

ศึกษาวิเคราะห์แนวทางในการตรากฎหมายไบบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ
ประเทศไทย



นางสาวสุรีพร ภาวสุทธิกุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
วิชาเอกกฎหมายธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2562

**A Legal Study on Legislation of the Law Governing Electronic
Bills of Lading in Thailand**

Miss Sureporn Paowasoothikul



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Laws in Business Law

School of Law

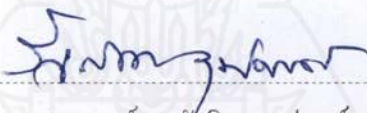
Sukhothai Thammathirat Open University

2019

หัวข้อวิทยานิพนธ์ ศึกษาวิเคราะห์แนวทางในการตรากฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์
ของประเทศไทย
ชื่อและนามสกุล นางสาวสุรีพร ภาวสุทธิกุล
วิชาเอก กฎหมายธุรกิจ
สาขาวิชา นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
อาจารย์ที่ปรึกษา 1. รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลป์กุล
2. รองศาสตราจารย์วิมาน กฤตพลวิมาน

วิทยานิพนธ์นี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2562

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(อาจารย์ ดร.รังสิกร อุปพงษ์)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลป์กุล)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์วิมาน กฤตพลวิมาน)


..... ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร.วรางคณา จันท์คง)

ชื่อวิทยานิพนธ์ ศึกษาวิเคราะห์แนวทางในการตรากฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย
ผู้วิจัย นางสาวสุรพร ภาวสุทธิกุล รหัสนักศึกษ 2564000012 **ปริญญา** นิติศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษา (1) รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลป์กุล (2) รองศาสตราจารย์วิมาน กฤตพลวิมาน
ปีการศึกษา 2562

บทคัดย่อ

การวิจัยเรื่อง ศึกษาวิเคราะห์แนวทางในการตรากฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษากฎหมายและระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นกฎระเบียบข้อบังคับสากล 2) เพื่อศึกษากฎระเบียบข้อบังคับของประเทศไทย 3) เพื่อศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้นจากการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ 4) เพื่อเสนอแนวทางในการร่างกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย

การวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพด้วยวิธีการวิจัยทางเอกสาร จากการเก็บรวบรวมข้อมูลจากตัวบทกฎหมาย หนังสือ บทความ เอกสารทางวิชาการ งานวิจัย วิทยานิพนธ์และข้อมูลจากเครือข่ายอินเทอร์เน็ตทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

ผลการวิจัยพบว่า 1) กฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งของสากล มีบัญญัติใน Hague Rules, Hague-Visby Rules และ Hamburg Rules กฎเกณฑ์เกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ มีปรากฏใน SEADOCs, CMI Rules for Electronic Bills of Lading และ Bolero Project 2) ประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ 3) ใบตราส่งเป็นเอกสารที่ผู้ขนส่งของทางทะเลออกให้กับผู้ส่งของทางทะเล ซึ่งปกติอยู่ในรูปแบบเอกสาร แต่ในปัจจุบันนี้มีความแพร่หลายในการใช้อิเล็กทรอนิกส์อย่างมาก รวมทั้งการใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งในทางปฏิบัติได้มีการใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์มานานแล้ว แต่ยังไม่มียกกฎหมายรองรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เป็นการเฉพาะ ซึ่งถ้าหากมีการนำใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาติดต่อกับธนาคารเพื่อขอรับชำระเงินค่าสินค้าจากการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ หรือที่กำลังขนส่งอยู่เนื่องจากการซื้อขายสินค้าทางทะเล หากไม่มีเอกสาร ก็ไม่สามารถทำธุรกรรมทางการเงินหรือถอนเงินจากธนาคารได้ ระบบการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จะใช้ได้ต่อเมื่อผู้ขาย ผู้ซื้อ ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล และธนาคาร ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องไปจดทะเบียนอยู่ในระบบเดียวกัน เอกสารทั้งหลายก็จะออกมาในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ต่อไปหากต้องการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทุกฝ่ายต้องอยู่ในระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็สามารถเรียกข้อมูลให้ปรากฏขึ้น เอกสารทุกอย่างจะอยู่ในระบบจดทะเบียนที่ไม่จำเป็นต้องเป็นรูปแบบกระดาษ แต่ระบบนี้จะเกิดขึ้นเมื่อมีกฎหมายบัญญัติไว้และมีผลให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องไปจดทะเบียนในระบบเดียวกัน โดยมีการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องมีกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย 4) การวิจัยนี้จึงเสนอแนวทางในการร่างกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่นานาชาตินำมาใช้และเป็นการนำกฎหมายในรูปแบบที่เป็นประโยชน์กับประเทศมาใช้บังคับในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

คำสำคัญ ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ การขนส่ง การซื้อขายสินค้าทางทะเล การชำระเงินระหว่างประเทศ

Thesis title: A Legal Study on Legislation of the Law Governing Electronic Bills of Lading in Thailand

Researcher: Miss Sureeporn Paowasoothikul; **ID:** 2564000012; **Degree:** Master of Law;

Thesis advisors: (1) Dr. Lawan Thanadsillapakul, Associate Professor,

(2) Viman Kritpolviman, Associate Professor; **Academic year:** 2019

Abstract

The objectives of this thesis are: (1) to study the International law and regulations of Electronic Bills of Lading; (2) to study law and regulations of Electronic Bills of Lading of Thailand; (3) to study the legal problems arising from the issuance of Electronic Bills of Lading. (4) to provide guidelines to legislate the law governing the Electronic Bills of Lading of Thailand.

The legal qualitative approach analyzes this study with the methodology of documentary research by provisions of law, text books, articles, academic papers, thesis, and other sources from the internet in both the Thai and English language.

The results of the research have been revealed as follows: (1) Hague Rules, Hague-Visby Rules and Hamburg Rules are the International law and regulations of Bills of Lading. The International law and regulations of Electronic Bills of Lading appear in SEADOCs, CMI Rules for Electronic Bills of Lading and Bolero Project; (2) Marine Carriage Act 2534 B.E. is the Act of Bills of Lading of Thailand but there is no law and regulations of Electronic Bills of Lading of Thailand; (3) A Bill of Lading is a document that an ocean freight carrier delivers to a shipper, usually in a paper-based document. But nowadays there is a widespread use of electronics. Including the use of the consignment note in electronic form. In practice, the bill of lading has been used in electronic form for a long time. But there is still no law specifically supporting the electronic bill of lading. If the electronic bill of lading is brought to the bank to request payment for goods from international trade or being transported due to the trading of goods by sea. Without documents, financial transactions or bank withdrawals cannot be made. The electronic bill of lading system is only applicable to sellers, buyers, ocean freight carriers and banks. All parties involved must register in the same system. All documents will be produced in electronic form. Next, if required to use electronic systems, all parties must be in the electronic system to be able to retrieve information to be appeared. All documents are in a registration system that does not need to be in paper form. But this system will occur when the law has been established and results in all parties involved to be registered in the same system using the electronic bill of lading. Therefore, it is necessary to have an electronic bill of lading law of Thailand; (4) This Thesis provides guidelines to legislate the law governing the Electronic Bills of Lading of Thailand to comply with international standards and to bring about laws that are beneficial to the country for electronic transactions.

Keywords: Electronic Bills of Lading, Logistic, Freight, International Trade, International Payment

กิตติกรรมประกาศ

การที่วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีนั้นเกิดขึ้นได้ด้วยความกรุณาอย่างสูงยิ่งของท่านอาจารย์รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลป์กุล ที่กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา และท่านอาจารย์รองศาสตราจารย์วิมาน กฤตพลวิมาน ที่กรุณาได้รับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วม ที่ได้กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่าของท่านในการให้คำแนะนำ และข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์ยิ่ง ตลอดจนได้ตรวจแก้ไขความบกพร่องด้วยความเมตตาและเอาใจใส่เพื่อให้วิทยานิพนธ์ของผู้เขียนสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ทั้งยังกรุณาเสียสละเวลาอันมีค่ายิ่งช่วยตรวจทานบทคัดย่อ คำแปลภาษาอังกฤษ และเนื้อหา ให้มีความถูกต้องและครบถ้วนสมบูรณ์ ตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งสำเร็จเรียบร้อยสมบูรณ์ ผู้เขียนรู้สึกซาบซึ้งและสำนึกในความเมตตากรุณาของท่านอาจารย์ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้และให้คำแนะนำเกี่ยวกับวิทยานิพนธ์ตลอดมา ขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.รังสิกร อุปพงษ์ ที่กรุณาเสียสละเวลามาเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.ลาวัณย์ ถนัดศิลป์กุล และรองศาสตราจารย์วิมาน กฤตพลวิมาน ที่กรุณาได้รับเป็นกรรมการวิทยานิพนธ์ ซึ่งอาจารย์ทั้งสามท่านได้ให้คำแนะนำเพิ่มเติมและชี้แนะประเด็นทางกฎหมายที่เป็นประโยชน์ในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบคุณมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช คณะอาจารย์คณบดีคณาจารย์ทุกท่านที่ช่วยประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้และชี้แนะแนวทางการดำรงชีวิตและจิตวิญญาณการรับใช้สังคม และขอบคุณบุคลากรทุกท่านที่มีส่วนร่วมให้ความสะดวกสบายทุกขั้นตอนที่ศึกษาที่มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

สุดท้ายนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณพระมหาวิโชค พุฒโต (ธนภัทร์เกษมชัย) ที่ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ ทำให้ผู้เขียนมีสติ สมาธิ ในการเขียนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ขอกราบขอบพระคุณคุณพ่อสุรพงษ์ ภาวสุทธิกุล และคุณแม่อนงค์ ภาวสุทธิกุล ที่เป็นกำลังใจรับฟัง ให้คำแนะนำ และช่วยเหลือทุกเรื่อง ขอขอบคุณท่านทั้งสองที่คอยเคียงคู่ผู้เขียนด้วยความรัก ความเข้าใจ และไม่เบื่อกที่จะคอยอบรมผู้เขียนให้เป็นคนดีที่ใช้ชีวิตอย่างมีความสุขในสังคมที่แสนจะวุ่นวายและที่ขาดไม่ได้ คือ คุณลุงปรุง ภูเงิน ที่ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ ให้ข้อคิด และคติสอนใจ เป็นกำลังใจทำให้ผู้วิจัยประสบความสำเร็จ และคุณเกียรติยศ ศักดิ์แสง ที่ให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา ผู้เขียนขอมอบให้เป็นความดีแด่รองศาสตราจารย์ ดร. ลาวัณย์ ถนัดศิลป์กุล รองศาสตราจารย์ วิมาน กฤตพลวิมาน รวมทั้งคณาจารย์คณบดีคณาจารย์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช คุณพ่อ คุณแม่ของข้าพเจ้า และผู้มีพระคุณ ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น และหากมีข้อบกพร่องประการใดในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สุวีพร ภาวสุทธิกุล

กันยายน 2562

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษาวิจัย	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย	6
กรอบความคิดของการศึกษาวิจัย.....	6
ประเด็นปัญหาของการวิจัย.....	7
สมมติฐานการศึกษาวิจัย	8
ขอบเขตของการศึกษาวิจัย	8
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	9
ระเบียบวิธีวิจัย	9
บทที่ 2 กฎหมายและระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์	10
1. หลักกฎหมายสากลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเล	10
1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของ กฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “Hague Rules”)	11
1.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของ กฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธี สาร ลงนามที่กรุกบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23 rd February 1968. “Hague Visby Rules”)	13

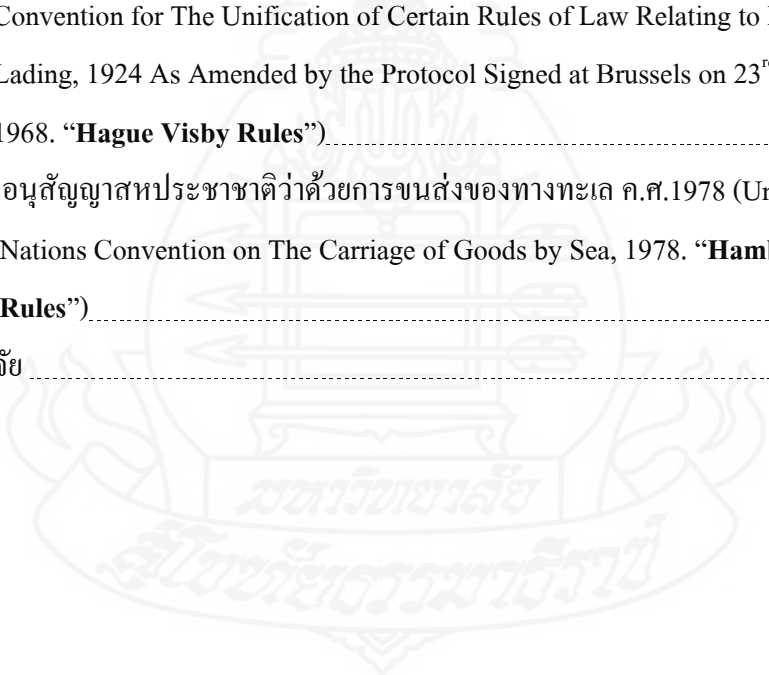
สารบัญ (ต่อ)

หน้า

1.3 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978 (United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea, 1978. “ Hamburg Rules ”)	16
2. การออกใบตราส่งด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์	19
2.1 SEADOCS	19
2.2 The Comite Maritime International Rules for Electronic Bills of Lading...	21
2.3 Bolero Project	26
3. หลักกฎหมายที่เกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์	30
บทที่ 3 กฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย	46
1. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รับขน	46
2. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534	48
3. พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544	49
4. พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551	50
บทที่ 4 บทวิเคราะห์	67
วิเคราะห์หลักกฎหมายสากลที่เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล	67
วิเคราะห์กฎหมายที่เกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของสากล	68
วิเคราะห์กฎหมายประเทศเยอรมนีเกี่ยวกับใบตราส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์	73
วิเคราะห์กฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวกับการติดต่อค้าขาย	74
บทที่ 5 บทสรุป และข้อเสนอแนะ	76
1. บทสรุป	77
2. ข้อเสนอแนะ	78
บรรณานุกรม	86
ภาคผนวก	90
ก พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534	91
ข พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544	107
ค พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551	127

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ง พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562.....	134
จ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2562.....	150
ฉ อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการ ของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “Hague Rules”)	156
ช อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์ บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติม โดยพิธีสาร ลงนามที่กรุกบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 1968 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23 rd February 1968. “Hague Visby Rules”)	164
ซ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978 (United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea, 1978. “Hamburg Rules”)	175
ประวัติผู้วิจัย	199



สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1.1 แผนภาพการชำระเงินด้วย Letter of Credit	4
ภาพที่ 2.1 กระบวนการออกใบตราส่งของ Bolero	27
ภาพที่ 2.2 กระบวนการออกใบตราส่งของ Bolero กรณีที่ผู้ทรงต้องการโอนใบตราส่ง อิเล็กทรอนิกส์ให้กับบุคคลที่ 3	27
ภาพที่ 4.1 กระบวนการออกใบตราส่งของ Bolero	72
ภาพที่ 4.2 กระบวนการออกใบตราส่งของ Bolero กรณีที่ผู้ทรงต้องการโอนใบตราส่ง อิเล็กทรอนิกส์ให้กับบุคคลที่ 3	72
ภาพที่ 5.1 รูปภาพแสดงขั้นตอนการปฏิบัติงานในหน่วยงานจดทะเบียนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์.84	
ภาพที่ 5.2 แผนผังโครงสร้างหน่วยงานจดทะเบียนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์.....85	



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษาวิจัย

การซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศจะต้องมีการส่งสินค้าข้ามพรมแดน ข้ามประเทศ ซึ่งการขนส่งสินค้าสามารถกระทำได้หลายวิธี ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ การขนส่งในแต่ละวิธีย่อมต้องมีหลักฐานการขนส่ง เช่นการขนส่งทางทะเลจะต้องมีการออกใบตราส่ง (Bill of Lading หรือ มีคำย่อว่า B/L) หากเป็นการขนส่งทางอากาศก็จะต้องมีการออกใบตราส่งทางอากาศ หรือ Airway Bill เป็นต้น เอกสารการขนส่งเหล่านี้จะมีความสำคัญเกี่ยวข้องกับการชำระเงินระหว่างประเทศด้วย เช่นการชำระเงินโดยวิธีออก Letter of Credit หรือ L/C เนื่องจากเอกสารการขนส่งเหล่านี้จะเป็นต้องใช้เป็นหลักฐานในการขอรับการชำระเงิน เนื่องจากการชำระเงินตามเอกสาร L/C นั้น ผู้ขายจำเป็นต้องส่งสินค้าให้แก่ผู้ซื้อเสียก่อนจึงจะสามารถนำหลักฐานการขนส่งนี้มาขอรับการชำระเงินตามเงื่อนไขใน L/C และหลักฐานการขนส่งคือ ใบตราส่ง B/L

ดังนั้นหากการทำการค้าระหว่างประเทศโดยขนส่งสินค้าทางทะเลจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ผู้ขายสินค้าจะส่งมอบสินค้าให้ผู้ซื้อสินค้าโดยผ่านผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อขนส่งสินค้าไปให้ผู้ซื้อสินค้า ผู้ขนส่งของทางทะเลจะออกใบตราส่งที่เป็นเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรที่เป็นกระดาษ เอกสารทั้งหมดจะเป็นเอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษร เมื่อเทคโนโลยีการสื่อสารก้าวหน้ามากขึ้น มีการใช้เทคโนโลยีการสื่อสารในรูปแบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange – EDI), ในรูปแบบไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Mail – E – Mail), ในรูปแบบอินเทอร์เน็ต (Internet), ในรูปแบบอินทราเน็ต (Intranet), ในรูปแบบไลน์ (Line), Facebook, Twitter ซึ่งการติดต่อซื้อขายในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยการสื่อสารโดยทางอิเล็กทรอนิกส์จึงไม่มีเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรอีกต่อไป เมื่อผู้ขายสินค้าจะไปเบิกเงินค่าสินค้าจากธนาคาร ไม่มีเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อเป็นหลักฐานในการรับเงินจึงไม่สามารถเบิกถอนเงินจากธนาคารได้ในระบบเดิมตามปกติ ระบบการซื้อขายแบบอิเล็กทรอนิกส์จึงมีความจำเป็นที่จะทำให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบบูรณาการทั้งระบบ กล่าวคือการซื้อขายในระบบดังกล่าวจะทำได้ก็ต่อเมื่อ ผู้ซื้อ ผู้ขาย ผู้ขนส่ง และธนาคาร ทุกฝ่ายต้องอยู่ในระบบเดียวกัน เพื่อไปทำการจดทะเบียนการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศที่มีการซื้อขายในระบบอิเล็กทรอนิกส์

เมื่อทุกฝ่ายจดทะเบียนเรียบร้อยแล้วกับหน่วยงานกลาง ทุกคนจะสามารถเรียกใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จากหน่วยงานที่จดทะเบียนได้

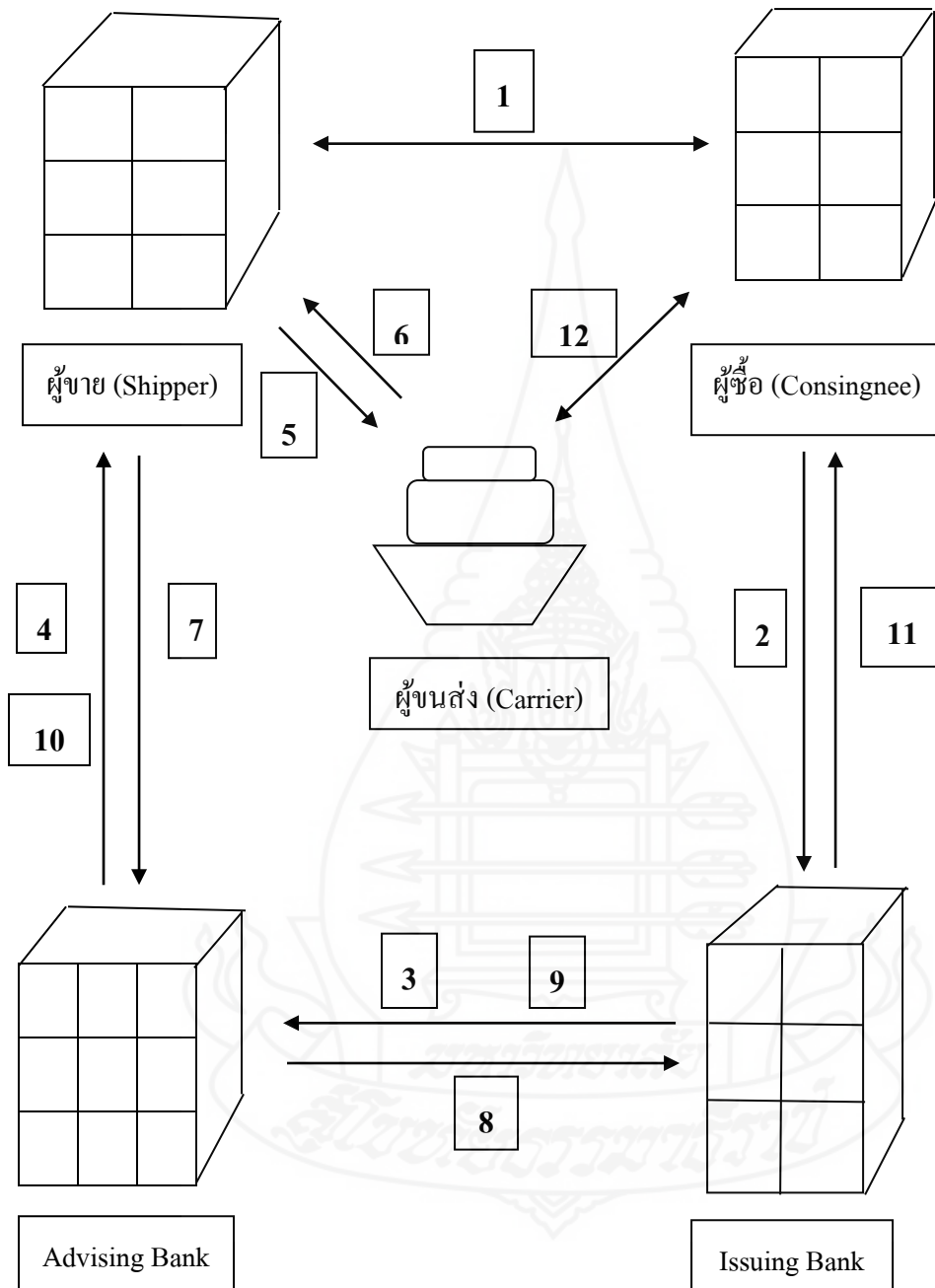
เอกสารทุกอย่างจะอยู่ในระบบจดทะเบียนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ไม่จำเป็นต้องเป็นกระดาษ แต่ระบบนี้จะมีขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีกฎหมายรองรับ บัญญัติไว้ว่า ระบบนี้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมี ผู้ซื้อ ผู้ขาย ผู้ขนส่งสินค้า ธนาคาร จะต้องเข้าไปอยู่ในระบบจดทะเบียน เช่นระบบ Botero Project, SEADOCs, Comite Maritime International Rules for Electronic Bill of Lading (CMI Rules for Electronic Bill of Lading) เป็นต้น ทุกฝ่ายต้องไปจดทะเบียนการซื้อขายสินค้าทางทะเลที่ใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้ง L/C ในระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทุกวันนี้ประเทศไทยยังไม่มียกกฎหมายว่าด้วยใบตราส่งและ L/C ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงไม่มีหน้าที่ที่จะต้องไปจดทะเบียนการใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้มีปัญหาในการซื้อขายระหว่างประเทศโดยใช้เอกสารที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้เกิดความสับสนในการดำเนินการ ประเทศไทยควรต้องมีการออกกฎหมายว่าด้วยใบตราส่งสินค้าในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ทุกฝ่ายจะได้ไปจดทะเบียนเพื่อให้อยู่ในระบบ และมีกฎหมายรองรับ ทุกฝ่ายจะได้รับการคุ้มครองตามกฎหมาย

เดิมทีนั้นการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศผู้ซื้อ ผู้ขาย ผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล และธนาคาร มีการออกใบตราส่ง และ L/C เป็นเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรมานานแล้ว ในปัจจุบันได้ใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ได้เกิดปัญหาการไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง และ L/C อิเล็กทรอนิกส์มาบังคับใช้ ส่งผลให้ผู้ซื้อ ผู้ขาย ผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล ทำการค้าไม่สะดวก ไม่เชื่อมั่นต่อระบบการซื้อขาย

ระบบการชำระเงินระหว่างประเทศโดยการออก L/C นั้น มีหลักการว่า การซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าทำสัญญาการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากผู้ซื้อและผู้ขายอยู่กันคนละประเทศ ผู้ขายจึงอยากได้รับความมั่นใจว่าจะได้รับเงินค่าสินค้า ผู้ขายสินค้าระหว่างประเทศจึงอาจขอให้ผู้ซื้อสินค้าระหว่างประเทศติดต่อธนาคารเพื่อออก Letter of credit ผู้ซื้อที่ประเทศผู้ซื้อจึงไปขอออก Letter of credit ที่ธนาคารประเทศของผู้ซื้อ (Issuing Bank) จากนั้นธนาคารที่ประเทศของผู้ซื้อที่ผู้ซื้อไปติดต่อขอเปิด Letter of credit (L/C) จะทำการติดต่อกับธนาคารที่ประเทศผู้ขาย (Advising Bank) เพื่อให้ติดต่อไปยังผู้ขายที่ประเทศของผู้ขายว่ามีผู้ซื้อ (ลูกค้าของธนาคาร) ที่ประเทศของผู้ซื้อติดต่อเพื่อเปิด Letter of credit (L/C) กับธนาคาร และจะมีการชำระค่าสินค้าแน่นอน โดยธนาคารประเทศผู้ซื้อรับประกันว่าจะสามารถหักเงินเพื่อชำระค่าสินค้าให้ผู้ขายที่ประเทศผู้ขาย ผ่านทางธนาคารที่ประเทศของผู้ขายที่ได้รับการติดต่อกันนี้อย่างแน่นอน หากผู้ขายและผู้ซื้อตกลงทำสัญญาซื้อขายสินค้าทางทะเล เมื่อผู้ขายมั่นใจว่าจะได้รับชำระ

เงินแน่นอน ผู้ขายจึงนำสินค้าไปส่งมอบให้ผู้ขนส่งของทางทะเลเพื่อนำสินค้าที่ซื้อขายไปส่งให้ผู้ซื้อที่ประเทศของผู้ซื้อ ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล (Carrier) จะออกใบตราส่งและเอกสารอื่นๆ ให้กับผู้ขาย (ซึ่งเรียกว่า ผู้ส่งของ หรือ Shipper) ผู้ขายสินค้า (Shipper) ที่ส่งสินค้าแล้วและได้รับใบตราส่งและเอกสารอื่นๆ จากผู้ขนส่งของทางทะเลแล้ว จะนำใบตราส่งและเอกสารอื่นๆ ไปส่งมอบให้ธนาคารที่ประเทศผู้ขาย (Advising Bank) แล้วธนาคารที่ประเทศของผู้ขายจะส่งเอกสารต่างๆ รวมทั้งใบตราส่งให้ธนาคารที่ประเทศของผู้ซื้อ (Issuing Bank) ธนาคารที่ประเทศของผู้ซื้อจะตรวจเอกสารต่างๆ โดยธนาคารที่ประเทศของผู้ซื้อจะตรวจเฉพาะเอกสาร หากพบว่าเอกสารครบถ้วนถูกต้อง ธนาคารที่ประเทศของผู้ซื้อจะหักเงินจากบัญชีของผู้ซื้อที่ติดต่อออก Letter of credit (L/C) ไปได้ยังธนาคารที่ประเทศของผู้ขาย (Advising Bank) ธนาคารที่ประเทศของผู้ขายจะติดต่อผู้ขายสินค้านำระหว่างประเทศเพื่อให้มารับเงินหรือ โอนเงินให้ผู้ขายสินค้านำระหว่างประเทศต่อไป ส่วนธนาคารที่ประเทศของผู้ซื้อ เมื่อได้รับเอกสารครบถ้วนและโอนเงินให้ผู้ขายที่ประเทศของผู้ขายแล้ว จะติดต่อผู้ซื้อสินค้านำระหว่างประเทศที่ประเทศของผู้ซื้อ เพื่อให้มารับเอกสารต่างๆ และใบตราส่งเพื่อผู้ซื้อสินค้านำระหว่างประเทศจะนำไปใช้รับสินค้าที่ซื้อที่ส่งมาทางทะเลจากผู้ส่งของทางทะเล (Carrier) ต่อไป





แผนภาพ 1.1 การชำระเงินด้วย Letter of Credit

คำอธิบายประกอบแผนภาพที่ 1.1 การชำระเงินด้วยวิธี Letter of Credit (L/C)

1. ผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าตกลงทำสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ
2. ผู้ซื้อเปิด Letter of Credit กับธนาคารที่ประเทศของผู้ซื้อ (Issuing Bank)
3. ธนาคารที่ประเทศของผู้ซื้อ (Issuing Bank) ติดต่อธนาคารที่ประเทศของผู้ขาย (Advising Bank) ว่าผู้ซื้อ (ลูกค้าของธนาคาร) ได้ติดต่อเปิด Letter of Credit เพื่อชำระเงินค่าสินค้าให้ผู้ขายสินค้าที่ธนาคารของประเทศผู้ขาย
4. Advising Bank (ธนาคารที่ประเทศของผู้ขาย) ติดต่อไปยังผู้ขายว่าผู้ซื้อได้ติดต่อเปิด Letter of Credit กับธนาคารที่ประเทศของผู้ซื้อ (Issuing Bank) เรียบร้อยแล้ว
5. ผู้ขายสินค้า (Shipper) ส่งมอบสินค้าที่ตกลงซื้อขายให้ผู้ขนส่งของทางทะเล (Carrier) เพื่อให้ผู้ขนส่งของทางทะเลนำสินค้านั้น ไปส่งมอบให้กับผู้ซื้อที่ประเทศของผู้ซื้อ
6. ผู้ขนส่งของทางทะเล (Carrier) ออกใบตราส่งและเอกสารอื่นๆ ให้ผู้ส่งของ (Shipper , ผู้ขายสินค้า)
7. ผู้ขายสินค้านำใบตราส่งและเอกสารอื่นๆ ที่ผู้ขนส่งของทางทะเลออกให้มาติดต่อกับ Advising Bank
8. Advising Bank ติดต่อกับ Issuing Bank พร้อมทั้งส่งใบตราส่งและเอกสารอื่นๆ ของผู้ขายสินค้าให้กับ Issuing Bank
9. Issuing Bank ตรวจสอบใบตราส่งและเอกสารต่างๆ หากถูกต้องครบถ้วนหรือไม่ Issuing Bank ก็จะหักเงินจากบัญชีของผู้ซื้อที่เปิด Letter of Credit ไว้ ไปให้ Advising Bank เพื่อให้ Advising Bank ส่งมอบเงินให้แก่ผู้ขายที่ประเทศของผู้ขาย
10. Advising Bank ส่งมอบเงินให้แก่ผู้ขายที่ประเทศของผู้ขาย
11. Issuing Bank เมื่อได้ตรวจสอบใบตราส่งและเอกสารต่างๆ จาก Advising Bank และหักเงินจากบัญชีของผู้ซื้อสินค้าระหว่างประเทศให้ผู้ขายสินค้าแล้ว จึงติดต่อผู้ซื้อสินค้าที่เปิด Letter of Credit ให้ผู้ซื้อ (Consignee) มารับใบตราส่งและเอกสารอื่นๆ เพื่อผู้ซื้อจะได้นำไปรับสินค้าที่ส่งมาทางเรือกับผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล
12. ผู้ซื้อสินค้า (Consignee) นำใบตราส่งและเอกสารอื่นๆ ไปรับสินค้าจากผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล (Carrier) เมื่อสินค้ามาถึงท่าปลายทาง โดยต้องเวนคืนใบตราส่งเมื่อรับสินค้าแล้ว

เนื่องจากในปัจจุบันมีการใช้ทั้งใบตราส่งแบบกระดาษและใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ แต่ปัจจุบันยังไม่มิกฎหมายรองรับเกี่ยวกับใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นการเฉพาะ ซึ่งถ้าหากมีผู้ใดใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อนำใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มายื่นติดต่อกับ

ธนาคารเพื่อขอรับชำระเงินค่าสินค้าจากการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ หรือที่กำลังขนส่งอยู่ เนื่องจากการซื้อขายสินค้าทางทะเล หากไม่มีเอกสาร ก็ไม่สามารถทำธุรกรรมทางการเงินจากธนาคารได้ ระบบการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จะใช้ได้ต่อเมื่อผู้ขาย ผู้ซื้อ ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล ธนาคาร ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้อง ไปจดทะเบียนอยู่ในระบบเดียวกัน เอกสารทุกอย่างก็จะออกมาในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ต่อไปหากต้องการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทุกฝ่ายอยู่ในระบบอิเล็กทรอนิกส์ก็สามารถเรียกข้อมูลให้ปรากฏขึ้น เอกสารทุกอย่างจะอยู่ในระบบจดทะเบียนที่ไม่จำเป็นต้องเป็นรูปแบบกระดาษ แต่ระบบนี้จะเกิดขึ้น เมื่อมีกฎหมาย และเมื่อมีกฎหมายบัญญัติไว้ ทุกฝ่ายต้องอยู่ในระบบนี้ จึงมีผลให้ทุกคนที่เกี่ยวข้องต้องไปจดทะเบียนในการขนส่งของทะเลโดยมีการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องมีกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย

การศึกษาวิจัยฉบับนี้จะศึกษาเฉพาะเรื่องการจัดทำใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น ผู้วิจัยมุ่งหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะสามารถจัดอุปสรรคต่างๆ ในการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานที่นานาอารยประเทศยอมรับได้ อันจะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

- 2.1 เพื่อศึกษากฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นกฎระเบียบข้อบังคับสากล
- 2.2 เพื่อศึกษากฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นกฎระเบียบข้อบังคับของประเทศไทย
- 2.3 เพื่อศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายที่อาจเกิดขึ้นจากการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
- 2.4 เพื่อเสนอแนวทางในการร่างกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย

3. กรอบความคิดของการศึกษาวิจัย

ในงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยได้มุ่งเน้นศึกษาวิเคราะห์แนวทางในการตรากฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย และนำมาทำกรอบแนวคิดที่ศึกษาจากแนวคิดทฤษฎีที่

เกี่ยวข้องกับงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง กฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ศึกษาจากกฎหมายของประเทศไทยกับอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “Hague Rules”), อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ลงนามที่กรุงบรัสเซล เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 1968 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968. “Hague Visby Rules”), อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978 (United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea, 1978. “Hamburg Rules”), หลักเกณฑ์การออกและใช้ใบตราส่งด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์ของ SEADOCS, หลักการออกและใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ Comite Maritime International Rules for Electronic Bill of Lading (CMI Rules for Electronic Bill of Lading), หลักการออกและใช้ใบตราส่งของ Bolero Project, หลักการเบื้องต้นของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ.2551 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 พ.ศ.2562 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 4 พ.ศ.2562 หลักเกณฑ์ในการติดต่อสื่อสารโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของประเทศไทย ว่าด้วย รับขน พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยมุ่งเน้นถึงขั้นตอนและกระบวนการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ และประเด็นปัญหาที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในประเทศไทย และแนวทางและความเป็นไปได้ในการตรากฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย

4. ประเด็นปัญหาของการวิจัย

4.1 สถานการณ์ปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อที่จะใช้กับการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล

4.2 ผู้วิจัยจึงศึกษาวิเคราะห์แนวทางในการตรากฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย

5. สมมติฐานการศึกษาวิจัย

การติดต่อซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ มีการใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ในทางปฏิบัติมานานแล้ว แต่ยังไม่มีความหมายเกี่ยวกับใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์มารองรับ ผู้วิจัยมีความเห็นว่า หากมีความหมายใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ จะสร้างความเชื่อมั่นให้กับ ผู้ซื้อ ผู้ขาย ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล และธนาคาร ทำให้ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศ

6. ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ (Thesis) ฉบับนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาถึงกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์อัน ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “Hague Rules”) อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ลงนามที่กรุงบรัสเซล เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 1968 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968. “Hague Visby Rules”) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978 (United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea, 1978. “Hamburg Rules”) หลักเกณฑ์การออกและใช้ใบตราส่งด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์ของ SEADOCS, หลักการออกและใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ Comite Maritime International Rules for Electronic Bill of Lading (CMI Rules for Electronic Bill of Lading) หลักการออกและใช้ใบตราส่งของ Bolero Project หลักการเบื้องต้นของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ.2551 หลักเกณฑ์ในการติดต่อสื่อสารโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของประเทศไทย ว่าด้วย รับขน พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยมุ่งเน้นถึงขั้นตอนและกระบวนการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์และประเด็นปัญหาที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในประเทศไทย และแนวทางและความเป็นไปได้ในการตรากฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย

7. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

7.1 เพื่อทราบกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นกฎระเบียบข้อบังคับสากล

7.2 เพื่อทราบกฎหมายและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นกฎระเบียบข้อบังคับของประเทศไทย

7.3 เพื่อทราบถึงปัญหาทางกฎหมายที่อาจเกิดขึ้นจากการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

7.4 เพื่อให้ได้มาซึ่งกฎหมายใหม่เกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย

8. ระเบียบวิธีวิจัย

การทำวิทยานิพนธ์นี้ เป็นการศึกษาค้นคว้าและวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เน้นการวิจัยเอกสารเป็นหลัก โดยสืบค้นข้อมูลจากทั้งเอกสาร (Documentary Research) เช่น ตำรา หนังสือ บทความ งานวิจัย ตัวอย่างกฎหมาย คำพิพากษาของศาลฯลฯ ทั้งจากภาษาไทยและภาษาอังกฤษ และจากเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ในเว็บไซต์ (Website) โดยสืบค้นจากทั้งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)

บทที่ 2

กฎหมายและระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการออกใบตราส่ง อิเล็กทรอนิกส์

ใบตราส่งมีที่มาจากจารีตประเพณีการค้าระหว่างประเทศทางทะเล ใบตราส่งแบบกระดาษและใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลักฐานที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของ เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง

ความสำคัญของใบตราส่งแบบกระดาษและใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

ใบตราส่งแบบกระดาษเป็นเอกสารที่สามารถใช้เป็นหลักฐานยืนยันการขนส่งของทางทะเล เป็นหลักฐานที่ผู้ทรงใบตราส่งใช้รับสินค้าจากผู้ส่งของทางทะเล และเป็นเอกสารที่แสดงว่าผู้ขนส่งของทางทะเลได้รับของหรือสินค้าที่ขนส่งไว้ในความดูแลแล้ว แต่ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่มีเอกสารที่เป็นกระดาษเพื่อใช้แสดง มีเพียงรหัสข้อมูลที่ผู้ขนส่งกับผู้ส่งของและผู้ทรงใบตราส่งใช้ยืนยันกันเท่านั้น แต่การใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ผู้ทรงใบตราส่งที่เป็นเจ้าของสินค้าตัวจริงสามารถขายและโอนสิทธิในสินค้าที่ขนส่งในระหว่างการขนส่งสินค้าทางทะเลให้กับบุคคลภายนอกที่อาจซื้อสินค้าในระหว่างการขนส่ง ซึ่งการใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์จะทำได้สะดวกและรวดเร็วกว่าการใช้ใบตราส่งแบบกระดาษ เพราะมีข้อมูลอยู่ในระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้ว และการสื่อสารทำได้รวดเร็วกว่าการใช้ใบตราส่งแบบกระดาษ

1. หลักกฎหมายสากลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเล

1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “Hague Rules”)

1.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ลงนามที่

กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968. “**Hague Visby Rules**”)

1.3 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978 (United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea, 1978. “**Hamburg Rules**”)

1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “**Hague Rules**”)

ประเทศต่างๆ ได้พยายามคิดหาหลักเกณฑ์ร่วมกันเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลในระบบการค้าระหว่างประเทศ จึงได้มีการประชุมระหว่างประเทศและได้มีการร่างกฎเกณฑ์โดยคณะกรรมการกฎหมายทะเลของสมาคมกฎหมายระหว่างประเทศในการประชุมที่กรุง Hague ประเทศราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์ขึ้นเมื่อปี ค.ศ.1921 เพื่อจัดทำอนุสัญญาฉบับแรกเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล เรียกว่า International Convention for the Unification of Certain Rules of laws Relating Bill of Lading หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ว่าด้วยเรื่องกฎเกณฑ์บางอย่างที่เกี่ยวกับใบตราส่ง ว่าควรมีเนื้อหาอย่างไรและจะต้องรับผิดชอบอย่างไร อนุสัญญาฉบับนี้ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ ประเทศราชอาณาจักรเบลเยียม เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ.1924 เรียกอนุสัญญานี้โดยทั่วไปว่า Hague Rules

ได้มีการเปิดให้ลงนามเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาที่กรุงบรัสเซลส์ ประเทศราชอาณาจักรเบลเยียม เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 มีผลใช้บังคับกับประเทศส่วนใหญ่ทั่วโลก และเป็นอนุสัญญาที่แพร่หลายที่สุดในโลก¹ ประเทศต่างๆ นำกฎเกณฑ์ของ Hague Rules ไปบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายในของตน เช่น ประเทศสหราชอาณาจักร ได้บัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับวันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ.1924 ประเทศราชอาณาจักรเบลเยียม นำไปบัญญัติไว้ในกฎหมายฉบับวันที่ 28 พฤศจิกายน ค.ศ.1928 ประเทศสาธารณรัฐฝรั่งเศส บัญญัติในกฎหมายฉบับวันที่ 2 เมษายน ค.ศ. 1936 ประเทศสหรัฐอเมริกาเปลี่ยนกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลที่มีอยู่เดิมที่เรียกว่า

¹ ชนะชัย เลิศสุชาตวนิช, “กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ กรณีศึกษา : Hanjin”. นิตกรชำนาญการ กลุ่มกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ สำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า

Harter Act 1893 ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว ต่อมาประเทศอื่นๆอีกหลายประเทศก็ได้นำกฎเกณฑ์ของ Hague Rules ไปบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายในของตนอีกหลายประเทศ

Hague Rules มีความสำคัญต่อการรับขนของทางทะเลอย่างมาก เพราะในต่างประเทศใช้กฎเกณฑ์นี้เป็นหลักในการวินิจฉัยข้อพิพาทเรื่องการรับขนของทางทะเล กฎเกณฑ์ทั้งหลายตาม Hague Rules มุ่งคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งของเป็นสำคัญ ตามแนวความคิดของประเทศสหรัฐอเมริกาที่ต้องการสร้างความเชื่อมั่นให้กับเจ้าของสินค้า เพราะแต่เดิมประเทศสหรัฐอเมริกาไม่มีเรือขนส่งสินค้าอย่างเพียงพอ ส่วนใหญ่จึงอยู่ในฐานะผู้ส่งของมากกว่าผู้ขนส่ง

Hague Rules ครอบคลุมข้อความและเงื่อนไขของใบตราส่งในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ กฎเกณฑ์เกี่ยวกับใบตราส่งอาจสรุปได้ว่า ใบตราส่งจะแสดงรายละเอียดต่างๆ ดังนี้คือ

1. เครื่องหมายสำคัญที่เกี่ยวกับสินค้า
2. จำนวน หีบห่อ จำนวนชิ้น ปริมาณ หรือน้ำหนักของสินค้า
3. สภาพของสินค้าตามที่ปรากฏ

อย่างไรก็ตาม ถ้ามีเหตุอันควรสงสัยว่าสิ่งที่กล่าวมานี้ไม่ตรงกับสินค้าที่ได้รับไว้จริง หรือว่าไม่มีวิธีการที่สมควรที่จะตรวจสอบได้ ผู้ขนส่ง กับตันเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องบันทึกเครื่องหมาย จำนวน และสภาพสินค้าดังที่กล่าวมาข้างต้นก็ได้ ใบตราส่งถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าตามที่กำหนดไว้แล้ว

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ของประเทศไทยได้นำเอาข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายข้อมาจากอนุสัญญาฉบับนี้

ต่อมาร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “Hague Rules”) ได้ถูกแก้ไขที่กรุงลอนดอน ประเทศสหราชอาณาจักร ในการประชุม Comite Maritime International (CMI) เมื่อปี ค.ศ.1922 และในปีเดียวกันได้มีการประชุมทางการทูต (Diplomatic Conference) ที่กรุงบรัสเซลส์ ประเทศราชอาณาจักรเบลเยียม และปี ค.ศ.1923 ได้มีการประชุมแก้ไขร่างอนุสัญญานี้อีกครั้ง²

² ชนะชัย เลิศสุชาตวนิช, “กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ กรณีศึกษา : Hanjin”. นิตกรชำนาญการ กลุ่มกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ สำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า

อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “Hague Rules”) เป็นอนุสัญญาที่มีความสำคัญต่อการรับขนของทางทะเล ใช้ในการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งของ (Shipper) ผู้ขนส่ง (Carrier) และผู้ทรงใบตราส่ง (Consignee) ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่นานาประเทศยอมรับ และได้ใช้มาจนถึงทุกวันนี้

1.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ลงนามที่กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968. “Hague Visby Rules”)

ภายหลังจากที่ Hague Rules ได้บังคับใช้มาเป็นเวลานานหลายทศวรรษ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “Hague Rules”) เป็นครั้งแรกเมื่อปี ค.ศ.1963 เรียกชื่อแก้ไขเพิ่มเติมนี้ว่า Visby Rules โดยคณะกรรมการพาณิชย์ระหว่างประเทศ (Comite Maritime International – CMI) เมื่อเดือนมิถุนายน ค.ศ.1963 ในการประชุม The Stockholm Conference of the CMI ในหัวข้อแก้ไขทบทวน Hague Rules ได้ยื่นร่างทบทวนต่อ Diplomatic Conference on Maritime Law ในความจริงต้องแก้ไขผลคำพิพากษา 2 คดี ซึ่งในครั้งแรกก็ปฏิเสธที่จะแก้ไขปัญหาผลของคดี 2 คดี³ ร่างแก้ไขเพิ่มเติม Hague Rules ฉบับนี้ยังไม่ได้ทำเป็นอนุสัญญาหรือพิธีสาร เนื่องจากฝ่ายเจ้าของสินค้าไม่พอใจเป็นอย่างมากใน Visby Rules ข้อที่ว่าด้วยเจ้าของเรือต้องจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเล ซึ่ง Visby Rules ได้ลดหย่อนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยลงกว่าเดิมมากเกินไป

ต่อมาในการประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายพาณิชย์ (The Diplomatic Conference on Maritime Law) สมัยปี ค.ศ.1967/1968 ที่ประชุมได้ตกลงทำพิธีสาร (Protocol) ขึ้น

³ ชนะชัย เลิศสุชาตวนิช, “กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ กรณีศึกษา : Hanjin”. นิตกรชำนาญการ กลุ่มกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ สำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า

ฉบับหนึ่ง คือ Protocol to amend the International Convention for the unification of certain rules of relating to bills of lading signed at Brussels on 23rd of February 1968 เพื่อแก้ไขเพิ่มเติม Hague Rules พิธีสารฉบับนี้เรียกว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติม โดยพิธีสาร ลงนามที่กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968. “Hague Visby Rules”) พิธีสารฉบับนี้ได้รวมเอาสาระสำคัญในข้อแก้ไขเพิ่มเติมตาม Visby Rules ไว้ด้วยทุกข้อ นอกจากข้อที่ว่าด้วยหน้าที่เจ้าของเรือต้องจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเล และที่ประชุมตกลงให้เรียกพิธีสารนี้ว่า **Hague – Visby Rules** ซึ่งมีสาระสำคัญบางเรื่องเพิ่มขึ้นหรือแตกต่างไปจาก **Hague Rules**⁴

อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติม โดยพิธีสาร ลงนามที่กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968. “Hague Visby Rules”) มีสาระสำคัญแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “**Hague Rules**”) ตัวอย่างเช่น

- กำหนดว่า ถ้าใบตราส่งได้ออนไปยังบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยสุจริตแล้ว ห้ามมิให้ผู้ขนส่งโต้แย้งว่าสินค้าที่ผู้ส่งสินค้าส่งมากับเรือของตนนั้นมีสภาพ จำนวน ปริมาตร หรือน้ำหนักแตกต่างไปจากที่ระบุไว้ในใบตราส่ง
- Hague – Visby Rules ไม่มีบทนิยามคำว่า “ใบตราส่ง”
- การกำหนดให้อายุความ 1 ปี ใช้กับการฟ้องผู้ขนส่งไม่ว่าในมูลคดีใดก็ตาม⁵
- การเพิ่มการจำกัดความรับผิดจากเดิม 100 ปอนด์ต่อหีบห่อเป็น 666.67 SDR เป็นต้น⁶

⁴ อรรถ โสภาสศักดิ์กุล, “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544), หน้า 45.

⁵ ชนะชัย เลิศสุชาตวนิช, “กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ กรณีศึกษา : Hanjin”. นิตกรชำนาญการ กลุ่มกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ สำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า

⁶ เรื่องเดียวกัน

อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ลงนามที่กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968. “Hague Visby Rules”) มีผลใช้บังคับใน 22 ประเทศ รวมทั้ง 8 ประเทศในกลุ่มประเทศประชาคมยุโรป กลุ่มสแกนดิเนเวีย และประเทศสหราชอาณาจักร เป็นต้น⁷ ซึ่งพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเลของประเทศสหราชอาณาจักร ค.ศ.1971 ได้ผนวก Hague Visby Rules ไว้และเรียกชื่อเหมือนกับ Hague Rules แต่ได้เพิ่มเติมว่า As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968 มีผลใช้ใน ประเทศสหราชอาณาจักร เมื่อวันที่ 23 มิถุนายน ค.ศ. 1977

อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ลงนามที่กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968. “Hague Visby Rules”) ได้แก้ไขสาระสำคัญบางประการของอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “Hague Rules”) ในเรื่องของหน้าที่เจ้าของเรือต้องจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเล กำหนดให้อายุความ 1 ปี ใ้กับการฟ้องผู้ขนส่งไม่ว่าในมูลคดีใดก็ตาม การเพิ่มการจำกัดความรับผิดชอบจากเดิม 100 ปอนด์ต่อหีบห่อเป็น 666.67 SDR⁸ เป็นต้น

ต่อมามีการประชุมของคณะอนุกรรมการขององค์การสหประชาชาติที่เมือง Hamburg จึงมีการร่างอนุสัญญาชื่อ Hamburg Rules ขึ้นในปี ค.ศ.1978

⁷ ชนะชัย เลิศสุชาตวนิช, “กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ กรณีศึกษา : Hanjin”. นิตกรชำนาญการ กลุ่มกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ สำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า

⁸ เรื่องเดียวกัน

1.3 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978 (United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea, 1978. “Hamburg Rules”)

แม้ว่า Hague Rules ได้ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร (Protocol) เรียกว่า Hague – Visby Rules แล้ว ก็ยังมีผู้ไม่พึงพอใจต่อกฎเกณฑ์นี้อยู่ โดยเฉพาะกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาเห็นว่าหลักเกณฑ์ของ Hague Rules ให้ประโยชน์แก่ผู้ขนส่งมากเกินไป โดยกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ระดับต่ำมาก ต่อมาคณะอนุกรรมการขององค์การสหประชาชาติ (The United Nations Commission for International Trade Law: UNCITRAL) ได้เป็นผู้ดำเนินการยกร่างจนกระทั่งมีการประชุมที่เมือง Hamburg ในเดือนมีนาคม 1978 โดยการสนับสนุนของสหประชาชาติ ซึ่งมีประเทศที่เข้าร่วม 78 ประเทศ⁹ จึงได้จัดทำอนุสัญญากรุงฮัมบวร์ค (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg Rules) หรือเรียกโดยทั่วไปว่า Hamburg Rules ขึ้นเมื่อวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 มีทั้งหมด 34 มาตรา ในมาตรา 34 วรรคท้ายระบุว่า ทำขึ้นเป็นภาษา อาหรับ จีน อังกฤษ ฝรั่งเศส รัสเซีย และสเปน มีผลใช้บังคับแล้วเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ.2535 โดยประเทศ Zambia เป็นประเทศสุดท้ายที่ทำให้สัตยาบันครบ 20 ประเทศตามมาตรา 30 ของอนุสัญญานี้ ซึ่งบัญญัติว่า ให้มีผลใช้บังคับในวันแรกของเดือน หลังจากครบ 1 ปี เมื่อมีประเทศให้สัตยาบันครบ 20 ประเทศ “This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit the 20 instrument of ratification, acceptance, approval or accession”¹⁰

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978 (United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea, 1978. “Hamburg Rules”) ได้เพิ่มและเปลี่ยนแปลงหลักการของอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “Hague Rules”) ในหลายประเด็น¹¹ อาทิเช่น

- การเพิ่มนิยามคำว่า “Bill of Lading” ซึ่งใน Hague Visby Rules ไม่มี
- การเปลี่ยนอายุความการเรียกร้องต่อผู้ขนส่งจาก 1 ปีเป็น 2 ปี
- การเพิ่ม “Actual Carrier” ให้บุคคลที่ต้องร่วมรับผิดในการขนส่ง

⁹ ชนะชัย เลิศสุชาตวนิช, “กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ กรณีศึกษา : Hanjin”. นิตกรชำนาญการ กลุ่มกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ สำนักกฎหมาย กรมเจ้าท่า

¹⁰ เรื่องเดียวกัน

¹¹ เรื่องเดียวกัน

- การเปลี่ยนแปลงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งจากเดิมที่ Hague Rules และ Hague Visby Rules กำหนดไว้เป็นข้อๆ เป็นการกำหนดให้ผู้ขนส่งพิสูจน์ว่าได้ใช้มาตรการอันควรที่ต้องใช้เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายหรือความล่าช้าและผลที่ตามมา
- การเพิ่มความรับผิดของผู้ขนส่งให้รวมถึงการส่งมอบช้า (delay)
- เพิ่มการจำกัดความรับผิดสำหรับความเสียหายหรือความสูญหายของสินค้า เป็น 835 SDR ต่อหีบห่อ หรือ 2.5 SDR ต่อกิโลกรัมแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่าและสองเท่าครึ่งของค่าระวางในกรณีส่งมอบช้าเป็นต้น

อนุสัญญาฉบับนี้มีอิทธิพลต่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทย

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea, 1978. “**Hamburg Rules**”) มีบทบัญญัติเกี่ยวกับใบตราส่งดังนี้

- ก. เมื่อผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้รับสินค้าไว้แล้ว และเมื่อผู้ส่งของร้องขอ ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้
- ข. ใบตราส่งอาจจะลงนามโดยบุคคลผู้ได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่ง ใบตราส่งที่ลงนามโดยกัปตันเรือที่ขนส่งสินค้านั้น ถือว่าได้ลงนามแทนผู้ขนส่ง

ใบตราส่งต้องมีข้อความที่เป็นสาระสำคัญดังนี้

- ก. ลักษณะทั่วไปของสินค้า เครื่องหมายที่ระบุถึงตัวสินค้า การแจ้งโดยชัดแจ้งถึงสภาพอันตรายของสินค้า จำนวนหีบห่อหรือชิ้น น้ำหนักของสินค้าหรือจำนวนที่เรียกนับเป็นอย่างอื่น
- ข. สภาพของสินค้าที่ปรากฏ
- ค. ชื่อและสำนักงานของผู้ขนส่ง
- ง. ชื่อผู้ส่ง
- จ. ผู้รับสินค้าหากว่าผู้ส่งได้ระบุตัวไว้
- ฉ. เมืองท่าบรรทุกสินค้าที่ระบุไว้ในสัญญาการรับขนของทางทะเลและวันที่ได้รับมอบสินค้า ณ ท่าเรือบรรทุกสินค้า
- ช. เมืองท่าขนถ่ายสินค้าขึ้นตามที่ระบุไว้ในสัญญาการรับขนของทางทะเล
- ซ. จำนวนใบตราส่งที่ออก หากว่าได้มีการออกใบตราส่งหลายฉบับ
- ฅ. สถานที่ออกใบตราส่ง

- ญ. ลายมือชื่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่จะทำการในนามของผู้ขนส่ง
- ฎ. ค่าระวางที่จะต้องจ่ายโดยผู้รับสินค้า
- ฏ. ข้อความที่แสดงว่าสินค้าจะบรรทุกหรือสามารถถูกบรรทุกบนปากระวาง
- ฐ. วันหรือระยะเวลาในการส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือขนถ่ายสินค้าขึ้น หากว่าได้มีการตกลงกันไว้โดยชัดแจ้ง
- ฑ. จำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่สูงกว่าที่อนุสัญญากำหนด หากว่าได้มีการตกลงกัน

เมื่อสินค้าถูกบรรทุกลงเรือเรียบร้อยแล้ว ถ้าผู้ส่งของร้องขอ ผู้ขนส่งจะต้องออกใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ให้แก่ผู้ส่งของ เพื่อเป็นหลักฐานแสดงว่าสินค้าได้ถูกบรรทุกลงเรือลำเดียวหรือหลายลำ และวันที่ทำการบรรทุกสินค้านั้น กรณีที่ได้มีการออกใบตราส่งหรือเอกสารอื่นให้แก่ผู้ส่งของแล้ว ถ้าผู้ขนส่งร้องขอ ผู้ส่งของต้องคืนใบตราส่งหรือเอกสารดังกล่าวให้ผู้ขนส่งเพื่อแลกกับใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว”

Hamburg Rules ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ของใบตราส่งในฐานะเป็นเอกสารสิทธิไว้โดยตรง แต่อนุมาณได้ว่า Hamburg Rules ยอมรับว่าใบตราส่งถือเป็นสัญลักษณ์แทนสินค้า¹² โดยพิจารณาจากบทบัญญัติที่คุ้มครองบุคคลภายนอกผู้รับ โอนใบตราส่งโดยสุจริต แสดงให้เห็นว่าใบตราส่งสามารถโอนให้แก่กันได้ และผู้ขนส่งย่อมต้องส่งมอบสินค้าให้ผู้ทรงใบตราส่งเมื่อมีการเวนคืนใบตราส่ง¹³

กฎที่ 2 แห่ง Hamburg Rules ใช้บังคับแก่สัญญาฉบับของทางทะเลระหว่างรัฐ 2 รัฐ (โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของเรือผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งที่แท้จริง ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้อง) ถ้า

- (ก) ท่าเรือที่บรรทุกตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับของทางทะเลอยู่ในรัฐภาคี หรือ
- (ข) ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าลงเรือตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับของทางทะเลอยู่ในรัฐภาคี หรือ
- (ค) ท่าเรือที่ขนถ่ายสินค้าลงเรือตามที่กำหนดไว้ในสัญญาฉบับของทางทะเลมีมากกว่า 1 ท่า และท่าที่ขนถ่ายสินค้าที่แท้จริงตั้งอยู่ในรัฐภาคี หรือ

¹²Hamburg Rules นิยามคำว่า “Bill of Lading” ใน Article 1 (7) means a document which evidences a contract by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, ...

¹³อรทัย โอภาสศักดิ์กุล, “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544), หน้า. 47.

- (ง) ใบตราส่งหรือเอกสารอย่างอื่นซึ่งเป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเล ได้ออกในรัฐภาคี หรือ
- (จ) ใบตราส่งหรือเอกสารอย่างอื่นซึ่งเป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเล บัญญัติว่ากฎเกณฑ์ของอนุสัญญานี้หรือกฎหมายของรัฐใดซึ่งอนุวัติการตาม กฎเกณฑ์ของอนุสัญญานี้ให้ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเล นั้น

ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา Hague Rules, Hague Visby Rules และ Hamburg Rules ดังกล่าวข้างต้น แต่ได้นำเอาหลักการของอนุสัญญาดังกล่าวมาผสมผสานกันแล้วร่างเป็น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทย

2. การออกใบตราส่งด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์

ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในต่างประเทศมีมานานแล้วในทางปฏิบัติ มีความพยายามในการสร้างใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มากมาย ก่อให้เกิดหลักเกณฑ์แม่แบบที่สามารถนำมาเป็นแนวทางให้แก่ประเทศต่างๆ นำไปใช้ปฏิบัติยึดถือเป็นแบบอย่างได้ อาทิเช่น ความพยายามจากการทดลองใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ SEADOCs หรือแม้กระทั่งในประเทศอังกฤษซึ่งเป็นมหาอำนาจทางด้านการรับขนของทางทะเล ก็มีกฎหมายแม่แบบที่เรียกว่า CMI Rules for Electronic Bills of Lading ใช้สำหรับการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ส่วนทางด้านยุโรปก็มีความพยายามตั้งโครงการที่สร้างใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ขึ้นเพื่อทำหน้าที่ให้เหมือนกับใบตราส่งดั้งเดิม คือ โครงการ Bolero (Bolero Project)¹⁴

2.1 SEADOCs

ความพยายามที่จะสร้างใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เปลี่ยนมือได้เริ่มแรกโดย SEADOCs Registry Limited ซึ่ง London co-operative ร่วมทุนระหว่าง Chase Manhattan กับ INTERTANKO ซึ่งเป็นสมาคมบรรทุกน้ำมัน เพื่อรองรับความเป็นไปได้ทางเทคนิค

SEADOCs เป็นกลุ่มทดลองใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เริ่มแรก ก่อตั้งเป็นหน่วยงานรับจดทะเบียนอิเล็กทรอนิกส์ในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ รวมกลุ่มขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการใช้ใบ

¹⁴ อรรถชัย โสภาสศักดิ์กุล, “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544), หน้า 89.

ตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ให้คู่ค้าสามารถทำการค้าขายน้ำมันดิบได้โดยโอนสิทธิที่จะได้รับน้ำมันดิบได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากน้ำมันดิบอาจถูกซื้อขายระหว่างทางและการส่งเอกสารเป็นไปอย่างล่าช้ามากในการส่งเอกสารไปให้ผู้ซื้อแต่ละราย จึงต้องหาสิ่งที่จะทดแทนการส่งใบตราส่งแบบกระดาษ SEADOCS พยายามเลียนแบบความเป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้ โดยการสร้างใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ และ SEADOCS ทำหน้าที่เป็นหน่วยทะเบียนกลางโอนสลักหลังใบตราส่งไปยังผู้รับใบตราส่ง รหัสของ SEADOCS ที่ส่งให้แก่ผู้ส่งของ(ผู้ทรงใบตราส่ง)จึงเปรียบเสมือนเป็นใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อผู้ส่งของต้องการโอนสิทธิในใบตราส่งก็จะให้รหัสนี้แก่ผู้รับตราส่ง ซึ่ง SEADOCS จะเป็นตัวกลางที่จะคอยตรวจสอบการโอน และการบันทึกชื่อของเจ้าของรหัสคนใหม่ที่ได้รับการโอน อีกทั้ง SEADOCS จะมอบสำเนากระดาษของใบตราส่งเปลี่ยนมือได้ทางอิเล็กทรอนิกส์ไปยังผู้รับสลักหลังคนสุดท้ายเพื่อให้สามารถได้รับสินค้าจากผู้ขนส่ง หากคู่สัญญาเลือกใช้เอกสารกระดาษ

การทำงานของ SEADOCS นั้น เมื่อผู้ส่งของ (ผู้ทรงใบตราส่ง) มีคำบอกกล่าวไปยัง SEADOCS ว่าต้องการเปลี่ยนมือใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ส่งของ (ผู้ทรงใบตราส่ง) จะกำหนดตัวผู้รับสลักหลัง (ผู้ซื้อ) SEADOCS จะใช้รหัสที่ส่งมอบให้แก่ผู้ทรงใบตราส่งตรวจสอบข้อความของผู้ทรงใบตราส่งก่อนดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ ผู้ทรงใบตราส่งต้องบอกกล่าวแก่ SEADOCS ถึงเจตนาในการโอนด้วย และผู้รับสลักหลังหรือผู้ซื้อควรแจ้งให้ SEADOCS ทราบถึงการสนองรับการโอนด้วย ซึ่ง SEADOCS จะตรวจสอบความถูกต้องของข้อความของผู้รับสลักหลังด้วยกฎตรวจสอบอีกส่วนหนึ่ง การตรวจสอบก็เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าข้อความถูกต้องและคำสั่งได้ถูกรับไว้เรียบร้อยแล้ว

SEADOCS จะบันทึกชื่อของผู้รับสลักหลังหรือผู้ซื้อในทะเบียนในฐานะเจ้าของสินค้าคนใหม่ หลังจากที่ข้อความทั้งหมดถูกตรวจสอบแล้ว เมื่อสินค้ามาถึงปลายทาง SEADOCS จะส่งเลขรหัสที่ระบุไว้โดยเฉพาะไปให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับสลักหลังใบตราส่งคนสุดท้าย ผู้รับสลักหลังจะกลายเป็นเจ้าของสินค้านี้โดยปริยายให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าได้

อย่างไรก็ตาม SEADOCS ก็ดำเนินการล้มเหลว โดยมีสาเหตุจากหลายประการ กล่าวคือ ไม่มีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ร่วมจดทะเบียนกับ SEADOCS และการประกันการปฏิบัติงานของ SEADOCS ก็ใช้เงินประกันที่สูงมาก นอกจากนี้ ผู้ขายสินค้ายังไม่ต้องการให้มีหน่วยงานกลางที่เก็บข้อมูลเพราะอาจทำให้มีการตรวจสอบภาษีและอาจทำให้เสียผลประโยชน์กับคู่แข่งหากข้อมูลดังกล่าวหลุดรั่วออกไป

2.2 Comite Maritime International Rules for Electronic Bill of Lading (CMI Rules for Electronic Bill of Lading)

The Comite Maritime International (CMI)¹⁵ ได้รับเอากฎเกณฑ์สำหรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Bills of Lading) ในปี 1990 ซึ่งกฎเกณฑ์ของ CMI Rules จะนำมาใช้ต่อเมื่อคู่สัญญาสมัครใจ เมื่อคู่สัญญารับขนของทางทะเลตกลงที่จะนำกฎเกณฑ์ของ CMI Rules for Electronic Bill of Lading มาบังคับใช้ ผลคือ คู่สัญญาอาจตกลงในเรื่องกฎเกณฑ์ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญารับขนของทางทะเล ดังที่ CMI Rules กำหนดไว้ว่า “กฎเกณฑ์เหล่านี้จะบังคับใช้ต่อเมื่อคู่สัญญาให้ความยินยอม กฎเกณฑ์ดังกล่าวถูกกำหนดโดยถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญารับขนของทางทะเล”

CMI Rules มีกฎการทำงาน ดังนี้

หลังจากที่ปลายทางทั้งของผู้ส่ง (Shipper) และของผู้ขนส่ง (Carrier) มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งกันและกัน โดยต้องปรากฏในสัญญารับขนของทางทะเลว่า คู่สัญญาตกลงให้ใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ และยอมรับว่า CMI Rules เป็นพื้นฐานในนิติสัมพันธ์อีกด้วย ทั้งนี้ข้อความที่ได้รับทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่ามีความเทียบเท่าเอกสารกระดาษ

การสร้างใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ CMI Rules วางเงื่อนไขไว้ว่า ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวถึงการได้รับสินค้าให้แก่ผู้ส่งของทราบ

กระบวนการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ CMI Rules¹⁶ มีดังนี้

1. ผู้ส่งของ (Shipper) ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่ง (Carrier)
2. ผู้ส่งของ (Shipper) ทำใบจองเรือ (Booking Note) ส่งให้ผู้ขนส่ง (Carrier)
3. ผู้ขนส่ง (Carrier) ยืนยันตอบรับ (Confirmation) มายังผู้ส่งของ (Shipper)
4. ผู้ส่งของ (Shipper) ส่งสินค้า (Cargo) ไปยังผู้ขนส่ง (Carrier)

¹⁵ อรรถช โภกาสศักดิ์สกุล, “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544)

¹⁶ อรรถช โภกาสศักดิ์สกุล, “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544) หน้า. 92.

5. ผู้ขนส่งส่งข้อความที่ได้รับและกุญแจส่วนตัว (Private Key 1) มายังผู้ส่งของ
6. ผู้ส่งของยืนยันตอบรับและส่งข้อมูลโดยใช้ Private Key 1
7. ผู้ขนส่งยืนยันตอบรับไปยังผู้ส่งของ (Confirmation)

หากมีการซื้อขายหรือโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ขนส่งอยู่ในเรือ ผู้ส่งของ (Shipper) จะทำสัญญาซื้อขายหรือตกลงโอนสิทธิ์ในสินค้าให้กับผู้ซื้อ (ผู้รับตราส่ง/ผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่) ผู้ส่งของ (Shipper) ต้องส่งข้อมูลว่าได้ทำสัญญาซื้อขายหรือตกลงโอนสิทธิ์ในสินค้าที่ขนส่งให้กับผู้รับตราส่ง (Consignee) ระบุว่าซื้อขายหรือโอนสิทธิ์ในสินค้าทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นสินค้าจำนวนเท่าใดไปยังผู้ขนส่ง โดยใช้ Private Key 1 จากนั้น ผู้รับตราส่ง (Consignee) ทำสัญญารับขนของทางทะเลเป็นความตกลงทางอิเล็กทรอนิกส์กับผู้ขนส่ง (Carrier) โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. ผู้รับตราส่ง (Consignee) ทำสัญญารับขนของทางทะเลเป็นความตกลงทางอิเล็กทรอนิกส์กับผู้ขนส่ง (Carrier)
2. ผู้รับตราส่ง (Consignee) ยืนยันการรับโอนสิทธิ์ในสินค้าที่ได้รับจากผู้ส่งของ (ผู้ทรงใบตราส่งคนก่อน) ไปยังผู้ขนส่ง
3. ผู้ขนส่งส่งข้อมูลกุญแจส่วนตัว (Private Key 2) ไปยังผู้รับตราส่ง
4. ผู้รับตราส่งยืนยันตอบรับ (Confirmation) และส่งมอบตามคำสั่ง โดยใช้ Private Key 2
5. ผู้ขนส่งยืนยันตอบรับไปยังผู้รับตราส่ง
6. ผู้รับตราส่งระบุตัวบุคคลว่าเป็นใคร โดยใช้ Private Key 2 ไปยังผู้ขนส่ง
7. หากมีการซื้อขายหรือโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าอีกระหว่างขนส่งก็ทำเช่นเดียวกันนี้
8. ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้า (Cargo) ให้กับผู้รับตราส่งคนสุดท้าย

2.2.1 กฎเกณฑ์เกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ CMI Rules for Electronic Bills of Lading

ในเรื่องเกี่ยวกับการกำหนดกฎเกณฑ์ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เราจำเป็นต้องทราบเรื่องเหล่านี้เพื่อให้เข้าใจตรงกันก่อนว่า กฎเกณฑ์ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หมายความว่ากฎเกณฑ์หรือข้อตกลงเกี่ยวกับสัญญาในการที่จะขนส่งสินค้าทางทะเล และกฎเกณฑ์หรือข้อตกลงนี้จะใช้เฉพาะกรณีที่คุณสัญญาในการรับส่งสินค้าทางทะเลได้ตกลงให้ใช้กฎเกณฑ์นี้เท่านั้น ดังที่ได้กล่าวมาในบทที่ 2 แล้วเกี่ยวกับใบตราส่งแบบกระดาษว่าเป็นเอกสารสำคัญในการขนของทางทะเล เพราะเป็นเอกสารสิทธิ์ในสินค้า และเจ้าของสินค้า (ผู้ทรงใบตราส่ง) สามารถทำการขาย/โอนสินค้าให้กับบุคคลภายนอกในระหว่างที่สินค้ายังอยู่ในเรือในระหว่างขนส่งได้

คำว่า “EDI หรือ Electronic Data Interchange” หมายความว่า การส่งหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น การส่งหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลการค้าทางการติดต่อสื่อสารทางไกลซึ่งผู้ที่ส่งข้อมูลถึงกันอยู่ห่างกันโดยระยะทาง

“UN/EDI FACT” หมายความว่า กฎเกณฑ์ของสหประชาชาติว่าด้วยการส่งหรือติดต่อสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการบริหารจัดการ, การค้า และการขนส่ง

“กุญแจส่วนตัว (Private Key)” หมายความว่า ชุดตัวเลข และ/หรือตัวอักษร ซึ่งคู่สัญญาอาจตกลงใช้ในการติดต่อเกี่ยวกับการจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อให้สินค้าที่จัดส่งถูกส่งถึงมือผู้รับ โอน หรือเจ้าของ Private Key คนสุดท้ายของสินค้าที่ขนส่งนั้น

“ผู้ทรงใบตราส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้มีสิทธิโดยชอบธรรมในการรับสินค้าที่ขนส่งทางทะเล โดยเป็นผู้ที่มีใบตราส่งแบบกระดาษในครอบครอง หรือเป็นเจ้าของ Private Key คนสุดท้ายของสินค้าที่ขนส่งนั้น

“ระบบประมวลผลกลาง” หมายความว่า ระบบคอมพิวเตอร์ที่ใช้ตรวจสอบธุรกรรมและเก็บรวบรวม บันทึกข้อมูลทางการค้า, ข้อมูลทางบัญชี ฯลฯ เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

1) กฎเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีปฏิบัติหรือระเบียบปฏิบัติ

เมื่อคู่สัญญาตกลงให้ใช้กฎเกณฑ์เกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์โดยไม่มีข้อขัดแย้งเกี่ยวกับกฎเกณฑ์นี้ the Uniform Rules of Conduct for Interchange of Trade Data by Teletransmission, 1987 (UNCID) จะถูกนำมาใช้ระหว่างคู่สัญญา

EDI ภายใต้กฎเกณฑ์เหล่านี้จะเป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวกับ UN/EDIFACT อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงใช้วิธีส่งหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลทางการค้าวิธีอื่นใดตามที่ผู้ใช้ทุกฝ่ายตกลงกันได้

ถ้าไม่มีการตกลงกันเป็นอย่างอื่น การจัดรูปแบบเอกสารสำหรับสัญญารับขนของทางทะเลจะเป็นไปตาม UN Layout Key หรือที่สอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศของใบตราส่ง

ถ้าไม่ได้มีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับข้อมูลไม่มีสิทธิทำอะไรกับข้อมูลที่ได้รับเว้นแต่ เขาจะได้รับข้อมูลที่ได้รับการรับรองยืนยันความถูกต้องของข้อมูล

หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นระหว่างคู่สัญญาเกี่ยวกับข้อมูลที่ได้ส่งหรือแลกเปลี่ยนข้อมูลกัน ระบบประมวลผลกลางอาจถูกนำมาใช้เพื่อพิสูจน์เกี่ยวกับข้อมูลที่ได้รับ ข้อมูลอื่นๆที่ไม่เกี่ยวกับข้อมูลที่พิพาทจะถูกเก็บเป็นความลับและไม่จำเป็นต้องถูกตรวจสอบ ส่วนข้อมูลที่ถูกเปิดเผยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้เพราะเป็นส่วนหนึ่งของการตรวจสอบโดยหน่วยประเมินผลกลาง หน่วยประเมินผลกลางต้องรักษาความเชื่อมั่นและไว้วางใจ และไม่เปิดเผยข้อมูลให้บุคคลภายนอกล่วงรู้ และไม่นำข้อมูลไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่น

การโอนสิทธิใดๆ ในสินค้าจะถูกพิจารณาถึงข้อมูลส่วนตัว และจะไม่ส่งมอบสินค้าให้แก่บุคคลภายนอกที่ไม่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งสินค้าหรือการตรวจสินค้าผ่านด่านศุลกากร

2) รูปแบบและรายละเอียดของใบตราส่ง

ผู้ขนส่งเมื่อรับสินค้าจากผู้ส่งของแล้วจะออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ โดยระบุข้อมูลที่ผู้อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ส่งของ ใบตราส่งจะต้องมีข้อมูลต่อไปนี้

- (1) ชื่อของผู้ส่งของ
- (2) รายละเอียดเกี่ยวกับสินค้า จำนวน ปริมาณ ชนิด สภาพของสินค้า พร้อมทั้งวิธีเก็บรักษา เช่น เก็บในตู้เย็นหรือตู้แช่แข็ง และรายละเอียดอย่างอื่นเช่นเดียวกับใบตราส่งแบบกระดาษ
- (3) วันที่และสถานที่ที่รับสินค้า
- (4) ข้อสัญญาและเงื่อนไขเกี่ยวกับการขนส่งของผู้ขนส่ง
- (5) กุญแจส่วนตัว

ผู้ส่งของต้องยืนยันข้อมูลใบตราส่งต่อผู้ขนส่ง เพื่อยืนยันว่าผู้ส่งของจะเป็นผู้ทรงใบตราส่ง

ถ้าผู้ทรงใบตราส่งร้องขอ ใบตราส่งจะต้องระบุวันที่และสถานที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทันทีที่สินค้าถูกบรรจุลงเรือ

รายละเอียดของข้อมูลในข้อ 4 วรรค 2 (2), (3) และ (4) ของกฎเกณฑ์นี้ รวมถึงวันที่และสถานที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าในข้อ 4 วรรค 3 ของกฎเกณฑ์นี้จะมีผลบังคับเช่นเดียวกับใบตราส่งแบบกระดาษ

3) ข้อสัญญาและเงื่อนไขเกี่ยวกับสัญญารับขนของทางทะเล

เป็นที่เข้าใจตรงกันว่ารายละเอียดข้อสัญญาและเงื่อนไขที่ผู้ขนส่งระบุไว้ในใบตราส่งจะถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญารับขนส่งสินค้านั้น

รายละเอียดข้อสัญญาและเงื่อนไขต่างๆ ต้องเป็นที่เข้าใจตรงกันระหว่างคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล

ในกรณีมีข้อขัดแย้งหรือเป็นการไม่แน่ชัดว่าจะใช้ข้อสัญญาและเงื่อนไขที่ตกลงกันหรือใช้กฎเกณฑ์นี้ ให้ใช้กฎเกณฑ์นี้บังคับ

สัญญารับขนของทางทะเลที่ใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จะอยู่ภายใต้บังคับแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งจะมีผลให้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มีผลทางกฎหมายเทียบเท่ากับใบตราส่งแบบกระดาษ

4) สิทธิในการจัดการ ควบคุม ตรวจสอบ และโอนสิทธิในสินค้า

ผู้ทรงใบตราส่งเป็นบุคคลผู้เดียวเท่านั้นที่มีสิทธิต่อไปนี้ต่อผู้ขนส่ง

- (1) สิทธิที่จะรับสินค้าที่ระบุในใบตราส่ง
- (2) สิทธิที่จะแต่งตั้งผู้รับสินค้า หรือตัวแทนผู้รับสินค้าเพื่อไปรับสินค้าแทน
- (3) โอนสิทธิในการจัดการ ควบคุม ตรวจสอบ และโอนสิทธิในสินค้าแก่บุคคลภายนอก
- (4) สั่งผู้ขนส่งเกี่ยวกับการจัดการสินค้าตามข้อสัญญาและเงื่อนไขในใบตราส่ง

อิเล็กทรอนิกส์ได้เช่นเดียวกับกรณีใช้ใบตราส่งแบบกระดาษ

การโอนสิทธิในการจัดการ ควบคุม ตรวจสอบ และโอนสิทธิในสินค้าจะมีผลเมื่อ

- (1) ผู้ทรงใบตราส่งคนปัจจุบันแจ้งแก่ผู้ขนส่งพร้อมด้วยการแสดงเจตนาโอนสิทธิในสินค้าแก่ผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่
- (2) ผู้ขนส่งยืนยันข้อมูลที่ได้รับแจ้ง
- (3) ผู้ขนส่งส่งข้อมูลตามที่ระบุในข้อ 4 (ยกเว้นกุญแจส่วนตัว) ไปยังผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่
- (4) ผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่แสดงเจตนาตอบรับสิทธิในสินค้า
- (5) ผู้ขนส่งยกเลิกกุญแจส่วนตัวของผู้ทรงใบตราส่งคนก่อน และส่งข้อมูลกุญแจส่วนตัวใหม่ไปยังผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่

ถ้าผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่ไม่ตอบรับสิทธิในสินค้าต่อผู้ขนส่งภายในเวลาอันสมควร สิทธิในสินค้าของผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่จะถูกยกเลิก ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งแก่ผู้ทรงใบตราส่งคนปัจจุบัน (ผู้ทรงใบตราส่งคนเดิม) และกุญแจส่วนตัวเดิมจะมีผลใช้บังคับอีกครั้ง

การโอนสิทธิในสินค้ากรณีใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ข้างต้นจะมีผลเช่นเดียวกับการโอนสิทธิในสินค้ากรณีใช้ใบตราส่งแบบกระดาษ

5) กุญแจส่วนตัว (Private Key)

กุญแจส่วนตัวเป็นเรื่องเฉพาะตัวของผู้ทรงใบตราส่งแต่ละคนตามลำดับ โดยกุญแจส่วนตัวจะไม่ถูกโอนให้แก่กันระหว่างผู้ทรงใบตราส่งด้วยกัน ผู้ขนส่งและผู้ทรงใบตราส่งจะมีการเก็บรักษากุญแจส่วนตัวเป็นความลับระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่งเพื่อความปลอดภัยต่อสิทธิในสินค้าที่ขนส่ง

ผู้ขนส่งเท่านั้นที่มีหน้าที่ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อยืนยันต่อผู้ทรงใบตราส่งคนปัจจุบัน โดยใช้กุญแจส่วนตัว เมื่อผู้ทรงใบตราส่งคนปัจจุบันส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยใช้กุญแจส่วนตัวมายังผู้ขนส่ง

6) การส่งมอบสินค้า

ผู้ขนส่งต้องแจ้งแก่ผู้ทรงใบตราส่งถึงสถานที่และวันที่จะส่งมอบสินค้าที่รับขนส่งทางทะเล ผู้ทรงใบตราส่งที่ได้รับแจ้งสถานที่และวันที่จะส่งมอบสินค้าแล้วมีหน้าที่ไปรับมอบสินค้าหรือให้ตัวแทนไปรับสินค้าแทนและยื่นยันรหัสศุลกากรแก่ส่วนตัวกับผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งจะส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าที่แจ้งรหัสศุลกากรแก่ส่วนตัวที่ถูกต้องต่อผู้ขนส่งซึ่งมีผลให้ศุลกากรส่วนตัวถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อการส่งสินค้าผิดพลาดพิสูจน์ได้ว่าการส่งมอบสินค้าที่รับขนส่งทางทะเลนั้นได้ส่งมอบโดยใช้ความระมัดระวังแก่ผู้รับสินค้าที่มีสิทธิรับสินค้าที่แท้จริง

7) สิทธิในการเลือกที่จะใช้เอกสารแบบกระดาษ

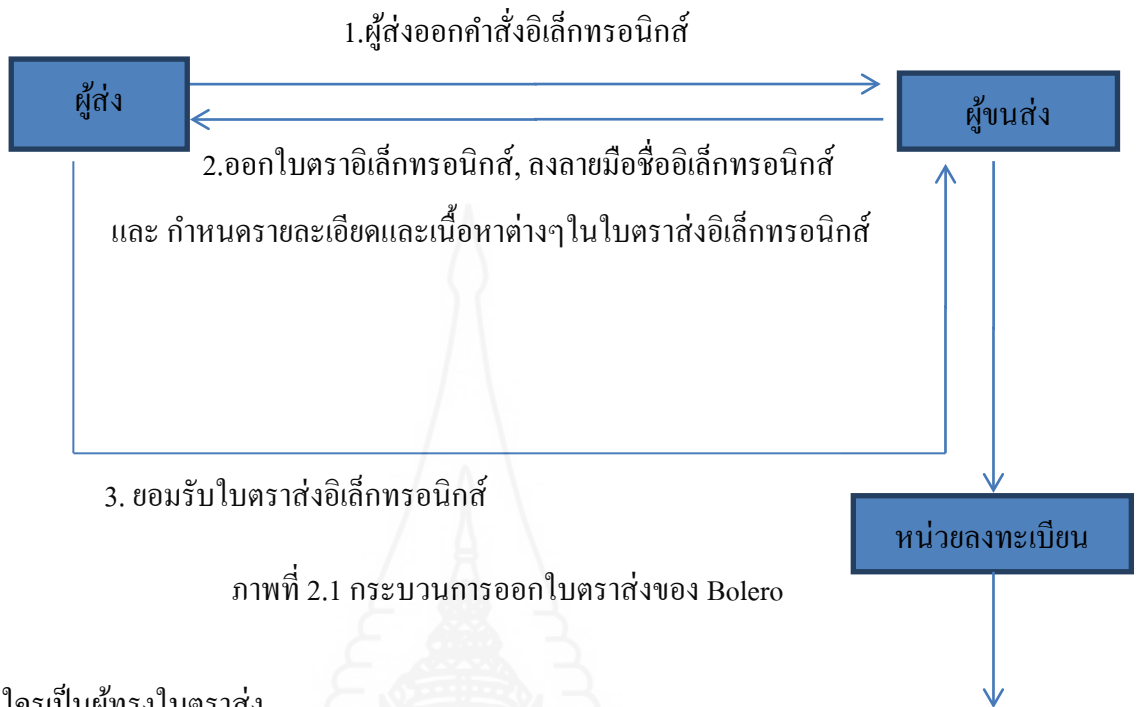
ผู้ทรงใบตราส่งมีสิทธิในการเลือกที่จะขอรับใบตราส่งแบบกระดาษจากผู้ขนส่งในเวลาใดก็ได้เมื่อได้ส่งสินค้าให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง เอกสารดังกล่าวจะระบุที่อยู่ของผู้ทรงใบตราส่ง และรายละเอียดต่างๆอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ขนส่งทางทะเลนั้นๆ

2.3 Bolero Project

เป็นโครงการร่วมทุน โดย สมาคมยุโรป ดำเนินการโดยสมาคมธุรกิจของบริษัทขนส่งธนาคาร และบริษัทโทรคมนาคม มีเป้าหมายที่จะใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างเต็มรูปแบบ Bolero มีการใช้มาตรฐานทางข้อมูลระหว่างประเทศที่เรียกว่า EDIFACT มีหน่วยงานทะเบียนกลางและระบบรักษาความปลอดภัยอยู่บนพื้นฐานของการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ และจะมี CA (Certification Authority) ออกลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้แก่สมาชิกของ Bolero ส่วนหน่วยทะเบียนกลางจะเป็นหน่วยงานที่เชื่อถือได้ เช่น บริษัทโทรคมนาคม หรือธนาคาร

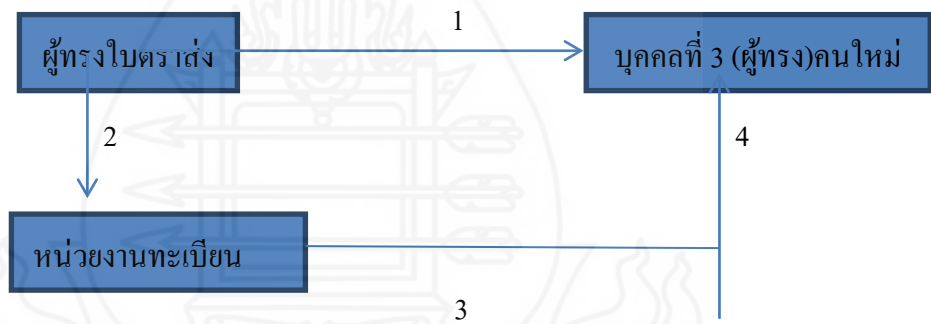
กระบวนการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ Bolero

1. คู่สัญญาทำความตกลงในการใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์โดยตกลงยอมรับไว้ล่วงหน้าก่อน
2. ผู้ส่งของส่งคำสั่งทางอิเล็กทรอนิกส์
3. ผู้ขนส่งจะได้รับคำสั่งทางอิเล็กทรอนิกส์แล้วออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ แล้วลงลายมือชื่อดิจิทัล จากนั้นจึงส่งกลับไปให้ผู้ส่งของ
4. เมื่อมีการตอบรับใบตราส่งแล้ว ผู้ขนส่งส่งข้อความไปให้หน่วยทะเบียนกลาง



ภาพที่ 2.1 กระบวนการออกใบตราส่งของ Bolero

3 ใครเป็นผู้ทรงใบตราส่ง



ภาพที่ 2.2 กรณีที่ผู้ทรงต้องการ โอนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ให้บุคคลที่ 3

1. โอนเอกสาร (ถ้ามี) และคำร้องขอ
 2. ส่งข้อมูลมายังหน่วยงานทะเบียนกลาง
 3. ตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงจากรหัสที่จดทะเบียนไว้ที่หน่วยทะเบียนกลาง และมีกฎหมาย
สาธารณะ ถอดรหัสข้อความ (เพื่อให้แน่ใจในที่มาของข้อความ)
 4. ส่งรหัสส่วนตัวกลับไปให้ผู้ทรงคนใหม่
- หมายเหตุ: เมื่อผู้ทรงคนใหม่ได้รับรหัสส่วนตัว ส่งผลให้สิทธิของผู้ทรงคนก่อนถูกยกเลิก และ โอน
สิทธิในการรับมอบสินค้าไปยังผู้ทรงคนใหม่

จากการศึกษาวิจัยพบว่า Seadocs, Comite Maritime International Rules for Electronic Bill of Lading (CMI Rules for Electronic Bill of Lading) และ Bolero Project ได้มีความพยายามสร้างและใช้ระบบของหน่วยงานของตนเองในการใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากได้สังเกตเห็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกจากการใช้ใบตราส่งในรูปแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นกระดาษเพียงอย่างเดียว โดย Seadocs ได้พยายามเลียนแบบความเป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้ โดยการสร้างใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ และ SEADOCs ทำหน้าที่เป็นหน่วยทะเบียนกลางออนไลน์ หลังใบตราส่งไปยังผู้รับใบตราส่ง รหัสของ SEADOCs ที่ส่งให้แก่ผู้ส่งของ (ผู้ทรงใบตราส่ง) จึงเปรียบเสมือนเป็นใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อผู้ส่งของต้องการโอนสิทธิในใบตราส่งก็จะให้รหัสให้แก่ผู้รับตราส่ง ซึ่ง SEADOCs จะเป็นตัวกลางที่จะคอยตรวจสอบการโอน และการบันทึกชื่อของเจ้าของรหัสคนใหม่ที่ได้รับการโอน อีกทั้ง SEADOCs จะมอบสำเนากระดาษของใบตราส่งเปลี่ยนมือได้ทางอิเล็กทรอนิกส์ไปยังผู้รับสลักหลังคนสุดท้ายเพื่อให้สามารถได้รับสินค้าจากผู้ขนส่ง หากคู่สัญญาเลือกใช้เอกสารกระดาษ

การทำงานของ SEADOCs นั้น เมื่อผู้ส่งของ (ผู้ทรงใบตราส่ง) มีคำบอกกล่าวไปยัง SEADOCs ว่าต้องการเปลี่ยนมือใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ส่งของ (ผู้ทรงใบตราส่ง) จะกำหนดตัวผู้รับสลักหลัง (ผู้ซื้อ) SEADOCs จะใช้รหัสที่ส่งมอบให้แก่ผู้ทรงใบตราส่งตรวจสอบข้อความของผู้ทรงใบตราส่งก่อนดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ ผู้ทรงใบตราส่งต้องบอกกล่าวแก่ SEADOCs ถึงเจตนาในการโอนด้วย และผู้รับสลักหลังหรือผู้ซื้อควรแจ้งให้ SEADOCs ทราบถึงการสนองรับการโอนด้วย ซึ่ง SEADOCs จะตรวจสอบความถูกต้องของข้อความของผู้รับสลักหลังด้วยคุณสมบัติตรวจสอบอีกส่วนหนึ่ง การตรวจสอบก็เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าข้อความถูกต้องและคำสั่งได้ถูกรับไว้เรียบร้อยแล้ว

SEADOCs จะบันทึกชื่อของผู้รับสลักหลังหรือผู้ซื้อในทะเบียนในฐานะเจ้าของสินค้าคนใหม่ หลังจากที่ข้อความทั้งหมดถูกตรวจสอบแล้ว เมื่อสินค้ามาถึงปลายทาง SEADOCs จะส่งเลขรหัสที่ระบุไว้โดยเฉพาะไปให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับสลักหลังใบตราส่งคนสุดท้าย ผู้รับสลักหลังจะกลายเป็นเจ้าของสินค้ามีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าได้

ในส่วนของ Comite Maritime International Rules for Electronic Bill of Lading (CMI Rules for Electronic Bill of Lading) มีกระบวนการในการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ดังนี้

1. ผู้ส่งของ (Shipper) ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่ง (Carrier)
2. ผู้ส่งของ (Shipper) ทำใบจองเรือ (Booking Note) ส่งให้ผู้ขนส่ง (Carrier)

3. ผู้ขนส่ง (Carrier) ยืนยันตอบรับ (Confirmation) มายังผู้ส่งของ (Shipper)
4. ผู้ส่งของ (Shipper) ส่งสินค้า (Cargo) ไปยังผู้ขนส่ง (Carrier)
5. ผู้ขนส่งส่งข้อความที่ได้รับและกุญแจส่วนตัว (Private Key 1) มายังผู้ส่งของ
6. ผู้ส่งของยืนยันตอบรับและส่งข้อมูลโดยใช้ Private Key 1
7. ผู้ขนส่งยืนยันตอบรับไปยังผู้ส่งของ (Confirmation)

หากมีการซื้อขายหรือโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ขนส่งอยู่ในเรือ ผู้ส่งของ (Shipper) จะทำสัญญาซื้อขายหรือตกลงโอนสิทธิ์ในสินค้าให้กับผู้ซื้อ (ผู้รับตราส่ง/ผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่) ผู้ส่งของ (Shipper) ต้องส่งข้อมูลว่าได้ทำสัญญาซื้อขายหรือตกลงโอนสิทธิ์ในสินค้าที่ขนส่งให้กับผู้รับตราส่ง (Consignee) ระบุว่าซื้อขายหรือโอนสิทธิ์ในสินค้าทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นสินค้าจำนวนเท่าใดไปยังผู้ขนส่งโดยใช้ Private Key 1 จากนั้น ผู้รับตราส่ง (Consignee) ทำสัญญารับขนของทางทะเลเป็นความตกลงทางอิเล็กทรอนิกส์กับผู้ขนส่ง (Carrier) โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. ผู้รับตราส่ง (Consignee) ทำสัญญารับขนของทางทะเลเป็นความตกลงทางอิเล็กทรอนิกส์กับผู้ขนส่ง (Carrier)
2. ผู้รับตราส่ง (Consignee) ยืนยันการรับโอนสิทธิ์ในสินค้าที่ได้รับจากผู้ส่งของ (ผู้ทรงใบตราส่งคนก่อน) ไปยังผู้ขนส่ง
3. ผู้ขนส่งส่งข้อมูลกุญแจส่วนตัว (Private Key 2) ไปยังผู้รับตราส่ง
4. ผู้รับตราส่งยืนยันตอบรับ (Confirmation) และส่งมอบตามคำสั่ง โดยใช้ Private Key 2
5. ผู้ขนส่งยืนยันตอบรับไปยังผู้รับตราส่ง
6. ผู้รับตราส่งระบุตัวบุคคลว่าเป็นใคร โดยใช้ Private Key 2 ไปยังผู้ขนส่ง
7. หากมีการซื้อขายหรือโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าอีกระหว่างขนส่งก็ทำเช่นเดียวกันนี้
8. ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้า (Cargo) ให้กับผู้รับตราส่งคนสุดท้าย

จากการศึกษาวิจัย แสดงให้เห็นว่า Comite Maritime International Rules for Electronic Bill of Lading (CMI Rules for Electronic Bill of Lading) ได้เล็งเห็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกจากการใช้ใบตราส่งในรูปแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นกระดาษเพียงอย่างเดียว เช่นกันกับ Seadocs แต่มีวิธีแก้ไขปัญหา และกระบวนการในการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่แตกต่างกันบ้างในทางปฏิบัติ

ส่วน Bolero Project ที่เป็นโครงการร่วมทุน โดย สมาคมยุโรป ดำเนินการ โดยสมาคมธุรกิจของบริษัทขนส่ง ธนาकार และบริษัทโทรคมนาคม มีเป้าหมายที่จะใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างเต็มรูปแบบ Bolero มีการใช้มาตรฐานทางข้อมูลระหว่างประเทศที่เรียกว่า EDIFACT มีหน่วยงานทะเบียนกลางและระบบรักษาความปลอดภัยอยู่บนพื้นฐานของการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

และจะมี CA (Certification Authority) ออกลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้แก่สมาชิกของ Bolero ส่วนหน่วยทะเบียนกลางจะเป็นหน่วยงานที่เชื่อถือได้ เช่น บริษัท โทคมานาคม หรือธนาคาร ซึ่งกระบวนการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ Bolero เป็นดังนี้

1. คู่สัญญาทำความเข้าใจการใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์โดยตกลงยอมรับไว้ล่วงหน้าก่อน
2. ผู้ส่งของส่งคำสั่งทางอิเล็กทรอนิกส์
3. ผู้ขนส่งจะได้รับคำสั่งทางอิเล็กทรอนิกส์แล้วออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ แล้วลงลายมือชื่อดิจิทัล จากนั้นจึงส่งกลับไปให้ผู้ส่งของ
4. เมื่อมีการตอบรับใบตราส่งแล้ว ผู้ขนส่งส่งข้อความไปให้หน่วยทะเบียนกลาง

จากการศึกษาวิจัยแสดงให้เห็นเช่นกันว่า Bolero ก็ได้สังเกตเห็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกจากการใช้ใบตราส่งในรูปแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นกระดาษเพียงอย่างเดียว เช่นกันกับ Seadocs และ Comite Maritime International Rules for Electronic Bill of Lading (CMI Rules for Electronic Bill of Lading) แต่ได้ใช้วิธีแก้ไขปัญหา โดยใช้กระบวนการในการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่แตกต่างกันบ้างในทางปฏิบัติ ซึ่งเป็นเรื่องของการวางระบบภายในองค์กรของแต่ละองค์กร ซึ่ง Bolero Project มีแนวทางของตนเอง ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

3. หลักกฎหมายที่เกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

กฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ซึ่งจัดทำขึ้น โดยคณะกรรมการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ มีเนื้อหาเกี่ยวกับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นที่ยอมรับของนานาอารยประเทศ

3.1 หลักการเบื้องต้นของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

กฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ซึ่งจัดทำขึ้น โดยคณะกรรมการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ มีหลักการเบื้องต้นดังต่อไปนี้

1. การเป็นกฎหมายที่กำหนดกรอบเบื้องต้น (Framework Law) เกี่ยวกับวิธีการติดต่อสื่อสารและเก็บรักษาข้อมูล โดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น แต่ละประเทศที่นำกฎหมายแม่แบบนี้ไปใช้เป็นแนวทางในการตราหรือแก้ไขกฎหมายของตนสามารถกำหนดรายละเอียดต่างๆเพิ่มเติมจากหลักเกณฑ์เบื้องต้นที่กำหนดไว้ในกฎหมายแม่แบบได้ตามความ

เหมาะสม โดยส่วนที่เพิ่มเติมจะต้องสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และเจตนารมณ์ของกฎหมายแม่แบบด้วย

2. การเป็นกฎหมายที่รับรองความเป็นอิสระของกลุ่มกรณีในการตกลงกัน คือ ยอมให้กลุ่มกรณีมีเสรีภาพสามารถตกลงกันเป็นอย่างอื่นได้

3. การเป็นกฎหมายที่รับรองความเป็นกลางทางเทคโนโลยี

4. ขอบเขตการบังคับใช้ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ใช้บังคับกับกิจกรรมทางพาณิชย์ที่ดำเนินการโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ทุกประเภท

3.1.1 หลักทั่วไปเกี่ยวกับการยอมรับสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

กฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการยอมรับให้การติดต่อสื่อสารโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผลทางกฎหมายเสมอกับการติดต่อสื่อสารโดยใช้เอกสารธรรมดา กล่าวคือ เมื่อการใดกระทำลงโดยใช้เอกสารธรรมดาแล้วสามารถทำหน้าที่ได้และมีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย หากการนั้นได้กระทำลงโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แทนเอกสารธรรมดาก็ต้องทำหน้าที่ได้อย่างเดียวกันกับการที่กระทำลงโดยใช้เอกสารธรรมดาและต้องมีผลทางกฎหมายอย่างเดียวกันตาม “หลักความเท่าเทียมกันในการทำหน้าที่” (Functional – equivalent Approach) ซึ่งเป็นหลักการที่แก้ไขข้อขัดข้องทางกฎหมายที่เกิดจากการที่ข้อกำหนดในกฎหมายเดิมไม่สามารถปฏิบัติได้โดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

กฎหมายแม่แบบฉบับนี้ได้รับรองหลักความเท่าเทียมกันในการทำหน้าที่หรือยอมรับสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เสมอกับเอกสารธรรมดาไว้ใน มาตรา 5 ซึ่งบัญญัติว่า “ข้อความจะไม่ถูกปฏิเสธผลทางกฎหมาย ความสมบูรณ์หรือการมีผลบังคับใช้ทางกฎหมายเพียงเพราะเหตุที่ว่าข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์” แต่เนื่องจากข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ย่อมมีความเสี่ยงที่จะถูกเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้ง่ายกว่าเอกสารธรรมดา ดังนั้น การใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในหลายกรณี กฎหมายแม่แบบจึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ขั้นต่ำ (Minimum Requirements) เกี่ยวกับความน่าเชื่อถือหรือการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้ด้วย ในกรณีเหล่านั้นผู้ที่ใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แทนเอกสารธรรมดาก็ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดขั้นต่ำให้ครบถ้วนด้วย มิฉะนั้นการที่กระทำลงโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็จะไม่มีผลตามกฎหมาย

3.1.2 หลักเกณฑ์เฉพาะเรื่องของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

กฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เฉพาะเรื่อง ที่วางข้อกำหนด ขั้นต่ำเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้ด้วยเพื่อให้การใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แทนเอกสารธรรมดามีผลตามกฎหมาย ดังต่อไปนี้

1) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับหนังสือ

กฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ มาตรา 6 กำหนดให้ การใดที่กฎหมายกำหนดให้ต้องทำเป็นหนังสือ การนั้นก็สามรถกระทำโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้โดยถือว่าได้ทำเป็นหนังสือถูกต้องตามกฎหมายแล้ว หากข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นอยู่ในสภาพที่ “สามารถเข้าถึงได้เพื่อให้สามารถนำกลับมาใช้ได้ภายในภายหลัง”

ข้อกำหนดขั้นต่ำที่ว่า “สามารถเข้าถึงได้เพื่อให้สามารถนำกลับมาใช้ได้ภายในภายหลัง” สามารถแยกได้เป็น 2 ส่วน ส่วนแรก คือ การ “สามารถเข้าถึงได้” หมายถึง สภาพที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นสามารถอ่านได้และแปลความหมายได้ หากมีการเข้ารหัสเพื่อรักษาความปลอดภัยของข้อมูลนั้นไว้ ข้อมูลนั้นก็ต้องอยู่ในสภาพที่พร้อมที่จะถอดรหัสเพื่อให้เข้าใจได้ด้วย มิฉะนั้นก็จะไม่ถือว่าสามารถเข้าถึงได้ และส่วนที่สอง คือ การ “สามารถนำกลับมาใช้ได้ภายในภายหลัง” นั้นมิได้จำกัดอยู่เพียงการใช้โดยมนุษย์เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการใช้โดยเครื่องคอมพิวเตอร์อีกด้วย เช่น ในระบบ EDI ที่มีการตั้งโปรแกรมให้เครื่องคอมพิวเตอร์สามารถประมวลผลข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับ และหลังจากที่ได้รับและประมวลผลแล้วเครื่องคอมพิวเตอร์ก็อาจส่งคำตอบรับต่างๆ ไปยังเครื่องคอมพิวเตอร์ของอีกฝ่ายหนึ่งได้ทันที เป็นต้น

หากพิจารณาจากการติดต่อสื่อสารโดยใช้จดหมายอิเล็กทรอนิกส์ จะเห็นว่า ข้อความในจดหมายอิเล็กทรอนิกส์สามารถอ่านได้และแปลความหมายได้ จึงถือว่า “สามารถเข้าถึงได้” และข้อความในจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ที่เก็บอยู่ในกล่องจดหมายเข้า (Inbox) หรือกล่องจดหมายออก (Outbox) ก็สามารถเรียกขึ้นมาดูหรือใช้ได้เสมอ จึงอยู่ในสภาพที่ “สามารถนำกลับมาใช้ได้ภายในภายหลัง” ดังนั้น การใดที่กระทำโดยใช้จดหมายอิเล็กทรอนิกส์จึงถือว่าได้ทำเป็นหนังสือถูกต้องตามกฎหมายแล้ว

2) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับลายมือชื่อ

ปัจจุบันมีการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Signature) มากขึ้นเรื่อยๆ ในขณะที่ธุรกรรมหลายประเภทถูกกฎหมายกำหนดให้ต้องลงลายมือชื่อ เมื่อกฎหมายยอมรับให้ธุรกรรมสามารถกระทำในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้โดยให้มีผลทางกฎหมายเสมอกับธุรกรรมที่กระทำโดยใช้เอกสารธรรมดา กฎหมายก็ต้องยอมรับให้ใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์กำกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ มิฉะนั้นแล้วธุรกรรมที่อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็จะไม่สามารถลงลายมือชื่อได้เลย ด้วยเหตุนี้ มาตรา 7 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์จึงกำหนดให้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์มีผลทางกฎหมายเช่นเดียวกับลายมือชื่อปกติธรรมดา โดยวางข้อกำหนดขั้นต่ำเพื่อให้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ มีผลทางกฎหมายเป็นลายมือชื่อไว้ 2 ประการ คือ (1) ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ต้องใช้วิธีการที่สามารถระบุตัวตนบุคคลที่ใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้

และสามารถแสดงได้ว่าบุคคลนั้นเห็นชอบกับข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และ (2) วิธีการที่นำมาสร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ต้องเชื่อถือได้โดยเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการสร้างหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

3) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับต้นฉบับ

มาตรา 8 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ กำหนดให้ ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีสถานะเป็น “ต้นฉบับ” โดยวางข้อกำหนดขั้นต่ำเพื่อให้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผลทางกฎหมายเป็นต้นฉบับไว้ 2 ประการ คือ (1) ต้องมีการรับรองที่เชื่อถือได้เกี่ยวกับการไม่เปลี่ยนแปลงแก้ไขของข้อความไปจากเวลาที่แรกสร้างข้อความนั้นเสร็จสมบูรณ์ในรูปแบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือในรูปแบบอื่น และ (2) เมื่อมีข้อกำหนดให้ต้องแสดงข้อความ ข้อความนั้นสามารถแสดงให้ปรากฏได้ต่อบุคคลที่ต้องแสดงข้อความนั้น

4) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐาน

การใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แทนเอกสารธรรมดา ทำให้หลักฐานที่แสดงถึงธุรกรรมที่ทำกันอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไปด้วย ซึ่งเรียกว่า “พยานหลักฐานอิเล็กทรอนิกส์” (Electronic Evidence) หรือ “พยานหลักฐานดิจิทัล” (Digital Evidence) ดังนั้น เมื่อกฎหมายรับรองสถานะของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้มีผลทางกฎหมายเช่นเดียวกับเอกสารธรรมดาแล้วก็จำเป็นต้องให้บุคคลสามารถนำข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้เป็นพยานหลักฐานได้ ด้วยเหตุนี้ มาตรา 9 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์จึงกำหนดให้ ในกระบวนการพิจารณาตามกฎหมายยอมรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ทุกประเภทเป็นพยานหลักฐานได้ทั้งหมด โดยห้ามมิให้ปฏิเสธการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐาน เพียงเพราะเหตุที่ข้อมูลนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือเพราะเหตุที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นมิใช่ต้นฉบับ

5) หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเก็บรักษาข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา 10 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ กำหนดว่า ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้เอกสาร บันทึก หรือข้อความใดต้องเก็บรักษาไว้ให้เก็บรักษาข้อมูลนั้นในรูปแบบของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้โดยให้มีผลทางกฎหมายเช่นเดียวกับการเก็บรักษาข้อมูลในรูปแบบของเอกสารธรรมดา แต่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดขั้นต่ำทั้งสองประการที่กำหนดไว้ด้วย คือ (1) ข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นสามารถเข้าถึงได้เพื่อให้สามารถนำกลับมาใช้ได้ภายหลัง และ (2) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้เก็บรักษาในรูปแบบซึ่งได้สร้าง ส่ง หรือรับ หรือในรูปแบบซึ่งสามารถแสดงข้อความที่ได้สร้าง ส่ง หรือรับอย่างถูกต้องได้

3.1.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการติดต่อสื่อสารโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

กฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการติดต่อสื่อสารโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งรวมถึงการทำสัญญาโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) การเกิดและความสมบูรณ์ของสัญญา

สัญญาเป็นนิติกรรมตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปที่เกิดขึ้น โดยฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาทำคำเสนอและอีกฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาทำคำสนองกลับมา ทั้งนี้ ในยุคเทคโนโลยีสารสนเทศ บุคคลอาจแสดงเจตนาทำคำเสนอหรือคำสนองโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แทนวิธีการดั้งเดิมที่ใช้กระดาษเป็นหลัก มาตรา 11 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์จึงกำหนดให้ คำเสนอและคำสนองอาจกระทำโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ เว้นแต่คู่กรณีจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น และในกรณีที่ใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในการก่อให้เกิดสัญญา ห้ามมิให้ปฏิเสธความสมบูรณ์และการมีผลบังคับใช้ของสัญญานั้นเพียงเพราะเหตุที่ว่าสัญญานั้น ได้มีการทำคำเสนอหรือคำสนองโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

2) การรับรองข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยคู่กรณี: การแสดงเจตนาหรือการให้ถ้อยคำโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

นอกจากคำเสนอและคำสนองในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แล้ว บุคคลอาจส่งหรือรับข้อความอย่างอื่นในรูปแบบของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้เช่นกัน เช่น การแจ้งถึงความชำรุดบกพร่องของสินค้า การบอกกล่าวรับสภาพหนี้ เป็นต้น มาตรา 12 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์จึงกำหนดให้ คู่กรณีสามารถแสดงเจตนาหรือให้ถ้อยคำอย่างอื่น โดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ โดยห้ามมิให้ปฏิเสธผลทางกฎหมาย ความสมบูรณ์หรือการมีผลบังคับของการแสดงเจตนาหรือการให้ถ้อยคำนั้น เพียงเพราะเหตุที่ว่าเป็นการแสดงเจตนาหรือการให้ถ้อยคำนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

3) ความเป็นเจ้าของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา 13 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความเป็นเจ้าของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ขึ้น

(1) ข้อสันนิษฐานเกี่ยวกับตัวผู้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ก. กรณีที่ผู้ส่งได้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วยตนเอง มาตรา 13 (1) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ได้กำหนดข้อสันนิษฐานเด็ดขาด โดยให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นของผู้ส่งข้อมูล อย่างไรก็ตาม หากถูกลักลอบส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยเจ้าตัวไม่ทราบเรื่อง ก็ไม่ต้องผูกพันต่อจดหมายอิเล็กทรอนิกส์นั้น

ข. กรณีที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ถูกส่งโดยผู้มีอำนาจกระทำแทนผู้ส่ง มาตรา 13 (2) (a) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ได้กำหนดข้อสันนิษฐาน เด็ดขาด โดยให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นผู้ส่งข้อมูล หากได้ส่งโดยบุคคลซึ่งมีอำนาจ กระทำแทนผู้ส่งเกี่ยวกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น ทั้งนี้ เนื่องจากตัวการย่อมต้องรับผิดชอบในการที่ กระทำลงโดยตัวแทนของตนในขอบอำนาจแห่งตัวแทนนั่นเอง

ค. กรณีที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ถูกส่งโดยระบบที่ผู้ส่งหรือผู้มีอำนาจ กระทำการแทนผู้ส่งตั้งโปรแกรมให้ดำเนินการโดยอัตโนมัติ มาตรา 13 (2) (b) ของกฎหมาย แม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ได้กำหนดข้อสันนิษฐานเด็ดขาด โดยให้ถือว่าข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นผู้ส่งข้อมูล หากได้ส่งโดยระบบข้อมูลของผู้ส่งหรือผู้มีอำนาจกระทำการ แทนผู้ส่งได้ตั้งโปรแกรมให้ระบบดำเนินการส่งข้อมูลโดยอัตโนมัติ

ง. กรณีที่คู่กรณีได้ตกลงเกี่ยวกับวิธีการในการพิสูจน์ตัวผู้ส่งข้อมูล มาตรา 13 (3) (a) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ได้กำหนดข้อสันนิษฐานเป็น คุณแก่ผู้รับข้อมูลว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับนั้นเป็นข้อมูลที่ส่งโดยบุคคลนั้น ซึ่งบุคคลที่ระบบ การตรวจสอบระบุว่าเป็นผู้ส่งข้อมูล จะอ้างว่าตนมิได้เป็นผู้ส่งข้อมูลไม่ได้ เนื่องจากผู้ส่งข้อมูลได้ ตกลงให้ผู้รับข้อมูลใช้วิธีการตรวจสอบเช่นนั้นเอง ผู้ส่งข้อมูลจึงต้องผูกพันตามวิธีการตรวจสอบที่ ตนได้ตกลงไว้ก่อนแล้ว

จ. กรณีที่การส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เกิดจากการกระทำของผู้ที่มีความสัมพันธ์พิเศษกับ ผู้ส่งข้อมูล จนถึงขนาดที่สามารถเข้าถึงวิธีการที่ใช้ในการระบุตัวผู้ส่งข้อมูล แล้วส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ออกไปโดยวิสาสะหรือไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของวิธีการนั้น มาตรา 13 (3) (b) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ได้กำหนดให้เจ้าของวิธีการนั้น ถูกถือว่าเป็นผู้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

(2) ความผิดพลาดและความเข้าใจของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ก. ความผิดพลาดของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกิดจากการส่ง ข้อสันนิษฐาน เกี่ยวกับความเป็นเจ้าของข้อมูลนั้นมีความหมายด้วยว่านอกจากผู้รับข้อมูลมีสิทธิที่จะถือว่าบุคคลที่ ถูกระบุว่าเป็นผู้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นผู้ส่งข้อมูล ผู้รับข้อมูลยังมีสิทธิที่จะถือว่าบุคคลนั้น ได้ส่งข้อมูลดังกล่าวโดยมีเนื้อหาสาระตามที่ปรากฏ กล่าวคือ ถือว่าข้อมูลนั้นไม่มีข้อผิดพลาด แม้ ข้อมูลที่ส่งหรือถือว่าได้ส่งนั้นมีเนื้อหาที่ผิดพลาด ผู้ส่งหรือผู้ถูกสันนิษฐานว่าเป็นผู้ส่งจะปฏิเสธ ความรับผิดชอบโดยอ้างว่าได้มีข้อผิดพลาดในเนื้อหาของข้อมูลนั้นไม่ได้ เว้นแต่ผู้รับได้รู้ถึงความ ผิดพลาดนั้นหรือควรจะได้รู้ถึงความผิดพลาดนั้นหากได้ใช้ความระมัดระวังอันสมควรหรือใช้ วิธีการที่ตกลงไว้แล้ว ทั้งนี้ ตามมาตรา 13 (5) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

นอกจากนี้ มาตรา 14 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ได้ให้สิทธิบุคคลธรรมดา ซึ่งได้ส่งข้อมูลผิดพลาดไปทางระบบข้อมูลสามารถถอนข้อมูลที่ผิดพลาดนั้นได้โดยไม่ต้องผูกพันตามข้อมูลเฉพาะในส่วนที่ผิดพลาดนั้น ทั้งนี้ ต้องปรากฏว่าเป็นการลงข้อมูลผิดพลาดในระบบข้อมูลที่มีการทำงานโดยอัตโนมัติ ซึ่งมีได้ให้โอกาสผู้ที่ลงข้อมูลในการแก้ไขความผิดพลาดนั้น ซึ่งเป็นแนวทางกระตุ้นให้ผู้ที่ทำการค้าผ่านระบบข้อมูลอัตโนมัติ (โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผ่านเว็บไซต์) สร้างระบบอัตโนมัติที่ให้โอกาสผู้บริโภคตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและแก้ไขความผิดพลาดได้ก่อนส่งข้อมูลเข้าระบบในขั้นตอนสุดท้าย

ข. ความซ้ำซ้อนของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มาตรา 13 (6) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ให้สิทธิแก่ผู้รับข้อมูลที่จะถือว่าข้อมูลที่ตนได้รับในแต่ละครั้งเป็นข้อมูลที่แยกต่างหากจากกัน โดยที่ผู้ส่งข้อมูลมิได้ส่งซ้ำกัน อย่างไรก็ตาม ในกรณีผู้รับข้อมูลไม่รู้หรือควรจะรู้ว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ตนได้รับเป็นข้อมูลที่ส่งซ้ำซ้อนกัน โดยผู้ส่งข้อมูลไม่ได้ตั้งใจ หากผู้รับข้อมูลได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรหรือใช้วิธีการที่ตกลงไว้แล้ว ผู้รับข้อมูลก็จะถือว่าข้อมูลที่ตนได้รับในแต่ละครั้งเป็นข้อมูลที่แยกต่างหากจากกัน โดยที่ผู้ส่งข้อมูลมิได้ส่งซ้ำกันมิได้ ขณะเดียวกัน ผู้ส่งข้อมูลก็ไม่ต้องผูกพันในข้อมูลที่ตนส่งซ้ำโดยไม่ได้ตั้งใจ

4) การตอบแจ้งการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา 14 (3) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ให้ถือเสมือนว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นยังไม่ได้ส่งไปเลยจนกว่าผู้ส่งข้อมูลจะได้รับการตอบแจ้งการได้รับข้อมูลจากผู้รับข้อมูล (บทบัญญัติดังกล่าวเป็นการให้สิทธิผู้ส่งข้อมูลที่จะกำหนดให้ผู้รับข้อมูลตอบแจ้งว่าได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้ส่งข้อมูลได้ส่งไปหรือไม่)

กรณีที่ผู้ส่งข้อมูลกำหนดให้ผู้รับข้อมูลตอบแจ้งการได้รับข้อมูล แต่มิได้กำหนดเงื่อนไขว่าการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของตนจะมีผลก็ต่อเมื่อตนได้รับการตอบแจ้งการได้รับข้อมูลจากผู้รับข้อมูล กรณีเช่นนี้เมื่อผู้ส่งข้อมูลมิได้รับการตอบแจ้งจากผู้รับข้อมูลภายในระยะเวลาที่กำหนดหรือภายในระยะเวลาอันสมควรหากมิได้กำหนดหรือตกลงกัน ผู้ส่งข้อมูลอาจบอกกล่าวไปยังผู้รับข้อมูล โดยกำหนดระยะเวลาอันสมควรให้ผู้รับข้อมูลตอบแจ้งการได้รับข้อมูลกลับมา หากล่วงพ้นระยะเวลาดังกล่าวไปแล้วผู้ส่งข้อมูลยังมิได้รับการตอบแจ้งจากผู้รับข้อมูลอีก ก็ให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นไม่เคยมีการส่งไปเลย โดยผู้ส่งข้อมูลจะหลุดพ้นจากความผูกพันที่เกิดขึ้นจากข้อมูลที่ตนได้ส่งไปแล้วก็ต่อเมื่อได้บอกกล่าวไปยังผู้รับข้อมูลให้ทราบถึงการหลุดพ้นจากความผูกพันนั้น ตามมาตรา 14 (4) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

5) เวลาและสถานที่ที่ได้ส่งและรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

(1) เวลาที่ได้ส่งและรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ก. เวลาที่ได้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มาตรา 15 (1) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ กำหนดให้การส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผลเมื่อข้อมูลนั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูล ซึ่งเป็นระบบข้อมูลที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ส่งข้อมูลหรือตัวแทนของผู้ส่งข้อมูล เว้นแต่ผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูลจะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น

คำว่า “ระบบข้อมูล” หมายถึง ระบบที่ใช้ในการสร้าง ส่ง รับ เก็บ รักษา และประมวลผลข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ กล่าวคือ เป็นระบบคอมพิวเตอร์ที่ผู้กรณีนั่นเอง เช่น ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต หรือระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ใช้มาตรฐานร่วมกัน (EDI) ระบบข้อมูลที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ส่งไปจะ “เข้าสู่” นั้นอาจไม่จำเป็นต้องเป็นระบบข้อมูลของผู้รับโดยตรง แต่อาจเป็นระบบข้อมูลของผู้เป็นสื่อกลางหรือให้บริการเครือข่ายก็ได้ เพียงแต่ระบบข้อมูลนั้นต้องอยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ส่งหรือตัวแทนของผู้ส่ง ทั้งนี้สภาพที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ “เข้าสู่” (enter) ระบบข้อมูลนั้นก็คือสภาพที่ระบบข้อมูลอยู่ในลักษณะซึ่งพร้อมที่จะประมวลผลข้อมูลดังกล่าวนั่นเอง

ดังนั้น การที่ระบบข้อมูลมีเหตุขัดข้องจนไม่สามารถประมวลผลข้อมูลได้ แม้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะเข้าสู่ระบบข้อมูลนั้นแล้วก็ไม่ถือว่าได้ “เข้าสู่” ระบบข้อมูลตามความหมายของมาตรา 15 (1) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์จึงมีผลให้การส่งข้อมูลไม่เกิดขึ้นในสายตาของกฎหมาย อนึ่ง เมื่อข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ไปถึงระบบข้อมูลที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ส่งหรือตัวแทนของผู้ส่งโดยที่ระบบข้อมูลนั้นพร้อมที่จะประมวลผลแล้ว การส่งข้อมูลก็มีผลโดยไม่จำเป็นที่ข้อมูลนั้นต้องอยู่ในสภาพที่อ่านออกเพราะอาจมีการส่งข้อมูลที่เข้ารหัสกันไว้ด้วย

ข. เวลาที่ได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มาตรา 15 (1) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ก็ใช้หลักเกณฑ์เดียวกัน กล่าวคือ หลักเกณฑ์ที่ว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ “เข้าสู่” ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูล เว้นแต่ผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูลจะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น และมาตรา 15 (2) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ กำหนดว่า ถ้าผู้รับข้อมูลได้กำหนดระบบข้อมูลที่ใช้รับข้อมูลไว้เป็นการเฉพาะ เช่น ผู้รับข้อมูลระบุว่าให้ติดต่อผู้รับมาทาง Email address ที่ระบุไว้ในนามบัตรเท่านั้น การรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะมีผลเมื่อข้อมูลได้เข้าสู่ระบบข้อมูลที่กำหนดไว้ แต่หากได้ส่งข้อมูลไปยังระบบข้อมูลอื่นซึ่งมิใช่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลที่กำหนดไว้ เช่น ได้ส่งข้อมูลไปยัง Email address อื่นที่ผู้รับมิได้ระบุไว้ในนามบัตร จะถือว่าการรับข้อมูลมีผลเมื่อผู้รับได้เรียกข้อมูลนั้นขึ้นมาให้ปรากฏแก่ผู้รับด้วย แต่ถ้าผู้รับข้อมูลมิได้กำหนดระบบ

ข้อมูลที่ใช้รับข้อมูลไว้โดยเฉพาะ การรับข้อมูลจะมีผลตั้งแต่วันที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเข้าสู่ระบบข้อมูลของฝ่ายผู้รับข้อมูลนั้น

(2) สถานที่ที่ได้ส่งและรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา 15 (4) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสถานที่ที่ถือว่าการส่งและการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผล โดยให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ส่ง ณ สถานที่ที่ผู้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีสถานประกอบธุรกิจและได้รับ ณ สถานที่ซึ่งผู้รับข้อมูลมีสถานประกอบธุรกิจ เว้นแต่ผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูลจะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น หากคู่กรณีมีสถานประกอบธุรกิจหลายแห่งก็ให้ถือเอาสถานประกอบธุรกิจซึ่งมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับธุรกรรมนั้นมากที่สุด แต่ในกรณีที่ไมอาจชี้ได้ว่าสถานประกอบธุรกิจใดมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับธุรกรรมนั้นมากที่สุดก็ให้ถือเอาสถานที่ทำการที่ใหญ่ หากคู่กรณีไม่มีสถานประกอบธุรกิจก็ให้ถือเอาถิ่นที่อยู่ปกติของคู่กรณีเป็นสำคัญ

3.2 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

หลักเกณฑ์เฉพาะเรื่องของพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เฉพาะเรื่องที่ว่าข้อกำหนดขึ้นคำเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้ด้วยเพื่อให้การใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แทนเอกสารธรรมดามีผลตามกฎหมายดังนี้

1. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับหนังสือหรือหลักฐานเป็นหนังสือ
2. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับลายมือชื่อ
3. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับต้นฉบับ
4. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐาน
5. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเก็บรักษาข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

3.2.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับหนังสือหรือหลักฐานเป็นหนังสือ

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 8 ตรีขึ้นตามแนวทางของมาตรา 6 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 8 วางหลักไว้ว่า “ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้การใดต้องทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือมีเอกสารมาแสดง ถ้าได้มีการจัดทำข้อความขึ้นเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงและนำกลับมาใช้ได้โดยความหมายไม่เปลี่ยนแปลง ให้ถือว่า

ข้อความนั้นได้ทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือมีเอกสารมาแสดงแล้ว” หากพิเคราะห์จะเห็นว่าข้อกำหนดข้างต้นตามมาตรา 8 นี้ มี 2 ประการสำคัญ คือ

- 1) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นต้องสามารถเข้าถึงได้
- 2) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นต้องสามารถนำกลับมาใช้ได้โดยความหมายไม่เปลี่ยนแปลง

3.2.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับลายมือชื่อ

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 9 ตราขึ้นตามแนวทางของมาตรา 7 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 9 วางหลักไว้ว่า “ในกรณีที่บุคคลพึงลงลายมือชื่อในหนังสือ ให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีการลงลายมือชื่อแล้ว ถ้า

- 1) ใช้วิธีการที่สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อ และสามารถแสดงได้ว่าเจ้าของลายมือชื่อรับรองข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นว่าเป็นของตน และ
- 2) วิธีการดังกล่าวเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้โดยเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการสร้างหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แวดล้อมหรือข้อตกลงของคู่กรณี”

3.2.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับต้นฉบับ

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 10 ตราขึ้นตามแนวทางของมาตรา 8 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 10 วางหลักไว้ว่า “ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้นำเสนอหรือเก็บรักษาข้อความใดในสภาพที่เป็นมาแต่เดิมอย่างเอกสารต้นฉบับ ถ้าได้นำเสนอหรือเก็บรักษาในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าได้มีการนำเสนอหรือเก็บรักษาเป็นเอกสารต้นฉบับตามกฎหมายแล้ว

- 1) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ใช้วิธีการที่เชื่อถือได้ในการรักษาความถูกต้องของข้อความตั้งแต่การสร้างข้อความเสร็จสมบูรณ์ และ
- 2) สามารถแสดงข้อความนั้นในภายหลังได้”

3.2.4 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐาน

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 11 วางหลักไว้ว่า “ห้ามมิให้ปฏิเสธการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานในกระบวนการพิจารณาตามกฎหมายทั้งในคดีแพ่ง คดีอาญา หรือคดีอื่นใด เพียงเพราะเหตุว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ในการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะเชื่อถือได้หรือไม่เพียงใดนั้น ให้พิเคราะห์ถึงความน่าเชื่อถือของลักษณะหรือวิธีการที่ใช้สร้าง เก็บรักษา หรือสื่อสารข้อมูล

อิเล็กทรอนิกส์ ลักษณะหรือวิธีการเก็บรักษา ความครบถ้วน และการไม่มีการเปลี่ยนแปลงของ ข้อมูล ลักษณะ หรือวิธีการที่ใช้ในการระบุหรือแสดงตัวผู้ส่งข้อมูล รวมทั้งพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้อง ทั้งปวง

ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วย”

3.2.5 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเก็บรักษาข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 12 ตรีขึ้นตาม แนวทางของมาตรา 10 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่า ด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 12 วางหลักไว้ว่า “ภายใต้บังคับบทบัญญัติ มาตรา 10 ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้เก็บรักษาเอกสารหรือข้อความใด ถ้าได้เก็บรักษาในรูป ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าได้มีการเก็บรักษาเอกสารหรือข้อความ ตามที่กฎหมายต้องการแล้ว

1) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นสามารถเข้าถึงและนำกลับมาใช้ได้โดยความหมาย ไม่ เปลี่ยนแปลง

2) ได้เก็บรักษาข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นอยู่ในขณะที่สร้าง ส่ง หรือได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น หรืออยู่ในรูปแบบที่สามารถแสดงข้อความที่สร้าง ส่ง หรือ ได้รับให้ปรากฏอย่างถูกต้องได้ และ

3) ได้เก็บรักษาข้อความส่วนที่ระบุถึงแหล่งกำเนิด ต้นทาง และปลายทางของข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ ตลอดจนวันและเวลาที่ส่งหรือได้รับข้อความดังกล่าว ถ้ามี

ความในวรรคหนึ่ง มิให้ใช้บังคับกับข้อความที่ใช้เพียงเพื่อวัตถุประสงค์ในการส่งหรือ รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบในการเก็บรักษาเอกสารหรือข้อความใด อาจกำหนด หลักเกณฑ์รายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเก็บรักษาเอกสารหรือข้อความนั้นได้ เท่าที่ไม่ขัดหรือ แย้งกับบทบัญญัติในมาตรานี้”

3.3 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการติดต่อสื่อสารโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

1. การทำสัญญาโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
2. การแสดงเจตนาหรือทำคำบอกกล่าวโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
3. การวินิจฉัยความเป็นเจ้าของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
4. ความผิดพลาดและความซ้ำซ้อนของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

5. การตอบแจ้งการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
6. เวลาที่ได้ส่งและรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
7. สถานที่ที่ได้ส่งและรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

3.3.1 การทำสัญญาโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 13 ตรีขึ้นตามแนวทางของมาตรา 11 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 13 วางหลักไว้ว่า “คำเสนอหรือคำสนองในการทำสัญญาอาจทำเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ และห้ามมิให้ปฏิเสธการมีผลทางกฎหมายของสัญญาเพียงเพราะเหตุที่สัญญานั้นได้ทำคำเสนอหรือคำสนองเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์”

3.3.2 การแสดงเจตนาหรือทำคำบอกกล่าวโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 14 ตรีขึ้นตามแนวทางของมาตรา 12 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 14 วางหลักไว้ว่า “ในระหว่างผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูล การแสดงเจตนาหรือคำบอกกล่าวอาจทำเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้”

3.3.3 การวินิจฉัยความเป็นเจ้าของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 15 และมาตรา 16 ตรีขึ้นตามแนวทางของมาตรา 13 ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 15 และ 16 กำหนดข้อสันนิษฐานเกี่ยวกับความเป็นเจ้าของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้ 5 กรณีด้วยกัน คือ

1) กรณีที่ผู้ส่งได้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วยตนเอง มาตรา 15 วรรคหนึ่ง พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 กำหนดข้อสันนิษฐานเด็ดขาดโดยให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นของบุคคลนั้น ผู้ส่งข้อมูลจะปฏิเสธว่าตนมิได้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นไม่ได้

2) กรณีที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ถูกส่งโดยผู้มีอำนาจกระทำแทนผู้ส่ง มาตรา 15 วรรคสอง (1) พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 กำหนดข้อสันนิษฐานเด็ดขาดโดยให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นของผู้ส่งข้อมูล ทั้งนี้ การพิเคราะห์ว่าบุคคลใดมีอำนาจกระทำการแทนบุคคลอื่นเกี่ยวกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นหรือไม่ก็ต้องพิเคราะห์กันตามกฎหมายว่าด้วยตัวแทน

3) กรณีที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ถูกส่งโดยระบบที่ผู้ส่งหรือผู้มีอำนาจกระทำการแทน ผู้ส่งตั้งโปรแกรมให้ดำเนินการโดยอัตโนมัติ มาตรา 15 วรรคสอง (2) พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรม

ทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 กำหนดข้อสันนิษฐานเด็ดขาดโดยให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ถูกส่งออกไปโดยระบบอัตโนมัติเป็นข้อมูลของผู้ที่ถูกระบุว่าเป็นผู้ส่งข้อมูล ข้อสันนิษฐานในกรณีนี้มุ่งหมายใช้กับการติดต่อสื่อสารในระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างเครื่องคอมพิวเตอร์ด้วยกัน โดยใช้มาตรฐานที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้าหรือระบบ EDI นั้นเอง

4) กรณีที่คู่กรณีได้ตกลงเกี่ยวกับวิธีการในการพิสูจน์ตัวผู้ส่งข้อมูล ในกรณีที่มีการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไปยังอีกฝ่ายหนึ่ง หากผู้รับข้อมูลได้ใช้วิธีการตรวจสอบตัวผู้ส่งข้อมูลตามวิธีการที่ผู้ส่งข้อมูลได้ตกลงไว้ก่อนแล้วและผลการตรวจสอบปรากฏว่าบุคคลใดเป็นผู้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ มาตรา 16 วรรคหนึ่ง (1) พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 กำหนดข้อสันนิษฐานเป็นคุณแก่ผู้รับข้อมูลโดยให้ถือว่าข้อมูลที่ได้รับนั้นเป็นของผู้ส่งข้อมูลและชอบที่จะดำเนินการไปตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้ ทั้งนี้ บุคคลที่ระบบการตรวจสอบระบุว่าเป็นผู้ส่งข้อมูล จะอ้างว่าตนมิได้เป็นผู้ส่งข้อมูลไม่ได้ เนื่องจากผู้ส่งข้อมูลได้ตกลงให้ผู้รับข้อมูลใช้วิธีการตรวจสอบเช่นนั้นเอง ผู้ส่งข้อมูลจึงต้องผูกพันตามวิธีการตรวจสอบที่ตนได้ตกลงไว้ก่อนแล้ว

5) กรณีที่การส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เกิดจากการกระทำของผู้ที่มีความสัมพันธ์พิเศษกับผู้ส่งข้อมูลจนถึงขนาดที่สามารถเข้าถึงวิธีการที่ใช้ในการระบุตัวผู้ส่งข้อมูล มาตรา 16 วรรคหนึ่ง (2) พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 กำหนดข้อสันนิษฐานเป็นคุณแก่ผู้รับข้อมูลโดยให้ถือว่าข้อมูลที่ได้รับนั้นเป็นของผู้ส่งข้อมูลและชอบที่จะดำเนินการไปตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้

3.3.4 ความผิดพลาดและความซ้ำซ้อนของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

1) ความผิดพลาดของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกิดจากการส่ง

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 17 ตรีขึ้นตามแนวทางของมาตรา 13 (5) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 17 วางหลักไว้ว่า “ในกรณีตามมาตรา 15 หรือมาตรา 16 วรรคหนึ่ง ในระหว่างผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูล ผู้รับข้อมูลมีสิทธิถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับนั้นถูกต้องตามเจตนาของผู้ส่งข้อมูลและสามารถดำเนินการไปตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้ เว้นแต่ผู้รับข้อมูลได้รู้หรือควรจะได้รู้ว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับนั้นมีข้อผิดพลาดอันเกิดจากการส่ง หากผู้รับข้อมูลได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรหรือดำเนินการตามวิธีการที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนแล้ว”

2) ความซ้ำซ้อนของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 18 ตรีขึ้นตามแนวทางของมาตรา 13 (6) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 18 วางหลักไว้ว่า “ผู้รับข้อมูลชอบที่จะถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับแต่ละชุดเป็นข้อมูลที่แยกจากกัน และสามารถดำเนินการไปตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แต่ละชุดนั้นได้ เว้นแต่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ชุดนั้นจะซ้ำกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อีกชุดหนึ่ง และผู้รับข้อมูลได้รู้หรือควรจะได้รู้ว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ซ้ำ หากผู้รับข้อมูลได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรหรือดำเนินการตามวิธีการที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนแล้ว”

3.3.5 การตอบแจ้งการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 19 ได้กำหนดผลของการตอบแจ้งการได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้ 2 กรณี ดังนี้

1) กรณีที่ผู้ส่งข้อมูลกำหนดเงื่อนไขให้การส่งข้อมูลมีผลเมื่อมีการตอบแจ้งการได้รับข้อมูล

ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลกำหนดเงื่อนไขให้การส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผลก็ต่อเมื่อได้รับการตอบแจ้งการรับข้อมูลจากผู้รับข้อมูลแล้ว โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 19 (2) กำหนดให้ถือว่ายังไม่มีการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จนกว่าผู้ส่งข้อมูลจะได้รับการตอบแจ้งการรับข้อมูลนั้นจากผู้รับข้อมูล

2) กรณีที่ผู้ส่งข้อมูลมิได้กำหนดเงื่อนไขให้การส่งข้อมูลมีผลเมื่อมีการตอบแจ้งการได้รับข้อมูล

ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลกำหนดให้ผู้รับข้อมูลตอบแจ้งการได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กลับมายังผู้ส่งข้อมูล แต่ผู้ส่งข้อมูลมิได้กำหนดเป็นเงื่อนไขไปว่าให้การส่งข้อมูลมีผลเมื่อได้รับการตอบแจ้งการรับข้อมูลจากผู้รับข้อมูลแล้วเท่านั้น กฎหมายเกรงว่าผู้ส่งข้อมูลจะต้องผูกพันตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ตนส่งไปโดยไม่มีกำหนดเวลาหากผู้รับข้อมูลมิได้ตอบแจ้งกลับภายในเวลาที่กำหนดหรือภายในระยะเวลาอันสมควร ดังนั้น มาตรา 19 (3) พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 จึงกำหนดให้ผู้ส่งข้อมูลหลุดพ้นจากความผูกพันตามข้อมูลที่ตนส่งไป โดยการบอกกล่าวให้ผู้รับข้อมูลทราบว่าผู้ส่งข้อมูลยังมิได้รับการตอบแจ้งจากผู้รับและกำหนดระยะเวลาอันสมควรให้ผู้รับข้อมูลตอบแจ้งการรับข้อมูลกลับมายังผู้ส่งข้อมูล หากผู้ส่งข้อมูลมิได้รับการตอบแจ้งภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคำบอกกล่าวอีก ผู้ส่งข้อมูลต้องบอกกล่าวให้ผู้รับ

ข้อมูลทราบอีกครั้งหนึ่งว่าตนยังมีได้รับการตอบแจ้งจากผู้รับข้อมูล นับแต่นั้นผู้ส่งข้อมูลก็ชอบที่จะถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นมิได้มีการส่งเลยหรือผู้ส่งข้อมูลอาจใช้สิทธิอื่นใดที่ผู้ส่งข้อมูลมีอยู่ได้

3.3.6 เวลาที่ได้ส่งและรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

1) เวลาที่ได้ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 22 ตรีขึ้นตามแนวทางของมาตรา 15 (1) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 22 วางหลักไว้ว่า “การส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่าได้มีการส่งเมื่อข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ส่งข้อมูล”

คำว่า “ระบบข้อมูล” เป็นไปตามบทนิยามในพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 4 ซึ่งหมายความว่า “กระบวนการประมวลผลด้วยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์สำหรับสร้าง ส่ง รับ เก็บรักษา หรือประมวลผลข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์” กล่าวง่าย ๆ ระบบข้อมูลก็คือระบบคอมพิวเตอร์ที่ผู้กรณิใช้นั้นเอง ซึ่งรวมทั้งระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตหรือระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ใช้มาตรฐานร่วมกัน (EDI) ทั้งนี้ ระบบข้อมูลที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ส่งไปจะ “เข้าสู่” (Enter) นั้น อาจไม่จำเป็นต้องเป็นระบบข้อมูลของผู้รับโดยตรง แต่อาจเป็นระบบข้อมูลของผู้เป็นสื่อกลางหรือให้บริการเครือข่ายก็ได้ เพียงแต่ระบบข้อมูลนั้นต้องอยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ส่งข้อมูล โดยสภาพที่ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ “เข้าสู่” ระบบข้อมูลแล้วจะต้องเป็นสภาพที่ระบบข้อมูลนั้นอยู่ในลักษณะซึ่งพร้อมที่จะประมวลผลข้อมูลดังกล่าวด้วย แต่ไม่จำเป็นต้องอยู่ในสภาพที่อ่านออกเพราะอาจมีการเข้ารหัสกันไว้

2) เวลาที่ได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 23 ตรีขึ้นตามแนวทางของมาตรา 15 (2) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 23 วางหลักไว้ว่า “การรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่ามิผลนับแต่เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูล

หากผู้รับข้อมูลได้กำหนดระบบข้อมูลที่ประสงค์จะใช้ในการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้โดยเฉพาะ ให้ถือว่าการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มิผลนับแต่เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลได้กำหนดไว้ นั้น แต่ถ้าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวได้ส่งไปยังระบบข้อมูลอื่นของผู้รับข้อมูลซึ่งมิใช่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลกำหนดไว้ ให้ถือว่าการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มิผลนับแต่เวลาที่ได้เรียกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จากระบบข้อมูลนั้น

ความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแม้ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลตั้งอยู่ในสถานที่อื่นแห่งหนึ่งต่างหากจากสถานที่ที่ถือว่าผู้รับข้อมูลได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรา 24”

3.3.7 สถานที่ที่ผู้ส่งและรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 24 ตรากำหนดขึ้นตามแนวทางของมาตรา 15 (4) ของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 24 บัญญัติว่า “การส่งหรือการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ให้ถือว่า ได้ส่ง ณ ที่ทำการงานของผู้ส่งข้อมูล หรือ ได้รับ ณ ที่ทำการงานของผู้รับข้อมูล แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับข้อมูลมีที่ทำการงานหลายแห่ง ให้ถือเอาที่ทำการงานที่เกี่ยวข้องมากที่สุดกับธุรกรรมนั้นเป็นที่ทำการงานเพื่อประโยชน์ตามวรรคหนึ่ง แต่ถ้าไม่สามารถกำหนดได้ว่าธุรกรรมนั้นเกี่ยวข้องกับที่ทำการงานแห่งใดมากที่สุด ให้ถือเอาสำนักงานใหญ่เป็นสถานที่ที่ได้รับหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

ในกรณีที่ไม่ปรากฏที่ทำการงานของผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับข้อมูล ให้ถือเอาถิ่นที่อยู่ปกติเป็นสถานที่ที่ส่งหรือได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ความในมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับการส่งและการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยวิธีการทางโทรเลขและโทรพิมพ์ หรือวิธีการสื่อสารอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

กฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ซึ่งจัดทำขึ้นโดยคณะกรรมการกฤษฎีกาการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ เป็นกฎหมายแม่แบบที่ประเทศไทยนำมาร่างเป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 และพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 (แก้ไขเพิ่มเติม) ซึ่งใน Thesis ฉบับนี้ได้มีข้อความพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 และพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 (แก้ไขเพิ่มเติม) ในภาคผนวก ข. และภาคผนวก ค. ทำเลนี้ด้วย

บทที่ 3

กฎหมายไปตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทย

กฎหมายภายในประเทศหรือกฎหมายภายในที่ใช้บังคับในประเทศไทยส่วนที่เกี่ยวข้องกับการรับขน จะเห็นว่ามีอยู่ด้วยกัน 3 ฉบับ ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รับขน พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 และพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 พ.ศ.2551 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 3 พ.ศ.2562 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 4 พ.ศ.2562 ซึ่งกฎหมายทั้ง 3 ฉบับนี้มีลักษณะดังต่อไปนี้

1. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รับขน

ประเทศไทยมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนมานานแล้ว คือ บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ตั้งแต่มาตรา 608 ถึงมาตรา 633 ซึ่งประกาศใช้เป็นกฎหมายมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2467 แต่กฎหมายดังกล่าวบัญญัติขึ้นเพื่อใช้กับการรับขนทั่วไปที่มีใช้รับขนของทางทะเล¹⁷

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รับขน ไม่ได้มีการบัญญัติถึงความหมายของสัญญารับขนไว้ แต่อาจให้ความหมายได้ คือ “สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่งตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร แล้วแต่กรณี จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางการค้าปกติของผู้ขนส่ง” ซึ่งคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องในสัญญารับขนกล่าวถึงไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608¹⁸

บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 ใช้กับกิจการรับขนโดยทั่วไป แต่ถ้าหากเป็นกิจการรับขนของและคนโดยสารบางประเภทต้องอยู่ในบังคับตามกฎหมายหรือกฎข้อบังคับพิเศษ เช่น กรณีการรับขนของทางทะเลซึ่งกำหนดให้เป็นไปตามกฎหมาย

¹⁷ อรรถ โอบาสศักดิ์กุล. “ไปตราส่งอิเล็กทรอนิกส์.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544. หน้า 47.

¹⁸ กมล สนธิเกษตริน, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน, พิมพ์ครั้งที่ 9 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2539), น. 54.

หรือกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น ตามความในมาตรา 609 วรรคสอง เนื่องจากว่า การขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ มีความตกลงระหว่างประเทศ กฎระเบียบ และประเพณีในทางปฏิบัติที่ยอมรับนับถือกันอยู่มากมาย¹⁹

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 613 กำหนดรายละเอียดในใบตราส่งไว้ โดยกำหนดว่า “ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องออกให้ ซึ่งใบตราส่งต้องแสดงรายการตามที่กฎหมายกำหนดไว้”²⁰ และใบตราส่งต้องลงลายมือชื่อผู้ขนส่งเป็นสำคัญ เพราะใบตราส่งที่ลงลายมือชื่อผู้ขนส่งสามารถให้ยื่นแก่ผู้ขนส่งถึงรายละเอียดต่างๆ ตามที่ระบุในใบตราส่งว่าถูกต้องกับความเป็นจริงและแสดงว่าผู้ขนส่งเป็นผู้ออกใบตราส่งนี้²¹ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 614 วางหลักไว้ว่า แม้ว่าใบตราส่งจะได้ออกให้แก่บุคคลผู้ใดโดยนามก็ตาม ผู้ทรงใบตราส่งสามารถสลักหลังโอนให้บุคคลอื่นได้ ซึ่งการโอนใบตราส่งสามารถทำได้โดยการสลักหลัง เว้นแต่จะมีข้อห้ามการสลักหลังไว้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 614 และ มาตรา 615 วางหลักไว้ว่าผู้ทรงใบตราส่งย่อมมีสิทธิในสินค้า ถ้ามีการทำใบตราส่งให้แก่กัน ผู้ทรงใบตราส่งที่จะรับสินค้าไปได้ต้องเวนคืนใบตราส่ง

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มิได้บัญญัติขึ้นเพื่อใช้กับการรับขนของทางทะเล ต่อมาเมื่อปี พ.ศ. 2534 ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ออกมาบังคับใช้ซึ่งมีหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องไว้โดยเฉพาะ เนื่องจากเดินตามหลักสากลและประเพณีที่ยอมรับกันระหว่างประเทศ จึงต้องนำพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาบังคับใช้กับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศแทนบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รับขน²²

จากการศึกษาวิเคราะห์ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รับขน ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ตั้งแต่มาตรา 608 ถึงมาตรา 633 เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อใช้กับการรับขนของทั่วไปที่ไม่ใช่รับขนของทางทะเล ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2534 ประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาบังคับใช้

¹⁹ อรรถัย โอบาสศักดิ์กุล. “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544. หน้า 48.

²⁰ เรื่องเดียวกัน

²¹ ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายข้างแรงงาน ข้างทำของ รับขน ยิม ผักทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2542), น. 100.

²² อรรถัย โอบาสศักดิ์กุล. “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544. หน้า 49.

2. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

คณะกรรมการเฉพาะเรื่องกฎหมายพาณิชย์นาวี ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ของประเทศไทย โดยใช้หลักกฎหมายของ Hague – Visby Rules²³ รวมทั้งหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย²⁴ ประเทศไทยต้องบัญญัติพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยต้องนำหลักสากลเรื่องการรับขนของทางทะเลมาใช้ ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจในการส่งของและรับขนของทางทะเลทราบสิทธิและหน้าที่ของตนหากเกิดข้อพิพาทหรือมีการฟ้องร้องคดีกันในศาล และเพื่อเป็นการส่งเสริมการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยด้วย โดยประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา Hague Rules, Hague Visby Rules และ Hamburg Rules ดังกล่าวข้างต้น แต่ได้นำเอาหลักการของอนุสัญญาดังกล่าวมาผสมผสานกันแล้วร่างเป็นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ของประเทศไทย

พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 ให้นิยามว่า ใบตราส่งหมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้เวนกินใบตราส่ง และพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 18 มาตรา 19 และมาตรา 21 กำหนดว่า ใบตราส่งพึงแสดงรายการดังที่ระบุไว้ในกฎหมาย หมายความว่าใบตราส่งควรมีรายการต่างๆดังที่ระบุไว้ในกฎหมาย แต่หากใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่งมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ ใบตราส่งนั้นก็ยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่ง ถ้ามีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งตามมาตรา 3 ซึ่งมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเลเป็นการกำหนดหน้าที่ของใบตราส่ง มาตรา 18 ของพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ระบุรายละเอียดที่ต้องมีในใบตราส่ง พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 23 มาตรา 24 และมาตรา 25 กล่าวถึงการบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง หากพิจารณาจากข้อสงวนทำให้ทราบว่าประเภทของใบตราส่งมี

²³ แต่ถ้าหากพิจารณาโดยเปรียบเทียบบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะเห็นว่าส่วนใหญ่มีบทบัญญัติคล้ายคลึงกับ Hamburg Rules มากกว่า Hague Rules และ Hague – Visby Rules

²⁴ อรรถย โอบาสศักดิ์กุล. “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544. น. 49.

2 ประเภทคือ ใบตราส่งที่ปราศจากข้อสงวน (Clean bill of lading) และใบตราส่งที่มีข้อสงวน (Claused bill of lading) พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 27 ได้กล่าวถึงเรื่องการโอนใบตราส่ง พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 28 กล่าวถึงการรับของในกรณีที่ได้ออกใบตราส่ง นอกจากนี้ในเรื่องของการออกใบตราส่งในมาตรา 12 และมาตรา 13 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดว่าไม่จำเป็นต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของเสมอไป ส่วนประเภทของใบตราส่งมีทั้งใบตราส่งชนิดรับไว้เพื่อบรรทุก (Received for shipment bill of lading และ ใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว (Shipped on board bill of lading) ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องแจ้งให้ผู้รับของ (ผู้รับตราส่ง) ทราบเมื่อของไปถึงเนื่องจากผู้ขนส่งทราบดีว่าของมาถึงเมื่อไร ถือเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่ต้องบอกกล่าวโดยไม่ชักช้า

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ยังได้กำหนดเรื่องที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งไว้อีกหลายอย่าง อาทิเช่น การบังคับใช้และขอบเขตการบังคับใช้ และกำหนดหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ช้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหายด้วย

จากการศึกษาวิเคราะห์พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้ยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยใช้หลักกฎหมายของ Hague Rules, Hague Visby Rules และ Hamburg Rules มาผสมผสานกันแล้วร่างเป็นพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทย ซึ่งในพระราชบัญญัตินี้ได้ให้นิยามใบตราส่ง และมีบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ของใบตราส่งและระบุนายละเอียดที่ต้องมีในใบตราส่ง มีการกล่าวถึงการบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง กล่าวถึงเรื่องการโอนใบตราส่ง กล่าวถึงการรับของในกรณีที่ได้ออกใบตราส่ง และยังได้กำหนดเรื่องที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งไว้อีกหลายอย่าง ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติที่ดีและใช้มาจนถึงทุกวันนี้ แต่ยังไม่มีกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาบังคับใช้

3. พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

เหตุผลที่ประเทศไทยประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 เนื่องจากปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีบทบัญญัติรองรับในเรื่องตราประทับอิเล็กทรอนิกส์ และลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารจึงออกพระราชบัญญัติว่าด้วย

รัฐธรรมนูญทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 เพื่อส่งเสริมความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันในเวทีการค้าระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 ได้กำหนดนิยามของธุรกรรมไว้ โดยธุรกรรม หมายความว่า การกระทำใดๆ ที่เกี่ยวกับกิจกรรมในทางแพ่งและพาณิชย์ หรือในการดำเนินงานของรัฐตามที่กำหนดในหมวด 4 ซึ่งในหมวด 4 วางหลักในเรื่องธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาคีรัฐ ในมาตรา 35 กำหนดให้ คำขอ การอนุญาต การจดทะเบียน คำสั่งทางปกครอง การชำระเงิน การประกาศ หรือการดำเนินการใดๆ ตามกฎหมายกับหน่วยงานของรัฐหรือโดยหน่วยงานของรัฐ ถ้าได้กระทำในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกาให้นำพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับและให้ถือว่ามีผล โดยชอบด้วยกฎหมายเช่นเดียวกับการดำเนินการตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายในเรื่องนั้นกำหนด ทั้งนี้ ในพระราชกฤษฎีกาอาจกำหนดให้บุคคลที่เกี่ยวข้องต้องกระทำหรืองดเว้นกระทำการใดๆ หรือให้หน่วยงานของรัฐออกระเบียบเพื่อกำหนดรายละเอียดในบางกรณีด้วยก็ได้ ในการออกพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง พระราชกฤษฎีกาดังกล่าวอาจกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องแจ้งให้ทราบ ต้องขึ้นทะเบียน หรือต้องได้รับใบอนุญาต แล้วแต่กรณี ก่อนประกอบกิจการก็ได้ ในกรณีนี้ให้นำบทบัญญัติในหมวด 3 และบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องมาใช้บังคับโดยอนุโลม

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 ยังได้บัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์, ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์, ธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์, ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาคีรัฐ, บทกำหนดโทษ ฯลฯ

จากการศึกษาวิเคราะห์พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 เป็นพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันในเวทีการค้าระหว่างประเทศ มีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภาคีรัฐ บทกำหนดโทษ ฯลฯ แต่กฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีบทบัญญัติรองรับในเรื่องตราประทับอิเล็กทรอนิกส์และลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ จึงต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2551)

4. พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551

เหตุผลที่ประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 เนื่องจากปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีบทบัญญัติรองรับในเรื่อง

ตราประทับอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นสิ่งที่สามารถระบุถึงตัวผู้ทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ เช่นเดียวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องมีการประทับตราในหนังสือเป็นสำคัญ รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้สามารถนำเอกสารซึ่งเป็นสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนต้นฉบับหรือให้เป็นพยานหลักฐานในศาลได้ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารจึงตราพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 เพื่อส่งเสริมความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันในเวทีการค้าระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 มาตรา 8 วรรคสอง วางหลักไว้ว่า ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีการปิดอากรแสตมป์ หากได้มีการชำระเงินแทนหรือดำเนินการอื่นใดด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่หน่วยงานของรัฐซึ่งเกี่ยวข้อง ประกาศกำหนด ให้ถือว่าหนังสือ หลักฐานเป็นหนังสือ หรือเอกสาร ซึ่งมีลักษณะเป็นตราสารนั้น ได้มีการปิดอากรแสตมป์และขีดฆ่าตามกฎหมายนั้นแล้ว ในกรณีนี้ในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการของหน่วยงานของรัฐดังกล่าว คณะกรรมการจะกำหนดกรอบและแนวทางเพื่อเป็นมาตรฐานทั่วไปไว้ด้วยก็ได้

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 มาตรา 9 วรรคสอง กำหนดวิธีการที่เชื่อถือได้ให้ค้ำนึ่งถึง

ก. ความมั่นคงและรัดกุมของการใช้วิธีการหรืออุปกรณ์ในการระบุตัวบุคคล สภาพพร้อมใช้งานของทางเลือกในการระบุตัวบุคคล กฎเกณฑ์เกี่ยวกับลายมือชื่อที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ระดับความมั่นคงปลอดภัยของการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ การปฏิบัติตามกระบวนการในการระบุตัวบุคคลผู้เป็นสื่อกลาง ระดับของการยอมรับหรือไม่ยอมรับ วิธีการที่ใช้ในการระบุตัวบุคคลในการทำธุรกรรม วิธีการระบุตัวบุคคล ณ ช่วงเวลาที่มีการทำธุรกรรมและติดต่อสื่อสาร

ข. ลักษณะ ประเภท หรือขนาดของธุรกรรมที่ทำ จำนวนครั้งหรือความสม่ำเสมอในการทำธุรกรรม ประเพณีทางการค้าหรือทางปฏิบัติ ความสำคัญ มูลค่าของธุรกรรมที่ทำ หรือ

ค. ความรัดกุมของระบบการติดต่อสื่อสาร

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 มาตรา 9 วรรคสาม ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับการประทับตราของนิติบุคคลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ด้วยโดยอนุโลม

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 มาตรา 10 วรรคสี่ กำหนดว่า ในกรณีที่มีการทำสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่งสำหรับใช้อ้างอิงข้อความของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หากสิ่งพิมพ์ออกนั้นมีข้อความถูกต้องครบถ้วนตรงกับ

ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และมีการรับรองสิ่งพิมพ์ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดแล้ว ให้ถือว่าสิ่งพิมพ์ออกดังกล่าวใช้แทนต้นฉบับได้

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 มาตรา 11 วางหลักไว้ว่า ห้ามมิให้ปฏิเสธการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานในกระบวนการพิจารณาตามกฎหมายทั้งในคดีแพ่ง คดีอาญา หรือคดีอื่นใด เพียงเพราะเหตุว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และในการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะเชื่อถือได้หรือไม่เพียงใดนั้น ให้พิจารณาถึงความน่าเชื่อถือของลักษณะหรือวิธีการที่ใช้สร้าง เก็บรักษา หรือสื่อสารข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ลักษณะหรือวิธีการเก็บรักษา ความครบถ้วน และไม่มีการเปลี่ยนแปลงของข้อความ ลักษณะ หรือวิธีการที่ใช้ในการระบุหรือแสดงตัวผู้ส่งข้อมูล รวมทั้งพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งปวง ซึ่งให้นำกฎหมายมาตรานี้มาใช้บังคับกับสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วย

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 มาตรา 12/1 กำหนดให้นำบทบัญญัติในมาตรา 10 มาตรา 11 และมาตรา 12 มาใช้บังคับกับเอกสารหรือข้อความที่ได้มีการจัดทำหรือแปลงให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในภายหลังด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และการเก็บรักษาเอกสารและข้อความดังกล่าวด้วย โดยอนุโลม

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 มาตรา 12/1 กำหนดให้การจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ได้แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 3 พ.ศ. 2562 และได้แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2562 ผู้วิจัยได้ศึกษากฎหมายดังกล่าว เห็นว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการนำเสนอ (ร่าง) กฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ โดยวิเคราะห์มาจากมาตราต่อไปนี้

มาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใดเพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์”

มาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา 6 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งมาตรา 9 ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้การใดต้องทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือหรือมีเอกสารมาแสดง หรือกำหนดผลทางกฎหมายกรณีไม่ทำเป็นหนังสือ ไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือหรือไม่มีเอกสารมาแสดง ถ้าได้มีการจัดทำข้อความขึ้นเป็นข้อมูล

อิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงและนำกลับมาใช้ได้โดยความหมายไม่เปลี่ยนแปลง ให้ถือว่าข้อความนั้นได้ทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือหรือมีเอกสารมาแสดงตามที่กฎหมายกำหนด”

มาตรา 9 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ.2551 และแก้ไขเพิ่มเติมอีกครั้งโดยมาตรา 7 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 วางหลักไว้ว่า “ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้มีการลงลายมือชื่อ หรือกำหนดผลทางกฎหมายกรณีที่ไม่มีการลงลายมือชื่อไว้ให้ถือว่าได้มีการลงลายมือชื่อแล้ว ถ้า

- (1) ใช้วิธีการที่สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อ และสามารถแสดงเจตนาของเจ้าของลายมือชื่อเกี่ยวกับข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และ
- (2) ใช้วิธีการในลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้
 - (ก) วิธีการที่เชื่อถือได้โดยเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการสร้างหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แวดล้อมทั้งปวง รวมถึงข้อตกลงใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือ
 - (ข) วิธีการอื่นใดที่สามารถยืนยันตัวเจ้าของลายมือชื่อและสามารถแสดงเจตนาของเจ้าของลายมือชื่อตาม (1) ได้ด้วยวิธีการนั้นเองหรือประกอบกับพยานหลักฐานอื่น

วิธีการที่เชื่อถือได้ตามวรรคหนึ่ง (2) (ก) ให้คำนึงถึง

- (1) ความมั่นคงและรัดกุมของการใช้วิธีการหรืออุปกรณ์ในการระบุตัวบุคคล สภาพพร้อมใช้งานของทางเลือกในการระบุตัวบุคคล กฎเกณฑ์เกี่ยวกับลายมือชื่อที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ระดับความมั่นคงปลอดภัยของการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ การปฏิบัติตามกระบวนการในการระบุตัวบุคคลผู้เป็นสื่อกลาง ระดับของการยอมรับหรือไม่ยอมรับ วิธีการที่ใช้ในการระบุตัวบุคคลในการทำธุรกรรม วิธีการระบุตัวบุคคล ณ ช่วงเวลาที่มีการทำธุรกรรมและติดต่อสื่อสาร
- (2) ลักษณะ ประเภท หรือขนาดของธุรกรรมที่ทำ จำนวนครั้งหรือความสม่ำเสมอในการทำธุรกรรม ประเพณีทางการค้าหรือทางปฏิบัติ ความสำคัญ มูลค่าของธุรกรรมที่ทำ หรือ
- (3) ความรัดกุมของระบบการติดต่อสื่อสาร

ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับการประทับตราของนิติบุคคลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วยโดยอนุโลม”

มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติว่า “คำเสนอหรือคำสนองในการทำสัญญาอาจทำเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ และห้ามมิให้ปฏิเสธการมีผลทางกฎหมายของสัญญาเพียงเพราะเหตุที่สัญญานั้นได้ทำคำเสนอหรือคำสนองเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์”

มาตรา 13/1 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “การเสนอเพื่อทำสัญญาผ่านการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ครั้งเดียวหรือหลายครั้ง ซึ่งไม่ได้ส่งถึงบุคคลใดโดยเฉพาะเจาะจง แต่บุคคลทั่วไปที่ใช้ระบบข้อมูลนั้นสามารถเข้าถึงได้ รวมถึงการเสนอโดยให้ระบบข้อมูลสามารถโต้ตอบได้โดยอัตโนมัติ ในการทำคำสั่งผ่านระบบข้อมูลให้ถือเป็นคำเชิญชวนเพื่อทำคำเสนอ เว้นแต่การเสนอเพื่อทำสัญญาระบุได้โดยแจ้งชัดถึงเจตนาของบุคคลที่ทำการเสนอที่จะผูกพันหากมีการสนองรับ”

มาตรา 13/2 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ปฏิเสธความสมบูรณ์หรือการบังคับใช้ของสัญญาที่ทำโดยการติดต่อระหว่างระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติกับบุคคลธรรมดา หรือระหว่างระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติด้วยกัน เพียงเพราะเหตุที่ไม่มีบุคคลธรรมดาเข้าไปเกี่ยวข้องในการดำเนินการในแต่ละครั้งที่กระทำโดยระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติหรือในผลแห่งสัญญา”

มาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติว่า “ในระหว่างผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูล การแสดงเจตนาหรือคำบอกกล่าวอาจทำเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้”

มาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติว่า “บุคคลใดเป็นผู้ส่งข้อมูลไม่ว่าจะเป็นการส่งโดยวิธีใด ให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นของผู้นั้น

ในระหว่างผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูล ให้ถือว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ส่งข้อมูล หากข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้ส่งโดย

- (1) บุคคลผู้มีอำนาจกระทำการแทนผู้ส่งข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น หรือ
- (2) ระบบข้อมูลและผู้ส่งข้อมูลหรือบุคคลผู้มีอำนาจกระทำการแทนผู้ส่งข้อมูลได้กำหนดไว้ล่วงหน้าให้สามารถทำงานได้โดยอัตโนมัติ”

มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “ผู้รับ

ข้อมูลชอบที่จะถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นของผู้ส่งข้อมูลและชอบที่จะดำเนินการไปตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้ ถ้า

- (1) ผู้รับข้อมูลได้ตรวจสอบโดยสมควรตามวิธีการที่ผู้ส่งข้อมูลได้ตกลงหรือผูกพันตนไว้ว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ส่งข้อมูล หรือ
- (2) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้รับข้อมูลได้รับนั้นเกิดจากการกระทำของบุคคลซึ่งใช้วิธีการที่ผู้ส่งข้อมูลใช้ในการแสดงว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นของผู้ส่งข้อมูล ซึ่งบุคคลนั้นได้ล่วงรู้โดยอาศัยความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลนั้นกับผู้ส่งข้อมูลหรือผู้มีอำนาจกระทำการแทนผู้ส่งข้อมูล

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับ ถ้า

- (1) ในขณะนั้นผู้รับข้อมูลได้รับแจ้งจากผู้ส่งข้อมูลว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้รับข้อมูลได้รับนั้นมิใช่ของผู้ส่งข้อมูล และในขณะเดียวกันผู้รับข้อมูลมีเวลาพอสมควรที่จะตรวจสอบข้อเท็จจริงตามที่ได้รับแจ้งนั้น หรือ
- (2) กรณีตามวรรคหนึ่ง (2) เมื่อผู้รับข้อมูลได้รู้หรือควรจะรู้ว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นมิใช่ของผู้ส่งข้อมูล หากผู้รับข้อมูลได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร หรือดำเนินการตามวิธีการที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนแล้ว”

มาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีตามมาตรา 15 หรือมาตรา 16 วรรคหนึ่ง ในระหว่างผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูล ผู้รับข้อมูลมีสิทธิถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับนั้นถูกต้องตามเจตนาของผู้ส่งข้อมูลและสามารถดำเนินการไปตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้ เว้นแต่ผู้รับข้อมูลได้รู้หรือควรจะรู้ว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับนั้นมีข้อผิดพลาดอันเกิดจากการส่ง หากผู้รับข้อมูลได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรหรือดำเนินการตามวิธีการที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนแล้ว”

มาตรา 17/1 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “ในกรณีที่มีการลงข้อมูลผิดพลาดโดยบุคคลธรรมดาและส่งผ่านระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติของผู้อื่น และระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัตินั้นไม่มีช่องทางให้บุคคลดังกล่าวแก้ไขข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น บุคคลดังกล่าวหรือผู้แทนมีสิทธิที่จะถอนการแสดงเจตนาในส่วนที่เกิดจากการลงข้อมูลผิดพลาดได้ หาก

- (1) บุคคลดังกล่าวหรือผู้แทนได้แจ้งให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงข้อผิดพลาดโดยพลันหลังจากที่ตนได้รู้ถึงข้อผิดพลาดนั้น และแสดงให้เห็นว่าได้ส่งข้อมูลผิดพลาดผ่านระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติ และ

- (2) บุคคลดังกล่าวหรือผู้แทนไม่ได้ใช้หรือได้รับประโยชน์ใด ๆ จากสินค้า บริการ หรือ สิ่งอื่นใดอย่างมีนัยสำคัญจากอีกฝ่ายหนึ่ง”

มาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติไว้ว่า “ผู้รับข้อมูลชอบที่จะถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับแต่ละชุดเป็นข้อมูลที่แยกจากกัน และสามารถดำเนินการไปตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แต่ละชุดนั้นได้ เว้นแต่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ชุดนั้น จะซ้ำกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อีกชุดหนึ่ง และผู้รับข้อมูลได้รู้หรือควรจะได้รู้ว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ นั้นเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ซ้ำ หากผู้รับข้อมูลได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรหรือดำเนินการ ตามวิธีการที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนแล้ว”

มาตรา 19 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีที่ต้องมีการตอบแจ้งการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ไม่ว่าจะผู้ส่งข้อมูลได้ร้องขอหรือตกลงกับ ผู้รับข้อมูลไว้ก่อนหรือขณะที่ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือปรากฏในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ให้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- (1) ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลมิได้ตกลงให้ตอบแจ้งการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในรูปแบบหรือ วิธีการใดโดยเฉพาะ การตอบแจ้งการรับอาจทำได้ด้วยการติดต่อสื่อสารจากผู้รับข้อมูล ไม่ว่าจะโดยระบบข้อมูลที่ทำงานโดยอัตโนมัติหรือโดยวิธีอื่นใด หรือด้วยการกระทำใดๆ ของผู้รับ ข้อมูลซึ่งเพียงพอจะแสดงต่อผู้ส่งข้อมูลว่าผู้รับข้อมูลได้รับข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์นั้นแล้ว
- (2) ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลกำหนดเงื่อนไขว่าจะถือว่ามีการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต่อเมื่อ ได้รับการตอบแจ้งการรับจากผู้รับข้อมูล ให้ถือว่ายังไม่มีการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ จนกว่าผู้ส่งข้อมูลจะได้รับการตอบแจ้งการรับแล้ว
- (3) ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลมิได้กำหนดเงื่อนไขตามความใน (2) และผู้ส่งข้อมูลได้รับการ ตอบแจ้งการรับนั้นภายในเวลาที่กำหนดหรือตกลงกัน หรือภายในระยะเวลาอัน สมควรในกรณีที่มิได้กำหนดหรือตกลงเวลาไว้
 - (ก) ผู้ส่งข้อมูลอาจส่งคำบอกกล่าวไปยังผู้รับข้อมูลว่าตนยังมิได้รับการตอบแจ้งการรับ และกำหนดระยะเวลาอันสมควรให้ผู้รับข้อมูลตอบแจ้งการรับ และ
 - (ข) หากผู้ส่งข้อมูลมิได้รับการตอบแจ้งการรับภายในระยะเวลาตาม (ก) เมื่อผู้ส่งข้อมูล บอกกล่าวแก่ผู้รับข้อมูลแล้ว ผู้ส่งข้อมูลชอบที่จะถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น มิได้มีการส่งเลขหรือผู้ส่งข้อมูลอาจใช้สิทธิอื่นใดที่ผู้ส่งข้อมูลมีอยู่ได้”

มาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติไว้ ว่า “ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลได้รับการตอบแจ้งการรับจากผู้รับข้อมูล ให้สันนิษฐานว่าผู้รับข้อมูลได้รับ

ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องแล้ว แต่ข้อสันนิษฐานดังกล่าวมิให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้รับข้อมูล ได้รับนั้นถูกต้องตรงกันกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้ส่งข้อมูลได้ส่งมา”

มาตรา 21 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติไว้ว่า “ในกรณีที่ปรากฏในการตอบแจ้งการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเองว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้รับข้อมูลได้รับเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคที่ผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูลได้ตกลงหรือระบุไว้ในมาตรฐานซึ่งใช้บังคับอยู่ ให้สันนิษฐานว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ส่งไปนั้นได้เป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคทั้งหมดแล้ว”

มาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติไว้ว่า “การส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่าได้มีการส่งเมื่อ ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ส่งข้อมูล”

มาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติไว้ว่า “การรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่ามิมีผลนับแต่เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูล

หากผู้รับข้อมูลได้กำหนดระบบข้อมูลที่ประสงค์จะใช้ในการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้ โดยเฉพาะ ให้ถือว่าการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผลนับแต่เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลได้กำหนดไว้แล้ว แต่ถ้าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวได้ส่งไปยังระบบข้อมูลอื่นของผู้รับข้อมูลซึ่งมิใช่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลกำหนดไว้ ให้ถือว่าการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มีผลนับแต่เวลาที่ได้เรียกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จากระบบข้อมูลนั้น

ความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแม้ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลตั้งอยู่ในสถานที่อีกแห่งหนึ่งต่างหากจากสถานที่ที่ถือว่าผู้รับข้อมูลได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรา 24”

มาตรา 24 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติไว้ว่า “การส่งหรือการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ให้ถือว่า ได้ส่ง ณ ที่ทำการงานของผู้ส่งข้อมูล หรือได้รับ ณ ที่ทำการงานของผู้รับข้อมูล แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับข้อมูลมีที่ทำการงานหลายแห่ง ให้ถือเอาที่ทำการงานที่เกี่ยวข้องมากที่สุดกับธุรกรรมนั้นเป็นที่ทำการงานเพื่อประโยชน์ตามวรรคหนึ่ง แต่ถ้าไม่สามารถกำหนดได้ว่าธุรกรรมนั้นเกี่ยวข้องกับที่ทำการงานแห่งใดมากที่สุด ให้ถือเอาสำนักงานใหญ่เป็นสถานที่ที่ได้รับหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

ในกรณีที่ไม่ปรากฏที่ทำการงานของผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับข้อมูล ให้ถือเอาถิ่นที่อยู่ปกติเป็นสถานที่ที่ส่งหรือได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ความในมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับการส่งและการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยวิธีการทางโทรเลขและโทรพิมพ์ หรือวิธีการสื่อสารอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา”

มาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติไว้ว่า “ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใดที่ได้กระทำตามวิธีการแบบปลอดภัยที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาให้สันนิษฐานว่าเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้”

มาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562 บัญญัติว่า “ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้

- (1) ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เชื่อมโยงไปยังเจ้าของลายมือชื่อโดยไม่เชื่อมโยงไปยังบุคคลอื่นภายใต้สภาพที่นำมาใช้
- (2) ในขณะที่สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นั้น ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์อยู่ภายใต้การควบคุมของเจ้าของลายมือชื่อโดยไม่มีการควบคุมของบุคคลอื่น
- (3) การเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เกิดแก่ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ นับแต่เวลาที่ได้สร้างขึ้นสามารถจะตรวจพบได้ และ
- (4) ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้การลงลายมือชื่อเป็นไปเพื่อรับรองความครบถ้วนและไม่มีการเปลี่ยนแปลงของข้อความ การเปลี่ยนแปลงใดแก่ข้อความนั้นสามารถตรวจพบได้ นับแต่เวลาที่ลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

บทบัญญัติในวรรคหนึ่ง ไม่เป็นการจำกัดว่าไม่มีวิธีการอื่นใดที่แสดงได้ว่าเป็นลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ หรือการแสดงพยานหลักฐานใดเกี่ยวกับความไม่น่าเชื่อถือของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์”

มาตรา 27 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติว่า “ในกรณีมีการใช้ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เพื่อสร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่จะมีผลตามกฎหมาย เจ้าของลายมือชื่อต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

- (1) ใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อมิให้มีการใช้ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์โดยไม่ได้รับอนุญาต
- (2) แจ้งให้บุคคลที่คาดหมายได้โดยมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะกระทำการใดโดยขึ้นอยู่กับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือให้บริการเกี่ยวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทราบโดยมิชักช้าเมื่อ

- (ก) เจ้าของลายมือชื่อหรือควรได้รู้ว่าข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นั้น
สูญหาย ถูกทำลาย ถูกแก้ไข ถูกเปิดเผยโดยมิชอบ หรือถูกล่วงรู้โดยไม่สอดคล้องกับ
วัตถุประสงค์
- (ข) เจ้าของลายมือชื่อจากสภาพการณ์ที่ปรากฏว่ากรณีมีความเสี่ยงมากพอที่ข้อมูลสำหรับ
ใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ สูญหาย ถูกทำลาย ถูกแก้ไข ถูกเปิดเผยโดยมิชอบ
หรือถูกล่วงรู้โดยไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์
- (3) ในกรณีมีการออกใบรับรองสนับสนุนการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ จะต้องใช้ความ
ระมัดระวังตามสมควรให้แน่ใจในความถูกต้องและสมบูรณ์ของการแสดงสาระสำคัญ
ทั้งหมด ซึ่งกระทำโดยเจ้าของลายมือชื่อเกี่ยวกับใบรับรองนั้นตลอดอายุใบรับรอง หรือ
ตามที่มีการกำหนดในใบรับรอง”

มาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 บัญญัติ
ว่า “ในกรณีมีการให้บริการออกใบรับรองเพื่อสนับสนุนลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้มีผลทาง
กฎหมายเสมือนหนึ่งลายมือชื่อผู้ให้บริการออกใบรับรองต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

- (1) ปฏิบัติตามแนวนโยบายและแนวปฏิบัติที่ตนได้แสดงไว้
- (2) ใช้ความระมัดระวังตามสมควรให้แน่ใจในความถูกต้องและความสมบูรณ์ของการแสดง
สาระสำคัญทั้งหมดที่ตนได้กระทำเกี่ยวกับใบรับรองนั้นตลอดอายุใบรับรอง หรือตามที่มี
การกำหนดในใบรับรอง
- (3) จัดให้มีวิธีการในการเข้าถึงโดยสมควร ให้คู่กรณีที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบข้อเท็จจริง
ในการแสดงสาระสำคัญทั้งหมดจากใบรับรองได้ ในเรื่องดังต่อไปนี้
 - (ก) การระบุผู้ให้บริการออกใบรับรอง
 - (ข) เจ้าของลายมือชื่อซึ่งระบุในใบรับรองได้ควบคุมข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่อ
อิเล็กทรอนิกส์ในขณะที่มีการออกใบรับรอง
 - (ค) ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์มีผล ใช้ได้ในขณะหรือก่อนที่มีการออก
ใบรับรอง
- (4) จัดให้มีวิธีการเข้าถึงโดยสมควร ให้คู่กรณีที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบกรณีดังต่อไปนี้จาก
ใบรับรองหรือจากวิธีอื่น
 - (ก) วิธีการที่ใช้ในการระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อ
 - (ข) ข้อจำกัดเกี่ยวกับวัตถุประสงค์และคุณค่าที่มีการนำข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่อ
อิเล็กทรอนิกส์หรือใบรับรอง

- (ค) ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์มีผลสมบูรณ์ใช้ได้และไม่สูญหาย ถูกทำลาย ถูกแก้ไข ถูกเปิดเผยโดยมิชอบ หรือถูกล่วงรู้โดยไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์
- (ง) ข้อจำกัดเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบที่ผู้ให้บริการออกใบรับรองได้ระบุไว้
- (จ) การมีวิธีการให้เจ้าของลายมือชื่อส่งคำบอกกล่าวเมื่อมีเหตุตามมาตรา 27 (2)
- (ฉ) การมีบริการเกี่ยวกับการเพิกถอนใบรับรองที่ทันการ
- (5) ในกรณีที่มีบริการตาม (4) (จ) บริการนั้นต้องมีวิธีการที่ให้ผู้เจ้าของลายมือชื่อสามารถแจ้งได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 27 (2) และในกรณีที่มีบริการตาม (4) (ฉ) บริการนั้นต้องสามารถเพิกถอนใบรับรองได้ทันการ
- (6) ใช้ระบบ วิธีการ และบุคลากรที่เชื่อถือได้ในการให้บริการ”

มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “บุคคลย่อมมีสิทธิประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงทางการเงินและการพาณิชย์ หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างความน่าเชื่อถือและยอมรับในระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใดเป็นกิจการที่ต้องแจ้งให้ทราบ ต้องขึ้นทะเบียน หรือต้องได้รับใบอนุญาตก่อน แล้วแต่กรณี

ในการกำหนดให้กรณีใดต้องแจ้งให้ทราบ ต้องขึ้นทะเบียน หรือต้องได้รับใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้กำหนดโดยพิจารณาจากผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการประกอบธุรกิจนั้น ประกอบกับความเหมาะสมในการควบคุมดูแลและป้องกันความเสียหายตามระดับความรุนแรงของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการประกอบธุรกิจดังกล่าว

ในการนี้ จะกำหนดให้หน่วยงานของรัฐแห่งหนึ่งแห่งใดเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมดูแลในพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามวรรคหนึ่งก็ได้ หากไม่มีการกำหนดให้หน่วยงานของรัฐแห่งใดเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมดูแล ให้สำนักงานเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ทั้งนี้ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมดูแลตามพระราชกฤษฎีกาหรือสำนักงานแล้วแต่กรณี แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว

ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง ต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา”

มาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “ใน

กรณีที่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใด เป็นกิจการที่ต้องแจ้งให้ทราบ ผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจดังกล่าวต้องแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ก่อนเริ่มประกอบธุรกิจนั้น ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้ง ให้ออกใบรับแจ้งเพื่อเป็นหลักฐานการแจ้งในวันที่รับแจ้งนั้น และให้ผู้แจ้งประกอบธุรกิจนั้น ได้ตั้งแต่วันที่ ได้รับ ใบรับแจ้งดังกล่าว แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบในภายหลังว่าการแจ้งไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วน ให้มีอำนาจสั่งผู้แจ้งแก้ไขให้ถูกต้องหรือครบถ้วนและนำผลการแก้ไขมาแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในระยะเวลาที่กำหนด

ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจไม่แก้ไขหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ ภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้ผู้นั้นหยุดการให้บริการในส่วนที่เกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ในการประกอบธุรกิจนั้น นับแต่วันที่ครบกำหนดระยะเวลาตามวรรคสองจนกว่าจะแก้ไขให้ถูกต้องและครบถ้วนตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่

ในการประกอบธุรกิจ ผู้แจ้งต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาและตามประกาศที่คณะกรรมการประกาศกำหนด หลักเกณฑ์ตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวให้กำหนดเรื่องการخذใช้หรือเยียวยาผู้ได้รับความเสียหายจากการประกอบธุรกิจไว้ด้วย

ถ้าผู้แจ้งไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจตามวรรคสี่ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีคำสั่งห้ามมิให้ผู้นั้นให้บริการในส่วนที่เกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ในการประกอบธุรกิจนั้น จนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดดังกล่าว

ในกรณีที่ผู้แจ้งไม่แก้ไขตามวรรคสามหรือไม่ปฏิบัติตามวรรคห้าภายในระยะเวลาเก้าสิบวันนับแต่วันที่หยุดหรือถูกห้ามการให้บริการ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ถอนการรับแจ้งของผู้นั้น ออกจากสารบบการรับแจ้งและแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้นั้นทราบโดยเร็ว”

มาตรา 33/1 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่เพิ่มเติม โดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “ในกรณีที่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใดเป็นกิจการที่ต้องขึ้นทะเบียน ผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจดังกล่าวต้องขอขึ้นทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนเริ่มประกอบธุรกิจนั้น ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับคำขอขึ้นทะเบียนแล้ว ให้ออกใบรับการขอขึ้นทะเบียนเพื่อเป็นหลักฐานการขอขึ้นทะเบียนในวันที่ยื่นคำขอนั้น และหากพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบเอกสารและหลักฐานการขึ้นทะเบียนแล้วเห็นว่าครบถ้วนและถูกต้องตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ให้

รับขึ้นทะเบียนและแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ขอขึ้นทะเบียนทราบภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอขึ้นทะเบียนดังกล่าวและให้ผู้ขึ้นทะเบียนประกอบธุรกิจนั้น ได้ตั้งแต่วันที่ได้รับขึ้นทะเบียน

หากพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจสอบให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลาตามวรรคสอง ให้ผู้ขอขึ้นทะเบียนประกอบธุรกิจไปพลางก่อนได้ นับแต่วันถัดจากวันที่ครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าว

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบก่อนการรับขึ้นทะเบียนตามวรรคสอง หรือตรวจพบหลังจากที่ผู้นั้นได้ประกอบธุรกิจดังกล่าวแล้ว ว่าเอกสารและหลักฐานการขึ้นทะเบียนของผู้ขอขึ้นทะเบียนไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ให้แจ้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขอขึ้นทะเบียนหรือผู้ขึ้นทะเบียนแล้วแต่กรณีเพื่อแก้ไขให้ถูกต้องและครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด ในกรณีนี้ ถ้าผู้ขอขึ้นทะเบียนหรือผู้ขึ้นทะเบียนไม่แก้ไขให้ถูกต้องและครบถ้วน หรือไม่ดำเนินการจนพ้นกำหนดระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สิทธิในการประกอบธุรกิจของผู้ขอขึ้นทะเบียนตามวรรคสามเป็นอันระงับและให้ถือว่าคำขอขึ้นทะเบียนนั้นตกไป หรือให้มีคำสั่งเพิกถอนการขึ้นทะเบียนของผู้ประกอบธุรกิจนั้นแล้วแต่กรณี

ในการประกอบธุรกิจ ผู้ขึ้นทะเบียนต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาและตามประกาศที่คณะกรรมการกำหนด หลักเกณฑ์ตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวให้กำหนดเรื่องการใช้หรือเยียวยาผู้ได้รับความเสียหายจากการประกอบธุรกิจไว้ด้วย

ถ้าผู้ขึ้นทะเบียนฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจตามวรรคห้า ให้คณะกรรมการพิจารณา มีคำสั่งปรับผู้นั้น ไม่เกินหนึ่งล้านบาท โดยคำนึงถึงความร้ายแรงแห่งพฤติกรรมที่กระทำผิด หลักเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดค่าปรับให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำหนด และในกรณีที่เห็นสมควรคณะกรรมการอาจมีคำสั่งให้ผู้นั้นดำเนินการใดๆ เพื่อแก้ไขให้ถูกต้องหรือเหมาะสมได้

ถ้าผู้ถูกปรับตามวรรคหกไม่ชำระค่าปรับ ให้คณะกรรมการมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญาเพื่อบังคับชำระค่าปรับ ในกรณีนี้ ถ้าศาลพิพากษาให้ชำระค่าปรับ หากผู้นั้นไม่ชำระค่าปรับภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา ให้ยึดทรัพย์สินของผู้นั้นเพื่อชดเชยแทนค่าปรับ แต่มิให้นำมาตรการกักขังแทนค่าปรับมาใช้แก่ผู้นั้น

ในกรณีที่ผู้กระทำผิดตามวรรคหกไม่ดำเนินการแก้ไขตามคำสั่งของคณะกรรมการ หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจตามวรรคห้าซ้ำอีกภายในระยะเวลาหนึ่งปี นับแต่วันที่คณะกรรมการมีคำสั่งปรับครั้งแรก คณะกรรมการอาจมีคำสั่งเพิกถอนการขึ้นทะเบียนของผู้ขึ้นทะเบียนนั้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งคำสั่งดังกล่าวให้ผู้นั้นทราบโดยเร็ว”

มาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “ในกรณีที่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใดเป็นกิจการที่ต้องได้รับใบอนุญาต ให้ผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจดังกล่าวยื่นคำขอรับใบอนุญาตต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต หลักเกณฑ์และวิธีการขออนุญาต การออกใบอนุญาต การต่ออายุใบอนุญาต การคืนใบอนุญาต และการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

ในการประกอบธุรกิจ ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาประกาศที่คณะกรรมการกำหนด หรือเงื่อนไขในใบอนุญาต หลักเกณฑ์ตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวให้กำหนดเรื่องการชดใช้หรือเยียวยาผู้ได้รับความเสียหายจากการประกอบธุรกิจไว้ด้วย

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจตามวรรคสาม ให้คณะกรรมการพิจารณามีคำสั่งปรับผู้นั้น ไม่เกินสองล้านบาท และให้นำความในมาตรา 33/1 วรรคหกและวรรคเจ็ด มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดตามวรรคสี่ไม่ดำเนินการแก้ไขตามคำสั่งของคณะกรรมการหรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจตามวรรคสามซ้ำอีกภายในระยะเวลาหนึ่งปี นับแต่วันที่คณะกรรมการมีคำสั่งปรับครั้งแรก คณะกรรมการอาจมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของผู้ได้รับใบอนุญาตนั้น ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งคำสั่งดังกล่าวให้ผู้นั้นทราบโดยเร็ว”

มาตรา 34/1 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์ในการควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามหมวดนี้ ให้คณะกรรมการ สำนักงานหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมดูแลตามมาตรา 32 วรรคสาม ประกาศกำหนดรายละเอียดเพิ่มเติมในเรื่องที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 32 ได้ โดยไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว”

มาตรา 34/2 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์ในการควบคุมดูแลและกำกับการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา 32 ให้พนักงาน

เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (1) มีหนังสือแจ้งให้ผู้ให้บริการหรือเจ้าหน้าที่ของผู้ให้บริการ หรือบุคคลใดมาให้ข้อมูลหรือส่งเอกสารหรือหลักฐานใดๆ เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจการให้บริการนั้น
- (2) ตรวจสอบและรวบรวมข้อเท็จจริงเพื่อรายงานต่อคณะกรรมการ ในกรณีที่ผู้ให้บริการได้กระทำความผิดหรือทำให้เกิดความเสียหายเพราะเหตุฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามพระราชกฤษฎีกา ประกาศของคณะกรรมการ หรือเงื่อนไขในใบอนุญาต
- (3) เข้าไปในสถานที่ของผู้ให้บริการในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นจนถึงพระอาทิตย์ตก หรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น เพื่อตรวจสอบและรวบรวมข้อเท็จจริง และยึดหรืออายัดเอกสารและหลักฐาน รวมถึงสิ่งอื่นใดที่เกี่ยวกับการให้บริการที่สงสัยว่ามีไว้เพื่อใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิด

ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา นี้ ให้แสดงบัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่ที่หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลออกให้ และให้ผู้ที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกตามสมควร”

มาตรา 34/3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “การพิสูจน์และยืนยันตัวตนของบุคคลอาจกระทำผ่านระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลได้

ผู้ใดประสงค์จะอาศัยการพิสูจน์และยืนยันตัวตนของบุคคลอื่นผ่านระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลอาจแจ้งเงื่อนไขเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลที่ต้องใช้ให้บุคคลอื่นนั้นทราบเป็นการล่วงหน้า และเมื่อได้มีการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลตามเงื่อนไขดังกล่าวแล้วให้สันนิษฐานว่าบุคคลที่ได้รับการพิสูจน์และยืนยันตัวตนเป็นบุคคลนั้นจริง

เงื่อนไขเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลตามวรรค 2 ต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่าที่คณะกรรมการหรือกรรมการตามมาตรา 34/4 วรรคสอง แล้วแต่กรณีประกาศกำหนด โดยมีหลักประกันการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์ของประชาชน โดยสะดวกและไม่เลือกปฏิบัติ”

มาตรา 34/4 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2562 บัญญัติว่า “ในกรณีที่จำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงทางการเงินและพาณิชย์ หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างความ

นำเชื้อถือและยอมรับในระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลหรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลใดเป็นการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องได้รับใบอนุญาตก่อน และให้นำบทบัญญัติในหมวด 3 ธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

พระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งอาจกำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นมาคณะหนึ่งเพื่อทำหน้าที่ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ที่ผู้ประกอบการเกี่ยวกับระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลจะต้องปฏิบัติ และให้มีอำนาจพิจารณา มีคำสั่งและดำเนินการอื่นใดตามมาตรา 34 ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจก็ได้

จากการศึกษาวิจัยหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ไม่พบว่ามีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งสินค้าทางทะเลในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

ในส่วนของประเทศไทยมีความพยายามที่จะใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เช่นกัน และมีการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อยู่บ้างแล้ว แต่ประเทศไทยยังไม่เคยมีการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

การไม่มีกฎหมายใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ส่งผลให้ผู้ซื้อ ผู้ขาย ผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล และธนาคาร ไม่ได้ได้รับความคุ้มครองและรับรองจากกฎหมาย ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศ ทำการค้าไม่สะดวก เกิดความไม่เชื่อมั่นต่อระบบการซื้อขายสินค้าที่ใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ดังนั้น สมควรออกกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะได้รับความคุ้มครอง และเพิ่มความเชื่อมั่นการทำธุรกรรมการซื้อขายสินค้าโดยใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

จากการศึกษาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รับขน พบว่ากฎหมายดังกล่าวบัญญัติขึ้นเพื่อใช้กับการรับขนคนและสิ่งของทั่วไปโดยทางบกและทางน้ำภายในประเทศ เช่น ทางถนนและลำคลอง ที่มีรับขนของทางทะเล ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รับขน มิได้บัญญัติขึ้นเพื่อใช้กับการขนของทางทะเล ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2534 ประเทศไทยมีพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ออกมาบังคับใช้ ซึ่งมีหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล สิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องไว้โดยเฉพาะ เนื่องจากเดินตามหลักสากลและประเพณีที่ยอมรับกันระหว่างประเทศ จึงต้องนำพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาบังคับใช้กับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศแทนบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รับขน

พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ใบตราส่ง หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศที่ได้นำมาใช้จนถึงทุกวันนี้ มีบทกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งแบบกระดาษ แต่ไม่มีบทกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

ประเทศไทยได้ออกพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ขึ้นมาใช้คุ้มครองการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เพราะมีการติดต่อค้าขายในรูปแบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ มีการทำธุรกิจออนไลน์ มีการค้าขายผ่านไลน์ facebook, twitter, internet, instagram และพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2551 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2562 และยังมีพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2562 พระราชบัญญัติทั้งหมดที่กล่าวถึงนี้ ไม่ได้มีกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์



บทที่ 4 บทวิเคราะห์

วิเคราะห์หลักกฎหมายสากลที่เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล

การขนส่งสินค้าข้ามประเทศข้ามพรมแดน โดยการขนส่งสินค้าทางทะเล ในทางปฏิบัติมีการใช้ใบตราส่งแบบกระดาษเพื่อเป็นหลักฐานส่วนหนึ่งในการขนส่งว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าจากผู้ส่งของแล้วและเป็นหลักฐานส่วนหนึ่งในการรับสินค้าของผู้ทรงใบตราส่งในการขนส่งสินค้าทางเรือ แต่การติดต่อค้าขายได้นำเทคโนโลยีมาใช้ในการติดต่อสื่อสารแทนเอกสารที่เป็นกระดาษ มีการใช้ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์มาแทนใบตราส่งแบบกระดาษ และได้ปฏิบัติกันมาในการติดต่อค้าขายในรูปแบบการใช้เทคโนโลยีในการสื่อสาร แต่การซื้อขายโดยใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์แบบนี้ยังไม่มีกฎหมายมารองรับเกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เราได้ใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ตามประเพณีปฏิบัติโดยอาศัยหลักความไว้เนื้อเชื่อใจกัน แต่ผู้วิจัยมีความเห็นว่าประเทศไทยควรมีกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษรเกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เพื่อคุ้มครองผู้ทำการค้าระหว่างประเทศทางทะเล

วิเคราะห์อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924. “**Hague Rules**”) เป็นอนุสัญญาที่มีความสำคัญต่อการรับขนของทางทะเล ใช้ในการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งของ (Shipper) ผู้ขนส่ง (Carrier) และผู้ทรงใบตราส่ง (Consignee) ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่นานาประเทศยอมรับและได้ยึดถือปฏิบัติในการขนส่งของทางทะเลมาจนถึงทุกวันนี้

สำหรับอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 ซึ่งถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ลงนามที่กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23rd February 1968. “**Hague Visby Rules**”) ได้แก้ไขสาระสำคัญในเรื่องของหน้าที่เจ้าของเรือต้องจัดเตรียมเรือให้มีความเหมาะสมในการเดินทะเล กำหนดให้อายุความ 1 ปี ใช้อัตราค่าเสียหายของผู้ขนส่งไม่ว่าในมูลค่าใดก็ตาม การเพิ่มการจำกัดความรับผิดชอบจากเดิม 100 ปอนด์ต่อหีบ เป็น 166.67 SDR

แต่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978 (United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea, 1978. “**Hamburg Rules**”) ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ของใบตราส่งในฐานะเป็นเอกสารสิทธิไว้โดยตรง แต่อนุมาณได้ว่า Hamburg Rules ยอมรับว่าใบตราส่งถือเป็นสัญลักษณ์แทนสินค้า โดยพิจารณาจากบทบัญญัติที่คุ้มครองบุคคลภายนอกผู้รับโอนใบตราส่งโดยสุจริต แสดงให้เห็นว่าใบตราส่งสามารถโอนให้แก่กันได้และผู้ขนส่งย่อมต้องมอบสินค้าให้แก่ผู้ทรงใบตราส่งเมื่อมีการเวนคืนใบตราส่ง

จากการวิเคราะห์อนุสัญญา Hague Rules, Hague visby Rules และ Hamburg Rules จะเห็นว่าเป็นอนุสัญญาการขนส่งของทางทะเล เป็นการใช้ใบตราส่งแบบกระดาษเท่านั้น

วิเคราะห์กฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของสากล

ผู้วิจัยได้ศึกษาวิเคราะห์หลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลในเรื่องใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ การออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ SEADOCS, CMI Rules for Electronic Bills of Lading, Bolero Project พร้อมทั้งศึกษาค้นคว้ารายละเอียดกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ CMI Rules for Electronic Bills of Lading ในเรื่องต่างๆ ตลอดจนศึกษาเกี่ยวกับหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับเรื่องของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในตำรา หนังสือ บทความ งานวิจัย ตำบทยกฎหมาย วิทยานิพนธ์ ทั้งจากภาษาไทยและภาษาอังกฤษ และจากเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เช่นในเว็บไซต์ (Website) ของสากลและของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องเพื่อศึกษากฎหมายและหลักเกณฑ์ต่างๆ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ กฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่ง การออกใบตราส่งด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์ของ SEADOCS, CMI Rules for Electronic Bills of Lading, Bolero Project เรื่องกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ CMI Rules for Electronic Bills of Lading หลักกฎหมายและหลักการเบื้องต้นของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 รวมทั้งศึกษาหลักกฎหมายภายในประเทศไทยเกี่ยวกับใบตราส่งแบบกระดาษ

จากการวิเคราะห์กฎหมายของ SEADOCS พบว่า SEADOCS เป็นกลุ่มทดลองใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เริ่มแรก ก่อตั้งเป็นหน่วยงานรับจดทะเบียนอิเล็กทรอนิกส์ในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ รวมกลุ่มขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ให้คู่ค้าสามารถทำการค้าขายน้ำมันดิบได้โดยอิเล็กทรอนิกส์ที่จะได้รับน้ำมันดิบได้อย่างรวดเร็ว เนื่องจากน้ำมันดิบอาจถูกซื้อขายระหว่างทางและการส่งเอกสารเป็นไปอย่างล่าช้ามากในการส่งเอกสารไปให้ผู้ซื้อแต่ละราย จึงต้องหาสิ่งที่จะทดแทนการส่งใบตราส่งแบบกระดาษ SEADOCS พยายาม

เลียนแบบความเป็นเอกสารสิทธิที่เปลี่ยนมือได้ โดยการสร้างใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ และ SEADOCS ทำหน้าที่เป็นหน่วยทะเบียนกลาง โอนสลักหลังใบตราส่งไปยังผู้รับใบตราส่ง รหัสของ SEADOCS ที่ส่งให้แก่ผู้ส่งของ (ผู้ทรงใบตราส่ง) จึงเปรียบเสมือนเป็นใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อผู้ส่งของต้องการโอนสิทธิในใบตราส่งก็จะให้รหัสนี้แก่ผู้รับตราส่ง ซึ่ง SEADOCS จะเป็นตัวกลางที่จะคอยตรวจสอบการโอน และการบันทึกชื่อของเจ้าของรหัสคนใหม่ที่ได้รับการโอน อีกทั้ง SEADOCS จะมอบสำเนากระดาษของใบตราส่งเปลี่ยนมือได้ทางอิเล็กทรอนิกส์ไปยังผู้รับสลักหลังคนสุดท้ายเพื่อให้สามารถได้รับสินค้าจากผู้ขนส่ง หากคู่สัญญาเลือกใช้เอกสารกระดาษ การทำงานของ SEADOCS นั้น เมื่อผู้ส่งของ (ผู้ทรงใบตราส่ง) มีคำบอกกล่าวไปยัง SEADOCS ว่าต้องการเปลี่ยนมือใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ส่งของ (ผู้ทรงใบตราส่ง) จะกำหนดตัวผู้รับสลักหลัง (ผู้ซื้อ) SEADOCS จะใช้รหัสที่ส่งมอบให้แก่ผู้ทรงใบตราส่งตรวจสอบข้อความของผู้ทรงใบตราส่งก่อนดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ ผู้ทรงใบตราส่งต้องบอกกล่าวแก่ SEADOCS ถึงเจตนาในการโอนด้วย และผู้รับสลักหลังหรือผู้ซื้อควรแจ้งให้ SEADOCS ทราบถึงการสนองรับบริการโอนด้วย ซึ่ง SEADOCS จะตรวจสอบความถูกต้องของข้อความของผู้รับสลักหลังด้วยกฎตรวจสอบอีกส่วนหนึ่ง การตรวจสอบก็เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าข้อความถูกต้องและคำสั่งได้ถูกรับไว้เรียบร้อยแล้ว SEADOCS จะบันทึกชื่อของผู้รับสลักหลังหรือผู้ซื้อในทะเบียนในฐานะเจ้าของสินค้าคนใหม่ หลังจากที่ข้อความทั้งหมดถูกตรวจสอบแล้ว เมื่อสินค้ามาถึงปลายทาง SEADOCS จะส่งเลขรหัสที่ระบุไว้ โดยเฉพาะไปให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับสลักหลังใบตราส่งคนสุดท้าย ผู้รับสลักหลังจะกลายเป็นเจ้าของสินค้านี้โดยปริยายให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าได้

จะเห็นว่าการทำงานค้าขายสินค้าระหว่างประเทศที่มีการขนส่งสินค้าทางทะเลก็ได้ใช้หลักของ SEADOCS ในการติดต่อค้าขายกันมาเป็นระยะเวลายาวนานเป็นการอำนวยความสะดวกต่อการใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ในการทำการค้าขนาน้ำมันดิบโดยอิเล็กทรอนิกส์ที่จะได้รับน้ำมันดิบได้อย่างรวดเร็ว

จากการศึกษาวิเคราะห์ Comite Maritime International Rules for Electronic Bill of Lading (CMI Rules for Electronic Bill of Lading) พบว่า The Comite Maritime International (CMI)²⁵ ได้รับเอากฎเกณฑ์สำหรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Bills of Lading) ในปี 1990 ซึ่งกฎเกณฑ์ของ CMI Rules จะนำมาใช้ต่อเมื่อคู่สัญญาสมัครใจ เมื่อคู่สัญญารับขนของทางทะเลตกลงที่จะนำกฎเกณฑ์ของ CMI Rules for Electronic Bill of Lading มาบังคับใช้ ผลคือ คู่สัญญา

²⁵ อรรถัย โภกาสศักดิ์กุล, “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544)

อาจตกลงในเรื่องกฎเกณฑ์ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาฉบับของทางทะเล ดังที่ CMI Rules กำหนดไว้ว่า “กฎเกณฑ์เหล่านี้จะบังคับใช้ต่อเมื่อคู่สัญญาให้ความยินยอม กฎเกณฑ์ดังกล่าวถูกกำหนดโดยถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาฉบับของทางทะเล”

CMI Rules มีกฎการทำงาน ดังนี้

หลังจากที่ปลายทางทั้งของผู้ส่ง (Shipper) และของผู้ขนส่ง (Carrier) มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งกันและกัน โดยต้องปรากฏในสัญญาฉบับของทางทะเลว่า คู่สัญญาตกลงให้ใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ และยอมรับว่า CMI Rules เป็นพื้นฐานในนิติสัมพันธ์อีกด้วย ทั้งนี้ ข้อความที่ได้รับทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่ามีความเทียบเท่าเอกสารกระดาษ

การสร้างใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ CMI Rules วางเงื่อนไขไว้ว่า ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวถึงการได้รับสินค้าให้แก่ผู้ส่งของทราบ

กระบวนการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ CMI Rules²⁶ มีดังนี้

1. ผู้ส่งของ (Shipper) ทำสัญญาฉบับของทางทะเลกับผู้ขนส่ง (Carrier)
2. ผู้ส่งของ (Shipper) ทำใบจองเรือ (Booking Note) ส่งให้ผู้ขนส่ง (Carrier)
3. ผู้ขนส่ง (Carrier) ยืนยันตอบรับ (Confirmation) มายังผู้ส่งของ (Shipper)
4. ผู้ส่งของ (Shipper) ส่งสินค้า (Cargo) ไปยังผู้ขนส่ง (Carrier)
5. ผู้ขนส่งส่งข้อความที่ได้รับและกุญแจส่วนตัว (Private Key 1) มายังผู้ส่งของ
6. ผู้ส่งของยืนยันตอบรับและส่งข้อมูลโดยใช้ Private Key 1
7. ผู้ขนส่งยืนยันตอบรับไปยังผู้ส่งของ (Confirmation)

หากมีการซื้อขายหรือโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ขนส่งอยู่ในเรือ ผู้ส่งของ (Shipper) จะทำสัญญาซื้อขายหรือตกลงโอนสิทธิในสินค้าให้กับผู้ซื้อ (ผู้รับตราส่ง/ผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่) ผู้ส่งของ (Shipper) ต้องส่งข้อมูลว่าได้ทำสัญญาซื้อขายหรือตกลงโอนสิทธิในสินค้าที่ขนส่งให้กับผู้รับตราส่ง (Consignee) ระบุว่าซื้อขายหรือโอนสิทธิในสินค้าทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นสินค้าจำนวนเท่าใดไปยังผู้ขนส่งโดยใช้ Private Key 1 จากนั้น ผู้รับตราส่ง (Consignee) ทำสัญญาฉบับของทางทะเลเป็นความตกลงทางอิเล็กทรอนิกส์กับผู้ขนส่ง (Carrier) โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. ผู้รับตราส่ง (Consignee) ทำสัญญาฉบับของทางทะเลเป็นความตกลงทางอิเล็กทรอนิกส์กับผู้ขนส่ง (Carrier)

²⁶ อรทัย โอภาสศักดิ์กุล, “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544) หน้า 92.

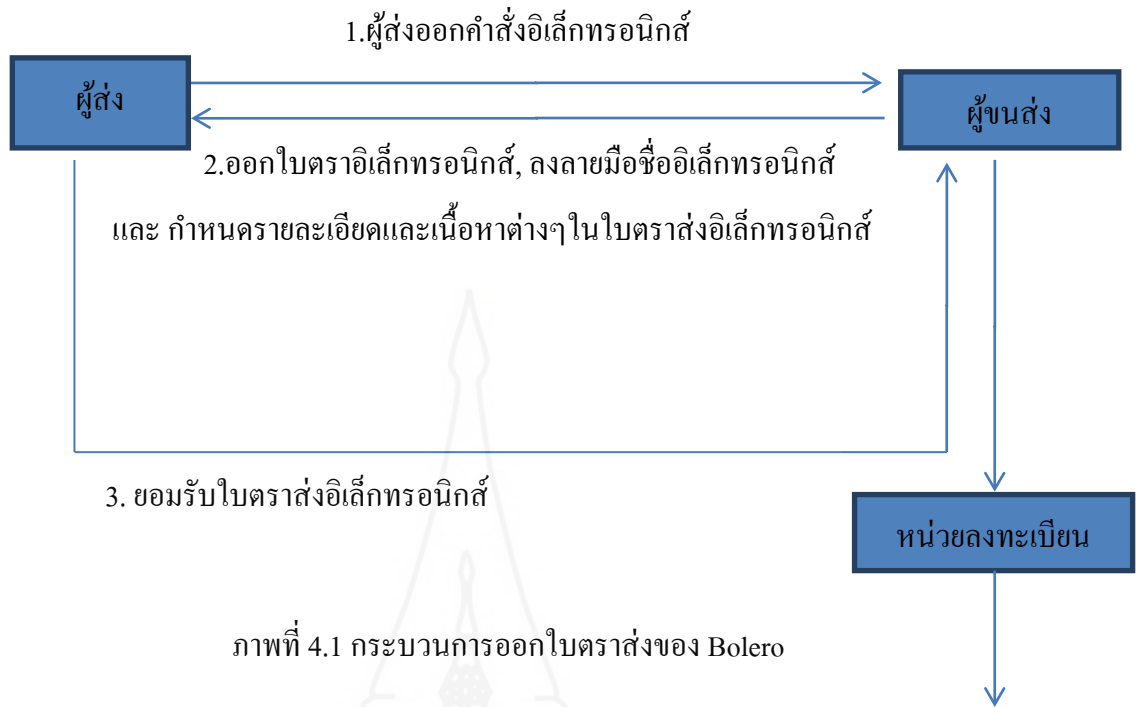
2. ผู้รับตราส่ง (Consignee) ยืนยันการรับโอนสิทธิในสินค้าที่ได้รับจากผู้ส่งของ (ผู้ทรงใบตราส่งคนก่อน) ไปยังผู้ขนส่ง
3. ผู้ขนส่งส่งข้อมูลกุญแจส่วนตัว (Private Key 2) ไปยังผู้รับตราส่ง
4. ผู้รับตราส่งยืนยันตอบรับ (Confirmation) และส่งมอบตามคำสั่ง โดยใช้ Private Key 2
5. ผู้ขนส่งยืนยันตอบรับไปยังผู้รับตราส่ง
6. ผู้รับตราส่งระบุตัวบุคคลว่าเป็นใคร โดยใช้ Private Key 2 ไปยังผู้ขนส่ง
7. หากมีการซื้อขายหรือโอนกรรมสิทธิในสินค้าอีกระหว่างขนส่งก็ทำเช่นเดียวกันนี้
8. ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้า (Cargo) ให้กับผู้รับตราส่งคนสุดท้าย

จากการศึกษาวิเคราะห์ แสดงให้เห็นว่า Comite Maritime International Rules for Electronic Bill of Lading (CMI Rules for Electronic Bill of Lading) ได้เล็งเห็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกจากการใช้ใบตราส่งในรูปแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นกระดาษเพียงอย่างเดียว เช่นกันกับ Seadocs แต่มีวิธีแก้ไขปัญหา และกระบวนการในการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่แตกต่างกันบ้างในทางปฏิบัติ และการใช้กฎเกณฑ์ของ CMI Rules ถือเป็นวิธีปฏิบัติที่ดีวิธีหนึ่งเพราะ CMI Rules มีหลักกฎเกณฑ์บังคับใช้ต่อเมื่อคู่สัญญาสมัครใจว่าคู่สัญญาตกลงนำกฎเกณฑ์ของ CMI Rules มาใช้บังคับ

จากการศึกษาวิเคราะห์ Bolero Project พบว่า Bolero Project เป็นโครงการร่วมทุนโดยสมาคมยุโรป ดำเนินการโดยสมาคมธุรกิจของบริษัทขนส่ง ธนาकार และบริษัทโทรคมนาคม มีเป้าหมายที่จะใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์อย่างเต็มรูปแบบ Bolero มีการใช้มาตรฐานทางข้อมูลระหว่างประเทศที่เรียกว่า EDIFACT มีหน่วยงานทะเบียนกลางและระบบรักษาความปลอดภัยอยู่บนพื้นฐานของการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ และจะมี CA (Certification Authority) ออกลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้แก่สมาชิกของ Bolero ส่วนหน่วยงานทะเบียนกลางจะเป็นหน่วยงานที่เชื่อถือได้ เช่น บริษัทโทรคมนาคม หรือธนาकार

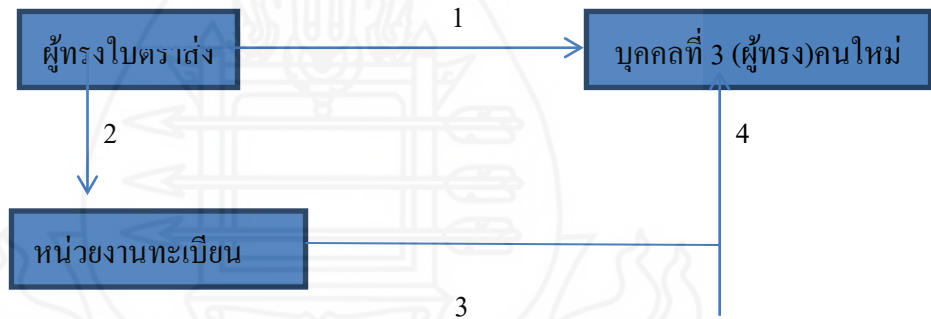
กระบวนการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ Bolero

1. คู่สัญญาทำความตกลงในการใช้สื่ออิเล็กทรอนิกส์โดยตกลงยอมรับไว้ล่วงหน้าก่อน
2. ผู้ส่งของสั่งคำสั่งทางอิเล็กทรอนิกส์
3. ผู้ขนส่งจะได้รับคำสั่งทางอิเล็กทรอนิกส์แล้วออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ แล้วลงลายมือชื่อดิจิทัล จากนั้นจึงส่งกลับไปให้ผู้ส่งของ
4. เมื่อมีการตอบรับใบตราส่งแล้ว ผู้ขนส่งส่งข้อความไปให้หน่วยงานทะเบียนกลาง



ภาพที่ 4.1 กระบวนการออกใบตราส่งของ Bolero

4. ใครเป็นผู้ทรงใบตราส่ง



ภาพที่ 4.2 กรณีที่ผู้ทรงต้องการ โอนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ให้บุคคลที่ 3

1. โอนเอกสาร (ถ้ามี) และคำร้องขอ
2. ส่งข้อมูลมายังหน่วยงานทะเบียนกลาง
3. ตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงจากรหัสที่จดทะเบียนไว้ที่หน่วยทะเบียนกลาง และมีกุญแจสาธารณะ ถอดรหัสข้อความ (เพื่อให้แน่ใจในที่มาของข้อความ)
4. ส่งรหัสส่วนตัวกลับไปให้ผู้ทรงคนใหม่

หมายเหตุ: เมื่อผู้ทรงคนใหม่ได้รับรหัสส่วนตัว ส่งผลให้สิทธิของผู้ทรงคนก่อนถูกยกเลิก และโอนสิทธิในการรับมอบสินค้าไปยังผู้ทรงคนใหม่

จากการศึกษาวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่า Bolero Project ก็ได้สังเกตเห็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากความไม่สะดวกจากการใช้ใบตราส่งในรูปแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษรเป็นกระดาษเพียงอย่างเดียว เช่นกันกับ Seadocs และ Comite Maritime International Rules for Electronic Bill of Lading (CMI Rules for Electronic Bill of Lading) แต่ได้ใช้วิธีแก้ไขปัญหา โดยใช้กระบวนการในการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่แตกต่างกันบ้างในทางปฏิบัติ ซึ่งเป็นเรื่องของการวางระบบภายในองค์กรของแต่ละองค์กร ซึ่ง Bolero Project มีแนวทางของตนเอง ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

กฎหมายประเทศเยอรมนีเกี่ยวกับใบตราส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์

ในประเทศเยอรมนีมีกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องที่ควบคุมการขนส่งของทางทะเล ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเยอรมนีที่แก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ. 2013 โดยกฎระเบียบของใบตราส่งสินค้าอยู่ใน Fifth Book (Maritime Trade) Chapter 2 Subtitle 3 (Accompanying documents) Section 513 ถึง Section 526 โดยได้บัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ไว้ใน Section 516

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเยอรมนี Section 516 (1) วางหลักไว้ว่า “ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลจะต้องลงนามในใบตราส่งสินค้า และการทำสำเนาหลายชิ้นสามารถจัดทำในรูปแบบของการพิมพ์หรือตราประทับ” ข้อกำหนดอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับการออกใบตราส่งสินค้าจึงเข้มงวดน้อยกว่าข้อกำหนดแบบฟอร์มที่เขียนขึ้นในประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเยอรมนี Section 516 (2) มีการสร้างพื้นฐานทางกฎหมายสำหรับการใช้ใบตราส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ขึ้นมา โดยระบุว่า “ใบตราส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์จะได้รับการปฏิบัติและมีฐานะทางกฎหมายที่เท่าเทียมกันกับใบตราส่งในรูปแบบกระดาษ ตราบเท่าที่มีการประกันความถูกต้องและความสมบูรณ์ของบันทึกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์นั้น”

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเยอรมนี Section 516 (3) วางหลักไว้ว่า “กระทรวงยุติธรรมและการคุ้มครองผู้บริโภคของประเทศเยอรมนีได้รับอนุญาตให้ออกกฎระเบียบควบคุมเกี่ยวกับการออก การใช้ การคืน การโอนเงิน การส่งใบเรียกเก็บเงินอิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงรายละเอียดการลงทะเบียนอิเล็กทรอนิกส์”

ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

จากการศึกษาวิเคราะห์กฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศเยอรมนี จะเห็นว่าประเทศเยอรมนีได้มีการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์โดยได้วางหลักกฎหมายไว้

ว่าให้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มีฐานะทางกฎหมายเทียบเท่ากับใบตราส่งแบบกระดาษ หากพิสูจน์ได้ว่าใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีความถูกต้องและสมบูรณ์ และได้ออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์โดยเจ้าของเรือ ผู้ขนส่งหรือผู้มีอำนาจออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่ากฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศเยอรมนีจะเป็นแนวทางในการร่างกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทยได้

วิเคราะห์กฎหมายของประเทศไทยเกี่ยวกับการติดต่อกำขาย

จากการศึกษากฎหมายภายในที่ใช้บังคับในประเทศไทย ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจและธุรกรรมการค้าขาย มี 6 ฉบับ ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รัชชนพระราชบัญญัติรัชชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2551 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2562 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2562

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย รัชชน ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ตั้งแต่มาตรา 608 ถึงมาตรา 633 เป็นกฎหมายที่บัญญัติขึ้นเพื่อใช้กับการรัชชนของทั่วไปที่ไม่ใช่การรัชชนของทางทะเล ต่อมาเมื่อ พ.ศ. 2534 ประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติรัชชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาบังคับใช้ ทำให้การทำการค้าขายระหว่างประเทศทางทะเลได้รับการคุ้มครองจากกฎหมายฉบับนี้ ทำให้การติดต่อกำขายสะดวกและเป็นสากลมากขึ้น ซึ่งพระราชบัญญัติรัชชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 คณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้ยกร่างพระราชบัญญัติ โดยใช้หลักของ Hague Rules, Hague Visby Rules และ Hamburg Rules มาผสมผสานกันแล้วร่างเป็นพระราชบัญญัติรัชชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทย ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ได้ให้นิยามใบตราส่งและมีบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ของใบตราส่งและระบุรายละเอียดที่ต้องมีในใบตราส่ง มีการกล่าวถึงการบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง กล่าวถึงเรื่องการโอนใบตราส่ง กล่าวถึงการรัชชนในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งและยังได้กำหนดเรื่องที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งไว้อีกหลายอย่าง ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติที่ดีและยังทันสมัยอยู่และมีการใช้มาจนถึงทุกวันนี้ แต่ยังไม่มียกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาบังคับใช้

ต่อมาประเทศไทยได้ออกพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 เป็นพระราชบัญญัติเพื่อส่งเสริมความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และเสริมสร้าง

ศักยภาพการแข่งขันในเวทีการค้าระหว่างประเทศ มีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ บทกำหนดโทษ ฯลฯ แต่พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ยังไม่มีบทบัญญัติรองรับในเรื่องตราประทับอิเล็กทรอนิกส์ และลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ จึงต้องมีการแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2551 ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2562 และยังคงได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ฉบับที่ 4 พ.ศ. 2562 พระราชบัญญัติทั้งหมดที่กล่าวมานี้ยังไม่มีกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาคุ้มครองการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

ดังนั้นผู้วิจัยจึงขอนำกฎเกณฑ์และระเบียบต่างๆ รวมถึงกฎหมายต่างๆ ที่ศึกษาวิจัยมาในบทที่ 3 และบทที่ 4 มาเป็นแนวทางในการตรา (ร่าง) พระราชบัญญัติกฎหมายว่าด้วยใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ (พ.ศ.) ของประเทศไทย ในบทที่ 5 ในส่วนของข้อเสนอแนะ



บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัย ผู้วิจัยได้ศึกษาหลักเกณฑ์ของกฎหมายสากลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งมีกฎเกณฑ์และวิธีการตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 และได้ศึกษากฎหมายของประเทศไทยหลายฉบับ ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 ผู้วิจัยเห็นว่าทั้งกฎหมายสากลและกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวกับการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล ได้ใช้หลักเกณฑ์เดียวกัน และได้ใช้กฎหมายคุ้มครองผู้ทำธุรกิจการค้า และมีกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการออกใบตราส่งสินค้าแบบกระดาษที่เป็นลายลักษณ์อักษร และใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 พ.ศ.2551 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ.2562 พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ.2562 จากการศึกษาค้นคว้าพบว่ามีการใช้ใบตราส่งแบบกระดาษที่เป็นลายลักษณ์อักษร และใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ แต่ยังไม่มีความหมายในส่วน of ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

ผู้ศึกษาวิจัยได้ศึกษาหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลในเรื่องใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ การออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ SEADOCs, CMI Rules for Electronic Bills of Lading, Bolero Project พร้อมทั้งศึกษาค้นคว้ารายละเอียดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ CMI Rules for Electronic Bills of Lading ในเรื่องต่างๆ ตลอดจนศึกษาเกี่ยวกับหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับเรื่อง of ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ในตำรา หนังสือ บทความ งานวิจัย ด้วยบทกฎหมาย วิทยานิพนธ์ ฯลฯ ทั้งจากภาษาไทยและภาษาอังกฤษ และจากเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ในเว็บไซต์ (Website) ของสากลและของประเทศไทย กฎหมายและหลักเกณฑ์ต่างๆ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ กฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่ง การออกใบตราส่งด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์ของ SEADOCs, CMI Rules for Electronic Bills of Lading, Bolero Project เรื่อง กฎเกณฑ์เกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ CMI Rules for Electronic Bills of Lading หลักกฎหมายและหลักการเบื้องต้นของกฎหมายแม่แบบว่าด้วยพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการติดต่อสื่อสารโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งศึกษาหลักกฎหมายภายในประเทศไทยเกี่ยวกับใบตราส่งแบบกระดาษ โดย การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เน้นการวิจัยเอกสารเป็นหลัก (Documentary Research) ซึ่งทำให้ได้บทสรุปดังนี้

1. บทสรุป

การค้าขายสินค้าระหว่างประเทศโดยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล การซื้อขายสินค้าทางทะเล ผู้ขายสินค้าส่งมอบสินค้าให้ผู้ขนส่งของทางทะเล เมื่อผู้ขนส่งของรับมอบสินค้าเพื่อขนส่งสินค้าไปส่งมอบผู้ซื้อสินค้า ผู้ขนส่งของทางทะเลจะออกใบตราส่งสินค้าที่เป็นเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรที่เป็นกระดาษทุกอย่างเป็นเอกสารหมด การเบิกจ่ายเงินค่าสินค้าจากธนาคารก็ต้องมีใบตราส่งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและเอกสารที่เป็นลายลักษณ์อักษรแบบกระดาษอื่นๆประกอบด้วยเพื่อขอรับเงินค่าสินค้าที่ผู้ขายได้ส่งสินค้าลงเรือมากับผู้ขนส่งของทางทะเล เพื่อให้ผู้ขนส่งของทางทะเลนำสินค้านั้นมาส่งให้กับผู้ซื้อสินค้าที่ประเทศปลายทาง และขอเบิกเงินจากธนาคาร ซึ่งการติดต่อค้าขายโดยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล ได้ดำเนินการมายาวนานจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง จากทวีปหนึ่งไปยังอีกทวีปหนึ่ง

เมื่อโลกเข้าสู่ยุคการสื่อสารไร้พรมแดน เข้าสู่ยุคดิจิทัล การซื้อขายสินค้าได้นำเทคโนโลยีการสื่อสารเข้ามาติดต่อกันอย่างแพร่หลาย ทั้งสะดวก รวดเร็ว ไร้พรมแดน ความเจริญของเทคโนโลยีครอบคลุมทั้งการซื้อขายสินค้า และการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ประเทศต่างๆทั่วโลกก็ได้นำเทคโนโลยีการสื่อสารมาใช้ในการติดต่อสื่อสารกันทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยก็นำเทคโนโลยีการสื่อสารในรูปแบบ การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange – EDI), ในรูปแบบไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Mail – E – Mail), ในรูปแบบอินเทอร์เน็ต (Internet), ในรูปแบบอินทราเน็ต (Intranet), ในรูปแบบไลน์ (Line), Facebook, Twitter ในการซื้อขายในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ ติดต่อกันแบบสากล การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล โดยใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อผู้ขายสินค้าจะไปเบิกเงินค่าสินค้าจากธนาคาร ไม่มีเอกสารเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อเป็นหลักฐานในการขอรับเงิน จึงเบิกเงินไม่ได้ ก็ต้องใช้ใบตราส่งที่เป็นลายลักษณ์อักษรที่เป็นกระดาษเพื่อนำมาเป็นหลักฐานในการขอรับเงินจากธนาคาร

ดังนั้น ระบบการซื้อขายแบบอิเล็กทรอนิกส์นี้ จะเป็นระบบได้ก็ต่อเมื่อ ผู้ขายสินค้า ผู้ซื้อสินค้า ผู้ขนส่งสินค้า และธนาคาร ทุกฝ่ายต้องอยู่ในระบบเพื่อทำการจดทะเบียนการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลที่มีการซื้อขายสินค้าในระบบอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อทุกฝ่ายจดทะเบียนเรียบร้อยกับหน่วยงานกลาง อาจเป็นกรมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ หรือกรม

ศุลกากร กระทรวงคมนาคม ทุกฝ่ายจะเรียกใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จากหน่วยงานที่จดทะเบียนได้ และทำธุรกรรมได้สะดวก รวดเร็ว และเป็นสากล

เอกสารทุกอย่างจะอยู่ในระบบจดทะเบียนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ไม่จำเป็นต้องใช้เอกสารที่เป็นกระดาษ แต่ระบบนี้จะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีกฎหมายรองรับ บัญญัติว่าระบบนี้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องมี ผู้ขาย ผู้ซื้อ ผู้ขนส่งสินค้า ธนาคาร จะต้องเข้าไปอยู่ในระบบจดทะเบียน โดยทุกฝ่ายจะต้องไปจดทะเบียนที่ศูนย์กลางการจดทะเบียน และปฏิบัติตามกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ แต่ทุกวันนี้ยังไม่มีกฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องจึงไม่มีหน้าที่ที่จะต้องไปจดทะเบียน ประเทศไทยจำเป็นต้องออกกฎหมายว่าด้วยใบตราส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ทุกฝ่ายจะได้ไปจดทะเบียนการค้าอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้อยู่ในระบบและมีกฎหมายรองรับ ทุกฝ่ายจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายนี้

2. ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิจัยและวิเคราะห์ห้อนุสัญญา Hague Rules, Hague Visby Rules, Hamburg Rules และวิเคราะห์กฎเกณฑ์การใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของ SEADOCs, CMI Rules for Electronic Bills of Lading, Bolero Project และได้ศึกษากฎหมายของประเทศเยอรมนี และกฎหมายของประเทศไทย พบว่าประเทศต่างๆ และประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ใช้เพื่อคุ้มครองการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ผู้ศึกษาวิจัยขอเสนอแนะแนวทางในการตรากฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ดังนี้

1. (ร่าง) พระราชบัญญัติกฎหมายว่าด้วยใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์และองค์กรหน่วยงานผู้รับผิดชอบ
2. แนวทางการวางระบบในองค์กรที่จะควบคุมกำกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ในกรรมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

(ร่าง)

พระราชบัญญัติกฎหมายว่าด้วยใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ (พ.ศ.....)

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติกฎหมายว่าด้วยใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ (พ.ศ.....)”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

“**ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์**” หมายความว่า เอกสารที่สร้างขึ้นและพิมพ์ออกมาจากเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว รวมถึงกุญแจส่วนตัว (private key) และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้เวียนคืนใบตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่งคนสุดท้ายได้แจ้งรหัสกุญแจส่วนตัว (private key) แก่ผู้ขนส่ง”

“**กุญแจส่วนตัว (private key)**” หมายความว่า รหัสที่มีการใช้ชุดตัวเลข และ/หรือตัวอักษร ซึ่งคู่สัญญาได้แก่ ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันใช้เพื่อรักษาความปลอดภัยในการส่งมอบของ รวมทั้งรหัสที่ผู้ขนส่งตกลงกับผู้ทรงใบตราส่งคนต่อมาที่มีสิทธิได้รับโอนของจากผู้ทรงใบตราส่งคนก่อนตกลงกันใช้เพื่อความปลอดภัยและระบุตัวผู้รับของที่มีสิทธิในของที่ขนส่งที่แท้จริง

“**บุคคลผู้เป็นเจ้าของกุญแจส่วนตัว (private key)**” หมายความว่า บุคคลผู้เป็นเจ้าของกุญแจส่วนตัว (private key) ที่แท้จริงคนสุดท้าย หรือบุคคลที่เป็นผู้แจ้งรหัสกุญแจส่วนตัว (private key) ที่ถูกต้องแก่ผู้ขนส่งเพื่อรับของที่ขนส่ง เป็นผู้รับใบตราส่งและเป็นผู้มีสิทธิรับสินค้าจากผู้ขนส่ง”

“**ศูนย์กลางการจดทะเบียนอิเล็กทรอนิกส์**” หมายความว่า ศูนย์กลางการจดทะเบียนของฝ่ายผู้ซื้อ ผู้ขาย ผู้ส่งของ ผู้ขนส่งของทางทะเล ธนาकार ที่มาแสดงตัวตนเพื่อจดทะเบียนว่าเป็นบุคคลที่ทำหน้าที่ใดในการซื้อขายสินค้าทางทะเล และมีตัวตนจริง มีเอกสารแสดงตัวตนที่ถูกต้อง ซึ่งอาจเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคล ก็ได้ และสามารถเรียกข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ มาตรวจสอบได้ถูกต้อง และออกกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล รวมถึงการออกกฎระเบียบเกี่ยวกับการออกใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา 4 หน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า หน่วยงานที่ออกกฎหมาย กฎเกณฑ์ ระเบียบ การใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา 5 หน่วยงานที่กำกับดูแลการใช้กฎหมายใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า หน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุม กำกับ ดูแล ออกกฎระเบียบ และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา 6 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์เป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 7 ผู้ขนส่งเมื่อรับของจากผู้ส่งของแล้วจะออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ ในกรณีที่ผู้ส่งของกับ ผู้ขนส่งตกลงกันว่าจะใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ ให้แก่ผู้ส่งของ โดยระบุข้อมูลที่อยู่อิเล็กทรอนิกส์ของผู้ส่งของ

ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จะต้องมีข้อมูลต่อไปนี้

(1) ชื่อของผู้ส่งของ
(2) รายละเอียดเกี่ยวกับของ จำนวน ปริมาณ ชนิด สภาพของสินค้า พร้อมทั้งวิธีเก็บรักษา เช่น เก็บในตู้เย็นหรือตู้แช่แข็ง และรายละเอียดอย่างอื่นเช่นเดียวกับใบตราส่งแบบกระดาษ

(3) วันที่และสถานที่ที่รับสินค้า

(4) ข้อสัญญาและเงื่อนไขเกี่ยวกับการขนส่งของผู้ขนส่ง

(5) กุญแจส่วนตัว (Private Key)

ผู้ส่งของต้องยืนยันข้อมูลใบตราส่งต่อผู้ขนส่ง เพื่อยืนยันว่าผู้ส่งของจะเป็นผู้ทรงใบตราส่ง

ถ้าผู้ทรงใบตราส่งร้องขอ ใบตราส่งจะต้องระบุวันที่และสถานที่เกี่ยวกับการขนส่งของทันทีที่ของถูกบรรจุทุกลงเรือ

รายละเอียดของข้อมูล รวมถึงวันที่และสถานที่เกี่ยวกับการขนส่งของในมาตรานี้ จะมีผลบังคับเช่นเดียวกับใบตราส่งแบบกระดาษ

มาตรา 8 สิทธิในการจัดการ ควบคุม ตรวจสอบ และโอนสิทธิในของ/สินค้า

(1) สิทธิที่จะรับของที่ระบุในใบตราส่ง

(2) สิทธิที่จะแต่งตั้งผู้รับของ หรือตัวแทนผู้รับของเพื่อไปรับของแทน

(3) โอนสิทธิในการจัดการ ควบคุม ตรวจสอบ และ โอนสิทธิในของแก่บุคคลภายนอก

(4) สั่งผู้ขนส่งเกี่ยวกับการจัดการของตามข้อสัญญาและเงื่อนไขในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ได้เช่นเดียวกับกรณีใช้ใบตราส่งแบบกระดาษ

การโอนสิทธิในการจัดการ ควบคุม ตรวจสอบ และ โอนสิทธิในของจะมีผลเมื่อ

(1) ผู้ทรงใบตราส่งคนปัจจุบันแจ้งแก่ผู้ขนส่งพร้อมด้วยการแสดงเจตนาโอนสิทธิในของแก่ผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่

(2) ผู้ขนส่งยืนยันข้อมูลที่ได้รับแจ้ง

- (3) ผู้ขนส่งส่งข้อมูลตามที่ระบุในมาตรา 63 (ยกเว้นกุญแจส่วนตัว) ไปยังผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่
- (4) ผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่แสดงเจตนาตอบรับสิทธิในของ
- (5) ผู้ขนส่งยกเลิกกุญแจส่วนตัวของผู้ทรงใบตราส่งคนก่อน และส่งข้อมูลกุญแจส่วนตัวใหม่ไปยังผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่

ถ้าผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่ไม่ตอบรับสิทธิในของต่อผู้ขนส่งภายในเวลาอันสมควร สิทธิในของของผู้ทรงใบตราส่งคนใหม่จะถูกลบเลิก ผู้ขนส่งจะต้องแจ้งแก่ผู้ทรงใบตราส่งคนปัจจุบัน (ผู้ทรงใบตราส่งคนเดิม) และกุญแจส่วนตัวเดิมจะมีผลใช้บังคับอีกครั้ง

การโอนสิทธิในของกรณีใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ข้างต้นจะมีผลเช่นเดียวกับการโอนสิทธิในของกรณีใช้ใบตราส่งแบบกระดาษ

มาตรา 9 “กุญแจส่วนตัว (Private Key) เป็นเรื่องเฉพาะตัวของผู้ทรงใบตราส่งแต่ละคนตามลำดับ โดยห้ามมิให้โอนกุญแจส่วนตัวให้แก่กันระหว่างผู้ทรงใบตราส่งด้วยกัน ผู้ขนส่งและผู้ทรงใบตราส่งจะต้องเก็บรักษากุญแจส่วนตัวเป็นความลับระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่งเพื่อความปลอดภัยต่อสิทธิในของที่ขนส่ง

ผู้ขนส่งเท่านั้นที่มีหน้าที่ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อยืนยันต่อผู้ทรงใบตราส่งคนปัจจุบัน โดยใช้กุญแจส่วนตัว เมื่อผู้ทรงใบตราส่งคนปัจจุบันส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยใช้กุญแจส่วนตัวมายังผู้ขนส่ง

มาตรา 10 การส่งมอบของ

ผู้ขนส่งต้องแจ้งแก่ผู้ทรงใบตราส่งถึงสถานที่และวันที่จะส่งมอบของที่รับขนส่งทางทะเล ผู้ทรงใบตราส่งที่ได้รับแจ้งสถานที่และวันที่จะส่งมอบของแล้วมีหน้าที่ไปรับมอบของหรือให้ตัวแทนไปรับของแทนและยืนยันรหัสกุญแจส่วนตัวกับผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งจะส่งมอบของให้แก่ผู้รับของที่แจ้งรหัสกุญแจส่วนตัวที่ถูกต้องต่อผู้ขนส่ง ซึ่งมีผลให้กุญแจส่วนตัวถูกลบเลิกโดยอัตโนมัติ

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อการส่งของผิดหากพิสูจน์ได้ว่าการส่งมอบของที่รับขนส่งทางทะเลนั้นได้ส่งมอบโดยใช้ความระมัดระวังแก่ผู้รับของที่มีสิทธิรับของที่แท้จริง

มาตรา 11 ให้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญารับขนของทางทะเลมีผลทางกฎหมายเทียบเท่ากับใบตราส่งแบบกระดาษ ใบตราส่งแบบกระดาษมีหน้าที่และฐานะทางกฎหมายอย่างใดก็ให้

ใบตราส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์มีหน้าที่ ฐานะทางกฎหมายและผลทางกฎหมายเทียบเท่ากัน รวมทั้ง ฐานะการเป็นพยานหลักฐานแห่งข้อตกลงในสัญญารับขนของทะเล แต่อาจนำพยานหลักฐานอื่น ๆ มาพิสูจน์ถึงข้อตกลงระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของได้อีก ฐานะเป็นใบรับสินค้าและพยานหลักฐานว่า ผู้ขนส่งรับของไว้จากผู้ส่งของแล้ว ฐานะเป็นเอกสารสิทธิ ซึ่งสามารถโอนเปลี่ยนมือได้ ฐานะเป็น เอกสารสิทธิที่ใช้เรียกร้องให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งให้แก่ผู้ทรงใบตราส่ง คนสุดท้ายสำหรับใบตราส่งแบบกระดาษหรือเจ้าของ Private Key คนสุดท้ายสำหรับใบตราส่งแบบ อิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งเป็นส่วนหนึ่งของหลักฐาน ในการรับชำระเงินค่าสินค้าที่ส่งไปทางเรือกับ ผู้ขนส่งจากธนาคาร

มาตรา 12 ในกรณีหากเกิดข้อพิพาทขึ้นในเรื่องเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล ให้ใบตราส่ง อิเล็กทรอนิกส์สามารถใช้เป็นพยานหลักฐานในการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานในกระบวนการพิจารณา ตามกฎหมายทั้งในคดีแพ่ง คดีอาญา หรือคดีอื่นใด

ในการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานว่าข้อมูลใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์จะเชื่อถือได้หรือไม่ เพียงใดนั้นให้พิจารณาถึงความน่าเชื่อถือของลักษณะหรือวิธีการที่ใช้สร้าง เก็บรักษา หรือสื่อสาร ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ลักษณะหรือวิธีเก็บรักษาความครบถ้วน และการไม่มีการเปลี่ยนแปลงของ ข้อมูล ลักษณะ หรือวิธีการที่ใช้ในการระบุหรือแสดงตัวผู้ส่งข้อมูล ความเป็นเจ้าของใบตราส่ง เวลาและสถานที่ที่ได้เกิดสัญญารับขนของทางทะเลและมีการออกใบตราส่ง เวลาและสถานที่ที่ได้ ส่งหรือรับข้อมูลใบตราส่งระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงใบตราส่ง ความผิดพลาดและความซ้ำซ้อนของ ข้อมูลใบตราส่ง รวมทั้งพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งปวง

มาตรา 13 ผู้ทรงใบตราส่งมีสิทธิเลือกที่จะขอรับใบตราส่งแบบกระดาษจากผู้ขนส่งในเวลาใดก็ได้ เมื่อได้ส่งของให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง

มาตรา 14 ผู้ใดทำใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ปลอมทั้งฉบับหรือแต่ส่วนหนึ่งส่วนใด เต็มหรือตัดทอน ข้อมูล หรือแก้ไขด้วยประการใดๆ ในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ที่แท้จริง หรือลงลายมือชื่อปลอม ในใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ โดยประการที่น่าจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นหรือประชาชน ถ้าได้ กระทำเพื่อให้ผู้หนึ่งผู้ใดหลงเชื่อว่าเป็นใบตราส่งที่แท้จริง ผู้นั้นกระทำความผิดฐานปลอมใบตราส่ง อิเล็กทรอนิกส์ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

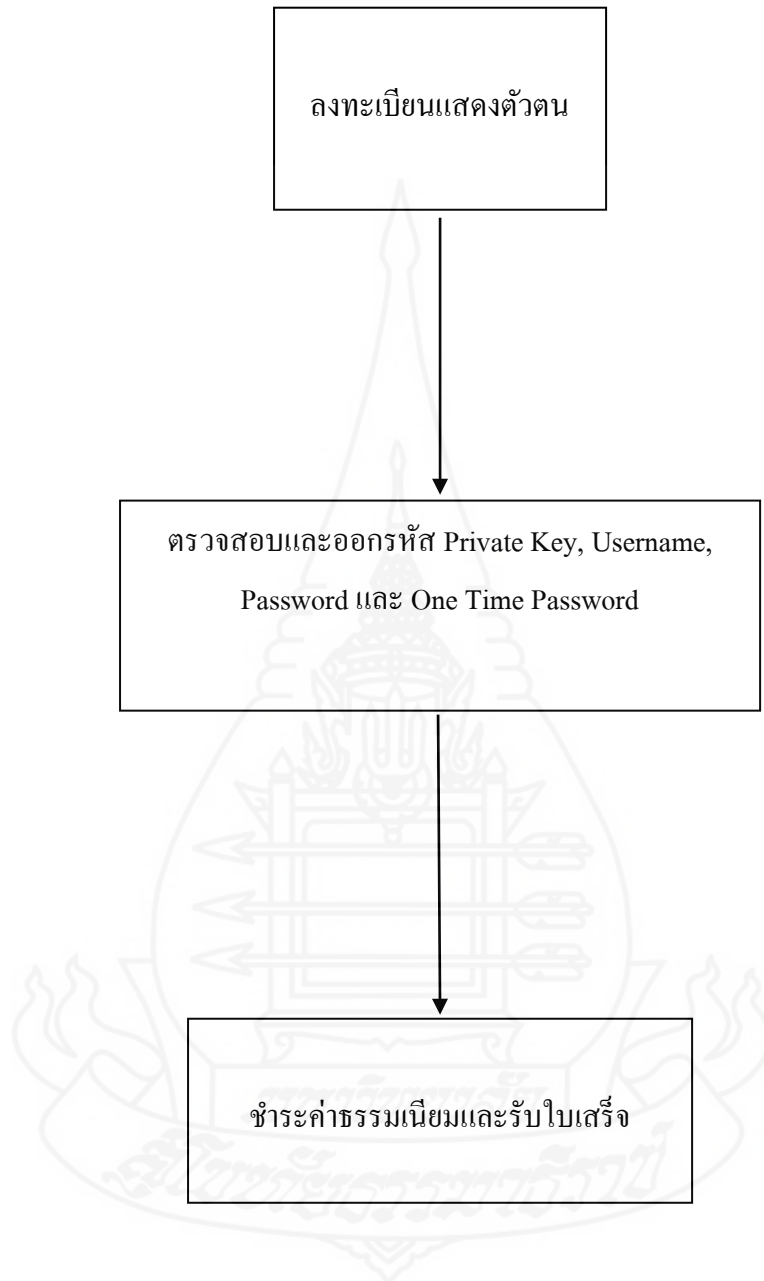
มาตรา 15 ผู้ใดเพื่อให้ตนเองหรือผู้อื่นล่วงรู้กุญแจส่วนตัว (Private Key) หรือได้มาซึ่งข้อมูลกุญแจส่วนตัว หรือใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ของผู้อื่นโดยทุจริต เพื่อแสวงหาประโยชน์ที่มิควรได้โดยชอบด้วยกฎหมายสำหรับตนเองหรือผู้อื่น และการได้มาซึ่งข้อมูลกุญแจส่วนตัวหรือใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของผู้อื่นหรือประชาชน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

การจัดตั้งองค์กรและการปฏิบัติงานในองค์กร

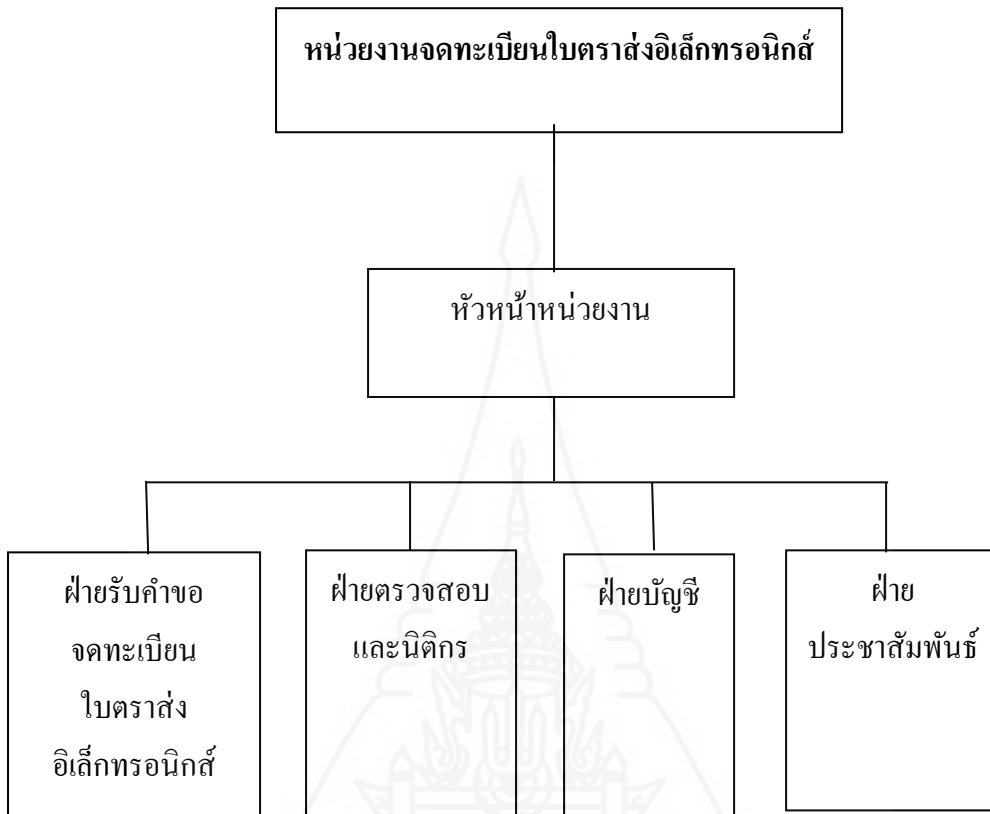
องค์กรนี้ชื่อว่า “หน่วยงานจดทะเบียนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์” สังกัดกรมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

ขั้นตอนในการปฏิบัติงานในหน่วยงานจดทะเบียนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

1. จัดตั้งบุคลากรของหน่วยงานจดทะเบียนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์
2. เปิดรับลงทะเบียน
3. ขั้นตอนในการ
 - ก. ผู้ขาย ผู้ซื้อ ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล ธนาคาร ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ลงทะเบียนแสดงตัวตนว่าเป็นผู้ขาย ผู้ซื้อ ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล หรือธนาคาร ต่อนายทะเบียน โดยทำคำขอจดทะเบียนแสดงตัวตนในการซื้อขายและขนส่งสินค้าทางทะเล รวมถึงการชำระเงินค่าสินค้าที่ซื้อขายกัน โดยใช้ใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
 - ข. นายทะเบียนตรวจสอบคำขอจดทะเบียนและแจ้งผลการตรวจสอบเพื่อลงข้อมูลในระบบอิเล็กทรอนิกส์ พร้อมทั้งให้ผู้ทำคำขอจดทะเบียนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ลงลายมือชื่อและประทับตราอิเล็กทรอนิกส์ด้วยรหัส Private Key, Username, Password และ One Time Password ของแต่ละบุคคลที่มาจดทะเบียน
 - ค. ชำระค่าธรรมเนียมและรับใบเสร็จ



ภาพที่ 5.1 แสดงขั้นตอนการปฏิบัติงานในหน่วยงานจดทะเบียนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์



ภาพที่ 5.2 แผนผังโครงสร้างหน่วยงานจดทะเบียนใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์

บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

กฎหมายลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Signatures Law)

เกษมศักดิ์ อินทวงศ์. *ใบตราส่งในการรับขนของทางทะเล : ปัญหาบางประการในทางทฤษฎีและปฏิบัติ*, น. 66 – 67.

โนตารี พับลิก (Notary Public). Retrieved May12,2015,

from: <http://notary-public-in-bangkok.blogspot.com/2011/06/notary-public.html>

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. (2542). *คำอธิบายกฎหมายจำนองงาน จำทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนัก โรงแรม(พิมพ์ครั้งที่3)*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.

พงศ์บวร ภาวะชาติไ (ม.ป.ป.). ระบบกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐเกาหลี. *วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี*, 9(9), 38-53.

พนิดา วัชระเวทิน. (2529). *ผลของการโอนบิลออฟเลดิงในระบบกฎหมายไทย* (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์).จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพมหานคร.

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548

พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2562

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544

ระบบกฎหมายสิงคโปร์. Retrieved July 3, 2017, from:

http://www.thailand.prd.go.th/1700/ewt/aseanthai/ewt_news.php?nid=3881&filename=index

อรทัย โอภาสศักดิ์กุล. (2544). *ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์*. (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.

Admiralty and Maritime Law Guide International Conventions. “International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (“Hague Rules”),and Protocol of Signature.RetrievedMay25,2015,from:

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>

Admiralty Law and Shipping Law. “Hague Visby Rules”. Retrieved May 25, 2015, from :

<http://www.admiraltylaw.com/statutes/hague.php>

Bolero. “Electronic Bill of Lading for Carriers Frequently Asked Questions (FAQs). Retrieved July 9, 2015, from :<http://www.bolero.net>

Bolero. "Electronic Bill of Lading". Retrieved February 15, 2015 from :<http://www.bolero.net>

Bolero. "Electronic Bill of Lading". Retrieved July 9, 2015, from:

<http://www.bolero.net/products/electronic-bill-of-lading>

Comite Maritime International. "Rules for Electronic Bills of Lading". Retrieved February 15, 2015 from:

<http://www.comitemaritime.org>

Commercial Law Ch.25 Shipping Law. Retrieved July 9, 2015. From:

<http://www.singaporelaw.sg/sglaw/laws-of-singapore/commercial-law/chapter-25>

Harter Act 1893

<http://www.oecd.org>

<http://www.uncitral.org>

Importing into the United States A Guide for Commercial Importers

International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924

As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23rd of February 1968. "Hague Visby Rules"

International Convention for The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924.

"Hague Rules"

John Livermore & Krailerk Euarjai. (1998). *Electronic Bills of Lading and Functional Equivalence*. From:

http://elj.warwick.ac.uk/jilt/ecom/98_2liv/

John Livermore and Krailerk Euarjai. "Electronic Bills of Lading and Functional Equivalence". From:

<http://www.google.com>

Kim & Chang. (2007). *Recent Amendments to the Korean maritime law*. Retrieved July 9, 2015. From:

<http://www.ukpandi.com/knowledge/article/recent-amendments-to-the-korean-maritime-...>

Luke Lane. (2014). *Incorporating charterparty terms into a bill of lading*. Retrieved July 9, 2015. From:

<http://www.ukpandi.com/knowledge/article/incorporating-charterparty-terms-into-a-bill-...>

Miriam Goldby. "Legislating to facilitate the use of electronic transferable records : A case study". From:

<http://www.google.com>

Notary Public In Bangkok. "Notary Public". Retrieved May 12, 2015, from:

<http://www.notary-public-in-bangkok.blogspot.com>

Rules for Electronic Bills of Lading. Retrieved February 15, 2015 from:

<http://www.comitemaritime.org/Rules-for-Electronic-Bills-of-Lading/0,2728,12832,00....>

UNCITRAL Model Law on Electronic Commerce with Guide to Enactment 1996 with additional article 5

bis as adopted in 1998

United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea, 1978. "Hamburg Rules"

United Nations Convention on the Use of Electronic Communications in International Contracts
U.S. Government Freight Transportation Handbook





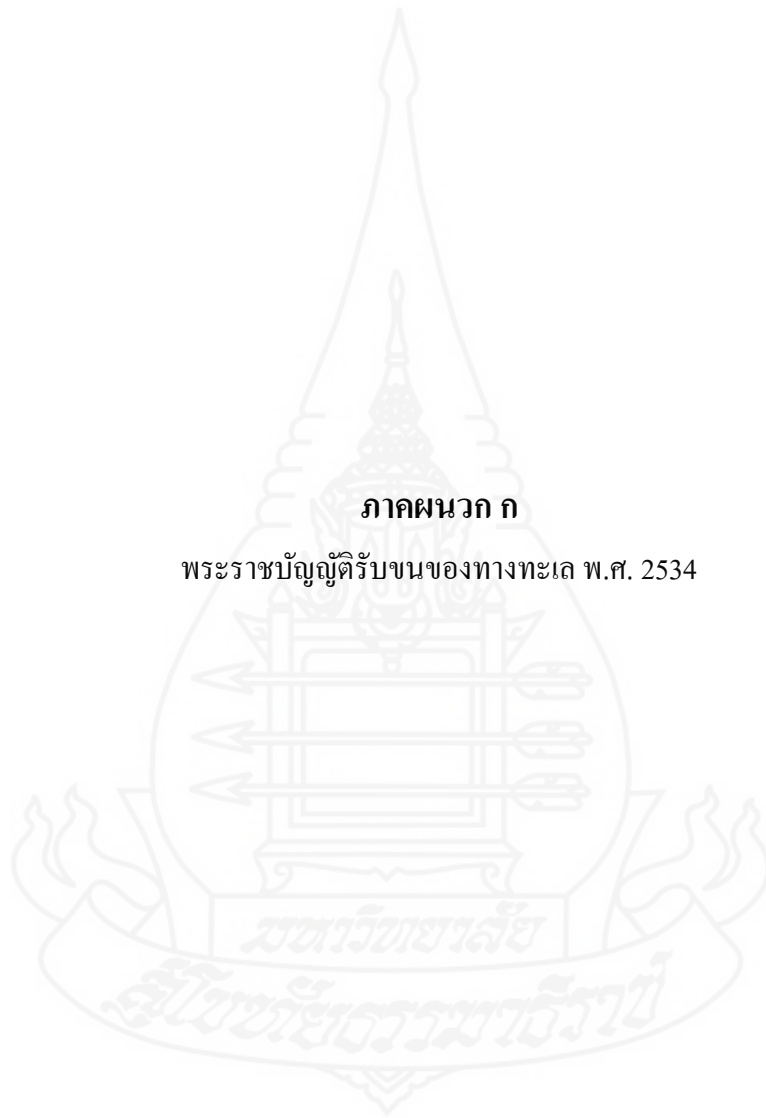
ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

สภามหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

ภาคผนวก ก

พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534



สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานพระราชบัญญัติกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
การรับขนของทางทะเล
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา พ.ศ. ๒๕๓๔ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๓๔
เป็นปีที่ ๔๖ ในรัชกาลปัจจุบัน สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำหรับพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ
ให้ประกาศว่า

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล
สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอม
ของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.
๒๕๓๔” สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๒^๑ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศ
ในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบารรับขนของทางทะเลเพื่อำเน็จ
เป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

“ผู้ขนส่งอื่น” หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นผู้ส่งของในสัญญารับขน
ของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะทาง
ช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการ
ขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับ
มอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้
ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการ
เข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่าย
ของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งเป็นต้น

“ผู้ส่งของ” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งของกับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทาง
ทะเล

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

^๑ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๘/ตอนที่ ๒๐๓/ฉบับพิเศษ หน้า ๖๘/๒๒ พฤศจิกายน ๒๕๓๔

“ผู้รับตราส่ง” หมายความว่า

(ก) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม

(ข) ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่งหรือใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม และไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้ หรือ

(ค) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น

“ของ” หมายความว่า สิ่งหามิทรัพย์ สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหาเพื่อใช้ในการขนส่งด้วย

“ภาชนะขนส่ง” หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล

“หน่วยการขนส่ง” หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชีน ถัง ไม้ฉลิม ไม้ฉลุ ห่อ ทุบ ไม้ ไม้กระดาน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น

“สัญญารับขนของทางทะเล” หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง

“อุปกรณ์แห่งค่าระวาง” หมายความว่า ค่าใช้จ่ายอย่างใดที่ผู้ขนส่งได้เสียไปโดยควรในระหว่างขนส่ง ซึ่งตามประเพณีในการขนส่งทางทะเลถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าระวาง และให้หมายความรวมถึงเงินที่ผู้ขนส่งจำเป็นต้องเรียกเก็บเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าระวางปกติ เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายในการให้บริการของผู้ขนส่งเนื่องจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่อาจป้องกันได้ อันมีประเพณีในการขนส่งทางทะเลที่ผู้ขนส่งจะเรียกได้ เช่น การขึ้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากภาวะคับคั่งของท่าเรือหรือที่ที่บรรทุกหรือขนถ่ายของ หรือการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น

“ใบตราส่ง” หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง

มาตรา ๔ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันผู้ขนส่งต้องจัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นนั้น ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ มิฉะนั้นจะยกขึ้นใช้บังคับบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง หรือรับโอนสิทธิตามใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารดังกล่าวมิได้

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมาที่แนบมาด้วย หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมีผู้จ้างเหมาให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๖ สัญญารับขนของที่มีการขนส่งทางทะเลและทางอื่นรวมอยู่ด้วยให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้น

มาตรา ๗ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑
หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

มาตรา ๘ ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

- (๑) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น
- (๒) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ
- (๓) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่รับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๘ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล

มาตรา ๙ ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งตามมาตรา ๘ เกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น

มาตรา ๑๐ ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติกรให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายซึ่งของที่ต้นทำการขนส่ง

มาตรา ๑๑ ผู้ขนส่งมีสิทธิบรรทุกของบนพาหนะวางเฉพาะในกรณีที่ได้ตกลงกับผู้ส่ง
ของ หรือเป็นการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติ หรือเป็นการปฏิบัติตามประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการ
การบรรทุกของเช่นนั้น

ถ้าผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงกันให้บรรทุกหรืออาจบรรทุกของบนพาหนะวางได้ ผู้
ขนส่งต้องจัดแจ้งข้อตกลงดังกล่าวไว้ในใบตราส่งหรือเอกสารอื่นอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของ
ทางทะเลในกรณีที่ไม่มีใบตราส่ง

ถ้าไม่มีการจัดแจ้งข้อความในใบตราส่งหรือเอกสารอื่นตามวรรคสอง หากผู้ขนส่ง
อ้างว่ามีข้อตกลงกัน ให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ถึงข้อตกลงนั้น แต่จะยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ผู้รับตราส่งหรือ
บุคคลภายนอกซึ่งได้ใบตราส่งหรือเอกสารอื่นมาโดยไม่รู้อถึงข้อตกลงนั้นมิได้

ถ้ามีการบรรทุกของบนพาหนะวางโดยขัดต่อบัญญัติในวรรคหนึ่ง หรือในกรณีที่
ไม่ได้จัดแจ้งข้อตกลงไว้ในใบตราส่งหรือเอกสารอื่นตามวรรคสาม มิให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๕๑
มาตรา ๕๒ มาตรา ๕๓ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ หรือมาตรา ๕๖ มาใช้บังคับ

ในกรณีที่มีความตกลงโดยชัดแจ้งระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของให้บรรทุกของใน
ระวาง ถ้าผู้ขนส่งบรรทุกของนั้นบนพาหนะวาง ให้ถือว่าผู้ขนส่งกระทำการหรือดเว้นกระทำการตาม
มาตรา ๖๐ (๑)

มาตรา ๑๒ เมื่อผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่ง
ผู้ขนส่งต้องออกให้

มาตรา ๑๓ เมื่อได้บรรทุกของลงเรือเสร็จแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่งชนิด
“บรรทุกแล้ว” ผู้ขนส่งต้องออกให้

มาตรา ๑๔ เมื่อได้ขนของไปถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่ตกลงกันไว้
และพร้อมที่จะส่งมอบของนั้นแล้ว ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง เว้นแต่จะมี
ข้อกำหนดในใบตราส่งหรือได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญารับขนของทางทะเล

มาตรา ๑๕ ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางและ
อุปกรณ์แห่งค่าระวาง หรือจนกว่าผู้รับตราส่งจะได้จัดให้มีประกันตามควร

มาตรา ๑๖ เมื่อของไปถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่ตกลงกันไว้แล้ว
ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งโดยไม่ชักช้า

มาตรา ๑๗ ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่
ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

(๑) ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่บัญญัติไว้ใน
พระราชบัญญัตินี้

(๒) กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕๘ หรือมาตรา

(๓) บัณฑิตการศึกษาศึกษาซึ่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ส่งไปให้ผู้
ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิสูจน์

(๔) ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญารับขนของ
ทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย

ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของ
ข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกจาก
ข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคุณกรณีที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความ
รับผิดชอบของผู้ขนส่งให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๒

ใบตราส่ง

มาตรา ๑๘ ใบตราส่งซึ่งแสดงรายการ ดังต่อไปนี้

(๑) ลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ ข้อความที่แจ้ง
ลักษณะอันตรายแห่งของ หากจะต้องมี จำนวนหน่วยการขนส่ง และน้ำหนักของหรือปริมาณอย่างอื่น
ทั้งนี้ ตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้

(๒) สภาพแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอก

(๓) ชื่อและสำนักงานของผู้ขนส่ง

(๔) ชื่อของผู้ส่งของ

(๕) ชื่อของผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ส่งของระบุไว้

(๖) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องจ่าย หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่าย
ค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง

(๗) ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือตามสัญญารับขนของทางทะเลและวันที่ผู้ขนส่งรับ
ของเข้ามาอยู่ในความดูแล

(๘) ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามสัญญารับขนของทางทะเล

(๙) ข้อความแสดงว่าของนั้นให้บรรทุกบนปากระวางหรืออาจบรรทุกบนปากระวาง
ได้

(๑๐) วันหรือระยะเวลาส่งมอบของ ณ ท่าปลายทางที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ถ้า
คู่สัญญาได้ตกลงกันไว้

(๑๑) ข้อจำกัดความรับผิดซึ่งมากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕๘

(๑๒) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่ง

(๑๓) จำนวนตันฉบับใบตราส่งที่ออก

(๑๔) ลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่ง

มาตรา ๑๙ ใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ตามมาตรา ๑๓ นอกจากจะมีรายการ
ตามมาตรา ๑๘ แล้ว ให้ระบุชื่อเรือที่รับบรรทุกของและวันที่บรรทุกของนั้นลงเรือเสร็จแล้วด้วย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๐ ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับของให้แก่ผู้ส่งของไว้ก่อนบรรทุกของลงเรือ ถ้าผู้ส่งของขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ผู้ส่งของต้องคืนใบตราส่งหรือเอกสารดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อแลกกับใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ในการนี้ผู้ขนส่งอาจทำได้โดยแก้ไขใบตราส่งหรือเอกสารดังกล่าวให้เป็นใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ก็ได้ ถ้าใบตราส่งหรือเอกสารที่แก้ไขแล้วนั้นมีรายการต่าง ๆ ครบถ้วนตามที่ใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” จะพึงมี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๑ ใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่งมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๘ หรือมาตรา ๑๙ ใบตราส่งนั้นยังคงมีฐานะทางกฎหมายเป็นใบตราส่ง ถ้ามีข้อความครบลักษณะเป็นใบตราส่งตามมาตรา ๓

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๒ ใบตราส่งใดไม่มีข้อความตามมาตรา ๑๘ (๖) ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้รับตราส่งไม่ต้องจ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง แต่ถ้าใบตราส่งนั้นได้ออนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อใบตราส่งนั้น ห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๒๓ ในกรณีที่ผู้ส่งของเป็นผู้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความในใบตราส่งเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ จำนวนหน่วยการขนส่งน้ำหนักของหรือปริมาณอย่างอื่น ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งทราบ หรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าข้อความดังกล่าวไม่ถูกต้องตรงกับของที่รับไว้จริง หรือไม่ถูกต้องตรงกับที่ได้รับบรรทุกไว้จริงในกรณีที่มีการออกใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” หรือไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงของรายการดังกล่าวในใบตราส่งโดยวิธีการอันสมควรแก่วิสัยและพฤติการณ์ในภาวะเช่นนั้นได้ บุคคลดังกล่าวต้องบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งโดยระบุถึงข้อที่ไม่ตรงกับความจริง เหตุแห่งความสงสัยหรือพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ แล้วแต่กรณี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๔ ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งมิได้บันทึกสภาพแห่งของเท่าที่เห็นได้จากภายนอกไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นมีสภาพภายนอกเรียบร้อย

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มาตรา ๒๕ ถ้ามิได้บันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งตามมาตรา ๒๓ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้หรือได้บรรทุกของลงเรือในกรณีที่ใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ทั้งนี้ ตามรายการที่แสดงไว้ในใบตราส่งนั้น แต่ถ้าใบตราส่งใดได้ออนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริต โดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่งนั้นแล้ว ห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น

มาตรา ๒๖ ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่นักไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

มาตรา ๒๗ ใบตราส่งใดแม้จะได้ออกให้แก่บุคคลใดโดยนามก็ยังอาจโอนให้กันได้ โดยการสลักหลัง เว้นแต่จะมีข้อกำหนดห้ามการสลักหลังไว้ในใบตราส่งนั้น

สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการการกฤษฎีกา

มาตรา ๒๘ เมื่อได้ออกใบตราส่งให้แก่นักไว้แล้ว ผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวณคืนใบตราส่งนั้นแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันตามควร

มาตรา ๒๙ ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่นักไว้โดยมีต้นฉบับมากกว่าหนึ่งฉบับ และของได้ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางแล้ว

(๑) แม้ผู้รับตราส่งจะนำต้นฉบับใบตราส่งมาเวณคืนเพียงฉบับเดียว ผู้ขนส่งก็จำต้องส่งมอบของให้ และเมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของแล้ว ให้ใบตราส่งฉบับอื่น ๆ ที่ยังไม่ได้เวณคืนเป็นอันสิ้นสุด

(๒) ก่อนหรือในระหว่างการส่งมอบของ ถ้าปรากฏว่ามีผู้รับตราส่งมากกว่าหนึ่งคน เรียกให้ส่งมอบของรายเดียวกันโดยแต่ละคนต่างมีต้นฉบับใบตราส่งมาเวณคืนให้ ให้ผู้ขนส่งนำของทั้งหมดหรือของส่วนที่ยังไม่ได้ส่งมอบไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ และให้นำบทบัญญัติมาตรา ๓๓๓ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๓๐ ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่นักไว้โดยมีต้นฉบับมากกว่าหนึ่งฉบับในระหว่างที่ของยังไม่ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทาง ผู้ขนส่งไม่จำต้องส่งมอบของนั้นแก่บุคคลใด เว้นแต่จะได้รับเวณคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดที่ออกให้แก่นักไว้

ถ้าผู้ขนส่งส่งมอบของไปโดยที่ยังไม่ได้รับเวณคืนใบตราส่งทั้งหมด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีต้นฉบับใบตราส่งที่ยังไม่ได้เวณคืน

หมวด ๓
หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ

มาตรา ๓๑ ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้รับความเสียหายหรือการที่เรือเสียหาย เว้นแต่จะเป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ส่งของหรือจากสภาพแห่งของนั้นเอง โดยผู้ส่งของมิได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือระเบียบทางการค้าเกี่ยวกับการส่งของนั้น

มาตรา ๓๒ ถ้าผู้ส่งของได้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความตามมาตรา ๒๓ เพื่อให้ผู้ขนส่งบันทึกข้อความนั้นไว้ในใบตราส่ง และเมื่อได้บันทึกให้ตามนั้นแล้วให้ถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งว่าข้อความที่แจ้งหรือจัดให้ นั้นถูกต้องตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับของนั้นทุกประการ

ถ้ามีความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่ถูกต้องแท้จริงของข้อความตามวรรคหนึ่ง ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบใช้ความเสียหายให้แก่ผู้ขนส่ง แม้ว่าผู้ส่งของจะได้โอนใบตราส่งนั้นให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม แต่ทั้งนี้ ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเลต่อบุคคลภายนอก

มาตรา ๓๓ ของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิดหรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่น ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย

เมื่อส่งของตามวรรคหนึ่งให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ผู้ส่งของต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น และในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นร้องขอ ให้ผู้ส่งของแจ้งข้อควรระวังและวิธีป้องกันอันตรายให้ทราบด้วย

มาตรา ๓๔ ถ้าผู้ส่งของไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๓ และผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น สิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งอื่นมีดังต่อไปนี้

(๑) ไม่ว่าเวลาใด ๆ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

(๒) ผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น นอกจากค่าใช้จ่ายตาม (๑)

มาตรา ๓๕ แม้ว่าผู้ส่งของจะได้ปฏิบัติตามมาตรา ๓๓ แล้ว หรือผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอื่นได้รับบรรทุกของตามมาตรา ๓๓ วรรคหนึ่ง โดยรู้ถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายต่อชีวิตหรือทรัพย์สินขึ้นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เว้นแต่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามมาตรา ๓๔ โดยไม่อาจอ้างข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามมาตรา ๕๑ มาตรา ๕๒ มาตรา ๕๓ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ หรือมาตรา ๕๖ ได้

มาตรา ๓๖ ในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของจะสั่งให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่นก็ได้ แต่ต้องเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดที่ออกให้แก่กันไว้แก่ผู้ขนส่ง ในกรณีเช่นนี้ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปเพื่อจัดการในการขนส่ง หรือตามคำสั่งของผู้ส่งของและมีสิทธิได้รับค่าระวางตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว

ถ้าได้จัดการไปตามคำสั่งของผู้ส่งของโดยยังไม่ได้รับเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีใบตราส่งฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืน

มาตรา ๓๗ ถ้าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้รับความเสียหายเนื่องจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นนั้นต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ส่งของหรือตัวแทนว่าได้เกิดความเสียหายพร้อมทั้งแจ้งให้ทราบถึงสภาพโดยทั่วไปของความเสียหายดังกล่าวภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่ได้เกิดความเสียหาย หรือวันที่ส่งมอบ

ของตามมาตรา ๔๐ แล้วแต่วันใดจะเป็นวันหลัง มิฉะนั้นให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ไม่ได้ได้รับความเสียหายนั้น

มาตรา ๓๘ ในกรณีที่ผู้ส่งของขอให้ผู้ขนส่งหรือตัวแทนออกใบตราส่งให้แก้ตนโดยไม่ต้องบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการใด ๆ ในใบตราส่งและให้ใบตราส่งมีข้อความตามที่ผู้ส่งของได้แจ้งหรือจัดให้ หรือโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับสภาพภายนอกแห่งของในใบตราส่งนั้น และผู้ส่งของรับรองหรือตกลงว่าตนยินยอมชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดจากการออกใบตราส่งนั้น คำรับรองหรือข้อตกลงดังกล่าวจะชดใช้ผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกผู้รับโอนใบตราส่งนั้นมิได้

หมวด ๔

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

มาตรา ๓๙ ภายใต้บังคับมาตรา ๕๑ มาตรา ๕๒ มาตรา ๕๓ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ มาตรา ๕๖ และมาตรา ๕๘ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือตัวแทนผู้ส่งของหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าวจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนดไว้ในมาตรา ๔๐

มาตรา ๔๐ ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งตนได้รับไว้แล้ว

- (๑) ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว
- (๒) ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่ของนั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว หรือ
- (๓) ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

มาตรา ๔๑ การส่งมอบชักช้าตามมาตรา ๓๙ ได้แก่

- (๑) ในกรณีที่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้กับผู้ส่งของ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น
- (๒) ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

มาตรา ๔๒ ถ้าเวลาได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่าหกสิบวันนับแต่วันสิ้นกำหนดส่งมอบหรือกำหนดเวลาอันควรส่งมอบตามมาตรา ๔๑ (๑) หรือ (๒) แล้วแต่กรณี บุคคลซึ่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจะรับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบซักช้า หรือจะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงก็ได้ ในกรณีนี้ให้นำบทบัญญัติมาตรา ๒๒๗ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา ๔๓ แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งของที่ตนรับขนส่งผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักช้าแห่งของนั้น และจะต้องรับผิดชอบการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง หรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนนั้นด้วย

มาตรา ๔๔ ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย

มาตรา ๔๕ เมื่อมีกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นดังกล่าวเป็นลูกหนี้ร่วมกัน

มาตรา ๔๖ ภายใต้บังคับมาตรา ๔๗ และมาตรา ๔๘ สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักช้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา ๔๑ (๑) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา ๔๑ (๒) ให้เป็นอันขาดอายุความ

มาตรา ๔๗ ก่อนอายุความตามมาตรา ๔๖ จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๔๘ สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบซักช้าย้อนสิ้นไป ถ้าผู้รับตราส่งมิได้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของ

มาตรา ๔๙ เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของจากผู้ขนส่งหรือจากบุคคลตามมาตรา ๔๐ (๓) ไว้แล้ว ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้มอบของซึ่งมีสภาพ จำนวน น้ำหนัก และรายละเอียดอื่น ๆ ตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือถ้าไม่ได้ออกไปตราส่งให้ไว้แก่กันให้สันนิษฐานว่าได้ส่งมอบของซึ่งมีสภาพดี แล้วแต่กรณี เว้นแต่

(๑) ผู้รับตราส่งหรือบุคคลตามมาตรา ๔๐ (๓) และผู้ขนส่งได้ทำการสำรวจ หรือตรวจสอบสภาพของร่วมกันและจดแจ้งการสูญหายหรือเสียหายไว้แล้วก่อนที่ผู้รับตราส่งจะรับมอบของ

(๒) ในกรณีที่ไม่มีคำสั่งตรวจหรือตรวจสอบสภาพของร่วมกันตาม (๑) ผู้รับตราส่งได้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง ณ ท่าปลายทางก่อนรับมอบของตามวรรคหนึ่ง หรือภายในหนึ่งวันทำการถัดจากวันรับมอบของว่ามีของสูญหายหรือเสียหาย พร้อมทั้งแจ้งถึงสภาพการสูญหายหรือเสียหายนั้น ๆ ด้วย หรือในกรณีที่การสูญหาย หรือเสียหายไม่อาจพบหรือเห็นได้จากการตรวจสอบสภาพภายนอกแห่งของนั้น ผู้รับตราส่งได้ส่งคำบอกกล่าวภายในสิบห้าวันนับแต่วันรับมอบของ

มาตรา ๕๐ ในกรณีที่จะต้องส่งคำบอกกล่าวแก่กันตามมาตรา ๔๘ หรือมาตรา ๔๙ (๒) ถ้ามิได้ส่งคำบอกกล่าวโดยตรงแก่บุคคลที่จะเป็นผู้รับคำบอกกล่าวนั้นให้บังคับดังนี้

(๑) ถ้าได้ส่งคำบอกกล่าวให้แก่ตัวแทนผู้ขนส่ง หรือนายเรือ หรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือที่ผู้ขนส่งใช้ทำการขนส่ง ให้ถือว่าได้ส่งคำบอกกล่าวนั้นให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว

(๒) ถ้าได้ส่งคำบอกกล่าวให้แก่ตัวแทนผู้ขนส่งอื่น หรือนายเรือหรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือที่ผู้ขนส่งอื่นใช้ทำการขนส่ง ให้ถือว่าได้ส่งคำบอกกล่าวนั้นให้แก่ผู้ขนส่งอื่นแล้ว

(๓) ถ้าผู้ขนส่งอื่นเป็นผู้ส่งมอบของตามมาตรา ๔๐ การส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งอื่นนั้นให้มีผลเช่นเดียวกับการส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่ง และการส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งก็ให้มีผลเช่นเดียวกับการส่งให้แก่ผู้ขนส่งอื่นด้วย

หมวด ๕

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา ๕๑ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าอันเกิดขึ้นจากการไม่เป็นไปตามมาตรา ๘ วรรคหนึ่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติตามมาตรา ๘ วรรคสอง หรือมาตรา ๙ แล้ว

มาตรา ๕๒ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

(๑) เหตุสุดวิสัย

(๒) ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน้ำที่ใช้เดินเรือได้

(๓) การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ

(๔) สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้าย หรือการก่อการวุ่นวายใน

บ้านเมือง

(๕) การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใด ๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง

(๖) การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ

(๗) การนัดหยุดงาน การปิดงานต้าง การล่มงาน หรือการจ้องใจทำงานล่าช้าที่ท่าเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือนั้น

(๘) การกระทำของโจรสลัด

(๙) ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือรวมมัดไม่มั่นคง แข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ

(๑๐) สภาพแห่งของนั่นเอง

(๑๑) ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วย การตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ

(๑๒) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง

(๑๓) เหตุอันใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

มาตรา ๕๓ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า อันเกิดจากอภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่า อภัยนั้นเกิดขึ้นจากความผิด หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

มาตรา ๕๔ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า อันเป็นผลจากการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอภัย หรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิด หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าว

มาตรา ๕๕ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเป็นผลจากการใช้มาตรการทั้งปวง เพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ถ้ามี

มาตรา ๕๖ ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเป็นผลจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั่นเอง ถ้าพิสูจน์ได้ว่า

(๑) ผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้นโดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้แก่ตนแล้ว และ

(๒) ในพฤติการณ์แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า อาจเกิดจากภัยหรือสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มาตรา ๕๗ ถ้าของที่ขนส่งเป็นเงินตรา ธนาครบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณีหรือของมีค่าอย่างอื่น ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหายหรือเสียหายแห่งของดังกล่าว เว้นแต่ผู้ส่งของจะได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและราคาของนั้นในเวลาที่น่าจะสมควรมอบให้

ในกรณีที่แจ้งราคาของไว้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพียงไม่เกินราคาที่แจ้งไว้

หมวด ๖
ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย

มาตรา ๕๘ ภายใต้บังคับมาตรา ๖๐ ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ตามมาตรา ๖๑ และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดได้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบของชำรุด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชำรุด แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนส่งของทางทะเล

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสามโดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๕๙ ในการคำนวณว่าเงินจำนวนใดจะมากกว่าตามมาตรา ๕๘ วรรคหนึ่ง ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่มีการรวมของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกัน ไม่ว่าจะมีการใช้ภาชนะขนส่งบรรจุหรือรองรับหรือไม่ก็ตาม ถ้าระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้แล้ว แต่ถ้ามิได้ระบุ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง

(๒) ในกรณีที่ตัวภาชนะขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ถ้าผู้ขนส่งไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาภาชนะขนส่งนั้น ให้ถือว่าภาชนะขนส่งอันหนึ่งเป็นของหนึ่งหน่วยการขนส่งอีกต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น

มาตรา ๖๐ การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา ๕๘ มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(๑) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชำรุดที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย

สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา สำนักงานคณะกรรมการการอุดมศึกษา

เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ นั้นอาจเกิดขึ้นได้

(๒) ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา ๕๘ โดยระบุไว้ในใบตราส่ง

(๓) ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้ง หรือจัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น

(๔) ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของผู้ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีตาม (๔) นี้ ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา ๖๑ ต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น และถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา ๖๑ สูงกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

มาตรา ๖๑ การคำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายตามมาตรา ๕๘ ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังนี้

(๑) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายทั้งหมด ให้คำนวณเท่ากับราคาของนั้นจะมีในเวลาที่จะส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง

(๒) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายบางส่วน ให้คำนวณตามส่วนโดยเทียบกับราคาของอย่างเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกันที่ยังเหลืออยู่ในเวลาส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

อานันท์ ปันยารชุน
นายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

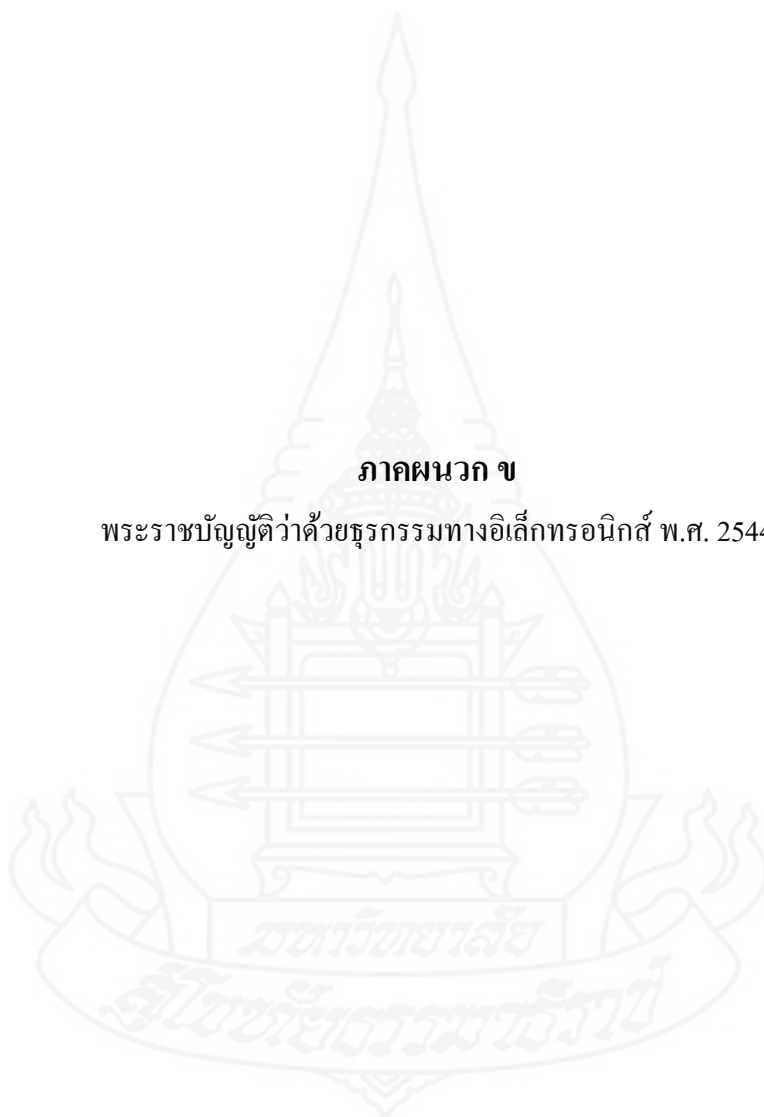
รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

รองนายกรัฐมนตรี

ภาคผนวก ข

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544



พระราชบัญญัติ
ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
พ.ศ. ๒๕๕๔

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๒ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๔
เป็นปีที่ ๕๖ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๕๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของรัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔”

มาตรา ๒^๑ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งร้อยยี่สิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่ธุรกรรมในทางแพ่งและพาณิชย์ที่ดำเนินการโดยใช้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เว้นแต่ธุรกรรมที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดมิให้นำพระราชบัญญัตินี้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนมาใช้บังคับ

ความในวรรคหนึ่งไม่มีผลกระทบกระเทือนถึงกฎหมายหรือกฎใดที่กำหนดขึ้นเพื่อคุ้มครองผู้บริโภค

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่ธุรกรรมในการดำเนินงานของรัฐตามที่กำหนดในหมวด ๔

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“ธุรกรรม” หมายความว่า การกระทำใดๆ ที่เกี่ยวกับกิจกรรมในทางแพ่งและพาณิชย์ หรือในการดำเนินงานของรัฐตามที่กำหนดในหมวด ๔

^๑ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๘/ตอนที่ ๑๓๒ ก/หน้า ๒๖/๔ ธันวาคม ๒๕๕๔

“อิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า การประยุกต์ใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ไฟฟ้า คลื่นแม่เหล็กไฟฟ้า หรือวิธีอื่นใดในลักษณะคล้ายกัน และให้หมายความรวมถึงการประยุกต์ใช้วิธีการทางแสง วิธีการทางแม่เหล็ก หรืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับการประยุกต์ใช้วิธีต่างๆ เช่นว่านั้น

“ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า ธุรกรรมที่กระทำขึ้นโดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน

“ข้อความ” หมายความว่า เรื่องราวหรือข้อเท็จจริง ไม่ว่าจะปรากฏในรูปแบบของตัวอักษร ตัวเลข เสียง ภาพ หรือรูปแบบอื่นใดที่สื่อความหมายได้โดยสภาพของสิ่งนั้นเองหรือโดยผ่านวิธีการใดๆ

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

“ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า อักษร อักขระ ตัวเลข เสียงหรือสัญลักษณ์อื่นใดที่สร้างขึ้นให้อยู่ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งนำมาใช้ประกอบกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อแสดงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระบุตัวบุคคลผู้เป็นเจ้าของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น และเพื่อแสดงว่าบุคคลดังกล่าวยอมรับข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

“ระบบข้อมูล” หมายความว่า กระบวนการประมวลผลด้วยเครื่องมืออิเล็กทรอนิกส์สำหรับสร้าง ส่ง รับ เก็บรักษา หรือประมวลผลข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

“การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์” หมายความว่า การส่งหรือรับข้อความด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างเครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้มาตรฐานที่กำหนดไว้ล่วงหน้า

“ผู้ส่งข้อมูล” หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้ส่งหรือสร้างข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก่อนจะมีการเก็บรักษาข้อมูลเพื่อส่งไปตามวิธีการที่ผู้ส่งนั้นกำหนด โดยบุคคลนั้นอาจจะส่งหรือสร้างข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วยตนเอง หรือมีการส่งหรือสร้างข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในนามหรือแทนบุคคลนั้นก็ได้ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลที่เป็นสื่อกลางสำหรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

“ผู้รับข้อมูล” หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ส่งข้อมูลประสงค์จะส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้และได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลที่เป็นสื่อกลางสำหรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

“บุคคลที่เป็นสื่อกลาง” หมายความว่า บุคคลซึ่งกระทำการในนามผู้อื่นในการส่ง รับ หรือเก็บรักษาข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อันใดอันหนึ่งโดยเฉพาะ รวมถึงให้บริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

“ใบรับรอง” หมายความว่า ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือการบันทึกอื่นใด ซึ่งยืนยันความเชื่อมโยงระหว่างเจ้าของลายมือชื่อกับข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

“เจ้าของลายมือชื่อ” หมายความว่า ผู้ซึ่งถือข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์และสร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นั้นในนามตนเองหรือแทนบุคคลอื่น

“**คู่กรณีที่เกี่ยวข้อง**” หมายความว่า ผู้ซึ่งอาจกระทำการใดๆ โดยขึ้นอยู่กับใบรับรองหรือลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

“**หน่วยงานของรัฐ**” หมายความว่า กระทรวง ทบวง กรม ส่วนราชการที่เรียกชื่ออย่างอื่นและมีฐานะเป็นกรม ราชการส่วนภูมิภาค ราชการส่วนท้องถิ่น รัฐวิสาหกิจที่ตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกา และให้หมายความรวมถึงนิติบุคคล คณะบุคคล หรือบุคคลซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดำเนินงานของรัฐไม่ว่าในการใดๆ

“**คณะกรรมการ**” หมายความว่า คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

“**รัฐมนตรี**” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ บทบัญญัติมาตรา ๑๓ ถึงมาตรา ๒๔ และบทบัญญัติมาตรา ๒๖ ถึงมาตรา ๓๑ จะตกลงกันเป็นอย่างอื่นก็ได้

มาตรา ๖ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑

ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา ๗ ห้ามมิให้ปฏิเสธความมีผลผูกพันและการบังคับใช้ทางกฎหมายของข้อความใดเพียงเพราะเหตุที่ข้อความนั้นอยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา ๘ ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งมาตรา ๙ ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้การใดต้องทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือมีเอกสารมาแสดง ถ้าได้มีการจัดทำข้อความขึ้นเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงและนำกลับมาใช้ได้โดยความหมายไม่เปลี่ยนแปลง ให้ถือว่าข้อความนั้นได้ทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือ หรือมีเอกสารมาแสดงแล้ว

ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีการปิดอากรแสตมป์ หากได้มีการชำระเงินแทนหรือดำเนินการอื่นใดด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่หน่วยงานของรัฐซึ่งเกี่ยวข้องประกาศกำหนด ให้ถือว่าหนังสือ หลักฐานเป็นหนังสือ หรือเอกสาร ซึ่งมีลักษณะเป็นตราสารนั้นได้มีการปิดอากรแสตมป์และขีดฆ่าตามกฎหมายนั้นแล้ว ในกรณีนี้ในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการของหน่วยงานของรัฐดังกล่าว คณะกรรมการจะกำหนดกรอบและแนวทางเพื่อเป็นมาตรฐานทั่วไปไว้ด้วยก็ได้

^๖ มาตรา ๘ วรรคสอง เพิ่มโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑

มาตรา ๙ ในกรณีที่บุคคลพึงลงลายมือชื่อในหนังสือ ให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น มีการลงลายมือชื่อแล้ว ถ้า

(๑) ใช้วิธีการที่สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อ และสามารถแสดงได้ว่าเจ้าของลายมือชื่อ รับรองข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นว่าเป็นของตน และ

(๒) วิธีการดังกล่าวเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้โดยเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการสร้างหรือส่ง ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แวดล้อมหรือข้อตกลงของคู่กรณี

วิธีการที่เชื่อถือได้ตาม (๒) ให้คำนึงถึง

ก. ความมั่นคงและรัดกุมของการใช้วิธีการหรืออุปกรณ์ในการระบุตัวบุคคล สภาพพร้อมใช้งานของทางเลือกในการระบุตัวบุคคล กฎเกณฑ์เกี่ยวกับลายมือชื่อที่กำหนดไว้ในกฎหมายระดับความมั่นคงปลอดภัยของการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ การปฏิบัติตามกระบวนการในการระบุตัวบุคคลผู้เป็นสื่อกลาง ระดับของการยอมรับหรือไม่ยอมรับ วิธีการที่ใช้ในการระบุตัวบุคคลในการทำธุรกรรม วิธีการระบุตัวบุคคล ณ ช่วงเวลาที่มีการทำธุรกรรมและติดต่อสื่อสาร

ข. ลักษณะ ประเภท หรือขนาดของธุรกรรมที่ทำ จำนวนครั้งหรือความสม่ำเสมอในการทำธุรกรรม ประเพณีทางการค้าหรือทางปฏิบัติ ความสำคัญ มูลค่าของธุรกรรมที่ทำ หรือ

ค. ความรัดกุมของระบบการติดต่อสื่อสาร^๓

ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับการประทับตราของนิติบุคคลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ด้วยโดยอนุโลม^๔

มาตรา ๑๐ ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้นำเสนอหรือเก็บรักษาข้อความใดในสภาพที่เป็นมาแต่เดิมอย่างเอกสารต้นฉบับ ถ้าได้นำเสนอหรือเก็บรักษาในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าได้มีการนำเสนอหรือเก็บรักษาเป็นเอกสารต้นฉบับตามกฎหมายแล้ว

(๑) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ใช้วิธีการที่เชื่อถือได้ในการรักษาความถูกต้องของข้อความตั้งแต่การสร้างข้อความเสร็จสมบูรณ์ และ

(๒) สามารถแสดงข้อความนั้นในภายหลังได้

ความถูกต้องของข้อความตาม (๑) ให้พิจารณาถึงความครบถ้วนและไม่มีการเปลี่ยนแปลงใดของข้อความ เว้นแต่การรับรองหรือบันทึกเพิ่มเติม หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ตามปกติในการติดต่อสื่อสาร การเก็บรักษา หรือการแสดงข้อความซึ่งไม่มีผลต่อความถูกต้องของข้อความนั้น

^๓ มาตรา ๙ วรรคสอง เพิ่มโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑

^๔ มาตรา ๙ วรรคสาม เพิ่มโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑

ในการวินิจฉัยความน่าเชื่อถือของวิธีการรักษาความถูกต้องของข้อความตาม (๑) ให้พิจารณาถึงพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งปวง รวมทั้งวัตถุประสงค์ของการสร้างข้อความนั้น

ในกรณีที่มีการทำสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่งสำหรับใช้อ้างอิงข้อความของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หากสิ่งพิมพ์ออกนั้นมีข้อความถูกต้องครบถ้วนตรงกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และมีการรับรองสิ่งพิมพ์ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดแล้ว ให้ถือว่าสิ่งพิมพ์ออกดังกล่าวใช้แทนต้นฉบับได้^๕

มาตรา ๑๑^๖ ห้ามมิให้ปฏิเสธการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานในกระบวนการพิจารณาตามกฎหมายทั้งในคดีแพ่ง คดีอาญา หรือคดีอื่นใด เพียงเพราะเหตุว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ในการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะเชื่อถือได้หรือไม่เพียงใดนั้น ให้พิจารณาถึงความน่าเชื่อถือของลักษณะหรือวิธีการที่ใช้สร้าง เก็บรักษา หรือสื่อสารข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ลักษณะหรือวิธีการเก็บรักษา ความครบถ้วน และไม่มีการเปลี่ยนแปลงของข้อมูลลักษณะ หรือวิธีการที่ใช้ในการระบุหรือแสดงตัวผู้ส่งข้อมูล รวมทั้งพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งปวง

ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วย

มาตรา ๑๒ ภายใต้บังคับบทบัญญัติมาตรา ๑๐ ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้เก็บรักษาเอกสารหรือข้อความใด ถ้าได้เก็บรักษาในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าได้มีการเก็บรักษาเอกสารหรือข้อความตามที่กฎหมายต้องการแล้ว

(๑) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นสามารถเข้าถึงและนำกลับมาใช้ได้โดยความหมายไม่เปลี่ยนแปลง

(๒) ได้เก็บรักษาข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นให้อยู่ในรูปแบบที่เป็นอยู่ในขณะที่สร้าง ส่ง หรือได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น หรืออยู่ในรูปแบบที่สามารถแสดงข้อความที่สร้าง ส่ง หรือได้รับให้ปรากฏอย่างถูกต้องได้ และ

(๓) ได้เก็บรักษาข้อความส่วนที่ระบุถึงแหล่งกำเนิด ต้นทาง และปลายทางของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ตลอดจนวันและเวลาที่ส่งหรือได้รับข้อความดังกล่าว ถ้ามี

ความในวรรคหนึ่ง มิให้ใช้บังคับกับข้อความที่ใช้เพียงเพื่อวัตถุประสงค์ในการส่งหรือรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

หน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบในการเก็บรักษาเอกสารหรือข้อความใด อาจกำหนดหลักเกณฑ์รายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเก็บรักษาเอกสารหรือข้อความนั้นได้ เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติในมาตรานี้

^๕ มาตรา ๑๐ วรรคสี่ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑

^๖ มาตรา ๑๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑

มาตรา ๑๒/๑^๗ ให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๒ มาใช้บังคับกับ เอกสารหรือข้อความที่ได้มีการจัดทำหรือแปลงให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในภายหลังด้วย วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และการเก็บรักษาเอกสารและข้อความดังกล่าวด้วยโดยอนุโลม

การจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๑๓ คำเสนอหรือคำสนองในการทำสัญญาอาจทำเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้ และ ห้ามมิให้ปฏิเสธการมีผลทางกฎหมายของสัญญาเพียงเพราะเหตุที่สัญญานั้นได้ทำคำเสนอหรือคำ สอนงเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา ๑๔ ในระหว่างผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูล การแสดงเจตนาหรือคำบอกกล่าวอาจทำ เป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ก็ได้

มาตรา ๑๕ บุคคลใดเป็นผู้ส่งข้อมูลไม่ว่าจะเป็นการส่งโดยวิธีใด ให้ถือว่าข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์เป็นของผู้นั้น

ในระหว่างผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูล ให้ถือว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ส่งข้อมูล หาก ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้ส่งโดย

(๑) บุคคลผู้มีอำนาจกระทำการแทนผู้ส่งข้อมูลเกี่ยวกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น หรือ

(๒) ระบบข้อมูลและผู้ส่งข้อมูลหรือบุคคลผู้มีอำนาจกระทำการแทนผู้ส่งข้อมูลได้กำหนดไว้ ล่วงหน้าให้สามารถทำงานได้โดยอัตโนมัติ

มาตรา ๑๖ ผู้รับข้อมูลชอบที่จะถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นของผู้ส่งข้อมูลและชอบที่จะ ดำเนินการไปตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้ ถ้า

(๑) ผู้รับข้อมูลได้ตรวจสอบโดยสมควรตามวิธีการที่ได้ตกลงกับผู้ส่งข้อมูลว่าข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์เป็นของผู้ส่งข้อมูล หรือ

(๒) ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้รับข้อมูลได้รับนั้นเกิดจากการกระทำของบุคคลซึ่งใช้วิธีการที่ ผู้ส่งข้อมูลใช้ในการแสดงว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นของผู้ส่งข้อมูล ซึ่งบุคคลนั้นได้ล่วงรู้โดยอาศัย ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลนั้นกับผู้ส่งข้อมูลหรือผู้มีอำนาจกระทำการแทนผู้ส่งข้อมูล

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับ ถ้า

(๑) ในขณะนั้นผู้รับข้อมูลได้รับแจ้งจากผู้ส่งข้อมูลว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้รับข้อมูลได้รับ นั้นมิใช่ของผู้ส่งข้อมูล และในขณะเดียวกันผู้รับข้อมูลมีเวลาพอสมควรที่จะตรวจสอบข้อเท็จจริง ตามที่ได้รับแจ้งนั้น หรือ

^๗ มาตรา ๑๒/๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑

(๒) กรณีตามวรรคหนึ่ง (๒) เมื่อผู้รับข้อมูลได้รู้หรือควรจะรู้ว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นไม่ใช่ของผู้ส่งข้อมูล หากผู้รับข้อมูลได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควร หรือดำเนินการตามวิธีการที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนแล้ว

มาตรา ๑๗ ในกรณีตามมาตรา ๑๕ หรือมาตรา ๑๖ วรรคหนึ่ง ในระหว่างผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูล ผู้รับข้อมูลมีสิทธิถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับนั้นถูกต้องตามเจตนาของผู้ส่งข้อมูล และสามารถดำเนินการไปตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้ เว้นแต่ผู้รับข้อมูลได้รู้หรือควรจะรู้ว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับนั้นมีข้อผิดพลาดอันเกิดจากการส่ง หากผู้รับข้อมูลได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรหรือดำเนินการตามวิธีการที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนแล้ว

มาตรา ๑๘ ผู้รับข้อมูลชอบที่จะถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้รับแต่ละชุดเป็นข้อมูลที่แยกจากกัน และสามารถดำเนินการไปตามข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แต่ละชุดนั้นได้ เว้นแต่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ชุดนั้นจะซ้ำกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์อีกชุดหนึ่ง และผู้รับข้อมูลได้รู้หรือควรจะรู้ว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ซ้ำ หากผู้รับข้อมูลได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรหรือดำเนินการตามวิธีการที่ได้ตกลงกันไว้ก่อนแล้ว

มาตรา ๑๙ ในกรณีที่ต้องมีการตอบแจ้งการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ไม่ว่าจะผู้ส่งข้อมูลได้ร้องขอหรือตกลงกับผู้รับข้อมูลไว้ก่อนหรือขณะที่ส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือปรากฏในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลมิได้ตกลงให้ตอบแจ้งการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในรูปแบบหรือวิธีการใดโดยเฉพาะ การตอบแจ้งการรับอาจทำได้ด้วยการติดต่อสื่อสารจากผู้รับข้อมูล ไม่ว่าจะโดยระบบข้อมูลที่ทำงานโดยอัตโนมัติหรือโดยวิธีอื่นใด หรือด้วยการกระทำใดๆ ของผู้รับข้อมูลซึ่งเพียงพอจะแสดงต่อผู้ส่งข้อมูลว่าผู้รับข้อมูลได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นแล้ว

(๒) ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลกำหนดเงื่อนไขว่าจะถือว่าการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ต่อเมื่อได้รับการตอบแจ้งการรับจากผู้รับข้อมูล ให้ถือว่ายังไม่มี การส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จนกว่าผู้ส่งข้อมูลจะได้รับการตอบแจ้งการรับแล้ว

(๓) ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลมิได้กำหนดเงื่อนไขตามความใน (๒) และผู้ส่งข้อมูลมิได้รับการตอบแจ้งการรับนั้นภายในเวลาที่กำหนดหรือตกลงกัน หรือภายในระยะเวลาอันสมควรในกรณีที่มีได้กำหนดหรือตกลงเวลาไว้

(ก) ผู้ส่งข้อมูลอาจส่งคำบอกกล่าวไปยังผู้รับข้อมูลว่าตนยังมิได้รับการตอบแจ้งการรับ และกำหนดระยะเวลาอันสมควรให้ผู้รับข้อมูลตอบแจ้งการรับ และ

(ข) หากผู้ส่งข้อมูลมิได้รับการตอบแจ้งการรับภายในระยะเวลาตาม (ก) เมื่อผู้ส่งข้อมูลบอกกล่าวแก่ผู้รับข้อมูลแล้ว ผู้ส่งข้อมูลชอบที่จะถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นมิได้มีการส่งเลยหรือผู้ส่งข้อมูลอาจใช้สิทธิอื่นใดที่ผู้ส่งข้อมูลมีอยู่ได้

มาตรา ๒๐ ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลได้รับการตอบแจ้งการรับจากผู้รับข้อมูล ให้สันนิษฐานว่าผู้รับข้อมูลได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่เกี่ยวข้องแล้ว แต่ข้อสันนิษฐานดังกล่าวมิให้ถือว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้รับข้อมูลได้รับนั้นถูกต้องตรงกันกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้ส่งข้อมูลได้ส่งมา

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่ปรากฏในการตอบแจ้งการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นเองว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้รับข้อมูลได้รับเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคที่ผู้ส่งข้อมูลและผู้รับข้อมูลได้ตกลงหรือระบุไว้ในมาตรฐานซึ่งใช้บังคับอยู่ ให้สันนิษฐานว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ส่งไปนั้นได้เป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคทั้งหมดแล้ว

มาตรา ๒๒ การส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่าได้มีการส่งเมื่อ ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้ส่งข้อมูล

มาตรา ๒๓ การรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่ามิผลนับแต่เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูล

หากผู้รับข้อมูลได้กำหนดระบบข้อมูลที่ประสงค์จะใช้ในการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไว้ โดยเฉพาะ ให้ถือว่า การรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มิผลนับแต่เวลาที่ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลได้กำหนดไว้แล้ว แต่ถ้าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวได้ส่งไปยังระบบข้อมูลอื่นของผู้รับข้อมูลซึ่งมิใช่ระบบข้อมูลที่กำหนดไว้ ให้ถือว่า การรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มิผลนับแต่เวลาที่ได้เรียกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จากระบบข้อมูลนั้น

ความในมาตรานี้ให้ใช้บังคับแม้ระบบข้อมูลของผู้รับข้อมูลตั้งอยู่ในสถานที่อีกแห่งหนึ่งต่างหากจากสถานที่ที่ถือว่าผู้รับข้อมูลได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรา ๒๔

มาตรา ๒๔ การส่งหรือการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ให้ถือว่า ได้ส่ง ณ ที่ทำการงานของผู้ส่งข้อมูล หรือได้รับ ณ ที่ทำการงานของผู้รับข้อมูล แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับข้อมูลมีที่ทำการงานหลายแห่ง ให้ถือเอาที่ทำการงานที่เกี่ยวข้องมากที่สุดกับธุรกรรมนั้นเป็นที่ทำการงานเพื่อประโยชน์ตามวรรคหนึ่ง แต่ถ้าไม่สามารถกำหนดได้ว่าธุรกรรมนั้นเกี่ยวข้องกับที่ทำการงานแห่งใดมากที่สุด ให้ถือเอาสำนักงานใหญ่เป็นสถานที่ที่ได้รับหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น

ในกรณีที่มิปรากฏที่ทำการงานของผู้ส่งข้อมูลหรือผู้รับข้อมูล ให้ถือเอาถิ่นที่อยู่ปกติเป็นสถานที่ที่ส่งหรือได้รับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ความในมาตรานี้มิให้ใช้บังคับกับการส่งและการรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยวิธีการทางโทรเลขและโทรพิมพ์ หรือวิธีการสื่อสารอื่นตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

มาตรา ๒๕ ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใดที่ได้กระทำตามวิธีการแบบปลอดภัยที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ให้สันนิษฐานว่าเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้

หมวด ๒
ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

มาตรา ๒๖ ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่มีลักษณะดังต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้

(๑) ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เชื่อมโยงไปยังเจ้าของลายมือชื่อโดยไม่เชื่อมโยงไปยังบุคคลอื่นภายใต้สภาพที่นำมาใช้

(๒) ในขณะที่สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นั้น ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์อยู่ภายใต้การควบคุมของเจ้าของลายมือชื่อโดยไม่มีการควบคุมของบุคคลอื่น

(๓) การเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่เกิดแก่ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ นับแต่เวลาที่ได้สร้างขึ้นสามารถจะตรวจพบได้ และ

(๔) ในกรณีที่ถูกกฎหมายกำหนดให้การลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เป็นไปเพื่อรับรองความครบถ้วนและไม่มีการเปลี่ยนแปลงของข้อความ การเปลี่ยนแปลงใดแก่ข้อความนั้นสามารถตรวจพบได้นับแต่เวลาที่ลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

บทบัญญัติในวรรคหนึ่ง ไม่เป็นการจำกัดว่าไม่มีวิธีการอื่นใดที่แสดงได้ว่าเป็นลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อถือได้ หรือการแสดงพยานหลักฐานใดเกี่ยวกับความไม่น่าเชื่อถือของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

มาตรา ๒๗ ในกรณีมีการใช้ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เพื่อสร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่จะมีผลตามกฎหมาย เจ้าของลายมือชื่อต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) ใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อมิให้มีการใช้ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์โดยไม่ได้รับอนุญาต

(๒) แจ้งให้บุคคลที่คาดหมายได้โดยมีเหตุอันควรเชื่อว่าจะกระทำการใดโดยขึ้นอยู่กับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือให้บริการเกี่ยวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทราบโดยมิชักช้า เมื่อ

(ก) เจ้าของลายมือชื่อหรือควรได้รู้ว่าข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์นั้นสูญหาย ถูกทำลาย ถูกแก้ไข ถูกเปิดเผยโดยมิชอบ หรือถูกล้วงรู้โดยไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์

(ข) เจ้าของลายมือชื่อรู้จากสภาพการณ์ที่ปรากฏว่ากรณีมีความเสี่ยงมากพอที่ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ สูญหาย ถูกทำลาย ถูกแก้ไข ถูกเปิดเผยโดยมิชอบ หรือถูกล้วงรู้โดยไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์

(๓) ในกรณีมีการออกใบรับรองสนับสนุนการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ จะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรให้แน่ใจในความถูกต้องและสมบูรณ์ของการแสดงสาระสำคัญทั้งหมด ซึ่งกระทำโดยเจ้าของลายมือชื่อเกี่ยวกับใบรับรองนั้นตลอดอายุใบรับรอง หรือตามที่มีการกำหนดในใบรับรอง

มาตรา ๒๘ ในกรณีมีการให้บริการออกใบรับรองเพื่อสนับสนุนลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้มีผลทางกฎหมายเสมือนหนึ่งลายมือชื่อผู้ให้บริการออกใบรับรองต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

- (๑) ปฏิบัติตามแนวนโยบายและแนวปฏิบัติที่ตนได้แสดงไว้
- (๒) ใช้ความระมัดระวังตามสมควรให้แน่ใจในความถูกต้องและความสมบูรณ์ของการแสดงสาระสำคัญทั้งหมดที่ตนได้กระทำเกี่ยวกับใบรับรองนั้นตลอดอายุใบรับรอง หรือตามที่มีการกำหนดในใบรับรอง
 - (๓) จัดให้มีวิธีการในการเข้าถึงโดยสมควร ให้คู่กรณีที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบข้อเท็จจริงในการแสดงสาระสำคัญทั้งหมดจากใบรับรองได้ ในเรื่องดังต่อไปนี้
 - (ก) การระบุผู้ให้บริการออกใบรับรอง
 - (ข) เจ้าของลายมือชื่อซึ่งระบุในใบรับรองได้ควบคุมข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ในขณะที่มีการออกใบรับรอง
 - (ค) ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์มีผล ใช้ได้ในขณะหรือก่อนที่มีการออกใบรับรอง
 - (๔) จัดให้มีวิธีการเข้าถึงโดยสมควร ให้คู่กรณีที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบกรณีดังต่อไปนี้จากใบรับรองหรือจากวิธีอื่น
 - (ก) วิธีการที่ใช้ในการระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อ
 - (ข) ข้อจำกัดเกี่ยวกับวัตถุประสงค์และคุณค่าที่มีการนำข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์หรือใบรับรอง
 - (ค) ข้อมูลสำหรับใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์มีผลสมบูรณ์ใช้ได้และไม่สูญหาย ถูกทำลาย ถูกแก้ไข ถูกเปิดเผยโดยมิชอบ หรือถูกล่วงรู้โดยไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์
 - (ง) ข้อจำกัดเกี่ยวกับขอบเขตความรับผิดชอบที่ผู้ให้บริการออกใบรับรองได้รับไว้
 - (จ) การมีวิธีการให้เจ้าของลายมือชื่อส่งคำบอกกล่าวเมื่อมีเหตุตามมาตรา ๒๗ (๒)
 - (ฉ) การมีบริการเกี่ยวกับการเพิกถอนใบรับรองที่ทันการ
- (๕) ในกรณีที่มิบริการตาม (๔) (จ) บริการนั้นต้องมีวิธีการที่เจ้าของลายมือชื่อสามารถแจ้งได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา ๒๗ (๒) และในกรณีที่มิบริการตาม (๔) (ฉ) บริการนั้นต้องสามารถเพิกถอนใบรับรองได้ทันการ
- (๖) ใช้ระบบ วิธีการ และบุคลากรที่เชื่อถือได้ในการให้บริการ

มาตรา ๒๙ ในการพิจารณาความเชื่อถือได้ของระบบ วิธีการ และบุคลากรตามมาตรา ๒๘ (๖) ให้คำนึงถึงกรณีดังต่อไปนี้

- (๑) สถานภาพทางการเงิน บุคลากร และสินทรัพย์ที่มีอยู่
- (๒) คุณภาพของระบบฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์
- (๓) วิธีการออกใบรับรอง การขอใบรับรอง และการเก็บรักษาข้อมูลการให้บริการนั้น
- (๔) การจัดให้มีข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเจ้าของลายมือชื่อที่ระบุในใบรับรอง และผู้ที่อาจคาดหมายได้ว่าจะเป็นคู่กรณีที่เกี่ยวข้อง
- (๕) ความสม่ำเสมอและขอบเขตในการตรวจสอบโดยผู้ตรวจสอบอิสระ
- (๖) องค์กรที่ให้การรับรองหรือให้บริการออกใบรับรองเกี่ยวกับการปฏิบัติหรือการมีอยู่ของสิ่งที่กล่าวมาใน (๑) ถึง (๕)
- (๗) กรณีใดๆ ที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

มาตรา ๓๐ คู่กรณีที่เกี่ยวข้องต้องดำเนินการ ดังต่อไปนี้

- (๑) ดำเนินการตามสมควรในการตรวจสอบความน่าเชื่อถือของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์
- (๒) ในกรณีลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์มีใบรับรอง ต้องมีการดำเนินการตามสมควร ดังนี้
 - (ก) ตรวจสอบความสมบูรณ์ของใบรับรอง การหักใช้ หรือการเพิกถอนใบรับรอง และ
 - (ข) ปฏิบัติตามข้อจำกัดใดๆ ที่เกี่ยวกับใบรับรอง

มาตรา ๓๑ ใบรับรองหรือลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่าไม่ผลทางกฎหมายโดยไม่ต้องคำนึงถึง

- (๑) สถานที่ออกใบรับรองหรือสถานที่สร้างหรือใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ หรือ
- (๒) สถานที่ทำการงานของผู้ออกใบรับรองหรือเจ้าของลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

ใบรับรองที่ออกในต่างประเทศให้มีผลตามกฎหมายในประเทศเช่นเดียวกับใบรับรองที่ออกในประเทศ หากการออกใบรับรองดังกล่าวได้ใช้ระบบที่เชื่อถือได้ไม่น้อยกว่าระบบที่เชื่อถือได้ตามพระราชบัญญัตินี้

ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่สร้างหรือใช้ในต่างประเทศให้ถือว่าไม่ผลตามกฎหมายในประเทศเช่นเดียวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่สร้างหรือใช้ในประเทศ หากการสร้างหรือใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวได้ใช้ระบบที่เชื่อถือได้ไม่น้อยกว่าระบบที่เชื่อถือได้ตามพระราชบัญญัตินี้

ในการพิจารณาว่าใบรับรองหรือลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ใดมีความเชื่อถือได้ตามวรรคสองหรือวรรคสาม ให้คำนึงถึงมาตรฐานระหว่างประเทศและปัจจัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

หมวด ๓

ธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา ๓๒ บุคคลย่อมมีสิทธิประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ แต่ในกรณีที่จำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงทางการเงินและการพาณิชย์ หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างความเชื่อถือและยอมรับในระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใดเป็นกิจการที่ต้องแจ้งให้ทราบ ต้องขึ้นทะเบียน หรือต้องได้รับใบอนุญาตก่อนก็ได้

ในการกำหนดให้กรณีใดต้องแจ้งให้ทราบ ต้องขึ้นทะเบียน หรือต้องได้รับใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้กำหนดโดยพิจารณาจากความเหมาะสมในการป้องกันความเสียหายตามระดับความรุนแรงของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการประกอบธุรกิจนั้น

ในกรณีนี้ จะกำหนดให้หน่วยงานของรัฐแห่งหนึ่งแห่งใดเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมดูแลในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวก็ได้

ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง ต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา

มาตรา ๓๓ ในกรณีที่มิใช่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใดเป็นกิจการที่ต้องแจ้งให้ทราบ หรือต้องขึ้นทะเบียน ให้ผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจดังกล่าวต้องแจ้งหรือขึ้นทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาก่อนเริ่มประกอบธุรกิจนั้น

หลักเกณฑ์และวิธีการแจ้งหรือขึ้นทะเบียนตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา และเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาได้รับแจ้งหรือรับขึ้นทะเบียนให้ออกใบรับแจ้งหรือใบรับขึ้นทะเบียนเพื่อเป็นหลักฐานการแจ้งหรือการขึ้นทะเบียนในวันที่ได้รับแจ้งหรือรับขึ้นทะเบียน และให้ผู้แจ้งหรือผู้ขึ้นทะเบียนประกอบธุรกิจนั้นได้ตั้งแต่วันที่ได้รับแจ้งหรือรับขึ้นทะเบียน แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาตรวจพบในภายหลังว่าการแจ้งหรือขึ้นทะเบียนไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วน ให้มีอำนาจสั่งผู้แจ้งหรือผู้ขึ้นทะเบียนแก้ไขให้ถูกต้องหรือครบถ้วนภายในเจ็ดวันนับแต่วันที่รับคำสั่งดังกล่าว

ในการประกอบธุรกิจ ผู้แจ้งหรือผู้ขึ้นทะเบียนตามวรรคหนึ่งต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาและตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด

ถ้าผู้แจ้งหรือผู้ขึ้นทะเบียนตามวรรคหนึ่งไม่แก้ไขการแจ้งหรือขึ้นทะเบียนให้ถูกต้องหรือครบถ้วนตามวรรคสอง หรือฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจตามวรรคสาม ให้คณะกรรมการพิจารณามีคำสั่งลงโทษปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งล้านบาท โดยคำนึงถึงความร้ายแรงแห่งพฤติกรรมที่กระทำความผิด และในกรณีที่เห็นสมควรคณะกรรมการอาจมีคำสั่งให้ผู้นั้นดำเนินการใดๆ เพื่อแก้ไขให้ถูกต้องหรือเหมาะสมได้

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาลดโทษปรับทางปกครองให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำหนด และถ้าผู้ถูกลงโทษปรับทางปกครองไม่ยอมชำระค่าปรับทางปกครอง ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับการบังคับทางปกครองตามกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครองมาใช้บังคับโดยอนุโลม และในกรณีไม่มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการบังคับตามคำสั่ง ให้คณะกรรมการมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลปกครองเพื่อบังคับชำระค่าปรับ ในกรณีนี้ ถ้าศาลปกครองเห็นว่าคำสั่งให้ชำระค่าปรับนั้นชอบด้วยกฎหมายก็ให้ศาลปกครองมีอำนาจพิจารณาพิพากษาและบังคับให้มีการยึดหรืออายัดทรัพย์สินขายทอดตลาดเพื่อชำระค่าปรับได้

ในกรณีผู้กระทำความผิดตามวรรคสี่ไม่ดำเนินการแก้ไขตามคำสั่งของคณะกรรมการหรือกระทำความผิดซ้ำอีก ให้คณะกรรมการมีอำนาจออกคำสั่งห้ามมิให้ผู้นั้นประกอบธุรกิจตามที่ได้แจ้งหรือขึ้นทะเบียนอีกต่อไป

มาตรา ๓๔ ในกรณีที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กรณีใดเป็นกิจการที่ต้องได้รับใบอนุญาต ให้ผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจดังกล่าวยื่นคำขอรับใบอนุญาตต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

คุณสมบัติของผู้ขอรับใบอนุญาต หลักเกณฑ์และวิธีการขออนุญาต การออกใบอนุญาต การต่ออายุใบอนุญาต การคืนใบอนุญาต และการสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาต ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

ในการประกอบธุรกิจ ผู้ได้รับใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ประกาศที่คณะกรรมการกำหนดหรือเงื่อนไขใบอนุญาต

ในกรณีที่ผู้ได้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคสาม ให้คณะกรรมการพิจารณามีคำสั่งลงโทษปรับทางปกครองไม่เกินสองล้านบาท โดยคำนึงถึงความร้ายแรงแห่งพฤติกรรมที่กระทำผิด และในกรณีที่เห็นสมควร คณะกรรมการอาจมีคำสั่งให้ผู้นั้นดำเนินการใดๆ เพื่อแก้ไขให้ถูกต้องหรือเหมาะสมได้ ทั้งนี้ ให้นำความในมาตรา ๓๓ วรรคห้า มาใช้บังคับโดยอนุโลม

ถ้าผู้กระทำความผิดตามวรรคสี่ไม่ดำเนินการแก้ไขตามคำสั่งของคณะกรรมการหรือกระทำความผิดซ้ำอีก ให้คณะกรรมการมีอำนาจออกคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาต

หมวด ๔

ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ

มาตรา ๓๕ คำขอ การอนุญาต การจดทะเบียน คำสั่งทางปกครอง การชำระเงิน การประกาศ หรือการดำเนินการใดๆ ตามกฎหมายกับหน่วยงานของรัฐหรือโดยหน่วยงานของรัฐ ถ้าได้กระทำในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา ให้นำพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับและให้ถือว่ามีผล โดยชอบด้วยกฎหมายเช่นเดียวกับการดำเนินการตาม

หลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายในเรื่องนั้นกำหนด ทั้งนี้ ในพระราชกฤษฎีกาอาจกำหนดให้บุคคลที่เกี่ยวข้องต้องกระทำหรืองดเว้นกระทำการใดๆ หรือให้หน่วยงานของรัฐออกระเบียบเพื่อกำหนดรายละเอียดในบางกรณีด้วยก็ได้

ในการออกพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง พระราชกฤษฎีกาดังกล่าวอาจกำหนดให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องแจ้งให้ทราบ ต้องขึ้นทะเบียน หรือต้องได้รับใบอนุญาต แล้วแต่กรณี ก่อนประกอบกิจการก็ได้ ในกรณีนี้ ให้นำบทบัญญัติในหมวด ๓ และบทกำหนดโทษที่เกี่ยวข้องมาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวด ๕

คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

มาตรา ๓๖^๕ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์” ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เป็นรองประธานกรรมการ และกรรมการอื่นอีกจำนวนสิบสองคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงิน ด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ด้านนิติศาสตร์ ด้านวิทยาการคอมพิวเตอร์ ด้านวิทยาศาสตร์หรือวิศวกรรมศาสตร์และด้านสังคมศาสตร์ ที่ได้รับการสรรหาตามละสองคน ทั้งนี้ ผู้ทรงคุณวุฒิคนหนึ่งของแต่ละด้านต้องมาจากภาคเอกชน และให้หัวหน้าสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นกรรมการและเลขานุการ

หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหาและการเสนอชื่อบุคคลที่เห็นสมควรต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

ให้เลขานุการแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการอีกไม่เกินสองคน

มาตรา ๓๗ ให้คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อกำหนดนโยบายการส่งเสริมและพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ตลอดจนการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้อง

(๒) ติดตามดูแลการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

(๓) เสนอแนะหรือให้คำปรึกษาต่อรัฐมนตรีเพื่อการตราพระราชกฤษฎีกาตามพระราชบัญญัตินี้

(๔) ออกระเบียบหรือประกาศเกี่ยวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ หรือตามพระราชกฤษฎีกาที่ออกตามพระราชบัญญัตินี้

^๕ มาตรา ๓๖ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑

(๕) ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่น

ในการปฏิบัติราชการตามพระราชบัญญัตินี้ให้คณะกรรมการเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา ๓๘ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระการดำรงตำแหน่งสามปี

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่งอาจได้รับแต่งตั้งอีกได้ แต่ไม่เกินสองวาระติดต่อกัน

มาตรา ๓๙ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามมาตรา ๓๘ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีให้ออกเพราะมีความประพฤติเสื่อมเสีย บกพร่อง หรือไม่สุจริตต่อหน้าที่ หรือหย่อนความสามารถ

(๔) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๕) ได้รับโทษจำคุกโดยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งตามมาตรา ๓๙ ให้ถือว่า คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการเท่าที่เหลืออยู่ และให้ดำเนินการแต่งตั้งกรรมการใหม่แทน ภายในหกสิบวันนับแต่วันที่กรรมการพ้นจากตำแหน่ง

ให้กรรมการซึ่งได้รับแต่งตั้งแทนอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของผู้ซึ่งตนแทน

มาตรา ๔๑ การประชุมของคณะกรรมการต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของ จำนวนกรรมการทั้งหมดจึงเป็นองค์ประชุม

ถ้าประธานกรรมการไม่มาประชุมหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้คณะกรรมการเลือก กรรมการคนหนึ่งทำหน้าที่ประธานในที่ประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการคนหนึ่งให้มีเสียงหนึ่งในการ ลงคะแนน ถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานออกเสียงเพิ่มขึ้นอีกเสียงหนึ่งเป็นเสียงชี้ขาด

มาตรา ๔๒ คณะกรรมการมีอำนาจแต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อพิจารณาหรือปฏิบัติการ ใดอย่างหนึ่งอย่างใดแทนคณะกรรมการก็ได้

ให้นำความในมาตรา ๔๑ มาใช้บังคับแก่การประชุมของคณะอนุกรรมการโดยอนุโลม

มาตรา ๔๒/๑^{๙๙} ให้คณะกรรมการได้รับเบี้ยประชุมและประโยชน์ตอบแทนอื่นตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

คณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้งตามมาตรา ๔๒ ให้ได้รับเบี้ยประชุมและประโยชน์ตอบแทนอื่นตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด

มาตรา ๔๓^{๑๐๐} ให้จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นส่วนราชการในสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการของคณะกรรมการ

หมวด ๖ บทกำหนดโทษ

มาตรา ๔๔ ผู้ใดประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์โดยไม่แจ้งหรือขึ้นทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๓๓ วรรคหนึ่ง หรือโดยฝ่าฝืน คำสั่งห้ามการประกอบธุรกิจของคณะกรรมการตามมาตรา ๓๓ วรรคหก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๕ ผู้ใดประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์โดยไม่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๓๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๔๖ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ที่กระทำโดยนิติบุคคล ผู้จัดการหรือผู้แทนนิติบุคคลหรือผู้ซึ่งมีส่วนร่วมในการดำเนินงานของนิติบุคคล ต้องรับผิดในความผิดนั้นด้วย เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าตนมิได้รู้เห็นหรือมีส่วนร่วมในการกระทำความผิดนั้น

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร

นายกรัฐมนตรี

^{๙๙} มาตรา ๔๒/๑ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๓

^{๑๐๐} มาตรา ๔๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๓

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่การทำธุรกรรมในปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะปรับเปลี่ยนวิธีการในการติดต่อสื่อสารที่อาศัยการพัฒนาเทคโนโลยีทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งมีความสะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ แต่เนื่องจากการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ดังกล่าวมีความแตกต่างจากวิธีการทำธุรกรรมซึ่งมีกฎหมายรองรับอยู่ในปัจจุบันเป็นอย่างมาก อันส่งผลให้ต้องมีการรองรับสถานะทางกฎหมายของข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ให้เสมือนกับการทำเป็นหนังสือ หรือหลักฐานเป็นหนังสือ การรับรองวิธีการส่งและรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ การใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ตลอดจนการรับฟังพยานหลักฐานที่เป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเป็นการส่งเสริมการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ให้น่าเชื่อถือ และมีผลในทางกฎหมายเช่นเดียวกับการทำธุรกรรมโดยวิธีการทั่วไปที่เคยปฏิบัติอยู่เดิมควรถูกกำหนดให้มีคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ทำหน้าที่วางนโยบายกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อส่งเสริมการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ติดตามดูแลการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งมีหน้าที่ในการส่งเสริมการพัฒนาการทางเทคโนโลยีเพื่อติดตามความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาศักยภาพตลอดเวลาให้มีมาตรฐานน่าเชื่อถือ ตลอดจนเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้อง อันจะเป็นการส่งเสริมการใช้ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ด้วยการมีกฎหมายรองรับในลักษณะที่เป็นเอก रूप และสอดคล้องกับมาตรฐานที่นานาประเทศยอมรับ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

*พระราชกฤษฎีกาแก้ไขบทบัญญัติให้สอดคล้องกับการโอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๔๕^{๑๑}

มาตรา ๑๐๒ ในพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ ให้แก้ไขคำว่า “รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม” เป็น “รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร”

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกาฉบับนี้ คือ โดยที่พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ ได้บัญญัติให้จัดตั้งส่วนราชการขึ้นใหม่โดยมีภารกิจใหม่ ซึ่งได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม นั้นแล้ว และเนื่องจากพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติให้โอนอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ รัฐมนตรีผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่ โดยให้มีการแก้ไขบทบัญญัติต่างๆ ให้สอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ที่โอนไปด้วย ฉะนั้น เพื่อบุคคลให้เป็นไปตามหลักการที่ปรากฏในพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงสมควรแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้สอดคล้องกับการโอนส่วนราชการ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องมีความชัดเจนในการใช้กฎหมายโดยไม่ต้องไปค้นหาในกฎหมายโอนอำนาจหน้าที่ว่า

^{๑๑} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๘/ตอนที่ ๑๐๒ ก/หน้า ๖๖/๘ ตุลาคม ๒๕๔๕

ตามกฎหมายใดได้มีการโอนภารกิจของส่วนราชการหรือผู้รับผิดชอบตามกฎหมายนั้นไปเป็นของหน่วยงานใดหรือผู้ใดแล้ว โดยแก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้มีการเปลี่ยนชื่อส่วนราชการ รัฐมนตรีผู้ดำรงตำแหน่งหรือผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการให้ตรงกับภารกิจอำนาจหน้าที่ และเพิ่มผู้แทนส่วนราชการในคณะกรรมการให้ตรงตามภารกิจที่มีการตัดโอนจากส่วนราชการเดิมมาเป็นของส่วนราชการใหม่รวมทั้งตัดส่วนราชการเดิมที่มีการยุบเลิกแล้ว ซึ่งเป็นการแก้ไขให้ตรงตามพระราชบัญญัติและพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑^{๑๖}

มาตรา ๑๑ ในระหว่างที่จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ยังไม่แล้วเสร็จ ให้สำนักงานปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร รับผิดชอบทำหน้าที่หน่วยงานธุรกรรมของคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ไปพลางก่อน

ให้ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารแต่งตั้งข้าราชการซึ่งดำรงตำแหน่งไม่ต่ำกว่าระดับแปดหรือเทียบเท่าในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ไปพลางก่อนจนกว่าการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์จะแล้วเสร็จ

เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติงานตามวรรคหนึ่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารจะสั่งให้ข้าราชการในสังกัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร มาปฏิบัติงานชั่วคราวในสำนักงานปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารตามความจำเป็นก็ได้

มาตรา ๑๒ ให้นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีบทบัญญัติรองรับในเรื่องตราประทับอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นสิ่งที่สามารถระบุถึงตัวผู้ทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้เช่นเดียวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องมีการประทับตราในหนังสือเป็นสำคัญ รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้สามารถนำเอกสารซึ่งเป็นสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนต้นฉบับหรือให้เป็นพยานหลักฐานในศาลได้ และโดยที่ได้มีการปรับปรุงโครงสร้างระบบราชการตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๕๕ และกำหนดให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการวางแผน ส่งเสริม พัฒนา และ

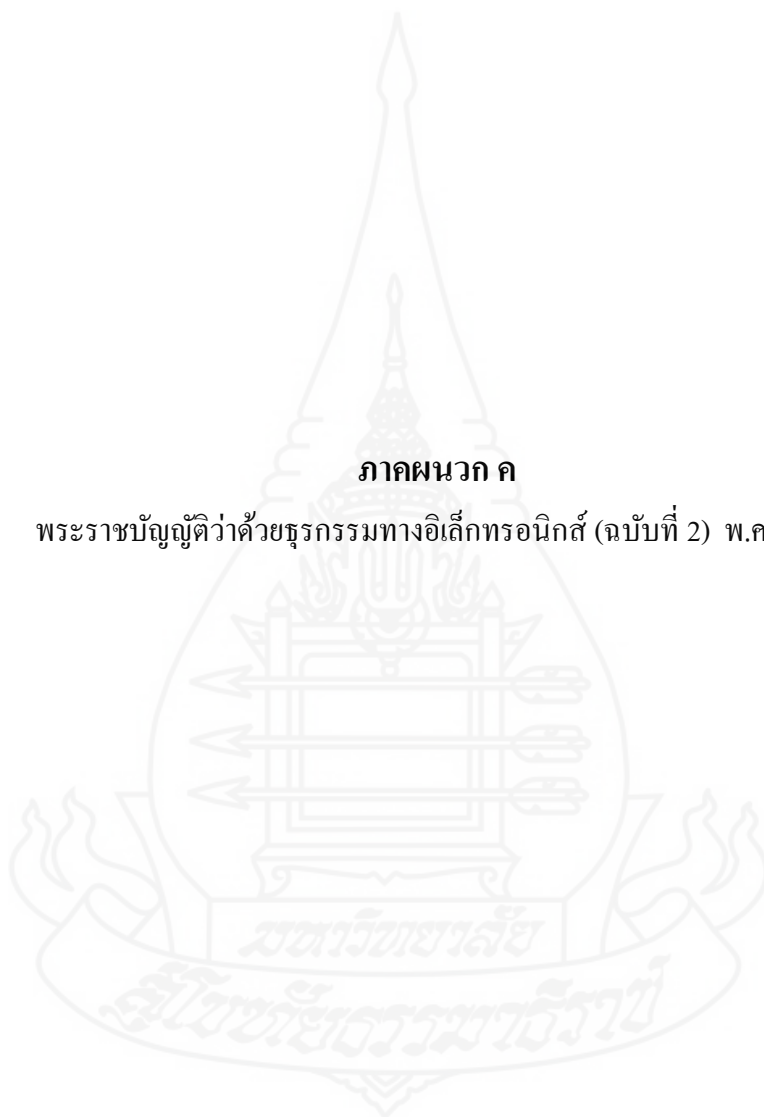
^{๑๖} ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๕/ตอนที่ ๓๓ ก/หน้า ๘๑/๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑

ดำเนินกิจการเกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารประกอบกับปัจจุบันธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้มีการใช้อย่างแพร่หลาย จำเป็นที่จะต้องมึหน่วยงานธุรกรรมเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และเป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยสมควรจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ สังกัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารขึ้นทำหน้าที่แทนศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ อันจะเป็นการส่งเสริมความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันในเวทีการค้าระหว่างประเทศ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



ภาคผนวก ค

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551





พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๕๑

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๖ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๑

เป็นปีที่ ๖๓ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองของมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วย
ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔

“ในกรณีที่ถูกหมายกำหนดให้ต้องมีการปิดอาคารแสดมปี หากได้มีการชำระเงินแทนหรือดำเนินการอื่นใดด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่หน่วยงานของรัฐซึ่งเกี่ยวข้องประกาศกำหนด ให้ถือว่าหนังสือ หลักฐานเป็นหนังสือ หรือเอกสาร ซึ่งมีลักษณะเป็นตราสารนั้น ได้มีการปิดอาคารแสดมปีและขีดฆ่าตามกฎหมายนั้นแล้ว ในการนี้ในการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการของหน่วยงานของรัฐดังกล่าว คณะกรรมการจะกำหนดกรอบและแนวทางเพื่อเป็นมาตรฐานทั่วไปไว้ด้วยก็ได้”

มาตรา ๔ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสองและวรรคสามของมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔

“วิธีการที่เชื่อถือได้ตาม (๒) ให้ค่านึงถึง

ก. ความมั่นคงและรัดกุมของการใช้วิธีการหรืออุปกรณ์ในการระบุตัวบุคคล สภาพพร้อมใช้งานของทางเลือกในการระบุตัวบุคคล กฎเกณฑ์เกี่ยวกับลายมือชื่อที่กำหนดไว้ในกฎหมายระดับความมั่นคงปลอดภัยของการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ การปฏิบัติตามกระบวนการในการระบุตัวบุคคลผู้เป็นสื่อกลาง ระดับของการยอมรับหรือไม่ยอมรับ วิธีการที่ใช้ในการระบุตัวบุคคลในการทำธุรกรรม วิธีการระบุตัวบุคคล ณ ช่วงเวลาที่มีการทำธุรกรรมและติดต่อสื่อสาร

ข. ลักษณะ ประเภท หรือขนาดของธุรกรรมที่ทำ จำนวนครั้งหรือความสม่ำเสมอในการทำธุรกรรม ประเพณีทางการค้าหรือทางปฏิบัติ ความสำคัญ มูลค่าของธุรกรรมที่ทำ หรือ

ค. ความรัดกุมของระบบการติดต่อสื่อสาร

ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับการประทับตราของนิติบุคคลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ด้วยโดยอนุโลม”

มาตรา ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสี่ของมาตรา ๑๐ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔

“ในกรณีที่มีการทำสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่งสำหรับใช้อ้างอิงข้อความของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หากสิ่งพิมพ์ออกนั้นมีข้อความถูกต้องครบถ้วนตรงกับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และมีการรับรองสิ่งพิมพ์ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนดแล้ว ให้ถือว่าสิ่งพิมพ์ออกดังกล่าวใช้แทนต้นฉบับได้”

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๑๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๑๑ ห้ามมิให้ปฏิเสธการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐาน ในกระบวนการพิจารณาตามกฎหมายทั้งในคดีแพ่ง คดีอาญา หรือคดีอื่นใด เพียงเพราะเหตุว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

ในการซึ่งนำพยานหลักฐานว่าข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จะเชื่อถือได้หรือไม่เพียงใดนั้น ให้พิจารณาถึงความน่าเชื่อถือของลักษณะหรือวิธีการที่ใช้สร้าง เก็บรักษา หรือสื่อสารข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ ลักษณะหรือวิธีการเก็บรักษา ความครบถ้วน และไม่มีการเปลี่ยนแปลงของข้อมูล ลักษณะ หรือวิธีการที่ใช้ในการระบุหรือแสดงตัวผู้ส่งข้อมูล รวมทั้งพฤติการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งปวง

ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วย”

มาตรา ๗ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๒/๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทาง อิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔

“มาตรา ๑๒/๑ ให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ และมาตรา ๑๒ มาใช้บังคับกับ เอกสารหรือข้อความที่ได้มีการจัดทำหรือแปลงให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในภายหลังด้วย วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ และการเก็บรักษาเอกสารและข้อความดังกล่าวด้วยโดยอนุโลม

การจัดทำหรือแปลงเอกสารและข้อความให้อยู่ในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่คณะกรรมการกำหนด”

มาตรา ๘ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรม ทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๖ ให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์” ประกอบด้วย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เป็นประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เป็นรองประธานกรรมการ และกรรมการอื่น อีกจำนวนสิบสองคนซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงิน ด้านการพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์ ด้านนิติศาสตร์ ด้านวิทยาการคอมพิวเตอร์ ด้านวิทยาศาสตร์หรือวิศวกรรมศาสตร์ และด้านสังคมศาสตร์ ที่ได้รับการสรรหาด้วยสองคน ทั้งนี้ ผู้ทรงคุณวุฒิคนหนึ่งของแต่ละด้านต้อง

มาจากภาคเอกชน และให้หัวหน้าสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นกรรมการ และเลขานุการ”

มาตรา ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๔๒/๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔

“มาตรา ๔๒/๑ ให้คณะกรรมการได้รับเบี้ยประชุมและประโยชน์ตอบแทนอื่นตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

คณะอนุกรรมการที่คณะกรรมการแต่งตั้งตามมาตรา ๔๒ ให้ได้รับเบี้ยประชุมและประโยชน์ตอบแทนอื่นตามหลักเกณฑ์ที่คณะกรรมการกำหนด”

มาตรา ๑๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔๓ ให้จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นส่วนราชการในสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการของคณะกรรมการ”

มาตรา ๑๑ ในระหว่างที่จัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ยังไม่แล้วเสร็จ ให้สำนักงานปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารรับผิดชอบทำหน้าที่หน่วยงานธุรการของคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ไปพลางก่อน

ให้ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารแต่งตั้งข้าราชการซึ่งดำรงตำแหน่งไม่ต่ำกว่าระดับแปดหรือเทียบเท่าในสังกัดสำนักงานปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ไปพลางก่อน จนกว่าการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์จะแล้วเสร็จ

เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติงานตามวรรคหนึ่ง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารจะสั่งให้ข้าราชการในสังกัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาปฏิบัติงานชั่วคราวในสำนักงานปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารตามความจำเป็นก็ได้

มาตรา ๑๒ ให้นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์
นายกรัฐมนตรี

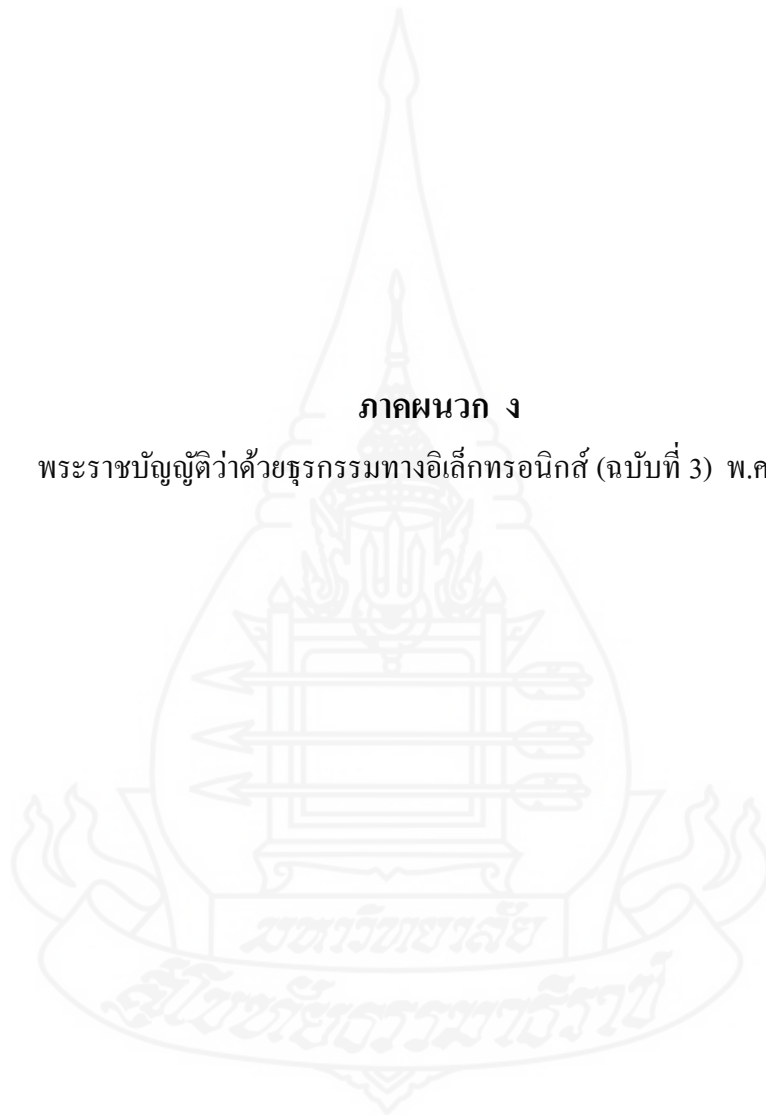


หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ยังไม่มีบทบัญญัติรองรับในเรื่องตราประทับอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นสิ่งที่สามารถระบุถึงตัวผู้ทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้เช่นเดียวกับลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องมีการประทับตราในหนังสือเป็นสำคัญ รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้สามารถนำเอกสารซึ่งเป็นสิ่งพิมพ์ออกของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนต้นฉบับหรือให้เป็นพยานหลักฐานในศาลได้ และโดยที่ได้มีการปรับปรุงโครงสร้างระบบราชการตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ และกำหนดให้กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการวางแผน ส่งเสริม พัฒนา และดำเนินกิจการเกี่ยวกับเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ประกอบกับปัจจุบันธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้มีการใช้อย่างแพร่หลาย จำเป็นที่จะต้องมีหน่วยงานธุรการเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแล เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และเป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยสมควรจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ สังกัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารขึ้นทำหน้าที่แทนศูนย์เทคโนโลยีอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์แห่งชาติ อันจะเป็นการส่งเสริมความเชื่อมั่นในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันในเวทีการค้าระหว่างประเทศ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการดังกล่าว จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



ภาคผนวก ง

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2562





พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๓)

พ.ศ. ๒๕๖๒

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๒ เมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒

เป็นปีที่ ๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณ บดินทรเทพยวรางกูร มีพระราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๗ และมาตรา ๔๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตามพระราชบัญญัตินี้ เพื่อให้การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามมาตรฐานสากล และรัฐสามารถกำกับดูแลการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพอันเป็นการคุ้มครองผู้บริโภคและประโยชน์สาธารณะ ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ สภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๒”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติ” ระหว่างบทนิยามคำว่า “ระบบข้อมูล” และคำว่า “การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔

“ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติ” หมายความว่า โปรแกรมคอมพิวเตอร์ หรือวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์หรือวิธีการอัตโนมัติอื่น ที่ใช้เพื่อที่จะทำให้เกิดการกระทำหรือการตอบสนอง ต่อข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือการปฏิบัติการใด ๆ ต่อระบบข้อมูล ไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยปราศจากการตรวจสอบหรือการแทรกแซงโดยบุคคลธรรมดาในแต่ละครั้งที่มีการดำเนินการหรือแต่ละครั้งที่ระบบได้สร้างการตอบสนอง”

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในบทนิยามคำว่า “หน่วยงานของรัฐ” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“หน่วยงานของรัฐ” หมายความว่า

(๑) กระทรวง ทบวง กรม ส่วนราชการที่เรียกชื่ออย่างอื่นและมีฐานะเป็นกรม ราชการส่วนภูมิภาค และราชการส่วนท้องถิ่น

(๒) รัฐวิสาหกิจที่ตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกา

(๓) องค์การมหาชนที่ตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติหรือพระราชกฤษฎีกา

(๔) หน่วยงานของรัฐสภา

(๕) หน่วยงานของศาล ในส่วนที่ไม่เกี่ยวกับการพิจารณาพิพากษาอรรถคดี

(๖) องค์การตามรัฐธรรมนูญ ในส่วนที่ไม่เกี่ยวกับการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาท

(๗) องค์การอิสระที่ตั้งขึ้นตามกฎหมาย

(๘) นิติบุคคล คณะบุคคล หรือบุคคลซึ่งมีหน้าที่และอำนาจในการดำเนินงานของรัฐ ไม่ว่าในการใด ๆ”

มาตรา ๕ ให้เพิ่มบทนิยามคำว่า “ผู้อำนวยการ” และคำว่า “สำนักงาน” ระหว่างบทนิยามคำว่า “คณะกรรมการ” และคำว่า “รัฐมนตรี” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔

“ผู้อำนวยการ” หมายความว่า ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

“สำนักงาน” หมายความว่า สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามกฎหมายว่าด้วยสำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์”

มาตรา ๖ ให้ยกเลิกความในวรรคหนึ่งของมาตรา ๘ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๘ ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งมาตรา ๙ ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้การใดต้องทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือหรือมีเอกสารมาแสดง หรือกำหนดผลทางกฎหมายกรณีไม่ทำเป็นหนังสือ ไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือหรือไม่มีเอกสารมาแสดง ถ้าได้มีการจัดทำข้อความขึ้นเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่สามารถเข้าถึงและนำกลับมาใช้ได้โดยความหมายไม่เปลี่ยนแปลง ให้ถือว่าข้อความนั้นได้ทำเป็นหนังสือ มีหลักฐานเป็นหนังสือหรือมีเอกสารมาแสดงตามที่กฎหมายกำหนด”

มาตรา ๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๙ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๙ ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้มีการลงลายมือชื่อ หรือกำหนดผลทางกฎหมายกรณีที่ไม่มีการลงลายมือชื่อไว้ ให้ถือว่าได้มีการลงลายมือชื่อแล้ว ถ้า

(๑) ใช้วิธีการที่สามารถระบุตัวเจ้าของลายมือชื่อ และสามารถแสดงเจตนาของเจ้าของลายมือชื่อเกี่ยวกับข้อความในข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และ

(๒) ใช้วิธีการในลักษณะอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(ก) วิธีการที่เชื่อถือได้โดยเหมาะสมกับวัตถุประสงค์ของการสร้างหรือส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แวดล้อมทั้งปวง รวมถึงข้อตกลงใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง หรือ

(ข) วิธีการอื่นใดที่สามารถยืนยันตัวเจ้าของลายมือชื่อและสามารถแสดงเจตนาของเจ้าของลายมือชื่อตาม (๑) ได้ด้วยวิธีการนั่นเองหรือประกอบกับพยานหลักฐานอื่น

วิธีการที่เชื่อถือได้ตามวรรคหนึ่ง (๒) (ก) ให้คำนึงถึง

(๑) ความมั่นคงและรัดกุมของการใช้วิธีการหรืออุปกรณ์ในการระบุตัวบุคคล สภาพพร้อมใช้งานของทางเลือกในการระบุตัวบุคคล กฎเกณฑ์เกี่ยวกับลายมือชื่อที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ระดับความมั่นคงปลอดภัยของการใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ การปฏิบัติตามกระบวนการในการระบุตัวบุคคลผู้เป็นสื่อกลางระดับของการยอมรับหรือไม่ยอมรับ วิธีการที่ใช้ในการระบุตัวบุคคลในการทำธุรกรรม วิธีการระบุตัวบุคคล ณ ช่วงเวลาที่มีการทำธุรกรรมและติดต่อสื่อสาร

(๒) ลักษณะ ประเภท หรือขนาดของธุรกรรมที่ทำ จำนวนครั้งหรือความสม่ำเสมอในการทำธุรกรรม ประเพณีทางการค้าหรือทางปฏิบัติ ความสำคัญ มูลค่าของธุรกรรมที่ทำ หรือ

(๓) ความรัดกุมของระบบการติดต่อสื่อสาร

ให้นำความในวรรคหนึ่งมาใช้บังคับกับการประทับตราของนิติบุคคลด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย โดยอนุโลม”

มาตรา ๘ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๗/๑ และมาตรา ๑๗/๒ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔

“มาตรา ๑๗/๑ การเสนอเพื่อทำสัญญาผ่านการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ครั้งเดียวหรือหลายครั้ง ซึ่งไม่ได้ส่งถึงบุคคลใดโดยเฉพาะเจาะจง แต่บุคคลทั่วไปที่ใช้ระบบข้อมูลนั้นสามารถเข้าถึงได้ รวมถึงการเสนอโดยให้ระบบข้อมูลสามารถโต้ตอบได้โดยอัตโนมัติ ในการทำคำสั่งผ่านระบบข้อมูลให้ถือเป็นคำเชิญชวนเพื่อทำคำเสนอ เว้นแต่การเสนอเพื่อทำสัญญาระบุได้โดยแจ้งชัดถึงเจตนาของบุคคลที่ทำการเสนอที่จะผูกพันหากมีการสนองรับ

มาตรา ๑๗/๒ ห้ามมิให้ปฏิเสธความสมบูรณ์หรือการบังคับใช้ของสัญญาที่ทำโดยการโต้ตอบระหว่างระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติกับบุคคลธรรมดา หรือระหว่างระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติด้วยกัน เพียงเพราะเหตุที่ไม่มีบุคคลธรรมดาเข้าไปเกี่ยวข้องในการดำเนินการในแต่ละครั้งที่กระทำโดยระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติหรือในผลแห่งสัญญา”

มาตรา ๙ ให้ยกเลิกความใน (๑) ของวรรคหนึ่งของมาตรา ๑๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๑) ผู้รับข้อมูลได้ตรวจสอบโดยสมควรตามวิธีการที่ผู้ส่งข้อมูลได้ตกลงหรือผูกพันตนไว้ว่าเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ส่งข้อมูล หรือ”

มาตรา ๑๐ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๑๗/๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔

“มาตรา ๑๗/๑ ในกรณีที่มีการลงข้อมูลผิดพลาดโดยบุคคลธรรมดาและส่งผ่านระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติของผู้อื่น และระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติไม่มีช่องทางให้บุคคลดังกล่าวแก้ไขข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น บุคคลดังกล่าวหรือผู้แทนมีสิทธิที่จะถอนการแสดงผลในส่วนที่เกิดจากการลงข้อมูลผิดพลาดได้ หาก

(๑) บุคคลดังกล่าวหรือผู้แทนได้แจ้งให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบถึงข้อผิดพลาดโดยพลันหลังจากที่ตนได้รู้ถึงข้อผิดพลาดนั้น และแสดงให้เห็นว่าได้ส่งข้อมูลผิดพลาดผ่านระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติ และ

(๒) บุคคลดังกล่าวหรือผู้แทนไม่ได้ใช้หรือได้รับประโยชน์ใด ๆ จากสินค้า บริการ หรือสิ่งอื่นใดอย่างมีนัยสำคัญจากอีกฝ่ายหนึ่ง”

มาตรา ๑๑ ให้ยกเลิกความใน (๔) ของวรรคหนึ่งของมาตรา ๒๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“(๔) ในกรณีที่กฎหมายกำหนดให้การลงลายมือชื่อเป็นไปเพื่อรับรองความครบถ้วนและไม่มี การเปลี่ยนแปลงของข้อความ การเปลี่ยนแปลงใดแก่ข้อความนั้นสามารถตรวจพบได้นับแต่เวลาที่ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์”

มาตรา ๑๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๒ และมาตรา ๓๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วย ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๒ บุคคลย่อมมีสิทธิประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ แต่ในกรณีจำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงทางการเงินและการพาณิชย์ หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้าง ความน่าเชื่อถือและยอมรับในระบบข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใด เป็นกิจการที่ต้องแจ้งให้ทราบ ต้องขึ้นทะเบียน หรือต้องได้รับใบอนุญาตก่อน แล้วแต่กรณี

ในการกำหนดให้กรณีใดต้องแจ้งให้ทราบ ต้องขึ้นทะเบียน หรือต้องได้รับใบอนุญาตตามวรรคหนึ่ง ให้กำหนดโดยพิจารณาจากผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการประกอบธุรกิจนั้นประกอบกับความเหมาะสม ในการควบคุมดูแลและการป้องกันความเสียหายตามระดับความรุนแรงของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจาก การประกอบธุรกิจดังกล่าว

ในการนี้ จะกำหนดให้หน่วยงานของรัฐแห่งหนึ่งแห่งใดเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมดูแลใน พระราชกฤษฎีกาที่ออกตามวรรคหนึ่งก็ได้ หากไม่มีการกำหนดให้หน่วยงานของรัฐแห่งใดเป็นผู้รับผิดชอบ ในการควบคุมดูแล ให้สำนักงานเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับ ธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ทั้งนี้ ให้หน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบ ในการควบคุมดูแลตามพระราชกฤษฎีกาหรือสำนักงาน แล้วแต่กรณี แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว

ก่อนเสนอให้ตราพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่ง ต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนตามความเหมาะสม และนำข้อมูลที่ได้รับมาประกอบการพิจารณา

มาตรา ๓๓ ในกรณีที่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใดเป็นกิจการที่ต้องแจ้งให้ทราบ ผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจดังกล่าวต้องแจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนเริ่มประกอบธุรกิจนั้น ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับแจ้ง ให้ออกใบรับแจ้งเพื่อเป็นหลักฐานการแจ้งในวันที่รับแจ้งนั้น และให้ผู้แจ้งประกอบธุรกิจนั้นได้ตั้งแต่วันที่ได้รับใบรับแจ้งดังกล่าว แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบในภายหลังว่าการแจ้งไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วน ให้มีอำนาจสั่งผู้แจ้งแก้ไขให้ถูกต้องหรือครบถ้วนและนำผลการแก้ไขมาแสดงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในระยะเวลาที่กำหนด

ในกรณีที่ผู้ประกอบธุรกิจไม่แก้ไขหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในระยะเวลาที่กำหนด ให้พนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้ผู้นั้นหยุดการให้บริการในส่วนที่เกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ในการประกอบธุรกิจนั้นนับแต่วันที่ครบกำหนดระยะเวลาตามวรรคสองจนกว่าจะแก้ไขให้ถูกต้องและครบถ้วนตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่

ในการประกอบธุรกิจ ผู้แจ้งต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาและตามประกาศที่คณะกรรมการกำหนด หลักเกณฑ์ตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวให้กำหนดเรื่องการชดใช้หรือเยียวยาผู้ได้รับความเสียหายจากการประกอบธุรกิจไว้ด้วย

ถ้าผู้แจ้งไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจตามวรรคสี่ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีคำสั่งห้ามมิให้ผู้นั้นให้บริการในส่วนที่เกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ในการประกอบธุรกิจนั้นจนกว่าจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดดังกล่าว

ในกรณีที่ผู้แจ้งไม่แก้ไขตามวรรคสามหรือไม่ปฏิบัติตามวรรคห้าภายในระยะเวลาเก้าสิบวันนับแต่วันที่ยุติหรือถูกห้ามการให้บริการ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ถอนการรับแจ้งของผู้นั้นออกจากสารบบการรับแจ้งและแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้นั้นทราบโดยเร็ว”

มาตรา ๑๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๓๓/๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔

“มาตรา ๓๓/๑ ในกรณีที่พระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ใดเป็นกิจการที่ต้องขึ้นทะเบียน ผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจดังกล่าวต้องขอขึ้นทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนเริ่มประกอบธุรกิจนั้น ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้รับคำขอขึ้นทะเบียนแล้ว ให้ออกไปรับการขอขึ้นทะเบียนเพื่อเป็นหลักฐานการขอขึ้นทะเบียนในวันที่ยื่นคำขอนั้น และหากพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบเอกสารและหลักฐานการขึ้นทะเบียนแล้วเห็นว่าครบถ้วนและถูกต้องตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา ให้รับขึ้นทะเบียนและแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ขอขึ้นทะเบียนทราบภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำขอขึ้นทะเบียนดังกล่าว และให้ผู้ขึ้นทะเบียนประกอบธุรกิจนั้นได้ตั้งแต่วันที่ได้รับขึ้นทะเบียน

หากพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจสอบให้แล้วเสร็จได้ภายในระยะเวลาตามวรรคสอง ให้ผู้ขอขึ้นทะเบียนประกอบธุรกิจไปพลาถก่อนได้ นับแต่วันถัดจากวันที่ครบกำหนดระยะเวลาดังกล่าว

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบก่อนการรับขึ้นทะเบียนตามวรรคสอง หรือตรวจพบหลังจากที่ผู้นั้นได้ประกอบธุรกิจดังกล่าวแล้ว ว่าเอกสารและหลักฐานการขึ้นทะเบียนของผู้ขอขึ้นทะเบียนไม่ครบถ้วนหรือไม่ถูกต้อง ให้แจ้งเป็นหนังสือแก่ผู้ขอขึ้นทะเบียนหรือผู้ขึ้นทะเบียน แล้วแต่กรณี เพื่อแก้ไขให้ถูกต้องและครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนด ในการนี้ ถ้าผู้ขอขึ้นทะเบียนหรือผู้ขึ้นทะเบียนไม่แก้ไขให้ถูกต้องและครบถ้วน หรือไม่ดำเนินการจนพ้นกำหนดระยะเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนด โดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สิทธิในการประกอบธุรกิจของผู้ขอขึ้นทะเบียนตามวรรคสามเป็นอันระงับและให้ถือว่าคำขอขึ้นทะเบียนนั้นตกไป หรือให้มีคำสั่งเพิกถอนการขึ้นทะเบียนของผู้ประกอบธุรกิจนั้นแล้วแต่กรณี

ในการประกอบธุรกิจ ผู้ขึ้นทะเบียนต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา และตามประกาศที่คณะกรรมการกำหนด หลักเกณฑ์ตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวให้กำหนดเรื่องการชดใช้หรือเยียวยาผู้ได้รับความเสียหายจากการประกอบธุรกิจไว้ด้วย

ถ้าผู้ขึ้นทะเบียนฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจตามวรรคห้า ให้คณะกรรมการพิจารณามีคำสั่งปรับผู้นั้นไม่เกินหนึ่งล้านบาท โดยคำนึงถึงความร้ายแรงแห่งพฤติกรรมที่กระทำความผิด หลักเกณฑ์ในการพิจารณากำหนดค่าปรับให้เป็นไปตามที่คณะกรรมการกำหนด และในกรณีที่เห็นสมควรคณะกรรมการอาจมีคำสั่งให้ผู้นั้นดำเนินการใด ๆ เพื่อแก้ไขให้ถูกต้องหรือเหมาะสมได้

มาตรา ๑๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๓๔/๑ และมาตรา ๓๔/๒ ของหมวด ๓ ธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔

“มาตรา ๓๔/๑ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามหมวดนี้ ให้คณะกรรมการ สำนักงานหรือหน่วยงานของรัฐซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบในการควบคุมดูแลตามมาตรา ๓๒ วรรคสาม ประกาศกำหนดรายละเอียดเพิ่มเติมในเรื่องที่กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๓๒ ได้ โดยไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว

มาตรา ๓๔/๒ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมดูแลและกำกับการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๓๒ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) มีหนังสือแจ้งให้ผู้ให้บริการหรือเจ้าหน้าที่ของผู้ให้บริการ หรือบุคคลใดมาให้ข้อมูลหรือส่งเอกสารหรือหลักฐานใด ๆ เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจการให้บริการนั้น

(๒) ตรวจสอบและรวบรวมข้อเท็จจริงเพื่อรายงานต่อคณะกรรมการ ในกรณีที่ผู้ให้บริการได้กระทำความผิดหรือทำให้เกิดความเสียหายเพราะเหตุฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้หรือตามพระราชกฤษฎีกา ประกาศของคณะกรรมการ หรือเงื่อนไขในใบอนุญาต

(๓) เข้าไปในสถานที่ของผู้ให้บริการในระหว่างเวลาพระอาทิตย์ขึ้นจนถึงพระอาทิตย์ตก หรือในเวลาทำการของสถานที่นั้น เพื่อตรวจสอบและรวบรวมข้อเท็จจริง และยึดหรืออายัดเอกสารและหลักฐาน รวมถึงสิ่งอื่นใดที่เกี่ยวกับการให้บริการที่สงสัยว่ามีไว้เพื่อใช้หรือได้ใช้ในการกระทำความผิด

ในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา นี้ ให้แสดงบัตรประจำตัวพนักงานเจ้าหน้าที่ที่หน่วยงานของรัฐหรือสำนักงานที่มีหน้าที่ควบคุมดูแลออกให้ และให้ผู้ที่เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกตามสมควร”

มาตรา ๑๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสามของมาตรา ๓๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔

“เมื่อได้มีการตราพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งแล้ว ศาลหรือองค์กรตามรัฐธรรมนูญ อาจพิจารณานำหลักเกณฑ์ในเรื่องใดที่กำหนดไว้ตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าวมาใช้บังคับแก่การดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวกับกระบวนการพิจารณาพิพากษาคดีของศาลหรือในการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาท แล้วแต่กรณี

เพื่อให้เป็นไปตามความเหมาะสมกับหน้าที่และอำนาจของตนตามกฎหมายได้ รวมถึงการกำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมด้วย ทั้งนี้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา”

มาตรา ๑๗ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๖ ให้มีคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์คณะหนึ่ง ประกอบด้วยประธานกรรมการซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจากผู้ทรงคุณวุฒิ ปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เป็นรองประธานกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิอื่นซึ่งคณะรัฐมนตรีแต่งตั้งจำนวนแปดคน

ให้อำนาจการเป็นกรรมการและเลขานุการ และแต่งตั้งพนักงานของสำนักงานเป็นผู้ช่วยเลขานุการได้ตามความจำเป็นแต่ไม่เกินสองคน

ประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิตามวรรคหนึ่ง ต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญ และความสามารถเป็นที่ประจักษ์ด้านการเงิน ด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ด้านนิติศาสตร์ ด้านวิทยาการคอมพิวเตอร์ ด้านวิทยาศาสตร์หรือวิศวกรรมศาสตร์ ด้านสังคมศาสตร์ หรือด้านอื่นใดที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของคณะกรรมการ ทั้งนี้ กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ต้องประกอบด้วยบุคคลซึ่งมิใช่ข้าราชการหรือผู้ปฏิบัติงานในหน่วยงานของรัฐที่มีตำแหน่งหรือเงินเดือนประจำร่วมเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้วยไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิทั้งหมด

หลักเกณฑ์และวิธีการได้มาซึ่งประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ให้เป็นไปตามระเบียบที่รัฐมนตรีกำหนด”

มาตรา ๑๘ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๓๗ มาตรา ๓๘ มาตรา ๓๙ และมาตรา ๔๐ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๓๗ ให้คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์เกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่สำนักงานเสนอตามมาตรา ๔๓ วรรคสอง

(๒) ส่งเสริมและสนับสนุนหน่วยงานของรัฐ เอกชน และประชาชนให้ดำเนินกิจกรรมตามแผนยุทธศาสตร์ตาม (๑)

(๓) กำหนดมาตรฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

(๔) กำกับและติดตามการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ตาม (๑) เพื่อรวบรวมข้อมูลและปัญหาเกี่ยวกับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าและการพัฒนาทางเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(๕) เสนอแนะต่อคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีในการจัดให้มีหรือปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ และการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญาเกี่ยวกับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

(๖) เสนอแนะหรือให้คำปรึกษาต่อรัฐมนตรีในการตราพระราชกฤษฎีกาตามพระราชบัญญัตินี้

(๗) ออกระเบียบหรือประกาศเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ หรือเพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและสนับสนุนการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

(๘) กำกับดูแลการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัตินี้

(๙) ปฏิบัติการอื่นใดเพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่น

ในการปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามหน้าที่และอำนาจตามวรรคหนึ่ง ให้คณะกรรมการมีหนังสือเรียกหน่วยงานของรัฐหรือบุคคลใดมาชี้แจง ให้ข้อเท็จจริง หรือมาให้ถ้อยคำหรือส่งเอกสารหลักฐานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการดำเนินงานได้

ในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ให้คณะกรรมการเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา ๓๘ ประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิมีวาระการดำรงตำแหน่งสี่ปี

เมื่อครบกำหนดวาระตามวรรคหนึ่ง หากยังมิได้มีการแต่งตั้งประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้ประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้นอยู่ในตำแหน่งเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่อไปจนกว่าประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งได้รับแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่ แต่ต้องไม่เกินเก้าสิบวันนับแต่วันที่ประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งตามวาระนั้น

มาตรา ๓๙ นอกจากการพ้นจากตำแหน่งตามวาระตามมาตรา ๓๘ ประธานกรรมการและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

(๑) ตาย

(๒) ลาออก

(๓) คณะรัฐมนตรีให้ออกเพราะมีความประพฤติเสื่อมเสีย บกพร่องหรือไม่สุจริตต่อหน้าที่ หรือหย่อนความสามารถ

(๔) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ

(๕) ได้รับโทษจำคุกโดยต้องคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุก เว้นแต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ

มาตรา ๔๐ ในกรณีที่ประธานกรรมการหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อนวาระ ให้คณะกรรมการประกอบด้วยกรรมการเท่าที่เหลืออยู่ และให้ดำเนินการแต่งตั้งประธานกรรมการหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนตำแหน่งที่ว่างภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ตั้งตำแหน่งว่างลง เว้นแต่วาระของกรรมการเหลือไม่ถึงเก้าสิบวัน และให้ผู้ที่ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทนอยู่ในตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ของผู้ซึ่งตนแทน”

มาตรา ๑๙ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นวรรคสี่ของมาตรา ๔๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔

“การประชุมของคณะกรรมการอาจกระทำโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่คณะกรรมการกำหนดก็ได้”

มาตรา ๒๐ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๓ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๕๑ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔๓ ให้สำนักงานทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการของคณะกรรมการ

ให้สำนักงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์เกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อเสนอคณะกรรมการให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๓๗ (๑) และจัดส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการต่อไป”

มาตรา ๒๑ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๔๓/๑ ในหมวด ๕ คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔

“มาตรา ๔๓/๑ แผนยุทธศาสตร์ที่สำนักงานต้องจัดทำตามมาตรา ๔๓ วรรคสอง ต้องสอดคล้องกับนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมตามกฎหมายว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม โดยอย่างน้อยต้องกำหนดเรื่องดังต่อไปนี้

(๑) กลไกและมาตรการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ

(๒) มาตรการการส่งเสริมและสนับสนุนการให้มีระบบการบริการในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และการให้บริการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ

(๓) กระบวนการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนามาตรฐานและกฎเกณฑ์การใช้งานทางเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้การทำงานของระบบมีการเชื่อมโยงกันอย่างมีความมั่นคงปลอดภัย พร้อมใช้งาน และมีความน่าเชื่อถือในการให้บริการ

(๔) แนวทางและมาตรการเกี่ยวกับการส่งเสริมการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภาครัฐ รวมทั้งการประยุกต์การใช้งานเทคโนโลยีดิจิทัลที่เกี่ยวข้อง

(๕) แนวทางการส่งเสริมและสนับสนุนการศึกษา ค้นคว้า และวิจัยเทคโนโลยีดิจิทัล ด้านธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ และการให้บริการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งส่งเสริมให้มีการเผยแพร่ความรู้ให้แก่ประชาชนเพื่อใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีดังกล่าว”

มาตรา ๒๒ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๔ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๔๔ ผู้ใดประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์โดยไม่แจ้งต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๓๓ วรรคหนึ่ง โดยฝ่าฝืนคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่ให้หยุดการให้บริการหรือคำสั่งห้ามมิให้ให้บริการในส่วนที่เกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ในการประกอบธุรกิจตามมาตรา ๓๓ วรรคสาม หรือตามมาตรา ๓๓ วรรคห้า แล้วแต่กรณี หรือประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภายหลังจากพนักงานเจ้าหน้าที่ถอนการรับแจ้งตามมาตรา ๓๓ วรรคหก ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา ๒๓ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๔๔/๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔

“มาตรา ๔๔/๑ ผู้ใดประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่ขึ้นทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๓๓/๑ วรรคหนึ่ง หรือประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ภายหลังจากมีคำสั่งเพิกถอนการขึ้นทะเบียน

ตามมาตรา ๓๓/๑ วรรคสี่ หรือวรรคแปด แล้วแต่กรณี ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับไม่เกินสองแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา ๒๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๔๕ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

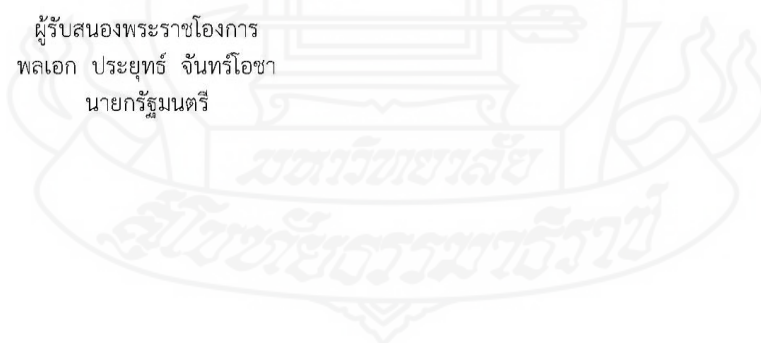
“มาตรา ๔๕ ผู้ใดประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยไม่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๓๔ หรือประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ในระหว่างที่มีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือภายหลังจากมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของคณะกรรมการ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา ๒๕ ให้คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งดำรงตำแหน่งอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ คงอยู่ในตำแหน่งต่อไป จนกว่าจะมีการแต่งตั้งคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๒๖ บรรดาการใด ๆ ที่คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ ได้ดำเนินการไว้ก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และยังมีผลใช้บังคับอยู่ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไป และเมื่อได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ แล้ว การนั้นยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ ให้การดำเนินการต่อไปเป็นไปตามที่คณะกรรมการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นกำหนด

มาตรา ๒๗ ให้นายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระราชโองการ
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี



หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์มีข้อจำกัดหรืออุปสรรคบางประการในการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบกับการทำสัญญาในรูปแบบของธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์มีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นระหว่างคู่สัญญาที่อยู่คนละประเทศเป็นจำนวนมาก เพื่อให้กฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งปรับปรุงกลไกในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ชัดเจนและสอดคล้องกับการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



ภาคผนวก จ

พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2562





พระราชบัญญัติ

ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๔)
พ.ศ. ๒๕๖๒

พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๙ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒
เป็นปีที่ ๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว
มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล
ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๔๐ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้
โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

เหตุผลและความจำเป็นในการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลตาม พระราชบัญญัตินี้
เพื่อกำกับดูแลการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลให้มีความน่าเชื่อถือและปลอดภัย อันจะเป็นประโยชน์
ต่อเศรษฐกิจของประเทศและการคุ้มครองผู้บริโภค ซึ่งการตราพระราชบัญญัตินี้สอดคล้องกับเงื่อนไข
ที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๒๖ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยแล้ว

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้โดยคำแนะนำและยินยอมของ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติทำหน้าที่รัฐสภา ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๖๒”

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้เพิ่มพินัยมคํ่าว่า “การพิสูจน์และยืนยันตัวตน” และคํ่าว่า “ระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล” ระหว่างพินัยมคํ่าว่า “ระบบข้อมูล” และคํ่าว่า “ระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อัตโนมัติ” ในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๖๒

“การพิสูจน์และยืนยันตัวตน” หมายความว่า กระบวนการพิสูจน์และยืนยันความถูกต้องของตัวบุคคล

“ระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล” หมายความว่า เครือข่ายทางอิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบุคคลใด ๆ หรือหน่วยงานของรัฐเพื่อประโยชน์ในการพิสูจน์และยืนยันตัวตน และการทำธุรกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการพิสูจน์และยืนยันตัวตน”

มาตรา ๔ ให้ยกเลิกความในมาตรา ๖ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้”

มาตรา ๕ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นหมวด ๓/๑ ระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล มาตรา ๓๔/๓ และมาตรา ๓๔/๔ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔

“หมวด ๓/๑

ระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล

มาตรา ๓๔/๓ การพิสูจน์และยืนยันตัวตนของบุคคลอาจกระทำผ่านระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลได้

ผู้ใดประสงค์จะอาศัยการพิสูจน์และยืนยันตัวตนของบุคคลอื่นผ่านระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลอาจแจ้งเงื่อนไขเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลที่ต้องใช้ให้บุคคลอื่นนั้นทราบเป็นการล่วงหน้า และเมื่อได้มีการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลตามเงื่อนไขดังกล่าวแล้ว ให้สันนิษฐานว่าบุคคลที่ได้รับการพิสูจน์และยืนยันตัวตนเป็นบุคคลนั้นจริง

เงื่อนไขเกี่ยวกับความน่าเชื่อถือของการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลตามวรรคสองต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่าที่คณะกรรมการหรือคณะกรรมการตามมาตรา ๓๔/๔ วรรคสอง แล้วแต่กรณี ประกาศกำหนด โดยมีหลักประกันการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์ของประชาชนโดยสะดวกและไม่เลือกปฏิบัติ

มาตรา ๓๔/๔ ในกรณีที่จำเป็นเพื่อรักษาความมั่นคงทางการเงินและการพาณิชย์ หรือเพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างความน่าเชื่อถือและยอมรับในระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล หรือเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสาธารณชน ให้มีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดให้การประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลใดเป็นการประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องได้รับใบอนุญาตก่อน และให้นำบทบัญญัติในหมวด ๓ ธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ มาใช้บังคับโดยอนุโลม

พระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งอาจกำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการขึ้นมาคณะหนึ่ง เพื่อทำหน้าที่ประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ที่ผู้ประกอบการบริการเกี่ยวกับระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลจะต้องปฏิบัติ และให้มีอำนาจพิจารณามีคำสั่งและดำเนินการอื่นใดตามมาตรา ๓๔ ในกรณีที่ได้รับใบอนุญาตฝ่าฝืนหรือปฏิบัติไม่ถูกต้องตามหลักเกณฑ์การประกอบธุรกิจก็ได้”

มาตรา ๖ ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา ๔๕/๑ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๔๔

“มาตรา ๔๕/๑ ผู้ใดประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล โดยไม่ได้รับใบอนุญาตตามมาตรา ๓๔/๔ หรือประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลในระหว่างที่มีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตหรือภายหลังจากมีคำสั่งเพิกถอนใบอนุญาตของคณะกรรมการหรือคณะกรรมการตามมาตรา ๓๔/๔ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”

มาตรา ๗ ผู้ประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล ซึ่งประกอบธุรกิจอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ดำเนินกิจการต่อไปได้ และเมื่อมีการตราพระราชกฤษฎีกาตามมาตรา ๓๔/๔ แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้เป็นธุรกิจบริการเกี่ยวกับธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องได้รับใบอนุญาต ให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการเกี่ยวกับระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลนั้น ยื่นคำขอรับใบอนุญาตภายในเก้าสิบวันนับแต่วันที่พระราชกฤษฎีกามีผลใช้บังคับ และเมื่อได้ยื่นคำขอรับใบอนุญาตแล้ว ให้ดำเนินกิจการต่อไปจนกว่าจะมีคำสั่งไม่อนุญาต

มาตรา ๘ บรรดาระเบียบที่ออกตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปเพียงเท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับพระราชบัญญัตินี้ จนกว่าจะมีระเบียบตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. ๒๕๕๔ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๙ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา
นายกรัฐมนตรี

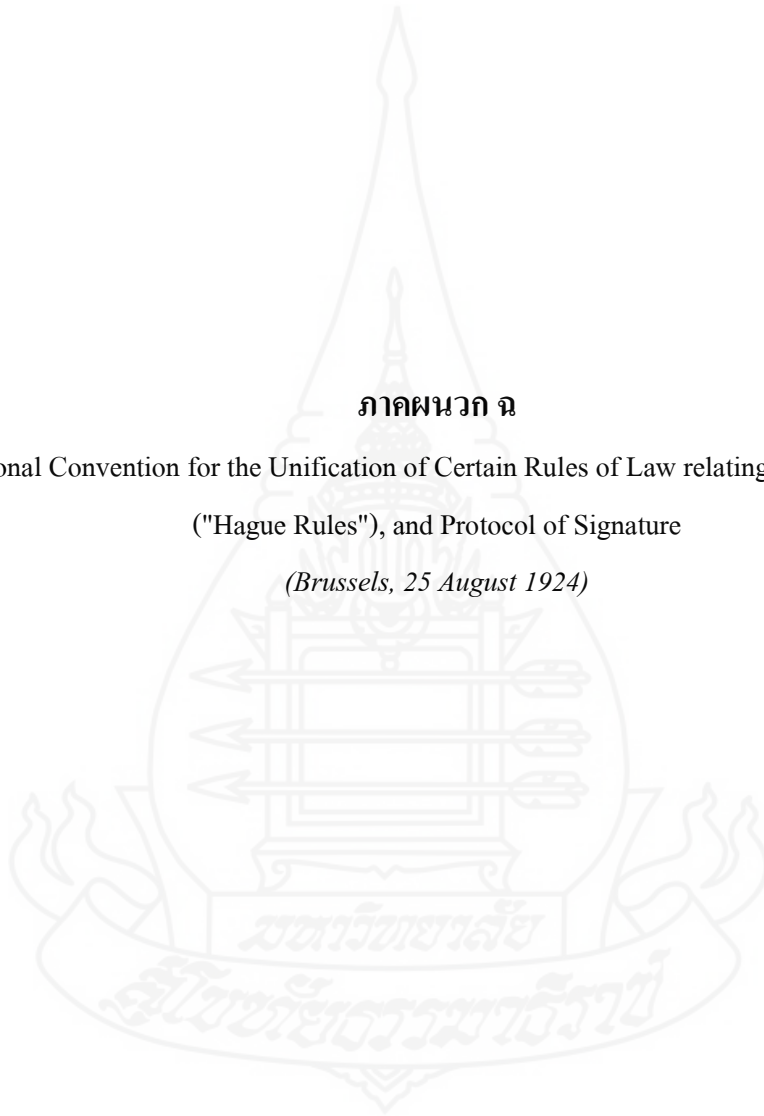


หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ยืนยันตัวตนของบุคคลเป็นขั้นตอนสำคัญในการทำธุรกรรมในระบบเศรษฐกิจ แต่ที่ผ่านมาผู้ที่ประสงค์จะขอรับบริการจากผู้ประกอบการหรือหน่วยงานใด ๆ จะต้องทำการพิสูจน์และยืนยันตัวตนโดยการแสดงตนต่อผู้ให้บริการพร้อมกับต้องส่งเอกสารหลักฐาน ซึ่งเป็นภาระต่อผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ สมควรกำหนดให้บุคคลสามารถพิสูจน์และยืนยันตัวตนผ่านระบบการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัลได้ โดยมีกลไกการควบคุมและผู้ประกอบธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ระบบดังกล่าวมีความน่าเชื่อถือและปลอดภัย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



ภาคผนวก จ

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading
("Hague Rules"), and Protocol of Signature
(*Brussels, 25 August 1924*)



**International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading
("Hague Rules"), and Protocol of Signature**

(Brussels, 25 August 1924)

The President of the German Republic, the President of the Argentine Republic, His Majesty the King of the Belgians, the President of the Republic of Chile, the President of the Republic of Cuba, His Majesty the King of Denmark and Iceland, His Majesty the King of Spain, the Head of the Estonian State, the President of the United States of America, the President of the Republic of Finland, the President of the French Republic, His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India, His Most Supreme Highness the Governor of the Kingdom of Hungary, His Majesty the King of Italy, His Majesty the Emperor of Japan, the President of the Latvian Republic, the President of the Republic of Mexico, His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands, the President of the Republic of Peru, the President of the Polish Republic, the President of the Portuguese Republic, His Majesty the King of Romania, His Majesty the King of the Serbs, Croats and Slovenes, His Majesty the King of Sweden, and the President of the Republic of Uruguay,

HAVING RECOGNIZED the utility of fixing by agreement certain uniform rules of law relating to bills of lading,

HAVE DECIDED to conclude a convention with this object and have appointed the following Plenipotentiaries:

WHO, duly authorized thereto, have agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following words are employed with the meanings set out below:

- (a) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.
- (b) "Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.
- (c) "Goods" includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.
- (d) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.
- (e) "Carriage of goods" covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities, and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

- (a) Make the ship seaworthy.
- (b) Properly man, equip and supply the ship.
- (c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

- (a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.
- (b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.
- (c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity, or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3(a), (b) and (c).

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands, be a "shipped" bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the "shipped" bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article 3, shall for the purpose of this Article be deemed to constitute a "shipped" bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connexion with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this Article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this Article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.

(m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.

(n) Insufficiency of packing.

(o) Insufficiency or inadequacy of marks.

(p) Latent defects not discoverable by due diligence.

(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be *prima facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall not be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connexion with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damage and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 5

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding Articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect.

Provided that this Article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article 7

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connexion with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea.

Article 8

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article 9

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States.

Article 11

After an interval of not more than two years from the day on which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a *procès-verbal* signed by the representatives of the Powers which take part therein and by the Belgian Minister of Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the *procès-verbal* relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the Powers who have signed this Convention or who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 12

Non-signatory States may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

A State which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all the States which have signed or acceded to the Convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

Article 13

The High Contracting Parties may at the time of signature, ratification or accession declare that their acceptance of the present Convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates or territories under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the Convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession, protectorate or territory under their sovereignty or authority.

Article 14

The present Convention shall take effect, in the case of the States which have taken part in the first deposit of ratifications, one year after the date of the protocol recording such deposit.

As respects the States which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with Article 13, it shall take effect six months after the notifications specified in paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

Article 15

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other States, informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the State which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 16

Any one of the contracting States shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise this right should notify its intention to the other States through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the Conference.

DONE at Brussels, in a single copy, August 25th, 1924.

PROTOCOL OF SIGNATURE

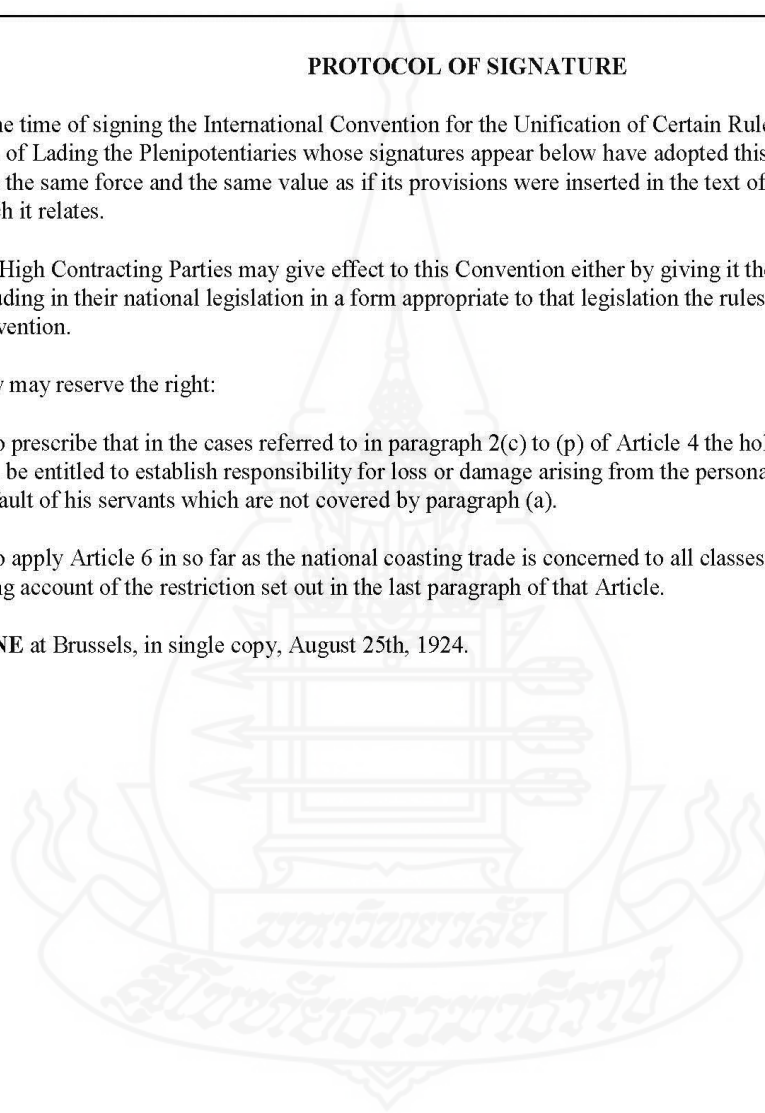
At the time of signing the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading the Plenipotentiaries whose signatures appear below have adopted this Protocol, which will have the same force and the same value as if its provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates.

The High Contracting Parties may give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Convention.

They may reserve the right:

1. To prescribe that in the cases referred to in paragraph 2(c) to (p) of Article 4 the holder of a bill of lading shall be entitled to establish responsibility for loss or damage arising from the personal fault of the carrier or the fault of his servants which are not covered by paragraph (a).
2. To apply Article 6 in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods without taking account of the restriction set out in the last paragraph of that Article.

DONE at Brussels, in single copy, August 25th, 1924.

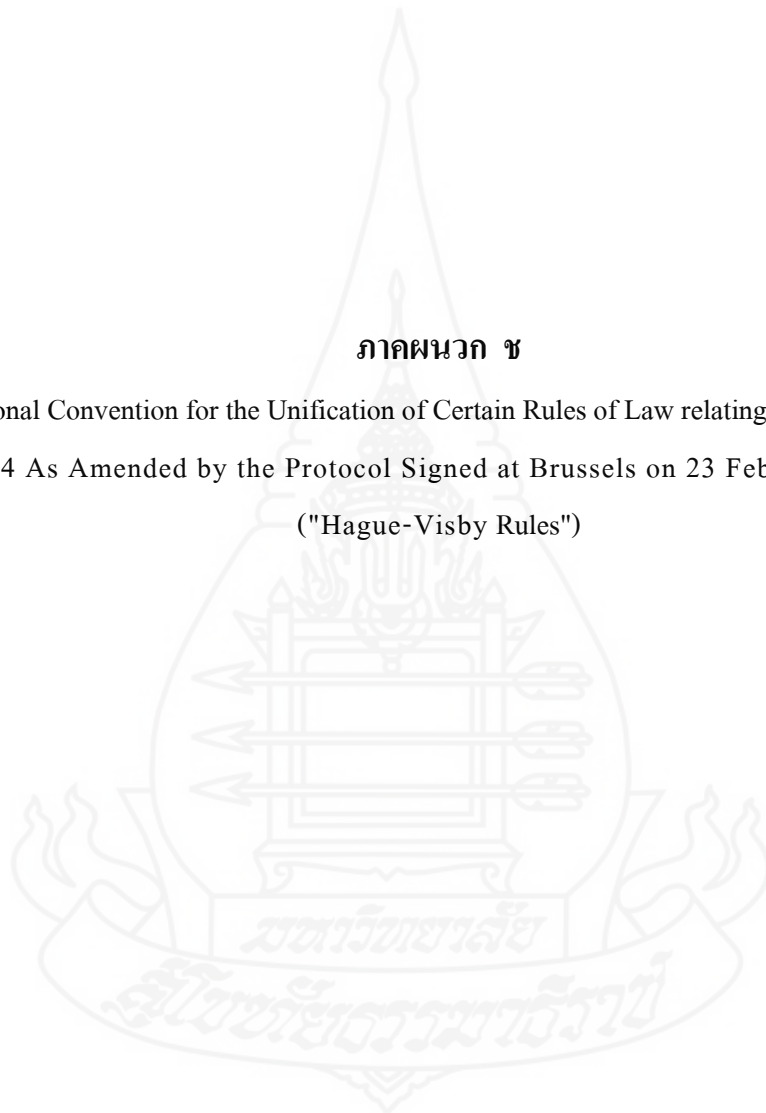


ภาคผนวก ช

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading,

1924 As Amended by the Protocol Signed at Brussels on 23 February 1968.

("Hague-Visby Rules")



The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol

1968

2

Article I

3

In these Rules the following words are employed, with the meanings set out below:

4

(a) 'Carrier' includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

5

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

6

(c) 'Goods' includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried.

7

(d) 'Ship' means any vessel used for the carriage of goods by sea.

8

(e) 'Carriage of goods' covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

9

Article II

10

Subject to the provisions of Article VI, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

11

Article III

12

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

13

(a) Make the ship seaworthy;

14

(b) Properly man, equip and supply the ship;

15

(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

16

2. Subject to the provisions of Article IV, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

17

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

18

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

19

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

20

(c) The apparent order and condition of the goods.

21

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

22

4. Such a bill of lading shall be prima facie evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with paragraph 3 (a), (b) and (c). However, proof to the contrary shall not be admissible when the bill of lading has been transferred to a third party acting in good faith.

23

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

24

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

25

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

26

Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period, may however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.

27

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

28

6 bis. An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case. However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from the day when the person bringing such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

29

7, After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands be a 'shipped' bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the 'shipped' bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in paragraph 3 of Article III, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a 'shipped' bill of lading.

30

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in these Rules, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

31

Article IV

32

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of paragraph 1 of Article III. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

33

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

34

(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.

35

(b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.

36

(c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
37

(d) Act of God.
38

(e) Act of war.
39

(f) Act of public enemies.
40

(g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
41

(h) Quarantine restrictions.
42

(i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
43

(j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
44

(k) Riots and civil commotions.
45

(l) Saving or attempting to save life or property at sea.
46

(m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
47

(n) Insufficiency of packing.
48

(o) Insufficiency or inadequacy of marks.
49

(p) Latent defects not discoverable by due diligence.
50

(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual

fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

51

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

52

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of these Rules or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

53

5 (a) Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding the equivalent of 666.67 units of account per package or unit or units of account per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

54

(b) The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

55

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

56

(c) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.

57

(d) The unit of account mentioned in this Article is the special drawing right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in

h_visby/art/art04_5sub-paragraph (a) of this paragraph shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency on a date to be determined by the law of the Court seized of the case.

58

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

59

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

60

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph.

61

(h) Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connection with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

62

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

63

Article IV bis

64

1. The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

65

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under these Rules.

66

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in these Rules.

67

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

68

Article V

69

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under these Rules, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper. The provisions of these Rules shall not be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of these Rules. Nothing in these Rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

70

Article VI

71

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that

in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

72

An agreement so entered into shall have full legal effect.

73

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

74

Article VII

75

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from, the ship on which the goods are carried by sea.

76

Article VIII

77

The provisions of these Rules shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

78

Article IX

79

These Rules shall not affect the provisions of any international Convention or national law governing liability for nuclear damage.

80

Article X

81

The provisions of these Rules shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if

82

(a) the bill of lading is issued in a contracting State, or
83

(b) the carriage is from a port in a contracting State, or
84

(c) the contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that these Rules or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract;
85

whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.
86

(The last two paragraphs of this Article are not reproduced. They require contracting States to apply the Rules to bills of lading mentioned in the Article and authorise them to apply the Rules to other bills of lading).
87

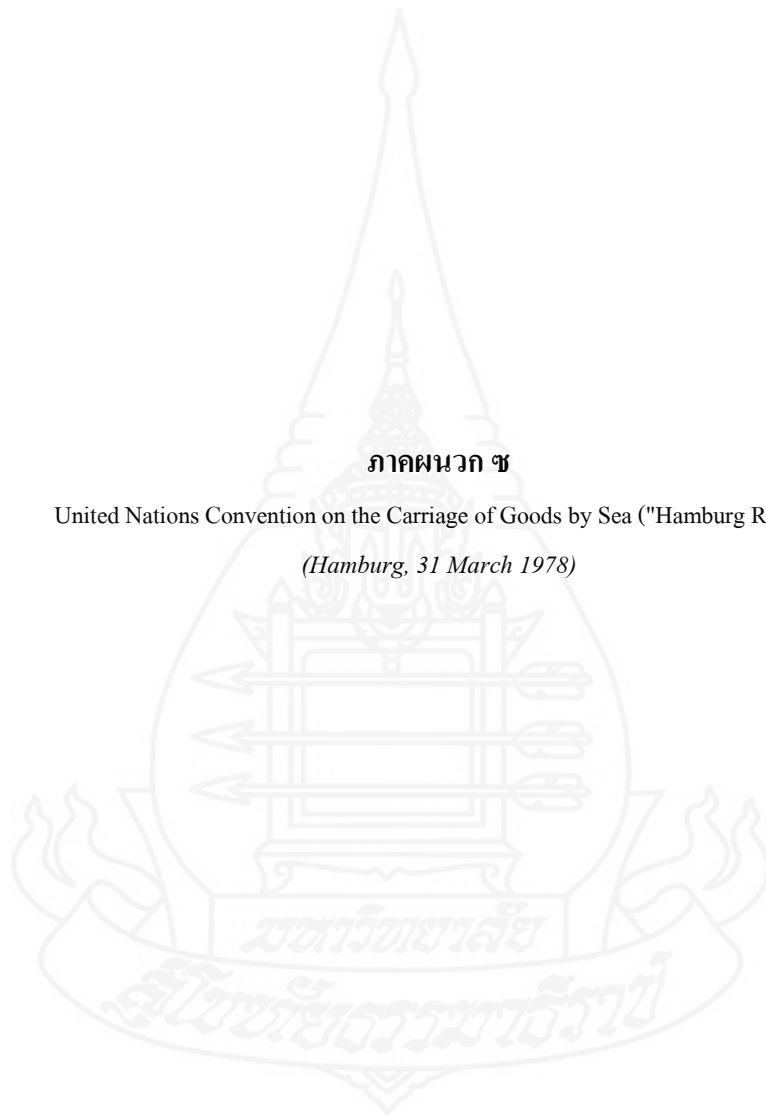
(Article 11 to 16 of the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on August 25, 1974 are not reproduced. They deal with the coming into force of the Convention, procedure for ratification, accession and denunciation and the right to call for a fresh conference to consider amendments to the Rules contained in the Convention).



ภาคผนวก ข

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea ("Hamburg Rules")

(Hamburg, 31 March 1978)



United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea ("Hamburg Rules")

(Hamburg, 31 March 1978)

PREAMBLE

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of goods by sea,

HAVING DECIDED to conclude a convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

PART I. GENERAL PROVISIONS

Article 1. Definitions

In this Convention:

1. "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.
2. "Actual carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.
3. "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.
4. "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.
5. "Goods" includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are

packed, goods includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper.

6. "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

7. "Bill of lading" means a document which evidences a contract of carriage by sea and the taking over or loading of the goods by the carrier, and by which the carrier undertakes to deliver the goods against surrender of the document. A provision in the document that the goods are to be delivered to the order of a named person, or to order, or to bearer, constitutes such an undertaking.

8. "Writing" includes, *inter alia*, telegram and telex.

Article 2. Scope of application

1. The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if:

- (a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
- (b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or
- (c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or
- (d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or
- (e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract.

2. The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person.

3. The provisions of this Convention are not applicable to charter-parties. However, where a bill of lading is issued pursuant to a charter-party, the provisions of the Convention apply to such a bill of lading if it governs the relation between the carrier and the holder of the bill of lading, not being the charterer.

4. If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment. However, where a shipment is made under a charter-party, the provisions of paragraph 3 of this article apply.

Article 3. Interpretation of the Convention

In the interpretation and application of the provisions of this Convention regard shall be had to its international character and to the need to promote uniformity.

PART II. LIABILITY OF THE CARRIER

Article 4. Period of responsibility

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

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

(a) from the time he has taken over the goods from:

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

(b) until the time he has delivered the goods:

- (i) by handing over the goods to the consignee; or
- (ii) in cases where the consignee does not receive the goods from the carrier, by placing them at the disposal of the consignee in accordance with the contract or with the law or with the usage of the particular trade, applicable at the port of discharge; or
- (iii) by handing over the goods to an authority or other third party to

whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over.

3. In paragraphs 1 and 2 of this article, reference to the carrier or to the consignee means, in addition to the carrier or the consignee, the servants or agents, respectively of the carrier or the consignee.

Article 5. Basis of liability

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

2. Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case.

3. The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article.

4. (a) The carrier is liable

(i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents;

(ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences.

(b) In case of fire on board the ship affecting the goods, if the claimant or the carrier so desires, a survey in accordance with shipping practices must be held into the cause and circumstances of the fire, and a copy of the surveyors report shall be made available on demand to the carrier and the claimant.

5. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents.

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

7. Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery, the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto.

Article 6. Limits of liability

1. (a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea.

(c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred.

2. For the purpose of calculating which amount is the higher in

accordance with paragraph 1 (a) of this article, the following rules apply:

(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit.

(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit.

3. Unit of account means the unit of account mentioned in article 26.

4. By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.

Article 7. Application to non-contractual claims

1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

Article 8. Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with

knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result.

Article 9. Deck cargo

1. The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations.

2. If the carrier and the shipper have agreed that the goods shall or may be carried on deck, the carrier must insert in the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea a statement to that effect. In the absence of such a statement the carrier has the burden of proving that an agreement for carriage on deck has been entered into; however, the carrier is not entitled to invoke such an agreement against a third party, including a consignee, who has acquired the bill of lading in good faith.

3. Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be.

4. Carriage of goods on deck contrary to express agreement for carriage under deck is deemed to be an act or omission of the carrier within the meaning of article 8.

Article 10. Liability of the carrier and actual carrier

1. Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraphs 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or waives rights conferred by this Convention affects the actual carrier only if agreed to by him expressly and in writing. Whether or not the actual carrier has so agreed, the carrier nevertheless remains bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

4. Where and to the extent that both the carrier and the actual carrier are liable, their liability is joint and several.

5. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, the actual carrier and their servants and agents shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention.

6. Nothing in this article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the actual carrier.

Article 11. Through carriage

1. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 10, where a contract of carriage by sea provides explicitly that a specified part of the carriage covered by the said contract is to be performed by a named person other than the carrier, the contract may also provide that the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in the charge of the actual carrier during such part of the carriage. Nevertheless, any stipulation limiting or excluding such liability is

without effect if no judicial proceedings can be instituted against the actual carrier in a court competent under paragraph 1 or 2 of article 21. The burden of proving that any loss, damage or delay in delivery has been caused by such an occurrence rests upon the carrier.

2. The actual carrier is responsible in accordance with the provisions of paragraph 2 of article 10 for loss, damage or delay in delivery caused by an occurrence which takes place while the goods are in his charge.

PART III. LIABILITY OF THE SHIPPERS

Article 12. General rule

The shipper is not liable for loss sustained by the carrier or the actual carrier, or for damage sustained by the ship, unless such loss or damage was caused by the fault or neglect of the shipper, his servants or agents. Nor is any servant or agent of the shipper liable for such loss or damage unless the loss or damage was caused by fault or neglect on his part.

Article 13. Special rules on dangerous goods

1. The shipper must mark or label in a suitable manner dangerous goods as dangerous.

2. Where the shipper hands over dangerous goods to the carrier or an actual carrier, as the case may be, the shipper must inform him of the dangerous character of the goods and, if necessary, of the precautions to be taken. If the shipper fails to do so and such carrier or actual carrier does not otherwise have knowledge of their dangerous character:

(a) the shipper is liable to the carrier and any actual carrier for the loss resulting from the shipment of such goods, and

(b) the goods may at any time be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation.

3. The provisions of paragraph 2 of this article may not be invoked by any person if during the carriage he has taken the goods in his charge with knowledge of their dangerous character.

4. If, in cases where the provisions of paragraph 2, subparagraph (b), of this article do not apply or may not be invoked, dangerous goods become an actual danger to life or property, they may be unloaded, destroyed or rendered innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation except where there is an obligation to contribute in general average or where the carrier is liable in accordance with the provisions of article 5.

PART IV. TRANSPORT DOCUMENTS

Article 14. Issue of bill of lading

1. When the carrier or the actual carrier takes the goods in his charge, the carrier must, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading.
2. The bill of lading may be signed by a person having authority from the carrier. A bill of lading signed by the master of the ship carrying the goods is deemed to have been signed on behalf of the carrier.
3. The signature on the bill of lading may be in handwriting, printed in facsimile, perforated, stamped, in symbols, or made by any other mechanical or electronic means, if not inconsistent with the law of the country where the bill of lading is issued.

Article 15. Contents of bill of lading

1. The bill of lading must include, *inter alia*, the following particulars:
 - (a) the general nature of the goods, the leading marks necessary for identification of the goods, an express statement, if applicable, as to the dangerous character of the goods, the number of packages or pieces, and the weight of the goods or their quantity otherwise expressed, all such particulars as furnished by the shipper;
 - (b) the apparent condition of the goods;
 - (c) the name and principal place of business of the carrier;
 - (d) the name of the shipper;
 - (e) the consignee if named by the shipper;
 - (f) the port of loading under the contract of carriage by sea and the

date on which the goods were taken over by the carrier at the port of loading;

(g) the port of discharge under the contract of carriage by sea;

(h) the number of originals of the bill of lading, if more than one;

(i) the place of issuance of the bill of lading;

(j) the signature of the carrier or a person acting on his behalf;

(k) the freight to the extent payable by the consignee or other indication that freight is payable by him;

(l) the statement referred to in paragraph 3 of article 23;

(m) the statement, if applicable, that the goods shall or may be carried on deck;

(n) the date or the period of delivery of the goods at the port of discharge if expressly agreed upon between the parties; and

(o) any increased limit or limits of liability where agreed in accordance with paragraph 4 of article 6.

2. After the goods have been loaded on board, if the shipper so demands, the carrier must issue to the shipper a "shipped" bill of lading which, in addition to the particulars required under paragraph 1 of this article, must state that the goods are on board a named ship or ships, and the date or dates of loading. If the carrier has previously issued to the shipper a bill of lading or other document of title with respect to any of such goods, on request of the carrier the shipper must surrender such document in exchange for a "shipped" bill of lading. The carrier may amend any previously issued document in order to meet the shippers demand for a "shipped" bill of lading if, as amended, such document includes all the information required to be contained in a "shipped" bill of lading.

3. The absence in the bill of lading of one or more particulars referred to in this article does not affect the legal character of the document as a bill of lading provided that it nevertheless meets the requirements set out in paragraph 7 of article 1.

Article 16. Bills of lading: reservations and evidentiary effect

1. If the bill of lading contains particulars concerning the general nature, leading marks, number of packages of pieces, weight or quantity of the goods which the carrier or other person issuing the bill

of lading on his behalf knows or has reasonable grounds to suspect do not accurately represent the goods actually taken over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loaded, or if he had no reasonable means of checking such particulars, the carrier or such other person must insert in the bill of lading a reservation specifying these inaccuracies, grounds of suspicion or the absence of reasonable means of checking.

2. If the carrier or other person issuing the bill of lading on his behalf fails to note on the bill of lading the apparent condition of the goods, he is deemed to have noted on the bill of lading that the goods were in apparent good condition.

3. Except for particulars in respect of which and to the extent to which a reservation permitted under paragraph 1 of this article has been entered:

(a) the bill of lading is *prima facie* evidence of the taking over or, where a "shipped" bill of lading is issued, loading, by the carrier of the goods as described in the bill of lading; and

(b) proof to the contrary by the carrier is not admissible if the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the description of the goods therein.

4. A bill of lading which does not, as provided in paragraph 1, subparagraph (k), of article 15, set forth the freight or otherwise indicate that freight is payable by the consignee or does not set forth demurrage incurred at the port of loading payable by the consignee, is *prima facie* evidence that no freight or such demurrage is payable by him. However, proof to the contrary by the carrier is not admissible when the bill of lading has been transferred to a third party, including a consignee, who in good faith has acted in reliance on the absence in the bill of lading of any such indication.

Article 17. Guarantees by the shipper

1. The shipper is deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy of particulars relating to the general nature of the goods, their marks, number, weight and quantity as furnished by him for insertion in the bill of lading. The shipper must indemnify the carrier against the loss resulting from inaccuracies in such particulars. The

shipper remains liable even if the bill of lading has been transferred by him. The right of the carrier to such indemnity in no way limits his liability under the contract of carriage by sea to any person other than the shipper.

2. Any letter of guarantee or agreement by which the shipper undertakes to indemnify the carrier against loss resulting from the issuance of the bill of lading by the carrier, or by a person acting on his behalf, without entering a reservation relating to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, or to the apparent condition of the goods, is void and of no effect as against any third party, including a consignee, to whom the bill of lading has been transferred.

3. Such a letter of guarantee or agreement is valid as against the shipper unless the carrier or the person acting on his behalf, by omitting the reservation referred to in paragraph 2 of this article, intends to defraud a third party, including a consignee, who acts in reliance on the description of the goods in the bill of lading. In the latter case, if the reservation omitted relates to particulars furnished by the shipper for insertion in the bill of lading, the carrier has no right of indemnity from the shipper pursuant to paragraph 1 of this article.

4. In the case of intended fraud referred to in paragraph 3 of this article, the carrier is liable, without the benefit of the limitation of liability provided for in this Convention, for the loss incurred by a third party, including a consignee, because he has acted in reliance on the description of the goods in the bill of lading.

Article 18. Documents other than bills of lading

Where a carrier issues a document other than a bill of lading to evidence the receipt of the goods to be carried, such a document is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract of carriage by sea and the taking over by the carrier of the goods as therein described.

PART V. CLAIMS AND ACTIONS

Article 19. Notice of loss, damage or delay

1. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of

such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition.

2. Where the loss or damage is not apparent, the provisions of paragraph 1 of this article apply correspondingly if notice in writing is not given within 15 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

3. If the state of the goods at the time they were handed over to the consignee has been the subject of a joint survey or inspection by the parties, notice in writing need not be given of loss or damage ascertained during such survey or inspection.

4. In the case of any actual or apprehended loss or damage, the carrier and the consignee must give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

5. No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee.

6. If the goods have been delivered by an actual carrier, any notice given under this article to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier; and any notice given to the carrier shall have effect as if given to such actual carrier.

7. Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of the loss or damage, is given in writing by the carrier or actual carrier to the shipper not later than 90 consecutive days after the occurrence of such loss or damage or after the delivery of the goods in accordance with paragraph 2 of article 4, whichever is later, the failure to give such notice is *prima facie* evidence that the carrier or the actual carrier has sustained no loss or damage due to the fault or neglect of the shipper, his servants or agents.

8. For the purpose of this article, notice given to a person acting on the carriers or the actual carriers behalf, including the master or the

officer in charge of the ship, or to a person acting on the shippers behalf is deemed to have been given to the carrier, to the actual carrier or to the shipper, respectively.

Article 20. Limitation of actions

1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.
2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.
3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.
4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations.
5. An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.

Article 21. Jurisdiction

1. In judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention the plaintiff, at his option, may institute an action in a court which according to the law of the State where the court is situated, is competent and within the jurisdiction of which is situated one of the following places:
 - (a) the principal place of business or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or
 - (b) the place where the contract was made, provided that the

defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(c) the port of loading or the port of discharge; or

(d) any additional place designated for that purpose in the contract of carriage by sea.

2. (a) Notwithstanding the preceding provisions of this article, an action may be instituted in the courts of any port or place in a Contracting State at which the carrying vessel or any other vessel of the same ownership may have been arrested in accordance with applicable rules of the law of that State and of international law. However, in such a case, at the petition of the defendant, the claimant must remove the action, at his choice, to one of the jurisdictions referred to in paragraph 1 of this article for the determination of the claim, but before such removal the defendant must furnish security sufficient to ensure payment of any judgement that may subsequently be awarded to the claimant in the action.

(b) All questions relating to the sufficiency or otherwise of the security shall be determined by the court of the port or place of the arrest.

3. No judicial proceedings relating to carriage of goods under this Convention may be instituted in a place not specified in paragraph 1 or 2 of this article. The provisions of this paragraph do not constitute an obstacle to the jurisdiction of the Contracting States for provisional or protective measures.

4. (a) Where an action has been instituted in a court competent under paragraphs 1 or 2 of this article or where judgement has been delivered by such a court, no new action may be started between the same parties on the same grounds unless the judgement of the court before which the first action was instituted is not enforceable in the country in which the new proceedings are instituted;

(b) For the purpose of this article, the institution of measures with a view to obtaining enforcement of a judgement is not to be considered as the starting of a new action;

(c) For the purpose of this article, the removal of an action to a different court within the same country, or to a court in another country, in accordance with paragraph 2 (a) of this article, is not to be considered as the starting of a new action.

5. Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of

carriage by sea has arisen, which designates the place where the claimant may institute an action, is effective.

Article 22. Arbitration

1. Subject to the provisions of this article, parties may provide by agreement evidenced in writing that any dispute that may arise relating to carriage of goods under this Convention shall be referred to arbitration.

2. Where a charter-party contains a provision that disputes arising thereunder shall be referred to arbitration and a bill of lading issued pursuant to the charter-party does not contain special annotation providing that such provision shall be binding upon the holder of the bill of lading, the carrier may not invoke such provision as against a holder having acquired the bill of lading in good faith.

3. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, be instituted at one of the following places:

(a) a place in a State within whose territory is situated:

(i) the principal place of business of the defendant or, in the absence thereof, the habitual residence of the defendant; or

(ii) the place where the contract was made, provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made; or

(iii) the port of loading or the port of discharge; or

(b) any place designated for that purpose in the arbitration clause or agreement.

4. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the rules of this Convention.

5. The provisions of paragraphs 2 and 4 of this article are deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith is null and void.

6. Nothing in this article affects the validity of an agreement relating to arbitration made by the parties after the claim under the contract of carriage by sea has arisen.

2. With the exception of article 20, the provisions of this Convention relating to the liability of the carrier for loss of or damage to the goods also determine whether the consignee may refuse contribution in general average and the liability of the carrier to indemnify the consignee in respect of any such contribution made or any salvage paid.

Article 25. Other conventions

1. This Convention does not modify the rights or duties of the carrier, the actual carrier and their servants and agents provided for in international conventions or national law relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

2. The provisions of articles 21 and 22 of this Convention do not prevent the application of the mandatory provisions of any other multilateral convention already in force at the date of this Convention relating to matters dealt with in the said articles, provided that the dispute arises exclusively between parties having their principal place of business in States members of such other convention. However, this paragraph does not affect the application of paragraph 4 of article 22 of this Convention.

3. No liability shall arise under the provisions of this Convention for damage caused by a nuclear incident if the operator of a nuclear installation is liable for such damage:

(a) under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by the Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

(b) by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as is either the Paris Convention or the Vienna Convention.

4. No liability shall arise under the provisions of this Convention for any loss of or damage to or delay in delivery of luggage for which the carrier is responsible under any international convention or national law relating to the carriage of passengers and their luggage by sea.

5. Nothing contained in this Convention prevents a Contracting State from applying any other international convention which is already in force at the date of this Convention and which applies mandatorily to contracts of carriage of goods primarily by a mode of transport other than transport by sea. This provision also applies to any subsequent revision or amendment of such international convention.

Article 26. Unit of account

1. The unit of account referred to in article 6 of this Convention is the special drawing right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the special drawing right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the special drawing right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of signature, or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as 12,500 monetary units per package or other shipping unit or 37.5 monetary units per kilogram of gross weight of the goods.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 of this article corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency is to be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 of this article is to be made

in such a manner as to express in the national currency of the Contracting State as far as possible the same real value for the amounts in article 6 as is expressed there in units of account. Contracting States must communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this article, or the result of the conversion mentioned in paragraph 3 of this article, as the case may be, at the time of signature or when depositing their instruments of ratification, acceptance, approval or accession, or when availing themselves of the option provided for in paragraph 2 of this article and whenever there is a change in the manner of such calculation or in the result of such conversion.

PART VII. FINAL CLAUSES

Article 27. Depositary

The Secretary-General of the United Nations is hereby designated as the depositary of this Convention.

Article 28. Signature, Ratification, Acceptance, Approval, Accession

1. This Convention is open for signature by all States until 30 April 1979 at the Headquarters of the United Nations, New York.
2. This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by the signatory States.
3. After 30 April 1979, this Convention will be open for accession by all States which are not signatory States.
4. Instruments of ratification, acceptance, approval and accession are to be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 29. Reservations

No reservations may be made to this Convention.

Article 30. Entry into force

1. This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year from the date of deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or

accession.

2. For each State which becomes a Contracting State to this Convention after the date of the deposit of the twentieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of one year after the deposit of the appropriate instrument on behalf of that State.

3. Each Contracting State shall apply the provisions of this Convention to contracts of carriage by sea concluded on or after the date of the entry into force of this Convention in respect of that State.

Article 31. Denunciation of other conventions

1. Upon becoming a Contracting State to this Convention, any State Party to the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 (1924 Convention) must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of its denunciation of the said Convention with a declaration that the denunciation is to take effect as from the date when this Convention enters into force in respect of that State.

2. Upon the entry into force of this Convention under paragraph 1 of article 30, the depositary of this Convention must notify the Government of Belgium as the depositary of the 1924 Convention of the date of such entry into force, and of the names of the Contracting States in respect of which the Convention has entered into force.

3. The provisions of paragraphs 1 and 2 of this article apply correspondingly in respect of States Parties to the Protocol signed on 23 February 1968 to amend the International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924.

4. Notwithstanding article 2 of this Convention, for the purposes of paragraph 1 of this article, a Contracting State may, if it deems it desirable, defer the denunciation of the 1924 Convention and of the 1924 Convention as modified by the 1968 Protocol for a maximum period of five years from the entry into force of this Convention. It will then notify the Government of Belgium of its intention. During this

transitory period, it must apply to the Contracting States this Convention to the exclusion of any other one.

Article 32. Revision and amendment

1. At the request of not less than one third of the Contracting States to this Convention, the depositary shall convene a conference of the Contracting States for revising or amending it.
2. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 33. Revision of the limitation amounts and unit of account or monetary unit

1. Notwithstanding the provisions of article 32, a conference only for the purpose of altering the amount specified in article 6 and paragraph 2 of article 26, or of substituting either or both of the units defined in paragraphs 1 and 3 of article 26 by other units is to be convened by the depositary in accordance with paragraph 2 of this article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.
2. A revision conference is to be convened by the depositary when not less than one fourth of the Contracting States so request.
3. Any decision by the conference must be taken by a two-thirds majority of the participating States. The amendment is communicated by the depositary to all the Contracting States for acceptance and to all the States signatories of the Convention for information.
4. Any amendment adopted enters into force on the first day of the month following one year after its acceptance by two thirds of the Contracting States. Acceptance is to be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.
5. After entry into force of an amendment a Contracting State which has accepted the amendment is entitled to apply the Convention as amended in its relations with Contracting States which have not within six months after the adoption of the amendment notified the

depository that they are not bound by the amendment.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Convention is deemed to apply to the Convention as amended.

Article 34. Denunciation

1. A Contracting State may denounce this Convention at any time by means of a notification in writing addressed to the depository.

2. The denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of one year after the notification is received by the depository. Where a longer period is specified in the notification, the denunciation takes effect upon the expiration of such longer period after the notification is received by the depository.

Done at Hamburg, this thirty-first day of March, one thousand nine hundred and seventy-eight, in a single original, of which the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish texts are equally authentic.



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นางสาวสุรีพร ภาวสุทติกุล
วัน เดือน ปีเกิด	17 ธันวาคม 2521
สถานที่เกิด	เขตบางรัก จังหวัดกรุงเทพมหานคร
ประวัติการศึกษา	เกียรตินิยมบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย พ.ศ.2546 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช พ.ศ.2553
สถานที่ทำงาน	ร้านขายยา จุฬา ฟาร์มาซี จังหวัดกรุงเทพมหานคร
ตำแหน่ง	เภสัชกร + เจ้าของร้านขายยา จุฬา ฟาร์มาซี และเป็น ทนายความ

