

ความนิยมเลือกใช้ข้อตกลง FOB และ CIF สำหรับการค้าระหว่าง ประเทศที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์*

POPULARITY OF CHOOSING FOB AND CIF FOR INTERNATIONAL CONTAINER TRADE

ธารินทร์ กุลปรียะวัฒน์

Tarin Kulpreeyawat

มหาวิทยาลัยภาคกลาง

University of Central, Thailand

Corresponding author Email: kultarinn@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเหตุผลของความนิยมเลือกใช้ข้อตกลง FOB และ CIF สำหรับการค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพโดยศึกษาข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต ดำเนินการ วิเคราะห์ข้อมูล ผลการวิจัยพบว่า สภาพการค้าระหว่างประเทศ (ICC) ได้สนับสนุนให้มีการใช้ข้อตกลงสำหรับการขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง (FCA, CPT, CIP, DAP, DPU, DDP) แทนข้อตกลงที่ใช้กับการขนส่งทางเรือ (FAS, FOB, CFR, CIF) ด้วยเห็นว่าข้อตกลงที่ใช้กับการขนส่งทางเรือไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้กับการค้าที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ด้วยเหตุที่ผู้ขายไม่ได้ส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นบรรทุกบนเรือ แต่ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่ง ณ ลานวางตู้คอนเทนเนอร์ (CY) หรือ ณ สถานีบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (CFS) เพื่อขนตู้ขึ้นบนเรือต่อไป แต่ในทางปฏิบัติ คู่สัญญา ยังคงเลือกใช้ FOB หรือ CIF สำหรับการค้าที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้ด้วยเหตุผล 2 ประการ คือ ประการแรก ธนาคารผู้เปิดเครดิตได้กำหนดเอกสารที่ผู้ขายต้องยื่นเพื่อขอรับเงินตาม L/C เป็นใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” เพื่อให้ธนาคารเกิดความมั่นใจว่าสินค้าที่ซื้อขายนั้นได้ถูกบรรทุกขึ้นเรือแล้ว ธนาคารจึงกำหนดให้ซื้อขายในราคาตาม FOB หรือ CIF ประการที่สอง หากการซื้อขายตกลงกันด้วย FCA ความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าได้โอนจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อต่อเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแก่ผู้ขนส่ง และก่อนที่ตู้คอนเทนเนอร์จะถูกยกขึ้นเรือ ผู้ซื้อต้องจ่ายค่าภาระหน้า

* Received November 9, 2022; Revised December 3, 2022; Accepted December 21, 2022

ท่า (Terminal handling charges: THC) เมื่อผู้ซื้อไม่ต้องการจ่ายค่าภาระหน้าท่า (THC) ผู้ซื้อ
ยังคงเลือกใช้ FOB

คำสำคัญ: อินโคเทอมส์ 2020, การขนส่งหลายรูปแบบ, การค้าที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์

Abstract

The objectives of this research article were to study the reason of choosing FOB and CIF for international container trade. This qualitative research is composed of gathered data from the academic articles, statutory provisions and textbooks. The findings revealed that the International Chamber of Commerce (ICC) encourages the use of 'any mode of transport' terms (FCA, CPT, CIP, DAP, DPU and DDP) instead of the 'maritime' Incoterms (FAS, FOB, CFR and CIF). According to the ICC, maritime terms are not appropriate, and thus should not be used in container trade. But in practice, the parties still choose FOB or CIF for an international container trade. There are two reasons for choosing FOB and CIF for international container trade. First of all, the issuing bank has set the documents that the seller must tender a 'on board' bill of lading for L/C payment, in order to ensure that the goods have been loaded on board the vessel. The issuing bank therefore requires a container trade to be contracted at the price under FOB or CIF. Secondly, if the deal is agreed with FCA, the risk in the goods is transferred from the seller to the buyer at the time the goods are delivered to the carrier. So before the containers are lifted on board the ship, the buyer has to pay the Terminal Handling Charges (THC). When the buyer does not want to pay the Terminal Handling Charges (THC), the buyer still chooses the FOB.

Keywords: Incoterms 2020, multimodal transport, container trade

บทนำ

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั่วโลกประมาณร้อยละ 90 เป็นการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งจัดเป็นการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญที่สุดและใช้มากที่สุดของการขนส่งทุกประเภท เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งต่ำ มีค่าระวางบรรทุกถูกกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น และสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละมาก ๆ การขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์เป็นการขนส่งโดยนำสินค้าบรรจุลงตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นรูปแบบการขนส่งมาตรฐาน โดยคิด



เป็นส่วนถึงประมาณร้อยละ 95 ของการขนส่งสินค้าทางทะเล (Greedisgoods., 2564) เพราะการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์เป็นการขนส่งที่สะดวก สะอาด รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดค่าใช้จ่าย อาจถือเป็นการขนส่งสินค้าเพียงระบบเดียวที่สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ได้อย่างสมบูรณ์ และปัจจุบันการเดินเรือบรรทุกสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์เติบโตอย่างรวดเร็ว (กฤตภาส อิศราพานิช, 2564) การปรับให้พาหนะขนส่งเหมาะสมกับการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์นั้นเป็นการเปิดประตูสำหรับการขนส่งหลายรูปแบบ (multimodal transport) เพราะตู้คอนเทนเนอร์สามารถถูกยกขึ้นจากเรือแล้ววางบนรถพ่วงได้อย่างสะดวก รวดเร็วและยังเป็นการลดความเสี่ยงอย่างมากในการที่สินค้าที่ขนส่งเสียหายหรือถูกขโมยได้ การขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์นี้ได้ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งรายเดียวสามารถรับภาระการขนส่งได้ตลอดเส้นทางจากโรงงานของผู้ขายในประเทศหนึ่งมายังสถานประกอบการของผู้ซื้อในอีกประเทศหนึ่ง ไม่ใช่จากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางเหมือนเช่นเดิมเท่านั้น (Jonas Malfliet, 2011) นอกจากนี้สภาหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Commerce: ICC) ได้ประกาศกำหนด Incoterms 2020 ที่มีทั้งหมด 11 ข้อตกลง เพื่อให้คู่สัญญาในการค้าระหว่างประเทศนำไปใช้กำหนดราคาสินค้าในสัญญาซื้อขายสินค้านั้นระหว่างประเทศ โดยกำหนดเป็น 2 กลุ่ม กล่าวคือ กลุ่มแรกเป็นข้อตกลงสำหรับการขนส่งรูปแบบใดก็ได้หรือการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์มี 7 ข้อตกลง ได้แก่ EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU และ DDP ส่วนกลุ่มที่สองเป็นข้อตกลงสำหรับการขนส่งเฉพาะทางเรือเท่านั้น มี 4 ข้อตกลง ได้แก่ FAS, FOB, CFR และ CIF การที่ Incoterms 2020 ได้กำหนดให้ข้อตกลงการค้ากลุ่มแรกเป็นข้อตกลงสำหรับการขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งหรือการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์นั้น ก็เป็นการแนะนำสนับสนุนให้คู่สัญญาเลือกใช้ข้อตกลงการค้าในการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ แต่ในทางปฏิบัติปรากฏว่า ข้อตกลงทางการค้า FOB และ CIF เป็นข้อตกลงที่ได้รับความนิยมค่อนข้างมาก (อาวูธ โพธิ์เล็ก, 2543) ในการค้าระหว่างประเทศ คู่สัญญามักใช้สัญญาการซื้อขายแบบ Free On Board (FOB) และสัญญาการซื้อขายแบบ Cost, Insurance and Freight (CIF) (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI), 2558)

จึงทำให้เกิดข้อสงสัยว่า เหตุใดคู่สัญญาในการค้าระหว่างประเทศนิยมเลือกใช้ข้อตกลง FOB และ CIF สำหรับการค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ แทนการใช้ข้อตกลง FCA และ CIP ตามที่ Incoterms 2020 แนะนำ โดยผู้วิจัยเห็นว่าการค้าระหว่างประเทศในข้อตกลง FOB และ CIF นั้น ผู้ขายต้องยื่นใบตราส่งชนิด “บรรจุแล้ว” ให้แก่ผู้ซื้อ หลังจากนั้นผู้ซื้อจึงจะสามารถนำใบตราส่งชนิด “บรรจุแล้ว” ดังกล่าวไปสักรหัสสินค้าให้แก่ลูกค้าของผู้ซื้อต่อไปได้ มิฉะนั้นแล้ว ลูกค้าของผู้ซื้อจะไม่เชื่อถือและไม่ยอมรับใบตราส่งต่อจากผู้ซื้อ ผู้วิจัยจึงได้ข้อสมมุติฐานว่า ใบตราส่งที่เป็นเอกสารสิทธิที่ “สามารถโอนเปลี่ยนมือได้”

นั้นต้องเป็นใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 13

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อศึกษาเหตุผลของความนิยมเลือกใช้ข้อตกลง FOB และ CIF สำหรับการค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ แทนการใช้ข้อตกลง FCA และ CIP ตามที่ Incoterms 2020 แนะนำ

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) กล่าวคือ เป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary research) โดยศึกษารวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์จากบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ตำรา งานวิจัย คำพิพากษาศาลฎีกา และข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต

ขอบเขตการวิจัย งานวิจัยนี้มีขอบเขตทางเนื้อหา เป็นงานวิจัยที่มุ่งแสวงหาความเข้าใจเกี่ยวกับเหตุผลของความนิยมเลือกใช้ข้อตกลง FOB และ CIF สำหรับการค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ โดยศึกษาเปรียบเทียบกับข้อตกลง FCA และ CIP เพื่อทราบเหตุผลของการไม่เลือกใช้ข้อตกลง FCA และ CIP สำหรับการค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์

ผลการวิจัย

1. ข้อตกลง FOB และ CIF

ผู้วิจัยขออธิบายที่มาของ Incoterms 2020 ในเบื้องต้นก่อน ดังนี้

Incoterms หรือ International Commercial Terms คือข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศที่ถูกรวบรวม ประมวลและจัดทำขึ้นโดยสภาหอการค้าระหว่างประเทศ (International Chamber of Commerce: ICC) สำหรับให้คู่สัญญาในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศเลือกตกลงกันนำข้อตกลงทางการค้าดังกล่าวมากำหนดไว้เป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงในสัญญาซื้อขาย ทั้งนี้เพื่อให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายได้ทราบและเข้าใจถึงสิทธิและหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามโดยถูกต้องชัดเจนตรงกัน

ข้อตกลงทางการค้าที่สำคัญและที่ได้กำหนดไว้ใน Incoterms นั้นจะมุ่งกำหนดลงรายละเอียดของข้อตกลงเฉพาะที่ว่าด้วยหน้าที่ของผู้ซื้อผู้ขายที่เกี่ยวกับการจัดเตรียมสินค้า การชำระราคา การส่งมอบและรับมอบสินค้า การขนส่ง การประกันภัย วิธีการทางศุลกากร และกิจการอื่นอันเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งเป็นหลัก รวมตลอดถึงเรื่องความเสี่ยงภัย (Risk) กล่าวคือ Incoterms จะวางข้อกำหนดในเรื่องผู้ใดมีหน้าที่ในการขนส่งสินค้า ขนส่งจากจุดใด



ไปยังจุดใด ฝ่ายใดรับผิดชอบค่าใช้จ่าย และฝ่ายใดเป็นผู้รับภาระในความเสี่ยง ในขณะที่สินค้าอยู่ระหว่างการขนส่ง รวมทั้งกำหนดหน้าที่เกี่ยวเนื่อง เช่น กำหนดหน้าที่ของแต่ละฝ่ายในการจัดรวบรวมหรือจัดทำเอกสารทางการค้าต่าง ๆ และส่งมอบให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง หน้าที่ในการทำพิธีการศุลกากรเพื่อการส่งออกและนำเข้าสินค้า เป็นต้น

สภาหอการค้าระหว่างประเทศได้จัดทำ Incoterms ฉบับแรกในปี ค.ศ. 1936 และมีการปรับปรุงต่อมาในปี ค.ศ. 1953 ค.ศ. 1967 ค.ศ. 1976 ค.ศ. 1980 ค.ศ. 1990 ค.ศ. 2000 ค.ศ. 2010 และฉบับปัจจุบันคือ ค.ศ. 2020 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2021 เรียกว่า “Incoterms 2020” โดยจะมีผลผูกพันคู่สัญญาเมื่อได้ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายอย่างชัดเจนว่า “This contract is subject to Incoterms 2020” หรือ “Subject to Incoterms 2020” หรือจะระบุสั้น ๆ ว่า “Incoterms 2020” ก็ได้ หรือจะระบุต่อท้ายราคาที่ตกลงซื้อขายกันก็ได้ว่า “FOB (Bangkok Port) (Incoterms 2020)”

ข้อตกลง Incoterms 2020 มีทั้งหมด 11 ข้อตกลง โดยแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม ดังนี้ กลุ่มแรก มี 7 ข้อตกลง ได้แก่ EXW, FCA, CPT, CIP, DAP, DPU และ DDP โดยเป็นข้อตกลงที่ใช้กับการขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งหรือหลากหลายรูปแบบ (rules for any mode or modes of transport) ข้อตกลงลักษณะนี้ใช้กับการขนส่งสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์โดยทางเรือ โดยทางรถบรรทุก โดยทางรถไฟ โดยทางเครื่องบินหรือโดยหลายทางรวมกัน

กลุ่มที่สอง มี 4 ข้อตกลง ได้แก่ FAS, FOB, CFR และ CIF โดยเป็นข้อตกลงที่ใช้กับการขนส่งรูปแบบทางทะเลและทางน้ำในแผ่นดิน (rules for sea and inland waterway transport) ข้อตกลงในลักษณะนี้ใช้กับการขนส่งโดยทางเรือเท่านั้น

หลายคนอาจมีข้อสงสัยหรือข้อโต้แย้งว่า เมื่อ Incoterms 2020 ได้กำหนดข้อตกลงกลุ่มแรกที่ใช้สำหรับการขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งก็ได้แล้ว เพราะเหตุใด Incoterms 2020 ยังคงกำหนดให้มีข้อตกลงกลุ่มที่สองที่ใช้สำหรับการขนส่งทางทะเลอีก ผู้วิจัยขออธิบายด้วยเหตุผล 2 ประการ ดังนี้

ประการแรก ข้อตกลงกลุ่มที่สองที่ใช้สำหรับการขนส่งทางทะเลนี้เป็นข้อตกลงดั้งเดิมที่มีการใช้ในการค้าระหว่างประเทศมายาวนาน และผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศยังคงนิยมใช้ข้อตกลงกลุ่มที่สองนี้อยู่จำนวนมาก ประกอบกับการค้าระหว่างประเทศต้องมีการผ่านพิธีการศุลกากรขาออกและขาเข้า และเจ้าหน้าที่ศุลกากรในหลายประเทศยังคงต้องการให้คู่สัญญาในการค้าระหว่างประเทศอ้างอิงถึง Incoterms เฉพาะในข้อตกลง FOB หรือ CIF เท่านั้น

ประการที่สอง ในการค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ซื้อไม่พร้อมที่จะรับโอนความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าและจ่ายเงินค่าสินค้าให้แก่ผู้ขาย ณ จุดที่ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นจุดที่อยู่ในแผ่นดิน โดยอาจเป็นการส่งมอบสินค้าที่ลานวางตู้คอน

เทนเนอร์ของผู้ขนส่ง ในกรณีการขนส่งแบบ CY หรืออาจเป็นการส่งมอบสินค้าที่สถานีบรรจุสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์ของผู้ขนส่ง ในกรณีการขนส่งแบบ CFS โดยผู้ขนส่งจะออกใบตราส่งชนิด “รับของไว้เพื่อบรรทุกขึ้นเรือ” (‘received for shipment’ bill of lading) ให้แก่ผู้ขาย แต่ผู้ซื้อประสงค์รับโอนความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าและจ่ายเงินค่าสินค้าให้แก่ผู้ขาย ณ จุดที่สินค้าได้ถูกวางไว้บนเรือและผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” (‘on board’ bill of lading) เท่านั้น

การที่ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่ง ณ จุดที่อยู่ในแผ่นดินนี้นำไปสู่ช่องว่างความรับผิดชอบตามธรรมเนียมประกันภัยตามข้อตกลง CIF ได้ กล่าวคือ ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ตัวสินค้าก่อนที่ตู้คอนเทนเนอร์จะถูกบรรทุกขึ้นวางบนเรือ เช่น สินค้าเกิดเพลิงไหม้ ผู้ขายจะไม่ได้ประโยชน์จากธรรมเนียมประกันภัยด้วยเหตุผล 2 ประการ คือ 1) ผู้ขายไม่ได้เป็นคู่สัญญาตามธรรมเนียมประกันภัยที่ทำในนามของผู้ซื้อ 2) ตามข้อตกลง CIF ความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าจะโอนจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อต่อเมื่อสินค้าได้ถูกวางบนเรือแล้ว ในกรณีนี้สินค้าเกิดเพลิงไหม้ก่อนที่จะถูกวางไว้บนเรือ ผู้ซื้อจึงมีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้ (insurable interest) ความเสียหายที่สินค้าเกิดเพลิงไหม้จึงไม่ได้รับความคุ้มครองตามธรรมเนียมประกัน ภัยในข้อตกลง CIF ในข้อตกลง FOB และ CIF ความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าจะโอนจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อต่อเมื่อสินค้าได้ถูกวางไว้บนเรือแล้วเหมือนกัน ดังนี้ ผู้ขายต้องส่งมอบใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ให้แก่ผู้ซื้อ เมื่อผู้ซื้อได้รับใบตราส่งดังกล่าวแล้วก็พร้อมที่จะรับโอนความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าและจ่ายค่าสินค้าให้แก่ผู้ขาย ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในระหว่างเดินทางขนส่งในทะเล ผู้ซื้อสามารถขายสินค้าต่อให้แก่ลูกค้าของตนโดยการสลักหลังใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” โอนให้แก่ลูกค้าได้

ในข้อตกลง FCA หรือ CIP ที่ใช้กับการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์นั้น มีจุดโอนความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อเหมือนกัน คือ เมื่อผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว ซึ่งไม่ใช้การบรรทุกสินค้าขึ้นบนเรือ แต่เป็นการส่งมอบสินค้าที่ลานวางตู้สินค้า (container yard: CY) ของผู้ขนส่งในกรณีที่ขนส่งสินค้าเต็มตู้ (FCL) หรือในกรณีที่ขนส่งสินค้าไม่เต็มตู้ (LCL) ก็ส่งมอบสินค้า ณ สถานีบรรจุสินค้าเข้าตู้ (container freight station: CFS) เพื่อยกตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นเรือในเวลาต่อมา เมื่อผู้ขนส่งได้รับสินค้าแล้วก็จะออกใบตราส่งชนิด “รับไว้เพื่อส่งลงเรือ” (‘received for shipment’ bill of lading) ให้แก่ผู้ขาย หากผู้ขายส่งมอบใบตราส่งชนิด “รับของไว้เพื่อบรรทุกขึ้นเรือ” ให้แก่ผู้ซื้อ ผู้ซื้อนำใบตราส่งชนิดนี้ไปสลักหลังขายสินค้าต่อให้แก่ลูกค้าของตนไม่ได้เพราะลูกค้าไม่เชื่อถือว่าสินค้าได้ถูกบรรทุกขึ้นเรือครบถ้วนเรียบร้อยแล้ว

ใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” เป็นใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 13 ที่บัญญัติว่า “เมื่อได้บรรทุกของลงเรือเสร็จแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ผู้ขนส่งต้องออกให้”



กรณีจึงอาจกล่าวได้ว่า ใบตราส่งที่เป็นเอกสารสิทธิที่ “สามารถโอนเปลี่ยนมือได้” นั้นต้องเป็น ใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 13

2. เลตเตอร์ออฟเครดิตเป็นธุรกรรมที่ธนาคารได้ให้สินเชื่อแก่ผู้ซื้อในการค้าระหว่างประเทศ

โดยปกติสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศจะมีการตกลงซื้อขายสินค้าจำนวนมาก ราคาสินค้าที่ได้ตกลงซื้อขายกันจึงมีมูลค่าสูงตามไปด้วย ผู้ซื้อสั่งซื้อสินค้าเข้ามาโดยหวังว่าจะนำมาขายต่อเพื่อทำกำไรในระยะเวลาอันสั้น ผู้ซื้อไม่มีเงินทุนจำนวนมากเพียงพอ ผู้ซื้อจึงต้องขอสินเชื่อจากธนาคารในประเทศของตนโดยขอให้ธนาคารเป็นผู้เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit: L/C) ไปให้แก่ผู้ขาย สัญญาเลตเตอร์ออฟเครดิตทุกสัญญาต้องกำหนดเงื่อนไขให้ผู้ขายซึ่งเป็นผู้รับประโยชน์ตาม L/C ส่งมอบเอกสารต่อธนาคาร และในบรรดาเอกสารต่าง ๆ นั้น เอกสารที่สำคัญประการหนึ่ง คือ ใบตราส่ง (Bill of Lading)

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 ได้บัญญัติว่า “ใบตราส่ง หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับขนของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง”

จากบทบัญญัติข้างต้น ใบตราส่งมีคุณสมบัติที่สำคัญ 3 ประการ คือ 1) เป็นใบรับของหรือใบรับสินค้า 2) เป็นพยานหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล และ 3) เป็นเอกสารสิทธิในแง่ของความเป็นเอกสารสิทธินี้ หมายถึง เป็นเอกสารที่สามารถโอนเปลี่ยนมือได้ และผู้ทรงใบตราส่งที่ครอบครองใบตราส่งเท่านั้นจะเป็นผู้ที่มีสิทธิในการเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าให้ หากเลตเตอร์ออฟเครดิตกำหนดให้มีการส่งมอบใบตราส่งและให้ธนาคารเป็นผู้ทรงใบตราส่งนั้น ธนาคารก็จะเป็นผู้มีสิทธิในการจัดการเกี่ยวกับสินค้า กล่าวคือ สามารถกำหนดได้ว่าใครจะเป็นผู้มีสิทธิได้รับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งได้

ในการที่ธนาคารได้ชำระราคาสินค้าให้แก่ผู้ขายที่ยื่นเอกสารใบตราส่งตามที่ระบุใน L/C ไปแล้ว ใบตราส่งเท่านั้นที่เป็นเอกสารที่สามารถให้สิทธิแก่ธนาคารในการจัดการเกี่ยวกับสินค้า ใบตราส่งจึงเป็นการให้หลักประกันแก่ธนาคาร กล่าวคือ ในกรณีที่ธนาคารได้ชำระราคาตามเลตเตอร์ออฟเครดิตให้แก่ผู้ขายซึ่งเป็นผู้รับประโยชน์ไปแล้ว แต่ปรากฏว่าผู้ซื้อซึ่งเป็นลูกค้าของธนาคารไม่สามารถชำระราคาตามเครดิตให้แก่ธนาคารได้ ธนาคารก็ยังมีหลักประกันที่พอจะบรรเทาหรือชดเชยความเสียหายได้ โดยการดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งกับสินค้านั้น เช่น อาจขายสินค้านั้นไปโดยการสลักหลังโอนใบตราส่งให้แก่ผู้ซื้อรายอื่น ด้วยเหตุนี้ ธนาคารจึงต้องระมัดระวังโดยกำหนดรายละเอียดให้ชัดเจนว่า ใบตราส่งนั้นจะต้องเป็นใบตราส่งชนิด

“บรรทุกแล้ว” ซึ่งก็จะเป็นการซื้อขายตามข้อตกลง FOB และ CIF และกำหนดให้ธนาคารเป็นผู้ทรงใบตราส่งนั้น

อภิปรายผล

ตามวัตถุประสงค์การวิจัย เพื่อศึกษาเหตุผลของความนิยมเลือกใช้ข้อตกลง FOB และ CIF กับการค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ แทนการใช้ข้อตกลง FCA และ CIP ตามที่ Incoterms 2020 แนะนำ สามารถอภิปรายผลด้วยเหตุผล 3 ประการ ดังนี้

ประการแรก ในสัญญาการค้าระหว่างประเทศ ผู้ขายได้กำหนดให้ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศด้วยการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit: L/C) กล่าวคือ ผู้ซื้อต้องไปขอให้ธนาคารในประเทศของตนเปิด L/C โดยให้ผู้ขายเป็นผู้รับประโยชน์ตาม L/C นั้น การที่ธนาคาร ในประเทศของผู้ซื้อจะยอมเปิด L/C ให้ตามที่ผู้ซื้อร้องขอ ผู้ซื้อต้องนำเงินตาม L/C หรือมีทรัพย์สินอื่นเป็นหลักประกันไปวางไว้ให้ธนาคาร เพื่อธนาคารจะได้รับภาระจ่ายเงินให้แก่ผู้ขายเมื่อผู้ขายได้นำเอกสารตาม L/C มายื่นขอรับเงินตาม L/C ในธุรกรรมนี้ ใบตราส่งเท่านั้นที่เป็นเอกสารที่สามารถให้สิทธิแก่ธนาคารในการจัดการเกี่ยวกับสินค้า ใบตราส่งจึงเป็นการให้หลักประกันแก่ธนาคาร กล่าวคือ ในกรณีที่ธนาคารได้ชำระราคาตามเลตเตอร์ออฟเครดิตให้แก่ผู้ขายซึ่งเป็นผู้รับประโยชน์ไปแล้ว แต่ปรากฏว่าผู้ซื้อซึ่งเป็นลูกค้าของธนาคารไม่สามารถชำระราคาตามเครดิตให้แก่ธนาคารได้ ธนาคารก็ยังมีหลักประกันที่พอจะบรรเทาหรือชดเชยความเสียหายได้ โดยการดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งกับสินค้านั้น เช่น อาจขายสินค้านั้นไปโดยการสลักหลังโอนใบตราส่งให้แก่ผู้ซื้อรายอื่น (กำชัย จงจักรพันธ์, 2559) โดยปกติราคาที่ตกลงซื้อขายกันก็มักเป็นราคาในข้อตกลง FOB ซึ่งมีราคาถูกกว่าเพราะไม่รวมค่าระวางเรือ หรือเป็นราคาในข้อตกลง CIF ซึ่งมีราคาแพงกว่าเพราะรวมค่าระวางเรือและค่าประกันภัยด้วย ทั้งข้อตกลง FOB และ CIF มีจุดอ่อนความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อเหมือนกัน คือ เมื่อสินค้าได้ถูกบรรทุกไว้บนเรือแล้ว ธนาคารผู้เปิดเครดิต (issuing bank) ก็ได้กำหนดเงื่อนไขตาม L/C ให้ผู้ขายต้องยื่นเอกสารใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” (‘on board’ bill of lading) เพื่อขอรับเงินตาม L/C ต่อธนาคารผู้รับซื้อเอกสาร (negotiating bank) ในประเทศของผู้ขาย นอกจากนี้ผู้ซื้อยังสามารถขายสินค้าที่อยู่ในระหว่างขนส่งให้แก่ลูกค้าของผู้ซื้อต่อไปได้โดยการสลักหลังใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” (Jonas Malfliet, 2011) ด้วยเหตุนี้ข้อตกลง FOB และ CIF จึงยังคงมีการใช้ในการค้าที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์

ส่วนในกรณีที่คู่สัญญาการค้าระหว่างประเทศเลือกใช้ข้อตกลง FCA หรือ CIP ที่ใช้กับการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์แล้ว ในข้อตกลง FCA หรือ CIP มีจุดอ่อนความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อเหมือนกัน คือ เมื่อผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว



ซึ่งไม่ใช้การบรรทุกสินค้าขึ้นบนเรือ แต่เป็นการส่งมอบสินค้าที่ลานวางตู้สินค้า (container yard: CY) ของผู้ขนส่งในกรณีที่ขนส่งสินค้าเต็มตู้ (FCL) หรือ ในกรณีที่ขนส่งสินค้าไม่เต็มตู้ (LCL) ก็ส่งมอบสินค้า ณ สถานีบรรจุสินค้าเข้าตู้ (container freight station: CFS) เพื่อรอไว้ยกตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นเรือในเวลาต่อมา เมื่อผู้ขนส่งได้รับสินค้าแล้วก็จะออกใบตราส่งชนิด “รับไว้เพื่อส่งลงเรือ” (‘received for shipment’ bill of lading) ให้แก่ผู้ขาย ใบตราส่งชนิด “รับไว้เพื่อส่งลงเรือ” นี้ไม่ตรงตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ใน L/C ผู้ขายจึงนำใบตราส่งชนิด “รับไว้เพื่อส่งลงเรือ” ไปขอขึ้นเงินตาม L/C ไม่ได้

ประการที่สอง ในกรณีที่มีการเปลี่ยนจากข้อตกลง FOB มาเป็นข้อตกลง FCA นั้น ทำให้มีการเปลี่ยนจุดโอนความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าจาก “เมื่อสินค้าบรรทุกบนเรือ” มาเป็น “เมื่อผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว” และหลังจากนั้นผู้ซื้อรับภาระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้านับแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว กล่าวคือ ก่อนที่ตู้คอนเทนเนอร์จะถูกยกขึ้นเรือ ผู้ซื้อต้องจ่ายค่าภาระหน้าท่า (Terminal Handling Charges: THC) (Jonas Malfliet, 2011) ซึ่งเป็นเงินที่เรียกเก็บสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ ณ ท่าเรือ อันได้แก่ การยกตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น หรือลงเรือ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องอื่น เช่น การลากตู้ และการเก็บตู้ไว้ที่ลานตู้ เป็นต้น (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI), 2558) เมื่อผู้ซื้อไม่ต้องการจ่ายค่าภาระหน้าท่า (THC) ผู้ซื้อก็ยังคงเลือกใช้ข้อตกลง FOB หรือหากผู้ซื้อไม่ต้องการจ่ายค่าภาระหน้าท่า (THC) คู่สัญญาอาจตกลงเพิ่มเติมข้อความต่อท้ายข้อตกลง FCA เป็น FCA ‘THC for seller’s account’ (Jonas Malfliet, 2011) นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติ ผู้ขายนิยมใช้ข้อตกลง FOB เพราะผู้ขายย่อมไม่ต้องการรับผิดชอบในเรื่องค่าระวางการขนส่งและค่าเบี้ยประกันภัย ดังนั้น หากค่าใช้จ่ายในเรื่องค่าระวางการขนส่งและค่าเบี้ยประกันภัยนี้จะเพิ่มขึ้นหรือลดลง ผู้ซื้อจะต้องรับเอาความเสี่ยงนี้ไว้เอง (สำนักอบรมและศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2563) และการขนส่งสินค้าด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าที่ประหยัดกว่าการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกทุกประเภท (ปิณา รุ่งสุวรรณรัชต์, 2563) คู่สัญญาการค้าระหว่างประเทศจึงยังคงเลือกใช้ข้อตกลง FOB และ CIF

ประการที่สาม ข้อตกลง FOB และ CIF เป็นข้อตกลงดั้งเดิมที่มีการใช้ในการค้าระหว่างประเทศมายาวนาน และผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศยังคงนิยมใช้ข้อตกลงทั้งสองนี้อยู่จำนวนมาก ประกอบกับการค้าระหว่างประเทศต้องมีการผ่านพิธีการศุลกากรขาออกและขาเข้า และเจ้าหน้าที่ศุลกากรในหลายประเทศยังคงต้องการให้คู่สัญญาในการค้าระหว่างประเทศอ้างอิงถึง Incoterms เฉพาะในข้อตกลง FOB หรือ CIF เท่านั้น (Jonas Malfliet, 2011)

สรุป/ข้อเสนอแนะ

เหตุผลของความนิยมเลือกใช้ข้อตกลง FOB และ CIF กับการค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์นั้น มีเหตุผล 2 ประการ กล่าวคือ ประการแรก ธนาคารผู้เปิดเครดิตได้กำหนดเอกสารที่ผู้ขายต้องยื่นเพื่อขอรับเงินตาม L/C เป็นใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” เพื่อให้ธนาคารผู้เปิดเครดิตเกิดความมั่นใจว่าสินค้าที่ซื้อขายนั้นได้ถูกบรรทุกขึ้นเรือแล้ว ธนาคารผู้เปิดเครดิตจึงกำหนดให้ตกลงซื้อขายกันในราคาตามข้อตกลง FOB หรือ CIF ประการที่สอง หากการซื้อขายตกลงกันด้วยข้อตกลง FCA ความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าได้โอนจากผู้ขายไปยังผู้ซื้อต่อเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแก่ผู้ขนส่ง และก่อนที่ตู้คอนเทนเนอร์จะถูกยกขึ้นเรือ ผู้ซื้อต้องจ่ายค่าภาระหน้าท่า (Terminal handling charges: THC) เมื่อผู้ซื้อไม่ต้องการจ่ายค่าภาระหน้าท่า (THC) ผู้ซื้อก็ยังเลือกใช้ข้อตกลง FOB นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติ ผู้ขายนิยมใช้ข้อตกลง FOB เพราะผู้ขายย่อมไม่ต้องการรับผิดชอบในเรื่องการระวางการขนส่งและค่าเบี้ยประกันภัย ดังนั้น หากค่าใช้จ่ายส่วนนี้จะเพิ่มขึ้นหรือลดลง ผู้ซื้อจะต้องรับเอาความเสี่ยงนี้ไว้เอง และการขนส่งสินค้าด้วยรูปแบบอินโคเทอมทางทะเลมีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าที่ประหยัดกว่าการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกทุกประเภท คู่สัญญาการค้าระหว่างประเทศจึงยังคงเลือกใช้ข้อตกลง FOB และ CIF ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะ ดังนี้ ใบตราส่งที่เป็นเอกสารสิทธิที่ “สามารถโอนเปลี่ยนมือได้” นั้นต้องเป็นใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 13

เอกสารอ้างอิง

- กฤตภาส อิศราพานิช. (2564). คุณรู้จักระบบการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางทะเลไหม. เรียกใช้เมื่อ 23 พฤษภาคม 2564 จาก https://www.tpa.or.th/publisher/pdfFileDownloadS/QM166_p025-30.pdf
- กำชัย จงจักรพันธ์. (2559). กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.
- ปวีณา รุ่งสุวรรณรัชต์. (2563). การเปรียบเทียบรูปแบบการขายอินโคเทอมระหว่างทางทะเลและทางบก:กรณีศึกษาการส่งออกน้ำตาลบรรจุกระสอบ. เรียกใช้เมื่อ 17 พฤศจิกายน 2565 จาก <https://so02.tci-thaijo.org/index.php/GSC/article/view/241420>
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI). (2558). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงสร้างรายการค่าใช้จ่าย. เรียกใช้เมื่อ 5 พฤศจิกายน 2565 จาก https://tdri.or.th/wp-content/uploads/2016/03/2015_07_THC_Final-report-150702.pdf



- สำนักอบรมและศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. (2563). Incoterm และการชำระราคา. เรียกใช้เมื่อ 17 พฤศจิกายน 2565 จาก https://www.thethaibar.or.th/thaibarweb/files/Data_web/downloads_doc/term1/w.pdf
- อาวุธ โพธิ์เล็ก. (2543). เจาะลึกข้อตกลงในการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: ไอออนิค อินเทอร์เน็ต เทรด รีซอสเสซ จำกัด.
- Greedisgoods. (2564). CFS และ CY คือ อะไร? เงื่อนไขการขนส่ง CY กับ CFS. Retrieved พฤษภาคม 25, 2564, from <https://greedisgoods.com/cfs-คือ-cy-คือ/>
- Jonas Malfliet. (2011). Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term. Retrieved April 28, 2021, from <https://core.ac.uk/download/pdf/55826221.pdf>