4.9 หลักเกณฑ์เรื่องผลของเอกสารการขนส่งเมื่อโอนไปยังบุคคลภายนอก

4.9.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

การบันทึกสภาพภายนอกแห่งของตามมาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีลักษณะเดียวกันกับหลักเกณฑ์ใน Hamburg Rules กล่าวคือหากผู้ขนส่งไม่ทำการบันทึกสภาพภายนอกแห่งของนั้นก็ให้ถือว่าของนั้นมีสภาพดี ซึ่งก็หมายความว่าให้ถือเป็นผู้ขนส่งสันนิษฐานเด็ดขาดว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้ในสภาพดีไม่ว่าจะเป็นกรณีระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งหรือกับผู้ส่งของก็ตาม

นอกจากนี้การยอมรับรายการแห่งของผู้ขนส่งได้บันทึกให้เป็นพยานหลักฐานตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้นมีลักษณะเดียวกันกับ Hamburg Rules ทุกประการ โดยพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 25 ได้บัญญัติไว้ว่าถ้ามีได้บันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งตามมาตรา 23 ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้หรือได้บรรทุกของลงเรือแล้วตามรายการที่แสดงไว้ในใบตราส่งนั้น แต่ถ้าใบตราส่งนั้นได้ออนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริต โดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่งนั้นแล้ว ห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น ซึ่งเป็นผลดีต่อคู่สัญญาทุกฝ่ายโดยเฉพาะผู้รับตราส่งเนื่องจากมีความชัดเจนในรายการแห่งของเกี่ยวกับข้อความที่แสดงถึงภายนอกแห่งของและการบันทึกข้อสงวน

ส่วนร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ไม่ได้มีการบัญญัติในประเด็นนี้ไว้แต่อย่างใด

นอกจากนี้เรื่องการอ้างรายการในใบตราส่งเป็นพยานหลักฐานในเรื่องการจ่ายค่าระวางนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 22 ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้ว่าใบตราส่งใดไม่มีข้อความเรื่องค่าระวางตามมาตรา 18 (6) ว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้รับตราส่งไม่ต้องจ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง แต่ถ้าใบตราส่งนั้นได้อินไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อใบตราส่งนั้น ห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

ส่วนร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ไม่ได้มีการบัญญัติในประเด็นนี้ไว้แต่อย่างใด

4.9.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดเรื่องนี้ไว้ในมาตรา 13 กล่าวคือ ถ้ามิได้มีการบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องตามมาตรา 12 และใบตราส่งต่อเนื่องหรือข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามใบตราส่งต่อเนื่องได้อินหรือส่งไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก ซึ่งได้ทราบและกระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น ห้ามมิให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

ส่วนการอ้างรายการในใบตราส่งต่อเนื่องเป็นพยานหลักฐานในเรื่องการจ่ายค่าระวางนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ไม่ได้บัญญัติเรื่องนี้ไว้แต่อย่างใด

4.9.3 เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตาม Rotterdam Rules

ใน Rotterdam Rules ได้กำหนดถึงผลทางพยานหลักฐานตามเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งในเรื่องสภาพภายนอกแห่งของ การจ่ายค่าระวางและการสันนิษฐานถึงตัวผู้ขนส่ง ไว้ในหมวดที่ 8 เรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อพิจารณาตาม Rotterdam Rules แล้วจะพบว่าเอกสารการขนส่งหรือบันทึก

ข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นหลักฐานการรับของ หากไม่ใช่ส่วนของการที่ผู้ขนส่งตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลหรือบันทึกข้อสงวนแล้ว ถือได้ว่าเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่ามี การรับของโดยผู้ขนส่งและของมีลักษณะตามที่อธิบายไว้ในรายละเอียดของสัญญาซึ่งจัดให้โดยผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้ถ้าเป็นการออกเอกสารการขนส่งหรือ บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดโอนเปลี่ยนมือได้และได้โอนให้แก่บุคคลภายนอก ผู้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อในรายละเอียดของสัญญานั้น ซึ่งมีหลักการทำงานเดียวกันกับ หลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แต่ Rotterdam Rules ได้เพิ่มเติมกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถ พิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้ ถ้าผู้รับตราส่งซึ่งสุจริตได้กระทำตามรายละเอียดของสัญญาที่ปรากฏใน เอกสารการขนส่งชนิดโอนเปลี่ยนมือไม่ได้และบันทึกการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดโอนเปลี่ยน มือไม่ได้ ซึ่งผู้ขนส่งเป็นผู้ระบุรายละเอียดของสัญญาเองหรือมีการระบุจำนวน ประเภท และ หมายเลขของตู้สินค้า แต่ไม่ได้ระบุหมายเลขตราผนึก(seal)ของตู้สินค้าไว้

ผู้เขียนเห็นว่าไม่จำเป็นต้องแก้ไขบทบัญญัติเรื่องนี้ในพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ให้เป็นไป ตาม Rotterdam Rules แต่อย่างใด

ส่วนเรื่องการอ้างรายละเอียดของสัญญาเป็นพยานหลักฐานในเรื่องการจ่ายค่าระวาง จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และ Rotterdam Rules วาง หลักเกณฑ์ไว้ทำงานเดียวกัน กล่าวคือ ถ้ารายการในใบตราส่งหรือรายละเอียดของสัญญาใน เอกสารการขนส่งมีข้อความทำนองว่าได้ชำระค่าระวางล่วงหน้าแล้วหรือข้อความอื่นที่มีลักษณะ อย่างเดียวกัน ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างต่อผู้ทรงใบตราส่งหรือผู้รับตราส่งได้ว่ายังไม่ได้รับชำระ ค่าระวาง ทั้งนี้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังได้กำหนดรวมถึงค่าเรือ เสียเวลา (demurrage) ที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือด้วย เพราะพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เรื่องนี้มีพื้นฐานมาจาก Hamburg Rules นอกจากนี้ทั้งพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ. 2534 และ Rotterdam Rules ยังกำหนดเกี่ยวกับฐานะทางพยานหลักฐานอีกว่า หากว่าใบตราส่งนั้นได้ถูกโอนไปยังบุคคลภายนอกที่กระทำการโดยสุจริตโดยถือตามใบตราส่งที่ มิได้ระบุให้ต้องชำระค่าระวาง ผู้ขนส่งจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นมิได้ ส่วนพระราชบัญญัติการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ไม่ได้กำหนดเรื่องนี้ไว้แต่อย่างใด

ผู้เขียนเห็นว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ควรบัญญัติเรื่องนี้ไว้เช่นกัน โดยอาศัยจากแนวทางของ Rotterdam Rules มาเป็นต้นแบบในการบัญญัติเพื่อให้มีความชัดเจน ส่วนพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมแต่อย่างใด

4.10 หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบของผู้ส่งของในการแจ้งรายละเอียดของสัญญา

4.10.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

สำหรับในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติไว้ลักษณะเดียวกันกับ Hamburg Rules โดยได้บัญญัติไว้ในมาตรา 32 ว่าถ้าผู้ส่งของได้แจ้งข้อความตามมาตรา 23 เพื่อให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อความนั้นไว้ในใบตราส่ง และเมื่อผู้ขนส่งได้บันทึกตามนั้นแล้วให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งว่าข้อมูลที่แจ้งนั้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับของนั้นทุกประการ และถ้ามีความเสียหายใดๆ เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่ถูกต้องแท้จริงของข้อความนั้นผู้ส่งของต้องรับผิดชอบใช้ความเสียหายให้แก่ผู้ขนส่ง แม้ว่าผู้ส่งของจะได้โอนใบตราส่งนั้นให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม

ส่วนร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ไม่ได้มีการบัญญัติในประเด็นนี้ไว้แต่อย่างใด

4.10.2 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

ส่วนในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 16 ได้กำหนดว่าเมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบจากผู้ตราส่งหรือจากบุคคลอื่นในนามผู้ตราส่งไว้แล้ว ให้ถือว่าผู้ตราส่งได้รับรองความถูกต้องในรายละเอียดต่างๆเกี่ยวกับสภาพแห่งของเครื่องหมาย เลขหมาย น้ำหนัก ปริมาตร และปริมาณแห่งของที่ขนส่งนั้นตลอดจนลักษณะอันตรายแห่งของที่ตนได้แจ้งไว้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือจัดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อบันทึกไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง ซึ่งถ้ามีความเสียหายใดๆ เกิดขึ้นเนื่องจากการแจ้งข้อความไม่ถูกต้องตรงตามรายละเอียดตามที่ผู้ตราส่งได้แจ้งไว้หรือจัดให้บันทึกในใบตราส่งต่อเนื่อง ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง แม้ว่าผู้ตราส่งจะได้

โอนใบตราส่งต่อเนืองนั้นให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม แต่ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบต่อบุคคลภายนอกนั้น

4.10.3 เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตาม Rotterdam Rules

จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และ Rotterdam Rules มีลักษณะทำนองเดียวกัน กล่าวคือ นอกจากจะกำหนดหลักเกณฑ์ในการบันทึกการของหรือรายละเอียดของสัญญาเกี่ยวกับข้อความที่แสดงถึงสภาพภายนอกแห่งของ และการบันทึกข้อโต้แย้งในความบกพร่องแห่งของเพื่อรักษาคุณสมบัติของใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งในฐานะใบรับของแล้ว ยังได้วางหลักเกณฑ์เพิ่มเติมเพื่อให้การบันทึกนั้นมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยกำหนดให้ผู้ส่งของจะต้องรับรองรายการของที่ตนได้รับแจ้งแก่ผู้ขนส่งว่ารายการของดังกล่าวมีความถูกต้อง และหากรายการของดังกล่าวมีความไม่ถูกต้องจนทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งแล้ว ผู้ส่งของจะต้องชดใช้ค่าเสียหายนั้นคืนแก่ผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งโดยไม้อาจอ้างว่าการที่รายการของไม่ถูกต้องนั้นเกิดจากความผิดของผู้ส่งของ ทั้งนี้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดว่าผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนือง แม้ว่าผู้ตราส่งจะได้โอนใบตราส่งต่อเนืองนั้นให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม แต่ Rotterdam Rules ไม่ได้บัญญัติประเด็นนี้ไว้แต่อย่างใด

ผู้เขียนเห็นว่าไม่จำเป็นต้องแก้ไขบทบัญญัติเรื่องนี้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ให้เป็นไปตาม Rotterdam Rules แต่อย่างใด เพราะกฎหมายไทยกำหนดไว้ชัดเจนดีอยู่แล้ว

4.11 ประเด็นปัญหาตามกฎหมายไทยอันเกิดจากการใช้ บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

4.11.1 ประเด็นปัญหาตามกฎหมายไทยเรื่องความปลอดภัยในการใช้บันทึกข้อมูลการ ขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

เนื่องจากในทางปฏิบัติของการรับขนส่งของทางทะเลมักมีการออกใบตราส่งเป็นชุด กล่าวคือมีการออกใบตราส่งสามใบหรือมากกว่านั้น โดยใบตราส่งใบหนึ่งถูกเก็บไว้ที่นายเรือ เพื่อที่จะไว้ตรวจสอบความถูกต้องแห่งของ ส่วนใบตราส่งที่เหลือก็จะส่งมอบให้แก่ผู้ส่งของ ซึ่งการออกใบตราส่งเป็นชุดนี้มีขึ้นเพื่อประโยชน์ของผู้ส่งเองที่จะให้อำนาจแก่ตัวแทนของตนที่จะเรียกครองเอาสินค้าที่ขนส่งไม่ว่าจะมีเหตุใดๆเกิดขึ้นแก่ใบตราส่งใบแรกหรือในกรณีที่ผู้ส่งต้องการให้สินค้าหยุดการเดินทางในระหว่างขนส่ง (Stoppage of goods in transit) แต่การออกใบตราส่งหลายใบนั้นอาจก่อให้เกิดปัญหาการข้อกังขาขึ้นได้ ถ้าผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งเพื่อการรับขนส่งสินค้าของผู้ส่งเพียงรายเดียวในสินค้าเดียวกันและมอบใบตราส่งเหล่านั้นให้แก่ผู้ส่งไป หากผู้ส่งได้นำใบตราส่งเหล่านี้ไปโอนให้แก่บุคคลอื่นต่างรายกันก็จะเกิดปัญหาเพราะจะมีผู้มีสิทธิรับสินค้าได้เพียงคนเดียว คือใครมาก่อนก็มีสิทธิรับไปก่อนหากเป็นผู้ทรงใบตราส่งโดยชอบ คนที่มาทีหลังก็จะไม่ได้รับสินค้าเนื่องจากผู้ขนส่งก็ไม่มีสินค้าจะมอบให้เพราะได้มอบให้แก่ผู้รับตราส่งคนแรกไปแล้ว ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้รับตราส่งที่มารับสินค้าภายหลัง เพื่อแก้ปัญหาอันเกิดจากการมีต้นฉบับใบตราส่งหลายใบ จึงมักจะใช้วิธีการระบุข้อความว่า “Non-Transferable” หรือ “Non - Negotiable” ไว้อย่างชัดเจนบนต้นฉบับทุกฉบับยกเว้นฉบับที่ใช้เวนคืนเพื่อรับมอบสินค้า ดังนั้นต้นฉบับที่มีข้อความดังกล่าวคงทำหน้าที่เป็นเพียงหลักฐานการรับสินค้าไว้และเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งของทางทะเลเท่านั้น แต่มิได้ให้สิทธิแก่ผู้ทรงใบตราส่งเหนือสินค้านั้นแต่อย่างใด¹⁶

เมื่อมีการใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ก็มีความกังวลว่าจะเกิดปัญหาทำนองเดียวกันคืออาจมีการฉ้อโกง (Fraud) เกิดขึ้น ทั้งในกรณีมีการออกบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์หลายฉบับหรือการเข้าไปเปลี่ยนแปลงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับรายละเอียดของสัญญาในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งตรวจสอบได้ยากกว่า เพราะกรณีของเอกสารการขนส่งที่เป็นกระดาษ แม้ว่าจะมีการเพิ่มเติมข้อมูลลงในกระดาษ เมื่อมีการโอนไปยังผู้

¹⁶ อรรถชัย โอบาสศักดิ์ดากุล, “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544), น.116-117.

ทรงคนต่อไป ตัวกระดาษนั้นยังคงมีสภาพอยู่เหมือนเดิมคือเป็นกระดาษแผ่นเดิม ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบความถูกต้องหรือการโอนต่อกันมาว่าขาดสายหรือไม่ได้ง่ายอาจแค่ดูด้วยตาเปล่า ต่างกับกรณีที่อยู่ในรูปอิเล็กทรอนิกส์เพราะทุกครั้งที่มีการโอนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะมีการลงข้อมูลใหม่ทับข้อมูลเก่าเสมอ ซึ่งจะทำให้ข้อมูลเดิมนั้นหายไปหมดสิ้น บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นจึงไม่อยู่ในสภาพเดิมเพราะได้มีการบันทึกข้อมูลใหม่แทนที่ข้อมูลเก่าแล้ว และในขณะเวลาใดเวลาหนึ่งมีผู้ทรงเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ได้เพียงคนเดียว ระบบความปลอดภัยที่จะนำมาใช้กับบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์จึงมีความสำคัญมาก

แม้ในปัจจุบันจะมีการรักษาความปลอดภัยของระบบคอมพิวเตอร์มากขึ้นก็ตาม แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ความปลอดภัยชนิดใดที่กล้ายืนยันว่าปลอดภัยร้อยเปอร์เซ็นต์ สำหรับระบบคอมพิวเตอร์ที่จะถือว่ามีคามมั่นคงปลอดภัยนั้น ต้องรอดพ้นจากการโจมตี และมีการป้องกันโดยเป้าหมายของความปลอดภัยของคอมพิวเตอร์คือ Confidentiality, Integrity และ Availability (CIA) กล่าวคือ การรักษาความลับ ไม่ให้บุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตสามารถอ่านข้อความได้, การรักษาความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูล ไม่ให้บุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตสามารถแก้ไข เปลี่ยนแปลงข้อความได้ และการทำให้ข้อมูลนั้นสามารถใช้งานได้ตลอดเวลา¹⁷

โดยทั่วไปแล้วความปลอดภัยของระบบคอมพิวเตอร์ (Computer Security) นั้นแบ่งเป็น 2 เรื่องใหญ่ๆ คือ เทคโนโลยีด้านการเข้ารหัสลับเป็นวิธีการที่จะทำอย่างไรให้ข้อมูลเป็นความลับ และเทคโนโลยีเกี่ยวกับความปลอดภัยทางอินเทอร์เน็ต (Internet Security) เช่น การป้องกันการโจมตีทางเครือข่าย หรือการทำให้ Server มั่นคง โดยมีมาตรฐานมาควบคุม เช่น ISO17799 เป็นมาตรฐานในการวางระบบเครือข่ายที่ทั่วโลกนิยมใช้ แต่ทั้งนี้ไม่ได้เป็นการบังคับแต่อย่างใด

ทั้งนี้เทคโนโลยีด้านการเข้ารหัสลับแบ่งเป็น 3 ประเภทกว้างๆ¹⁸ ได้แก่

1. Encryption คือ การเข้ารหัสลับ ซึ่งเป็นวิธีในการเข้ารหัสโดยใช้ Secret Key คือใครที่มีกุญแจดอกนี้ก็จะสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ จึงทำให้วิธีการนี้ไม่ปลอดภัยเท่าที่ควร ต่อมาจึงมีการ

¹⁷ สุรศักดิ์ สงวนพงษ์. “ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับความปลอดภัย” เอกสารประกอบการบรรยายฝึกอบรมโครงการ Train-the-trainers ด้านกฎหมายเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ครั้งที่ 3 จัดโดยสำนักงานเลขานุการคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการ ,(20 กันยายน 2547), น. 2-3.

¹⁸ เฟิงอ้าง,น.1.

พัฒนาวิธีการใช้ Public Key เรียกว่าระบบกุญแจสาธารณะ ซึ่งเป็นระบบกุญแจคู่มีกุญแจ 2 ดอกคือ กุญแจส่วนตัว (Private Key) กับกุญแจสาธารณะ (Public Key) ดังนั้นหากต้องการส่งข้อความผู้ส่งข้อมูลจะใช้กุญแจส่วนตัวเพื่อเข้ารหัส แล้วผู้รับจะอ่านข้อความนั้นได้โดยใช้กุญแจสาธารณะที่ผู้ส่งแจกจ่ายมาเป็นตัวเปิดอ่าน ดังนั้นข้อความที่อ่านหรือได้รับจะไม่มี การเปลี่ยนแปลงแต่หากผู้ส่งต้องการให้ข้อความที่ส่งเป็นความลับระหว่างผู้ส่งกับผู้รับเท่านั้น ผู้ส่งก็จะ นำกุญแจสาธารณะของผู้รับมาเข้ารหัสด้วย ทำให้ข้อความที่ผู้ส่งส่งไปนั้นจะมีเฉพาะบุคคลที่มา กุญแจส่วนตัวคู่เดียวกับกุญแจสาธารณะที่ผู้ส่งเข้ารหัสไว้เท่านั้นที่จะสามารถอ่านข้อความได้

2. Key Management ใช้ในกรณีที่ต้องการติดต่อกับคนจำนวนมาก จะมีวิธีการ ใดในการกระจายกุญแจให้กลุ่มบุคคลที่เราต้องการติดต่อไปเพื่อให้มีความปลอดภัย เช่น วิธีการเข้ารหัสลับแบบ Public Key ที่ผู้ส่งต้องทำให้กุญแจสาธารณะกระจายไปยังบุคคลอื่น ดังนั้น จะมีวิธีการอย่างไร หรือจัดระบบโครงสร้างกุญแจอย่างไร และจะระบุตัวบุคคลเจ้าของกุญแจได้ ใด อย่างไร เป็นต้น

3. Authentication เป็นการยืนยันตัวตนบุคคล ว่าบุคคลที่ผู้ส่งสื่อสารด้วยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นบุคคลที่ผู้ส่งเข้าใจจริงๆ

ในการทำนิติกรรมสัญญาผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ มักจะมีปัญหาในเรื่องการพิสูจน์ตัวบุคคลผู้เป็นคู่สัญญาเสมอ ถึงแม้ว่าจะได้มีการพัฒนาวิธีการลงลายมือชื่อหรือการตรวจสอบรับรองความถูกต้องในระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ไว้หลายวิธี¹⁹ ตัวอย่างเช่น วิธีการเข้ารหัส (Access code) การใช้รหัสดิจิทัลส่วนตัว (Secret Digital Code) ที่มีความคล้ายคลึงกับตัวเลขรหัสส่วนบุคคลที่ใช้สำหรับตู้เอทีเอ็ม (PIN - Personal Identification Number) การใช้ระบบเทคโนโลยีการถอดรหัส (Encryption) ด้วยกุญแจสาธารณะ (Public Key) ซึ่งคำนวณสูตรคณิตศาสตร์เพื่อการจัดการข้อมูลทางคอมพิวเตอร์และมอบกุญแจส่วนตัว (Private Key) ให้กับผู้ทรงเอกสารการขนส่ง นอกจากนี้ยังมีการใช้ “ลายมือชื่อดิจิทัลหรือลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์” (Digital Signature or Electronic Signature) หรือการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์เฉพาะ (Software) ให้บุคคลลงลายมือชื่อในหน้าจอคอมพิวเตอร์และโปรแกรมคอมพิวเตอร์เข้ารหัสลายมือชื่อ เป็นต้น แต่สิ่งเหล่านี้อาจถูกบางฝ่ายคัดค้านว่าบุคคลสามารถอื่นนำไปใช้และตรวจสอบได้ยากกว่า การลงลายมือชื่อ การพิสูจน์ข้อเท็จจริงเรื่องนี้ทางพยานหลักฐานจึงยังมีอุปสรรคอยู่ เพราะต้องมี

¹⁹ อรรถัย โภภาสค์กตากุล, *อ้างแล้ว เซึ่งอรรถที่ 16*, น.112.

วิธีการที่สามารถระบุได้ว่าผู้ใดเป็นผู้สร้างข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และสามารถยืนยันว่าผู้สร้างข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้รับรองความถูกต้องในเนื้อความที่สร้างขึ้นด้วย ซึ่ง Rotterdam Rules กำหนดให้มีการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Signature) ในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามมาตรา 38 เช่น กรณีของการออกบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ออกบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องได้ทำตามวิธีการที่กำหนดไว้ในมาตรา 9 และวิธีการนั้นสามารถพิสูจน์ได้ว่าบุคคลนั้นเป็นผู้ออกบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์จริง และถูกผูกพันในข้อความตามบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ที่สร้างขึ้น เป็นต้น

วิธีการที่สามารถระบุได้ว่าผู้ใดเป็นผู้สร้างข้อความอิเล็กทรอนิกส์นั้น ต้องเป็นวิธีการที่มีความเหมาะสมในทางกฎหมายและทางเทคนิครวมถึงลักษณะของกิจกรรมทางการค้าด้วย ดังนั้นจึงจะเป็นวิธีการใดๆ ก็ได้แต่ต้องเป็นวิธีการที่น่าเชื่อถือได้และเหมาะสมกับธุรกรรมที่กระทำกันระหว่างคู่สัญญา โดยส่วนมากเทคโนโลยีการลงลายมือชื่อที่เป็นที่ยอมรับกันมากที่สุด คือ การใช้เทคโนโลยี PKI (Public Key Infrastructure) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีการเข้ารหัสลับที่นำมาใช้ในการสร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ (Electronic Signature) ซึ่งเป็นชุดของตัวเลขที่เป็นผลมาจากการเข้ารหัส (Cryptography) โดยใช้วิธีการทางคณิตศาสตร์ ซึ่งกระบวนการดังกล่าวทำโดยเครื่องคอมพิวเตอร์ให้ปรากฏบนเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ การสร้างและการตรวจสอบความถูกต้องของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทำโดยการเข้ารหัสโดยใช้กุญแจสาธารณะ (Public Key) ที่มีรหัสที่แตกต่างกันแต่มีความเกี่ยวเนื่องกันทางคณิตศาสตร์ โดยจะมีรหัสหรือกุญแจที่สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือเปลี่ยนแปลงข้อมูลให้อยู่ในรูปข้อมูลที่ไม่สามารถอ่านเข้าใจได้ ที่เรียกว่า กุญแจส่วนตัว (Private Key) และจะมีกุญแจที่ใช้ตรวจสอบยืนยันความถูกต้องของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่สร้างขึ้นหรือถอดรหัสให้เป็นข้อมูลที่สามารถอ่านได้เหมือนต้นฉบับที่ส่งมา ซึ่งการเข้ารหัสแบบนี้เรียกว่า Asymmetric Cryptography²⁰ โดยเทคโนโลยีลายมือชื่อดิจิตอล (Digital Signature) จัดเป็นลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ประเภทหนึ่งที่เกิดขึ้นโดยเทคโนโลยีที่ใช้การเข้ารหัสในระบบกุญแจคู่ให้ปรากฏบนเอกสารหรือข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และกุญแจดังกล่าวมีความสัมพันธ์เชิงคณิตศาสตร์ซึ่งกันและกัน เพื่อให้ผู้ที่ประสงค์จะสร้างลายมือชื่อดิจิตอลสามารถใช้กุญแจส่วนตัวในการสร้างลายมือชื่อดิจิตอลและให้บุคคลทั่วไปสามารถใช้กุญแจสาธารณะในการตรวจพิสูจน์ว่าลายมือชื่อที่สร้างขึ้นนั้นเป็นลายมือชื่อที่แท้จริงหรือไม่ ลายมือชื่อดิจิตอลจึงเป็น

²⁰ พินัย ฌ นคร. “กฎหมายว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์และลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์”. บทบัญญัติ เล่ม 56 ตอนที่ 2 ,น.24-25.

วิธีการที่สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อและสามารถแสดงได้ว่าเจ้าของลายมือชื่อรับรองข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นว่าเป็นของตน นอกจากนี้ลายมือชื่อดิจิตอลยังเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้ เนื่องจากสามารถตรวจสอบยืนยันความถูกต้องและมีความเชื่อมโยงกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ลงลายมือชื่อกำกับไว้ เพราะหากมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือลายมือชื่อภายหลังที่ได้ลงลายมือชื่อไว้จะทำให้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และลายมือชื่อดิจิตอลดังกล่าวไม่สมบูรณ์ และทำให้ไม่สามารถใช้ถอดรหัสข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้

เทคโนโลยี PKI จึงมีข้อดี²¹ คือ

1. มีความปลอดภัยในการรักษาความลับ (Confidentiality) เพื่อยืนยันว่าข้อมูลที่ส่งมีเพียงผู้ส่งและผู้รับเท่านั้นที่ล่วงรู้
2. มีความครบถ้วนของข้อมูล (Integrity) เพื่อยืนยันว่าข้อมูลไม่ถูกเปลี่ยนแปลงในระหว่างการส่งข้อมูล
3. การระบุตัวบุคคล (Authentication) เพื่อยืนยันว่าบุคคลที่ติดต่อด้วยเป็นบุคคลที่กล่าวอ้างถึงจริง
4. การห้ามปฏิเสธความรับผิดชอบ (Non-repudiation) ทำให้ผู้ส่งไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าไม่ได้เป็นผู้ทำธุรกรรมนั้น

ดังนั้น เมื่อมีการลงลายมือชื่อดิจิตอลหรือลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature or Electronic Signature) ในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ผู้รับปลายทางสามารถตรวจสอบและยืนยันลายมือชื่อนี้ได้ว่าเป็นของผู้ส่งจริง และยังสามารถนำลายมือชื่อนี้ไปใช้เป็นหลักฐานพิสูจน์ความถูกต้องแท้จริงกันในชั้นศาลได้ว่า ข้อมูลที่ส่งมาไม่มีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงหลังจากที่ได้มีการลงลายมือชื่อกันแล้ว เพราะมีการลงวันที่และเวลาของการลงลายมือชื่อในข้อความอิเล็กทรอนิกส์ไว้เสมอ (Time-Stamping)

ผู้เขียนเห็นว่าความปลอดภัยในการใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งมีข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับรายละเอียดแห่งของและข้อมูลเกี่ยวกับสัญญาฉบับจะสามารถ

²¹ ชุมพล ครุฑแก้ว. “รูปแบบที่เหมาะสมของฟอร์มเอกสารอิเล็กทรอนิกส์” เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง “การปฏิบัติตาม พ.ร.ฎ. กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ ครั้งที่ 2” จัดโดยคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ณ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ กรุงเทพฯ . (7 สิงหาคม 2550), น. 14.

นำมาใช้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพนั้นต้องมีการพัฒนาควบคู่กับกระบวนการที่ทำให้เกิดความเชื่อมั่นในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น วิธีการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Signature) ซึ่งสาเหตุที่ต้องมีการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ก็เพื่อเป็นวิธีการที่สามารถพิสูจน์ตัวบุคคลซึ่งลงลายมือชื่อในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ (Authentication) และเป็นวิธีการที่สามารถรับรองความถูกต้องแท้จริงของข้อความ (Integrity) ในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ว่าถูกส่งมาโดยไม่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงแต่อย่างใดเพื่อป้องกันการฉ้อโกง เพราะผู้ที่มีกุญแจสาธารณะจะไม่สามารถสืบค้นในทางตรงกันถึงกุญแจส่วนตัวได้ ส่งผลให้ไม่มีผู้ใดสามารถเข้าไปแก้ไขข้อความในเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ที่ลงลายมือชื่อไว้ได้ หรือหากมีการแก้ไขแม้เพียงเล็กน้อยก็จะส่งผลให้กุญแจสาธารณะไม่สามารถยืนยันได้ว่าเอกสารและลายมือชื่อดังกล่าวเป็นของผู้กล่าวอ้างได้ กฎหมายจึงควรบัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องนี้ให้ชัดเจนและรัดกุม

การที่ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ได้กำหนดให้เอกสารการขนส่งหรือใบตราส่งต้องมีการลงลายมือชื่อ คำว่า “ลายมือชื่อ” ศาลมักจะตีความว่าต้องเป็นลายมือชื่อที่เขียนด้วยมือ (handwriting) ผลที่ตามมาจึงไม่มีความแน่นอนว่าศาลในแต่ละประเทศจะรวมเอารูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ในการตรวจสอบรับรองความถูกต้องในฐานะเป็น “การลงลายมือชื่อ” หรือไม่เพราะลายมือชื่อที่ปรากฏในเอกสารนั้นมิใช่เป็นเพียงสาระสำคัญของเอกสารเท่านั้นแต่ยังหมายถึงสิ่งที่แสดงแทนตัวบุคคล เพื่อให้เกิดนิติสัมพันธ์ระหว่างกันและเป็นสิ่งที่ใช้พิสูจน์ตัวบุคคลได้อย่างดีที่สุด การที่จะนำสิ่งอื่นมาใช้แทน เช่น ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ควรมีความหมายกำหนดวิธีการให้ชัดเจนและมีมาตรการป้องกันการลักลอบใช้หรือการปลอมแปลงที่อาจเกิดขึ้นได้

ในปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่ออกมากำหนดในกรณีนี้แล้ว คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 4 ได้นิยาม “ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ หมายความว่า อักษร อักขระ ตัวเลข เสียงหรือสัญลักษณ์อื่นใดที่สร้างขึ้นให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งนำมาใช้ประกอบกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับ ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุตัวบุคคลผู้เป็นเจ้าของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น และเพื่อแสดงว่าบุคคลดังกล่าวยอมรับข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น” และพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 มาตรา 4 ให้เพิ่มเติมเป็นมาตรา 9 วรรคสองและวรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 กล่าวคือ

มาตรา 9 ในกรณีที่บุคคลพึงลงลายมือชื่อในหนังสือ ให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีการลงลายมือชื่อแล้ว ถ้า

(1) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นใช้วิธีการที่สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อ และสามารถแสดงได้ว่าเจ้าของลายมือชื่อรับรองข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นว่าเป็นของตนและ

(2) วิธีการดังกล่าวเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้ โดยเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการสร้างหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แวดล้อมหรือข้อตกลงของคู่กรณี

ซึ่งวิธีการที่เชื่อถือได้ตาม (2) ให้คำนึงถึง

ก. ความมั่นคงและรัดกุมของการใช้วิธีการหรืออุปกรณ์ในการระบุตัวบุคคล สภาพพร้อมใช้งานของทางเลือกในการระบุตัวบุคคล กฎเกณฑ์เกี่ยวกับลายมือชื่อที่กำหนดไว้ในกฎหมายระดับความมั่นคงปลอดภัยของการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ การปฏิบัติตามกระบวนการในการระบุตัวบุคคลผู้เป็นสื่อกลาง ระดับของการยอมรับหรือไม่ยอมรับ วิธีการที่ใช้ในการระบุตัวบุคคลในการทำธุรกรรม วิธีการระบุตัวบุคคล ณ ช่วงเวลาที่มีการทำธุรกรรมและติดต่อสื่อสาร

ข. ลักษณะ ประเภท หรือขนาดของธุรกรรมที่ทำ จำนวนครั้งหรือความสม่ำเสมอในการทำธุรกรรม ประเพณีทางการค้าหรือทางปฏิบัติ ความสำคัญ มูลค่าของธุรกรรมที่ทำ หรือ

ค. ความรัดกุมของระบบการติดต่อสื่อสาร

ทั้งนี้ให้นำมาใช้บังคับกับการประทับตราของนิติบุคคลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยอนุโลมด้วย

นอกจากนั้นการจัดเก็บเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ตามที่กฎหมายกำหนดต้องเป็นไปตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้ด้วย กล่าวคือ

1. เอกสารที่ทำให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นต้องอยู่ในรูปแบบที่เหมาะสม โดยสามารถแสดงหรืออ้างอิงเพื่อใช้ในภายหลังและยังคงมีความครบถ้วนของข้อความในรูปแบบของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

2. ต้องกำหนดวิธีการที่ทำให้สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อหรือรูปแบบของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ และสามารถแสดงได้ว่าเจ้าของลายมือชื่อรับรองความถูกต้องของข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

3. ต้องกำหนดวิธีการแจ้งการตอบรับด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์หรือด้วยวิธีการอื่นใด เพื่อเป็นหลักฐานว่าได้มีการดำเนินการด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ไปยังอีกฝ่ายหนึ่งแล้ว

4. ต้องมีการประเมินตรวจสอบระบบคอมพิวเตอร์อย่างสม่ำเสมอ เพื่อค้นหาและแก้ไขข้อบกพร่องในระบบรักษาความมั่นคงปลอดภัย เพื่อกำจัดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นกับระบบคอมพิวเตอร์

ผู้เขียนเห็นว่าการใช้เทคโนโลยีลายมือชื่อดิจิทัลหรือลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งใช้ระบบกฎหมายสาธารณะคอยตรวจสอบว่าใครเป็นผู้ลงลายมือชื่อดิจิทัล และข้อความที่ได้รับมีความถูกต้องแท้จริงมากน้อยเพียงใดนั้นเป็นเทคโนโลยีที่สามารถสร้างความเชื่อมั่นต่อคู่สัญญา และสามารถป้องกันความเสียหายอันเกิดจากการปลอมลายมือชื่อได้ในระดับหนึ่ง เพื่อสร้างความมั่นใจให้ผู้รับข้อมูลว่าข้อมูลที่ตนได้รับนั้นมาจากผู้ส่งข้อมูลมิใช่มาจากผู้อื่น และข้อมูลที่ได้รับนั้นไม่มีแก้ไขเพิ่มเติม หรือตัดทอนเปลี่ยนแปลงในระหว่างทางก่อนที่ข้อมูลนั้นจะถึงมือผู้รับแต่อย่างใด ซึ่งถ้าประเทศไทยมีเทคโนโลยีลายมือชื่อดิจิทัลหรือลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่ได้มาตรฐาน ก็จะไม่เกิดปัญหาเรื่องความปลอดภัยในการใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์อีกต่อไป ดังนั้น หากในอนาคตมีลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ชนิดอื่นที่มีคุณสมบัติในการรักษาความปลอดภัยได้ดีเช่นเดียวกันหรือดีกว่าลายมือชื่อดิจิทัลแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าย่อมนำมาใช้ในการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้เช่นกัน อีกทั้งยังมีมาตรา 7²² และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ออกมารองรับในเรื่องนี้แล้ว

4.11.2 ประเด็นปัญหาตามกฎหมายไทยเรื่องการโอนสิทธิตามบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

เนื่องจากโดยสภาพของใบตราส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดโอนเปลี่ยนมือได้ ผู้เขียนเห็นว่ามียุทธศาสตร์ที่เปลี่ยนมือได้ (Negotiable Instrument) ซึ่งต้องมีการสลักหลังและส่งมอบในลักษณะอย่างเดียวกับการสลักหลังและส่งมอบตัวเงิน ซึ่งต่างกับการโอนสิทธิเรียกร้องในหนี้ทั่วไปที่กระทำโดยการส่งคำบอกกล่าวการโอนไปยังลูกหนี้แห่งสิทธิ

²² พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 7

“ห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใดเพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์”

เรียกร่องเท่านั้น แต่หลักผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอนยังคงนำมาใช้กับใบตราส่ง ทั้งนี้คำว่าเปลี่ยนมือได้ (negotiable) มักจะมีการใช้สับสนกับคำว่า โอนได้ หรือ assignable และ transferable ซึ่งทั้งสามคำนี้มีการใช้ที่แตกต่างกันและมีผลทางกฎหมายที่แตกต่างกัน กล่าวคือคำว่าเปลี่ยนมือได้ (negotiable) ใช้กับการโอนตราสารที่ผู้รับโอนโดยสุจริตและเสียค่าตอบแทนจะได้รับโอนซึ่งสิทธิหรือหน้าที่ตามตราสารนั้นโดยสมบูรณ์ เช่น การโอนตัวเงิน แต่ assignable ใช้กับการโอนสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาจากบุคคลหนึ่งไปยังอีกบุคคลหนึ่งโดยต้องมีการจัดทำเอกสารต่างหากเพื่อเป็นหลักฐานแห่งการโอนนั้น และต้องมีการทำหนังสือบอกกล่าวไปยังคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องมีความรับผิดชอบตามสัญญานั้นทราบถึงการโอน การโอนโดย assignment นี้มีข้อเสียแก่ผู้รับโอนอยู่ 2 ประการคือ ผู้รับโอนไม่สามารถฟ้องร้องเพื่อบังคับตามสิทธิในนามของตนเอง และผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน ทำให้ผู้รับโอนไม่สามารถมั่นใจได้ว่าสิทธิที่ได้รับโอนนั้นบกพร่องหรือไม่ เว้นแต่จะได้มีการตรวจสอบก่อนเช่น การโอนใบหุ้น กรมธรรม์ประกันชีวิต พันธบัตรรัฐบาล หุ้นกู้ เป็นต้น ส่วนคำว่า transferable นั้นเป็นคำกว้างกว่าคือใช้กับการโอนเอกสารสิทธิ (document of title) โดยทั่วไป ซึ่งเอกสารดังกล่าวสามารถโอนได้อย่างสมบูรณ์ โดยเพียงการส่งมอบ หรือสลักหลังและส่งมอบ โดยไม่ต้องมีหนังสือบอกกล่าวไปยังคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบถ่ายตราสารที่เปลี่ยนมือได้แต่อย่างใด²³

การโอนสิทธิควบคุมตามบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์หรือวิธีการโอนเปลี่ยนมือทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นจะต้องใช้วิธีการที่มีผลเทียบเท่ากับการการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งในรูปแบบกระดาษซึ่งจะต้องทำอย่างไรนั้นเป็นไปตามวิธีการที่คู่สัญญากำหนดไว้ โดยต้องมีการแสดงถึงความยินยอมของคู่สัญญาให้ปรากฏในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย และต้องมีวิธีการเก็บรักษาข้อมูลและตรวจสอบการสลักหลังโอนต่อมาได้โดยรูปแบบการจัดเก็บข้อมูลหรือการจดทะเบียน (Registry) ที่เป็นมาตรฐาน ซึ่งจะทำการโอนสิทธิในการควบคุมสินค้าผ่านใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์มีผลเป็นอย่างเดียวกันกับการโอนสิทธิในของผ่านใบตราส่งแบบกระดาษ โดยประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีข้อเสนอที่น่าสนใจว่าสิ่งที่ถูกโอนไม่ใช่ตัวเอกสารหรือ EDI Message แต่

²³ พนิดา วัฒนเวคิน, “ผลของการโอนบิลออฟเลตติงในระบบกฎหมายไทย”, (วิทยานิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ,2529), น.74-75.

เป็นสิทธิหรือกรรมสิทธิ์ในการซื้อขายนั้นๆต่างหาก²⁴ เพื่อให้ตระหนักว่าสิ่งที่โอนไม่ได้ขึ้นอยู่กับสื่อกลาง คือกระดาษหรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์ แต่สิ่งที่โอนไปคือสิทธิและหน้าที่ที่ถูกโอนไป เพราะฉะนั้นเนื้อหาของสาระของการโอนเปลี่ยนมือได้ไม่ได้อยู่ที่ความเป็นต้นฉบับหรือการลงลายมือชื่อ แต่อยู่ที่กระบวนการที่จะทำให้เกิดความเชื่อมั่นในตัวบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น

ทั้งนี้การใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ขึ้นอยู่กับความตกลงของคู่สัญญา โดยอาจมีการใช้เทคโนโลยี PKI (Public Key Infrastructure) หรือระบบกุญแจสาธารณะ (Public key) เป็นระบบตรวจสอบ โดยผู้ทรง (Holder) กุญแจส่วนตัว (Private key) มีสถานะเท่ากับเป็นผู้ทรงใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น นอกจากนี้ยังมีการจดทะเบียนไว้ให้ตรวจสอบอีกชั้นตอนหนึ่ง เพื่อความปลอดภัยของการส่งข้อมูล ทำให้คู่สัญญาทางการค้าเกิดความเชื่อมั่นว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะเป็นความลับและมีการรักษาความปลอดภัยอย่างเพียงพอเพื่อป้องกันการใช้ประโยชน์ในทางที่มิชอบอีกด้วย

ที่ผ่านมาได้มีความพยายามที่จะทำให้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เป็นที่ใช้กันอย่างแพร่หลายและหาวิธีเพื่อให้สามารถโอนเปลี่ยนมือใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ได้เทียบเท่ากับการสลักหลังโอนใบตราส่งในรูปแบบกระดาษซึ่งมีการทำผ่านสองระบบ คือ ระบบแรกเรียกว่า Depository System ซึ่งเริ่มใช้ในปี ค.ศ. 1986 โดยผู้ขนส่งจะต้องจัดทำใบตราส่งในรูปแบบกระดาษขึ้นก่อนแล้วจดทะเบียนใบตราส่งนั้นไว้กับผู้รับจดทะเบียน (Registry) และเมื่อมีการโอนสิทธิในการรับมอบสินค้า ก็จะต้องแจ้งรายละเอียดผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้ผู้รับจดทะเบียนทราบ โดยผู้ขนส่งสามารถตรวจสอบกับผู้รับจดทะเบียนได้ว่าตนจะต้องส่งมอบของให้แก่บุคคลใด²⁵ ตัวอย่างระบบนี้คือ Sea Docs (Seaborne Trade Documentation System) ซึ่งใช้ได้ไม่ถึงปีก็ต้องเลิกไป เพราะความล้มเหลวเกิดจากหลายสาเหตุ อาทิเช่น การที่ไม่ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้มีส่วนร่วมไว้ และมีค่าประกันภัยสูง ผู้ขายไม่เต็มใจที่จะให้มีการบันทึกข้อมูลทางการค้าของตนไว้ที่ศูนย์กลางระบบ เพราะสรรพากรและคู่แข่งสามารถตรวจสอบข้อมูลได้ง่าย นอกจากนี้ผู้ซื้อที่มุ่งจะนำสินค้า

²⁴ Report of Working Group IV (E-Commerce) on the work of its forty-second session (Vienna, 29 June – 17 July 2009) (A/CN.9/681/Add.1)

²⁵ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์” เอกสารในการสัมมนาทางวิชาการเรื่อง ใบตราส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 29 สิงหาคม 2543 (อัดสำเนา) : น.2-3.

ในที่นี้คือน้ำมันไปใช้จริงๆ ก็ไม่ได้รับประโยชน์จากระบบนี้ เนื่องจาก Sea Docs มุ่งให้ประโยชน์แก่พ่อค้าคนกลางและนักเก็งกำไร เป็นต้น แต่ก็สามารถแสดงให้เห็นว่าระบบใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์สามารถนำมาใช้งานได้จริง

ส่วนระบบที่สองเป็นระบบที่ Committee Maritime International (CMI) ได้ออก Rules for Electronic Bills of Lading หรือที่เรียกว่า CMI RULES²⁶ ขึ้นมาในปี ค.ศ. 1990 โดยเป็นระบบที่ดำเนินการโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด ผู้ขนส่งจะออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่ผู้ส่งของพร้อมรหัสส่วนตัว (Private key) โดยที่ไม่ต้องออกเอกสารในรูปแบบกระดาษใดๆ เลย ซึ่งผู้ถือรหัสส่วนตัวจะเป็นผู้มีสิทธิได้รับมอบสินค้า คือมีสถานะเดียวกับผู้ถือใบตราส่งนั่นเอง ซึ่งถ้าจะโอนสิทธิในการรับมอบของไปให้แก่บุคคลที่สามก็สามารถทำได้โดยแจ้งแก่ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็จะทำการยกเลิกรหัสส่วนตัวเดิม แล้วออกรหัสส่วนตัวใหม่ให้แก่ผู้รับโอนสิทธิ ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ขนส่งทำหน้าที่เป็นผู้จดทะเบียนและบริหารจัดการขายโอนสิทธิเอง ต่างกับระบบ Sea Docs ตรงที่จะไม่มีระบบจดทะเบียนกลาง (Central Registry) มากำกับดูแลอีกชั้นหนึ่ง

ซึ่งต่อมาได้มีการพัฒนา Bolero Project (Bill of lading Electronic Registry Organization) ขึ้น เพื่อผลักดันให้กฎเกณฑ์ CMI RULES เป็นที่ยอมรับในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมากขึ้น โดยระบบรักษาความปลอดภัยหลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) และหน่วยจดทะเบียนกลาง (Central Registry) ที่จะต้องได้รับความไว้วางใจจากบุคคลที่สาม เช่น ธนาคาร บริษัทให้บริการโทรคมนาคม ซึ่งอยู่บนพื้นฐานของการแลกเปลี่ยน EDI Messages ระหว่างหน่วยจดทะเบียนกลางกับผู้ให้บริการ (เช่น ผู้ขนส่ง, ผู้ส่งของ, ผู้บริหารจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) และธนาคาร) โดยผู้ให้บริการจะส่งและรับข้อมูลจากหน่วยจดทะเบียนกลาง ซึ่งจะเก็บข้อมูลเอกสารการขนส่ง (Shipping Documents) แล้วบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ใน Consignment Record²⁷ ซึ่งเมื่อผู้ขนส่งได้รับคำสั่งอิเล็กทรอนิกส์จากผู้ส่งของแล้วผู้ขนส่งก็จะเปลี่ยนคำสั่งนี้ให้เป็น Bolero Bill of Lading (BBL) และส่ง BBL นี้ไปยังผู้ส่งของ

²⁶ CMI Rules for Electronic Document Interchange (EDI) ,p.1-3. <<http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/cmi/cmirus.html>> และดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ www.comitemaritime.org/cmidsocs/rulesebla.html.

²⁷ ชมรมการบริหารการขนส่งระหว่างประเทศ, “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์” เอกสารในการสัมมนาทางวิชาการเรื่องใบตราส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชีที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 29 สิงหาคม 2543 (ัดสำเนา), น.5-6.

หลังจากที่ ปล่อยให้มือถืออิเล็กทรอนิกส์แล้ว ถ้าหน่วยจดทะเบียนกลางตรวจสอบแล้วยอมรับ BBL ผู้ส่งของก็จะกลายเป็นผู้ถือ BBL คนแรก (เอกสารที่เป็นกระดาษจะไม่มีผลเป็นเลยเพราะทุกขั้นตอนเกิดขึ้นในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์) ถ้าผู้ทรงต้องการโอน BBL ไปยังบุคคลที่สามซึ่งยอมรับการโอนทำได้โดยมีคำสั่งไปยังหน่วยจดทะเบียนกลางโดยผ่านรหัสส่วนตัว ซึ่งหน่วยจดทะเบียนกลางจะยกเลิกสิทธิของผู้ถือคนแรกและโอนสิทธิในการรับมอบของไปยังผู้ทรงรายใหม่ โดยการเรียกให้ส่งมอบของจะต้องแจ้งรหัสส่วนตัว (ซึ่งเทียบได้กับการเวนคืนใบตราส่งที่เป็นเอกสาร) โดยแจ้งไปยังหน่วยจดทะเบียนกลางซึ่งจะหยุดสิทธิการโอนสิทธิ การรับมอบของและส่งข้อมูลไปยังผู้ขนส่งเพื่อให้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่งที่ปลายทาง เมื่อขั้นตอนข้างต้นเสร็จสิ้น Bolero ก็จะได้รับมอบหมายและไม่มีความรับผิดชอบต่อการผิดสัญญาและเสียหายแต่อย่างใด

โดยภายใต้ Bolero Project จะมีการควบคุมความปลอดภัยของข้อมูลอย่างเข้มงวด และมีกระบวนการที่แน่นอนในการพิสูจน์ว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นจริง เช่น การใช้ลายมือชื่อดิจิตอล ซึ่งเทคนิคนี้จะรองรับการรับส่งข้อมูลและป้องกันการแก้ไขข้อมูลในระหว่างการส่งมอบ นอกจากนี้ระบบของ Bolero ยังเปิดโอกาสให้ผู้ให้บริการกลับไปใช้ใบตราส่งที่เป็นเอกสารได้ถ้าผู้ถือต้องการโอนสิทธิขายของให้แก่บุคคลที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของ Bolero ก็จะมีการออกเอกสารการขนส่งในรูปแบบกระดาษแทนที่ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ได้²⁸ ซึ่งมีลักษณะเดียวกันกับที่ปรากฏใน Rotterdam Rules มาตรา 10 เรื่องการออกเอกสารการขนส่งชนิดเปลี่ยนมือได้หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดโอนเปลี่ยนมือได้แทนที่เอกสารเดิมที่ได้ออกไว้แล้ว

การโอนสิทธิควบคุมของ (Transfer of right) ตาม Rotterdam Rules นั้นไม่ว่าจะมีการออกเอกสารการขนส่งหรือไม่ หรือจะมีการออกเอกสารการขนส่งประเภทใดก็มีการโอนสิทธิควบคุมของทั้งสิ้น²⁹ โดยสิทธิตามเอกสารการขนส่งชนิดโอนเปลี่ยนมือได้หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดโอนเปลี่ยนมือได้จะเป็นของผู้ทรง (Holder) เมื่อผู้ทรงมีการโอนสิทธิควบคุม (Right of Control) ให้ผู้อื่นไป ผู้รับโอนหรือผู้ทรงรายใหม่ย่อมเป็นผู้ทรงสิทธิควบคุม ซึ่งการโอนสามารถทำได้ตามวิธีการที่กำหนดไว้ใน Rotterdam Rules มาตรา 51 และมาตรา 57 ประกอบมาตรา 9 ในขณะที่การโอนเอกสารการขนส่งชนิดโอนเปลี่ยนมือได้หรือใบตราส่ง

²⁸ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ที่ www.bolero.net

²⁹ วีระวัฒน์ ปริชม. “ผู้มีสิทธิควบคุมของที่อยู่ระหว่างการขนส่ง” (สารนิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), น. 64.

อิเล็กทรอนิกส์ตามกฎหมายหรืออนุสัญญาอื่นอาจทำได้โดยอาศัยบทบัญญัติเหล่านั้นหรือความตกลงของคู่สัญญา เช่น คู่สัญญาตกลงเลือกใช้ระบบจดทะเบียนสาธารณะ ซึ่งต้องมีการตกลงกันก่อนให้ชัดเจน เช่น เลือกใช้ Bolero หรือใช้ CMI Rules เป็นต้น สำหรับประเทศไทยนั้นยังไม่มีสายการบินเรือใดที่ใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

ส่วนการพิสูจน์ว่าในขณะนั้นสิทธิตามเอกสารการขนส่งชนิดโอนเปลี่ยนมือได้หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์อยู่ที่บุคคลใดจะต้องพิจารณาว่าขณะนั้นสิทธิควบคุมของอยู่ที่บุคคลใด ซึ่งถ้าเป็นการโอนทางอิเล็กทรอนิกส์พื้นฐานที่จะใช้ยืนยันคือว่าใครเป็นผู้ทรงสิทธิควบคุมคือผู้ทรงกุญแจส่วนตัว (Private key) ซึ่งจะมีได้เพียงคนเดียวเท่านั้น โดยผู้ทรงกุญแจส่วนตัวจะมีสถานะเหมือนผู้ทรงใบตราส่ง ทำให้มีสิทธิได้รับมอบของจากผู้ขนส่ง และการหาหลักฐานเพื่อใช้ยืนยันว่าขณะนั้นใครเป็นผู้ทรงกุญแจส่วนตัวก็สามารถตรวจสอบผ่านระบบการจัดเก็บข้อมูล (Consignment Record) ของระบบจดทะเบียนสาธารณะหรือหน่วยจดทะเบียนกลาง หรือการเก็บข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ (Log Files) ทั้งนี้ บุคคลที่สามารถจะตรวจสอบถึงสิทธิควบคุมของคือบุคคลที่เกี่ยวข้องในธุรกรรมครั้งนั้น เช่น ผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง บริษัท ประกันภัย ธนาคาร เป็นต้น ว่าขณะนี้ เป็นสิทธิของบุคคลใดโดยสามารถตรวจสอบได้ผ่านระบบจดทะเบียนสาธารณะตามวิธีการที่กำหนดไว้

สำหรับประเทศไทยในเบื้องต้นเมื่อได้สืบค้นข้อมูลและทำการสอบถามไปยัง บมจ. กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) หรือเรียกโดยย่อว่า กสท.หรือ CAT³⁰ ซึ่งเป็นองค์กรที่ควบคุมดูแลการให้บริการผ่านอินเทอร์เน็ตของประเทศไทย โดยการรับฟังความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่แล้วสามารถสรุปได้ว่า ประเทศไทยยังไม่มีระบบการจดทะเบียนสาธารณะ (Public Registry) เพราะยังไม่มีการใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Bill of Lading) แต่อย่างใด แต่การที่จะตรวจสอบว่าข้อมูลที่ได้ส่งผ่านทางอินเทอร์เน็ต เช่น จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E – mail) หรือวิธีการอื่นในทำนองเดียวกันนี้ ในเวลาที่ระบุอยู่ที่ใคร จะสามารถตรวจสอบได้ในกรณีที่เป็นลูกค้าของ บมจ. กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) กล่าวคือ กสท. จะมีการให้บริการการเก็บ Log Files หรือข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์ ซึ่งจะเก็บข้อมูลการสื่อสารที่เกิดขึ้นกับระบบคอมพิวเตอร์เพื่อนำข้อมูลดังกล่าวไว้เป็นหลักฐานในการหาข้อมูลการ

³⁰ www.cattelcom.com.

กระทำคามผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์³¹ ตามที่กำหนดในพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำคามผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. 2550 เพื่อป้องกันการกระทำคามผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ในรูปแบบต่างๆ

โดย กสท.จะมีบริการหลายรูปแบบให้เลือกตามความต้องการ เช่น บริการ Secure Log Management Service ซึ่งเป็นบริการบริหารจัดการล็อกไฟล์โดยจะทำการจัดเก็บล็อกไฟล์ให้แก่ลูกค้าเป็นระยะเวลา 90 วัน ตามที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำคามผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. 2550 ซึ่งมีค่าใช้จ่ายบริการในลักษณะรายเดือน โดยลูกค้าสามารถกำหนดขอบเขตของการเก็บล็อกว่าจะเลือกเก็บจากอุปกรณ์ใดบ้าง รวมถึงลูกค้าสามารถเลือกวิธีการส่งล็อกไฟล์มายัง CAT ได้ ซึ่งหากลูกค้ามีอินเทอร์เน็ตของ CAT (หรือของ ISP : Internet Service Provider อื่นก็ได้) ที่มีแบนวิดท์ (Bandwidth) เพียงพออยู่แล้วก็จะไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น แต่ถ้าต้องการ Private Link เช่น Leased Line หรือ Internet เพิ่มอีกหนึ่งเส้นทางไว้ สำหรับเก็บล็อกโดยเฉพาะ ก็จะต้องจ่ายค่าบริการเพิ่มตามอัตราค่าเช่าวงจร รวมถึงค่าเช่าอุปกรณ์ที่จะต้องนำไปตั้งให้ลูกค้า การคิดอัตราค่าบริการในการเก็บล็อกไฟล์นั้นจะคิดตามจำนวนอุปกรณ์ที่ลูกค้าประสงค์ที่จะทำการเก็บล็อก ทั้งนี้จะมีบริการเสริมคือการวิเคราะห์ล็อก (Log file analysis) ซึ่งในการวิเคราะห์ล็อกนั้น ลูกค้าสามารถแสดงความต้องการ(request)ให้มีการดำเนินการดังกล่าวในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่ร้ายแรง หรือสงสัยว่ามีผู้พยายามบุกรุกระบบ เช่น เจาะระบบเข้ามาเพื่อขโมยหรือแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อมูล โดยจะคิดค่าบริการต่อครั้งที่ส่งค่าขอ ตามจำนวนอุปกรณ์ทั้งหมดที่ลูกค้าทำการเก็บล็อก³² กลุ่มผู้ใช้บริการที่เหมาะสม (ในช่วงแรกสามารถให้บริการได้ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเท่านั้น) ได้แก่ สถาบันการศึกษาระดับมหาวิทยาลัย หรือราชภัฏหน่วยงานของรัฐขนาดกลางและขนาดใหญ่ บริษัทเอกชนขนาดกลางและขนาดใหญ่ เป็นต้น

บริการ Smart Log เป็นบริการที่มีขึ้นเพื่อรองรับความต้องการในการเก็บข้อมูลจรรยาบรรณทางคอมพิวเตอร์ของหน่วยงานต่างๆ ที่มีการใช้งานอินเทอร์เน็ต ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำคามผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ.2550 ที่กำหนดให้มีการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสารของระบบคอมพิวเตอร์ ที่เรียกว่าข้อมูลจรรยาบรรณทางคอมพิวเตอร์หรือล็อกไฟล์ กลุ่มผู้ใช้บริการ ได้แก่ สถาบันการศึกษา ระดับโรงเรียน ร้านอินเทอร์เน็ต ร้านเกมส์ อพาร์ทเมนต์ กลุ่มธุรกิจราย

³¹ <http://www.cyfence.com>.

³² http://www.contactcenter.cattelcom.com/thai/IT_security/SecureLog_info.

ย่อย (SMEs) เป็นต้น ซึ่งสามารถนำล็อกดังกล่าวมาใช้เป็นส่วนหนึ่งของหลักฐาน เพื่อใช้ในการหาตัวผู้กระทำความผิดได้ และช่วยให้ลูกค้าบริหารการใช้เครือข่ายให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นระบบความปลอดภัย เพราะมีระบบยืนยันตัวตนและกำหนดสิทธิการใช้งานของผู้ใช้ได้³³

ทั้งนี้ วิธีการเก็บข้อมูลจราจรทางคอมพิวเตอร์นั้น ข้อมูลที่จัดเก็บนั้นต้องคำนึงว่าข้อมูลนั้นต้องสามารถระบุตัวบุคคลได้, สามารถชี้แจงเส้นทางของข้อมูลได้ เช่น ข้อมูลนี้มาจากใคร และออกจากเราไปที่ไหน เป็นการเก็บเวลาเข้าออก และเก็บข้อมูลครบถ้วนตามที่ พระราชบัญญัติว่าด้วยการกระทำความผิดเกี่ยวกับคอมพิวเตอร์ พ.ศ. 2550 กำหนด ซึ่งต้องเป็นข้อมูลเชื่อถือได้ และมีวิธีป้องกันการแก้ไขหรือลบและง่ายต่อการค้นหา

การที่จะตรวจสอบข้อมูลว่าข้อมูลที่เราได้ส่งผ่านทางอินเทอร์เน็ตหรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E – mail) ขณะนั้นอยู่ที่ใครจะตรวจสอบได้เฉพาะผู้ที่เป็นลูกค้าของ บมจ. กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) เท่านั้นและผู้มีสิทธิขอให้ตรวจสอบคือลูกค้าที่ใช้บริการนี้ของ บมจ. กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) เช่นกัน ส่วนบุคคลภายนอก เช่น บริษัทประกันภัย หรือเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถทำได้ เว้นแต่จะมีคำสั่งของศาลมาแสดง (ทั้งนี้ไม่สามารถใช้ใบแจ้งความแทนได้) และแต่ละครั้งที่ตรวจสอบต้องเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 20,000 บาท ยกตัวอย่างเช่น บริษัท A เป็นลูกค้าของ บมจ. กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน), โดย กสท.จะตรวจสอบและคัดกรองข้อมูลต่าง ๆ ที่ส่งผ่านระบบอินเทอร์เน็ตก่อนเข้าสู่บริษัท A ตามสัญญาที่ได้ตกลงกันไว้ว่าให้ตรวจสอบข้อมูลอะไรบ้าง เช่น E – mail ให้มีความปลอดภัยและป้องกันการเข้าสู่ระบบ (Inbound) ของบริษัท A โดยไม่ได้รับอนุญาต เช่น Antivirus/AnitiSpyware(ระบบป้องกันไวรัส/สปายแวร์), Patch management (การแก้ไขข้อผิดพลาดของโปรแกรมเฉพาะจุด), Firewalls (ระบบรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันการบุกรุก การลักลอบดูหรือเจาะข้อมูล และการส่งผ่านข้อมูลเข้าออกระหว่างเครือข่ายภายในกับภายนอก เช่น การที่พนักงานลักลอบส่งข้อมูลลับออกจากบริษัท โดยมีวัตถุประสงค์ส่วนหนึ่งเพื่อป้องกันระบบล่ม และใช้ตรวจสอบเพื่อยืนยันสิ่งที่ส่ง (User authentication) เพื่อรักษาความปลอดภัย เป็นต้น และเมื่อมีการส่งข้อมูลออก(Outbound) จากบริษัท A ไปยังที่อื่น ๆ เช่น บริษัท B ก็จะต้องผ่านการตรวจสอบและคัดกรองจาก กสท. ก่อน ซึ่งจะทำหน้าที่คล้ายๆกับศูนย์เก็บข้อมูลกลาง โดยจะมีการบันทึกเก็บไว้(Record) ตาม

³³http://www.contactcenter.cattelcom.com/thai/IT_security/Cy fence_info.asp

ระยะเวลาที่กำหนด แต่เมื่อบริษัท B ซึ่งไม่ได้เป็นคู่สัญญา กับ บมจ. กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ได้ทำการส่งข้อมูลที่ได้รับจากบริษัท A (ซึ่งมีข้อสัญญาระบุว่าเป็นความลับระหว่างสองบริษัท) ออกไปให้บุคคลภายนอกโดยผิดสัญญากับบริษัท A บมจ. กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) ก็ไม่สามารถเข้าไปตรวจสอบหรือดำเนินการได้เพราะไม่มีสัญญาระหว่าง กสท. และบริษัท B แต่เป็นเรื่องระหว่างบริษัท A และบริษัท B ต้องไปฟ้องร้องดำเนินการเอง เป็นต้น

สำหรับกฎหมายไทยนั้น การโอนสิทธิในใบตราส่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กล่าวคือ ถ้าเป็นใบตราส่งที่ออกให้แก่ผู้ถือสามารถทำได้โดยการส่งมอบหรือกรณีที่เป็นใบตราส่งที่ระบุชื่อผู้รับสินค้าทำได้โดยใช้วิธีสลักหลังและส่งมอบตามที่เป็นบัญญัติไว้ในมาตรา 27³⁴ ปัญหาว่าการโอนหรือการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือเครือข่ายอินเทอร์เน็ตจะมีผลทำให้ผู้โอนมีฐานะสิทธิและหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เช่นเดียวกับผู้รับตราส่งในกรณีใบตราส่งที่อยู่ในรูปแบบกระดาษหรือไม่

เนื่องจากบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งไม่มีรูปร่างและไม่สามารถจับต้องได้ จึงไม่มีลักษณะทางกายภาพที่จะทำให้ผู้รับโอนมีอำนาจบังคับบัญชาเหนือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ และหากพิจารณาความหมายของการสลักหลังและส่งมอบตามความหมายในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว จะเห็นได้ว่าการสลักหลังคือการลงลายมือชื่อในใบตราส่ง ส่วนการส่งมอบนั้นต้องมีการกระทำโดยการหยิบยื่นให้แก่กันเพื่อให้อยู่ในความครอบครองของฝ่ายผู้รับ การที่ผู้ขนส่งหรือผู้ทรง (Holder) ได้ลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์และโอนหรือส่งบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ไปยังผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนโดยผ่านทางเครือข่ายอินเทอร์เน็ตนั้น จะถือได้หรือไม่ว่าเป็นการโอนหรือส่งมอบบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ไปอยู่ในความครอบครองของผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนแล้วตามความหมายในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือไม่ อาจถือได้ว่าผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น มีฐานะเป็นผู้ทรง

³⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 27

“ใบตราส่งใดแม้จะได้ออกให้แก่บุคคลใดโดยนามก็ยังอาจโอนให้กันได้โดยการสลักหลัง เว้นแต่จะมีข้อกำหนดห้ามการสลักหลังไว้ในใบตราส่งนั้น”

บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เพราะยังไม่มีการสลับหลังและส่งมอบให้แก่กันในความ เป็นจริงตามกฎหมายการรับขนของไทย

เมื่อพิจารณาเรื่องการโอนสิทธิในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทาง ทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้ว พบว่าไม่มีบทบัญญัติกำหนดเรื่องนี้ไว้แต่อย่างใด จึงต้องพิจารณาจากบทบัญญัติใน พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 โดยบังคับใช้กับข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ทุกประเภทซึ่งเมื่อพิจารณาข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามบันทึกข้อมูลการขนส่งทาง อิเล็กทรอนิกส์จะเห็นได้ว่า มีแต่เฉพาะในส่วนของการส่งข้อมูล(หรือคำบอกกล่าว)อิเล็กทรอนิกส์ ตามมาตรา 22³⁵ และการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มาตรา 23³⁶ เท่านั้น แต่ไม่ได้กล่าวถึงการโอน สิทธิหรือการสลับหลังและส่งมอบเอกสารสิทธิที่อยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เลย

ผู้เขียนเห็นว่า ในกรณีที่มีการโอนหรือส่งบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่ง มีลักษณะเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สามารถนำความหมายของการสลับหลังและส่งมอบตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 27 มาปรับใช้โดยเทียบเคียง

³⁵พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 22

“การส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่ามีผลนับแต่เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ ระบบข้อมูลที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ส่งข้อมูล”

³⁶พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 23

“การรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่ามีผลนับแต่เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูล

หากผู้รับข้อมูลได้กำหนดระบบข้อมูลที่ประสงค์จะใช้ในการรับข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ไว้ โดยเฉพาะให้ถือว่าการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผลนับแต่ เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลได้ กำหนดไว้แล้ว แต่ถ้าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวได้ส่งไปยังระบบ ข้อมูลอื่นของผู้รับ ข้อมูลซึ่งมิใช่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลกำหนดไว้ ให้ถือว่าการรับข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์มีผลนับแต่เวลาที่ได้เรียกข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์จากระบบข้อมูลนั้น

ความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแม้ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลตั้งอยู่ในสถานที่อื่น แห่งหนึ่งต่างหากจากสถานที่ที่ถือว่าผู้รับข้อมูลได้รับข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรา 24”

(analogy) ได้ โดยเห็นว่า การสลักหลังและส่งมอบนั้น ไม่จำเป็นต้องมีการโอนหรือส่งมอบกันทางกายภาพคือการลงลายมือชื่อด้วยมือและหีบยื่นตัวใบตราส่งให้แต่เพียงอย่างเดียว การโอนบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งมีลักษณะเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ไม่มีรูปร่างย่อมจะทำได้ก็เพื่อให้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นไปอยู่ในความครอบครองหรือควบคุมของผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนเพื่อให้ผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนกลายเป็นผู้ทรง(Holder) ซึ่งมีสิทธิควบคุมและได้รับมอบของจากผู้ขนส่งแต่เพียงผู้เดียว โดยบุคคลที่จะเป็นผู้มีอำนาจควบคุมบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น จะต้องมีความสัมพันธ์กับบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ถึงขนาดสามารถใช้อำนาจบังคับควบคุมเหนือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ ซึ่งไม่ใช่อำนาจบังคับทางกายภาพในลักษณะที่จับต้องข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ แต่หมายถึงการที่บุคคลนั้นมีอำนาจในการจัดการข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้แต่เพียงผู้เดียว โดยไม่มีอะไรขัดขวางในการใช้อำนาจบังคับบัญชาหรืออำนาจในการจัดการข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น เช่น เป็นบุคคลเดียวที่ทราบรหัสในการเข้าถึงเนื้อหาของบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น และการโอนสิทธิตามบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นข้อมูลที่ถ่ายโอนกันได้นั้นมิได้ใช้หลักการส่งมอบและการครอบครองทางกายภาพแต่เป็นการกระทำอย่างไรก็ได้เพื่อให้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวไปอยู่ในความควบคุมของผู้รับข้อมูล ดังนั้น จึงสามารถตีความให้ปรับใช้เทียบเคียงกับวิธีการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 22 ได้ กล่าวคือ การโอนสิทธิควบคุมผ่านวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่าได้มีการโอนสิทธิควบคุมเมื่อข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลของผู้รับโอนที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้โอนที่ทำการส่งข้อมูลแล้ว

ผู้เขียนจึงเห็นว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ยังไม่มีบทบัญญัติรองรับในส่วนที่เกี่ยวกับการโอนสิทธิทางอิเล็กทรอนิกส์ในเอกสารชนิดโอนเปลี่ยนมือได้อย่างชัดเจน ทำให้ไม่สามารถใช้บังคับกับบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดโอนเปลี่ยนมือได้ครบถ้วนครอบคลุม เพราะบทบัญญัติทั่วไปในพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ยังไม่มีความชัดเจนและไม่สามารถทำหน้าที่ได้เหมือนกับมีการบัญญัติวิธีการสลักหลังและการโอนเปลี่ยนมือไว้เป็นการเฉพาะ พระราชบัญญัติธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 จึงยังไม่เพียงพอในการนำมาบังคับใช้กับการโอนบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความชัดเจนและไม่ต้องมีปัญหาในการตีความอีกต่อไป ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าควรบัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องรูปแบบวิธีการโอนสิทธิควบคุมหรือการสลักหลังและส่งมอบบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ให้มีความชัดเจนลงในพระราชบัญญัติ

การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ใช้บังคับกับบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยตรงมากกว่า เพื่อรองรับว่าในกรณีที่มีการสร้างบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์และส่งบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ไป โดยอาจแนบไปพร้อมกับจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่ผู้รับข้อมูลโดยผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ตจะมีผลทางกฎหมายเป็นการโอนหรือส่งมอบตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อันมีผลทำให้ผู้รับข้อมูลมีฐานะเป็นผู้ทรงบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์มีสิทธิและหน้าที่เช่นเดียวกับผู้ทรงใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยควรกำหนดวิธีการและผลให้ชัดเจนโดยเน้นว่าการโอนสิทธิควบคุมหรือการสลักหลังและส่งมอบเอกสารการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีหลักประกันว่าวิธีการเหล่านั้นต้องมีลักษณะเฉพาะรัดกุมและระบบที่ใช้ในการบันทึกหรือถ่ายโอนข้อมูลต้องสามารถตรวจสอบได้ว่าบุคคลใดเป็นผู้มีอำนาจควบคุมข้อมูลที่ถ่ายโอนกันได้ในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น

4.11.3 ประเด็นปัญหาตามกฎหมายไทยในการรับฟังข้อมูลจากบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐาน

แม้ว่าสัญญารับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กฎหมายไม่ได้กำหนดแบบเอาไว้เพียงแต่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงทำสัญญารับขนกัน สัญญารับขนก็เกิดขึ้นตามหลักคำเสนอ คำสนอง ถูกต้องตรงกันแล้ว³⁷ ทำให้เมื่อมีปัญหาหรือคดีขึ้นสู่ศาลสามารถนำสืบตัวสัญญารับขนนั้นโดยวิธีใดก็ได้เพราะกฎหมายไม่ต้องการหลักฐานเป็นลายลักษณ์อักษรแต่อย่างใด การนำสืบโดยพยานหลักฐานจึงสามารถทำได้โดยไม่มีข้อจำกัดใดๆ แม้นำสืบด้วยวาจาก็สามารถทำได้ แต่สำหรับการอ้างอิงใบตราส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องเกี่ยวกับการรับขนของตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น กฎหมายให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง³⁸ เนื่องจากใบตราส่งไม่ใช่ตัวสัญญารับขนที่แท้จริงเพราะสัญญารับขนของไม่มีแบบ ดังนั้น

³⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3

“สัญญารับขนของทางทะเล หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง”

³⁸ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 26

ระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งจึงสามารถนำพยานหลักฐานอื่นมาสืบได้ว่า มีข้อสัญญานอกเหนือไปจากที่ระบุไว้ในใบตราส่งได้ แต่ถ้าผู้ส่งของได้ออโนใบตราส่งให้แก่ผู้ซื้อหรือผู้รับโอนคนต่อไป ตามประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศถือว่าใบตราส่งมีลักษณะเป็นพยานหลักฐานเด็ดขาด (Conclusive evidence) ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลัง แต่ละฝ่ายจะนำสืบว่ามีข้อสัญญารับขนนอกเหนือไปจากข้อความที่ระบุไว้ในใบตราส่งไม่ได้ ทำให้ต้องมีการนำสืบตัวใบตราส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยาน ซึ่งถ้าใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งปรากฏอยู่ที่ใดเป็นกระดาษก็สามารถนำใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งนั้นส่งต่อศาลได้เลย แต่ถ้าเป็นใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือเอกสารการขนส่งที่อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์จะต้องนำสืบอย่างไร พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ไม่ได้บัญญัติไว้แต่อย่างใด

ผู้เขียนเห็นว่าสามารถใช้วิธีการส่งสิ่งที่เป็นที่ข้อมูลนั้นไว้ต่อศาลได้ เช่น แผ่นดิสก์หรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (E-mail) ที่บันทึกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้ในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์มาแสดง ซึ่งข้อมูลที่บันทึกนั้นจะต้องมีการแสดงให้ศาลดูโดยผ่านจอภาพซึ่งอาจสร้างความยุ่งยากได้ ดังนั้น หากข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่จะเสนอนั้นสามารถทำ Printout ออกมาได้ ผู้เขียนเห็นว่าการนำ Printout ของใบตราส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งพิมพ์ออกมาเพื่อนำเสนอต่อศาลในฐานะพยานหลักฐานได้ เช่น เป็นหลักฐานแห่งข้อตกลงในสัญญารับขนของทางทะเลหรือเป็นหลักฐานในฐานะใบรับของหรือเป็นหลักฐานในฐานะเอกสารสิทธิ หรือพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามรายการในสัญญาหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เกี่ยวกับสภาพแห่งของว่ามีลักษณะอย่างไร จำนวนเท่าไรหรือการบันทึกข้อสงวนไว้ เป็นต้น ก็เพียงพอที่จะทำให้มีน้ำหนักในการรับฟังเพื่อพิสูจน์ถึงข้ออ้างหรือข้อนำสืบได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องพิจารณาสถานะพยานหลักฐานของข้อมูลหรือสื่ออิเล็กทรอนิกส์เหล่านี้

การรับฟังใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานนี้ก็มีลักษณะเช่นเดียวกับการรับฟังข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อื่นเป็นพยานหลักฐาน กล่าวคือเมื่อพิจารณาลักษณะของบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เห็นได้ว่าเป็นลักษณะ

“ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง”

ของการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) ซึ่งเป็นข้อมูลที่เป็นไปตามคำสั่งไม่ได้มีการประมวลผลของระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์แต่อย่างใด ข้อมูลที่เป็น Input ซึ่งเป็นคำสั่งที่ป้อนลงไปเป็นข้อมูลเดียวกับข้อมูลที่เป็น Output เช่น จำนวน ปริมาณ หรือน้ำหนักแห่งของ หากไม่มีปัญหาโต้แย้งในเรื่องของระบบการทำงานของคอมพิวเตอร์ ลักษณะของการพิสูจน์พยานหลักฐานสามารถอยู่ในรูปของพยานบุคคลที่เป็นผู้ส่งหรือป้อนข้อมูลที่ยืนยันรายละเอียดของข้อมูลที่ตนได้ดำเนินการประกอบกับ Printout ของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งพิมพ์ออกมาเพื่อนำเสนอต่อศาลในฐานะพยานหลักฐาน ก็เพียงพอที่จะทำให้น้ำหนักในการรับฟังสนับสนุนข้อนำสืบได้ เพราะมีคดีหลายคดีที่ศาลไทยรับฟัง Printout เป็นพยานหลักฐานประกอบการพิจารณา เช่น ในคดีของธนาคารที่อ้างพยานที่เป็น Printout ของข้อมูลการอนุมัติการเปิดเครดิตเดบิตที่ส่งกันทางโทรสารหรือการส่ง Printout ของบัญชีเดินสะพัดของลูกค้าธนาคาร³⁹ เป็นต้น โดยศาลได้ยอมรับ Printout ดังกล่าวรับฟังประกอบกับพยานบุคคลผู้ซึ่งเป็นผู้จัดทำรายการต่างๆ ซึ่งถือว่าเป็นพยานหลักได้ แต่อย่างไรก็ตามยังมิได้มีการชี้ชัดว่า Printout นั้นจัดอยู่ในพยานหลักฐานประเภทใด จะเป็นพยานเอกสารหรือพยานวัตถุ เพราะหากเป็นพยานเอกสารก็ต้องใช้หลักเกณฑ์ของการรับฟังพยานเอกสาร ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ต้องรับฟังแต่ต้นฉบับเว้นแต่เข้าข้อยกเว้นบางกรณี ซึ่งมีปัญหาว่า Printout คือต้นฉบับเอกสารหรือไม่ หรือหาก Printout เป็นพยานวัตถุซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงก็สามารถรับฟังพยานได้ในเรื่องนี้มีคำพิพากษาฎีกาเรื่องหนึ่งที่ศาลฎีกาวินิจฉัยชี้ว่าเอกสารที่เป็นภาพถ่ายจากเครื่องถ่ายเอกสารซึ่งไม่ใช่ต้นฉบับ แม้จะรับฟังเป็นพยานเอกสารไม่ได้ แต่ก็ฟังว่าเป็นพยานวัตถุ ดังนั้นไม่จำเป็นต้องแสดงต้นฉบับก็รับฟังเป็นพยานหลักฐานได้ (ฎีกา 2542/2540) ซึ่งถ้าหากนำแนวฎีกานี้มาวิเคราะห์ก็อาจพอที่จะประยุกต์กับ Printout โดยอาจจะฟังได้ว่าเป็นพยานวัตถุที่จะใช้ในการรับฟังเป็นพยานตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายโดยไม่ต้องพิจารณาถึงต้นฉบับ แต่อย่างไรก็ตามจะถือ

³⁹ จักรกฤษณ์ เจนาเจษฎา. “ประเด็นข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในมุมมองของศาล” เอกสารในการสัมมนาทางวิชาการเรื่องใบตราส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 29 สิงหาคม 2543 (อัตถ์สำเนา) ,น.15.

เป็นหลักทั่วไปคงมิได้เพราะคำพิพากษาของศาลไม่ใช่กฎหมาย เรื่องนี้จึงยังไม่มีบทบัญญัติกำหนดไว้แต่อย่างใด

ปัญหาเรื่องบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นข้อมูลจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ประเภทหนึ่งจะสามารถอ้างอิงเป็นพยานหลักฐานในการพิจารณาพิพากษาคดีของศาลในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งเกี่ยวกับการรับขนของตามที่ระบุไว้ในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้แค่ไหน เพียงใดนั้น เมื่อพิจารณาจากหลักกฎหมายที่บัญญัติไว้ในเรื่องของการรับฟังพยานหลักฐานประเภทข้อมูลจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งได้แก่พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการตราเพื่อใช้เสริมหรือประกอบกับกฎหมายที่ใช้บังคับในเรื่องนั้น ในการรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ให้เท่าเทียมกับการทำธุรกรรมที่อยู่บนพื้นฐานเอกสารกระดาษ โดยรับรองสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้เสมอกับสถานะทางกฎหมายของเอกสารกระดาษ และรับรองลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้มีผลทางกฎหมายเท่าเทียมกับลายมือชื่อที่เขียนด้วยมือซึ่งปรากฏบนเอกสารกระดาษ แม้จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นไม่ได้ระบุนายละเอียดในวิธีการเสนอและรับฟังไว้ชัดเจนนัก แต่เมื่อพิจารณาประกอบกับข้อกำหนดว่าด้วยการรับฟังข้อมูลคอมพิวเตอร์ตามข้อกำหนดคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2540 ข้อ 33 ถึง ข้อ 36 ซึ่งเป็นบทบัญญัติลายลักษณ์อักษรที่มีผลโดยตรงต่อหลักเกณฑ์การรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานก็มีความชัดเจนขึ้น แม้ว่าข้อกำหนดคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2540 นี้ได้มุ่งถึงข้อมูลคอมพิวเตอร์เป็นหลักแต่โดยผลของกฎหมายแล้ว ข้อกำหนดคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2540 ข้อ 36 ให้นำไปใช้กับข้อมูลที่บันทึกไว้ในสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้วย เพราะคดีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลส่วนใหญ่จะอยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... มาตรา 8 ให้เพิ่มมาตรา 6/1 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ว่าคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะมีความผิดฐานมาจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือละเมิด รวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องตามมาตรา 46 ให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องทราบถึงหลักเกณฑ์และข้อกำหนดในการสืบพยานและรับฟังพยานหลักฐานในคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศด้วย

เมื่อคดีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลเป็นคดีเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งอยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น การนำ

สืบถึงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น สามารถทำได้ตามหลักเกณฑ์ในการรับฟังข้อมูลคอมพิวเตอร์ตามข้อกำหนดคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2540 ข้อ 33 ถึง 36 ศาลก็จะรับฟังบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งทำให้การพิสูจน์พยานหลักฐานในเรื่องนี้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้นและเหมาะสมกับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องการความสะดวกรวดเร็ว เนื่องจากกฎหมายยอมรับหลักเกณฑ์และสถานะของข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ และแม้จะปรากฏว่าบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์อาจจะไม่สามารถนำสืบเข้าหลักเกณฑ์ตามข้อกำหนดได้ คู่ความฝ่ายที่จะกล่าวอ้างก็สามารถกลับไปใช้วิธีการนำสืบในแบบเดิมโดยกล่าวอ้างจากพยานบุคคลประกอบ Printout ที่ระบุถึงข้อมูลตามบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ ทั้งนี้ข้อกำหนดคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2540 ได้ให้อำนาจศาลในการเป็นกรณีพิเศษที่จะมีอำนาจรับฟังพยานบอกเล่าได้ด้วย (ข้อ 37) ซึ่งทำให้หลักเกณฑ์ในการรับฟังพยานมีความยืดหยุ่นและมีโอกาสที่จะได้รับการพิจารณามากยิ่งขึ้น ซึ่งศาลวินิจฉัยชี้แจงให้นักพยานหลักฐานที่เป็นพยานบอกเล่าด้วยความระมัดระวัง โดยคำนึงถึงสภาพ ลักษณะ และแหล่งที่มาของพยานบอกเล่านั้นด้วย (ข้อ 38)

ทั้งนี้พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 ได้กำหนดถึงเรื่องการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐาน ว่าห้ามมิให้ปฏิเสธการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์และสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Printout) เป็นพยานหลักฐานในกระบวนการพิจารณาตามกฎหมายทั้งในคดีแพ่ง คดีอาญา หรือคดีอื่นใด เพียงเพราะเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และในการชี้แจงให้นักพยานหลักฐานว่าจะเชื่อถือได้หรือไม่เพียงใดนั้น ให้พิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ดังที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 11⁴⁰

⁴⁰ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 11

“ห้ามมิให้ปฏิเสธการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานในกระบวนการพิจารณาตามกฎหมายทั้งในคดีแพ่ง คดีอาญา หรือคดีอื่นใด เพียงเพราะเหตุว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ในการชี้แจงให้นักพยานหลักฐานว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะเชื่อถือได้หรือไม่ เพียงใดนั้น ให้พิจารณาถึงความน่าเชื่อถือของลักษณะหรือวิธีการที่ใช้สร้าง เก็บรักษา หรือสื่อสารข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ลักษณะหรือวิธีการเก็บรักษา ความครบถ้วน และไม่มีการเปลี่ยนแปลงของ

ส่วนเรื่องข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในฐานะต้นฉบับเอกสาร ถ้าได้นำเสนอหรือเก็บรักษาในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ให้ถือว่าได้มีการนำเสนอหรือเก็บรักษาเป็นเอกสารต้นฉบับตามกฎหมายแล้ว ซึ่งรวมถึงสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Printout) ด้วย ดังนั้นถ้าต้องการอ้างอิงเนื้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรืออ้างอิงสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Printout) นั้น มีเงื่อนไขคือข้อความนั้นต้องถูกต้องตรงกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต้นฉบับ และมีการรับรองโดยหน่วยงานที่มีอำนาจ ก็ถือว่าใช้แทนต้นฉบับได้ตามมาตรา 10⁴¹

จะเห็นได้ว่าการรับรองความถูกต้องแท้จริงในเอกสารโดยทั่วไปนั้นเอกสารที่เป็นกระดาษสามารถกระทำได้ง่ายเพราะเพียงแต่รับรองว่าเอกสารนั้นเป็นของแท้จริงเท่านั้น แต่

ข้อความลักษณะ หรือวิธีการที่ใช้ในการระบุหรือแสดงตัวผู้ส่งข้อมูล รวมทั้งพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งปวง

ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วย”

⁴¹ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 10

“ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้นำเสนอหรือเก็บรักษาข้อความใดในสภาพที่เป็นมาแต่เดิมอย่างเอกสารต้นฉบับ ถ้าได้นำเสนอหรือเก็บรักษาในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าได้มีการนำเสนอหรือเก็บรักษาเป็นเอกสารต้นฉบับตามกฎหมายแล้ว

(1) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ใช้วิธีการที่เชื่อถือได้ในการรักษาความถูกต้องของข้อความตั้งแต่การสร้างข้อความเสร็จสมบูรณ์ และ

(2) สามารถแสดงข้อความนั้นในภายหลังได้

ความถูกต้องของข้อความตาม (1) ให้พิจารณาถึงความครบถ้วนและไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดของข้อความ เว้นแต่การรับรองหรือบันทึกเพิ่มเติม หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ตามปกติในการติดต่อสื่อสาร การเก็บรักษา หรือการแสดงข้อความซึ่งไม่มีผลต่อความถูกต้องของข้อความนั้น

ในการวินิจฉัยความน่าเชื่อถือของวิธีการรักษาความถูกต้องของข้อความตาม (1) ให้พิจารณาถึงพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งปวง รวมทั้งวัตถุประสงค์ของการสร้างข้อความนั้น

ในกรณีที่มีการทำสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่งสำหรับใช้อ้างอิงข้อความของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หากสิ่งพิมพ์ออกนั้นมีข้อความถูกต้องครบถ้วนตรงกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และมีการรับรองสิ่งพิมพ์ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดแล้ว ให้ถือว่าสิ่งพิมพ์ออกดังกล่าวใช้แทนต้นฉบับได้”

การรับรอง Printout จากเครื่องคอมพิวเตอร์มิใช่เป็นการรับรองว่า Printout นั้นได้พิมพ์ออกมาจากเครื่องนั้นเท่านั้น แต่เป็นการรับรองถึงความถูกต้องแท้จริงของระบบการบันทึกข้อมูลโดยเครื่องคอมพิวเตอร์ และบางกรณีที่มีการประมวลผลก็ย่อมเป็นการรับรองความถูกต้องแท้จริงของระบบการประมวลผลนั้นด้วย

ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรกำหนดประเภทของสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่จะนำมาใช้เป็นพยานหลักฐานให้ชัดเจนว่ามีสถานะเป็นพยานเอกสาร หรือพยานวัตถุ หรือพยานประเภทพิเศษคือพยานทางอิเล็กทรอนิกส์ และควรกำหนดกฎหมายเกี่ยวกับวิธีการอ้างอิงและนำเสนอพยานประเภทนี้ต่อศาลแตกต่างกันไปจากพยานประเภทอื่น เพื่อให้สะดวกต่อการใช้ แต่ในขณะที่ยังไม่มีกฎหมายบัญญัติเรื่องนี้ไว้แต่อย่างใด และในการพิสูจน์เนื้อหาของข้อมูลจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์สิ่งที่ควรกำหนดให้คู่ความนำมาอ้างส่งต่อศาลในชั้นแรกคือ Printout หากต่อมามีการโต้เถียงถึงความถูกต้องแท้จริงของข้อมูลใน Printout นั้น คู่ความก็ย่อมมีสิทธินำพยานหลักฐานอื่นมาสืบพิสูจน์ เช่น Software หรือพยานบุคคลที่เกี่ยวข้องทั้งที่เป็นผู้เชี่ยวชาญและไม่ใช่ผู้เชี่ยวชาญมารับรองความถูกต้องแท้จริงของข้อมูลใน Printout นั้น

เนื่องจากประเทศไทยยอมรับปฏิบัติตามข้อเสนอของคณะกรรมการกฤษฎีกาการกฤษฎีกาการการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (UNCITRAL) โดยได้มีการตราพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ขึ้นมา มีผลใช้บังคับ โดยในมาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติไว้ว่าห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใดเพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ประกอบกับมาตรา 11 ห้ามมิให้ปฏิเสธการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานในกระบวนการพิจารณาตามกฎหมายเพียงเพราะเหตุว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และหากได้นำพระราชบัญญัติฉบับนี้มาใช้ร่วมกับข้อกำหนดคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2540 ไปใช้กับคดีรับขนของทางทะเล ก็ไม่มีเหตุที่ศาลจะไม่รับฟังข้อมูลจากคอมพิวเตอร์หรือข้อมูลจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ต่อไป โดยอ้างเหตุแต่เพียงความไม่แน่นอนในข้อมูลอันเกิดจากสื่อดังกล่าว ดังนั้นเมื่อคู่ความอ้างข้อมูลสื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ขึ้นมาเป็นพยานหลักฐานและคู่ความอีกฝ่ายหนึ่งคัดค้านหรือศาลเห็นสมควรก็ดี คดีย่อมมีประเด็นพิพาทในเรื่องความถูกต้องแท้จริงของพยานหลักฐาน ซึ่งศาลต้องไต่สวนและใช้ดุลพินิจซึ่งนำพยานหลักฐานดังกล่าวต่อไป เช่นเดียวกับที่ปฏิบัติต่อพยานหลักฐานประเภทอื่นๆ จะปฏิเสธไม่ยอมรับฟังพยานหลักฐานประเภทนี้ไม่ได้ ดังนั้นศาลจึง

ต้องรับฟังพยานหลักฐานจากเอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์และบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ และพยานหลักฐานเหล่านี้จะสามารถนำสืบแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้เสมอ เพราะไม่น่าจะตีความหมายข้อมูลจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ว่าเป็นพยานเอกสารแต่อย่างใด การรับฟังข้อมูลจากบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานจึงไม่เกิดปัญหาอีกต่อไป

4.12 ข้อดีและข้อด้อยของบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

4.12.1 ข้อดีของบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

1. เป็นการย่นระยะเวลาในการทำธุรกรรมและลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เนื่องจากบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์สามารถโอนเปลี่ยนมือได้อย่างรวดเร็วโดยผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งแตกต่างจากการโอนเปลี่ยนมือของใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งที่เป็นกระดาษซึ่งต้องอาศัยวิธีการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งให้แก่กันเท่านั้นซึ่งมีข้อจำกัดทางด้านภูมิศาสตร์และระยะเวลาทำให้มีปัญหาเรื่องความล่าช้าหรือการสูญหาย

2. หลีกเลี่ยงปัญหาการส่งมอบของล่าช้า สืบเนื่องจากความล่าช้าในการมาถึงของเอกสาร ณ เมืองท่าปลายทาง เนื่องจากบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์สามารถโอนเปลี่ยนมือได้รวดเร็ว ไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการที่ผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้รับมอบของ และไม่ทำให้เกิดการคับคั่งในระบบการขนส่งท่าเรือ หรือสถานที่พักของต่างๆ หรือกรณีที่ผู้ขนส่งอาจต้องเผชิญความเสี่ยงจากการต้องส่งมอบของโดยไม่มีใบตราส่งมาเวนคืนโดยยอมรับเอาหลักประกันอย่างอื่น เช่น Letter of Guarantee or Letter of Indemnity แทน⁴² และช่วยลดความผิดพลาดหรือความไม่แน่นอนอันเกิดจากบุคคลที่ได้รับโอนสิทธิในสินค้าในแต่ละช่วงของการขนส่งลง

3. ได้คุณภาพของข้อมูลที่ดีขึ้นและมีความปลอดภัยทำให้ผู้ขนส่งจะสามารถหลีกเลี่ยงความรับผิดที่อาจเกิดขึ้นจากการส่งมอบของให้แก่บุคคลที่เวนคืนใบตราส่งปลอม เพราะเมื่อมีการใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์จะเกิดการปลอมแปลงได้ยากขึ้น เนื่องจาก

⁴² จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 25 ,น.4.

การโอนบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ทำได้โดยการใช้กุญแจส่วนตัวซึ่งเป็นความลับ ซึ่งใช้เสร็จในแต่ละครั้งก็จะสิ้นผลไป ทำให้ปัญหาในการตรวจสอบยืนยันความถูกต้องของใบตราส่งที่เป็นเอกสารจะหมดไป ผู้ขนส่งจะระวังเพียงแต่ว่าบุคคลที่มารับของจากตนนั้นเป็นบุคคลที่เป็นผู้ถือหรือมีรหัสส่วนตัวตามบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์จริงหรือไม่

4. ประหยัดค่าใช้จ่ายและลดปริมาณการใช้กระดาษ ซึ่งสามารถช่วยลดปัญหาโลกร้อนได้อีกทางหนึ่ง

5. ง่ายต่อการใช้งานเนื่องจากมีความสะดวกในการจัดเก็บและตรวจสอบเอกสารหรือสืบค้นข้อมูล ซึ่งในอนาคตอาจมีการนำข้อมูลของระบบการขนส่งไปรวมกับระบบอื่นๆ เช่น กระบวนการสั่งซื้อและระบบบัญชี เป็นต้น เพื่อให้การค้าระหว่างประเทศสามารถดำเนินการได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น

4.12.2 ข้อดีของบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

1. ผู้ที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะผู้ใช้บริการยังขาดความเชื่อมั่นในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์และระบบธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ สาเหตุมาจากมองว่าเรื่องนี้เป็นสิ่งใหม่ที่มีขั้นตอนซับซ้อนยุ่งยาก ไม่สามารถเห็นหรือจับต้องได้ซึ่งเป็นเรื่องทางจิตวิทยา อีกทั้งยังไม่มั่นใจในระบบรักษาความปลอดภัยของผู้ให้บริการและความเชื่อมั่นในการบังคับใช้กฎหมายและการยอมรับบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ของฝ่ายต่างๆ ซึ่งในมุมมองของผู้ให้บริการต้องคำนึงถึงความต้องการและความเชื่อมั่นของลูกค้าเป็นสำคัญ

2. ปัญหาการสร้างระบบที่เป็นมาตรฐาน (Standard) เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีระบบการส่งผ่านข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาการใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกันได้

3. ปัญหาการสร้างระบบรักษาความปลอดภัย (Security) เนื่องจากบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นเอกสารสิทธิในการรับของ ผู้ที่มีสิทธิในการได้รับของจึงเป็นผู้ทรงบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ระบบความปลอดภัยที่นำมาใช้กับบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์จึงต้องเป็นระบบความปลอดภัยสูง เพื่อรักษาความสมบูรณ์และถูกต้องของ

ข้อมูล เพราะหากมีการลักลอบใช้ข้อมูลหรือมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลโดยมิชอบจะก่อให้เกิดความเสียหายและอาจตรวจสอบได้ยาก

4. ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ยังคงไม่เป็นที่ยอมรับจากธนาคารมากเท่าใดนัก ยังมีความต้องการให้มีการนำเอกสารตัวจริงที่เป็นกระดาษมาแสดงให้ดู เพื่อธนาคารจะได้เกิดความเชื่อมั่นในการให้สินเชื่อหรือเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (L/C) โดยธนาคารมักจะพิจารณาจากเครดิตของลูกค้าประกอบกับมูลค่าตลาดของสินค้ามากกว่าที่จะให้ความเชื่อมั่นในตัวบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

5. หากผู้ขนส่งไม่สามารถวางระบบการออกบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ด้วยตนเอง คือ ตัวผู้ขนส่งไม่ได้ทำหน้าที่นายทะเบียนในการโอน แต่อาศัยระบบจากบุคคลภายนอกซึ่งอาจเป็นองค์กรกลางที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกับสัญญารับขนของทางทะเลเลย ถ้าหากบุคคลภายนอกก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของของเนื่องจากการออกบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ขนส่งอาจจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้ให้บริการออกบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ก่อนแล้วจึงมีสิทธิไล่เบี้ยตามสัญญาให้บริการกับผู้ให้บริการออกไปตราส่งอีกครั้ง⁴³ หนึ่งซึ่งทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

6. การใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์คงต้องใช้ระยะเวลาพัฒนาอย่างค่อยเป็นค่อยไปเนื่องจากประเทศไทยยังไม่พร้อมทั้งปัญหาด้านเทคนิคและด้านกฎหมาย นอกจากนี้ยังขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญ และต้องสร้างความเข้าใจและให้ความเชื่อมั่นแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย อาทิเช่น หน่วยงานของรัฐ ผู้ประกอบการ ผู้ใช้บริการ ธนาคาร บริษัทประกันภัย เป็นต้น

การที่มีการจัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลฉบับใหม่ขึ้นนั้นย่อมส่งผลกระทบต่อนานาชาติทั่วโลกหากอนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศรวมถึงส่งผลกระทบต่อประเทศไทยด้วย แม้ว่าประเทศไทยยังไม่เคยได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศเรื่องการรับขนของทางทะเลฉบับใดเลย

⁴³ เฟิงอ๋าง , น.4.

ก็ตาม ไม่ว่าจะเป็น Hague Rules , Hague - Visby Rules หรือ Hamburg Rules ทำให้ไม่เกิดปัญหาการขัดกันระหว่างอนุสัญญาที่ใช้บังคับอยู่กับอนุสัญญาฉบับใหม่ก็ตาม แต่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยซึ่งใช้บังคับมาเป็นเวลานานและมีปัญหาการบังคับใช้ซึ่งไม่สอดคล้องกับทางปฏิบัติในปัจจุบัน และแม้ว่าจะมีการร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ขึ้นเพื่อจัดปัญหาเหล่านั้นก็ตาม แต่ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวก็ยังกึ่งยังมีเนื้อหาไม่ครอบคลุมในหลายประเด็นโดยเฉพาะประเด็นเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์และบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ อีกทั้งยังไม่ได้ผ่านความเห็นชอบและนำออกมาประกาศใช้แต่อย่างใด

การศึกษาเปรียบเทียบว่าเนื้อหาใน Rotterdam Rules ในส่วนที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์เรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ มีหลักเกณฑ์และสาระสำคัญเช่นไรนั้นมีความสำคัญและจำเป็น เพราะอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่มีอยู่เดิมไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับวิธีการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์และบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์แต่อย่างใด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการศึกษาว่ามีความแตกต่างจากบทบัญญัติกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลอันได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. รวมถึงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ อันได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 หรือไม่อย่างไร ย่อมจะทำให้เห็นถึงพัฒนาการและแนวทางของหลักเกณฑ์สากลว่าด้วยการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวกับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ว่าเป็นไปได้แนวทางใด และทำให้เห็นได้ว่ากฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว นั้น มีหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องกันกับหลักเกณฑ์สากลที่กำลังจะเกิดขึ้นหรือไม่ และเหมาะสมหรือไม่ที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีของ Rotterdam Rules ตลอดจนเห็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่มีความขัดแย้งหรือไม่ครอบคลุมในเรื่องดังกล่าว ในกรณีประเทศไทยต้องการจะเข้าเป็นภาคี Rotterdam Rules ซึ่งจะมาแทนที่อนุสัญญาและกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน

เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยรวมแล้วจะเห็นได้ว่า ขั้นตอนการปฏิบัติต่างๆ ที่กฎหมายระบุไว้เกี่ยวกับใบตราส่งแม้จะมีหน้าที่ชี้ให้เห็นว่าใบตราส่งที่กฎหมายยอมรับนั้นเป็นเอกสารในลักษณะที่เป็นลายลักษณ์อักษร ไม่ว่าจะเป็นเรื่อง

ต้นฉบับ การออกไปตราส่งให้แก่นัก การโอนใบตราส่ง การสลักหลังใบตราส่ง การเวนคืนใบตราส่ง เป็นต้น แต่หากขั้นตอนทางปฏิบัติเหล่านี้สามารถที่จะทำในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ได้โดยที่เนื้อความในใบตราส่งยังคงถูกต้องครบถ้วนตามมาตรา 3 ผู้เขียนเห็นว่ากรณีเช่นนี้ก็ไม่ควรจะถือว่าขัดกับบทบัญญัติของกฎหมายแต่อย่างใด กล่าวคือ ใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้นอาจมีรูปแบบอื่นๆ ได้นอกจากรูปแบบที่เป็นกระดาษ เนื่องจากพิจารณาได้จากถ้อยเนื้อหาของใบตราส่งเป็นไปตามมาตรา 3 คือแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของแล้วและผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้น แม้ว่าจะไม่ได้อยู่ในรูปแบบของเอกสารที่เป็นกระดาษตรงตามตัวบทที่ได้ให้คำนิยามไว้ ผู้เขียนก็เห็นว่าสามารถตีความได้ว่าหลักฐานในรูปแบบอื่นดังกล่าวมีนั้น มีฐานะเป็นใบตราส่งซึ่งสามารถใช้บังคับได้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เช่นกัน ดังนั้นการจัดทำใบตราส่งในรูปแบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ดังเช่นบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ตาม Rotterdam Rules ที่มีข้อความและรายการต่างๆ ที่เป็นไปตาม มาตรา 3, มาตรา 18 และมาตรา 19 ก็น่าที่จะถือได้ว่าเป็นใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว

กรณีลายมือชื่อในใบตราส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้มีการกำหนดว่าจะทำเป็นลายมือชื่อที่เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างเดียว หรือไม่สามารถทำในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้แต่อย่างใด เพราะหากกฎหมายระบุว่าลายมือชื่อของผู้ขนส่งต้องเป็นการลงลายมือชื่อด้วยมือและมีความสำคัญต่อใบตราส่งหากขาดส่วนนี้ไปทำให้ไม่สมบูรณ์เป็นใบตราส่งแล้ว การจัดทำใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์คงทำไม่ได้เพราะเป็นไปไม่ได้ที่จะมีการลงลายมือชื่อด้วยมือในลักษณะนี้ อีกทั้งแม้ใบตราส่งไม่มีลายมือชื่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่งแต่มีเนื้อความสมบูรณ์ตามมาตรา 3 แล้ว ก็ถือว่ามีฐานะเป็นใบตราส่งตามกฎหมายเช่นกัน การที่มีได้มีการลงลายมือชื่อไว้ไม่ทำให้ใบตราส่งสูญเสียฐานะทางกฎหมายไปแต่อย่างใด ตามมาตรา 18(4) ประกอบมาตรา 21 ดังนั้นจึงสามารถใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือลายมือชื่อดิจิทัลในเอกสารการขนส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาประกอบกับร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ก็ไม่ได้มีการบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมในประเด็นนี้ไว้แต่อย่างใด

ส่วนพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้บัญญัติรองรับถึงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามใบตราส่งต่อเนื่องไว้แล้วว่าใบตราส่งต่อเนื่องไม่จำเป็นต้องอยู่ในรูปแบบกระดาษเท่านั้นตามมาตรา 4 และมาตรา 10 วรรคสี่ ประกอบมาตรา 13 ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น แสดงให้เห็นว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ยอมรับให้มีการใช้ใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งต่อเนื่องในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์แทนกระดาษได้ รวมถึงยอมรับการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ในใบตราส่งต่อเนื่อง เพียงแต่ไม่ได้มีการกำหนดรายละเอียด รูปแบบหรือวิธีการที่ชัดเจนเอาไว้

ในขณะที่ Rotterdam Rules ได้กำหนดกรอบการทำงานในเรื่องเอกสารการขนส่งที่นอกเหนือไปจากใบตราส่ง โดยได้สร้างเอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ชนิดใหม่ขึ้นมา เรียกว่าบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยยังคงมีคุณสมบัติทางกฎหมายสามประการเหมือนคุณสมบัติของใบตราส่งทุกประการ โดยกำหนดทั้งวิธีการออก การใช้ การโอนเปลี่ยนมือและผลทางพยานหลักฐาน อีกทั้งได้กำหนดทางแก้ปัญหาทางเทคนิคบางประการ เช่น การระบุตัวผู้ขนส่งในการดำเนินคดี การที่บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เป็นการบัญญัติกฎหมายรองรับเรื่องลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้มีผลทางกฎหมายเหมือนกับการลงลายมือชื่อด้วยมือ เป็นต้น

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในเรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ตาม Rotterdam Rules จะเห็นได้ว่ามีเนื้อหาที่ครอบคลุม มีความชัดเจน และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติในปัจจุบันมากกว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

การเปิดให้ลงนาม Rotterdam Rules เมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 2009 ที่ผ่านมามีความเห็นของนักกฎหมายและฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการรับขนของทางทะเลหลายกลุ่มผ่านบทความทางวิชาการและผ่านสื่อต่าง ๆ ได้สะท้อนว่า Rotterdam Rules เป็นอนุสัญญาที่มีลักษณะผสมผสาน มีความยืดหยุ่นและทันสมัย เนื่องจากได้มีการกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้

ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนไว้อย่างชัดเจนประกอบกับได้มีการบัญญัติรองรับวิธีการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์และกำหนดให้ข้อมูลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์มีสถานะเทียบเท่าข้อมูลในรูปแบบกระดาษอีกด้วย Rotterdam Rules จึงได้รับการสนับสนุนจากประเทศต่างๆ อย่างกว้างขวาง

แต่อย่างไรก็ตามเมื่อได้ทำการศึกษาถึงความคิดเห็นเรื่องการเข้าเป็นภาคีของ Rotterdam Rules จากองค์กรต่าง ๆ ทั้งที่เป็นของรัฐบาลและเอกชนในแต่ละประเทศแล้ว สรุปได้ว่าเกิดความเห็นแบ่งเป็นสองแนวทางด้วยกัน กล่าวคือ แนวทางแรกสนับสนุนให้รัฐบาลของตนเองและให้สัตยาบัน Rotterdam Rules เพื่อใช้บังคับแทนที่อนุสัญญาเดิม เนื่องจากเห็นว่า Rotterdam Rules มีเนื้อหาที่ครอบคลุมและทันสมัยสอดคล้องกับทางปฏิบัติสากล และเอื้อประโยชน์ต่อฝ่ายตนซึ่งเป็นผู้ส่งของหรือผู้ใช้บริการซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในประเทศกำลังพัฒนามากกว่าอนุสัญญาดั้งเดิม ๆ ที่เคยมีมา โดยให้เหตุผลว่า Rotterdam Rules ทำให้กระบวนการใช้สิทธิเรียกร้องหรือการฟ้องร้องทำได้ง่ายขึ้น มีการกำหนดให้ระบุน้ำหนักและที่อยู่ของผู้ขนส่งในเอกสารการขนส่ง ทำให้การขนส่งหลายรูปแบบสามารถบังคับได้ภายใต้สัญญาฉบับเดียว เป็นต้น

ส่วนแนวทางที่สองไม่สนับสนุนให้รัฐบาลของตนเองให้สัตยาบัน Rotterdam Rules เนื่องจากเห็นว่า Rotterdam Rules ได้เพิ่มความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพื่อความสูญหายหรือเสียหายของสินค้ามากขึ้น การบังคับใช้ Rotterdam Rules จะเพิ่มภาระให้แก่ฝ่ายตนมากเกินไป และการขยายระยะเวลาความรับผิดจาก 1 ปี เพิ่มเป็น 2 ปี ก็ไม่เหมาะสมสำหรับประเทศจำนวนมากที่เป็นภาคีคู่สัญญาของ Hague Rules และการที่อนุสัญญาดังกล่าวนี้ไม่อนุญาตให้ตั้งข้อสงวนก็อาจทำให้เกิดปัญหาขึ้นได้ เป็นต้น จึงมีบางประเทศเสนอให้แก้ไขเพิ่มเติมเนื้อหาที่เห็นว่าเป็นประโยชน์และเหมาะสมลงในอนุสัญญาที่ใช้บังคับอยู่เดิม เช่น Hague Rules แทนการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติฉบับใหม่นี้

แต่อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนได้ศึกษาพบว่ากรณีที่นักกฎหมายและฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล ไม่ได้มีการวิพากษ์วิจารณ์ถึงข้อเสียของการใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ตาม Rotterdam Rules ในรายละเอียดเลย เนื่องจากนักกฎหมายและฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอาจจะเห็นว่าบทบัญญัติในเรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ตาม Rotterdam Rules มีความสมบูรณ์และสอดคล้องกับพัฒนาการด้านเทคโนโลยีอยู่แล้วและเป็นไปตามหลักสากลที่ใช้บังคับกัน ตามที่สหประชาชาติได้ออกกฎหมายกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (Model law on Electronic Commerce, 1996) กฎหมายแม่แบบว่าด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Model Law on Electronic Signature, 2001) และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่าง

ประเทศ (Convention on the use of Electronic Communication in International Contracts , 2005) รองรับอยู่แล้ว และประเด็นนี้เป็นเรื่องใหม่ที่ยังไม่เคยมีอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศฉบับใดบัญญัติรองรับไว้มาก่อนเลย ด้วยเหตุนี้การทำให้หลักเกณฑ์เรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันจึงเป็นไปได้โดยสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากล นอกจากนี้บทบัญญัติใน Rotterdam Rules ก็มีความชัดเจนและครอบคลุมอยู่แล้ว จึงเห็นว่าไม่จำเป็นต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติมใดๆ ประเทศต่าง ๆ สามารถยอมรับเรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ของ Rotterdam Rules มาใช้บังคับได้

เมื่อได้ศึกษาวิเคราะห์ถึงลักษณะ วิธีการใช้และผลของบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์และพิจารณาถึงจุดเด่นและจุดด้อยของบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมการรับขนของทางทะเลทุกฝ่าย โดยเฉพาะฝ่ายนิติบัญญัติก็ต้องขังน้ำหนักดูว่า ควรยอมรับการใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์และออกกฎหมายมารองรับหรือไม่ ในความเห็นผู้เขียน กฎหมายเกี่ยวกับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นสิ่งจำเป็นและสมควรต้องมีการพัฒนาต่อไปในอนาคต เพราะผู้เขียนเห็นว่าบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์มีข้อดีหลายประการดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น การมีบทบัญญัติรองรับเรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ไว้อย่างชัดเจนดังที่ปรากฏใน Rotterdam Rules จะสามารถทำให้การค้าระหว่างประเทศและธุรกิจการรับขนของทางทะเลสามารถดำเนินต่อไปได้อย่างรวดเร็ว เพราะมีความสะดวกรวดเร็วในการรับส่งบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์และข้อมูลมีความถูกต้องแม่นยำ สามารถเก็บรักษาและค้นหาได้ง่ายซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในระบบการจัดเก็บเอกสารการขนส่ง ซึ่งจะส่งผลดีแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

สำหรับประเทศไทยถ้าสามารถทำให้การนำเอาบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ให้ประสบความสำเร็จก็จะสามารถตอบสนองของความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้เขียนเห็นว่า ผู้ขนส่งอาจอยู่ในสถานะที่ดีที่สุดที่จะพัฒนาและนำระบบการใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไปใช้ในทางปฏิบัติ โดยการใช้เอกสารการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์และบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์จะไม่เป็นไปอย่างทันทีทันใดเข้ามาแทนที่กระดาษทั้งหมดแต่ต้องค่อยๆ เลิกใช้เอกสารที่เป็นกระดาษแล้วแทนที่ด้วยบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างค่อยเป็นค่อยไป ซึ่งอาจต้องใช้ระยะเวลาพอสมควร

เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นการหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องเผชิญหน้ากับความเจริญก้าวหน้าของเทคโนโลยีพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ดังนั้น จึงควรที่จะหาวิธีแก้ไขข้อขัดแย้งและปัญหาที่อาจเกิดขึ้นดังที่กล่าวมาข้างต้นเสียก่อน จึงจะสามารถใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพและไร้ปัญหา ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าสมควรแล้วที่ประเทศไทยจะนำ Rotterdam Rules ฉบับใหม่มาเป็นแนวทางในการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยให้มีความเป็นสากลและสอดคล้องกับแนวปฏิบัติทางการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน โดยเฉพาะเรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งเป็นเรื่องใหม่ที่เพิ่มเติมเข้ามาใหม่ เพราะการสื่อสารโดยสื่ออิเล็กทรอนิกส์กำลังทวีบทบาทมากขึ้นในสังคมปัจจุบัน โดยประเทศไทยมีทางเลือกหลายประการด้วยกันได้แก่ การเข้าเป็นภาคีของ Rotterdam Rules หรือการออกกฎหมายเฉพาะขึ้นมากำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ครอบคลุมและชัดเจน หรือหากมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ในอนาคต ควรที่จะมีการเพิ่มเติมรายละเอียด รูปแบบและวิธีการเรื่องบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เอาไว้ด้วย เพื่อให้เกิดความชัดเจนและป้องกันความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นในการใช้ และไม่ต้องเสียเวลาของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการตีความ ดังนั้นการแก้ไขกฎหมายให้มีความชัดเจนและครอบคลุมถึงเอกสารการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์และบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ก็จะเป็นการแก้ปัญหาที่ตรงประเด็นที่สุด ซึ่งจะส่งผลให้อุตสาหกรรมการขนส่งของทางทะเลของประเทศไทยเจริญก้าวหน้าและเป็นที่ยอมรับต่อไป