

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับธุรกิจตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศด้วยใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ในกรณีศึกษาบริษัท คาร์โก้เว็บเวิร์ด ไลน์ จำกัด ผู้เสนอแนะเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ดังนี้

1. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
2. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับใบตราส่งและใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์
3. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (EDI)
4. ประเด็นเกี่ยวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ความหมายของธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder)

ธุรกิจนี้มิได้เป็นธุรกิจใหม่ แต่เป็นธุรกิจประเภทบริการที่คนมักไม่เข้าใจหรือเรียกผิดมาตลอด ในทวีปยุโรปมีบริการรับจัดการขนส่งมาตั้งแต่อดีตกาล เดิมใช้ชื่อเรียกบริษัทที่ให้บริการประเภทนี้ว่า Frachter (ภาษาเยอรมัน หมายความว่า ผู้ดูแลสินค้า) ในการให้บริการของบริษัทรับจัดการขนส่งในอดีตนั้น บริษัทมีหน้าที่ในการปฏิบัติหน้าที่แทนผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้า อาทิเช่น ขนสินค้าขึ้นลงจากเรือ จัดเก็บสินค้าในโกดัง จัดการเรื่องการขนส่งท้องถิ่น รับเงินแทนลูกค้า ฯลฯ บริษัทมีหน้าที่ปฏิบัติงานและจัดการเรื่องพิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องสำหรับการขนส่งสินค้าของลูกค้า ไปจนกระทั่งถึงที่หมาย เพราะโดยส่วนใหญ่ลูกค้า (ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก) มักจะไม่มีความชำนาญในการจัดการส่งสินค้าไปถึงจุดหมายปลายทาง

ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศได้มีการขยายตัวขึ้นอย่างมากและรูปแบบการขนส่งเองนั้น ได้มีการพัฒนาขึ้นมาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของความปลอดภัยในตัวสินค้า ความตรงต่อเวลาของแต่ละรูปแบบการขนส่ง หรือแม้กระทั่งความรับผิดชอบในการให้บริการของแต่ละรูปแบบการขนส่ง สิ่งเหล่านี้ส่งผลกระทบให้บริษัทที่รับจัดการขนส่งขยายบริการที่สามารถให้แก่ลูกค้าได้ บริษัทรับจัดการขนส่งถือได้ว่ามีส่วนสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นผู้รู้และมีความเชี่ยวชาญในพิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง แต่ละบริษัทที่รับจัดการขนส่งก็มีระดับในการให้บริการที่แตกต่างกันด้วย จากการให้บริการขั้นพื้นฐาน อาทิเช่น การจองระวางเรือ หรือ

จัดการเรื่องพิธีการศุลกากรขาเข้า ขาออก จนถึงการใช้บริการแบบผู้ให้บริการการขนส่งหลายรูปแบบหรือการจัดช่องทางในการจัดจำหน่ายสินค้าให้แก่ลูกค้า

บริษัทที่รับจัดการขนส่งนั้นไม่มีคำนิยาม หรือคำจำกัดความที่สากลยอมรับ ในแต่ละประเทศในโลก มีบริษัทที่ให้บริการรับจัดการขนส่ง แต่ไม่ได้เรียกว่า Freight Forwarder บางครั้งอาจจะเรียกว่า “Custom house Agent”, “Clearing Agent”, “Custom Broker” (นายหน้าในการจัดการผ่านพิธีการศุลกากร) หรือ “Shipping and Forwarding Agent” ในประเทศไทยมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับธุรกิจรับจัดการขนส่ง เพราะแม้กระทั่งบุคคลที่ทำงานอยู่ท่ามกลางธุรกิจประเภทนี้ก็ยังมีการใช้ชื่อเรียกธุรกิจประเภทนี้กันอย่างผิด ๆ ส่วนใหญ่จะมีการเรียกชื่อธุรกิจประเภทนี้ว่า “Shipping” ซึ่งไม่ถูกต้อง ในบ้านเราธุรกิจประเภท “Shipping” ที่เรียกกันอยู่ก็คือ ธุรกิจนายหน้าในการจัดการผ่านพิธีการศุลกากรนั่นเอง หรือที่เราควรเรียกว่า “Custom Broker” ส่วน Freight Forwarder หรือบริษัทที่รับจัดการขนส่งสินค้านั้น เป็นบริษัทที่ให้บริการแก่ลูกค้ามากกว่าการผ่านพิธีการศุลกากร อย่างไรก็ดีตาม ไม่ว่าประเทศใดจะเรียกบริษัทที่ให้บริการประเภทนี้ว่าอย่างไร สิ่งหนึ่งที่ต้องเข้าใจคือ บริษัทประเภทนี้ขายบริการให้แก่ลูกค้า ซึ่งในการให้บริการ บริษัทสามารถมีสถานภาพเป็นนายหน้าหรือเป็นผู้ขนส่งเองก็ได้

บริษัทรับจัดการขนส่งที่สมบูรณ์ตามหลักทฤษฎี นอกเหนือจากการให้บริการแก่ลูกค้า ก็คือ จะต้องมีการะหน้าที่ความรับผิดชอบ และจะต้องสามารถติดต่อกับหน่วยงานต่าง ๆ หรือผู้ให้บริการรายอื่น ๆ เพื่อที่จะให้สินค้าของลูกค้าเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางได้

ประเทศไทยกำลังจะมีกฎหมายรองรับบริษัทที่รับจัดการขนส่ง กฎหมายที่กล่าวถึงนี้พยายามกำหนดคุณสมบัติของบริษัทที่จะให้บริการทางการขนส่งให้มีทุนจดทะเบียนที่เพียงพอสำหรับการประกอบกิจการ และผู้บริหารของบริษัทก็ต้องมีประสบการณ์ในการให้บริการรับจัดการขนส่งแต่ในขณะนี้กฎหมายที่กล่าวถึงยังไม่มีผลบังคับใช้

สามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) หมายถึง ผู้ประกอบการให้บริการ โดยไม่มียานพาหนะเป็นของตนเอง ถือได้ว่ามีส่วนสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เนื่องจากเป็นผู้รู้และมีความเชี่ยวชาญในพิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยทั่วไปแล้วบริษัทเหล่านี้มักดำเนินธุรกรรมใน 2 ลักษณะคือ

1. อาจดำเนินการให้บริการในรูปของตัวแทนที่ช่วยในเรื่องของการออกเอกสารการออกของและการติดต่อไปยังหน่วยงานต่าง ๆ
2. ดำเนินการในรูปของผู้ขนส่งที่ไปว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งที่มียานพาหนะเป็นของตนเองขนส่งอีกต่อหนึ่ง

ขอบเขตการให้บริการของบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่ง

โดยปกติบริษัทบริหารจัดการขนส่งจะต้องจัดการเรื่องของการขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าตั้งแต่จุดต้นทางไปถึงปลายทาง นอกเสียจากว่าลูกค้าต้องการจัดการเอง ในบางขั้นตอนของการขนส่ง บริษัทบริหารจัดการขนส่งสามารถจัดการเองแค่เพียงผู้เดียว หรือสามารถว่าจ้างผู้ให้บริการรายอื่นที่สามารถให้บริการได้ บริษัทจะต้องมีเครือข่ายทั่วโลก เพื่อที่จะรองรับความต้องการของลูกค้า การที่บริษัทมีเครือข่ายในต่างประเทศเป็นสิ่งที่สำคัญมากในการให้บริการของธุรกิจการจัดการขนส่ง เนื่องจากลูกค้าต้องการจะดำเนินธุรกิจกับบริษัทที่สามารถจัดการขนส่งสินค้าทั่วโลกได้

บทบาทของบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในการส่งออก

1. เลือกเส้นทางการขนส่ง/เลือกรูปแบบการขนส่ง/เลือกยานพาหนะที่เหมาะสม
2. จอรระวางกับผู้ขนส่ง
3. รับสินค้าของลูกค้าและออกเอกสารการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง อาทิเช่น “Forwarders’ Certificate of Receipt” “Forwarders’ Certificate of Transport” “House B/L”
4. ศึกษาเงื่อนไขในพิธีการชำระเงินระหว่างประเทศ/ รับรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบของประเทศผู้ส่งออก ประเทศผู้นำเข้า ประเทศที่สินค้าผ่านแดน และจะต้องจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้อง
5. จัดทำหีบห่อให้กับสินค้าของลูกค้าในกรณีที่ลูกค้ามอบหมายให้ทำ โดยที่จะต้องคำนึงถึงเส้นทางการขนส่ง รูปแบบการขนส่ง คุณสมบัติเฉพาะของตัวสินค้า และกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเทศที่สินค้าต้องผ่านแดน
6. จัดการเรื่องการจัดสินค้าในโกดัง (ถ้าจำเป็น)
7. ชั่งน้ำหนักและปริมาตรของสินค้า
8. แจ้งให้ลูกค้าทราบถึงความจำเป็นของการประกันสินค้าในช่วงของการขนส่งและจัดดำเนินการให้เมื่อลูกค้าต้องการจะทำประกัน
9. ขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือ จัดการเรื่องพิธีการศุลกากรขาออก จัดการเรื่องเอกสารที่เกี่ยวข้อง และส่งมอบสินค้าให้ผู้ขนส่ง
10. จัดการเรื่องเงินตราต่างประเทศ (ถ้ามี)
11. ชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และค่าระวาง
12. รับใบตราส่งจากผู้ขนส่ง และส่งมอบให้กับลูกค้า
13. จัดการเรื่องขนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่ง (Tranship)
14. ตรวจสอบการเคลื่อนไหวของสินค้าให้แก่ลูกค้า โดยติดต่อกับผู้ขนส่งหรือตัวแทนที่อยู่ต่างประเทศ
15. รับทราบถึงความเสียหาย หรือการสูญหายของสินค้า

16. ช่วยลูกค้าในการเรียกร้องค่าเสียหาย ในกรณีที่ผู้ขนส่งทำให้สินค้านั้นเสียหายหรือ

สูญหาย

บทบาทของบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในการนำเข้า

1. ตรวจสอบการเคลื่อนไหวของสินค้าแทนลูกค้าในกรณีที่ลูกค้าเป็นผู้ควบคุมการขนส่ง
2. รับและตรวจสอบทุกเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า
3. รับสินค้าจากผู้ขนส่งและจ่ายค่าระวาง
4. จัดการเรื่องพิธีศุลกากรขาเข้าและจ่ายภาษีหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ

นำเข้าสินค้า

5. จัดการเรื่องโกดังชั่วคราว (ถ้าจำเป็น)
6. ส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า
7. ช่วยเหลือลูกค้าในการเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่ผู้ขนส่งทำให้สินค้าเสียหาย หรือ

สูญเสีย

8. ช่วยลูกค้าในการจัดหาโกดัง และจัดจำหน่าย (ถ้าจำเป็น)

บริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า เป็นที่ปรึกษาให้แก่ลูกค้าของตนเองในการจัดการเรื่องการขนส่ง บุคลากรของบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจต่อเส้นทางการขนส่ง เงื่อนไข และวิธีการในการทำการค้าระหว่างประเทศ เพื่อจะได้ช่วยลูกค้าของตน บริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าสามารถให้บริการพิเศษได้ในรูปแบบของ Project Cargo อาทิเช่น การเคลื่อนย้ายโรงงาน หรือในการจัดนิทรรศการนานาชาติ ซึ่งจะต้องมีความชำนาญเฉพาะด้าน

สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า

1. สถานภาพทางกฎหมายของบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า

1.1 ในประเทศที่ใช้ระบบ “Common Law”

ดังที่รู้กันอยู่ คือ ไม่มีคำจำกัดความซึ่งเป็นที่ยอมรับของ Freight Forwarder ทั่วโลก สถานภาพทางกฎหมายของบริษัทบริหารจัดการขนส่งจึงแตกต่างกันในแต่ละประเทศ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระบบกฎหมายในประเทศนั้น

ประเทศที่ใช้ระบบ “Common Law” หมายถึง ประเทศที่มีระบบทางกฎหมายที่มาจากจารีตประเพณี

บริษัทที่บริหารจัดการขนส่งเป็นนายหน้า (Agent) ให้แก่ลูกค้าของตนเอง ไม่ว่าจะเป็นผู้ส่งออกหรือนำเข้า โดยที่บริษัทจะจัดการเรื่องการขนส่งให้ ในรูปแบบการให้บริการของบริษัทรับ

จัดการขนส่งในประเทศที่เป็น “Common Law” บริษัทจะตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขในการเป็นนายหน้า คือ จะต้องระมัดระวังในการให้บริการของคณระหว่างปฏิบัติงาน จะต้องซื่อสัตย์ต่อลูกค้า จะต้องทำตามคำสั่งของลูกค้าที่สมเหตุสมผล และรับรู้ในทุก ๆ พิธีการที่เกี่ยวข้อง

ในการที่บริษัทปฏิบัติหน้าที่เป็นนายหน้า บริษัทจะได้รับการปกป้องจากเงื่อนไข กฎเกณฑ์ของการเป็นนายหน้า คือ ไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าเสียหาย เนื่องจากบริษัทเป็นเพียงนายหน้าให้แก่ลูกค้าในการเจรจาต่อรอง และทำสัญญากับผู้ขนส่ง เมื่อมีการเรียกร้องค่าเสียหาย ลูกค้าจะต้องเรียกร้องจากผู้ขนส่ง แต่บริษัทก็สามารถช่วยลูกค้าในการเรียกร้องได้

แต่ถ้าบริษัทตัดสินใจเปลี่ยนสถานภาพเป็นผู้ขนส่งเอง (Principle) ความรับผิดชอบของบริษัทจะเพิ่มขึ้น บริษัทสามารถเป็นผู้ขนส่งเองได้ในกรณีที่ไม่ได้ให้บริการแบบนายหน้า คือ ลูกค้าจะทำการเจรจาต่อรอง และทำสัญญากับบริษัทบริหารจัดการขนส่งแต่เพียงผู้เดียว บริษัทจะรับผิดชอบต่อสินค้าในช่วงของการขนส่ง ไม่ว่าผู้ขนส่งนั้นจะเป็นบริษัทบริหารจัดการขนส่ง หรือ บริษัทที่ให้บริการขนส่งอื่น ๆ ก็ตาม

ในความเป็นจริงแล้ว การให้บริการของบริษัทบริหารจัดการขนส่งสามารถเป็นได้ทั้ง นายหน้าหรือผู้ขนส่งเอง แต่บางครั้งลูกค้าก็ไม่รู้ว่าการให้บริการของบริษัท บริษัทมีสถานภาพทางกฎหมายอย่างไร บริษัทปฏิบัติหน้าที่ของตนภายใต้เงื่อนไขใด บ่อยครั้งที่บริษัทจัดการเรื่อง การขนส่งทางบกภายในประเทศ โดยสถานภาพเสมือนผู้ขนส่งเอง แต่พอส่งมอบสินค้าให้แก่ ผู้ขนส่งทางทะเล บริษัทบริหารจัดการขนส่งก็จะมีสถานภาพเป็นเพียงนายหน้าเท่านั้น

1.2 ในประเทศที่ใช้ระบบ “Civil Law”

ประเทศที่ใช้ “Civil Law” เป็นประเทศที่กฎหมายนั้นได้ถูกกำหนดไว้อย่างชัดเจนโดย ฝ่ายนิติบัญญัติ ในประเทศเหล่านี้จะมีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนถึงสถานภาพทางกฎหมายของ บริษัทบริหารจัดการขนส่ง และจะระบุถึงภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของบริษัทบริหารจัดการขนส่ง

ประเทศไทยกำลังเตรียมร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับบริษัทบริหารจัดการขนส่ง เพื่อกำหนดคุณสมบัติและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการต่อลูกค้า

2. เงื่อนไขมาตรฐาน (Standard Trading Conditions)

หลาย ๆ ประเทศมีเงื่อนไขมาตรฐานที่มากำหนดภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้รับ จัดการขนส่งในการให้บริการลูกค้า และยังมีการกำหนดกลไกในการปกป้องผลประโยชน์ของ บริษัทบริหารจัดการขนส่งอีกด้วย

เงื่อนไขมาตรฐานเหล่านี้ถูกร่างขึ้นมาให้สอดคล้องกับระบบกฎหมายและประเพณีใน การทำธุรกิจของแต่ละประเทศ บางประเทศก็ได้ใช้แม่แบบขององค์การ FIATA (Federation International Des Associations De Transitaires et Assimiles) ซึ่งเป็นองค์การที่สมาคมธุรกิจรับ

จัดการขนส่งของแต่ละประเทศเป็นสมาชิก สำหรับประเทศที่ไม่มีสมาคมบริษัทจัดการขนส่งก็ไม่สามารถเป็นสมาชิกขององค์กรได้ บริษัทจัดการขนส่งที่อยู่ในประเทศที่ไม่มีสมาคมรับจัดการขนส่งสามารถสมัครเป็นสมาชิกได้เพียงสมาชิกสมทบ ซึ่งจะได้สิทธิไม่เท่าเทียมกับสมาชิกสามัญในการออกเอกสารขนส่งขององค์กร FIATA

การที่ธุรกิจรับจัดการขนส่งมีเงื่อนไขมาตรฐานนั้น เป็นสิ่งสำคัญในการเพิ่มมาตรฐานของธุรกิจประเภทนี้ และแสดงให้เห็นถึงความเป็นมืออาชีพของอุตสาหกรรม สมาคมของแต่ละประเทศมีหน้าที่ในการกำกับดูแลเงื่อนไขมาตรฐานสำหรับสมาชิกของสมาคม ในประเทศที่ไม่มีเงื่อนไขมาตรฐาน สิ่งที่สำคัญคือ ผู้รับจัดการขนส่งจะใช้สัญญาขนส่งเป็นเงื่อนไขในการกำหนดภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ให้บริการต่อลูกค้า

แม้ว่าเงื่อนไขมาตรฐานในแต่ละประเทศจะแตกต่างกัน แต่บริษัทจัดการขนส่งไม่ว่าที่ใดก็จะต้องระมัดระวังในตัวสินค้าที่ได้รับมอบ และปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

บริษัทจัดการขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อระยะเวลาของการขนส่งสินค้าถึงจุดหมายปลายทาง (ถ้าไม่ได้รับปากไว้) และโดยส่วนใหญ่ก็จะมีสิทธิในตัวสินค้าในกรณีที่ลูกค้าไม่ชำระค่าบริการ

3. ภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของบริษัทจัดการขนส่งในการขนส่งในกรณีที่เป็นนายหน้า (Agent)

ส่วนใหญ่บริษัทจัดการขนส่งจะยอมรับผิดต่อการกระทำของตนเอง หรือลูกจ้างอาทิเช่น ในกรณีที่ผิดเงื่อนไขการส่งมอบสินค้า/ ไม่ซื้อกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับสินค้าทั้ง ๆ ที่ลูกค้าสั่ง/ ผิดพลาดในพิธีการศุลกากร/ ส่งสินค้าผิดประเทศ/ ส่งมอบสินค้าให้แก่ Consignee โดยไม่ได้รับชำระเงิน

บริษัทจัดการขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ในกรณีที่บุคคลที่สามบาดเจ็บเนื่องจากการปฏิบัติหน้าที่ในขณะที่ขนส่งสินค้า

บริษัทจะไม่รับผิดชอบต่อความผิดพลาดของบุคคลที่สาม (อาทิเช่น ผู้ขนส่ง บริษัทรับจัดการขนส่งรายอื่น ฯลฯ) ในกรณีที่บริษัทได้เลือกผู้ให้บริการอย่างระมัดระวัง

ภายใต้เงื่อนไขมาตรฐาน ในกรณีที่บริษัทจัดการขนส่งเป็นนายหน้า (Agent) จะมีการยอมรับว่าบริษัทไม่ต้องรับผิดชอบ เมื่อความผิดพลาดของบุคคลที่สามส่งผลกระทบให้สินค้าเสียหายหรือสูญหาย

4. ภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของบริษัทจัดการขนส่งในกรณีที่เป็นผู้ขนส่ง (Principle)

ในกรณีที่บริษัทให้บริการเป็นผู้ขนส่งเอง บริษัทบริหารจัดการขนส่งจะเป็นผู้รับผิดชอบในตัวสินค้าตั้งแต่จุดต้นทางไปจนถึงปลายทาง เนื่องจากบริษัทตัดสินใจให้บริการในนามของตนเอง มิได้เป็นนายหน้าให้ใคร บริษัทบริหารจัดการขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อภาระการกระทำของผู้ขนส่งรายอื่นหรือบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งรายอื่นในการขนส่งสินค้าของลูกค้า การที่บริษัทบริหารจัดการขนส่งมีสถานภาพเป็นผู้ขนส่งเองนั้น ไม่ได้หมายความว่าบริษัทบริหารจัดการขนส่งมีอำนาจหน้าที่ของตนเองเพียงพอในการให้บริการแก่ลูกค้า เพียงแต่จะสามารถจัดการเรื่องการขนส่งสินค้าให้ลูกค้าโดยใช้ผู้ขนส่งรายอื่น ๆ มาให้บริการ กล่าวคือว่าจ้างผู้ขนส่งรายอื่น ๆ อีกทีนั่นเอง ถ้าลูกค้าซื้อบริการของบริษัทบริหารจัดการขนส่งในฐานะที่บริษัทบริหารจัดการขนส่งเป็นนายหน้า ทางบริษัทบริหารจัดการขนส่งอยู่ในฐานะที่เป็นผู้ขนส่งเอง ค่าตอบแทนจะอยู่ในรูปแบบของการซื้อบริการที่บริษัทบริหารจัดการขนส่งสามารถให้แก่ลูกค้าได้

ควรรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามก็เหมือนกับในกรณีที่บริษัทบริหารจัดการขนส่งมีสถานภาพเป็นนายหน้า แต่ในกรณีที่บริษัทบริหารจัดการขนส่งมีสถานภาพเป็นผู้ขนส่งและให้บริการขนส่งหลายรูปแบบ เงื่อนไขมาตรฐานไม่สามารถนำมาใช้ได้ โดยส่วนใหญ่สัญญาการขนส่งหลายรูปแบบจะอยู่ภายใต้เงื่อนไขของ UNTAD/ ICC Rules for Multimodal Transport ซึ่งกำหนดเงื่อนไขภาระหน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัทที่ให้บริการการขนส่งหลายรูปแบบ

5. เสรีภาพในการทำสัญญา

ในการร่างเงื่อนไขมาตรฐาน บริษัทบริหารจัดการขนส่งค่อนข้างมีอิสรภาพในการร่างสัญญาที่จะไปถึงความรับผิดชอบของพวกเขา และสามารถกำหนดเงื่อนไขในการยกเว้นความรับผิดชอบของตนเองได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทในการร่างสัญญาขนส่ง มีบริษัทบริหารจัดการขนส่งหลายรายที่ใช้เงื่อนไขในใบตราส่งของผู้ขนส่งทางทะเลเป็นเงื่อนไขในการรับผิดชอบต่อลูกค้า ซึ่งเงื่อนไขของใบตราส่งของผู้ขนส่งทางทะเลไม่เหมาะสมกับบริการของบริษัทบริหารจัดการขนส่ง ในกรณีที่สินค้าเสียหาย เนื่องจากบริษัทบริหารจัดการขนส่ง ลูกค้าจะไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้

ลูกค้าจะต้องระมัดระวังในการอ่านสัญญาขนส่งสินค้า โดยเฉพาะกับบริษัทบริหารจัดการขนส่งที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของสมาคมธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้า ด้วยเหตุผลที่ว่า เงื่อนไขของบริษัทบริหารจัดการขนส่งนอกสมาคม จะปกป้องผลประโยชน์ของบริษัทบริหารจัดการขนส่งมากกว่าผลประโยชน์ของลูกค้า ถ้าเป็นเงื่อนไขมาตรฐานของสมาคมธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้า เงื่อนไขจะปกป้องสิทธิของทั้งสองฝ่ายเท่าเทียมกัน

หัวใจของธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าในฐานะที่เป็นธุรกิจการให้บริการ คือ การทำให้ลูกค้าพึงพอใจในการบริการ โดยที่ลูกค้าและบริษัทบริหารจัดการขนส่งสินค้ามีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ

และกฎหมายที่ชัดเจน ความสัมพันธ์ที่ชัดเจนเกิดขึ้นได้ เนื่องจากมีเงื่อนไขมาตรฐานที่เป็นมาตรฐานของอุตสาหกรรม บริษัทที่ไม่มีเงื่อนไขมาตรฐานจะไม่สามารถแสดงให้เห็นถึงความชัดเจนในความสัมพันธ์กับลูกค้าได้ เพราะเงื่อนไขของบริษัทไม่มาตรฐาน

ความสัมพันธ์ของบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1. ความสัมพันธ์ของบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งกับหน่วยงานของรัฐ

นอกเหนือจาก Consignor และ Consignee บริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้า

จะต้องติดต่อกับอีกหลาย ๆ หน่วยงาน ในการให้บริการแก่ลูกค้าไม่ว่าจะเป็น

1.1 กรมเจ้าท่า

1.2 กรมศุลกากร

1.3 ธนาคารแห่งประเทศไทย และ Exim Bank

1.4 กระทรวงต่าง ๆ

1.5 สถานทูตต่าง ๆ

1.6 หน่วยงานที่ควบคุมการส่งออกและนำเข้า

1.7 หน่วยงานที่ควบคุมการขนส่ง

2. ความสัมพันธ์ของบริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งกับหน่วยงานของเอกชน

ในภาคเอกชน บริษัทที่ให้บริการบริหารจัดการขนส่งจะต้องติดต่อกับ

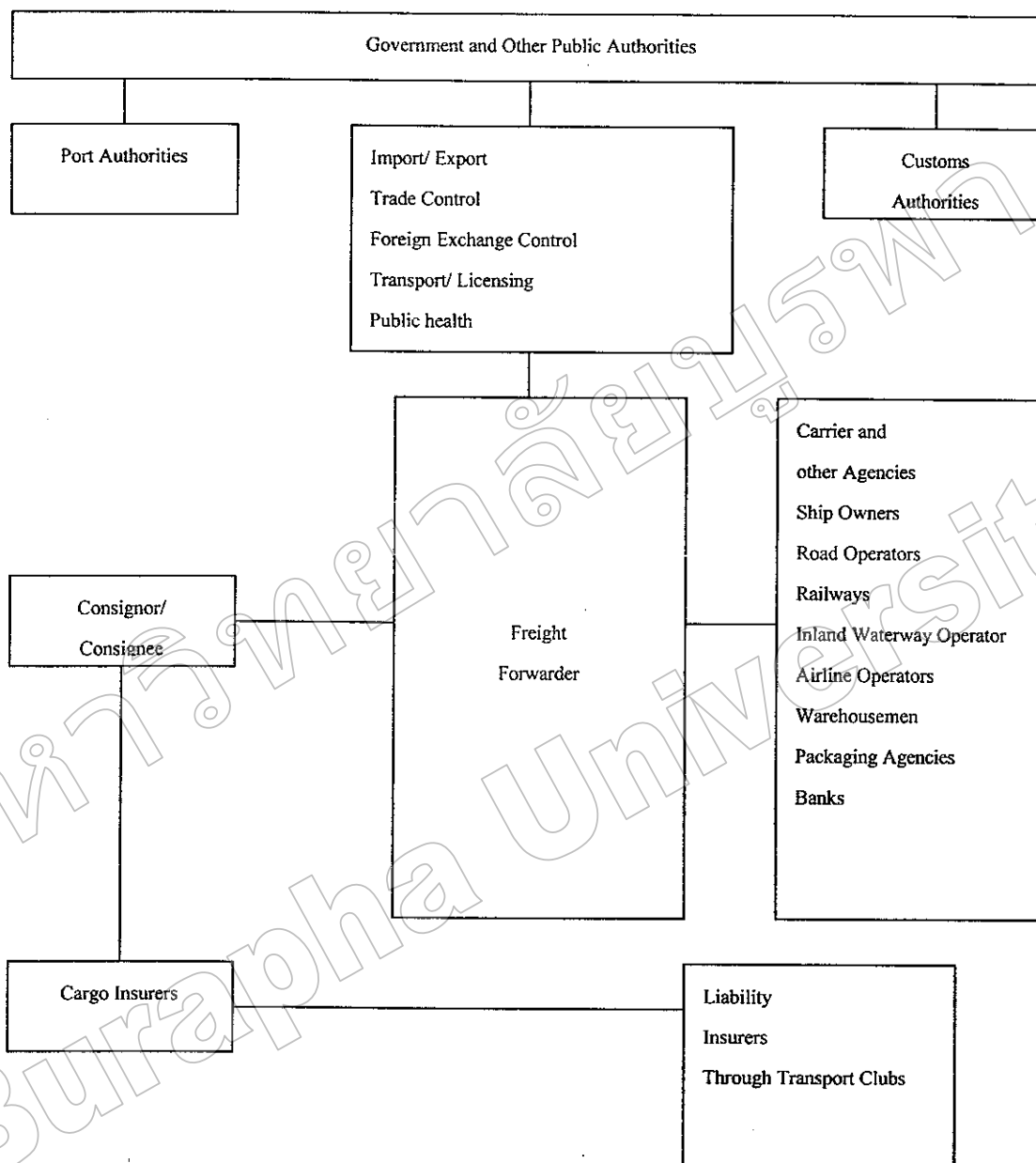
2.1 ผู้ขนส่ง หรือนายหน้าของผู้ขนส่ง (เจ้าของเรือ/ ผู้ขนส่งทางบก/ รถไฟ/ สายการบิน/ ผู้เดินเรือทางแม่น้ำ)

2.2 บริษัทโกดัง

2.3 บริษัทประกันภัย

2.4 บริษัทที่จัดทำหีบห่อ

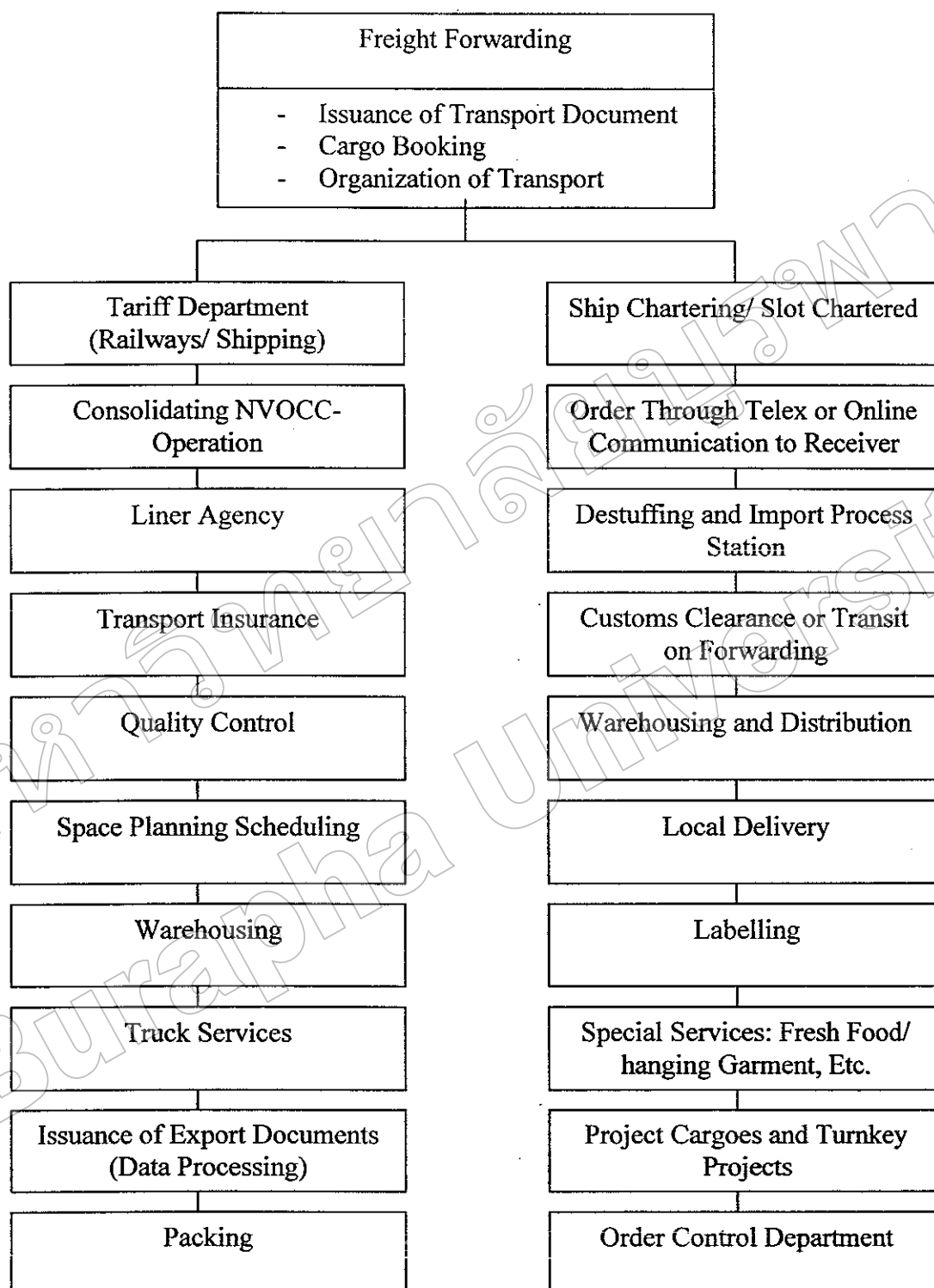
2.5 ธนาคารพาณิชย์ในส่วนของการชำระเงินระหว่างประเทศ



ภาพที่ 2 Freight Forwarder's Relationship with Various Parties

Adviser/ Consultant	
Packing	- Choice of Type of Packing
Routing	- Choice of Itinerary and Means of Transport
Insurance	- Type of Coverage Needed for the Goods
Customs Regulations	- Clearing in and Outbound
Transportation Documentation-	Accompanying Documents (Carriers)
Letter of Credit Stipulations	- Banking Requirements
Organizer for:	
Import Export and Transit Consignments	
Consolidations – Groupage Shipments	
Special and Heavy Transport – Project Cargoes	
Imports	
Unloading of Cargo - from Carriers' Means of Transport	
Breaking Bulk of Consolidations	
Customs Clearance	
Exports	
Pick-Up	
Packing and Marking	
Freight/ Space Booking	- With Carrier
Delivery to Carrier	
Issue of Transport Document	- Freight Escorting Documents
Supervising Departure	
Despatch Advice	- To Customer
Customs Clearance	
Transit	
Taking Samples	
Repacking	
Storage in Bond (Under Customs Control)	
Re-Forwarding	

ภาพที่ 3 Services of a Freight Forwarder



ภาพที่ 4 Services of a Freight Forwarder

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับใบตราส่งและใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์

ประวัติความเป็นมาของใบตราส่ง

ประวัติความเป็นมาของใบตราส่งปรากฏเป็นครั้งแรกเมื่อใดนั้น ไม่ปรากฏหลักฐานแน่ชัด ในยุคสมัยกรีก-โรมันอาศัยธรรมเนียมปฏิบัติทางการค้าของพ่อค้าได้มีการกล่าวถึงสมุดทะเบียนเรือซึ่งนายเรือต้องบันทึกรายละเอียดของสินค้าที่บรรทุกลงในเรือของตน

ในศตวรรษที่ 11 เริ่มจากการปฏิบัติของรัฐในประเทศอิตาลี มีเอกสาร Maritime Ordinance of Trani of 1063 กำหนดให้นายเรือทุกคนต้องมีสมุดขึ้นประจำเรือ และอ้างถึงทะเบียนเรือ (Ship's Book or Register) ซึ่งเป็นการบันทึกการขายการสินค้าที่บรรทุกลงเรือ ถือเป็นส่วนหนึ่งของเอกสารของเรือ (พนิศา วธนะเวทิน, 2529, หน้า 7-8)

ในศตวรรษที่ 14 เมืองบาร์เซโลนาได้มีการกล่าวถึงทะเบียนเรือ (Register Book) ในเอกสาร Customs of the Sea กำหนดว่าทะเบียนเรือ สมุดขึ้นประจำเรือต้องรักษาไว้ และพ่อค้าควรแจ้งให้สมุดขึ้นประจำเรือทราบทันทีที่เรือออกเดินทางว่ามีสินค้าใดนอกเหนือจากที่บันทึกไว้หรือไม่ มิฉะนั้นเจ้าของเรือจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายแก่สินค้านั้น ซึ่งบันทึกนี้รวมถึงบัญชีการรับสินค้าและการชำระเงิน ถือเป็นเอกสารสิทธิและหลักฐานแห่งสิทธิของพ่อค้าในสินค้าที่ระบุชื่อตน ณ ท่าปลายทาง จะเห็นได้ว่า ในช่วงศตวรรษนี้ใบตราส่งถูกพัฒนา โดยมีการทำเป็นหลักฐานชัดเจนแทนที่จะตกลงด้วยวาจาระหว่างพ่อค้ากับนายเรือเท่านั้น

ความเป็นมาของใบตราส่งอาจกล่าวได้ว่า เกิดจากการที่พวกพ่อค้าจะต้องเดินทางไปพร้อมกับสินค้า รายการต่าง ๆ ของสินค้าจะแสดงไว้ในบัญชีหรือทะเบียนเรือซึ่งเป็นเอกสารของเรือ ซึ่งเห็นได้ว่าเป็นการไม่สะดวก จึงมีการคิดค้นหาวิธีที่พ่อค้าจะไม่ต้องเดินทางไปกับสินค้า โดยการส่งนายเรือให้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้หนึ่งผู้ใดแทน วิธีนี้ก่อให้เกิดการพัฒนาระบบที่มีเอกสารในรูปแบบของใบรับสินค้าที่บรรทุกลงเรือ แต่ต้องมีการคัดลอกรายการจากบันทึกประจำเรือมาเป็นเอกสารสิทธิที่นายเรือลงนามต่างหากถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา และต่อมาเมื่อมีความระบือเลื่องใจต่าง ๆ ที่ผู้ขนส่งจะขนส่งและส่งมอบสินค้า ซึ่งใบรับสินค้าเป็นเอกสารต้นแบบของใบตราส่งในปัจจุบันนี้ (สมศักดิ์ เพียรสกุล, 2527, หน้า 22-36) แต่การมีเอกสารเพียงฉบับเดียวเกิดความยุ่งยากในการพิสูจน์กรรมสิทธิในสินค้า ดังนั้น ช่วงปลายศตวรรษที่ 16 จึงถือว่าใบตราส่งเป็นใบรับรองเพื่อแสดงจำนวนและปริมาณของสินค้าที่ลงเรือแล้ว ถ้าหากมีการทำใบตราส่งหลายฉบับ จะมีถ้อยคำแสดงให้เห็นถึงผลการใช้บังคับตามใบตราส่งว่า “ใบตราส่งเพียงฉบับเดียวที่มีผลบังคับ ส่วนฉบับอื่น ๆ ตกเป็น โฆษะ”

เหตุจากการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ จึงมีความจำเป็นต้องโอนกรรมสิทธิในสินค้าก่อนถึงท่าปลายทาง ในช่วงศตวรรษที่ 18 จึงมีการสลักหลังใบตราส่งให้แก่ผู้ซื้ออย่าง

แพร่หลาย โดยการนำเอาหลักความเป็นตราสารที่เปลี่ยนมือได้ (Negotiable Instrument) มาใช้บังคับ

ลักษณะของใบตราส่ง

ลักษณะของใบตราส่งนั้น อธิบายได้ว่า โดยปกติแล้วเจ้าของเรือจะพิมพ์ชื่อของสายการเดินเรือนบนหัวกระดาษของใบตราส่ง

ช่องซ้ายมือของแบบฟอร์มใบตราส่ง จะเริ่มต้นด้วย Shipper หรือผู้ส่ง ซึ่งโดยปกติผู้ส่งสินค้าออกจะเป็น Shipper แต่อาจมีผู้รับจัดการขนส่งสินค้าแทน Shipper ก็ได้ เรียกว่า Forwarding ซึ่งจะให้บริการตั้งแต่การบรรจุหีบห่อสินค้า การขนสินค้า การติดต่อกับเจ้าของเรือ การทำพิธีการทางศุลกากร การเตรียมเอกสาร เป็นต้น

ช่อง Consignee คือ ผู้รับตราส่ง หรืออาจจะเขียนว่า Consigned to Order of โดยปกติถ้าเป็นการขนส่งที่ซื้อขายกันโดยตรง ผู้รับตราส่ง คือ ผู้ซื้อ แต่ในกรณีที่มีการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตผ่านธนาคาร ธนาคารผู้ซื้อหรือธนาคารที่เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต ก็จะถูกระบุให้เป็น Consignee คือ ผู้รับช่วงกรรมสิทธิ์ในสินค้าในช่วงแรกเพื่อการโอนต่อไปให้ผู้ซื้อจริง ๆ ต่อไป

Notify Address คือ ผู้รับแจ้งเมื่อสินค้ามาถึงท่าปลายทาง ซึ่งไม่จำเป็นจะต้องเป็นผู้ซื้อเสมอไป เช่น บริษัทหนึ่งอาจส่งสินค้าเข้ามาขายเองหรือส่งสินค้าเข้ามาให้ลูกค้าเป็นราย ๆ ไป ซึ่งถ้าหากต้องการติดตามใบส่งสินค้าก็ใส่ชื่อบริษัทนั้นเป็นผู้รับแจ้งเมื่อสินค้ามาถึงท่าปลายทางแล้ว โดยที่บริษัทนั้นไม่ได้เป็นผู้ซื้อ

ช่องถัดมา คือ Feeder Vessel หรือ First Carrier ซึ่งเป็นช่องที่ให้ผู้ระบุถึงเรือเล็กพิดเคอร์ที่จะใช้บรรทุกสินค้าสำหรับเข้าไปในท่าเรือที่เรือใหญ่เข้าไม่ได้

ถัดลงมาเป็นช่อง Ocean Vessel สำหรับระบุชื่อเรือเดินทะเล และทางด้านขวาจะมีช่อง Port of Loading คือ เมืองท่าที่ขนส่งสินค้าขึ้นเรือใหญ่

ถัดลงมาเป็นช่อง Port of Discharge คือ เมืองท่าที่ขนถ่ายสินค้าลงจากเรือใหญ่ และถัดมาทางด้านขวามือคือช่อง Place of Deliver เป็นจุดส่งมอบสินค้า และถัดมาทางขวามืออีก คือ ช่อง Freight Payable At ซึ่งก็คือ จ่ายค่าระวางที่ไหน ถัดไปในบรรทัดเดียวกันคือช่อง Number of Original B/L คือ ให้ระบุจำนวนต้นฉบับใบตราส่งที่ออกมีกี่ฉบับ

สำหรับช่อง Marks และ Numbers มีความสำคัญมาก เป็นช่องแสดงเครื่องหมายหรือหีบห่อ เพราะผู้ส่งสินค้าออกอาจมีลูกค้าอยู่ในหลายประเทศและบางครั้งส่งสินค้าพร้อมกันไปในเรื่องเดียวกัน ช่องเครื่องหมาย (Marks) จะบอกว่าขึ้นไหนส่งให้ใครเพื่อป้องกันการสับสนหลงผิด หรือการบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ ถ้าหากเป็นการขนส่งระหว่างประเทศแบบระบบเต็มตู้

คอนเทนเนอร์ (FCL) คือ ผู้ขนส่งตกลงรับมอบผู้คอนเทนเนอร์ที่ผู้ส่งได้บรรจุสินค้าและปิดผนึกมาแล้วที่ท่าต้นทาง

ช่อง Quantity & Kind of Packages แสดงจำนวนและชนิดหีบห่อ ก็มีความสำคัญมากเช่นกัน เพราะว่าลูกค้าสั่งสินค้าเป็นจำนวนมากเท่าใด จะต้องระบุจำนวนตามที่ลูกค้าสั่ง ส่วนชนิดของหีบห่อขึ้นอยู่กับกฎของการทำเรือในแต่ละเมืองซึ่งจะไม่เหมือนกัน

ส่วนช่อง Description of Goods ให้ระบุชื่อหรือสินค้าหรือชื่ออะไรก็ได้ แต่จะต้องมีลักษณะเป็น Common Name หรือ ภาษาธรรมดาที่คนทั่วไปสามารถเข้าใจได้

ช่อง Gross Weight เป็นน้ำหนักรวมของสินค้าแต่ละหีบห่อ รวมทั้งเครื่องช่วยในการบรรจุทั้งหมด สำหรับช่อง Measurement คือสินค้าหีบห่อรวมทั้งหีบห่อเป็นจำนวนกี่ชิ้นนั้นมีปริมาตรเท่าใด หน่วยจะต้องเป็นลูกบาศก์เมตร

ส่วนช่อง Freight Rates หรือช่อง Specification of Freight and Charges นั้น โดยปกติใบตราส่งจะต้องระบุอัตราค่าระวางไว้ด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าหากเป็นใบตราส่งที่เรียกเก็บค่าระวางปลายทาง (Collect) แต่หากเป็นการเรียกเก็บค่าระวางต้นทาง (Prepaid) ทางลูกค้าอาจขอร้องไม่ให้เจ้าของเรือระบุค่าระวางไว้ก็ได้

และในส่วนสุดท้ายจะมีช่อง Place of Issue คือ สถานที่ที่ออกใบตราส่ง และช่อง Date of Issue คือ วันที่ออกใบตราส่ง

ในตอนท้ายของใบตราส่งจะมีช่องให้ลงลายมือชื่อ ที่เรียกว่า Signed (For the Master) By เป็นช่องให้เจ้าของเรือหรือนายเรือหรือตัวแทนเรือลงลายมือชื่อ เพื่อแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าตามที่ระบุไว้บรรทุกลงเรือแล้ว

สำหรับด้านหลังของใบตราส่งจะระบุเงื่อนไขและข้อตกลงของสัญญาฉบับของทางทะเลซึ่งเป็นข้อกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่ง (สุภา โกมลกุล, 2536, หน้า 39)

ฐานะทางกฎหมายของใบตราส่ง

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 กำหนด นิยามคำว่า “สัญญาฉบับของทางทะเล” ไว้ดังนี้ สัญญาฉบับของทางทะเลเป็นสัญญาต่างตอบแทนโดยที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงจะทำการขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งทางทะเล และคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เรียกว่า ผู้ส่งตกลงจะชำระเงินค่าตอบแทนให้กับผู้ขนส่ง ค่าขนส่งนี้เรียกว่า ค่าระวางเรือ

ใบตราส่งมีที่มาจากจารีตประเพณีการค้าระหว่างประเทศทางทะเล เป็นเอกสารที่เจ้าของเรือหรือนายเรือหรือตัวแทนเรือลงลายมือชื่อ มีข้อความว่า ผู้ขนส่งได้รับสินค้าที่ระบุไว้บรรทุกลง

เรือลำใดลำหนึ่งแล้วและมีเงื่อนไขแห่งการรับขน ใบตราส่งที่ได้ลงนามแล้วจะถูกลบให้แก่ผู้ส่งซึ่งอาจเก็บไว้เองหรือโอนให้แก่บุคคลที่ระบุไว้ว่าเป็นผู้รับสินค้าเมื่อเรือไปถึงจุดหมายปลายทาง บุคคลที่เป็นผู้รับสินค้า เรียกว่า ผู้รับตราส่ง

ในสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเล เนื่องจากอำนาจต่อรองในการทำสัญญาของผู้ขนส่งมีมากกว่าผู้ส่ง จึงระบุว่า ผู้ขนส่งจะอ้างข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดใดก็ตามเมื่อพิสูจน์ได้ว่าผู้ส่งตกลงด้วยชัดแจ้ง เช่น ผู้ส่งได้ลงชื่อรับทราบข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิด แต่ตามหลักทั่วไปในทางประเพณีปฏิบัติ แม้ผู้ขนส่งจะมีได้ให้ผู้ส่งลงชื่อในใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็สามารถอ้างข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดในใบตราส่งอันผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง ตลอดจนผู้รับช่วงสิทธิของผู้รับตราส่งได้อยู่แล้ว (สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์, 2529, หน้า 95-100)

สมศักดิ์ เพียรสกุล (2527) กล่าวว่า ใบตราส่งกลายเป็นเอกสารหลักในการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นหลักฐานของนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ตราส่งและเจ้าของเรือ เมื่อการค้าขายระหว่างประเทศขยายตัวอย่างรวดเร็วใบตราส่งเป็นยิ่งกว่าเอกสารระบุนายการสินค้าที่บรรทุกและเงื่อนไขต่าง ๆ ที่รับบรรทุก เพราะใบตราส่งกลายเป็นสื่อกลางในการให้สินเชื่อ ใบตราส่งไม่เพียงแต่เป็นเอกสารสิทธิของผู้รับสละหลังโดยมีค่าตอบแทน แต่ยังเป็นเอกสารที่ธนาคารและสถาบันทางการเงินอาจให้สินเชื่อแก่ผู้ถือหรือผู้ทรงใบตราส่งอีกด้วย

สรุปได้ว่า ในการขนส่งสินค้าทางทะเลนี้ ผู้ขนส่งจะออกเอกสารชนิดหนึ่งที่เรียกว่า ใบตราส่ง จึงถือว่า ใบตราส่งเป็นเอกสารสำคัญยิ่งในการรับขนของทางทะเล เพราะเป็นเอกสารสิทธิในสินค้า และการซื้อขายสินค้าที่อยู่ในเรือในระหว่างการขนส่งก็สามารถกระทำได้โดยการซื้อขายใบตราส่งนี้ ดังนั้น กฎหมายจึงให้ความสำคัญแก่ใบตราส่งอย่างมาก ฐานะของใบตราส่งเป็นไปตามหลักกฎหมายอังกฤษและเป็นไปตามหลักกฎหมายไทย เห็นได้จากคำนิยาม มาตรา 3 ประกอบกับ มาตรา 22, 25 และ 26 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และกฎหมายของนานาประเทศ รวมทั้งกฎหมายระหว่างประเทศ อาจกล่าวได้ว่ามี 3 ประการด้วยกัน ดังนี้

1. ฐานะเป็นพยานหลักฐานแห่งข้อตกลงในสัญญา

ใบตราส่งเป็นพยานหลักฐานแห่งข้อตกลงในสัญญา (Evidence of the Contract of Carriage) เพราะจะต้องมีการทำสัญญารับขนของทางทะเลกันก่อนที่จะนำสินค้าลงเรือ สัญญารับขนของทางทะเลเกิดขึ้นเมื่อผู้ส่งเจตนาเสนอสินค้าที่จะส่งไปยังเมืองท่าปลายทางให้แก่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งสนองรับที่จะรับขนสินค้านั้นให้

สัญญารับขนของทางทะเลไม่มีการกำหนดแบบแห่งนิติกรรมว่าจะต้องทำเป็นหนังสือหรือจะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือแต่อย่างใด เพียงแต่ผู้ขนส่งทำความตกลงกันไม่ว่าจะโดยวิธีการใด เช่น จดหมายติดต่อ โทรศัพท โทรเลข โทรพิมพ์ หรือโทรสาร โดยตกลงว่าจะขนส่งสินค้าอะไร

จากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยผู้ขนส่งจะคิดค่าระวางการขนส่งเท่าใด ก็เกิดเป็นสัญญาับขนของทางทะเลแล้ว

ในทางปฏิบัติเจ้าของเรือจะโฆษณาให้บริการรับขนส่งสินค้าของตนในหนังสือพิมพ์ และผู้ส่งจะทำคำเสนอไปยังเจ้าของเรือโดยการของจองระวางเพื่อส่งสินค้า ต่อเมื่อเจ้าของเรือได้สนองรับคำเสนอนี้โดยการยอมรับขนส่งสินค้าแล้วเท่านั้นถือว่าสัญญาับขนของทางทะเลได้เกิดขึ้นแล้ว เพราะเมื่อคู่สัญญาได้ทำสัญญาับขนของทางทะเลกันแล้ว และผู้ส่งได้นำสินค้าไปมอบให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งจะมอบเอกสารให้ผู้ส่ง เอกสารนี้เรียกว่า “ใบตราส่ง” กล่าวอีกนัยหนึ่งว่า สัญญาับขนของทางทะเลจะต้องเกิดขึ้นก่อน ไม่ว่าจะมีความเป็นหนังสือหรือไม่ก็ตาม หลังจากนั้นเมื่อผู้ส่งจัดส่งสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อปฏิบัติตามสัญญาับขนของทางทะเลแล้ว ผู้ขนส่งจึงจะออกใบตราส่งให้ ใบตราส่งจึงจัดทำขึ้น โดยลงลายมือชื่อของผู้ขนส่งแต่เพียงฝ่ายเดียว แล้วส่งมอบให้แก่ผู้ส่งภายหลังที่สินค้าได้ถูกนำขึ้นบนระวางเรือแล้ว ในทางปฏิบัติทางการค้าผู้ประกอบการขนส่งจะออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งทุกครั้ง ไม่ว่าผู้ส่งจะขอให้ออกหรือไม่ก็ตาม แต่ทางกฎหมายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 12 บัญญัติว่า “เมื่อผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้ในความดูแลแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งต้องออกให้” และกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ เช่น Hague Rules ไม่มีกำหนดกฎเกณฑ์ว่าผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งเอาไว้ ส่วน Hamburg Rules มาตรา 14 (1) กล่าวว่า ผู้ขนส่งจะออกใบตราส่งให้เมื่อผู้ส่งสินค้าเรียกร้องให้ออกใบตราส่ง

กมล สนธิเกศตริน (2534, หน้า 3-11) กล่าวว่า ใบตราส่งเป็นเพียงหลักฐานแห่งสัญญาับขนของทางทะเลเท่านั้น ตัวใบตราส่งเองไม่ใช่เป็นสัญญาับขนของทางทะเล เพราะใบตราส่งนั้นมีลักษณะดังนี้

1. ผู้ขนส่ง ตัวแทนผู้ขนส่ง หรือนายเรือ ออกให้ภายหลังจากสัญญาับขนของทางทะเลเกิดขึ้นแล้ว เมื่อมีการตกลงจองระวางหรือระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่ง ใบตราส่งเป็นเพียงหลักฐานแห่งความตกลงและเงื่อนไขต่าง ๆ ตามสัญญาับขนของทางทะเลที่ผู้ส่งออกใบตราส่งนำมาบันทึกไว้ในใบตราส่งเท่านั้น

2. ลงนามโดยผู้ส่งออกใบตราส่ง คือ ฝ่ายผู้ขนส่งฝ่ายเดียว มิได้ลงนามโดยคู่สัญญาสองฝ่าย คือ จะลงนามโดยผู้ประกอบการขนส่งหรือตัวแทนในกรณีที่มีการออกใบตราส่งในขณะที่รับสินค้าไว้เพื่อการจัดการบรรทุกลงเรือในโอกาสต่อไป หรือลงนามโดยนายเรือที่รับสินค้านั้นบรรทุกเรือเพื่อขนส่งสินค้านั้น ไปยังที่หมายปลายทาง

การออกใบตราส่งนั้น ผู้ประกอบการขนส่ง ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งหรือนายเรือซึ่งรับสินค้านั้นบรรทุกบนเรือจะเป็นผู้ส่งออกใบตราส่ง ใบตราส่งนี้ปกติจะออกให้แก่ผู้ส่งใน

การขนส่งรับจ้างเป็นการทั่วไป (Common Carrier) เท่านั้น เพราะผู้ส่งซึ่งส่งสินค้าโดยเรือที่รับจ้างบรรทุกเป็นการทั่วไปนั้นจะใช้ใบตราส่งเป็นเครื่องมือในการขายหรือจำหน่ายสินค้านั้นเพื่อให้ได้เงินมาก่อนที่สินค้าจะไปถึงมือผู้ซื้อและได้รับชำระราคา ใบตราส่งเป็นหลักฐานแห่งสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งนั้น โดยการสลักหลังใบตราส่งให้แก่ธนาคารหรือบุคคลอื่นใดที่รับซื้อใบตราส่งไว้โดยการหักส่วนลด หรือผู้รับจำหน่ายสินค้านั้น

2. ฐานะเป็นใบรับสินค้า

หน้าที่ของใบตราส่งที่แสดงถึงการเป็นใบรับสินค้า (A Receipt for Goods Shipped) ที่ผู้ขนส่งหรือนายเรือได้ออกให้ผู้ส่ง เพื่อเป็นหลักฐานว่าได้รับสินค้าไว้แล้วในสภาพสินค้าเช่นไร และกำหนดเงื่อนไขของการรับขน กำหนดหน้าที่ผู้ทรงใบตราส่ง

ในส่วนของการเป็นใบรับสินค้านั้น นอกจากจะเป็นใบรับที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้าลงเรือแล้ว ใบตราส่งยังเป็นหลักฐานเบื้องต้นที่แสดงว่าได้มีการรับมอบสินค้าตามรายการ (Identity) จำนวนหีบห่อน้ำหนักหรือปริมาณ และสภาพที่ปรากฏภายนอก (Apparent Order and Condition) อีกด้วย

สมศักดิ์ เพียรสกุล (2527) กล่าวว่า ใบตราส่งถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าตามที่ระบุไว้ แต่ถ้าหากเจ้าของเรือจะพิสูจน์หักล้างว่าสินค้าที่บรรทุกไม่เป็นไปตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง เจ้าของเรืออาจต่อสู้ว่าไม่ได้ลงลายมือชื่อในใบตราส่ง หากแต่ตัวแทนได้ลงลายมือชื่อไปโดยปราศจากอำนาจ หรือผู้ส่งไม่แจ้งให้ทราบถึงข้อความที่ถูกต้อง ซึ่งจะทำให้คู่สัญญาไม่ต้องผูกพันหรือถูกผูกมัดโดยข้อกำหนดในสัญญาหากไม่ทราบถึงข้อกำหนดนั้น แม้ว่าข้อต่อสู้ของเจ้าของเรือดังกล่าวไม่สามารถใช้ยันกับผู้ทรงใบตราส่งได้ก็ตาม แต่เจ้าของเรืออาจใช้สิทธิไล่เบี่ยเอากับผู้ส่งได้

หากผู้ขนส่งระบุไว้ในใบตราส่งว่าสินค้าที่ได้รับไว้อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยไม่เสียหาย (In Apparent Good Order and Condition) แล้ว ผู้ขนส่งจะถูกปิดปากมิให้ปฏิเสธ (ต่อผู้รับโอนใบตราส่ง) ว่าได้รับมอบมาในสภาพที่ชำรุดเสียหาย ความชำรุดบกพร่องที่ผู้ขนส่งไม่อาจปฏิเสธให้ต้นพันผิดไปได้นี้จะต้องเป็นความชำรุดบกพร่องที่อาจเห็นได้โดยการตรวจสอบตามสมควร ดังนั้นถ้าเป็นความชำรุดบกพร่องอันไม่อาจตรวจพบได้โดยธรรมดาแล้วผู้ขนส่งก็อาจจะปฏิเสธได้ว่าตนไม่ได้รับสินค้ามาในสภาพที่เรียบร้อยไม่เสียหาย อย่างไรก็ดี ถ้าเป็นเรื่อง “คุณภาพสินค้า” (Quality) แล้ว ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่จะต้องรู้ และถ้าสินค้าที่ถึงจุดหมายปลายทางมีคุณภาพต่างจากที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ (เกริก วณิกกุล, 2540, หน้า 262-263)

ถ้าหากสินค้าไม่เป็นไปตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องได้แจ้งคัดค้านหรือตั้งข้อสงวนเอาไว้ (Reservation) และระบุข้อความที่ได้แจ้งไว้ในใบตราส่ง ซึ่งจะถือว่าเป็นใบตราส่งที่

มีข้อสงวน (Claused Bill of Lading) ผู้ส่งไม่สามารถนำใบตราส่งที่มีข้อสงวนนั้นไปขอรับเงินจากธนาคารได้ เนื่องจากธนาคารซึ่งทำธุรกิจซื้อขายทางเอกสารต้องการเพียงใบตราส่งที่ปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) เท่านั้น ดังนั้นในทางปฏิบัติผู้ส่งอาจขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งที่ปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) ให้โดยผู้ส่งสินค้าทำหนังสือค้ำประกันชดใช้ค่าเสียหาย (Letter of Indemnity) ให้แก่ผู้ขนส่งเอาไว้ว่าผู้ส่งยินดีที่จะชดใช้ค่าเสียหายใด ๆ คืนให้แก่ผู้ขนส่ง (ชยันติ ไกรกาญจน์, ม.ป.ป., หน้า 4-7)

3. ฐานะเป็นเอกสารสิทธิ

ตามกฎหมายอังกฤษทั้งที่เป็นจารีตประเพณีและลายลักษณ์อักษร ถือว่า ใบตราส่งอยู่ในฐานะเป็นเอกสารสิทธิ Document of Title โดยถือว่าเมื่อออกใบตราส่งให้ผู้มีชื่อเป็นผู้รับตราส่ง หรือในกรณีที่ผู้รับตราส่งสละหลังใบตราส่งต่อไป ผู้รับตราส่งและผู้รับสละหลังได้ไปซึ่งกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้น แต่สำหรับ Hague Rules หรือ Hamburg Rules ไม่ได้ใช้คำว่า Document of Title กับใบตราส่งเพราะถือว่าใบตราส่งเป็นเพียงเอกสารที่แสดงสิทธิของผู้ถือใบตราส่งที่จะเข้าครอบครองสินค้าตามใบตราส่งเท่านั้น ผู้ซึ่งมีสิทธิครอบครองทรัพย์สินจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินหรือไม่ขึ้นอยู่กับสภาพแห่งนิติสัมพันธ์ระหว่าง ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้ทรงใบตราส่ง และผู้รับสละหลัง และต้องพิจารณาข้อกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องกรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินนั้น

แต่การโอนใบตราส่งถือเป็นคนละเรื่องกับการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ขนส่ง การโอนกรรมสิทธิ์จะโอนกันตามหลักเกณฑ์ในเรื่องการซื้อขาย แต่การโอนใบตราส่งสมิผลเป็นการโอนสิทธิในการรับสินค้า ทำให้ผู้ทรงใบตราส่งมีสิทธิไปรับมอบสินค้า และรับประโยชน์เอาจากสัญญารับขนของทางทะเล ตลอดจนเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในใบตราส่ง

นอกจากเรื่องกรรมสิทธิ์แล้ว ตาม Bill of Lading Act 1855 มาตรา 1 กำหนดเกี่ยวกับการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าตามใบตราส่งว่า “ผู้รับตราส่งและผู้รับสละหลังใบตราส่งซึ่งได้รับการกรรมสิทธิ์ในสินค้าโดยวิธีการตราหรือสละหลังใบตราส่ง จะได้รับโอนสิทธิและความรับผิดชอบในสินค้าทั้งหมด เสมือนหนึ่งว่าผู้รับตราส่งและผู้รับสละหลังใบตราส่งเป็นผู้ทำความตกลงในสัญญารับขนของทางทะเลตามข้อตกลงที่ปรากฏในใบตราส่งด้วยตนเองกับผู้ขนส่ง” ซึ่งถือได้ว่าใบตราส่งคือ สัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับสละหลังใบตราส่ง

ตามกฎหมาย “Common Law” คำว่า “เอกสารสิทธิ” หมายถึง เอกสารที่เกี่ยวข้องกับสินค้าซึ่งการโอนเอกสารดังกล่าวมีผลเป็นการโอนการครอบครองสินค้าหรืออาจมีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า โดยที่การวินิจฉัยว่าเอกสารใดจะเป็นเอกสารสิทธิหรือไม่ต้องดูที่ประเพณีทางการค้าของเอกสารว่ามีลักษณะเช่นนั้นหรือไม่ เช่น ตามหลักกฎหมายอังกฤษ ใบตราส่งถือเป็นเอกสารสิทธิ (Document of Title) มีความหมาย 2 ประการ คือ

1. ใบตราส่งเป็นเอกสารที่เปลี่ยนมือได้ (Transferable) ซึ่งจะช่วยให้ผู้ทรงใบตราส่งสามารถโอนใบตราส่งนั้นให้แก่บุคคลภายนอกต่อ ๆ ไปได้ โดยวิธีการโอนใบตราส่งสามารถกระทำได้โดยการสลักหลังและส่งมอบให้แก่ผู้ทรงใบตราส่ง ในกรณีที่ใบตราส่งนั้นเป็นชนิดที่ออกให้แก่บุคคลโดยนามหรือออกให้แก่บุคคลตามเขาสั่ง หรือเพียงแค่ส่งมอบในกรณีที่ใบตราส่งชนิดที่ออกให้แก่ผู้ถือ แต่ก็ยังมีผลทำให้ผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอนอยู่ดี

2. ใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธิในการเรียกร้องให้ผู้ขนส่งมอบสินค้าตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งให้แก่ตนได้ ซึ่งทำให้ผู้ใดที่ครอบครองใบตราส่งผู้นั้นก็มีสิทธิครอบครองสินค้าที่ระบุไว้ในใบตราส่งได้ (Possession of the Bill is Regarded As Equivalent to Possession of the Goods By it) ซึ่งจะทำให้ผู้รับโอนใบตราส่งมั่นใจได้ว่า “คนเท่านั้นเป็นผู้มีสิทธิครอบครองสินค้าและสามารถเรียกร้องให้ผู้ขนส่งมอบสินค้านั้นให้แก่ตนโดยการเวนคืนใบตราส่งให้” ในแง่นี้ใบตราส่งถูกถือว่าเป็นสัญลักษณ์ของสินค้า (Symbol of the Goods) หรือเป็นกุญแจในการเปิดโกดังเก็บสินค้า (Key to Unlock the Door of the Warehouse) ทำให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งที่ได้เวนคืนใบตราส่งให้แก่ผู้ขนส่งเท่านั้น แม้ผู้ส่งซึ่งเป็นคู่สัญญาโดยตรงกับผู้ขนส่งก็ไม่มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ส่ง หากมิได้เวนคืนใบตราส่งให้ (กาซัย จงจักรพันธ์, 2542, หน้า 197-218)

การพัฒนาใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ในต่างประเทศ

เมื่อการค้าระหว่างประเทศมีความก้าวหน้าพัฒนามากขึ้นทุกขณะ จึงไม่น่าแปลกใจที่อุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลจะรับเอาแนวความคิดของใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ ในต่างประเทศมีความพยายามอย่างมากที่กำลังดำเนินการ เพื่อจะใช้ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์แทนที่ ใบตราส่งแบบเดิมที่สามารถจับต้องได้ด้วยข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เพราะคอมพิวเตอร์สามารถทำเอกสารการขนส่งสินค้าทางทะเลให้ดำเนินไปตามกระบวนการได้เร็วกว่าและมีประสิทธิภาพมากกว่าการจัดทำเอกสารในรูปแบบกระดาษ และระบบ EDI ช่วยทำให้คู่สัญญาลดการจัดเก็บเอกสารที่มีปริมาณมาก และลดความล่าช้าที่เกิดจากการโอนเอกสารเหล่านั้นได้ด้วย

กระบวนการต่าง ๆ ของกฎหมายภายในได้กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นสิ่งขัดขวางมากกว่าที่จะสนับสนุนและขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ ทำให้เกิดความคิดของชุมชนการค้าระหว่างประเทศที่ต้องการพัฒนารูปแบบของกฎหมายและกฎเกณฑ์ในการดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ

อย่างที่กล่าวไว้ในเบื้องต้น นิติสัมพันธ์ทางการค้าระหว่างประเทศ มุ่งถึงการเคลื่อนย้ายสินค้าจากประเทศหนึ่งไปสู่อีกประเทศหนึ่ง ซึ่งถือเป็นบทบาทสำคัญของการขนส่งสินค้าทางทะเล

ระหว่างประเทศ และเอกสารการขนส่งถือเป็นเงื่อนไขที่สนับสนุนการเคลื่อนไหวเหล่านี้เป็นเป้าหมายที่สำคัญอยู่ที่การกำหนดบทบาทของเอกสารการขนส่งสินค้าทางทะเลและความสัมพันธ์ในทางสิทธิ หน้าที่ และผลภายหลังที่บังคับใช้เอกสารดังกล่าว

ผลทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับระบบการพาณิชย์ทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Commerce) เกิดความต้องการที่จะประสานทางปฏิบัติในทางการค้ากับกฎเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ กระบวนการในการประสานระหว่างผู้ขนส่ง ผู้บริหารจัดการขนส่ง และคู่สัญญาคนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าที่สอดคล้องกับเงื่อนไขที่เป็นรูปแบบที่มีผลกระทบต่อเคลื่อนย้ายข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับเงื่อนไขกฎเกณฑ์ทางกฎหมายทั้งภายในและระหว่างประเทศ ซึ่งกระบวนการประสานที่สำคัญ คือ การพัฒนารูปแบบแนวทางปฏิบัติทางการค้าต่อเงื่อนไขของกฎหมายให้อำนาจต่อการจัดการเทคโนโลยีสื่ออิเล็กทรอนิกส์ การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศได้กลายมาเป็นรูปแบบที่มีความหลากหลายทั้งในด้านเนื้อหา รูปแบบของกฎเกณฑ์ทางกฎหมาย ดังนั้น ถ้าระบบการพาณิชย์ทางอิเล็กทรอนิกส์มีมาตรฐานข้อมูลอยู่ในระดับสูง จะก่อให้เกิดผลกระทบที่ต้องการสร้างรูปแบบที่ยิ่งใหญ่กว่าเพื่อเป็นเครื่องมือให้สามารถประยุกต์ใช้ได้ทางปฏิบัติที่ถูกสร้างขึ้นทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Gliniecki & Ogada, n.d., pp. 117-119)

การสนับสนุนการพาณิชย์ทางอิเล็กทรอนิกส์เสมือนเป็นกลยุทธ์ของพัฒนาการทางการค้าระหว่างประเทศที่มีการติดต่อสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับนิติสัมพันธ์ระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพสูงสุด แท้จริงการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ไม่ได้เป็นเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์พื้นฐานทางการค้าแต่อย่างใด แต่เป็นเพียงเครื่องมือระหว่างคู่สัญญาทางการค้าที่มีความสัมพันธ์กัน จึงเห็นควรต้องปรับปรุงพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวกับการพาณิชย์ให้สนับสนุนการพาณิชย์ทางอิเล็กทรอนิกส์โดยไม่ถูกขัดขวางจากกฎเกณฑ์ของกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาต่าง ๆ (Ritter, 1992, pp. 28-30) โดยในเบื้องต้นอาจต้องมีการให้คำจำกัดความในการพาณิชย์ทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ชัดเจน เพื่อแสดงให้เห็นถึงหน้าที่การทำงานของระบบการพาณิชย์ทางอิเล็กทรอนิกส์เสียก่อน

ความเสื่อมลงของใบตราส่งแบบดั้งเดิมเกิดจากสาเหตุหลายประการ ได้แก่ ความแตกต่างในประเภทของสินค้าและวิธีการขนส่งที่วางเงื่อนไขที่แตกต่างกันไปของใบตราส่งแต่ละประเภท ซึ่งทำให้มีผลต้องออกใบตราส่งจำนวนมาก ผู้ขนส่งส่วนใหญ่ไม่ชอบที่จะออกใบตราส่งจำนวนมาก เพราะนายเรือหรือกัปตันเรือต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งทุกฉบับ เป็นผลให้เกิดต้นทุนจำนวนมาก และเกิดความล่าช้า พร้อม ๆ กับการพัฒนาการเกิดขึ้นของรูปแบบการขนส่งแบบตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำให้สินค้าถูกขนส่งได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะถ้าหากเป็นสินค้าจำพวกที่มี

ปริมาณมาก (Bulk Cargo) เช่น น้ำมัน ซึ่งอาจทำการซื้อขายได้ตลอดเวลาขณะที่ยังขนส่งอยู่ จึงเกิดความจำเป็นต้องให้เอกสารการขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถไปได้ทั่วโลกโดยการสลักหลังโอนอีกประการหนึ่งโดยปกติสินค้าจะมาถึงท่าเรือที่ออกของก่อนที่เอกสารที่เกี่ยวข้องจะมาถึง ความล่าช้าอันนี้ก่อให้เกิดผลที่ตามมาคือ คุณภาพของสินค้าด้อยค่าลงและจะเกิดค่าใช้จ่ายอันเกิดจากเสียเวลา (Demurrage) เพราะสินค้ายังไม่ถูกปล่อยไปให้ผู้รับตราส่งจนกว่าจะมีใบตราส่งมาแสดง และอีกสาเหตุหนึ่งเป็นเรื่องความเสี่ยงของการโอนสินค้าจำนวนมาก เพราะถ้าหากผู้โอนกลายเป็นคนล้มละลายก่อนที่ผู้รับโอนจะได้รับการครอบครองใบตราส่ง ถ้าหากเกิดกรณีเช่นนี้เป็นธรรมดาที่ผู้รักษาผลประโยชน์ (Trustee) ของผู้โอนสามารถอ้างสิทธิเรียกร้องสินค้าในฐานะเป็นกองมรดกอย่างหนึ่งได้นั่นเอง เท่ากับว่าผู้รับโอนอาจต้องสูญเสียสิทธิในสินค้านั้นไป

ดังนั้นถ้าหากใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ถูกนำมาใช้อย่างเป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล และสามารถทำหน้าที่ได้เหมือนใบตราส่งแบบดั้งเดิม ผู้เขียนแน่ใจว่าจะอยู่รอดในสภาพการแข่งขันทางธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลได้อย่างแน่นอน

เนื่องจากสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลเป็นสัญญาพื้นฐานระหว่างเจ้าของสินค้ากับผู้ขนส่ง มีใบตราส่งเป็นส่วนประกอบที่สำคัญ การลงลายมือชื่อ การประทับตราในสำเนายังคงต้องอาศัยพนักงานส่งเอกสารไปส่งให้แก่ผู้รับตราส่งหรือตัวแทนในเวลาที่จะไปออกของกับกรมศุลกากร และก็เกิดปัญหาเรื่องคอมพิวเตอร์เสียบ่อย ๆ ทำให้เกิดความล่าช้า จึงมีความพยายามอย่างมากที่จะทำให้ฐานะทางกฎหมายทั้ง 3 ประการของใบตราส่ง (ได้แก่ การเป็นใบรับสินค้าเป็นพยานหลักฐานของสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเล และความเป็นเอกสารสิทธิ) ที่เคยอยู่ในรูปแบบกระดาษให้เปลี่ยนมาอยู่ในรูปสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะฐานะทางกฎหมายของใบตราส่งในด้านความเป็นเอกสารสิทธิต้องให้ดูเหมือนว่าคุณค่าความน่าเชื่อถือในตัวเอกสาร ความรวดเร็ว ง่ายต่อการโอน และสามารถเป็นเครื่องบ่งบอกให้ทราบถึงสถานะ การครอบครองยังคงมีอยู่แม้ไม่ได้อยู่ในรูปของกระดาษ (Paper)

ทุกวันนี้ธนาคารยังไม่มีเชื่อมั่นในคุณค่าของใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อตัดสินค้าใจที่จะออกเลตเตอร์ออฟเครดิตให้ตามคำขอ แต่ไว้วางใจในความเชื่อถือของผู้ขออกเลตเตอร์ออฟเครดิตมากกว่าคุณค่าของสินค้า เพราะจะเห็นได้จากกรณีของ Sea Waybill, Air Waybill, Rail Consignment ก็ทำหน้าที่เป็นใบรับสินค้าในทางทะเล ทางอากาศ และทางบกตามลำดับ แต่สิ่งเหล่านี้ไม่ต้องนำมาแสดงต่อผู้ขนส่งเพื่อจะได้รับมอบสินค้า การมีรูปแบบการส่งข้อมูลที่ใช้มาตรฐานเดียวกันจะทำให้ทั้งผู้ส่งและผู้รับข้อมูลเข้าใจตรงกัน ผู้ขนส่งสามารถปล่อยสินค้าได้ทันทีที่มาถึงท่าเรือปลายทาง เป็นการช่วยลดเวลาและต้นทุนในการปล่อยสินค้า กระบวนการจัดการและการเก็บฝากสินค้าที่โกดังคลังสินค้าอีกด้วย

สายการเดินเรือหลาย ๆ บริษัทในต่างประเทศเริ่มมีการใช้กระบวนการบางส่วนผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เริ่มต้นโดยการยอมให้ลูกค้าส่งคำสั่งการเดินเรือ (Shipping Instruction) ซึ่งรวมถึงใบตราส่งมาทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ หรือมีการใช้อินเตอร์เน็ตในการดึงข้อมูลใบตราส่งพิมพ์ออกมาเป็นกระดาษ

ต่อมาไม่นานก็เริ่มมีการรับเอาระบบอิเล็กทรอนิกส์เข้ามาใช้แทนที่การออกใบตราส่งแบบกระดาษ โดยดำเนินการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ทดแทนใบตราส่งชนิดเปลี่ยนมือไม่ได้เริ่มเกิดขึ้นมาก่อน ดังตัวอย่างกรณี Sea Waybill ผู้ส่งจะแจ้งคำสั่งไปยังผู้ขนส่งทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์และผู้ขนส่งจะออก Electronic Sea Waybill ซึ่งทำให้สินค้าสามารถถูกขนถ่ายเมื่อเรือมาถึงท่าเรือปลายทางได้ เพราะว่าการส่งมอบสินค้าไม่ได้ขึ้นอยู่กับเอกสารให้ปรากฏ อีกทั้งธนาคารก็ยังยอมรับ Sea Waybill ที่ไม่สามารถเปลี่ยนมือได้ถ้าหากเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในเลตเตอร์ออฟเครดิต

สำหรับใบตราส่งชนิดเปลี่ยนมือได้ (Negotiable Bill of Lading) ซึ่งสามารถซื้อขายได้ในขณะที่สินค้างอยู่ระหว่างการขนส่ง และถูกใช้เพื่อธุรกรรมทางการเงินมากมาย เพราะง่ายต่อการแลกเปลี่ยน แต่ยังมีจุดอ่อนอยู่มากในเรื่องความปลอดภัย (Security) เพราะใบตราส่งชนิดเปลี่ยนมือได้เป็นสิ่งที่ปฏิบัติได้ยากในกรณีต้องลงลายมือติดิจิตอล ซึ่งเป็นปัญหาหลักประการหนึ่งในการออกใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์

เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศมีความเกี่ยวข้องกับอนุสัญญาหรือกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศมากมายที่พึงต้องยึดหลักนำมาปฏิบัติ เพราะถือเป็นหลักสากลที่นานาประเทศให้การยอมรับนำมาบังคับใช้ ดังนั้นเมื่อต้องพิจารณาถึงการเกิดขึ้นและพัฒนาการของใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ว่ามีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติมากน้อยเพียงใด จึงต้องพิจารณาถึงกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาที่บังคับใช้กับใบตราส่งด้วย

ผลกระทบของการแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ในใบตราส่งถูกมองว่าฝ่าฝืนต่อเงื่อนไขแห่งความสมบูรณ์ของใบตราส่ง เนื่องจากกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่บังคับใช้กับใบตราส่ง ซึ่งหลาย ๆ ประเทศต่างยอมรับ ก็คือ Hague – Visby Rules แต่ไม่มีบทบัญญัติที่ชัดเจนใน Hague – Visby Rules ที่กำหนดไว้เกี่ยวกับการเกิดขึ้นของใบตราส่ง ทั้ง ๆ ที่ Hague – Visby Rules เป็นกฎเกณฑ์ที่บังคับใช้กับใบตราส่งใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลเพียงแต่กำหนดว่าหลังจากได้รับสินค้าลงเรือเอาไว้แล้ว ถ้าหากผู้ส่งเรียกร้องผู้ขนส่งจะต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง ซึ่งหมายถึงต้องมีการออกเอกสารที่เรียกว่าใบตราส่ง แต่ไม่มีบทบัญญัติเฉพาะที่อ้างว่าการออกเอกสารเช่นนั้นต้องกระทำเป็นลายลักษณ์อักษรหรือทำผ่านกระดาษ ดังนั้นจึงเป็นเรื่องที่แต่ละประเทศจะกำหนดถึงรูปแบบการเกิดขึ้นของใบตราส่งเอาเอง หลาย ๆ ประเทศกำหนดถึงเงื่อนไข

ของการเกิดขึ้นของใบตราส่งให้ทำผ่านรูปแบบกระดาษ ซึ่งผู้เขียนถือว่าเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการใช้ระบบ EDI ในใบตราส่งเป็นอย่างมาก

อีกทั้งในการเจรจาเพื่อตกลงในเงื่อนไขต่าง ๆ ของสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ โดยปกติคู่สัญญาจะตกลงกันในเรื่องชนิดและปริมาณของสินค้าที่มีการซื้อขายรวมทั้งราคาของสินค้า จึงจำเป็นต้องวางหลักเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับกันในระหว่างประเทศเพื่อที่จะใช้แปลความคำเฉพาะทางการค้า (Trade Terms) ที่ใช้กันเสมอ ๆ ในการค้าระหว่างประเทศ เพื่อแก้ปัญหาเรื่องการแปลความที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวก็คือ Incoterms (International Commercial Terms) เริ่มตั้งแต่ Incoterms 1936 ต่อมาได้มีการแก้ไขปรับปรุง Incoterms หลายครั้ง โดยในปี 1953, 1967, 1976, 1980, 1990 และครั้งสุดท้ายในปี 2000 เพื่อให้กฎเกณฑ์ดังกล่าวมีความเหมาะสมกับประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศที่ได้มีการพัฒนาเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา (สุทธิพล ทวีชัยการ, 2540, หน้า 119)

Incoterms ในสมัยแรก ๆ จะเน้นคำเฉพาะทางการค้าที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเลเท่านั้น แต่ Incoterms ที่มีการแก้ไขในครั้งหลัง ๆ ได้คำนึงถึงวิธีการขนส่งสินค้าทางทะเลในทางการค้าระหว่างประเทศซึ่งได้พัฒนาไปเป็นลำดับ ดังจะเห็นจากการแก้ไข Incoterms 1990 ก็เป็นเพราะต้องการให้กฎเกณฑ์ดังกล่าวมีความเหมาะสมกับระบบ EDI (สุรพล อ่อนอุระ, 2543, หน้า 70-76) จึงมีข้อกำหนดเกี่ยวกับข้อความอิเล็กทรอนิกส์ที่ถูกต้องตามกฎหมายเกิดขึ้น โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องเห็นชอบที่จะใช้ข้อความอิเล็กทรอนิกส์แทนเอกสารการขนส่งสินค้าทางทะเลที่อยู่ในรูปกระดาษ

การพัฒนาใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศไทย

เนื่องจากการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นการรับขนของทางทะเลก็เติบโตอย่างรวดเร็วมากขึ้นตามกัน แต่เดิมธุรกิจพาณิชย์นาวี โดยส่วนใหญ่มักจะดำเนินงานในระบบ Manual ซึ่งใช้คนทำ แต่อย่างไรก็ตาม ได้มีธุรกิจพาณิชย์นาวีบางหน่วยงานได้นำระบบคอมพิวเตอร์มาประยุกต์ใช้ในระบบงานต่าง ๆ ภายในหน่วยงานหลายระบบด้วยกัน เช่น ระบบการขนส่ง ระบบ Shipping ระบบ Booking และระบบบัญชี เป็นต้น

สถานการณ์แข่งขันทางการค้าในปัจจุบัน ผลักดันให้มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศมากขึ้น ซึ่งหนึ่งในเทคโนโลยีที่นำมาใช้เป็นตัวกลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูล คือ ระบบ EDI และการใช้อินเตอร์เน็ต (Internet) ซึ่งมีการใช้กันอย่างแพร่หลาย โดยเฉพาะในวงการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

วัตถุประสงค์ของการนำระบบ EDI มาใช้ก็เพื่อแก้ปัญหาการใช้แบบฟอร์มต่าง ๆ (Form) ที่เป็นกระดาษและเป็นเอกสารทางธุรกิจ เพื่อลดต้นทุนในการผลิตเอกสาร ความสูญหายของเอกสาร ความผิดพลาดของรายละเอียดในแบบฟอร์ม และความล่าช้าทางด้านผู้รับ

ส่วนการนำอินเทอร์เน็ตเข้ามาใช้โดยสร้างเว็บไซต์ขึ้นในองค์กรของตนเอง บรรจุข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อลูกค้าหรือบริษัทคู่ค้าทุกราย วัตถุประสงค์เพื่อให้ลูกค้าสามารถเข้าไปค้นหาข้อมูลหรือทำธุรกรรมต่าง ๆ บนโลกอินเทอร์เน็ตได้อย่างสะดวก รวดเร็ว จึงเห็นได้ว่าอินเทอร์เน็ตได้เติบโตอย่างรวดเร็ว และกลายเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจในปัจจุบัน

ในด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ได้มีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ เหล่านี้มาใช้กันมากขึ้น โดยเฉพาะในต่างประเทศจะเห็นได้ว่าการส่งและรับเอกสารขนส่งสินค้าทางทะเลผ่านทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์กันอย่างแพร่หลาย สำหรับในประเทศไทยเล็งเห็นถึงความเจริญเติบโตของการพาณิชย์ทางอิเล็กทรอนิกส์ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างมากมา จึงมีการพัฒนาระบบการขนส่งให้มีความทันสมัยมากขึ้น โดยใช้ระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาช่วยในการส่งและรับข้อมูลระหว่างกัน เห็นได้จากสายการบินเรือต่าง ๆ เริ่มนำเอาระบบอินเทอร์เน็ตเข้ามาช่วยให้บริการในด้านการขนส่งแก่ลูกค้า ไม่ว่าจะเป็นการตรวจสอบตารางการเดินเรือ (Schedule) การติดตามสถานภาพและตำแหน่งของตู้ลำเรียง (Tracking) นั้นลูกค้าของสายการบินเรือสามารถตรวจสอบการขนส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็ว โดยระบุหมายเลขตู้ลำเรียงสินค้าหรือหมายเลขใบตราส่งก็สามารถติดตามความเคลื่อนไหวของการขนส่งสินค้านับตั้งแต่สินค้าได้รับการเคลื่อนย้ายออกจากสถานีบรรจุตู้คอนเทนเนอร์มาขึ้นท่าเรือ สินค้าได้รับการบรรจุลงเรือลำใดหมายเลขที่ขบวนการเดินเรืออะไร จนถึงสินค้าถูกจัดส่งถึงเมืองจุดหมายปลายทางเมื่อไร โดยจะมีรายละเอียดวันและเวลาอย่างครบถ้วน เพื่อช่วยให้ลูกค้าสามารถวางแผนงานได้สะดวกขึ้น การบริการสอบถามอัตราค่าระวางบริการขนส่งสินค้า (Rate Enquiry) การสำรองพื้นที่การขนส่งสินค้า (Booking) รวมถึงการสร้างใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งนั้น สายการบินเรือได้มีการพัฒนาให้สามารถพิมพ์ใบตราส่งออกมาที่ปลายทางได้เพื่อความสะดวกรวดเร็ว โดยให้ถือว่าใบตราส่งที่พิมพ์ออกมาที่ปลายทางเป็นต้นฉบับสามารถนำมารับมอบสินค้าได้ แต่ยังเป็นเพียงแค่ขั้นเริ่มต้น ยังไม่ถึงกับใช้ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์เหมือนในต่างประเทศ สำหรับประเทศไทยเป็นเพียงแค่สายการบินเรือให้บริการ (Service) กับลูกค้าโดยมีการเปลี่ยนแปลงระบบแบบเดิมที่ต้องพิมพ์ใบตราส่งจากทางสายการบินเรือต้นทางส่งมาให้กับปลายทาง เปลี่ยนมาเป็นการพิมพ์ใบตราส่งออกมาที่ปลายทางได้เลย

ขั้นตอนการดำเนินการพิมพ์ใบตราส่งทางอินเทอร์เน็ต (Internet Bill of Lading Printing) ทำได้ดังนี้ (กัญญารัตน์ เจริญไพศาล, สัมภาษณ์, 10 มกราคม 2549)

1. ลูกค้านั่งลงทะเบียน (Register) เป็นลูกค้าของสายการบินเรือก่อน
2. เมื่อสายการบินเรือกินยอมรับเป็นลูกค้าแล้ว ลูกค้าจะได้รับ User ID Password เพื่อสามารถเข้าไปใช้บริการของสายการบินเรือกได้
3. ลูกค้าเข้าไปใช้บริการของสายการบินเรือกพิมพ์ใบตราส่ง โดยต้องมีการตกลงระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายเสียก่อนว่า ผู้รับใบตราส่งสามารถใช้ใบตราส่งที่พิมพ์ออกมาที่ปลายทางได้เสมือนใบตราส่งที่พิมพ์ออกมาจากต้นทางเพื่อมารับสินค้าจากผู้ขนส่งได้

4. ส่วนขั้นตอนการดำเนินการ กระทำได้ดังนี้

4.1 ลูกค้าที่ต้นทางส่งคำสั่งเกี่ยวกับใบตราส่ง (Bill of Lading Instruction) มาให้สายการบินเรือก อาจจะกระทำโดยการส่งแฟกซ์หรือวิธีการใด ๆ ก็ได้

4.2 เมื่อสายการบินเรือกได้รับคำสั่งเกี่ยวกับใบตราส่งแล้ว จะ Login เข้าไปที่เมนูให้บริการ เพื่อเลือกเลขที่บัญชี (Account Number) และเลขที่ใบจองเรือก (Booking Number) เพื่อแสดงการรับรู้ (Acknowledge) ถึงการได้รับคำสั่งเกี่ยวกับใบตราส่งที่ลูกค้าส่งมา และส่งกลับไปยังลูกค้า

4.3 สายการบินเรือกเตรียมร่างใบตราส่ง โดยสายการบินเรือกจะขึ้นยังเลขที่ใบตราส่ง (Bill of Lading Number) กับเลขที่บัญชี (Account Number) และเลขที่ใบจองเรือก (Booking Number) โดยที่เลขที่ใบตราส่ง (Bill of Lading Number) จะตรงกับเลขที่ใบจองเรือก (Booking Number) และส่งกลับมาให้ลูกค้าทางอินเทอร์เน็ต

4.4 เมื่อลูกค้าได้รับเลขที่ใบตราส่ง (Bill of Lading Number) ก็จะยืนยัน (Confirm) กลับไปยังสายการบินเรือกว่าได้รับข้อความนั้นแล้ว

4.5 สายการบินเรือกก็จะเปิดหน้า Icon ให้ลูกค้าเพื่อตรวจสอบและพิมพ์ใบตราส่ง โดยลูกค้าต้องทำการ Login เข้าไปที่กระบวนการทำใบตราส่งและพิมพ์ใบตราส่งออกมาที่เครื่องคอมพิวเตอร์ของลูกค้าซึ่งอยู่ปลายทาง

อย่างที่กล่าวไว้ข้างต้น การเริ่มให้บริการพิมพ์ใบตราส่งออกมาที่ปลายทางได้โดยให้ถือว่าเป็นเอกสารต้นฉบับและนำมารับสินค้าจากผู้ขนส่งได้นั้น เป็นเพียงแค่บริการของสายการบินเรือกที่พัฒนาขึ้นมาใช้เพื่อให้บริการแก่ลูกค้า เพื่อให้เกิดประโยชน์ในด้านการประหยัดต้นทุนและค่าใช้จ่ายรวมถึงประหยัดเวลาอีกด้วย แต่ในปัจจุบันนี้ยังไม่มีลูกค้ารายใดที่เข้ามาใช้บริการนี้กับสายการบินเรือก เนื่องจากว่ายังไม่ความแน่ใจในสถานภาพทางกฎหมาย เพราะยังไม่มีความหมายออกมารองรับ หากเกิดความผิดพลาดในการส่งและรับข้อมูล ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบอีกทั้ง

ธนาคารส่วนใหญ่ยังไม่ให้การยอมรับมากเท่าที่ควร การใช้บริการทางอินเทอร์เน็ตพิมพ์ใบตราส่งที่ปลายทางจึงยังไม่เป็นที่ยอมรับของลูกค้าเช่นกัน

นอกจากนั้นใบตราส่งที่พิมพ์ออกมาที่ปลายทางยังคงใช้กระดาษ (Paper) พิมพ์ออกมา และการลงลายมือชื่อของผู้ขนส่งก็ยังเป็นลายมือชื่อที่เขียนด้วยมือ ไม่ได้ทำผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์แต่อย่างใด ดังนั้นการเปลี่ยนมือหรือการโอนใบตราส่งยังคงเหมือนเดิมไม่ได้มีผลกระทบทางกฎหมายแต่อย่างใด เพราะยังใช้กระดาษเป็นสื่อในการสลักหลังและส่งมอบให้แก่กันได้อยู่นั่นเอง

จุดเด่นและจุดด้อยของใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์

แม้ว่าใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นสิ่งใหม่สำหรับประเทศไทย แต่ในเมื่อสภาพสังคมได้เข้าสู่ยุคเทคโนโลยีสารสนเทศและความรวดเร็วของวิวัฒนาการคอมพิวเตอร์เข้ามามีบทบาทเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งความพยายามขององค์กรต่าง ๆ ที่ต้องการเพิ่มประสิทธิภาพและลดค่าใช้จ่ายในการประกอบธุรกิจในการรับขนของทางทะเล ผู้เขียนจึงเห็นว่าคงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่ประเทศไทยต้องยอมรับการนำมาใช้ซึ่งใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์เสียที ในส่วนนี้ผู้เขียนจึงขอเสนอจุดเด่นและจุดด้อยของใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเป็นแนวทางในการพิจารณาต่าง ๆ จะนำไปพิจารณาต่อไป

จุดเด่นของใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์

อาจกล่าวได้ว่า ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์มีข้อดีหลายประการ เท่าที่ผู้เขียนเล็งเห็นและเชื่อว่าเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในสัญญารับขนของทางทะเล มีดังนี้

1. ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ สามารถโอนเปลี่ยนมือได้อย่างรวดเร็ว โดยผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ ใช้เวลาเพียงไม่กี่วินาที ซึ่งแตกต่างจากการ โอนเปลี่ยนมือของใบตราส่งที่เป็นกระดาษซึ่งต้องอาศัยวิธีการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งให้แก่กันเท่านั้น
2. สืบเนื่องจากใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์สามารถโอนเปลี่ยนมือได้รวดเร็ว ไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการที่ผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่งได้รับมอบสินค้า และไม่ทำให้เกิดการคับคั่งในการระบบการขนส่ง ท่าเรือ หรือสถานที่พักสินค้าต่าง ๆ อีกด้วย
3. เมื่อมีการใช้ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ จะทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดจากการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ที่นำใบตราส่งปลอมมาแสดงได้ เพราะถ้าเป็นใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์จะเกิดการปลอมแปลงได้ยาก เนื่องจากการ โอนใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ทำได้โดยการใช้กุญแจส่วนตัวซึ่งเป็นความลับ

จุดด้อยของใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์

ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่ได้มีแต่เพียงข้อดีเท่านั้น ยังมีข้อบกพร่องบางประการซึ่งอาจกล่าวได้ดังนี้

1. ในกรณีที่ต้องการส่งผ่านข้อมูลให้อยู่ในรูปอิเล็กทรอนิกส์ จำเป็นที่ต้องอาศัยรูปแบบการส่งข้อมูลที่เป็นมาตรฐาน แต่ในปัจจุบันยังไม่มีระบบการส่งผ่านข้อมูลที่เป็นมาตรฐานเดียวกันทั่วโลก จึงอาจก่อให้เกิดปัญหาการใช้ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้ใช้ด้วยกันได้
2. เนื่องจากใบตราส่งเป็นเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ผู้ขนส่งรับขน ผู้ที่มีสิทธิในการได้รับสินค้าจึงเป็นผู้ทรงใบตราส่ง ระบบความปลอดภัยที่นำมาใช้กับใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์จึงต้องเป็นระบบความปลอดภัยสูง เพราะหากมีการลักลอบใช้ข้อมูลหรือมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลโดยมิชอบอาจก่อให้เกิดความเสียหายได้
3. ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ยังคงไม่เป็นที่ยอมรับจากธนาคารมากเท่าใดนัก ยังมีความต้องการให้มีการนำเอกสารตัวจริงที่เป็นกระดาษมาแสดงให้ดู เพื่อบริษัทการเงินจะได้เกิดความเชื่อมั่นในการให้สินเชื่อ
4. หากผู้ขนส่งไม่สามารถวางระบบการออกใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ด้วยตัวเอง คือ ผู้ขนส่งไม่ได้ทำหน้าที่นายทะเบียนในการ โอน แต่ต้องอาศัยระบบจากบุคคลภายนอกซึ่งอาจเป็นองค์กรกลางที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกับสัญญารับขนของทางทะเลเลย ถ้าหากบุคคลภายนอกก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของสินค้าเนื่องมาจากการออกใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ขนส่งอาจจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้ให้บริการออกใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ก่อนแล้วจึงมีสิทธิไล่เบี้ยตามสัญญาให้บริการกับผู้บริการออกใบตราส่งอีกครั้งหนึ่ง
5. สำหรับประเทศไทย การใช้ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์คงต้องใช้ระยะเวลาในช่วงแรก เนื่องจากองค์กรส่วนใหญ่ยังขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการใช้คอมพิวเตอร์ อีกทั้งปัญหาที่สำคัญก็คือยังไม่มีกฎหมายหรือระเบียบที่ชัดเจนในการใช้อำนวยต่อการส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (EDI)

ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange-EDI) เป็นระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารทางธุรกิจระหว่างบริษัทคู่ค้าในรูปแบบมาตรฐานสากลจากเครื่องคอมพิวเตอร์เครื่องหนึ่งไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์อีกเครื่องหนึ่งที่เชื่อมโยงเข้าด้วยกัน ซึ่งถือได้ว่ามีองค์ประกอบที่สำคัญในระบบ EDI อยู่ 2 ประการ คือ

1. การใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์มาแทนเอกสารที่เป็นกระดาษ
2. เอกสารอิเล็กทรอนิกส์เหล่านี้ต้องอยู่ในรูปแบบมาตรฐานสากล

คุณลักษณะของระบบ EDI

ระบบ EDI เป็นการเชื่อมโยงระบบคอมพิวเตอร์ขององค์กรที่เกี่ยวข้องให้สามารถติดต่อสื่อสารข้อมูลซึ่งกันและกันได้ ผู้ใช้สามารถทราบข้อมูลต่าง ๆ ในระบบภายในเวลาอันรวดเร็ว ไม่ต้องจัดทำข้อมูลซ้ำซ้อน ไม่ต้องจัดทำเอกสารเป็นจำนวนมาก สามารถวางแผนหรือเตรียมการต่าง ๆ ไว้ล่วงหน้าได้ จึงอาจกล่าวได้ว่า ระบบ EDI ประกอบด้วยคุณลักษณะที่สำคัญ คือ

1. โครงสร้างในการรับส่งข้อมูลระหว่างกัน ทั้งผู้ส่งและผู้รับจะต้องมีโครงสร้างของเอกสาร EDI แน่นอน ทำให้คอมพิวเตอร์สามารถระบุค่าของข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้รับจากคอมพิวเตอร์อื่นที่สามารถนำข้อมูลนั้นไปใช้งานได้ทันที เช่น นำไปเก็บไว้ในฐานข้อมูล หรือนำออกพิมพ์ทางกระดาษ โดยขั้นตอนนี้จะไม่ต้องใช้บุคลากรในองค์กรเป็นผู้จัดการคีย์ข้อมูลลงไป เป็นการลดการดำเนินงานต่าง ๆ และช่วยลดความผิดพลาดที่อาจเกิดขึ้นกับข้อมูลได้
2. การใช้รหัสแทนข้อมูล การนำรหัสมาใช้แทนข้อมูลเพื่อให้เกิดระบบการสื่อสารทางการค้าที่สามารถเข้ากันได้ทั่วโลก สามารถอ้างอิงถึงสิ่งหนึ่งได้โดยใช้รหัสเดียว การนำรหัสมาใช้ส่วนใหญ่ จะนำมาใช้กับสินค้า สถานที่ พาหนะ เช่น กำหนดหมายเลขประจำตัวสินค้าตามมาตรฐานสากลของ EAN-13, ITF-14, UPC เป็นต้น นอกจากนี้การใช้รหัสแทนข้อมูลยังสามารถช่วยลดปริมาณข้อมูลในการส่งข้อมูล และยังทำให้ระยะเวลาในการส่งสั้นลงอีกด้วย
3. มาตรฐานข้อมูลเพื่อให้เอกสารต่าง ๆ สามารถตรวจสอบการใช้ได้อย่างสมบูรณ์ ถูกต้องนั้น เอกสารนั้นควรสอดคล้องกับมาตรฐาน ดังนั้น การกำหนดมาตรฐานของเอกสาร EDI จะมีการกำหนดรูปแบบของโครงสร้าง และมีคำแนะนำในการออกแบบเอกสารประเภทต่าง ๆ
4. การแลกเปลี่ยนระบบงานระหว่างคอมพิวเตอร์โดยตรง การใช้คอมพิวเตอร์ในการรับส่งข้อมูลได้โดยองค์กรแต่ละองค์กรมีระบบงานที่แตกต่างกัน ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น การที่ไม่ต้องปรับเปลี่ยนระบบงาน ฐานข้อมูลเดิมขององค์กร นอกจากนี้ยังได้รับความรวดเร็วในการรับส่งข้อมูล ค่าใช้จ่ายที่ลดลง การประหยัดทรัพยากร เช่น กระดาษเอกสารหรือแม้กระทั่งการที่ต้องใช้บุคคลจำนวนมากมาดูแลจัดการข้อมูล การตรวจสอบเอกสาร

มาตรฐานเอกสาร EDI

รูปแบบมาตรฐานของเอกสาร EDI ซึ่งเปรียบเสมือนเป็นภาษากลางในการสื่อสารติดต่อระหว่างคู่ค้า ในปัจจุบันสามารถแบ่งออกเป็น 4 ระบบใหญ่ ๆ คือ

1. ระบบ Generic EDI เป็นระบบที่มีการกำหนด โครงสร้างของข้อมูลที่จะแลกเปลี่ยนกันอย่างกว้าง ๆ เป็นการทั่วไป มาตรฐานของระบบนี้เป็นมาตรฐานของเอกสารที่สำคัญเป็นที่นิยมและยอมรับในอุตสาหกรรมต่าง ๆ และเป็นการสากล คือ American Standard Institute (ANSI x12) และ United Nation EDI for Administration, Commerce, and Transportation (UN/ EDIFACT)

EDIFACT หมายถึง มาตรฐานหลักของการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือ EDI ที่กำหนดโดยองค์การสหประชาชาติหรือ UN สำหรับมาตรฐาน EDIFACT โดย Thailand EDI Council (TEDIC) ร่วมกับสำนักงานมาตรฐานอุตสาหกรรม (สมอ.) ในการรับรองมาตรฐาน ISO 9735-1990 (UN/ EDIFACT) ให้เป็นมาตรฐานของประเทศในการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ประเทศไทยยังเข้าร่วมเป็นสมาชิกของ ASIA/ EDIFACT BOARD ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 ด้วย

2. ระบบ Industry Convention EDI เป็นระบบที่มีการกำหนดโครงสร้างของข้อมูลเพื่อธุรกิจอุตสาหกรรมแต่ละประเภทโดยเฉพาะ ซึ่งแต่ละอุตสาหกรรมจะมีโครงสร้างของข้อมูลที่แตกต่างกันไปแล้วแต่ลักษณะของธุรกิจนั้น ๆ เช่น ธุรกิจอุตสาหกรรมยานยนต์ ธุรกิจอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ เป็นต้น

3. ระบบ Proprietary EDI เป็นระบบที่มีการกำหนดโครงสร้างของข้อมูลที่มีลักษณะเพื่อใช้เองภายในองค์กรแต่ละองค์กรเอง มาตรฐานของข้อมูลนี้จึงขึ้นอยู่กับองค์กรผู้กำหนดมาตรฐานอย่างไรก็ทำการสร้างมาตรฐานเหล่านั้นขึ้นมาเอง เช่น บริษัท สยามแม็คโคร จำกัด (มหาชน) หรือ บริษัท ยูนิลีเวอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ที่มีการกำหนดรูปแบบเอกสาร EDI (EDI Form) ขึ้นมาใช้กับองค์กรของตนเอง

4. ระบบ Financial EDI เป็นระบบที่มีการกำหนดโครงสร้างของข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการรับจ่ายเงินขององค์กรธุรกิจด้านการเงินต่าง ๆ เป็นโครงสร้างของข้อมูลด้านการเงินสำหรับการโอนเงินระหว่างองค์กร เช่น ระบบการโอนเงินระหว่างธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ Bahtnet เป็นระบบของการโอนเงินระหว่างธนาคารพาณิชย์ในประเทศ โดยมุ่งเน้นในการสร้างสาธารณูปโภคเพื่อการโอนเงินระหว่างธนาคารให้มีความสะดวกรวดเร็วแทนการใช้เช็คอย่างที่เคยใช้กันเป็นประจำ ซึ่งเป็นหนึ่งในระบบเครือข่ายอิเล็กทรอนิกส์ของธนาคารแห่งประเทศไทย ระบบซึ่งเป็นระบบ EDI ที่ธนาคารแห่งประเทศไทยพัฒนาขึ้นมาเพื่อใช้ในการโอนเงินระหว่างธนาคารภายในประเทศ และบางธนาคารเริ่มมีการนำระบบการโอนเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Fund Transfer) มาให้บริการซึ่งเป็นอีกรูปแบบหนึ่งของการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ด้านการเงิน เพื่อให้การโอนเงินระหว่างองค์กรเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว

ผู้ให้บริการเครือข่าย

แต่เดิมการเชื่อมต่อระบบคอมพิวเตอร์ของหน่วยงานเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล EDI ใช้วิธีการเชื่อมต่อโดยตรงแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point) เป็นวิธีการที่มีการใช้งานมากที่สุด แต่เนื่องจากมีข้อเสียตรงที่ราคาแพง เพราะปัจจุบันค่าเช่าคู่สาย (Leased Line) มีราคาแพงมากขึ้นอีกทั้งไม่สะดวกเมื่อต้องการขยายการเชื่อมต่อกับคู่ค้ารายใหม่ เพราะต้องลงทุนสร้างคู่สายใหม่ทั้งหมด

เนื่องจากว่าไม่สามารถใช้คู่สายร่วมกับคู่สายเดิมได้ จึงเกิดความจำเป็นต้องมีการใช้เครือข่ายข้อมูลขึ้นมาเป็นตัวกลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ที่เรียกว่า VAN (Value Added Network) ซึ่ง VAN เป็นเจ้าของเครือข่ายข้อมูลและให้บริการสาธารณะ เครือข่ายที่มีอยู่นี้ทำให้ผู้ต้องการใช้ระบบ EDI สามารถลดต้นทุนในการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงเป็นแบบวงจรเช่าโดยตรงลงได้ เพราะไม่ต้องเตรียมบุคลากรในการดูแลเครือข่าย ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายค่าบำรุงรักษา และสามารถเชื่อมต่อกับคู่ค้าใหม่ ๆ ได้เสมอ ๆ โดยไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเพราะคู่ค้าเป็นผู้รับผิดชอบแทน อีกทั้งสามารถเลือกเชื่อมต่อกับคู่ค้าได้หลายวิธีขึ้นอยู่กับปริมาณและความเร่งด่วนของงาน

ผู้ให้บริการเครือข่าย (VAN) อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภทหลัก ๆ คือ

1. ผู้ให้บริการเครือข่ายภายในประเทศ (Domestic VAN) เช่น บริษัท ชินวัตร และบริษัท ไทยเทรคเน็ท บริษัทเหล่านี้ศูนย์บริการ (Host) อยู่ในประเทศและจะให้บริการเครือข่ายภายในประเทศเป็นหลัก

2. ผู้ให้บริการเครือข่ายระหว่างประเทศ (International VAN) เช่น IBM, BT, AT&T บริษัทเหล่านี้มีศูนย์บริการ (Host) อยู่ต่างประเทศและให้บริการเครือข่ายระหว่างประเทศเป็นหลัก ปัจจุบันในประเทศไทยผู้ให้บริการเครือข่าย (VAN) คือ การสื่อสารแห่งประเทศไทยและบริษัท เทคสยาม จำกัด ทำหน้าที่เป็นทางผ่านของข้อมูลหรือ Gateway เชื่อมต่อกับองค์กรต่าง ๆ หน้าที่การดำเนินงานของบริษัท เทคสยาม จำกัด ได้แก่

1. ให้บริการ EDI ด้านการค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้กับองค์กรต่าง ๆ ทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชน

2. ส่งเสริมและพัฒนากิจการให้บริการ EDI ให้เป็นเครื่องมือในการทำธุรกิจการค้าอย่างมีประสิทธิภาพในประเทศไทย

3. ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ UN/ EDIFACT ให้เป็นมาตรฐานในการส่งเอกสาร EDI ในประเทศไทย

4. เป็น Gateway ในการให้บริการ EDI กับทุกระบบการขนส่งสื่อสารในประเทศไทย

5. เป็นศูนย์กลางในการให้บริการคำปรึกษา, ข้อมูลความรู้และการให้บริการด้านเทคนิคเกี่ยวกับ EDI ของประเทศไทย

อุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในระบบ EDI

ในการนำระบบ EDI มาใช้ ทางบริษัทต้องเตรียมอุปกรณ์ คือ

1. Hardware ได้แก่

1.1 คอมพิวเตอร์ PC ควรมีขนาดรุ่น 486 ขึ้นไป ที่มีหน่วยความจำอย่างน้อย 4 MB

แต่หากมี Terminal จำนวนมาก อาจใช้เครื่องคอมพิวเตอร์แบบ Mainframe ก็ได้

1.2 เครื่องพิมพ์ จะใช้รุ่นใดก็ได้

1.3 คู่สายโทรศัพท์ อาจใช้แบบสล็อตที่เป็นสายโทรศัพท์สาธารณะ ซึ่งเป็นสล็อตที่มีค่าใช้จ่ายต่ำ แต่การรับส่งต้องใช้เวลามาก เนื่องจากสายโทรศัพท์ที่มีความเร็วเพียง 9600 Bit/sec และมีสัญญาณรบกวนและไม่สามารถใช้ระบบได้ในบางแห่งที่ยังไม่มีการให้บริการ หรืออาจเป็นการเช่าคู่สายระหว่างจุด ซึ่งมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง แต่ก็มีข้อดีตรงที่ความเร็วสูง และไม่มีสัญญาณรบกวน

1.4 Modem Speed ควรมีความเร็วไม่ต่ำกว่า 56000 BPS

2. Software ซึ่งเป็นส่วนที่สำคัญมากในการใช้งานระบบ EDI ประกอบไปด้วย

2.1 Application Software เพื่อการป้อนข้อมูล (Data Entry) ต้องมีความง่ายต่อการใช้งาน มีความยืดหยุ่นสามารถปรับเปลี่ยนตามมาตรฐาน EDI ที่เปลี่ยนไป หรือสามารถเพิ่มเติมส่วนอื่น ๆ เข้าได้ง่าย ก็จะช่วยให้เป็นตัวเร่งการใช้งานของระบบ EDI มากยิ่งขึ้น โดยการจัดหา Application Software สามารถพัฒนาขึ้นเองสำหรับหน่วยงานที่มีความพร้อม หรืออาจจะซื้อจากผู้พัฒนาโปรแกรมโดยตรง ซึ่งสามารถนำมาใช้งานได้ทันทีและราคาถูกลง

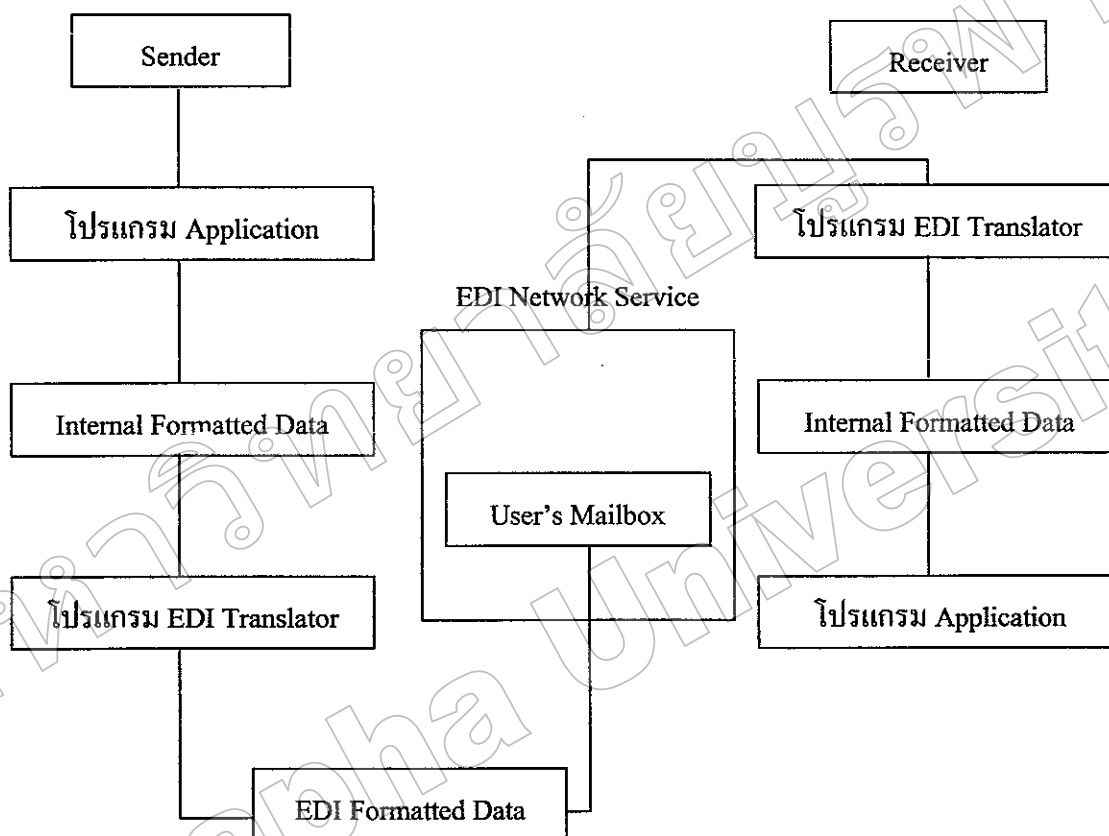
2.2 EDI Translation Software เพื่อแปลง Flatfile ที่ได้รับจาก Application Software ให้เป็นรูปแบบมาตรฐาน EDI

2.3 EDI Transportation Software เพื่อการส่งออกเอกสาร EDI ระหว่างผู้ส่งและผู้รับ ขั้นตอนการทำงานของระบบ EDI

หลักการในนาระบบ EDI มาใช้ในองค์กร เริ่มแรกต้องมีการกำหนดรูปแบบเอกสารตามมาตรฐานกลางเสียก่อน หลังจากนั้นการรับส่ง EDI สามารถทำได้โดย ผู้ส่งจัดเตรียมข้อมูลด้วยระบบงานเดิมที่มีอยู่ จากนั้นจะใช้โปรแกรมที่มีความสามารถในการแปลงข้อมูลที่จะส่งออกไปให้อยู่ในรูปของ Text File ข้อมูลจะถูกแปลงด้วย EDI translator ให้อยู่ในรูปแบบมาตรฐานกลาง (EDI Formatted Data) และถูกส่งออกไปยังผู้รับ โดยส่งผ่านอุปกรณ์สื่อสาร เช่น Modem ให้กับผู้ให้บริการเครือข่าย ในการส่งนี้ทางผู้ส่งอาจส่งให้ตู้ค้ำหลาย ๆ รายพร้อมกันไปได้ในการส่งแต่ละครั้ง

ข้อมูลในรูปแบบมาตรฐาน EDI จะถูกส่งไปยังตู้ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ส่งผ่านผู้ให้บริการเครือข่าย EDI จากนั้นข้อมูลจะถูกตรวจสอบรหัสผ่านของผู้ส่ง และตรวจสอบข้อมูล EDI ที่ถูกต้องและครบถ้วนเท่านั้น จัดเรียงและส่งเข้าไปยังตู้ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้รับในแต่ละราย ผู้ใช้ EDI จะต้องมิตู้ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งตู้ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์จะอยู่ใน EDI Server ของผู้ให้บริการ ข้อมูลที่ส่งให้กับผู้รับนั้นจะถูกตรวจสอบก่อนที่จะบันทึกลงในตู้ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ของผู้รับ

เมื่อผู้รับติดต่อเข้าไปในตู้ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์แล้ว โปรแกรม EDI Translator จะสืบค้นหา (Retrieve) ข้อมูลในตู้ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ และแปลงข้อมูลในรูปแบบมาตรฐาน EDI ให้เป็นข้อมูลในรูปแบบ Text File จากนั้นโปรแกรมของผู้รับสามารถดึงข้อมูลนั้นเข้าระบบงาน (Internal Formatted Data) ได้ทันทีโดยไม่ต้องมีการคีย์ข้อมูลใหม่ (ดูภาพที่ 5)



ภาพที่ 5 ขั้นตอนการทำงานของระบบ EDI

ประเด็นเกี่ยวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

ความหมายของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ... มาตรา 4 ได้ให้ความหมายของคำว่า “ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า “อักษร อักขระ ตัวเลข เสียงหรือสัญลักษณ์อื่นใดที่สร้างขึ้น โดยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งนำมาประกอบกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุตัวบุคคลผู้เป็น

เจ้าของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ และเพื่อแสดงว่าบุคคลดังกล่าวยอมรับและผูกพันกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น”

นอกจากรูปแบบในการสร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่อาจจะแตกต่างกันแล้ว สิ่งซึ่งใช้แทนลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ก็เปิดกว้างรองรับสิ่งใดก็ได้ที่สร้างขึ้นด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้โดยอาจเป็น “ตัวอักษร” อักขระ ตัวเลข เสียงหรือสัญลักษณ์อื่นใด “ซึ่งใช้ประกอบกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในการทำหน้าที่ยืนยันตัวบุคคล”

เหตุที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ให้ความหมายของคำว่า “ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์” ไวกว้างก็เพื่อให้ทันกับพัฒนาการทางเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และมีความซับซ้อนเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลในการยอมรับ “หลักความเป็นกลางทางเทคโนโลยี (Technology Neutrality)” อันรับรองความเท่าเทียมกันของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์และลายมือชื่อที่ลงนามหรือเซ็นลงบนกระดาษ รวมทั้งเปิดกว้างสำหรับการใช้เทคโนโลยีทุกรูปแบบในการสร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ อาทิ เทคโนโลยีชีวภาพ เทคโนโลยี PKI เป็นต้น

“เทคโนโลยี PKI” คือพื้นฐานของการเข้ารหัสแบบอสมมาตรโดยอาศัยกุญแจคู่ที่ไม่เหมือนกันในการเข้ารหัสและถอดรหัส และการใช้ “กุญแจส่วนตัว” ในการเข้ารหัสนี้เองจะเป็นส่วนสำคัญในการสร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ประเภทหนึ่งที่ยอมรับกันทั่วไปเรียกว่า “ลายมือชื่อดิจิทัล (Digital Signature)” เพื่อยืนยันตัวบุคคลและใช้กุญแจอีกข้างหนึ่งที่เรียกว่า “กุญแจสาธารณะ” ในการถอดรหัสซึ่งทำหน้าที่สำคัญในการตรวจสอบตัวบุคคล

การรักษาความปลอดภัยของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ความปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ก็เป็นอีกประเด็นหนึ่งที่สำคัญอย่างยิ่งในการสร้างความมั่นใจให้กับผู้ทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเทคโนโลยีในการระบุตัวบุคคล การรักษาความปลอดภัยของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ แบ่งออกได้เป็น 5 ประการ ดังนี้

1. การระบุตัวบุคคล (Authentication) เพื่อยืนยันตัวบุคคลผู้ส่งหรือผู้สร้างข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
2. การควบคุมการเข้าถึง (Access Control) ซึ่งอนุญาตให้เฉพาะบุคคลซึ่งมีสิทธิหรือได้รับอนุญาตเท่านั้นในการเข้าถึงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และป้องกันมิให้บุคคลซึ่งไม่มีสิทธิหรือไม่ได้รับอนุญาตเข้าถึงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
3. การรักษาความลับ (Confidentiality) เพื่อป้องกันมิให้บุคคลซึ่งไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่มีสิทธิอ่านข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้

4. ความถูกต้องครบถ้วนของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ (Integrity) เพื่อป้องกันมิให้มีการเปลี่ยนแปลง แก้ไข ทำลาย หรือสร้างข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ขึ้นโดยไม่ได้รับอนุญาต

5. การป้องกันการปฏิเสธความรับผิดชอบ (Non-Repudiation) เพื่อป้องกันมิให้ผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับข้อมูลปฏิเสธว่าตนไม่ได้ส่งหรือไม่ได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ผลทางกฎหมายของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

กฎหมายแม่แบบว่าด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ตราขึ้นเพื่อกำหนดแนวทางในการบัญญัติกฎหมายเพิ่มเติมในรายละเอียดสำหรับหลักการสำคัญของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งได้มีการรับรองให้มีความเท่าเทียมกับลายมือชื่อธรรมดา (Functionally Equivalent to A hand-Written Signature) ตามที่กำหนดไว้ใน Article 7 กฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้เพื่อสร้างความแน่นอนในการกำหนดทิศทางในการตรากฎหมายภายในของประเทศต่าง ๆ

Article 7 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ อันเป็นที่มาของ Article 6 กฎหมายแม่แบบว่าด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ได้วางหลักการสำคัญโดยกำหนดให้

“ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้มีการลงลายมือชื่อ ให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น มีการลงลายมือชื่อแล้ว” ถ้า

1. ใช้วิธีการที่สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อ และสามารถแสดงได้ว่าเจ้าของลายมือชื่อรับรองข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นว่าเป็นของตนและ

2. วิธีการดังกล่าวเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้โดยเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการสร้างหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แวดล้อมหรือข้อตกลงของคู่กรณี”

ในคำอธิบายกฎหมายแม่แบบว่าด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ Article 6 นี้ ในข้อความ “ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้มีการลงลายมือชื่อ” นั้น คำว่า “กฎหมาย” ได้มีการอธิบายให้มีความหมายอย่างกว้าง โดยหมายถึงทั้งกฎหมาย วิธีสบัญญัติ กฎหมายสารบัญญัติ และคำพิพากษา ซึ่งใช้เป็นบรรทัดฐานในการตัดสินใจหรือเป็นที่มาของกฎหมายด้วย

อย่างไรก็ตาม กฎหมายแม่แบบว่าด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ก็ได้กำหนดแต่เพียงหลักการของกฎหมาย โดยให้แต่ละประเทศกำหนดรายละเอียดทางเทคนิคไว้ในข้อบังคับหรือระเบียบต่าง ๆ เอาไว้เอง ทั้งนี้ เพื่อความสะดวกและความยืดหยุ่นในการตรากฎหมายขึ้นใช้บังคับ อย่างไรก็ตามในคำอธิบายกฎหมายแม่แบบว่าด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้ให้ข้อสังเกตเกี่ยวกับปัญหาข้อกฎหมายที่เกิดขึ้นในการกำหนดรายละเอียดทางเทคนิค ซึ่งนอกเหนือจากที่พบในการตรากฎหมายแม่แบบแล้ว ก็อาจเกิดขึ้นในกฎหมายอื่น ๆ ด้วย อาทิ กฎหมายปกครอง กฎหมายสัญญา กฎหมายอาญา และกฎหมายวิธีสบัญญัติ เป็นต้น

Article 7 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ซึ่งบัญญัติขึ้นรับรองความเท่าเทียมกันระหว่างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์และลายมือชื่อที่ลงนามหรือเซ็น โดยบุคคลธรรมดาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนแรกเพื่อระบุตัวบุคคลผู้เป็นเจ้าของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ส่วนที่สองได้กล่าวถึงความเห็นชอบของบุคคลในการรับรองข้อความที่อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งนี้โดยให้คำนึงถึงพฤติการณ์ที่เหมาะสมในการกำหนดวิธีการที่น่าเชื่อถือในการระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อดิจิทัล และในคำอธิบายกฎหมายแม่แบบดังกล่าว ได้กำหนดแนวทางในการพิจารณาพฤติการณ์ดังกล่าว อาทิ ความเหมาะสมและความชอบด้วยกฎหมาย ความมีประสิทธิภาพหรือความซับซ้อนของเครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่นำมาใช้ ลักษณะของกิจกรรมทางการค้า ความสม่ำเสมอในการทำธุรกรรมของคู่กรณี ประเภทและขนาดของธุรกรรม กฎหมายที่กำหนดให้มีการลงลายมือชื่อศักยภาพของระบบการติดต่อสื่อสาร การปฏิบัติตามขั้นตอนในการใช้ลายมือชื่อเพื่อระบุตัวบุคคล การปฏิบัติตามประเพณีและทางปฏิบัติในทางการค้า ความสำคัญและประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ การจัดให้มีทางเลือกอื่นสำหรับวิธีการที่ใช้ในการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เพื่อระบุตัวบุคคลและต้นทุนที่เกิดขึ้น ความเป็นไปได้ในการยอมรับหรือไม่ยอมรับวิธีการในการระบุตัวบุคคล ณ ขณะที่มีการตกลงให้ใช้วิธีนั้นหรือ ณ ขณะที่มีการติดต่อสื่อสารกัน และปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

จากเจตนารมณ์ของ Article 7 กฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์นั่นเอง ทำให้มีการกำหนดหลักการเกี่ยวกับวิธีการที่น่าเชื่อถือใน Article 6 และ 7 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ และการรับรองโดยหน่วยงานของรัฐ (State Authority) หน่วยงานภาคเอกชน (A Private Accredited Entity) หรือโดยคู่สัญญาเอง (Parties) ซึ่งประโยชน์ในการกำหนดความน่าเชื่อถือทางเทคนิคนี้จะทำให้เกิดความแน่นอนในเทคนิคและเกิดความเชื่อถือในการใช้ลายมือชื่อนั้น แต่เดิมในการยกร่างกฎหมายแม่แบบจะใช้คำว่า “ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัย” (“Enhanced” or “Secure” or “Qualified” Electronic Signatures)

จากแนวคิดและทฤษฎีที่กล่าวมาข้างต้นทั้ง 4 ทฤษฎีจะสรุปได้ว่าที่ผ่านมารัฐตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะต้องจัดการเรื่องการขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าตั้งแต่จุดต้นทางไปถึงยังปลายทางโดยมีการออกใบตราส่งแบบปกติให้แก่ลูกค้าเพื่อเป็นหลักฐานแห่งข้อตกลงในสัญญาในการขนส่งสินค้า เพื่อฐานะเป็นใบรับสินค้าให้เป็นหลักฐานว่าได้รับสินค้าไว้ในสภาพ สิ้นค้าเช่นไรและกำหนดเงื่อนไขของการรับขนและเพื่อฐานะเป็นเอกสารสิทธิ ใบตราส่งอาจสลักหลังโอนไปยังผู้รับสลักหลังได้ เมื่อเทคโนโลยีสารสนเทศได้มีการพัฒนาก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็วประกอบกับระบบการค้าขายระหว่างประเทศขยายตัว ภารกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงต้องนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามามีส่วนร่วมในการเปลี่ยนแปลงอย่างเลี่ยงไม่ได้เพราะ

แต่เดิมระบบยังขึ้นอยู่กับการทำงานโดยระบบ Manual ซึ่งใช้คนทำงาน ดังนั้นจึงนำเอาเทคโนโลยีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange – EDI) มาประยุกต์ใช้ในระบบการออกเอกสารใบตราส่ง ทำให้ขั้นตอนในการปฏิบัติงานต่าง ๆ เป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็ว ลดการจัดเก็บเอกสารที่มีปริมาณมาก ลดความสูญหายของเอกสารและลดต้นทุนในของกระดาษาในการใช้ดำเนินงานและเพิ่มความรวดเร็วในการจัดส่งใบตราส่งให้ถึงมือลูกค้าได้เร็วขึ้น จึงทำให้เกิดระบบในการออกใบตราส่ง เรียกว่า ระบบใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อมีใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์สิ่งที่สำคัญที่จะกล่าวต่อคือการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ซึ่งตอนนี้เป็นที่ยอมรับของธนาคารมากยิ่งขึ้นเพราะในร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ให้คำจำกัดความว่าลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่สร้างขึ้นโดยวิธีทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุตัวบุคคลผู้เป็นเจ้าของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์และแสดงว่าบุคคลดังกล่าวยอมรับและผูกพันกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์จึงได้มีการศึกษาและพัฒนาให้สมบูรณ์มากขึ้น