



การพัฒนากฎหมายเพื่อการขนส่งของทางทะเล Legal Development of Sea Transportation

อนันต์ เพียรวัฒนะกุลชัย

Anan Pianwattanakulchai

หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี จ.ชลบุรี 20000

Full time Lecturer of Master of Law Programs, Graduate School, Sripatum University-Chonburi Campus,
Chonburi 20000 Thailand

*Corresponding author E-mail: anan0262@hotmail.com

(Received: June 27, 2018 ;Revised : October 29, 2018 ; Accepted : December 25, 2018)

บทคัดย่อ

วิจัยนี้มุ่งศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เนื่องจากบัญญัติมาเป็นระยะเวลานานแล้วจึงทำให้มีบทบัญญัติไม่เป็นสากลและไม่สอดคล้องกับประเพณีปฏิบัติในทางการค้าระหว่างประเทศ จึงต้องได้รับการพัฒนาเพื่อให้สอดคล้องกับประเพณีปฏิบัติหรือรูปแบบในทางการค้าดังกล่าว

จากการศึกษาพบว่า บทบัญญัติเกี่ยวกับคำจำกัดความของผู้ขนส่งและสัญญาการรับขนของทางทะเลไม่สอดคล้องกับประเพณีปฏิบัติทางการค้า เพราะกำหนดให้องค์ประกอบการเป็นผู้ขนส่งและสัญญาการรับขนของทางทะเลจะต้องเป็นการทำสัญญาระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของเท่านั้น จึงจะถือว่าเป็นผู้ขนส่งและมีสถานะเป็นผู้ขนส่ง ถ้าผู้ขนส่งทำสัญญาการรับขนของทางทะเลกับบุคคลอื่นนอกจากผู้ส่งของผู้ขนส่งย่อมไม่มีสถานะเป็นผู้ขนส่ง แต่เป็นผู้รับจ้างทำตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อเป็นเช่นนี้ผู้ขนส่งก็จะต้องกระทำให้การว่าจ้างสำเร็จโดยไม่ได้รับสิทธิต่างๆ ตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดไว้ ซึ่งการทำสัญญาการรับขนของทางทะเลนั้นมิใช่แต่ผู้ขนส่งจะต้องทำสัญญากับผู้ส่งของเท่านั้น ในบางกรณีก็ต้องทำสัญญากับผู้รับของหรือผู้รับตราส่งถ้าเป็นกรณีการปฏิบัติตามข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้า หรือเงื่อนไขการส่งมอบสินค้าตาม Incoterms (International Commercial Terms) โดยเฉพาะในทอม E และกลุ่ม F ที่ผู้รับของจะต้องเป็นผู้ว่าจ้างเรือในการขนส่งของตนเอง ดังนั้นถ้าผู้ขนส่งทำสัญญาการรับขนในสองทอมนี้กับผู้รับของ ผู้ขนส่งก็ไม่ได้อยู่ในสถานะเป็นผู้ขนส่ง จึงก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ขนส่งในการได้รับสิทธิตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และไม่สอดคล้องกับการบังคับใช้พระราชบัญญัติดังกล่าวที่จะต้องครอบคลุมการขนส่งของทางทะเลทุกกรณี เพราะเป็นกฎหมายการขนส่งของทางทะเลโดยตรง นอกจากนั้น เพื่อให้สถานะหรือฐานะของผู้สัญญาที่มีความชัดเจนจึงต้องนำรูปแบบของผู้ขนส่งและผู้ส่งที่แท้จริงมาใช้กับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และให้ยกเลิกการใช้รูปแบบของผู้ส่งอื่นที่มีสถานะไม่ชัดเจนและจะต้องนำหลักการตัวการ ตัวแทนมาใช้บังคับแทนที่จะใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บังคับจะสอดคล้องกับแนวคิดการขนส่งของทางทะเลมากกว่า และยังต้องกำหนดให้อำนาจแก่ผู้ขนส่งเพื่อเข้าไปตรวจสอบและจัดการของที่เป็นอันตรายในการขนส่ง นอกจากกรณีข้างต้นแล้ว ยังต้องมีการปรับปรุงมาตรา 4 เกี่ยวกับขอบเขตการบังคับใช้โดยใช้หลักของความรับผิดชอบหรือภาระหน้าที่ที่กำหนดขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เพื่อให้การบังคับใช้กว้างขวางมิใช่เน้นหลักการแบ่งเขตแดนทางทะเลมาเป็นแนวทางบังคับใช้ เพราะเป็นการยากที่จะกำหนดเขตแดนทางทะเลที่แน่นอนในการบังคับใช้กฎหมายและเขตแดนทางทะเลของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านยังมีการทับซ้อนอ้างสิทธิความเป็นเจ้าของ และยังจะต้องกำหนดให้นำรูปแบบการคำนวณค่าเสียหายตามหลักเกณฑ์ของหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Rights: SDR) แทนรูปแบบการคำนวณโดยใช้ค่าเงินบาทตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 58 ด้วย

จากการศึกษาข้อเสนอแนะว่า ควรปรับปรุงบทบัญญัติว่าด้วยขอบเขตการบังคับใช้ คำจำกัดความของคำว่า “ผู้ขนส่ง” “สัญญาการรับขนของทางทะเล” “ผู้ขนส่ง” “ผู้ขนส่งที่แท้จริง” “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” และให้ยกเลิกคำจำกัดความของ “ผู้ขนส่งอื่น” นอกจากนั้นให้เพิ่มเติมบทบัญญัติว่าด้วยอำนาจของผู้ขนส่งในการจัดการของที่เป็นอันตราย การนำรูปแบบการคำนวณหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินมาบัญญัติไว้ในมาตรา 58 และเพิ่มเติมบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงในประเด็นข้างต้น

คำสำคัญ : การขนส่งของ, ทางทะเล



Abstract

This research aims at studying about the law of shipping by Ocean-liners under the Marine Carriage Act of, B.E. 2534 (1991) because the law has been provided for a very long time. Therefore, there are provisions which are not universal and do not comply with the international trade practice. The law should be developed in accordance with such trade customs or trade form.

According to the study, it is found that the provisions on the definition of the carrier and the contract of carriage by ocean-liners do not comply with the trade customs because the provisions specify for the components of being carrier and the contract of carriage by ocean-liners shall be a contract between the carrier and the shipper only, then the carrier shall be considered as the carrier and the carrier's status is considered as the carrier. If a carrier makes a contract of carriage by sea with other persons other than the shipper, the carrier shall not have the status of carrier, but the carrier becomes contractor for hire of work according to the Civil and Commercial Code. In so doing, the carrier shall make the hire to be successful, without receiving any right as provided by the Marine Carriage Act, B.E. 2534 (1991). The making of contract of carriage by sea, the carrier shall make a contract with the shipper and in some cases, the carrier shall make a contract with the consignee or the receiver of bill of lading. If the case is the complying with the requirement in delivering the goods, or conditions of delivering of goods according to Incoterms (International Commercial Terms), especially in term of E and F groups, that the consignee must be the ship's employer. Therefore, if the carrier makes a contract for transporting in these two terms with the consignee, the carrier is not in the status of the carrier. Therefore, there is a problem with the carrier in receiving the right under the Marine Carriage Act, B.E. 2534 (1991) and does not comply with the enforcement of the Act that shall cover all cases of shipping by ocean-liners because the law is the law of transporting by ocean-liner directly. In addition, in order for the status or position of the party to be clear, there shall be using of the form of the carrier and the actual carrier to be used with the Marine Carriage Act, B.E. 2534 (1991). There shall be cancelling of the use of the form of other carriers who have unclear status and there shall be using of rule of being principal and agents to be used for enforcement instead of using of the Marine Carriage Act, B.E. 2534 (1991), it shall comply with the concept of shipping by ocean-liners more. There shall be determining for giving power to carrier in order to inspect and handle dangerous goods in shipping. Furthermore, in addition to the above cases, there shall be improving of Section 4 regarding scope of the enforcement. The principle to be used is the principle of responsibility or duty to be used for specifying the scope of enforcement of the Marine Carriage Act, B.E. 2534 (1991), so that the usage for enforcement is wide. This is not to use principle of dividing of maritime boundaries to be the guidelines for enforcement, because it is difficult to determine the exact maritime boundaries in enforcement of the law and maritime boundaries of Thailand and neighboring countries, there are overlapping and claims of ownership. It requires the form of calculation of damages in accordance with the Special Drawing Rights (SDR), instead of the calculation form, using the Thai Baht as defined in the Marine Carriage Act, B.E. 2534 (1991), Section 58.

From the study, there is recommendation that there should be improving of provisions on the scope of enforcement of the definition of the words: "Shipping Carrier", "contract for shipping by ocean-liner", "Actual Carrier," "Special Drawing Rights Unit." The definition shall be cancelled for "other carriers". In addition, there shall be adding of provisions regarding the power of the carrier to handle dangerous goods, the bringing of calculation form of the Special Drawing Rights Unit to be specified in Section 58 and adding of the provisions in the Marine Carriage Act, B.E. 2534 (1991), relating to the improvement of the above issues.

Keywords : Carriage, Marine



บทนำ

วิจัยนี้มุ่งศึกษาปัญหาในการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บนพื้นฐานของความร่วมมือระหว่างประเทศอันเป็นการส่งเสริมการลงทุนของประเทศอีกด้านหนึ่งนั่นก็คือบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ประกันและคุ้มครองสิทธิของคู่สัญญาในการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพและเป็นเครื่องมือของรัฐในการพัฒนาขีดความสามารถของประเทศให้มีประสิทธิภาพทัดเทียมในระดับสากลและเป็นการกระจายสินค้าอันเป็นประโยชน์ต่อการค้าและการพาณิชย์โดยเฉพาะการกระจายสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมที่จะเป็นการช่วยเหลือเกษตรกรภายในประเทศได้เป็นอย่างดี ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ยังมีบทบัญญัติที่ไม่สอดคล้องกับประเพณีทางการค้าและการลงทุนภายใต้ความร่วมมือตามข้อตกลงระหว่างประเทศ และการคุ้มครองสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาไม่ครอบคลุมแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง จากสภาพปัญหาเหล่านี้ถือว่าเป็นอุปสรรคของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้างต้น ดังนั้นเพื่อเป็นการพัฒนากฎหมายในระดับสากลและสอดคล้องกับสภาพปัญหาข้างต้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนากฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534
2. เพื่อศึกษาคำจำกัดความที่ไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาหลักการคำนวณข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง
4. เพื่อศึกษาวิเคราะห์การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาทในการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ
5. เพื่อจัดทำร่างแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 (ฉบับที่...) พ.ศ.

วิธีดำเนินการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยฉบับนี้ใช้วิธีดำเนินการวิจัย (Research Design) เชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และวิจัยเชิงกฎหมาย (Legal Research) ระหว่างการวิจัยเอกสารและวิจัยภาคสนาม ด้วยการสำรวจโดยทำการรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามในประเภทการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) การศึกษาครั้งนี้มุ่งศึกษากลุ่มประชากร/กลุ่มตัวอย่างและวิธีการเก็บข้อมูล ในการเป็นข้อมูลเพื่อสนับสนุนปัญหาการรับขนของทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับมาตรการในการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ประกอบด้วย

1. เจ้าหน้าที่ สำนักกฎหมาย จากกรมเจ้าท่า
2. สำนักงานเจ้าท่าภูมิภาค
3. ผู้แทนจากหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ได้แก่ กลุ่มงานบริการ ด้านอนุญาโตตุลาการและกฎหมาย และกลุ่มประสานงานต่างประเทศ
4. เจ้าหน้าที่ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย
5. บริษัทเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจรับขนของทางทะเล
6. ทนายความ
7. บุคลากรในศาลทรัพย์สินทางปัญญาฯ กลาง ได้แก่ ผู้พิพากษา และนิติกรชำนาญการ

เมื่อได้สภาพปัญหาจากการสอบถามแล้วแล้วจะนำสภาพปัญหาและข้อมูลที่ได้ทำการวิเคราะห์เรียบเรียงประกอบกับข้อมูลกฎหมายไทย กฎหมายระหว่างประเทศ และกฎหมายต่างประเทศ ระเบียบ สถิติของหน่วยงานภาครัฐ วิจัย วิทยานิพนธ์ หนังสือ บทความและข้อมูลตามสื่ออิเล็กทรอนิกส์เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางในการแก้ไขปัญหการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ต่อไป

ผลการวิจัย

การบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ยังพบว่าไม่สอดคล้องกับหลักประเพณีปฏิบัติทางการค้าระหว่างประเทศ จึงต้องมีการพัฒนากฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายดังกล่าวและให้ความทันสมัยกับการเปลี่ยนแปลงไปของการรับขนของทางทะเลในประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้

1. ปัญหาขอบเขตการบังคับใช้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 4 กำหนดขอบเขตการบังคับใช้โดยถือเอาขอบเขตทางทะเลของรัฐเป็นเกณฑ์ในการบังคับใช้ จึงไม่สอดคล้องกับการแบ่งอาณาเขตตามหลักกฎหมายทะเลที่ประเทศไทยมีพันธกรณีที่จะต้องปฏิบัติตามในอนุสัญญากรุงเจนีวาเกี่ยวกับกฎหมายทะเล ค.ศ.1958” (The First United Nations Conference on the Law of the Sea: UNCLOS I) และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (UN Convention on the Law of the Sea, 1982) ซึ่งอนุสัญญาทั้งสองฉบับได้กำหนดเขตทางทะเลไว้ ได้แก่ น้ำน่านภายใน (Internal Waters) ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone: EEZ) และไหล่ทวีป (Continental Shelf) เป็นต้น โดยเฉพาะถ้าเป็น “เขตเศรษฐกิจจำเพาะ” กำหนดให้รัฐชายฝั่งมีอำนาจอธิปไตยในการแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและผลการสาธารณสุข



แต่บริเวณดังกล่าวมิใช่พื้นที่ของรัฐชายฝั่ง กรณีเช่นนี้การถือหลัก การบังคับใช้กฎหมายโดยนำหลักอาณาเขตทางทะเลเป็นเกณฑ์ ย่อมจะพบปัญหาต่อการบังคับใช้กฎหมายได้ทั้งพื้นที่ดังกล่าวยังมี ปัญหาการทับซ้อนเขตพื้นที่ระหว่างประเทศไทยกับประเทศข้างเคียง ที่มีอาณาเขตทางทะเลติดกันดังที่เห็นได้จากกรณีพื้นที่ทับซ้อน ระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียที่จะต้องมีการแสวงหา ทรัพยากรธรรมชาติร่วมกัน หรือที่เรียกว่า Joint Development Area: JDA ซึ่งเป็นโครงการที่ประเทศไทยให้บริษัท ปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) เป็นตัวแทนประเทศไทยในการร่วมกับบริษัท เปโตรนาส หรือ ปิโตรเลียมมาซันแนลเบอร์ฮาด แห่งประเทศมาเลเซีย เมื่อได้ ผลประโยชน์แล้วก็ให้แบ่งผลประโยชน์กัน

นอกจากปัญหาข้างต้นแล้ว เมื่อพิจารณาถึงขอบเขต การบังคับใช้ตามอนุสัญญาอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่าง ประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: Rotterdam Rule) ได้มีแนวคิดให้ขอบเขตการบังคับใช้กว้างขวางกว่าอนุสัญญา Hague-Visby Rules 1968 และอนุสัญญา Hamburg Rules 1978 โดยเน้นที่ท่าเรือต้นทางหรือสถานที่ส่งมอบของและท่าเรือหรือ สถานที่ปลายทางตั้งอยู่ในรัฐที่แตกต่างกันโดยไม่คำนึงถึงสัญชาติ ของเรือ หรือสัญชาติของผู้ขนส่งผู้ปฏิบัติการขนส่ง (Performing parties) ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ

ดังนั้น จากสภาพปัญหาข้างต้นจึงทำให้พระราชบัญญัติ การรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ.2534 มีขอบเขตการบังคับใช้ที่ไม่ สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศข้างต้น จึงเห็นควรให้ มีการปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยให้มีการปรับปรุงไปในแนวทางภาระหน้าที่ของคู่สัญญาและ สถานที่ต้นทางและสถานที่ปลายทางเป็นหลักเกณฑ์ในการบังคับใช้ กฎหมาย เพื่อให้พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ.2534 มีขอบเขตการบังคับใช้กว้างขวางไม่เป็นอุปสรรคต่อการบังคับและ มีประสิทธิภาพมากขึ้น

2. ปัญหาคำจำกัดความตามพระราชบัญญัติการรับ ขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่สอดคล้องกับการรับขนส่งของทาง ทะเล และความหมายของบุคคลต่างๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับ ขนของทางทะเลจึงเห็นควรให้มีการปรับปรุงแก้ไข และเพิ่มเติมให้ สอดคล้องกัน โดยให้มีการปรับปรุงคำจำกัดความคำว่า “ผู้ขนส่ง” และ “สัญญาารับขนส่งของทางทะเล” ใหม่โดยมีนัยสำคัญพิจารณาถึง ภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งเป็นหลักมิใช่พิจารณาจากฐานะหรือลักษณะ ของคู่สัญญาในการเข้าทำสัญญาารับขนส่งของทางทะเล กล่าวคือ แม้ผู้ขนส่งทำสัญญาารับขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของ ผู้รับตราส่งหรือ บุคคลใดๆ ในนามของบุคคลดังกล่าวก็ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตาม ความหมายของพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ.2534 แต่จะต้องเป็นภาระหน้าที่ในการขนส่งของทางทะเลของผู้ขนส่ง

มิใช่การรับขนส่งของในทางอื่นเช่นเดียวกับ Carriage of Goods Act 1979 of New Zealand ได้กำหนดคำจำกัดความของคำว่า ผู้ขนส่งและสัญญาารับขนส่งของทางทะเลไว้ใน Section 2 ว่า

“ผู้ขนส่งที่แท้จริง” เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าใดๆ หมายความว่า ผู้ขนส่งทุกคน ณ เวลาใดๆ ที่ครอบครองหรือได้ ครอบครองสินค้า หรือตู้สินค้าใดๆ การบรรจุภัณฑ์ ภาชนะรองรับสินค้า สัมภาระ หรือสิ่งอื่นใด ที่ที่สินค้าอยู่ หรือเชื่อได้ว่าเป็นผู้ขนส่ง โดยมิว่าวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการเพื่อการขนส่งหรือช่วงใดๆ หรือการบริการใดๆ ย่อมมีขึ้น ซึ่งรวมถึงการทำสัญญาของผู้ขนส่ง เพื่อดำเนินการขนส่งส่วนใดส่วนหนึ่งด้วย

“สัญญาารับขนส่ง” หมายความว่า สัญญาสำหรับการขนส่ง สินค้า

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลใดบุคคลหนึ่งในการ ประกอบธุรกิจปกติได้ทำการขนส่งหรือกระบวนการขนส่งสินค้า ที่เป็นของตนเองหรือของบุคคลอื่น ไม่ว่าการขนส่งนั้นจะเกิดขึ้น จากการขนส่งคนโดยสาร เว้นแต่ที่กำหนดไว้ในมาตรา 21 และ มาตรา 24 รวมถึงบุคคลใดในการประกอบธุรกิจปกติ หรือ กระบวนการในการดำเนินการบริการที่มีขึ้นในการขนส่งของใดๆ

และตามกฎหมาย Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway of Netherlands ได้กำหนดคำนิยามความหมายของคำว่า “สัญญา ารับขนส่ง” หมายความว่า สัญญาใดๆ ที่ผู้ขนส่งยอมรับที่จะได้รับการ ชำระค่าระวางการขนส่งสินค้าในน่านน้ำ

นอกจากนั้น ในส่วนของผู้ขนส่งอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ รับขนส่งของทางทะเลที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนส่ง ของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้แก่ “ผู้ขนส่งอื่น” เป็นการจำแนก บุคคลในการขนส่งของทางทะเลที่ไม่สอดคล้องกับหลักการขนส่ง ทางทะเลที่จะต้องเป็นผู้ขนส่งที่แท้จริงและผู้ขนส่งตามสัญญา เพราะ ผู้ขนส่งอาจจะเป็นผู้ที่เข้าทำสัญญาหรือเป็นผู้ที่มีได้ทำสัญญาแต่เข้า ทำการขนส่งก็ได้ กรณีเช่นนี้จึงต้องมีการยกเลิกความหมายของ “ผู้ขนส่งอื่น” โดยให้มีรูปแบบของบุคคลในการขนส่งของทาง ทะเลในลักษณะของ “ผู้ขนส่งตามสัญญา” และ “ผู้ขนส่งที่แท้จริง” และปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 44 และมาตรา 45 เพื่อให้สอดคล้องกับบุคคลตามคำนิยาม ที่ได้กำหนดขึ้นมาใหม่

3. ปัญหาอำนาจการจัดการสินค้าอันตรายของผู้ขนส่ง ตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ.2534 มีได้กำหนด อำนาจหน้าที่ให้ผู้ขนส่งจัดการสินค้าอันตราย แต่กฎหมายดังกล่าว ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งของจะต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้าย กรณีที่เป็นของอันตราย และเป็นสิทธิของผู้ขนส่งที่จะรู้ข้อเท็จจริง ว่าของนั้นมีอันตราย ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 33 และมาตรา 34 และมีเงื่อนไขเพิ่มเติมอีกว่า ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพ อันตรายแห่งของนั้น ผู้ขนส่งจึงจะมีสิทธิในการจัดการดังนี้



(1) ไม่ว่าเวลาใดๆ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องขอใช้คำสั่งไหมทดแทน

(2) ผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น นอกจากค่าใช้จ่ายตาม (1)”

แต่ถ้าเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งทราบ เช่น ปรากฏอยู่ในใบตราส่ง (Bill of Lading: B/L) หรือเอกสารแห่งการขนส่ง (Shipping document) ว่าของนั้นมีอันตราย แม้ผู้ส่งของจะมีได้ทำเครื่องหมายหรือปิดป้าย และมีได้แจ้งให้ผู้ขนส่งได้ทราบก็ตาม ผู้ขนส่งย่อมสิ้นสิทธิในการเรียกร้องตาม (1) และ (2) ทั้งนี้ การที่ผู้ขนส่งจะทราบหรือไม่ทราบเป็นปัญหาข้อเท็จจริงที่จะต้องเป็นไปตามแนวทางการนำสืบพิสูจน์ ตัวอย่างเช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 5970/2545 เป็นกรณีที่ผู้ส่งของไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ข้างต้นจนทำให้สินค้าถ้ำน้ำที่ขนส่งเกิดลุกไหม้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าอื่นๆ และเรือของผู้ขนส่งฯ จึงก่อเกิดสิทธิในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย

ดังนั้น เมื่อพิจารณาบทบัญญัติข้างต้นเห็นได้ว่าเป็นลักษณะของมาตรการเยียวยาความเสียหายมิใช่มาตรการในเชิงป้องกันความเสียหายที่จะมีผลกระทบต่อผู้ขนส่ง และเป็นกรณีการสร้างเงื่อนไขที่ไม่เป็นประโยชน์ต่อผู้ขนส่งและระบบการจัดการสินค้า (Cargo) ภายในเรือ เพราะสินค้าอันตราย เป็นสินค้าที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว ด้วยคุณสมบัติที่เป็นอันตรายทั้งด้านกายภาพ อันตรายต่อสุขภาพ และอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม การบริหารจัดการสินค้าอันตรายให้มีความปลอดภัยจึงเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนต้องอาศัยความรู้ ความเข้าใจและความเชี่ยวชาญเฉพาะเป็นอย่างยิ่ง

กรณีเช่นเดียวกับ The Japanese Carriage of Goods by Sea Act, 1992 ได้กำหนดหลักการกำจัดสินค้าอันตราย (Disposal of dangerous goods) ได้กำหนดไว้ใน Article 11 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. สินค้าที่มีลักษณะติดไฟง่าย ระเบิดหรือเป็นอันตรายต่อผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ “รู้” ณ เวลาที่ขนส่งหรือเวลาใดๆ ก่อนที่จะมีการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ ณ สถานที่ใดๆ ผู้ขนส่งมีสิทธิทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ได้ หากสินค้านั้นอาจเป็นอันตรายต่อเรือหรือสินค้า

2. ตามข้อ 1 ไม่เป็นการตัดสิทธิของผู้ขนส่งในการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ส่งของ

3. ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นอันเกิดจากการดำเนินการตามข้อ 1 หรือข้อ 3

Carriage of Goods Act 1979 of New Zealand ได้กำหนดการจัดการกำจัดสินค้าอันตราย (Disposal of dangerous goods) ได้บัญญัติไว้ใน Section 26 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. แม้จะมีบทบัญญัติอื่นใดในรัฐบัญญัตินี้ ถ้าในเวลา ก่อนที่สินค้าใดๆ ตามสัญญาบรรทุก รวมทั้งเวลาใดๆ ที่ได้ยึดถือไว้ ผู้ขนส่งมี “ความเชื่อตามสมควร” ว่าสินค้าอยู่ในหรือกำลังจะเข้าสู่สภาพที่เป็นอันตราย และจำเป็นที่จะต้องหลีกเลี่ยงต่อบุคคลหรือทรัพย์สินใดๆ ที่จะต้องทำลายหรือกำจัดโดยวิธีอื่น ให้ผู้ขนส่งกระทำเช่นนั้นในที่นี้

2. ในกรณีดังกล่าวค่าใช้จ่ายตามสมควรของผู้ขนส่ง ในการทำลายหรือกำจัดโดยวิธีอื่นๆ ของสินค้าสามารถเรียกคืนได้จากคู่สัญญาของเขาเอง

3. ปัญหาอัตราแลกเปลี่ยนการเงินเกี่ยวกับการคำนวณมูลค่าจำกัดความรับผิด พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 58 ได้กำหนดโดยถืออัตราค่าเงินบาทของประเทศไทยเป็นหลักเกณฑ์ในการคิดคำนวณ กรณีข้างต้นจึงทำให้ไม่เป็นมาตรฐานสากลเช่นเดียวกับกฎหมายการขนส่งของทางอื่นในประเทศไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางถนน ระหว่างประเทศ พ.ศ.2556 พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ ระหว่างประเทศ พ.ศ.2558 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 หรือแม้แต่ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ที่อยู่ในกระบวนการรับฟังความคิดเห็นก็ได้มีแนวคิดที่ได้นำเอาหลักอัตราแลกเปลี่ยนตามหลักขององค์การการเงินระหว่างประเทศที่เรียกว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หรือ “Special Drawing Rights (SDRs)” เป็นสินทรัพย์ในสกุลเงินสมมติที่สร้างขึ้นโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) และจัดสรรให้ประเทศสมาชิกถือครอง เพื่อใช้เสริมเงินสำรองระหว่างประเทศและเสริมสภาพคล่อง เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าและการเงิน ซึ่งเป็นเครื่องมือที่สร้างขึ้นโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ในปี พ.ศ.2542 เพื่อสนับสนุนการบริหารค่าเงินภายใต้ระบบอัตราแลกเปลี่ยนคงที่หรือที่เรียกว่า “Bretton Woods fixed exchange rate system” ในการดำเนินนโยบายอัตราแลกเปลี่ยนคงที่ภายใต้ระบบ Bretton Woods นั้น ประเทศต่างๆ จำเป็นต้องมีเงินสำรองระหว่างประเทศ (International reserves) เพื่อให้ประเทศต่างๆ ใช้เป็นเงินสำรองระหว่างประเทศเพิ่มเติม และเพิ่มสภาพคล่องให้กับประเทศสมาชิก (สุวัชชัย ใจข้อ และปทุมกร ศุภอมรกุล, 2552 : 3)

จากเหตุผลข้างต้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องนำหลัก SDRs เพิ่มเติมไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และยังคงเพิ่มเติมความหมายของหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้สอดคล้องกับหลักสากลข้างต้น แทนหลักการคิดอัตราโดยใช้ค่าเงินบาทของประเทศไทยซึ่งไม่เป็นสากลและไม่ได้รับการยอมรับในทางระหว่างประเทศ ซึ่งมีเพียงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 58 เท่านั้นที่ยังคงใช้หลักการคิดอัตราจำกัดความรับผิดที่เป็นอัตราค่าเงินบาทจึงเห็นควรให้มีการแก้ไขให้สอดคล้องกับหลักสากลดังกล่าว



4. ปัญหาการใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มิได้กำหนดหลักเกณฑ์การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาทจึงทำให้การใช้สิทธิเรียกร้องของลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องต้องอาศัยหลักกฎหมายอื่นในการใช้สิทธิฟ้องหรือถูกฟ้องทำให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจะต้องได้รับความเสียหายเกินกว่าความเป็นลูกจ้างหรือตัวแทน เพราะของที่ขนส่งมีราคาและมูลค่ามากจึงทำให้ลูกจ้างหรือตัวแทนได้รับความเดือดร้อนเกินควรที่ควรจะเป็น ตัวอย่างเช่น ถ้าลูกจ้างกระทำการอันก่อให้เกิดความเสียหายแล้วจะต้องถูกฟ้องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด มาตรา 420 โดยมีหลักเกณฑ์ว่านายจ้างและลูกจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดตามมาตรา 425 ถ้าลูกจ้างกระทำไปในทางการที่จ้าง แต่ถ้าเป็นกรณีกระทำไปด้วยเรื่องส่วนตัวหรือมิใช่กระทำไปในทางการที่จ้างผู้เป็นลูกจ้าง หรือตัวแทนย่อมต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัว ซึ่งประเด็นนี้อยู่ที่ว่าเมื่อลูกจ้างและนายจ้างซึ่งเป็นผู้ขนส่งถูกฟ้องแล้ว นายจ้างได้ชำระค่าเสียหายให้แก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องแล้วย่อมก่อให้เกิดสิทธิแก่นายจ้างในการใช้สิทธิไล่เบี้ยต่อลูกจ้างตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 426

จากบทบัญญัติข้างต้นมิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายหรือการใช้สิทธิไล่เบี้ยให้คิดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะมีได้เพียงใดนั้นมิได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้คำนึงถึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำและความเป็นธรรมในแต่ละกรณีเป็นเกณฑ์ โดยมีต้องให้ใช้เต็มจำนวนของความเสียหาย เพราะบางกรณีอาจจะเกิดขึ้นจากเครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์ของผู้ขนส่งที่อาจจะใช้มาเป็นระยะเวลานาน การขาดการบำรุงรักษา หรือเกิดจากสภาพแห่งเครื่องมือหรือเครื่องจักรนั้นๆ จึงทำให้เกิดละเมิดขึ้นได้ ดังนั้นจึงจะต้องมีบทบัญญัติเฉลี่ยความเสียหายของผู้ขนส่งและลูกจ้างหรือตัวแทนไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เช่นเดียวกับพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ.2558 มาตรา 43 และหลักการนี้ก็ยังมีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 มาตรา 38 และมาตรา 39 ด้วย

เช่นเดียวกับ Carriage of Goods Act 1979 of New Zealand ได้กำหนดความรับผิดของลูกจ้าง (Liability of employees) ไว้ใน Section 16 โดยมีสาระสำคัญดังนี้

1. ลูกจ้างทุกคนของผู้ขนส่งในช่วงเวลาการทำงานของตนโดยมีเจตนาทำให้เกิดการสูญหายหรือเสียหายต่อสินค้าใดๆ ที่ได้บรรทุกโดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าเพื่อการสูญหายหรือเสียหายนั้น

2. ภายใต้บังคับข้อ 1 ลูกจ้างไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ ต่อเจ้าของสินค้าที่ได้บรรทุกโดยผู้ขนส่ง

นอกจากนั้นควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการคำนวณค่าสินไหมทดแทน (Calculation of compensation) และหลักความรับผิดสูงสุด (Maximum limits of liability) เช่นเดียวกับกฎหมาย Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway of Netherlands ได้กำหนดไว้ใน Article 19 กำหนดไว้ว่า

1. ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหายของสินค้าทั้งหมด การชำระค่าสินไหมทดแทนโดยต้องคำนวณตามมูลค่าของสินค้า ณ สถานที่และในวันส่งมอบตามสัญญารับขน ถ้าการส่งมอบสินค้าไปยังบุคคลอื่นที่มีใช้บุคคลที่มีสิทธิยอมถือว่าเป็นการสูญหายด้วย

2. ในกรณีที่สินค้าสูญหายหรือเสียหายบางส่วน ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามมูลค่าความรับผิด

3. มูลค่าของสินค้าต้องกำหนดตามราคาอัตราแลกเปลี่ยนสินค้า หรือถ้าไม่มีราคาดังกล่าวให้เป็นไปตามราคาตลาด หรือถ้าไม่มีราคาตามอัตราแลกเปลี่ยนสินค้าหรือราคาตลาดให้อ้างอิงกับราคามูลค่าปกติของสินค้าประเภทและปริมาณเดียวกัน ณ สถานที่ส่งมอบ

4. ถ้าของที่ขนส่งสูญหายผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบทั้งหมดตลอดเส้นทางของการรับขน เฉพาะส่วนที่สูญหายไปซึ่งเกินกว่าการสูญเสียดังปกติ (ในมูลค่าและน้ำหนัก) ตามที่คู่สัญญาได้ตกลงไว้ในสัญญารับขนสินค้า หรือถ้าไม่มีให้เป็นไปตามกฎระเบียบ หรือแนวทางปฏิบัติที่สร้างขึ้น ณ สถานที่ปลายทาง

5. บทบัญญัติในมาตรานี้อยู่ไม่กระทบกระเทือนต่อสิทธิของผู้ขนส่งเกี่ยวกับค่าระวางบรรทุกที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนหรือในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงไว้เป็นพิเศษ ในกรณีนี้ให้ใช้บังคับตามกฎระเบียบหรือแนวทางปฏิบัติแห่งชาติที่บังคับใช้

สรุปและอภิปรายผล

ในการพัฒนามาตรฐานกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล ต้องมีการปรับปรุงบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งมีทั้งในส่วนของการปรับปรุงและเพิ่มเติมบทบัญญัติบางประการเพื่อให้เป็นสากลและสอดคล้องกับจารีตประเพณีระหว่างประเทศในส่วนของการขอบเขตการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 4 ที่จะต้องปรับปรุงให้มีแนวทางในการบังคับใช้ที่พิจารณาถึงภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งของทางทะเลเป็นหลักโดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงสถานะของคู่สัญญาในการเข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลเพื่อให้มีสภาพบังคับที่กว้างขวางและสอดคล้องกับหลัก International Commercial Terms: Incoterms ของสภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commercial: ICC) ในทุกเทอมของการขนส่ง และคำจำกัดความของคำว่า ผู้ขนส่งและสัญญา รับขนของทางทะเล ก็เช่นเดียวกันที่จะต้องพิจารณาถึงภาระหน้าที่



ของคู่สัญญาเป็นหลักเกณฑ์ในการมีสถานะเป็นผู้ขนส่งเพื่อให้ภาระหน้าที่ของผู้ขนส่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มิให้นำบทบัญญัติว่าด้วยสัญญาจ้างทำของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ เพื่อให้ผู้ขนส่งได้รับสิทธิประโยชน์ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้แก่ สิทธิในการยกเว้นความรับผิด สิทธิในการจำกัดความรับผิด หรือสิทธิในการที่จะได้รับทราบข้อเท็จจริงแห่งของที่ขนส่ง เป็นต้น ซึ่งสิทธิเหล่านี้มีความสำคัญมากต่อการรับขนของทางทะเล และเป็นความปลอดภัยในการขนส่งของทางทะเล นอกจากนั้นยังเป็นการกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ด้วย ได้แก่ หน้าที่ในการจัดหาเรือที่เหมาะสมแก่การเดินทะเล (Seaworthiness) หรือหน้าที่ในการห้ามมิให้ขนส่งของบนปากระวางเรือ (On Board) เป็นต้น

นอกจากนั้นในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มิได้กำหนดให้อำนาจในการจัดการสินค้าอันตรายแก่ผู้ขนส่ง ที่จะมียอำนาจเข้าไปจัดการแทนเจ้าหน้าที่รัฐและเป็นหน่วยงานสนับสนุนภาครัฐอีกทางหนึ่งแทนที่จะมีหน้าที่ในการขนส่งของเท่านั้น จึงเห็นควรให้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติว่าด้วยอำนาจของผู้ขนส่งในการเข้าไปจัดการของอันตรายอีกหมวดหนึ่ง

ในส่วนของปัญหาอัตราแลกเปลี่ยนการเงินเกี่ยวกับการคำนวณมูลค่าจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 58 ซึ่งยังเป็นบทบัญญัติที่อ้างอิงสกุลเงินบาทในการคำนวณความเสียหายจากการจำกัดความรับผิด กรณีดังกล่าวจึงเป็นบทบัญญัติที่ไม่เป็นสากลและไม่สอดคล้องกับประเพณีทางการค้าที่จะต้องใช้สกุลเงินตราต่างประเทศที่เป็นสากล ดังนั้นจึงเห็นควรให้มีการปรับปรุงบทบัญญัติดังกล่าวโดยนำหลักอัตราแลกเปลี่ยนตามหลักขององค์การการเงินระหว่างประเทศ ที่เรียกว่า “หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หรือ “Special Drawing Rights (SDRs)” เป็นสินทรัพย์ในสกุลเงินสมมติที่สร้างขึ้นโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) และจัดสรรให้ประเทศสมาชิกถือครอง เพื่อใช้เสริมเงินสำรองระหว่างประเทศและเสริมสภาพคล่อง เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าและการเงินมาใช้ปรับปรุงบทบัญญัติมาตรา 58

ปัญหาการใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาทของผู้เป็นลูกจ้างหรือตัวแทน เมื่อเกิดการกระทำผิดที่เป็นมูลความเสียหายอันเกิดจากการกระทำละเมิดก่อให้เกิดของที่ขนส่งเสียหาย ลูกจ้างหรือตัวแทนจะต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติว่าด้วยละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นบทบัญญัติทั่วไปที่จะต้องรับผิดชอบร่วมกับนายจ้างถ้าการกระทำในทางการที่จ้างแต่ถ้าเป็นการกระทำนอกขอบอำนาจแห่งการว่าจ้างแล้วก็ต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัว กรณีตามบทบัญญัติข้างต้นนั้นถือว่าไม่เป็นธรรมแก่ผู้เป็นลูกจ้างหรือตัวแทนเนื่องจากไม่มีบทบัญญัติเฉลี่ยความเสียหาย

ในการใช้สิทธิไล่เบี้ยของนายจ้างต่อลูกจ้าง ในการกระทำละเมิดในทางการที่จ้าง โดยจะต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้คำนึงถึงระดับความร้ายแรงแห่งการกระทำและความเป็นธรรมในแต่ละกรณีเป็นเกณฑ์โดยมิต้องให้ใช้เต็มจำนวนของความเสียหาย เพราะบางกรณีอาจจะเกิดขึ้นจากเครื่องมือ เครื่องใช้และอุปกรณ์ของผู้ขนส่งที่อาจจะเข้ามาเป็นระยะเวลานาน การขาดการบำรุงรักษา หรือเกิดจากสภาพแห่งเครื่องมือหรือเครื่องจักรนั้นๆ จึงทำให้เกิดละเมิดขึ้นได้ ดังนั้น จึงจะต้องมีบทบัญญัติเฉลี่ยความเสียหายของผู้ขนส่งและลูกจ้างหรือตัวแทนไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ด้วย

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาข้อเสนอแนะตามประเด็นดังนี้

1. ปัญหาขอบเขตการบังคับใช้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เห็นควรให้มีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 4 บรรทัดแรก ขอแก้ไขวรรคหนึ่งให้เป็น

“พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเล ซึ่งมีสถานที่รับมอบของและสถานที่ส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาการรับขนของทางทะเลตั้งอยู่ในรัฐที่ต่างกัน หรือท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทางสำหรับการขนส่งทางทะเลตามที่ระบุไว้ในสัญญาการรับขนของทางทะเลตั้งอยู่ในรัฐที่ต่างกัน โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของเรือ หรือสัญชาติของผู้ขนส่ง ผู้ปฏิบัติการขนส่ง ผู้ส่งของผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ”

ในส่วนของวรรคสองและวรรคสามให้ยังคงเดิม

2. ปัญหาการกำหนดค่าจำกัดความและความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเล เห็นควรให้มีการปรับปรุงบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดค่าจำกัดความและความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3 ในส่วนของคํานิยามคำว่า ผู้ขนส่งและสัญญาการรับขนของทางทะเล และมาตรา 58 ขอแก้ไขดังนี้

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อพาหนะเป็นทางค้าปกติ ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญาหรือผู้ขนส่งตามความเป็นจริง

“สัญญาการรับขนของทางทะเล” หมายความว่า สัญญาที่ผู้รับขนส่งได้รับชำระค่าระวางอันเกิดจากการขนส่งสินค้าจากรัฐที่แตกต่างกัน และสัญญานั้นต้องกำหนดเป็นการขนส่งทางทะเล และให้เพิ่มเติมคํานิยามดังต่อไปนี้

“หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน” หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ



“ผู้ขนส่งตามสัญญา” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ทำสัญญารับขนทางทะเลกับผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของบุคคลดังกล่าว

“ผู้ขนส่งตามความเป็นจริง” หมายความว่า ผู้ขนส่งซึ่งดำเนินการรับขนทางทะเลตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญา

และให้ยกเลิกคำจำกัดความของคำว่า “ผู้ขนส่งอื่น” และให้ปรับปรุงบทบัญญัติมาตรา 44 และมาตรา 45 โดยบัญญัติใหม่ให้มีความดังต่อไปนี้

มาตรา 44 บัญญัติว่า “ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญามาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วยเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงได้รับมอบหมายด้วย”

มาตรา 45 บัญญัติว่า “เมื่อมีกรณีที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดและผู้ขนส่งตามสัญญาจะต้องรับผิดในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและผู้ขนส่งตามสัญญาดังกล่าวเป็นลูกหนี้ร่วมกัน”

นอกจากนี้ให้เพิ่มหมวด 7 ว่าด้วย การรับขนทางทะเลที่ดำเนินการโดยบุคคลอื่นที่มิใช่ผู้ขนส่งตามสัญญา ในมาตราดังต่อไปนี้

มาตรา 62 บัญญัติว่า “บทบัญญัติแห่งหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่กรณีที่ผู้ขนส่งตามสัญญาในฐานะตัวการทำสัญญารับขนทางทะเล ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้กับผู้ส่งของ ผู้รับตราส่งหรือบุคคลซึ่งกระทำการในนามของบุคคลดังกล่าว และผู้ขนส่งตามความเป็นจริงเป็นผู้ดำเนินการโดยอาศัยอำนาจของผู้ขนส่งตามสัญญากระทำการขนส่งตลอดเส้นทางหรือส่วนหนึ่งของเส้นทางของการขนส่งแต่มิได้เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความในพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีการให้อำนาจเช่นนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้เป็นอย่างอื่น”

มาตรา 63 บัญญัติว่า “ถ้าผู้ขนส่งตามความเป็นจริงดำเนินการรับขนตลอดเส้นทางหรือบางส่วนของเส้นทางรับขนให้ผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริงอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ โดยให้ผู้ขนส่งตามสัญญารับผิดสำหรับการรับขนทั้งหมดตามที่มุ่งหมายในสัญญาส่วนผู้ขนส่งตามความเป็นจริงให้รับผิดเฉพาะการรับขนในส่วนที่ตนเป็นผู้ดำเนินการเท่านั้น เว้นแต่จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นในหมวดนี้”

มาตรา 64 บัญญัติว่า “การกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงและของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตนที่เกี่ยวกับการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญาด้วย

ในกรณีที่มีการรับขนดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ให้ถือว่าเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามสัญญา ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาซึ่งกระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตนเป็นการกระทำและละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งตามความเป็นจริงด้วย แต่การกระทำหรือละเว้นการกระทำเช่นนั้นไม่ทำให้ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงต้องรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ความตกลงพิเศษที่ผู้ขนส่งตามสัญญาเข้าผูกพันนอกเหนือจากที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้การสละสิทธิหรือข้อต่อสู้ตามที่ยกเว้นในพระราชบัญญัตินี้ หรือการบอกกล่าวไว้เป็นพิเศษถึงส่วนได้เสียที่จะได้รับ เมื่อมีการส่งมอบ ณ ถิ่นปลายทางย่อมไม่มีผลกระทบต่อผู้ขนส่งตามความเป็นจริง เว้นแต่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงจะได้ตกลงด้วย”

มาตรา 65 บัญญัติว่า “ในการรับขนซึ่งปฏิบัติการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง หากลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาหรือของผู้ขนส่งตามความเป็นจริง พิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำภายในขอบเขตหน้าที่ขอบหน้าที่การงานของตน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นย่อมมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเงื่อนไขและเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้บังคับกับผู้ขนส่งที่ตนเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นได้กระทำการในลักษณะที่ไม่สามารถอ้างเกณฑ์จำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ได้”

มาตรา 66 บัญญัติว่า “ในการรับขนซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง ยอดรวมของค่าเสียหายที่จะได้รับการชดเชยจากผู้ขนส่งตามสัญญาและผู้ขนส่งตามความเป็นจริง และจากลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าวที่กระทำภายในขอบเขตหน้าที่การงานของตน จะต้องไม่เกินจำนวนสูงสุดที่จะได้รับจากผู้ขนส่งตามสัญญาหรือจากผู้ขนส่งตามความเป็นจริงภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้ บุคคลที่กล่าวในมาตรานี้ไม่ต้องรับผิดในจำนวนที่เกินกว่าเกณฑ์จำกัดความรับผิดสำหรับบุคคลนั้น”

3. ปัญหาอำนาจการจัดการสินค้าอันตรายของผู้ขนส่ง ให้เพิ่มเติมหมวด 8 ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ดังนี้

1. แม้จะมีบทบัญญัติอื่นใดในรัฐบัญญัตินี้ ถ้าในเวลาก่อนที่สินค้าใดๆ ตามสัญญารับขน รวมทั้งเวลาใดๆ ที่ได้ยึดถือไว้ ผู้ขนส่งมี “ความเชื่อตามสมควร” ว่าสินค้านั้นอยู่ในหรือกำลังจะเข้าสู่สภาพที่เป็นอันตราย และจำเป็นที่จะต้องหลีกเลี่ยงต่อบุคคลหรือทรัพย์สินใดๆ ที่จะต้องทำลายหรือกำจัดโดยวิธีอื่นให้ผู้ขนส่งกระทำเช่นนั้นในที่นี้

2. ในกรณีดังกล่าวค่าใช้จ่ายตามสมควรของผู้ขนส่งในการทำลายหรือกำจัดโดยวิธีอื่นๆ ของสินค้าสามารถเรียกคืนได้จากคู่สัญญาของเขาเอง



4. ปัญหาอัตราแลกเปลี่ยนการเงินเกี่ยวกับการคำนวณมูลค่าจำกัดความรับผิด ให้ปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 58 โดยใช้คำว่า

“ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบไว้สูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้หกร้อยหกสิบหกจตุหกรเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาค่าเสียหายได้ตามมาตรา 61 และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่สามารถได้นั้น

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบความเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้าหรือความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษนอกเหนือไปจากความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือเสียหายในของที่ขนส่ง ให้จำกัดความรับผิดทั้งหมดของผู้ขนส่งไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสาม ให้จำกัดความรับผิดโดยรวมของผู้ขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง”

และให้เพิ่มเติมมาตรา 58/1 โดยให้บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย”

5. ปัญหาการใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท เห็นควรให้เพิ่มเติมอีกหมวดหนึ่งว่าด้วยเรื่อง “การใช้สิทธิเรียกร้องและการระงับข้อพิพาท” ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 62 บัญญัติว่า

“การใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศตามพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงด้วยไม่ว่าสิทธิเรียกร้องนั้นมาจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด

ลูกจ้าง ตัวแทน หรือผู้ขนส่งช่วงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามที่กำหนดในพระราชบัญญัตินี้ขึ้นต่อสู้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ด้วย”

มาตรา 39 บัญญัติว่า “ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

โจทก์อาจฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะมีมูลจากสัญญาหรือมูลละเมิด โดยยื่นต่อศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้

(1) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการรับขนของ

(2) ศาลในประเทศที่ของสูญหายหรือเกิดความเสียหายขึ้น

(3) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง

(4) ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา”

เอกสารอ้างอิง

กมล สนธิเกษตริน. (2550). รายงานการประชุมร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.

จักรกฤษณ์ ดวงพิสดรา. (2543). หลักการขนส่ง. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ไชยยศ ไชยมั่นคง และอารีย์ พิจิตรกล้าเอี่ยม. (2551). หน่วยที่ 10 การขนส่งสินค้าทางทะเล (พิมพ์ครั้งที่ 9). นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. (2557). คำอธิบายรับขนของทางทะเล (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

สุวัชชัย ใจซื่อ และปณตริก ศุภอมรกุล. (2552). การปรับปรุงการบันทึกสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Rights) และผลกระทบต่อการจัดทำข้อมูล. กรุงเทพฯ: ธนาคารแห่งประเทศไทย.