

ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางทะเล
จากการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม

ผู้ช่วยศาสตราจารย์แพรวพรรณ หลายปัญญา

ปัญหาความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลจากการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม
Problems Arising from Carrier Liabilities when Using Environment Protection Measures
in the Carriage of Goods by Sea *

ผู้ช่วยศาสตราจารย์แพรวพรรณ หลายปัญญา**

Assistant Professor Praewpan Laipanya

บทคัดย่อ

หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลมักมีบัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในความเสียหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้า หากเหตุแห่งความเสียหาย สูญหาย ส่งมอบชักช้าดังกล่าวเกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง โดยมีการยอมรับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่มีความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ควรถูกต้องรับผิดชอบ เช่น การเกิดจากเหตุสุดวิสัย ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเล นอกจากนี้ผู้ขนส่งอาจได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเต็มจำนวนความเสียหาย แต่รับผิดเพียงจำนวนเท่าที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น เพราะหากไม่มีการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการขนส่งของทางทะเล ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามหลักกฎหมายทั่วไปซึ่งเท่ากับความเสียหายที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้ขนส่งจำต้องคิดค่าระวางในอัตราที่สูงซึ่งเป็นการรวมเอาค่าความเสี่ยงเข้าไปในค่าระวาง จึงทำให้ค่า

* บทความนี้เรียบเรียงจากโครงการวิจัย เรื่อง “ปัญหาความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลจากการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม” ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

This article is a part of research title “Problems arising from carrier liabilities when using environment protection measures in the carriage of goods by sea”. The research is funded by Faculty of Law, Ramkhamhaeng University.

** หัวหน้าภาควิชากฎหมายวิธีสบัญญัติ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง; สด.บ. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, น.บ. มหาวิทยาลัยรามคำแหง, น.ท.บ. สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, E-mail: pxl109@hotmail.com.

Lecturer in Law at Faculty of Law, Ramkhamhaeng University; B.S. (Statistics) at Chulalongkorn University, LL.B. at Ramkhamhaeng University, Barrister at Law at Thai Bar Under the Royal Patronage, LL.M. in International Trade Law, UK, LL.M. in US and Global Legal Study, USA.

วันที่รับบทความ (received) 5 กรกฎาคม 2562, วันที่แก้ไขบทความ (revised) 12 พฤษภาคม 2563, วันที่ตอบรับบทความ (accepted) 21 พฤษภาคม 2563.

ระวางในการขนส่งของระหว่างประเทศสูงเกินสมควร หลักการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและหลักการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นจึงเป็นหลักกฎหมายสำคัญที่สร้างความสมดุลและความเป็นธรรมแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องในการขนส่งของทางทะเล

แต่ในขณะเดียวกันปัจจุบันนี้ความสำคัญของการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่ทั่วโลกตระหนักและให้ความสำคัญ เพราะปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมส่งผลกระทบต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งแต่ส่งผลกระทบต่อทุกคนบนโลก กฎหมายจึงเป็นเครื่องมือที่เข้ามามีบทบาทสำคัญในการรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่สำคัญและสมควรที่จะได้รับการยอมรับโดยขยายความคุ้มครองออกไปสู่กฎหมายอื่นด้วย เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล เพราะการขนส่งของทางทะเลเป็นการดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมากและมีการรายงานถึงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากเรือเดินทะเล หรือการขนส่งของทางทะเลอยู่เสมอ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับหลักสากล และเพื่อส่งเสริมการรักษาไว้ซึ่งสิ่งแวดล้อม จึงสมควรศึกษาหลักกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งจากการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมต่อไป

คำสำคัญ: รับขนของทางทะเล, สิ่งแวดล้อม, ความรับผิดของผู้ขนส่ง

Abstract

The law of carriage of goods by sea requires the carrier to be liable for loss or damage to the goods as well as from delay in delivery if the occurrence which causes the loss, damage or delay take place while the goods are in his/her charge. Nonetheless, the law also recognizes immunities in cases where damage is caused by events for which the carrier should not be responsible, such as Act of God, perils, or dangers and accidents at sea. In addition, the carrier may be able to benefit from limiting liability for damages. Accordingly, the carrier may not be liable for the full amount of damage but to the amount of legal liability. Without limitation of the carrier's liability, the carrier shall be liable under general law, which is equal to the damages incurred. This means that carriers need to charge higher freights. The principle of liability exclusion and limitation of carrier liability, as mentioned above, is a key to balance and equitable justice for people involved in shipping.

On the contrary, at the same time, the importance of environment is taken into account worldwide because of the fact that the environmental problems affect not only one individual but everyone on Earth. Since law is a tool that plays an important role in environmental protection; thus, environmental protection should be recognized by extending coverage to other laws such as the law of carriage of goods by sea. Marine transportation is a business that has a significant impact on the environment, and there are many reports of the environmental impacts of shipping. In order to be consistent with international principles and to promote the preservation of the environment, it is therefore appropriate to study the principle of law relating to carrier liabilities when using environmental protection measures in carriage of goods by sea.

Keywords: carriage of goods by sea, environment, carrier liabilities

1. ความเป็นมาและสภาพปัญหา

หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลของแต่ละประเทศมักบัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้า หากเหตุแห่งความเสียหาย สูญหาย ส่งมอบชักช้าดังกล่าวเกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง¹ โดยมีการยอมรับข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ควรถูกต้องรับผิดชอบ เช่น การเกิดจากเหตุสุดวิสัย ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเล² นอกจากนี้ผู้ขนส่งอาจได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบจำนวนความเสียหาย แต่รับผิดชอบเพียงจำนวนเท่าที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น³ หากไม่มีการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการขนส่งของทางทะเล ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามหลักกฎหมายทั่วไปซึ่งเท่ากับความเสียหายที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้ขนส่งจำต้องคิดค่าระวางในอัตราที่สูงซึ่งเป็นการรวมเอาค่าความเสี่ยงเข้าไปในค่าระวาง จึงทำให้ค่าระวางในการขนส่งของระหว่างประเทศสูงเกินสมควร หลักการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและหลักการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นจึงเป็นหลักกฎหมายสำคัญที่สร้างความสมดุลและความเป็นธรรมแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องในการขนส่งของทางทะเล

ในขณะเดียวกันปัจจุบันนี้ความสำคัญของการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่ทั่วโลกตระหนักและให้ความสำคัญ เพราะปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมส่งผลกระทบต่อทุกคนบนโลก กฎหมายจึงเป็นเครื่องมือที่เข้ามามีบทบาทสำคัญในการรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม เนื่องจากการกำหนดหลักการ กฎเกณฑ์และมาตรฐานเกี่ยวกับหน้าที่และสิทธิของประชาชนที่พึงต้องช่วยกันรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อมเอาไว้ อันเห็นได้จากแนวคิดของกฎหมายสิ่งแวดล้อมเรื่องหลักรัฐเป็นเจ้าของทรัพยากรธรรมชาติ (Sovereignty over Natural Resources) ก็ถูกจำกัดสิทธิโดย The Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment หรือ Stockholm Declaration ตาม Principle 21 ว่าแม้รัฐมีอำนาจใช้ทรัพยากรแต่จะต้องไม่สร้างความเสียหายให้กับสิ่งแวดล้อมของรัฐอื่นๆ และ ดินแดนอื่นนอกเหนือจากรัฐของตน และนานาชาติยังให้ความสำคัญกับหลักความร่วมมือเพื่อรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม (Cooperation) เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือต่อกันในด้านความคุ้มครองและการพัฒนาในเรื่องสิ่งแวดล้อม เพื่อควบคุม ป้องกัน ลดความเสียหายอันอาจเกิดกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งเห็นได้จาก

¹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 39.

² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 52.

³ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 58.

Stockholm Declaration Principle 24 และ The Rio Declaration on Environment and Development หรือ Rio Declaration ใน Principle 12 เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการนำแนวคิดด้านการปกป้องและการป้องกัน (Preventive Action and Precaution) มาใช้บริหารจัดการความเสี่ยงต่อความเสียหายอันอาจเกิดกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งแม้จะยังไม่มี การพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ว่าการกระทำนั้นอาจส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่ แต่หากเป็นกรณีที่มีความเสี่ยงต่อความเสียหายที่ร้ายแรงหรือความเสียหายที่ไม่อาจแก้ไขได้ที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมประเทศต่างๆ จะต้องใช้มาตรการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ตาม Rio Declaration Principle 15 ประกอบกับหลายประเทศปรับใช้แนวคิดตามหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle) ที่กำหนดให้มีการคิดค่าใช้จ่ายในด้านสิ่งแวดล้อมโดยอาศัยเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ โดยคำนึงถึงว่าผู้ที่ปล่อยมลพิษควรจะเป็นผู้ที่จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้านมลพิษนั้น และยังมีแนวคิดตามหลักการพัฒนายั่งยืน (Sustainable Development) ตาม World Commission on Environment and Development 1987⁴ ซึ่งให้ความหมายของหลักการพัฒนายั่งยืนว่าเป็นการพัฒนาเพื่อตอบสนองความต้องการของปัจจุบันโดยไม่ทำให้บุคคลยุคต่อไป เสี่ยงความสามารถในการตอบสนองความต้องการของตน

นอกจากนี้ ในส่วนของ United Nations Convention on the Law of the Sea มีข้อกำหนดให้แต่ละรัฐใช้มาตรการระหว่างประเทศและมาตรฐานระหว่างประเทศ เพื่อลดและควบคุมการปล่อยมลพิษจากเรือ เพื่อเป็นการส่งเสริมและรักษาสิ่งแวดล้อม ทั้งยังมีข้อกำหนดให้แต่ละรัฐอาจห้ามการเดินเรือได้ หากเรือดังกล่าวไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานระหว่างประเทศในด้านการบำรุงรักษาสภาพความปลอดภัยในการเดินทะเลของเรือเพื่อลดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะเห็นได้ว่าหลักกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมข้างต้นนี้เป็นหลักสากลที่นานาประเทศให้การยอมรับเพราะตระหนักถึงความสำคัญของการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

สำหรับประเทศไทยมีการตรากฎหมายเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ.2560 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.2550 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยก็ให้ความสำคัญกับการรักษาสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกัน อย่างไรก็ตามแม้จะมีกฎหมายเกี่ยวกับการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะแล้ว แต่การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่สำคัญและสมควรที่จะได้รับการยอมรับโดยขยายความคุ้มครองออก

⁴ หรือที่เรียกว่า Brundtland Report โปรดดู Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future [Online], available URL: <http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>, 2019 (February, 2).

ไปสู่กฎหมายอื่นด้วย เช่น กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล เพราะการขนส่งของทางทะเลเป็นการดำเนินธุรกิจที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมากและมีการรายงานถึงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากเรือเดินทะเล หรือการขนส่งของทางทะเลอยู่เสมอ บุคคลที่อาจช่วยป้องกันแก้ไขเรื่องดังกล่าวได้เนื่องจากเป็นผู้ดำเนินการโดยตรงหรืออาจอยู่ในที่เกิดเหตุเป็นบุคคลแรกๆ คือผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงสมควรใช้มาตรการต่างๆ ที่จำเป็นเพื่อปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมได้โดยไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่อาจเกิดขึ้นกับของที่ตนรับขน แต่เนื่องจากกฎหมายของประเทศไทยไม่ได้คุ้มครองการกระทำดังกล่าวไว้โดยเฉพาะ ดังนั้นหากผู้ขนส่งได้กระทำการใดแล้วการกระทำดังกล่าวส่งผลให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำขึ้น แม้จะเป็นการกระทำเพื่อปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมก็ตาม ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น เพราะถือว่าเหตุดังกล่าวเกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 39 และกฎหมายของไทยไม่มีข้อยกเว้นใดๆ ให้ยกเว้นความรับผิดแก่ผู้ขนส่งในกรณีนี้ได้⁵ นอกจากนี้บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้ขนส่งอาจต่อสู้ว่าการกระทำของผู้ขนส่งดังกล่าวเป็นการกระทำหรือละเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้ เนื่องจากขณะที่ผู้ขนส่งใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม ผู้ขนส่งย่อมทราบว่าการกระทำดังกล่าวอาจทำให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำต่อของที่ตนรับขนมา อันเป็นข้อยกเว้นการจำกัดความรับผิด ตามมาตรา 60 ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างข้อกฎหมายเพื่อจำกัดความรับผิดในความเสียหายได้ และจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวเต็มจำนวน อีกทั้งศาลฎีกาเคยพิพากษาไว้ว่า เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บัญญัติความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้โดยเฉพาะซึ่งรวมกรณีละเมิดด้วยแล้ว ดังนั้นการฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในการขนส่งของทางทะเลจึงเป็นกรณีที่ต้องนำบทบัญญัติดังกล่าวมาใช้ จะนำกฎหมายลักษณะละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับไม่ได้⁶ เป็นที่น่าสังเกตว่าหากพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ การที่บุคคลใดทำบาปบสลาย หรือทำลายทรัพย์สิ่งหนึ่งสิ่งใด เพื่อจะบำบัดปิดป้องภัยอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะโดยฉุกเฉิน บุคคลนั้นไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน หากความเสียหายนั้นไม่เกินสมควรแก่เหตุภัยอันตราย⁷ เนื่องจากได้รับนิรโทษกรรมตามที่กฎหมายกำหนด แต่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กลับไม่มีบทบัญญัติทำนองเดียวกันไว้ ดังนั้นหาก

⁵ ข้อยกเว้นความรับผิดถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 51 ถึง 57 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534.

⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1639/2549.

⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 450.

ผู้ขนส่งทำบุงสลาย หรือทำลายของที่ตนรับขน เพื่อเป็นมาตรการในการบำบัดปกป้องภัยต่อสิ่งแวดล้อม ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างบทนิรโทษกรรมได้เพราะต้องใช้กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบที่บัญญัติโดยเฉพาะตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาใช้บังคับและพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้แต่อย่างใด

2. หลักกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

กฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันถือกำเนิดขึ้นจากการหล่อหลอมแนวคิด ทฤษฎี และหลักการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก ซึ่งแนวคิด ทฤษฎี และหลักการเหล่านี้มีการพัฒนาไปตามกาลเวลา และสภาพของสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในช่วงเวลาดังกล่าว สำหรับเนื้อหาในส่วนต่อไปจะพิจารณาถึงหลักกฎหมายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ซึ่งประกอบไปด้วยหลักรัฐเป็นเจ้าของทรัพยากรธรรมชาติ (Sovereignty over Natural Resources) หลักการไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติของรัฐอื่นๆ (Obligation Not to Cause Damage) หลักความร่วมมือเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม (Cooperation) หลักมาตรการปกป้องและการป้องกัน (Preventive Action and Precaution) หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle) และหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development)

2.1 หลักรัฐเป็นเจ้าของทรัพยากรธรรมชาติ (Sovereignty over Natural Resources)

ทฤษฎีเรื่องรัฐเป็นผู้มีอำนาจเหนือดินแดนปกครองของตนเองเป็นหนึ่งในทฤษฎีที่มีความเก่าแก่มากที่สุดสำหรับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ⁸ โดยมีแนวคิดที่ว่าแต่ละรัฐเป็นผู้มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวตลอดแนวเขตอำนาจของรัฐนั้น (sovereignty of state) เมื่อนำมาปรับใช้กับเรื่องของทรัพยากรธรรมชาติในรัฐนั้น จึงทำให้มีแนวคิดที่ว่า เมื่อรัฐเป็นเจ้าของผู้มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในทรัพยากรธรรมชาติในรัฐ รัฐจึงมีอำนาจแต่เพียงผู้เดียวในการใช้ทรัพยากรภายในเขตอำนาจของรัฐตนเองได้ (sovereignty over natural resources) และเป็นที่มาของหลักรัฐเป็นเจ้าของทรัพยากรธรรมชาติจากหลักการดังกล่าว เมื่อรัฐเป็นเจ้าของผู้มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในทรัพยากรธรรมชาติในรัฐ รัฐจึงอาจใช้ทรัพยากรนั้นในลักษณะใดก็ได้ แม้จะทำให้เกิดผลเสียขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมในรัฐนั้นเองก็ตาม⁹ ซึ่งจะ

⁸ Alexandre Kiss and Dinah Shelton, *Guide to International Environmental Law* (Boston: MartinusNijhoff Publishers, 2007), p. 11.

⁹ Philippe Sand, *Principle of International Environment Law*, 2nd ed. (UK: Cambridge University Press, 2003), p. 236.

เห็นได้ว่าหลักการลักษณะนี้ทำให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างเต็มที่เพื่อสนองตอบต่อความต้องการการบริโภคและความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจโดยไม่ได้ให้ความสนใจกับผลกระทบอันเกิดกับสิ่งแวดล้อมมากนัก ซึ่งในระยะแรกแนวคิดนี้ถูกนำมาใช้เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงที่ประเทศพัฒนาแล้วกำลังเข้าสู่ยุคปฏิวัติอุตสาหกรรม มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติจำนวนมาก เพื่อสร้างความมั่งคั่งให้กับประเทศเหล่านั้น

อย่างไรก็ตาม ในระยะต่อมานักวิชาการเริ่มส่งเสริมแนวคิดเกี่ยวกับการรักษาสีงแวดล้อมและประเทศต่างๆ เริ่มตระหนักว่าทรัพยากรธรรมชาตินั้นอาจหมดไปได้ ประกอบกับการผลิตในภาคอุตสาหกรรมที่ปล่อยของเสียและสารพิษจำนวนมากออกมาอาจส่งผลกระทบต่อประชากรทั้งของประเทศตนเองและประเทศอื่นๆ จึงเริ่มมีแนวคิดที่ว่า เมื่อแต่ละรัฐเป็นผู้มีอำนาจเหนือทรัพยากรธรรมชาติในประเทศของตนเอง รัฐจึงมีหน้าที่ไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติของรัฐอื่นๆ (obligation not to cause damage)¹⁰ เพราะมิฉะนั้นก็จะเป็นการละเมิดถึงสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในทรัพยากรธรรมชาติในรัฐของรัฐอื่น จึงทำให้รัฐอาจถูกจำกัดสิทธิในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติในประเทศของตนในลักษณะที่ไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อการใช้สิทธิในทรัพยากรธรรมชาติของรัฐอื่นๆ แนวคิดนี้ส่งเสริมให้เกิดความควบคุมการใช้ทรัพยากรภายในประเทศมากขึ้น และเริ่มทำให้ประเทศต่างๆ ให้ความสนใจต่อการดูแลรักษาสีงแวดล้อมมากขึ้น การจำกัดข้างต้นอาจเห็นได้จาก The Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment หรือ Stockholm Declaration¹¹ โดย Stockholm Declaration กำหนดไว้ใน Principle 21 ว่ารัฐมีอำนาจใช้ทรัพยากรโดยสอดคล้องกับนโยบายทางด้านสีงแวดล้อมของรัฐของตน และจะต้องมั่นใจว่าการกระทำภายใต้อาณาเขตของตนจะไม่สร้างความเสียหายให้กับสีงแวดล้อมของรัฐอื่นๆ และดินแดนอื่นนอกเหนือจากรัฐของตน¹² ซึ่งจะเห็นได้ว่า หลักการของ Stockholm Declaration Principle 21 ทำให้รัฐต่างๆ ต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ทรัพยากรของตนไม่ให้

¹⁰ Elli Louka, *International Environmental Law* (New York: Cambridge University Press, 2006), p. 50.

¹¹ Adopted June 16, 1972.

¹² The Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment, Principle 21: States have, in accordance with the Charter of the United Nations and the principles of international law, the sovereign right to exploit their own resources pursuant to their own environmental policies, and there sponsibility to ensure that activities within their jurisdiction or control do not cause damage to the environment of other States or of areas beyond the limits of national jurisdiction.

กระทบกับสิ่งแวดล้อมของประเทศอื่นๆ ตามแนวคิดเรื่องหน้าที่ไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติของรัฐอื่นๆ (obligation not to cause damage) นอกจากนี้ Principle 21 ยังขยายความคุ้มครองไปถึงดินแดนทั่วไปที่ไม่ได้อยู่ภายใต้อำนาจการปกครองของรัฐใดอีกด้วย จึงอาจกล่าวได้ว่า หลักการนี้ทำให้รัฐต่างๆ ไม่มีสิทธิใช้ทรัพยากรธรรมชาติใดในลักษณะที่อาจส่งผลกระทบต่อส่วนรวมได้

2.2 หลักความร่วมมือเพื่อรักษาสีงแวดล้อม (Cooperation)

เนื่องจากปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมไม่เพียงแต่ส่งผลกระทบต่อประเทศใดประเทศหนึ่ง แต่เกี่ยวข้องกับทุกประเทศทั่วโลก ดังนั้นการแก้ไขปัญหาด้านมลพิษและสิ่งแวดล้อมไม่อาจมีประสิทธิภาพหากประเทศต่างๆ ไม่รวมมือกันในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้การที่แต่ละประเทศมีแนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่ไม่เท่าเทียมกันอาจทำให้เกิดความแตกต่างเรื่องของความเข้มงวดเกี่ยวกับมาตรการที่ควรนำมาใช้ในการรักษาสีงแวดล้อม Stockholm Declaration Principle 24 จึงกำหนดให้ประเทศต่างๆ ให้ความร่วมมือต่อกันในด้านความคุ้มครองและการพัฒนาในเรืองสิ่งแวดล้อมอย่างเท่าเทียมกัน ผ่านความตกลงพหุภาคีหรือทวิภาคีเพื่อควบคุมป้องกัน ลดความเสียหายอันอาจเกิดกับสิ่งแวดล้อม¹³ โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศและความร่วมมือระหว่างประเทศหลายฉบับนำหลักการนี้มาใช้เพื่อให้ประเทศต่างๆ ทำความร่วมมือต่อกันในการรักษาสีงแวดล้อม

หลักความร่วมมือเพื่อรักษาสีงแวดล้อมยังสามารถเห็นได้จาก The Rio Declaration on Environment and Development หรือ Rio Declaration โดย Rio Declaration กำหนดไว้ใน Principle 12 ให้ประเทศต่างๆ ร่วมมือกันเพื่อส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาอย่างยั่งยืน และเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรมลง¹⁴ และ Principle 27 ยังกำหนด

¹³ The Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment, Principle 24: International matters concerning the protection and improvement of the environment should be handled in a cooperative spirit by all countries, big and small, on an equal footing. Cooperation through multilateral or bilateral arrangements or other appropriate means is essential to effectively control, prevent, reduce and eliminate adverse environmental effects resulting from activities conducted in all spheres, in such a way that due account is taken of the sovereignty and interests of all States.

¹⁴ The Rio Declaration on Environment and Development, Principle 12: States should cooperate to promote a supportive and open international economic system that would lead to economic growth and sustainable development in all countries, to better address the problems

ให้มีความร่วมมือกันเพื่อสร้างกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (sustainable development)¹⁵ ในขณะที่ UN Charter Article 74 กำหนดให้ประเทศสมาชิกของสหประชาชาติกำหนดนโยบายบนหลักการพื้นฐานของความเป็นเพื่อนบ้านที่ดีต่อกันโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของทั้งโลก¹⁶ อันจะเห็นได้ว่าในระดับโลกแล้ว แนวคิดเรื่องความร่วมมือเพื่อรักษาสິงแวดล้อมเป็นสิ่งที่ได้รับการยอมรับเพราะหากไม่มีข้อกำหนดเช่นนี้แล้วประเทศใดประเทศหนึ่งอาจคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศตนเองและปฏิเสธการให้ความร่วมมือกับประเทศอื่นๆ ซึ่งทำให้การคุ้มครองสิ่งแวดล้อมไม่ประสบผลสำเร็จ ทั้งที่เรื่องของสิ่งแวดล้อมนั้นเป็นเรื่องของส่วนรวม ไม่ใช่เพียงหน้าที่ของประเทศใดประเทศหนึ่งโดยเฉพาะ

2.3 หลักมาตรการปกป้องและการป้องกัน (Preventive Action and Precaution)

ปัญหาที่สำคัญในการออกกฎหมายหรือมาตรการเพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมประการหนึ่งคือความไม่ชัดเจนทางวิทยาศาสตร์ เนื่องจากการกระทำใดการกระทำหนึ่งอาจยังไม่มีผลพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ที่ชี้ชัดเจนว่าจะก่อให้เกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่ กรณีมีข้อพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ที่ชัดเจนแล้วว่าการกระทำนั้นอาจส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม รัฐย่อมออกกฎหมายหรือข้อบังคับเพื่อห้ามการกระทำนั้นได้ และการที่จะไม่ปฏิบัติตามกฎหมายหรือข้อบังคับเหล่านั้นย่อมเป็นการยากที่จะโต้แย้งได้ แต่ในกรณีที่ยังไม่มีผลพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ที่ชัดเจนว่าการกระทำ

of environmental degradation. Trade policy measures for environmental purposes should not constitute a means of arbitrary or unjustifiable discrimination or a disguised restriction on international trade. Unilateral actions to deal with environmental challenges outside the jurisdiction of the importing country should be avoided. Environmental measures addressing trans boundary or global environmental problems should, as far as possible, be based on an international consensus.

¹⁵The Rio Declaration on Environment and Development, Principle 27: States and people shall co-operate in good faith and in a spirit of partnership in the fulfillment of the principles embodied in this Declaration and in the further development of international law in the field of sustainable development.

¹⁶Charter of the United Nations, Article 74: Members of the United Nations also agree that their policy in respect of the territories to which this Chapter applies, no less than in respect of their metropolitan areas, must be based on the general principle of good-neighbourliness, due account being taken of the interests and well-being of the rest of the world, in social, economic, and commercial matters.

หนึ่งจะเป็นผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่ การที่รัฐออกกฎหมายห้ามไม่ให้กระทำการใดย่อมมีโอกาสถูกโต้แย้งได้มาก แต่หากปล่อยให้มีการกระทำนั้นแล้วต่อมาสามารถพิสูจน์ได้ในภายหลังว่าเกิดผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม การเยียวยารักษาย่อมทำได้ยากและอาจไม่ประสบผลสำเร็จ จึงเริ่มมีแนวคิดว่าการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมควรใช้แนวคิดตามหลักมาตรการปกป้องและการป้องกัน ซึ่งเห็นได้จาก Rio Declaration Principle 15 กำหนดว่า เพื่อการรักษาสิ่งแวดล้อม ประเทศต่างๆ ควรดำเนินการใช้มาตรการป้องกันตามความสามารถของตน ข้ออ้างที่ว่ายังไม่มีคำแนะนำทางวิทยาศาสตร์ จะไม่ถูกนำมาใช้เป็นเหตุผลในการไม่บังคับใช้มาตรการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม กรณีที่มีความเสี่ยงต่อความเสียหายที่ร้ายแรงหรือความเสียหายที่ไม่อาจแก้ไขได้¹⁷

แนวคิดของ Rio Declaration เกี่ยวกับมาตรการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมมีลักษณะเป็นเชิงป้องกัน ซึ่งหมายความว่า แม้จะยังไม่มี การพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ว่าการกระทำนั้นอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่ แต่หากเป็นกรณีที่มีความเสี่ยงต่อความเสียหายที่ร้ายแรงหรือความเสียหายที่ไม่อาจแก้ไขได้ที่อาจเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม ประเทศต่างๆ จะต้องใช้มาตรการเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น โดยไม่สามารถอ้างว่า ยังไม่มีการพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ว่าจะทำให้สิ่งแวดล้อมเสียหายได้ ทำให้กฎหมายบางท่านให้ความเห็นว่า แนวคิดตามหลักมาตรการปกป้องและการป้องกัน (Preventive Action and Precaution) น่าจะเป็นมาตรการป้องกันความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่มีการพัฒนามากที่สุด¹⁸ เพราะเป็นมาตรการที่นำมาใช้ได้ ในกรณีที่แม้จะยังไม่มี การพิสูจน์อย่างชัดเจน เพียงแต่มีความเสี่ยงหรือความไม่แน่นอนว่าอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ก็เพียงพอแล้ว

เนื่องจากตาม Principle 11 กำหนดให้รัฐบัญญัติกฎหมายที่สอดคล้องกับความคุ้มครองด้านสิ่งแวดล้อม¹⁹ ประเทศต่างๆ จึงต้องบัญญัติกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองเรื่องสิ่งแวดล้อม การที่

¹⁷ The Rio Declaration on Environment and Development, Principle 15: In order to protect the environment, the precautionary approach shall be widely applied by States according to their capabilities. Where there are threats of serious or irreversible damage, lack of full scientific certainty shall not be used as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation.

¹⁸ Alexandre Kiss and Dinah Shelton, op cit., p. 95.

¹⁹ The Rio Declaration on Environment and Development, Principle 11 States shall enact effective environmental legislation. Environmental standards, management objectives and priorities should reflect the environmental and developmental context to which they apply. Standards applied by some countries may be inappropriate and of unwarranted economic and social cost to other countries, in particular developing countries.

Rio Declaration นำมาตรการปกป้องและการป้องกัน (Preventive Action and Precaution) มาใช้ในการรักษาสິงแวดล้อม ย่อมเป็นเครื่องมือที่ทำให้ประเทศต่างๆ สามารถออกกฎหมายภายใน เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการดังกล่าวได้ นอกจากนี้ยังทำให้รัฐเหล่านั้นมีหน้าที่ตรวจตราความเสี่ยงของกิจกรรมต่างๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและในขณะเดียวกันยังเป็นการกำหนดให้หน่วยงานของรัฐมีหน้าที่ต้องติดตามผลการทดลองทางวิทยาศาสตร์ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้ในการพิจารณาถึงมาตรการที่เหมาะสมอีกด้วย²⁰

จะเห็นได้ว่าแนวคิดเรื่องหลักมาตรการปกป้องและการป้องกัน (preventive action and precaution) มีความแตกต่างกับหลักรัฐเป็นเจ้าของทรัพยากรธรรมชาติ (sovereignty over natural resources) อย่างสำคัญ คือ หลักรัฐเป็นเจ้าของทรัพยากรธรรมชาติให้ความสำคัญกับการที่รัฐสามารถนำทรัพยากรธรรมชาติภายในอาณาเขตประเทศของตนเองมาใช้ได้ เพียงแต่มีหน้าที่ไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติของรัฐอื่นๆ (obligation not to cause damage) เท่านั้น ซึ่งทำให้โดยสภาพแล้วหลักรัฐเป็นเจ้าของทรัพยากรธรรมชาติและหน้าที่ไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติของรัฐอื่นไม่มีลักษณะเป็นการรักษาสິงแวดล้อมโดยตรง ในขณะที่หลักมาตรการปกป้องและการป้องกันเป็นแนวคิดที่มีขึ้นเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมโดยตรง นอกจากนี้หลักมาตรการปกป้องและการป้องกันยังทำให้ประเทศต่างๆ มีภาระหน้าที่ในการกระทำเพื่อป้องกันความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมของประเทศตนเองอีกด้วย ไม่จำกัดเฉพาะที่อาจมีผลกระทบต่อประเทศอื่น²¹ จึงทำให้การรักษาสິงแวดล้อมในระดับระหว่างประเทศได้ผลมากขึ้น เนื่องจากประเทศต่างๆ จะต้องลดความเสียหายที่อาจเกิดกับสิ่งแวดล้อมตั้งแต่ระยะแรกก่อนที่ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเกิดขึ้นจริง²²

2.4 หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle)

หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย มีแนวคิดว่าคุณคใดที่เป็นผู้ทำให้เกิดมลพิษซึ่งทำให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมก็ควรที่จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาสິงแวดล้อมด้วย

²⁰ Patricia Bernie, Alan Boyle and Catherine Redgwell, *International Law and The Environment*, 3rd ed. (New York: Oxford University Press, 2009), p. 143.

²¹ Philippe Sand, op cit., p. 246.

²² Maurice Sunkin, David M. Ong and Robert Wight, *Source Book on Environmental Law*, 2nd ed. (UK: Cavendish Publishing Limited, 2002), p. 49.

เพราะบางครั้งกลับปรากฏว่า ค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมกลับไปตกอยู่กับบุคคล (หรือประเทศ) ที่ไม่ได้เป็นผู้ที่ทำให้เกิดมลพิษซึ่งทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมขึ้น

หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายปรากฏอยู่ใน Rio Declaration Principle 16 ซึ่งกำหนดให้ผู้มีอำนาจในรัฐควรส่งเสริมเรื่องค่าใช้จ่ายในด้านสิ่งแวดล้อมโดยอาศัยเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงว่า โดยหลักการแล้วผู้ที่ปล่อยมลพิษควรจะเป็นผู้ที่จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายด้านมลพิษนั้น โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนรวมและไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ²³ นักกฎหมายบางท่านจึงให้ความเห็นว่า แนวคิดที่ว่าบุคคลใดที่เป็นผู้ทำให้เกิดมลพิษซึ่งทำให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมก็ควรที่จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมด้วย จะเป็นหลักการที่มีประสิทธิภาพในการควบคุมมลพิษและเป็นมาตรการที่ประเทศต่างๆ ควรนำมาใช้ภายในประเทศเพื่อเป็นมาตรการในการกำหนดค่าเสียหายในเรื่องของสิ่งแวดล้อม²⁴ และยังทำให้ผู้ประกอบการต้องพิจารณาถึงต้นทุนที่จะเกิดขึ้นจากการทำลายสิ่งแวดล้อมรวมไปในต้นทุนการผลิตสินค้าของตนด้วย หากการผลิตของตนทำให้เกิดความเสียหายขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งเมื่อพิจารณาในด้านเศรษฐศาสตร์แล้ว หลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายทำให้เกิดความยุติธรรมขึ้นเพราะมิฉะนั้นผู้ประกอบการอาจจะไม่สนใจต่อการรักษาสิ่งแวดล้อมและสนใจแต่การลดต้นทุนการผลิตเท่านั้น เมื่อนำหลักการนี้มาใช้ร่วมกับหลักการป้องกันอาจทำให้ผู้ประกอบการมีแรงจูงใจที่จะติดตั้งเครื่องมือเครื่องใช้ เช่น บ่อบำบัดน้ำเสีย เครื่องบำบัดของเสีย ก่อนที่จะปล่อยลงสู่สิ่งแวดล้อม เพราะมิฉะนั้นอาจต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม นักกฎหมายบางท่านให้ความเห็นว่าหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่ายนี้ไม่ได้รับความสนับสนุนมากเท่าหลักมาตรการปกป้องและการป้องกัน (Preventive action and precaution) ส่วนหนึ่งเนื่องจากอาจเป็นไปได้ยากที่จะพิจารณาว่าบุคคลใดเป็นผู้ก่อให้เกิดมลพิษ ตัวอย่างเช่น²⁵ รถยนต์ปล่อยของเสีย แต่ผู้ที่จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อของเสียนี้จะเป็นบุคคลใด ระหว่าง ผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ขายรถยนต์ ผู้ใช้รถยนต์ ผู้ผลิตน้ำมัน สถานีบริการน้ำมัน ซึ่งอาจรวมไปถึงบุคคลที่ทำให้การจราจรแออัดหนาแน่น เช่น ห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ที่อยู่ใจกลางเมือง

²³ The Rio Declaration on Environment and Development, Principle 16: National authorities should endeavor to promote the internalization of environmental costs and the use of economic instruments, taking into account the approach that the polluter should, in principle, bear the cost of pollution, with due regard to the public interest and without distorting international trade and investment.

²⁴ Alexandre Kiss and Dinah Shelton, op. cit., p. 95.

²⁵ เป็นตัวอย่างที่ยกไว้ใน Maurice Sunkin, David M Ong and Robert Wight, op. cit., p. 53.

2.5 หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development)

หลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) มีที่มาจากแนวคิดของ World Commission on Environment and Development 1987 ซึ่งให้ความหมายของหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนว่า เป็นการพัฒนาเพื่อตอบสนองความต้องการของปัจจุบันโดยไม่ทำให้บุคคลยุคต่อไปเสียความสามารถในการตอบสนองความต้องการของตน²⁶ หรืออาจกล่าวได้ว่า เป็นการพัฒนาทางด้าน เศรษฐกิจ สังคม และการปกป้องสิ่งแวดล้อมเพื่อตอบสนองความต้องการของคนรุ่นปัจจุบันโดยไม่ทำให้คนรุ่นต่อไป ต้องเสียหายจากการไม่สามารถตอบสนองในความต้องการของตนได้²⁷

แนวคิดดังกล่าวได้รับการตอบรับอย่างมากอันเห็นได้จากการที่ Rio Declaration ได้บัญญัติถึงหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนไว้ในส่วนที่เกี่ยวข้องในหลายข้อ ที่กำหนดให้มนุษย์จะต้องคำนึงถึงการพัฒนาที่ยั่งยืนด้วยการอยู่ร่วมกับธรรมชาติ²⁸ โดยการพัฒนาที่ยั่งยืนจะเกิดขึ้นได้ด้วยการถือเอาการรักษาสิ่งแวดล้อมเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการพัฒนา²⁹ และลดกระบวนการผลิตและการบริโภคที่อาจส่งผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม³⁰ และจะต้องร่วมมือกันเพื่อส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน และเพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เสื่อมโทรมลง³¹ โดยให้ความสำคัญกับบทบาทของสตรี³² และความคิดสร้างสรรค์ของคนรุ่นใหม่ เพื่อให้เกิดความร่วมมือระหว่างประเทศในอนาคต³³ รวมถึงบทบาทของชนพื้นเมืองในการรักษาทรัพยากรธรรมชาติ³⁴

²⁶ “Humanity has the ability to make development sustainable to ensure that it meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.”

²⁷ Elli LouKa, op. cit., p. 52.

²⁸ The Rio Declaration on Environment and Development, Principle 1.

²⁹ Ibid., Principle 4: In order to achieve sustainable development, environmental protection shall constitute an integral part of the development process and cannot be considered in isolation from it.

³⁰ Ibid., Principle 8: To achieve sustainable development and a higher quality of life for all people, States should reduce and eliminate unsustainable patterns of production and consumption and promote appropriate demographic policies.

³¹ Ibid., Principle 12.

³² Ibid., Principle 20.

³³ Ibid., Principle 21.

³⁴ Ibid., Principle 22.

นอกจากนี้ ประเทศต่างๆ จะต้องร่วมมือกันกำจัดความยากจนในฐานะองค์ประกอบอันเป็นสาระสำคัญของการพัฒนาที่ยั่งยืน³⁵ โดยหลีกเลี่ยงการสงครามเนื่องจากการทำลายการพัฒนาที่ยั่งยืน³⁶ และร่วมมือกันพัฒนากฎหมายระหว่างประเทศในด้านการพัฒนาที่ยั่งยืน³⁷

นักกฎหมายบางท่านเห็นว่าองค์ประกอบที่สำคัญของหลักการพัฒนาอย่างยั่งยืนควรประกอบไปด้วย³⁸ การรักษาทรัพยากรเพื่อประโยชน์ของคนรุ่นต่อไป (the principle of intergenerational equity) การใช้ทรัพยากรอย่างรู้คุณค่า (the principle of sustainable use) การใช้ทรัพยากรของประเทศหนึ่งย่อมต้องคำนึงถึงความต้องการของประเทศอื่นๆ ด้วย (the principle of equitable use) และการคำนึงถึงด้านสิ่งแวดล้อมจะต้องดำเนินการไปพร้อมกับการพัฒนาเศรษฐกิจและการพัฒนาในด้านอื่น (the principle of integration)

2.6 หลักความคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลตาม The United Nations Convention on the Law of the Sea

The United Nations Convention on the Law of the Sea มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันในกฎหมายทะเลเพื่อสันติภาพและความสงบของประชากรบนโลก ส่งเสริมการใช้ทรัพยากรทางทะเลอย่างสันติ เพื่อศึกษาและปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล³⁹ จึงเป็นกฎหมายระหว่างประเทศอีกฉบับหนึ่งซึ่งมีบทบาทในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทะเล

สำหรับ Article 211 กำหนดหลักการเกี่ยวกับมลพิษจากเรือ โดยให้แต่ละรัฐกำหนดหลักการและมาตรฐานระหว่างประเทศเพื่อปกป้อง ลด และควบคุมซึ่งมลพิษทางทะเลที่เกิดจากเรือ และลดผลเสียจากอุบัติเหตุซึ่งอาจสร้างความเสียหายให้แก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่ง⁴⁰ โดยรัฐควร

³⁵ Ibid., Principle 5.

³⁶ Ibid., Principle 24.

³⁷ Ibid., Principle 27.

³⁸ Philippe Sand, op. cit., p. 253.

³⁹ Preamble, The United Nations Convention on the Law of the Sea

⁴⁰ Article 211 Pollution from vessels:

1. States, acting through the competent international organization or general diplomatic conference, shall establish international rules and standards to prevent, reduce and control pollution of the marine environment from vessels and promote the adoption, in the same manner, wherever appropriate, of routing systems designed to minimize the threat of accidents which might cause pollution of the marine environment, including the coastline, and pollution

ใช้หลักเกณฑ์ในการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากเรือซึ่งมีผลลักษณะเดียวกับหลักการและมาตรฐานระหว่างประเทศที่ได้รับการยอมรับ⁴¹ นอกจากนี้หากมีการใช้กฎเกณฑ์เป็นเงื่อนไขในการเข้าเทียบท่าเรือหรือเข้าเขตน่านน้ำของรัฐจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ไปยังองค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องด้วย⁴² และ Article 211 ยังมีข้อกำหนดให้มีการตรวจสอบข้อกำหนดเหล่านั้นตามระยะเวลาเพื่อให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงของหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่อาจปรับเปลี่ยนไปตามเวลาเพื่อรักษาสีสิ่งแวดล้อมทางทะเล⁴³

ในส่วน Article 219 กำหนดให้รัฐใช้มาตรการ (administrative measures) ห้ามไม่ให้เรือออกเดินทาง หากเรือดังกล่าวไม่ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และมาตรฐานระหว่างประเทศในด้านความพร้อมการเตรียมเรือให้เดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) และอาจก่อให้เกิดความเสียหายกับสิ่งแวดล้อม โดยอาจกำหนดให้เรื่อนั้นเดินทางไปยังท่าซ่อมเรือที่ใกล้ที่สุดเพื่อซ่อมแซมได้ และหากได้ทำการแก้ไขแล้วจึงอนุญาตให้ออกเดินทางได้⁴⁴ โดยบทบัญญัติของ Article 219 นี้มีลักษณะเป็นบทบังคับให้รัฐจะต้องใช้มาตรการหากมีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น โดยมีการผ่อนคลายนบทบังคับนี้โดยการใช้คำว่าเมื่อสามารถปฏิบัติได้ (practicable) เท่านั้น⁴⁵

damage to the related interests of coastal states. Such rules and standards shall, in the same manner, be re-examined from time to time as necessary.

⁴¹ Article 211.2.

⁴² Article 211.3.

⁴³ Myron Nordquist and others, **United nations convention on the law of the sea: A commentary** (Dordrecht: MartinusNijhoff Publishers, 2002), p. 14.

⁴⁴ Article 219 Measures relating to seaworthiness of vessels to avoid pollution

Subject to section 7, States which, upon request or on their own initiative, have ascertained that a vessel within one of their ports or at one of their off-shore terminals is in violation of applicable international rules and standards relating to seaworthiness of vessels and thereby threatens damage to the marine environment shall, as far as practicable, take administrative measures to prevent the vessel from sailing. Such States may permit the vessel to proceed only to the nearest appropriate repair yard and, upon removal of the causes of the violation, shall permit the vessel to continue immediately.

⁴⁵ Myron Nordquist and others, op. cit., p. 227.

3. แนวคิดเรื่องความรับผิดทางละเมิดและการนิรโทษกรรม

กฎหมายลักษณะละเมิดกำหนดถึงความรับผิดของบุคคลหนึ่งเมื่อกระทำให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอีกบุคคลหนึ่ง โดยความเสียหายดังกล่าวเป็นความเสียหายที่ไม่ได้เกิดจากการละเมิดสัญญา⁴⁶ ซึ่งการกระทำความผิดของบุคคลหนึ่งแล้วทำให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอีกคนหนึ่งอาจเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ได้ ทำให้โดยทั่วไปแล้ว ไม่ว่าผู้กระทำจะมีเจตนาหรือมีความประสงค์อย่างใด (กระทำไปด้วยความประสงค์ดี หรือ กระทำด้วยความประสงค์ร้าย) ก็ตามก็ไม่ใช่เรื่องที่จำต้องพิจารณาเนื่องจากไม่ใช่องค์ประกอบที่ต้องนำมาพิจารณาประกอบ⁴⁷ ดังนั้นหากการกระทำหนึ่งไม่เป็นละเมิดแล้ว แม้ผู้กระทำจะกระทำไปด้วยความประสงค์ร้ายต่อบุคคลหนึ่งก็ตาม ก็ไม่ทำให้เป็นละเมิด⁴⁸

เกี่ยวกับเรื่องนี้แนวคิดของระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law System) มีข้อยกเว้นเรื่องความจำเป็น (Necessity) ซึ่งอาจนำมาใช้เพื่อเป็นข้อยกเว้นความรับผิดในความเสียหายในการกระทำละเมิดของผู้กระทำได้ ซึ่งแนวคิดเกี่ยวกับเรื่อง Necessity เป็นพื้นฐานของกฎหมายอังกฤษซึ่งหลายๆ รัฐในประเทศสหรัฐอเมริกาก็นำแนวคิดนี้มาใช้ในการตัดสินคดีทางละเมิดเช่นเดียวกัน⁴⁹

นักกฎหมายบางท่านให้ความเห็นว่า หากการกระทำของผู้กระทำเป็นการสมควรเพื่อที่จะป้องกันความเสียหายที่มากกว่าไม่ว่าที่จะเกิดกับฝ่ายที่ได้รับความเสียหายหรือบุคคลที่สามก็ตาม ก็อาจถือเป็นข้อยกเว้นความรับผิดในทางละเมิดได้⁵⁰ หรืออาจเป็นกรณีที่บุคคลจำเป็นต้องเลือกระหว่างผลเสียหายที่จะเกิดขึ้นของสองประการ แล้วบุคคลนั้นเลือกทางที่จะป้องกันความเสียหายที่มากกว่า⁵¹ เช่น กรณีที่เรือกำลังจะจมระหว่างเกิดพายุ การโยนสินค้าทิ้งทะเลเพื่อช่วยชีวิตลูกเรือยอม

⁴⁶ Anita Stuhmcke, **Essential Tort Law**, 2nd ed. (London: Cavendish Publishing, 2001), p.1.

⁴⁷ Catherine Elliott and Frances Quinn, **Tort Law**, 7th ed. (Essex: Pearson Education Limited, 2009), p. 5.

⁴⁸ The Mayor of Bradford v Pickles, [1895] AC 587.

⁴⁹ Arthur Best and David Barnes, **Basic Tort Law: Cases, Statutes, and Problems** (New York: Aspen Publishers, 2007), p. 747.

⁵⁰ John Cooke, **Law of Tort**, 9th ed. (Essex: Pearson Education Limited, 2009), p. 507.

⁵¹ Vivienne Harpwood, **Modern Tort Law**, 7th ed. (Oxon: Routledge-Cavendish, 2009), pp. 486-487.

เป็นการกระทำที่ถือว่าสมเหตุผล⁵² หรือกรณีที่จำเป็นต้องทำลายทรัพย์สินบางส่วนเพื่อป้องกันไม่ให้ไฟลามไปทั้งหมู่บ้าน⁵³

สำหรับนักกฎหมายของประเทศไทยบางท่านให้ความหมายนิรโทษกรรมว่า คือการกระทำที่กฎหมายกำหนดว่าผู้กระทำไม่ต้องรับผิดชอบแม้การกระทำจะเป็นการละเมิด⁵⁴ จึงเป็นการกระทำที่ผู้กระทำได้กระทำโดยรู้สำนึก ได้กระทำไปโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อโดยเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายและทำให้เกิดความเสียหายขึ้นโดยมีความสัมพันธ์กันระหว่างความเสียหายกับการกระทำที่ได้ทำ⁵⁵ โดยสำหรับประเทศไทย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดความรับผิดของบุคคลหากเป็นการกระทำเพื่อป้องกันอันตรายด้วยเช่นกัน โดยจำแนกรื่องนี้ไว้ในสามลักษณะคือ กรณีเพื่อจะบำบัดปัดป้องอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะ กรณีเพื่อจะบำบัดปัดป้องอันตรายอันมีแก่เอกชน และกรณีเหตุเกิดจากตัวทรัพย์สินนั่นเอง

สำหรับกรณีเพื่อจะบำบัดปัดป้องอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะ มาตรา 450 วรรคหนึ่ง กำหนดยกเว้นความรับผิดให้กับการกระทำของบุคคลซึ่งทำบุบสลาย หรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใดเพื่อจะบำบัดปัดป้องอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะโดยฉุกเฉิน หากความเสียหายนั้นไม่เกินสมควรแก่เหตุยกเว้นอันตราย เช่น การทำลายท่อน้ำของเอกชนโดยจำเป็นเพื่อป้องกันน้ำท่วมนาของราษฎรในตำบล⁵⁶ หรือการขุดร่องชักน้ำในเขตนา แม้จะทำให้เนื้อที่นาพังเสียหายแต่เป็นการกระทำไปเพื่อป้องกันไม่ให้น้ำในลำห้วยน้ำแก่นทำลายผาหลวงอันเป็นเหมืองสาธารณะ ซึ่งจะทำให้เกิดเสียหายแก่ราษฎรมากมายหลายตำบล⁵⁷ การกระทำเหล่านี้เป็นการกระทำเพื่อบำบัดปัดป้องอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะโดยฉุกเฉิน เมื่อความเสียหายนั้นไม่เกินสมควรแก่เหตุยกเว้นอันตราย ผู้กระทำไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากถือว่าเป็นการกระทำที่กระทำเพื่อส่วนรวม ผู้ที่กระทำละเมิดจำต้องทำไป ดังนั้นหากให้ผู้กระทำรับผิดเพียงผู้เดียวย่อมไม่ยุติธรรม⁵⁸ แต่ทั้งนี้ถ้านอกจากจะมี

⁵² John Cooke, op. cit., p. 507.

⁵³ Surocco v. Geary, 3 Cal. 69 (Cal. 1853).

⁵⁴ วารีนาสกุล, คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลามิควรได้, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท., 2559), หน้า 257.

⁵⁵ ศนันท์กรณ โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลามิควรได้, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552), หน้า 304.

⁵⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 291/2473.

⁵⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 594/2492.

⁵⁸ ศนันท์กรณ โสทธิพันธ์, เรื่องเดิม, หน้า 311.

ต่อสาธารณะซึ่งหมายถึงเกิดแก่สาธารณชนไม่ใช่เฉพาะเพียงบุคคลใดบุคคลหนึ่งแล้วจะต้องมีลักษณะฉุกเฉินเป็นไปโดยฉับพลันด้วย⁵⁹ สำหรับกรณีเพื่อจะบำบัดปัดป้องภัยอันตรายอันมีแก่เอกชน มาตรา 450 วรรคสอง ไม่ได้กำหนดยกเว้นความรับผิดชอบให้กับการกระทำของบุคคลซึ่งทำบุบสลาย หรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใดเพื่อจะบำบัดปัดป้องภัยอันตรายอันมีแก่เอกชนโดยฉุกเฉิน แต่กำหนดให้ผู้นั้นจะต้องใช้คืนทรัพย์สินนั้นและสำหรับกรณีการป้องกันสิทธิของตนเองหรือบุคคลภายนอกจากตัวทรัพย์สินนั้นเอง มาตรา 450 วรรคท้าย กำหนดยกเว้นความรับผิดชอบให้กับการกระทำของบุคคลซึ่งทำบุบสลายหรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใด เพื่อจะป้องกันสิทธิไม่ว่าของตนหรือของบุคคลภายนอกจากภัยอันตรายอันมีมาโดยฉุกเฉิน เพราะตัวทรัพย์สินนั้นเองเป็นเหตุ หากว่าความเสียหายนั้นไม่เกินสมควรแก่เหตุ เว้นแต่จะเป็นความผิดของบุคคลนั้นเอง

4. ความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

4.1 จุดเริ่มต้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ก่อนที่จะทราบว่าผู้ขนส่งจะได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นความรับผิด หรือข้อจำกัดความรับผิดหรือไม่ ข้อที่ต้องพิจารณาประการแรกคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายดังกล่าวหรือไม่ ตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 39 วรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายอย่างใด ๆ ไม่ว่าของนั้นจะสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ก็ต่อเมื่อเหตุแห่งความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งเท่านั้น โดยพิจารณาว่าผู้ขนส่งได้รับของเอาไว้แล้วหรือยังจะเป็นไปตามมาตรา 39 วรรคหนึ่งและวรรคสอง

ดังนั้นหากพิจารณาแล้วเหตุแห่งความเสียหายเหล่านั้นเกิดขึ้นในขณะที่ของไม่ได้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ นอกจากนี้ มาตรา 39 ยังอยู่ภายใต้บังคับของมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 และมาตรา 58 อีกด้วย ซึ่งหมายความว่า แม้ความเสียหายนั้นจะเกิดในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง แต่หากเป็นไปตามบทบัญญัติเหล่านั้นผู้ขนส่งอาจได้รับยกเว้นความรับผิดหรือยกเว้นความรับผิดได้

⁵⁹ ศักดิ์ สนองชาติ, คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิดทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์-นิติบรรณการ, 2544), หน้า 233.

4.2 จุดสิ้นสุดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ตามมาตรา 39 วรรคสอง ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตนจนกระทั่งเมื่อผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 40 โดยมาตรา 40 กำหนดไว้ว่า สามกรณีต่อไปนี้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของแล้วคือ กรณีที่หนึ่ง เมื่อผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้วหรือ กรณีที่สอง เมื่อผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่ของนั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว หากผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง หรือกรณีที่สาม เมื่อผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

4.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ให้คำนิยามของผู้ขนส่งอื่นว่าหมายถึง “บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปก็ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งเป็นต้น” ดังนั้นผู้ขนส่งอื่น จึงมีความหมายถึงบุคคลใดก็ตาม ที่แม้บุคคลนั้นมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของ แต่บุคคลดังกล่าวได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญา แม้การขนส่งดังกล่าวจะไม่ตลอดช่วงการขนส่งทั้งหมด กล่าวคือแม้บุคคลนั้นจะได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งเพียงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่งก็ตามก็จัดเป็นผู้ขนส่งอื่นด้วย นอกจากนี้ คำว่าผู้ขนส่งอื่นยังรวมไปถึงบุคคลอื่นใดก็ตามที่ผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปก็ทอดก็ตาม

แต่สำหรับบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การ

นอกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง บุคคลเหล่านี้ตามกฎหมายจะไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งอีกด้วย

ในส่วนความรับผิดของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 43 แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของนั้น โดยต้องรับผิดเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นซึ่งได้กระทำไป ภายในทางการที่จ้าง หรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนนั้นด้วย ทำให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดแม้ ความเสียหายจะเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ขนส่งอื่น

สำหรับผู้ขนส่งอื่น มาตรา 44 กำหนดให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมาย จึงหมายความว่า ผู้ขนส่ง มีความรับผิดเช่นใด ผู้ขนส่งอื่นก็มีความรับผิดเช่นนั้นด้วย อย่างไรก็ตาม ความรับผิดดังกล่าวใช้กับ ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะในการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายเท่านั้น จะเห็นได้ว่าหากความรับผิด เกิดขึ้นนอกช่วงที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมาย ผู้ขนส่งอื่นไม่ต้องรับผิด สำหรับกรณีที่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นต้องรับผิดในกรณีความเสียหายเดียวกัน มาตรา 45 กำหนดให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นเป็น ลูกหนี้ร่วมกัน

4.4 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

แม้ว่ามาตรา 39 จะกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในเหตุแห่งความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้า หากเหตุแห่งความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้าดังกล่าวเกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ใน ความดูแลของผู้ขนส่ง แต่กฎหมายก็ยังยอมรับเหตุในการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่ ความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ควรถูกต้องรับผิดชอบด้วย ซึ่งบัญญัติไว้ตามมาตรา 51 ถึง 57 มีข้อสังเกตว่า Hague-Visby Rules มีข้อกำหนดให้ผู้ขนส่งยกเว้นความรับผิดจากการกระทำ หรือการงดเว้นการกระทำของนายเรือ ลูกเรือในการบังคับควบคุมเรือด้วย⁶⁰ แต่ไม่มีข้อกำหนด ลักษณะเดียวกันใน Hamburg Rules⁶¹ และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

⁶⁰The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol, 1968 (Hague-Visby Rules), Article IV:

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.

⁶¹Roy Goode, **Goode on Commercial Law** (Finland: Penguin Books, 2010), p. 1160.

มาตรา 51 กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ อันเกิดขึ้นจากการไม่เป็นไปตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 9 แล้วซึ่งเป็นการยกเว้นความรับผิดชอบผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งได้กระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล สำหรับการจัดเตรียม เรือ คนประจำเรือ เครื่องมือ และระวางบรรทุก ให้เหมาะสม หรือแก้ไข ข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ใน ภาวะเช่นนั้น

มาตรา 52 กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

(1) เหตุสุดวิสัย ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 คำว่า "เหตุสุดวิสัย" หมายความว่า เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคล ผู้ต้องประสพหรือใกล้จะต้องประสพเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวัง ตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น ดังนี้หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำเกิดขึ้นจากเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ผู้ขนส่งจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะผู้ขนส่งและภาวะเช่นนั้น ผู้ขนส่งย่อมได้รับยกเว้นความรับผิดชอบ

(2) ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน้ำที่ใช้น้ำที่เดินเรือได้ แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการเดินทางทางทะเลนั้นย่อมคาดหมายได้ว่าอาจมีคลื่นลมและความแปรปรวนของสภาพอากาศในทะเลอยู่แล้ว ดังนี้ภัยอันตรายแห่งท้องทะเลจะต้องเป็นคลื่นลมที่รุนแรงกว่าคลื่นลมตามปกติ⁶² เช่น เกิดพายุขนาดใหญ่ขึ้น

(3) การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ จึงทำให้หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำเกิดขึ้นจากการสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ ผู้ขนส่งย่อมได้รับยกเว้นความรับผิดชอบ

(4) สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้าย หรือการก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง ดังนั้น หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำเกิดขึ้นจากสงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้าย หรือการก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง ผู้ขนส่งย่อมได้รับยกเว้นความรับผิดชอบ

⁶² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5558/2555.

(5) การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง

(6) การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ

(7) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลงาน หรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ท่าเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือนั้น

(8) การกระทำของโจรสลัด

(9) ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือรวมมัดไม่มั่นคง แข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ

(10) สภาพแห่งของนั่นเอง กรณีจะถือว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า เกิดขึ้นจากสภาพแห่งของนั้นก็ต่อเมื่อความเสียหายนั้นๆ เกิดจากตัวของเองโดยไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นใด เช่นกรณีการขนส่งผลไม้จะต้องพิจารณาถึงระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งประกอบด้วย หากการขนส่งมีระยะเวลายาวนานผลไม้อาจสุกและเน่าเสียไปได้ แม้ผู้ขนส่งจะเก็บรักษาไว้ในห้องเย็นอุณหภูมิที่เหมาะสมแล้วก็ตาม

(11) ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ

(12) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง

(13) เหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นการยกเว้นความรับผิดชอบให้ผู้ขนส่งสำหรับเหตุใดๆ ก็ตามสำหรับความเสียหายที่เกิดจากเหตุใดๆ ที่มีใช้ความผิดของผู้ขนส่งหรือเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง เพื่อเป็นการบัญญัติให้ครอบคลุมถึงเหตุอื่นๆ ที่กฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้ตาม (1) ถึง (11) แต่ผู้ขนส่งควรได้รับยกเว้นความรับผิดชอบเนื่องจากความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง

มาตรา 53 และมาตรา 54 กล่าวถึงกรณีความเสียหายของสินค้าเกิดขึ้นจากอัคคีภัยหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากมาตรการต่างๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัย หรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย โดยผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่า อัคคีภัยนั้นเกิดขึ้นจากความผิด หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้าง

ของผู้ขนส่งหรือมาตรการเหล่านี้นั้นเป็นความผิด หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งที่นำมาใช้ ทั้งนี้ มีข้อสังเกตว่า ตามมาตรา 53 และ มาตรา 54 ไม่ได้กำหนดภาระการพิสูจน์ไว้อย่างชัดเจนเช่นเดียวกับมาตรา 52 ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งมีภาระในการพิสูจน์ อย่างไรก็ตาม สำหรับเหตุตามมาตรา 54 ศาลฎีกาเคยพิพากษาว่า ผู้ขนส่งที่จะอ้างข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 54 มีภาระการพิสูจน์ในเบื้องต้นว่าได้ใช้มาตรการต่างๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัยหรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย เพื่อเป็นเหตุให้ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายของสินค้า⁶³

ในส่วนของมาตรา 55 กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นเป็นผลจากการใช้มาตรการต่างๆ ทั้งปวง เพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล อย่างไรก็ตาม กรณีตามผู้ขนส่งยังต้องรับผิดตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปถ้ามี

มาตรา 56 เป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งอันเป็นผลจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั้น อย่างไรก็ตามกรณีนี้ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ให้ได้สองอย่างว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้นโดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้แก่ตนแล้วและในพฤติการณ์แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า อาจเกิดจากภัยหรือสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้

สำหรับมาตรา 57 เป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งโดยที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหายหรือเสียหายของเงินตรา ธนาคราบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณีหรือของมีค่าอย่างอื่น เว้นเสียแต่ผู้ส่งของจะได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและราคาของนั้นในเวลานำของมามอบให้ เพราะทั่วไปแล้วหากผู้ขนส่งทราบว่าสินค้าที่ตนรับขนนั้นเป็นของมีค่า เช่น เงินตรา ธนาคราบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี ย่อมต้องใช้ความระมัดระวังในการขนส่งเป็นพิเศษเนื่องจากของเหล่านี้เป็นสิ่งที่มียุทธค่าสูงและอาจมีขนาดเล็กหรือสูญหายได้ง่าย เมื่อต้องใช้ความระมัดระวังสูงขึ้น ผู้ขนส่งจึงควรที่จะเรียกค่าขนส่งในอัตราที่สูงขึ้นตามไปด้วย ดังนี้ กฎหมายจึงต้องการให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ขนส่งว่าหากกรณีของผู้ขนส่งรับขนนั้นเป็นเงินตรา ธนาคราบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณีหรือของมีค่าอย่างอื่น ผู้ส่งของมีหน้าที่แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและราคาของนั้นในเวลานำของมามอบให้ มิฉะนั้นผู้ขนส่งจะได้รับการยกเว้นความรับผิดในการสูญหายหรือเสียหายของของนั้น สำหรับการแจ้งตามที่กฎหมายกำหนดไว้จะต้องแจ้งอยู่สองประการ คือ การแจ้งให้ทราบถึงสภาพของสินค้าและแจ้ง

⁶³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7591/2542.

ให้ทราบถึงราคาของสินค้าด้วย การแจ้งเพียงสภาพหรือราคาอย่างใดอย่างหนึ่งยังไม่ถือเป็นการแจ้ง โดยชอบตามบทบัญญัติของมาตรา 57 แต่มาตรา 57 ไม่ได้ยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีส่งมอบ ชักช้าแต่อย่างใด

5. ความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลจากการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม

เนื้อหาในส่วนนี้จะเป็นการวิเคราะห์ถึงความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลจากการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม โดยวิเคราะห์จากความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้หลักการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและหลักการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ว่าผู้ขนส่งสามารถยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดได้หรือไม่ และหากตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ผู้ขนส่งไม่อาจยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดได้ ผู้ขนส่งสามารถทำสัญญารับขนของทางทะเลที่มีข้อตกลงให้ยกเว้นความรับผิดจากการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมได้หรือไม่ หากทำแล้วจะมีผลใช้บังคับได้เพียงใด ทั้งนี้เมื่อการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมอาจพิจารณาได้ว่าเป็นการบำบัดปิดป้องอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะโดยฉุกเฉินจึงสมควรที่จะพิจารณาถึงหลักความรับผิดทางละเมิดของบุคคลว่าด้วยนิรโทษกรรม และพิจารณาตามหลักของ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea หรือ Rotterdam Rules ประกอบ

5.1 ความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลจากการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมกับหลักการยกเว้นความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดในเหตุแห่งความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้า หากเหตุแห่งความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้าดังกล่าวเกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม ตามที่ได้กล่าวแล้วว่าแนวคิดเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลยอมรับการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย หากเหตุแห่งความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้า ดังกล่าวเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุที่ผู้ขนส่งไม่ควรถูกต้องรับผิดชอบ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จึงมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งบัญญัติเอาไว้โดยเฉพาะโดยบัญญัติไว้ในมาตรา 51 ถึงมาตรา 57 การพิจารณาว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดหรือไม่ เพียงใด จึงควรต้องพิจารณาต่อไปว่า ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มีข้อกำหนดยกเว้นความรับผิดให้ผู้ขนส่งหากผู้ขนส่งใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมหรือไม่ ซึ่งเมื่อพิจารณาบทบัญญัติของการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 51, 52 (1) ถึง (12) และมาตรา 57 จะเห็นว่า ไม่สามารถนำมาปรับใช้กับ

กรณีที่เกิดเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชดเชย เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการที่ผู้ขนส่งใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดลอม จึงทำให้ผู้ขนส่งไม่อาจยกเว้นความรับผิดได้ เนื่องจากการที่ผู้ขนส่งทำให้เกิดความเสียหายจากมาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดลอมไม่เข้าองค์ประกอบของมาตราเหล่านี้เลย ส่วนมาตรา 52 (13) ซึ่งยกเว้นความรับผิดให้กับผู้ขนส่งจากเหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่า ความเสียหายที่เกิดกับสินค้าอันเนื่องมาจากการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดลอมนั้นไม่ใช่ความเสียหายอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิด หรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือ ประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งแต่อย่างใด เพราะเป็นเรื่องที่ผู้ขนส่งกระทำให้เกิดความเสียหายโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องสิ่งแวดลอม ผู้ขนส่งจึงไม่อาจอ้างมาตรา 52 (13) เพื่อยกเว้นความรับผิดได้

5.2 การนิรโทษกรรมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 450 วรรคหนึ่ง กำหนด ยกเว้นความรับผิดให้การกระทำของบุคคลซึ่งทำบุบสลาย หรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใด เพื่อจะบำบัดปัดป้องอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะโดยฉุกเฉิน หากความเสียหายนั้นไม่เกินสมควรแก่เหตุอันตราย ซึ่งแนวคิดดังกล่าวสอดคล้องกับหลัก Common Law เรื่อง Necessity ซึ่งเป็นข้อยกเว้นความรับผิดในทางละเมิดให้การกระทำเพื่อที่จะป้องกันความเสียหายที่มากไปกว่านั้น⁶⁴ แต่เมื่อการยกเว้นความรับผิดตามหลักนิรโทษกรรมจะนำมาใช้ได้เมื่อเป็นการบำบัดปัดป้องอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะ ทำให้ประเด็นที่น่าพิจารณามีว่าคำว่า ภัยอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะนั้นหมายถึงสิ่งใด และกรณีภัยอันตรายที่อาจเกิดกับสิ่งแวดลอมจะถือเป็นภัยอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะได้หรือไม่เกี่ยวกับเรื่องนี้ นักกฎหมายบางท่านให้ความเห็นว่า ความหมายของมาตรา 450 วรรคหนึ่งนั้นไม่รวมเฉพาะที่จะเกิดความเสียหายแก่คนหนึ่งคนใด อาจเกิดแก่บุคคลทั่วไป ซึ่งรวมไปถึงทรัพย์สินของส่วนรวมด้วยเนื่องจากหลักกฎหมายดังกล่าวอาจอธิบายด้วยเหตุผลว่า เป็นการสงวนประโยชน์ของบุคคลส่วนใหญ่ไว้โดยสละประโยชน์ของบุคคลส่วนน้อย⁶⁵ ซึ่งคำพิพากษาศาลฎีกาของประเทศไทยก็มีการแปลความในทำนองเดียวกับความหมายที่ให้ไว้ข้างต้น เช่น การทำลายทำนบของเอกชนโดย

⁶⁴ John Cooke, op. cit., p. 507.

⁶⁵ พจน ุชปาคม, ละเมิด (กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2530), หน้า 649.

จำเป็นเพื่อป้องกันน้ำท่วมนาของราษฎรในตำบล⁶⁶ หรือการขุดร่องชักน้ำในเขตนา แม้จะทำให้เนื้อที่นาพังเสียหายแต่เป็นการกระทำไปเพื่อป้องกันไม่ให้น้ำในลำห้วยน้ำแก่นทำลายฝายหลวงอันเป็นเหมืองสาธารณะ ซึ่งจะทำให้เกิดเสียหายแก่นารราษฎรมากมายหลายตำบล⁶⁷ การกระทำเหล่านี้เป็นการกระทำเพื่อบำบัดปัดป้องภัยอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะโดยฉุกเฉิน เมื่อความเสียหายนั้นไม่เกินสมควรแก่เหตุภัยอันตราย ผู้กระทำไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน

ดังนั้นความหมายของภัยอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะตามหลักนิรโทษกรรม น่าจะมีความหมายถึงการกระทำจากทั้งบุคคลและจากธรรมชาติ และการบำบัดปัดป้อนนั้นอาจทำไปเพื่อป้องกันความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลเป็นส่วนรวม เมื่อเป็นเช่นนั้นแล้วหากเกิดเหตุการณ์ซึ่งทำให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม เหตุการณ์นี้จึงสมควรที่จะถูกพิจารณาว่า เป็นภัยอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะได้ เพราะเป็นสิ่งที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลและทรัพย์สินโดยทั่วไปและอาจส่งผลกระทบในวงกว้าง และการกระทำของบุคคลใดที่ได้กระทำไปเพื่อบำบัด ปัดป้องภัยอันตรายดังกล่าวจนเกิดความเสียหายและหากความเสียหายนั้นไม่เกินสมควรแก่เหตุภัยอันตรายก็น่าจะได้รับการยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนได้

อย่างไรก็ตาม ประการต่อมาที่สมควรพิจารณาคือ หากผู้ขนส่งใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดลอมแล้ว ผู้ขนส่งจะอ้างหลักนิรโทษกรรมเพื่อยกเว้นความรับผิดชอบได้หรือไม่ เกี่ยวกับเรื่องนี้ ศาลฎีกาเคยพิพากษาไว้ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1639/2549 ว่า เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บัญญัติถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเอาไว้โดยเฉพาะซึ่งรวมกรณีละเมิดด้วยแล้ว การฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในการขนส่งของทางทะเลจึงเป็นกรณีที่ต้องนำบทบัญญัติดังกล่าวมาใช้จะนำกฎหมายลักษณะละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับไม่ได้ เมื่ออาศัยนัยของคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับดังกล่าวอาจพิจารณาได้ว่า การที่การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นกรณีที่มีกฎหมายบัญญัติเอาไว้โดยเฉพาะแล้ว ทำให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ต้องพิจารณาภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งมีการกำหนดถึงบทยกเว้นความรับผิดชอบจำกัดความรับผิดเอาไว้โดยเฉพาะ ทำให้ไม่สามารถอ้างบทบัญญัติทั่วไป เช่น กฎหมายลักษณะละเมิดซึ่งรวมไปถึงเรื่องนิรโทษกรรม ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เพื่อยกเว้นความรับผิดชอบได้อีก ทั้งที่การกระทำนั้นเป็นการกระทำเพื่อปกป้องสิ่งแวดลอมและอาจถือเป็นการบำบัดปัดป้องภัยอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะโดยฉุกเฉิน หากผู้กระทำเป็นผู้ขนส่งและต่อมาหากบุคคลที่ได้รับ ความเสียหายจากการกระทำของผู้ขนส่งเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบ ผู้ขนส่งไม่อาจนำบทบัญญัติว่าด้วยนิรโทษกรรมมากล่าวอ้างได้ แต่ต้องพิจารณาตามบทยกเว้นความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับ

⁶⁶ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 291/2473.

⁶⁷ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5942492.

ชนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งเป็นบทบัญญัติโดยเฉพาะ ในขณะที่กรณีผู้กระทำเป็นบุคคลอื่น บุคคลนั้นจะได้รับการยกเว้นความรับผิดเพราะเป็นกรณีที่ทำบุบสลาย หรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใด เพื่อจะบำบัดปัดป้องภัยอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะโดยฉุกเฉิน และเป็นกรณีที่หลักนิติโทษกรรม ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีผลบังคับใช้

การที่ไม่มีบทบัญญัติเอาไว้โดยเฉพาะข้างต้นยังอาจก่อให้เกิดปัญหาที่ต้องตีความอีกว่าการกระทำของผู้ขนส่งที่ทำให้เกิดความเสียหายดังกล่าวนั้นเป็นการผิดสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งต้องพิจารณาตามหลักนิติกรรม หรือเป็นเรื่องเฉพาะที่เกิดขึ้นซึ่งเป็นนิติเหตุและต้องพิจารณาตามหลักกฎหมายละเมิด⁶⁸ ซึ่งนอกจากจะมีความไม่ชัดเจนแล้ว หากกรณีผลในความรับผิดไม่สอดคล้องกันตามที่วินิจฉัยไว้ก็อาจทำให้เกิดความไม่เป็นธรรม และไม่สอดคล้องกับหลักแนวคิดกฎหมายสิ่งแวดล้อมตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นอีกด้วย

5.3 หลักยกเว้นความรับผิดตามหลักของ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules) เกี่ยวกับการปกป้องสิ่งแวดล้อม

Rotterdam Rules มีข้อกำหนดให้ผู้ขนส่งได้รับยกเว้นความรับผิดในความสูญหายเสียหาย ส่งมอบชักช้าหากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายเสียหาย ส่งมอบชักช้าเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากมาตรการที่สมเหตุสมผลเพื่อหลีกเลี่ยงหรือพยายามที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม⁶⁹ โดยมีข้อสังเกตว่าบทบัญญัตินี้ยังครอบคลุมไปถึงความพยายาม (attempts) เพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมด้วย จึง

⁶⁸ อนึ่ง เคยมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3814/2525 วินิจฉัยว่า โจทก์บรรยายฟ้องว่าจำเลยที่ 1 รับขนส่งโจทก์ผู้โดยสารจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นลูกจ้างจำเลยที่ 1 ยกสิ่งของของโจทก์ให้แก่ผู้โดยสารอื่นไปโดยปราศจากความระมัดระวังทำให้โจทก์เสียหาย เมื่อการกระทำของจำเลยเป็นการละเมิดสิทธิของโจทก์ด้วย จำเลยจึงอาจต้องรับผิดทั้งในด้านสัญญาและละเมิดพร้อมๆ กัน ซึ่งโจทก์มีสิทธิจะฟ้องอย่างไรก็ได้ ดังนั้น การที่โจทก์ฟ้องให้จำเลยรับผิดในมูลละเมิดจึงไม่ขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมาย แต่คำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้มีก่อนที่จะมีการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534.

⁶⁹ Article 17.

3. The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay:

(n) Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment;
or.

หมายความว่า แม้ว่าภายหลังจากการใช้มาตรการดังกล่าวแล้ว การแก้ไขปัญหาล้วงลอมจะไม่สำเร็จ แต่หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าเป็นการกระทำไปเพื่อพยายามที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม ย่อมได้รับยกเว้นความรับผิดชอบ

แต่ทั้งนี้ ข้อกำหนดของ Rotterdam Rules ยังคงกำหนดให้ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบหรือแต่บางส่วน แม้ว่าความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้าเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากมาตรการที่สมเหตุผลเพื่อหลีกเลี่ยงหรือพยายามที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม หากอีกฝ่ายหนึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งเป็นสาเหตุหรือมีส่วนทำให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น⁷⁰

จึงอาจกล่าวได้โดยทั่วไปว่า สำหรับ Rotterdam Rules นั้น การที่ผู้ขนส่งทำให้เกิดการสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้า ขึ้นกับสินค้าที่ตนรับขนมา แต่หากความเสียหายนั้นเกิดจากมาตรการที่สมเหตุผลเพื่อหลีกเลี่ยงหรือพยายามที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมผู้ขนส่งจะได้รับยกเว้นความรับผิดชอบ

6. บทสรุป

เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะเห็นว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดชอบให้แก่ผู้ขนส่งหากผู้ขนส่งใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดลอมแล้วทำให้เกิดความเสียหายแก่ของที่ตนรับขน และผู้ขนส่งไม่อาจอ้างข้อยกเว้นความรับผิดชอบเรื่องนิรโทษกรรมได้ เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บัญญัติถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเอาไว้โดยเฉพาะซึ่งรวมกรณีละเมิดด้วยแล้ว การฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในการขนส่งของทางทะเลจึงเป็นกรณีที่ต้องนำบทบัญญัติดังกล่าวมาใช้จะนำกฎหมายลักษณะละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับไม่ได้⁷¹

แต่การที่ผู้ขนส่งไม่ได้รับยกเว้นความรับผิดชอบหากใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดลอมน่าจะขัดกับหลักกฎหมายสิ่งแวดลอม กล่าวคือ เมื่อพิจารณาด้วยหลักการไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติของรัฐอื่นๆ (Obligation Not to Cause Damage) พบว่า กรณีความเสียหายที่

⁷⁰ Article 17.

4. Notwithstanding paragraph 3 of this article, the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay: (a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person referred to in article 18 caused or contributed to the event or circumstance on which the carrier relies; or.

⁷¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1639/2549.

เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมระหว่างการขนส่งสินค้าทางทะเลอาจส่งผลกระทบต่อหลายประเทศ และอาจทำให้ประเทศอื่นๆ ได้รับผลกระทบ จึงสมควรที่กฎหมายจะยกเว้นความรับผิดชอบให้กับผู้ขนส่งหากผู้ขนส่งทำให้เกิดความเสียหายขึ้นเนื่องจากการใช้มาตรการเพื่อดูแลปกป้องสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นการลดความเสียหายที่อาจเกิดกับสิ่งแวดล้อมของประเทศอื่น นอกจากนี้ ตามหลักมาตรการปกป้องและการป้องกัน (Preventive Action and Precaution) ซึ่งมีแนวคิดว่าการรักษาสิ่งแวดล้อมประเทศต่างๆ ควรดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมแบบป้องกัน ข้ออ้างที่ว่ายังไม่มีคำแนะนำทางวิทยาศาสตร์ จะไม่ถูกนำมาใช้เป็นเหตุผลในการไม่บังคับใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นการลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมในกรณีที่ยังไม่มีผลพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ที่ชัดเจนว่าการกระทำหนึ่งจะเป็นผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม แต่หากปล่อยให้มีการกระทำนั้น แล้วจึงทราบในภายหลังว่ามีผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม การเยียวยารักษาย่อมทำได้ยากและอาจไม่ประสบผลสำเร็จ ทำให้ผู้ขนส่งจึงสมควรกระทำการใดๆ เพื่อปกป้องความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม โดยไม่ต้องกังวลว่าตนจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในภายหลัง เพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมตามหลักมาตรการปกป้องและการป้องกัน เพราะหากผู้ขนส่งต้องกังวลว่าตนจะต้องรับผิดชอบทั้งที่การกระทำของตนเป็นไปเพื่อการรักษาสิ่งแวดล้อม ผู้ขนส่งคงไม่ใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด ซึ่งน่าจะเป็นการไม่สอดคล้องกับหลักมาตรการปกป้องและการป้องกันตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น โดยเมื่อพิจารณาประกอบกับหลักผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย (Polluter Pays Principle) ที่มีแนวคิดว่าคุณค่าใดที่เป็นผู้ทำให้เกิดมลพิษซึ่งทำให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ควรที่จะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมเพื่อส่งเสริมให้เกิดความตระหนักถึงหน้าที่ในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม จะเห็นว่า ผู้ขนส่งไม่ใช่ผู้ทำให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม และไม่ใช่ผู้ทำให้เกิดสิ่งแวดล้อมเสียหาย แต่ผู้ขนส่งเป็นผู้ดำเนินการเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงไม่สมควรที่จะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายและความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปกป้องสิ่งแวดล้อม แต่ผู้ที่ควรจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายดังกล่าวควรจะเป็นบุคคลที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม โดยถือเอาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ขนส่งใช้มาตรการเพื่อป้องกันสิ่งแวดล้อมเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมนั่นเอง และจะเห็นได้ว่า การออกกฎหมายเพื่อยกเว้นความรับผิดชอบให้ผู้ขนส่งจากการใช้มาตรการเพื่อป้องกันสิ่งแวดล้อมยังเป็นไปตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) อีกด้วย เพราะตามหลักการพัฒนาที่ยั่งยืนเป็นการพัฒนาเพื่อตอบสนองความต้องการของปัจจุบันโดยไม่ทำให้บุคคลยุคต่อไปเสียความสามารถในการตอบสนองความต้องการของตน กรณีที่มีความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมเกิดขึ้นแล้วผู้ขนส่งสามารถกระทำการใดเพื่อปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมได้ทันทีโดยไม่ต้องกังวลว่าตนจะต้องรับผิดชอบ ซึ่งจะเป็นการลดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยลงได้ ย่อมเป็นการสะท้อนถึงหลักการลด

ความเสียหายที่อาจเกิดต่อสิ่งแวดล้อมจากการกระทำของคนรุ่นปัจจุบันและไม่ทำให้คนรุ่นต่อไปเสียความสามารถในการตอบสนองความต้องการของคนอีก ด้วยการพัฒนานกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนอีกด้วย

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้วว่า เมื่อพิจารณาตามหลักกฎหมายละเมิดว่าด้วยนิรโทษกรรม หลักกฎหมายสิ่งแวดล้อม หลักความคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลตาม The United Nations Convention on the Law of the Sea และหลักการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตาม Rotterdam Rules ผู้ขนส่งสมควรที่จะได้รับยกเว้นความรับผิดหากใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม แต่พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติถึงกรณีดังกล่าวเอาไว้โดยเฉพาะ และไม่มีบทบัญญัติใดจะมาปรับใช้กับกรณีนี้ได้ ประกอบกับการยกเว้นความรับผิดตามหลักกฎหมายละเมิดเรื่องนิรโทษกรรม ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อาจไม่สามารถนำมาใช้ได้ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวและเพื่อให้กฎหมายภายในประเทศของประเทศไทยมีความสอดคล้องกับหลักการพัฒนามาตรฐานกฎหมายเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม จึงสมควรที่จะแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยนำเอาหลักกฎหมายตาม Rotterdam Rules มาเทียบเคียง

โดย Rotterdam Rules มีข้อกำหนดให้ผู้ขนส่งได้รับยกเว้นความรับผิดในความสูญหายเสียหาย ส่งมอบชักช้าหากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายเสียหาย ส่งมอบชักช้าเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากมาตรการที่สมเหตุสมผลเพื่อหลีกเลี่ยงหรือพยายามที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และยังกำหนดให้ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดทั้งหมดหรือแต่บางส่วน แม้ว่าความสูญหายเสียหาย ส่งมอบชักช้าเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากมาตรการที่สมเหตุสมผลเพื่อหลีกเลี่ยงหรือพยายามที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม หากอีกฝ่ายหนึ่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งเป็นสาเหตุหรือมีส่วนที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมจึงสมควรวางเงื่อนไขการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งจากการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมไว้เฉพาะในกรณีที่ความเสียหายดังกล่าวไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งรวมไปถึงตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่งเท่านั้น เพราะมิฉะนั้นจะกลายเป็นว่าผู้ขนส่งสามารถอ้างเรื่องการปกป้องสิ่งแวดล้อมมายกเว้นความรับผิดของตนทั้งที่ผู้ขนส่งเป็นสาเหตุหรือมีส่วนที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมเอง

ส่วนในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมนั้นเป็นผลจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่งร่วมอยู่ด้วย สมควรที่จะยกเว้นความรับผิดให้กับผู้ขนส่งในการใช้มาตรการใดเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมเฉพาะในส่วนที่ไม่ได้เกิดจากความผิดของตนเท่านั้น ด้วยการเฉลี่ยความรับผิดตามความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัดส่วนที่สมควรต้องรับผิด

ทั้งนี้ มีข้อสังเกตที่สำคัญว่าข้อกำหนดของ Rotterdam Rules ใช้คำว่า มาตรการที่สมเหตุสมผลเพื่อหลีกเลี่ยงหรือพยายามที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม (reasonable measures to

avoid or attempt to avoid damage to the environment) ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาว่า มาตรการที่ผู้ขนส่งใช้เป็นมาตรการที่สมเหตุผลเพื่อดูแลรักษาสสิ่งแวดล้อมหรือไม่ เนื่องจากอาจยังไม่มี ความชัดเจนทางวิทยาศาสตร์ในเรื่องนั้นๆ ในขณะที่การตัดสินใจของผู้ขนส่งจำต้องกระทำด้วยความรวดเร็ว ซึ่งหากพิจารณาถึงแนวคิดของกฎหมายสิ่งแวดล้อมเรื่องหลักมาตรการปกป้องและการป้องกัน (Preventive Action and Precaution) ที่กำหนดให้ประเทศต่างๆ ควรดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมแบบป้องกัน ข้ออ้างที่ว่ายังไม่มี ความแน่นอนทางวิทยาศาสตร์ จะไม่ถูกนำมาใช้เป็นเหตุผลในการไม่บังคับใช้มาตรการเพื่อรักษาสสิ่งแวดล้อม ดังนั้น ระดับของภาระการพิสูจน์ของผู้ขนส่งว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการสมเหตุผลเพื่อรักษาสสิ่งแวดล้อม จึงควรอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าระดับที่สมเหตุผล (reasonable) เนื่องจากผู้ขนส่งอาจไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าการกระทำของตนนั้นเป็นสิ่งที่สมเหตุผลแล้วจากปัญหาความไม่ชัดเจนทางวิทยาศาสตร์ซึ่งขณะเกิดเหตุการณ์ที่ผู้ขนส่งตัดสินใจใช้มาตรการนั้นอาจยังไม่มีผลพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ที่ชี้ชัดว่าเหตุการณ์ดังกล่าวจะก่อให้เกิดผลเสียหยา ต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่ เพียงใด ภายหลังจากการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมแล้ว แล้วจะเป็น การปกป้องรักษาสสิ่งแวดล้อมได้มากน้อยเพียงใด ซึ่งรวมไปถึงการที่ผู้ขนส่งอาจถูกโต้แย้งว่าเมื่อ พิจารณามูลค่าในเชิงเศรษฐศาสตร์แล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจมากกว่าผลดีที่ได้จากการรักษาส สิ่งแวดล้อม หรืออาจมีวิธีทางอื่นซึ่งคิดค้นได้ในภายหลังที่จะดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพกว่า หรือ ประหยัดกว่า เป็นต้น และอาจส่งผลให้ผู้ขนส่งตัดสินใจไม่ดำเนินการใดๆ เพื่อป้องกันสิ่งแวดล้อม เพราะเกรงว่าตนอาจต้องรับผิดชอบในภายหลังหากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าการกระทำของตนสมเหตุผล แล้ว แต่หากปรากฏในภายหลังว่า เหตุดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และการกระทำของผู้ขนส่งจะสามารถลดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมได้ ก็จะเป็นเรื่องที่น่าเสียดายและส่ง ผลเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมของนานาประเทศ เพื่อให้ช้อยกเว้นความรับผิดชอบนี้สอดคล้องกับแนวคิดเรื่อง หลักมาตรการปกป้องและการป้องกันความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม จึงสมควรกำหนดให้ผู้ขนส่งได้รับ การยกเว้นความรับผิดชอบหากพิสูจน์ได้ว่าการกระทำของตนนั้นพอสมควรแก่วิสัยและพฤติการณ์ใน ภาวะเช่นนั้นน่าจะเหมาะสมกว่า

7. ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้เกิดความชัดเจนของกฎหมาย ก่อให้เกิดความเป็นธรรมในสังคม และทำให้กฎหมาย ของประเทศไทยมีความสอดคล้องกับหลักการปกป้องสิ่งแวดล้อม จึงเห็นสมควรให้เพิ่มเติมมาตรา เพื่อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยให้มี ข้อความว่า

“ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากการใช้มาตรการใดๆ เพื่อปกป้อง หรือพยายาม ปกป้องสิ่งแวดลอม

ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบทั้งหมด หรือแต่บางส่วน หากอีกฝ่ายหนึ่งพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหาย ต่อสิ่งแวดลอมตามวรรคหนึ่ง เป็นผลจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือ เป็น ผลจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งร่วมอยู่ด้วย กรณีนี้ให้ผู้ขนส่งยกเว้นความรับผิดได้เฉพาะการใช้มาตรการเพื่อปกป้องสิ่งแวดลอมในส่วนที่ไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความ ประมาทเลินเล่อของตนเท่านั้นด้วยการเฉลี่ยความรับผิดชอบตามความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัดส่วนที่ สมควรต้องรับผิดชอบ

ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมการรักษาสิ่งแวดลอม ให้ผู้ขนส่งได้รับประโยชน์จาก บทบัญญัติในวรรคหนึ่งและวรรคสอง เมื่อผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการกระทำของตนนั้นเป็นการพอสมควร แก่วิสัยและพฤติการณ์ในภาวะเช่นนั้นแล้ว”

บรรณานุกรม

- พจน์ ปุษปาคม. **ละเมิด**. กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2530.
- วารี นาสกุล. **คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: ม.ป.ท., 2559.
- ศนันท์กรณ โสทธิพันธ์. **คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2552.
- ศักดิ์ สมองชาติ. **คำอธิบายโดยย่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดและความรับผิดชอบทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางละเมิดของเจ้าหน้าที่**. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2544.
- พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534.
- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.
- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 291/2473.
- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1639/2549.
- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 594/2492.
- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5558/2555.
- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7591/2542.
- Bernie, Patricia. Alan Boyle and Catherine Redgwell. **International Law and The Environment**. 3rd ed. New York: Oxford University Press, 2009.
- Best, Arthur and David Barnes. **Basic Tort Law: Cases, Statutes, and Problems**. New York: Aspen Publishers, 2007.
- Charter of the United Nations.
- Cooke, John. **Law of Tort**, 9th ed. Essex: Pearson Education Limited, 2009.
- Elliott, Catherine and Frances Quinn. **Tort Law**. 7th ed. Essex: Pearson Education Limited, 2009.
- Goode, Roy. **Goode on Commercial Law**. Finland: Penguin Books, 2010.
- Harpwood, Vivienne. **Modern Tort Law** 7th ed. Oxon: Routledge-Cavendish, 2009.
- Kiss, Alexandre and Dinah Shelton. **Guide to International Environmental Law**. Boston: MartinusNijhoff Publishers, 2007.

Louka, Elli. **International Environmental Law**. New York: Cambridge University Press, 2006.

Nordquist, Myron and others. **United nations convention on the law of the sea: A commentary**. Dordrecht: MartinusNijhoff Publishers, 2002.

Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future [Online]. Available URL:<http://www.un-documents.net/our-common-future.pdf>, 2019 (February, 2).

Sand, Philippe. **Principle of International Environment Law**. 2nd ed. UK: Cambridge University Press, 2003.

Sunkin, Maurice. David M. Ong and Robert Wight. **Source Book on Environmental Law**. 2nd ed. UK: Cavendish Publishing Limited, 2002.

Stuhmcke, Anita. **Essential Tort Law**. 2nd ed. London: Cavendish Publishing, 2001.

Surocco v. Geary, 3 Cal. 69 (Cal. 1853).

The Declaration of the United Nations Conference on the Human Environment.

The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968.

The Mayor of Bradford v Pickles, [1895] AC 587.

The Rio Declaration on Environment and Development.

The United Nations Convention on the Law of the Sea.

