

## บทคัดย่อ

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการให้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญา ระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 เป็นอนุสัญญาที่สะท้อนให้เห็นถึงความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ในการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการยอมรับการทำสัญญาในรูปแบบ อิเล็กทรอนิกส์และปริมาณการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญา ระหว่างประเทศ ที่เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้อนุสัญญาดังกล่าวได้นำกฎหมายแม่แบบสองฉบับมาปรับปรุงและพัฒนา ได้แก่ กฎหมายแม่แบบว่าด้วยการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (Model Law on Electronic Commerce) และกฎหมายแม่แบบว่าด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Model Law on Electronic Signature) นอกจากนี้ยังได้นำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ (United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, 1998) มาเป็น ต้นแบบในการร่างด้วย

อนุสัญญานี้ได้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลักคือเพื่อสร้างหลักกฎหมายเกี่ยวกับการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญา ระหว่างประเทศให้สอดคล้องเป็นอันหนึ่ง อันเดียวกัน (Harmonization) และมุ่งขจัดปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการใช้ การติดต่อสื่อสารในสัญญา ระหว่างประเทศในหลายๆ ด้าน เช่น ปัญหาในเรื่องเขตอำนาจศาล กฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญา และปัญหาในเรื่องเวลาในการรับส่งการติดต่อสื่อสารทาง อิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น เพื่อสร้างความแน่นอนและสามารถคาดการณ์ได้ในเรื่องของกฎเกณฑ์และ กฎหมายที่จะใช้บังคับกับปัญหาต่างๆ รวมถึงการขจัดอุปสรรคการค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่อาจเกิดขึ้นจากอนุสัญญานี้ กฎหมายระหว่างประเทศฉบับอื่นๆ และธรรมเนียมปฏิบัติ ทางการค้าที่มีการกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องรูปแบบไว้ด้วย

เนื่องจากในอนุสัญญา มาตรา 2(2) บัญญัติยกเว้นไม่บังคับใช้ แก่ใบตราส่ง (Bill of lading) เอกสารหรือตราสารที่โอนเปลี่ยนมือได้ ดังนั้น จึงทำให้เกิดประเด็นปัญหาว่า อนุสัญญาดังกล่าวมีผลกระทบต่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือไม่ อย่างไร และการที่อนุสัญญานี้บัญญัติยกเว้นไม่บังคับใช้ ได้แก่ ใบตราส่ง (bill of lading) หากเป็นการออก เอกสารขนส่งประเภทอื่นๆ เช่น Sea waybill consignment note, ship's delivery order, straight bill of lading เป็นต้น จะอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้หรือไม่ อย่างไร และหลักการที่อนุสัญญานี้บัญญัติไม่ใช้กับใบตราส่งจะเป็นการปฏิเสธว่าอนุสัญญานี้ไม่ใช้แก่สัญญา รับขนของทางทะเลหรือไม่ ซึ่งยังเป็นปัญหาในทางทฤษฎี และในทางปฏิบัติด้วย เหตุที่พระราชบัญญัติการรับขนของ

## Abstract

United Nation Convention on the Use of Electronic Communication in Contract A.D. 2005 is the convention that reflects on the continual development in electronic communication technology, the electronic contract acceptance and the increasing numbers of use of electronic communication in international contract. The Convention is the result of the improvement on two model laws which are the model law on Electronic Commerce and the model law on Electronic Signature, also the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods A.D. 1998 was used as a model law for the Convention drafting as well.

The purpose of the Convention is to harmonize the general principle of electronic communication in international contract, to eliminate any problems or obstacles which may occur from the use of electronic communication in international contract in many areas such as jurisdiction, the law governing the contract, and the time and place of dispatch and receipt of electronic communication etc., to create certainty in the rules and the governing laws and to clear any electronic trading obstacles that may arise from other conventions, international laws or *lex mercatoria*.

As the Convention Article 2(2) excludes bill of lading, transferable document and negotiable instrument, the problems occur whether the Convention has an effect on the Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534, by excluding bill of lading does it also affect other transportation documents for examples Sea waybill, Consignment note, Ship's delivery order, Straight bill of lading? Will they be under the Convention? And by excluding bill of lading in the Convention is a mean to deny the use of the Convention to apply to the Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534 or not which still remains both theoretical problem and practical problem. With the fact that Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534 was drafted under the presumption that bill of lading is a paper based document regardless whether it may present in the form of electronic document in addition Thailand has already have the Electronic Transaction Act B.E. 2544. But what

may happen with the Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534 especially the contract of carriage section when Thailand decides to become parties to the Convention.

According to Article 2(2), the Convention does not apply to only bill of lading or any transferable document or instrument which is not include the electronic contract of carriage itself. Moreover the Convention is not against making a contract of carriage in electronic form as it does not necessarily require any transportation document and since a communication or a contract shall not be denied validity or enforce-ability in the form of an electronic communication under the Convention therefore the contract can be made in electronic form.

However the contract of carriage is a non-specific contract hence the contract does not need to be concluded in or evidenced by writing and is not subject to any other requirement as to form which allow parties to bring or rectify any evidence to court no matter which form the contract are.

In the case of Sea waybill, is a transportation document not a document of title that cannot be transfered by endorsement which is not an exemption provided in Article 2(2) of the Convention therefore Sea waybill can be used in electronic form under the Convention. Nevertheless, the contract of carriage without bill of lading is still under the Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534 if there is a Sea waybill but there might be some problems concerning trustworthiness of the contract if electronic Sea waybill were issued instead as mentioned above that Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534 was drafted under the presumption that transportation document is a paper based document only hence electronic Sea waybill is still not approved by the said Act.

As above mentioned, the United Nation Convention on the Use of Electronic Communication in Contract A.D. 2005 does not affect Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534 in the contract of carriage nor transportation document sections, on the contrary it helps access information easier. Thus in author's opinion, for the uniformity on the law of the use of electronic communication, Thailand should become parties to the United Nation Convention on the Use of Electronic Communication in Contract A.D. 2005.



ทางทะเล พ.ศ. 2534 ถูกร่างขึ้นมาโดยสมมุติฐานที่ว่า ใบตราส่งเป็นเอกสารที่อยู่ในรูปของกระดาษ โดยมีได้ค้ำหนึ่งว่าใบตราส่งจะอยู่ในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ เนื่องจากประเทศไทย มีพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 แต่ในขณะที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคี อนุสัญญาฉบับนี้ จะมีผลกระทบต่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนของสัญญารับขนของทางทะเลหรือไม่

ตามมาตรา 2(2) ของอนุสัญญาบัญญัติยกเว้นมิให้ทำสัญญาในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เฉพาะใบตราส่งหรือเอกสารที่โอนเปลี่ยนมือได้ เท่านั้น อนุสัญญาฉบับนี้มีได้มีถ้อยคำใดที่จะสื่อได้ว่าห้ามมิให้ทำสัญญารับขนของทางทะเลในรูปแบบสัญญาอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ก็มีอาจจะตีความได้ว่าเมื่ออนุสัญญาฉบับนี้บัญญัติยกเว้นมิให้ใช้กับใบตราส่งแล้ว จะห้ามมิให้ทำสัญญารับขนของทางทะเลในรูปแบบสัญญาอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากในการขนส่งของทางทะเลไม่จำเป็นต้องออกเอกสารการขนส่งประเภทใบตราส่งก็ได้ ดังนั้น สัญญารับขนของทางทะเลจึงสามารถทำสัญญาในรูปแบบสัญญาอิเล็กทรอนิกส์ได้ ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาซึ่งมีผลรองรับการทำสัญญาหรือการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ว่า ห้ามมิให้ปฏิเสธความสมบูรณ์หรือการบังคับใช้การติดต่อสื่อสารหรือสัญญาเพียงเพราะอยู่ในรูปของการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์

อย่างไรก็ตามเนื่องจากสัญญารับขนของทางทะเล เป็นสัญญาไม่มีแบบ จึงไม่จำกัดว่า จะต้องทำสัญญารับขนของทางทะเลในลักษณะใด ดังนั้น ในกรณีที่เกิดข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล กฎหมายมิได้บัญญัติให้สัญญารับขนของทางทะเลต้องทำเป็นหนังสือหรือมีหลักฐานเป็นหนังสือ ในการที่จะฟ้องร้องดำเนินคดี ส่งผลให้ผู้สัญญาสามารถนำสืบแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความในเอกสารหรือนำเอกสารใดๆ นำสืบต่อศาลได้ แม้ว่าจะได้ทำสัญญารับขนของทางทะเลในรูปแบบใดก็ตาม

กรณีของ Sea waybill เป็นเอกสารการขนส่งที่มีใช้เอกสารสิทธิ ไม่สามารถสลักหลังโอนให้แก่กันได้ จึงไม่อยู่ในข้อยกเว้นตาม มาตรา 2(2) ของอนุสัญญา ดังนั้น จึงสามารถ Sea waybill ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้อนุสัญญานี้ได้ ทั้งนี้สัญญารับขนของทางทะเลแม้ไม่มีการออกใบตราส่งแต่มีการออกเอกสารการขนส่งประเภท Sea waybill ก็อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวถูกสันนิษฐานว่าเอกสารการขนส่งอยู่ในรูปของกระดาษ หากมีการออก Sea waybill อิเล็กทรอนิกส์ภายใต้สัญญาฯรับขนของทางทะเล อาจมีผลกระทบต่อเนื่องจากยังไม่มีกฎหมายใดมารองรับที่แน่นอนจึงอาจมีปัญหาในด้านความเชื่อมั่นของผู้สัญญาได้

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 ไม่มีผลกระทบต่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนของสัญญารับขนของทางทะเลและเอกสารการขนส่ง แต่เป็นการสร้างความสะดวกและเข้าถึงข้อมูลในการค้าระหว่างประเทศได้มากยิ่งขึ้น ดังนั้นผู้เขียนมีความเห็นสนับสนุนให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 เพื่อให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายของอารยประเทศ