



วารสารนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
THAMMASAT LAW JOURNAL

ชื่อเรื่อง : การใช้เรือไร้คนขับ : ความท้าทายทางกฎหมายเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพปลอดภัยภายใต้สัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเล

ชื่อผู้แต่ง : พิมพ์กมล กองโกล

การอ้างอิงที่แนะนำ : พิมพ์กมล กองโกล, ‘การใช้เรือไร้คนขับ: ความท้าทายทางกฎหมายเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพปลอดภัยภายใต้สัญญารับขนส่งสินค้าทางทะเล’ (2566) 52(3) วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 671.

ผู้สนับสนุนหลัก

Tax and Legal Counsellors
Seri Manop & Doyle



**SATYAPON
& PARTNERS**
THAILAND Intellectual Property Law Firm

CHANDLER MHM

ผู้สนับสนุนร่วม

CSBC
LAW OFFICES
www.csbc-law.com



DS&B DOMNERN
SOMGIAT
& BOONMA

WEERAWONG C&P
WEERAWONG, CHINNAVAT & PARTNERS LTD.

โครงการวารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เลขที่ 2 ถนนพระจันทร์ แขวงพระบรมมหาราชวัง

เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร 10200 โทร. 02 613 2109 อีเมล tu.lawjournal@tu.ac.th

การใช้เรือไร้คนขับ : ความท้าทายทางกฎหมายเกี่ยวกับหน้าที่
ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเล
ได้อย่างปลอดภัยภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล
The Use of Unmanned Ships: the Legal Challenges
Relating to the Carriers' Obligations of Seaworthiness
under the Carriage of Goods by Sea Contract*

พิมพ์กมล กองโกศ

อาจารย์ประจำ คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

Pinkamol Kongphok

Lecturer, Faculty of Political Science and Law, Burapha University

วันที่รับบทความ 19 เมษายน 2566; วันแก้ไขบทความ 7 กรกฎาคม 2566; วันที่ตอบรับบทความ 7 กรกฎาคม 2566

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาข้อจำกัดทางกฎหมายในการปรับใช้กับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล

* บทความนี้เรียบเรียงจากงานวิจัยเรื่อง “การใช้เรือไร้คนขับ : ความท้าทายทางกฎหมายเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล (The Use of Unmanned Ships: the Legal Challenges Relating to the Carriers' Obligations of Seaworthiness under the Carriage of Goods by Sea Contract)” ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนจากคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ประจำปีงบประมาณ 2565.

เพื่อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายในประเด็นดังกล่าว ผลการวิจัยพบว่า ในปัจจุบัน การพัฒนาเทคโนโลยีเรือไร้คนขับนั้นอยู่ในช่วงของการทดลองก่อนจะนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ในอนาคต อันใกล้นี้ ในประเด็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล พบว่าเนื่องด้วยลักษณะการทำงานที่แตกต่างกันอย่างมากระหว่าง เรือที่ใช้ในปัจจุบันกับเรือไร้คนขับ อาจส่งผลกระทบต่อหน้าที่ของผู้ขนส่งโดยเฉพาะหน้าที่ในการจัดหา คนประจำเรือให้เหมาะสมทั้งในเชิงจำนวนและความสามารถตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งหากไม่มีการแก้ไขกฎหมายที่ใช้อยู่อาจนำไปสู่ความรับผิดของผู้ขนส่งจากการใช้เรือไร้คนขับ ดังนั้นผู้วิจัย จึงเสนอแนะว่าควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่เกี่ยวกับสภาพที่ปลอดภัยของเรือและหน้าที่ของผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการใช้เรือขนส่งสินค้าประเภทไร้คนขับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการไม่จำเป็นต้อง กำหนดให้มีคนประจำเรืออยู่บนเรือทุกกรณี โดยให้ศาลพิจารณาน้ำหนักที่ดังกล่าวให้สอดคล้องกับ ประเภทของเรือที่ใช้ รวมทั้งปรับปรุงแก้ไขกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการตรวจเรือ หลักสูตรฝึกอบรม และการให้ประกาศนียบัตรโดยเพิ่มเติมคุณสมบัติที่จำเป็นเพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการปฏิบัติงาน ที่เปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้เพื่อสร้างความชัดเจนแน่นอนในทางกฎหมาย ลดปัญหาข้อพิพาทที่จะเกิดขึ้น ในอนาคต และแสดงให้เห็นถึงการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีในอุตสาหกรรม การขนส่งสินค้าทางทะเล

คำสำคัญ : เรือไร้คนขับ, ความท้าทายทางกฎหมาย, การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเล ได้อย่างปลอดภัย, หน้าที่ของผู้ขนส่ง

Abstract

The objective of this research is to examine the legal limitations when applying to the carriers' obligations of seaworthiness under the carriage of goods by sea contract in order to propose the guidelines to amend the laws on such issues. The research results showed that, currently, the development of unmanned ship technology is in the experimental phase before being commercially used in the near future. With regards to the carriers' obligations of seaworthiness under the carriage of goods by sea contract, it was found that, due to the vastly different operating characteristics between conventional ships and unmanned ships, this may affect the carriers' obligations, especially the obligation to provide "properly manned" ship in terms of both number and competence as required by law. Provided that the existing

laws are not properly amended, it could lead to carriers' liability for using unmanned ships. Accordingly, the researcher suggested that the provisions governing seaworthiness and the carriers' obligation in cases when unmanned cargo ships are used should be amended. Particularly, it should not strictly require a crew on board in every circumstance, and, simultaneously, the court should consider such obligation based on the type of ship used. Moreover, the regulations on ship inspections, training courses, and certifications should be amended with the addition of the necessary qualifications in line with the changing operation patterns to establish legal certainty, reduce the future disputes, as well as representing the adaptability to technological changes in the shipping industry.

Keywords: unmanned ships, legal challenges, seaworthiness, carrier's obligation

1. บทนำ

ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน มนุษย์เป็นสิ่งมีชีวิตที่พัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองความต้องการ ยกระดับคุณภาพชีวิต และจัดการทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม มีการพัฒนาเทคโนโลยีและคิดค้นนวัตกรรมใหม่ ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางธุรกิจ ด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม การขนส่ง จะเห็นได้ว่า มีเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ เกิดขึ้นมากมาย รวมถึงเทคโนโลยีเกี่ยวกับ ยานไร้คนขับซึ่งเป็นที่รู้จักกันทั่วโลกไม่ว่าจะเป็นยานไร้คนขับทางบก ยานไร้คนขับทางอากาศ รวมไปถึง ยานไร้คนขับทางน้ำ หรือแม้แต่การใช้โดรนในการขนส่งสินค้าในบางพื้นที่ซึ่งยานพาหนะรูปแบบอื่น เข้าถึงได้ยาก เป็นต้น¹ การใช้ยานไร้คนขับเหล่านี้ก่อให้เกิดการวิพากษ์วิจารณ์ในประเด็นที่ว่ายังไม่มี กฎหมายออกมาควบคุมอย่างชัดเจน ซึ่งอาจนำไปสู่ปัญหาในหลากหลายมิติ เช่น สถานะในทาง กฎหมาย ความปลอดภัยในการใช้งาน ความรับผิดในกรณีเกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของ บุคคลอื่นจากการใช้ยานไร้คนขับ ความรับผิดหากสินค้าที่ขนส่งทางยานไร้คนขับเกิดการสูญหายหรือ ชำรุดบกพร่องหรือส่งมอบล่าช้า เป็นต้น นวัตกรรมซึ่งถือเป็นปรากฏการณ์ที่ถูกจับตามองมากที่สุด ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาคือ “เรือไร้คนขับ” (Unmanned ships or Unmanned maritime vehicles) ซึ่งเป็นการประยุกต์เอาระบบเรดาร์ เซนเซอร์ Global Positioning System (GPS) การคำนวณสูตร อัลกอริทึม (Predictive algorithms) และปัญญาประดิษฐ์ (AI) มาใช้ในการควบคุมเรือทางไกล (Remotely operated system) หรือเป็นการตั้งโปรแกรมให้เรือขับเคลื่อนไปถึงจุดหมายปลายทางได้เอง (Autonomous system)

ประเด็นที่น่าพิจารณาก็คือหน้าที่ของผู้ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของทางทะเลจะเปลี่ยนไปหรือไม่ อย่างไร เมื่อมีการนำเรือไร้คนขับมาใช้ในเชิงพาณิชย์ เนื่องจากว่าในขณะที่ร่างอนุสัญญา ระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลไม่ว่าจะเป็น the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Amended by the Brussels Protocol 1968 (Hague-Visby Rules) หรือ United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2008 (Rotterdam Rules) รวมไปถึงกฎหมายภายในของประเทศไทยที่ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งก็คือ

¹ Robin Kellermann, Tobias Biehle and Liliann Fischer, 'Drones for parcel and passenger transportation: A literature review' (2020) Transportation Research Interdisciplinary Perspectives 4, 1.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534² คณะผู้ร่างคงมีได้มุ่งที่จะให้กฎหมายดังกล่าวใช้บังคับกับเรือไร้คนขับ เนื่องจากเทคโนโลยีในขณะนั้นยังไม่เอื้อต่อการสร้างเรือไร้คนขับในเชิงพาณิชย์ โดยกฎหมายทั้ง 3 ฉบับมีการกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในเรื่องการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) โดยยึดโยงกับความสามารถและจำนวนลูกเรือที่อยู่บนเรืออย่างเคร่งครัด เช่น

Article 3 แห่ง Hague-Visby Rules บัญญัติว่า

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

- (a) Make the ship seaworthy;
- (b) *Properly man, equip and supply the ship...*”

ในทำนองเดียวกัน Article 14 Specific obligations applicable to the voyage by sea แห่ง Rotterdam Rules บัญญัติว่า

“The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:

- (a) Make and keep the ship seaworthy;
- (b) *Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage;...*”

อีกทั้งมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติว่า

“ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

- (1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น
- (2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่

ความต้องการสำหรับเรือนั้น”

จะเห็นได้ว่าลักษณะพิเศษที่สำคัญของเรือไร้คนขับคือ การลดจำนวนลูกเรือลง โดยเน้นการใช้เทคโนโลยีในการควบคุมและขับเคลื่อนเรือให้ไปถึงยังจุดหมายปลายทาง และในบางกรณีอาจมีความเป็นไปได้ที่จะไม่มีลูกเรืออยู่บนเรือเลย ซึ่งประเด็นนี้เป็นประเด็นที่สำคัญที่จะต้องมีการแก้ไขปรับปรุงบทบัญญัติของกฎหมายเพื่อให้มีความสอดคล้องกับรูปแบบการขนส่งที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต

² งานวิจัยนี้มุ่งวิเคราะห์ประเด็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ภายใต้สัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น ไม่รวมถึงการขนส่งของภายใต้สัญญา Charterparty.

ผู้วิจัยจึงมีแนวคิดว่า ประเด็นความท้าทายทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เรือไร้คนขับเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทางได้อย่างปลอดภัยภายใต้สัญญา รับขนของทางทะเลนั้น เป็นประเด็นที่ควรนำมาศึกษาวิจัยทั้งในบริบทของกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายไทย เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายให้มีความสอดคล้องกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี สร้างความชัดเจนในทางกฎหมาย และอำนวยความสะดวกให้ผู้มีส่วนได้เสียตามสัญญา รับขนสินค้าทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นผู้ตราส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง อย่างเหมาะสมต่อไปในอนาคต

2. ลักษณะเฉพาะและประเภทของเรือไร้คนขับ

เนื่องด้วยเรือไร้คนขับ สามารถถูกแบ่งออกได้หลายประเภท เช่น ยานผิวน้ำไร้คนขับ (Unmanned surface vehicles: USVs) และยานใต้น้ำไร้คนขับ (Unmanned underwater vehicles: UUVs) ในงานวิจัยนี้มุ่งศึกษาเรือไร้คนขับประเภทยานผิวน้ำไร้คนขับ (Unmanned surface vehicles: USVs) โดยเมื่อพิจารณาจำกัดความของเรือไร้คนขับ (Unmanned ship) กับเรือขับเคลื่อนอัตโนมัติ (Autonomous ship) จะพบว่ามีความเกี่ยวข้องกันแต่มุ่งเน้นคนละจุด กล่าวคือเรือไร้คนขับมุ่งเน้นเรื่องการลดบทบาทและจำนวนคนประจำเรือ แต่เรือขับเคลื่อนอัตโนมัติมุ่งเน้นในเชิงระบบปฏิบัติการ แต่อย่างไรก็ตามเรือทั้ง 2 ประเภทต่างมีความเกี่ยวข้องเชื่อมโยงกันในหลายมิติ

เรือไร้คนขับ หมายความว่า “เรือที่ไม่มีลูกเรือบนเรือ แต่จะถูกควบคุมในระยะไกลจากชายฝั่ง”³ กล่าวคือในระหว่างการเดินทางในทะเล เรือสามารถเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งโดยไม่ต้องมีคนประจำเรือบังคับอยู่บนเรือเลย แต่อย่างไรก็ตามจากคำนิยามกว้าง ๆ ของเรือไร้คนขับนั้น อาจตีความได้ว่า การขับเคลื่อนของเรืออาจต้องมีการบังคับควบคุมจากมนุษย์ในระดับหนึ่งก็ได้ เช่น การบังคับจากศูนย์ควบคุมชายฝั่ง ในอีกทางหนึ่ง เรือขับเคลื่อนอัตโนมัติ หมายถึง “เรือที่ถูกตั้งโปรแกรมไว้ล่วงหน้าซึ่งทำงานโดยใช้อัลกอริทึม”⁴ นั้นหมายความว่า ในกรณีของเรือขับเคลื่อนอัตโนมัติ ลูกเรือจะมีบทบาทเมื่อเรือไปยังจุดหมายปลายทางเท่านั้น เพราะระหว่างการเดินทางไม่จำเป็นต้องมีการบังคับควบคุมหรือแทรกแซงจากมนุษย์เลย เรือประเภทนี้ขับเคลื่อนภายใต้คำสั่งที่ตั้งโปรแกรมไว้ล่วงหน้าและระบบปัญญาประดิษฐ์ที่จะนำทางอย่างอิสระ

³ ดู Shipowner’s Club, ‘Unmanned and Autonomous Vessels – The Legal Implications from a P&I Perspective’ <https://www.shipownersclub.com/media/2017/12/Unmanned-and-autonomous-vessels_the-legal-implications1217.pdf> สืบค้นเมื่อ 18 มิถุนายน 2565.

⁴ เพิ่งอ้าง.

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้กล่าวถึงเรือไร้คนขับและเรือขับเคลื่อนอัตโนมัติว่าเป็นการปฏิวัติอุตสาหกรรมการเดินเรือและได้เริ่มต้นขึ้นแล้ว โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศให้ความสำคัญกับการตรวจสอบความปลอดภัย ความมั่นคง และความเป็นไปได้ในด้านการรักษาสิ่งแวดล้อมของเรือทั้งสองประเภทด้วย โดยได้แบ่งประเภทเรือไร้คนขับตามระดับที่แตกต่างกันในการดำเนินการโดยอิสระจากการมีปฏิสัมพันธ์ของมนุษย์⁵ โดยแบ่งได้เป็น 4 ประเภทดังนี้

1) เรือที่มีการติดตั้งระบบขับเคลื่อนอัตโนมัติและการสนับสนุนการตัดสินใจ กล่าวคือต้องมีคนประจำเรือที่พร้อมปฏิบัติการและควบคุมระบบและการทำงานบนเรือ แต่การดำเนินการบางประเภทสามารถตั้งเป็นระบบอัตโนมัติได้

2) เรือที่ติดตั้งระบบควบคุมระยะไกลที่มีคนประจำเรืออยู่บนเรือ เรือประเภทนี้จะถูกควบคุมและปฏิบัติการจากที่อื่น แต่ยังคงมีคนประจำเรืออยู่บนเรือ

3) เรือที่ติดตั้งระบบควบคุมระยะไกลที่ไม่ต้องมีคนประจำเรือบนเรือ เรือประเภทนี้ถูกควบคุมและปฏิบัติการจากที่อื่น โดยไม่จำเป็นต้องมีลูกเรืออยู่บนเรือ

4) เรือขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบ เรือเหล่านี้มีระบบปฏิบัติการบนเรือที่สามารถตัดสินใจและกำหนดการกระทำได้เอง โดยไม่ต้องมีคนประจำเรือบนเรือและไม่อยู่ภายใต้การควบคุมจากศูนย์ควบคุมชายฝั่งด้วย⁶

ทั้งนี้ หากแยกประเภทเรือไร้คนขับตามลักษณะระบบปฏิบัติการเรือ สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ดังต่อไปนี้

1) Remotely operated vehicle หรือ Remotely Operated underwater Vehicle (ROV) เป็นระบบที่ใช้การควบคุมระยะไกล (Teleoperation) มนุษย์จะเป็นผู้ตัดสินใจในการปฏิบัติงานต่าง ๆ เป็นส่วนใหญ่ผ่านทางสายควบคุม (Tether) ซึ่งเชื่อมต่อสัญญาณระหว่างตัวเรือกับศูนย์บังคับการเรือ

2) Semi-Autonomous เป็นระบบกึ่งอัตโนมัติ กล่าวคือ ยังต้องอาศัยความสามารถของมนุษย์เข้าช่วยตัดสินใจในบางกรณีที่อยู่นอกเหนือไปจากสิ่งที่ตัวเครื่องได้ถูกป้อนข้อมูลไว้

⁵ เนื่องด้วยในปัจจุบันเรือไร้คนขับยังมีความหลากหลายในด้านระดับการมีส่วนร่วมในควบคุมของมนุษย์ มิใช่มีเพียงเรือไร้คนขับแบบไม่มีคนประจำเรืออยู่เลยหรือตัดขาดจากการควบคุมบนเรือโดรนสิ้นเชิงเท่านั้น ผู้วิจัยจึงมุ่งที่จะศึกษาประเด็นทางกฎหมายว่าด้วยหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยภายใต้สัญญา रखันของทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับเรือไร้คนขับทุกประเภททั้งที่ยังต้องมีคนประจำเรือซึ่งมีส่วนร่วมในการควบคุมอยู่บ้างและแบบเรือขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบ.

⁶ 'Autonomous shipping' (International Maritime Organization) <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Autonomous-shipping.aspx>> สืบค้นเมื่อ 22 พฤษภาคม 2565.



3) Autonomous หรือ Fully Autonomous มีลักษณะเป็นระบบอัตโนมัติโดยเรือสามารถปฏิบัติงานเองได้อย่างอิสระ ผู้ใช้สามารถกำหนดจุดที่ต้องการให้เรือผ่านหรือแวะเทียบท่าได้ล่วงหน้าผ่านกระบวนการของระบบปัญญาประดิษฐ์ (AI) และระบบเซนเซอร์รอบตัวเรือ⁷

3. ความหมายและลักษณะของสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness)

หน้าที่ของผู้ขนส่งเกี่ยวกับการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนั้นมีวิวัฒนาการมาอย่างต่อเนื่อง โดยในศตวรรษที่ 19 ในคดี *Dixon v Sadler*⁸ ศาลอังกฤษโดยท่านผู้พิพากษา Parke B ได้อธิบายความหมายของหน้าที่เกี่ยวกับการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ไว้ดังนี้ “...[I]f the voyage be such as to require a different complement of men, or the state of equipment, in different parts of it, as, if it were voyage down a canal or river, and thence across to the open sea, it would be enough if the vessel were, at the commencement of each stage of the navigation, properly manned and equipped for it.”

“หากการเดินทางนั้นต้องมีคนประจำเรือหรือเครื่องมือ/อุปกรณ์ในส่วนต่าง ๆ ของเรือ ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางในคลอง แม่น้ำ หรือออกสู่ทะเล จะต้องมี การทำให้เรือ นั้นมีคนประจำเรือและเครื่องมือ/อุปกรณ์ต่าง ๆ อย่างเหมาะสมในขณะเริ่มออกเดินทางแต่ละครั้ง”

ต่อมาได้มีการพัฒนาหลักการเกี่ยวกับหน้าที่เกี่ยวกับการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ในระบบคอมมอนลอว์โดยกำหนดให้หน้าที่ดังกล่าว ถือเป็นหน้าที่โดยปริยาย (Implied obligation) ของผู้ขนส่งตามสัญญา รับขนของทางทะเล ดังที่ปรากฏในคำพิพากษาของศาลอังกฤษในคดี *Lyon and Another v Mellis*⁹ ซึ่งท่านผู้พิพากษา Lord Ellenborough CJ ได้อธิบายถึงหน้าที่เกี่ยวกับการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยไว้ว่า “...[I]t is a term of the contract on the part of the carrier, implied by law, that his vessel is tight and fit for the purpose or employment for which he offers and holds it forth to the public...” “หน้าที่เกี่ยวกับการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยเป็นข้อตกลงหนึ่งในสัญญา รับขนสินค้าในฝ่ายของผู้ขนส่งซึ่งกำหนดไว้โดยปริยายตาม

⁷ เพิ่งอ้าง.

⁸ *Dixon v Sadler* (1839) 5 M&W 405; 151 ER 172.

⁹ *Lyon and Another v Mellis* (1804) 5 EAST 428; 102 ER 1134.

กฎหมายว่า เรือของผู้ขนส่งต้องมั่นคงและแข็งแรงเพื่อวัตถุประสงค์หรือการจ้างขนส่งสินค้าซึ่งได้เสนอต่อประชาชนทั่วไป”

ในส่วนของความหมายของการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) นั้น มีการให้ความหมายไว้อย่างหลากหลาย ทั้งจากพจนานุกรม กฎหมายต่าง ๆ ตำรากฎหมาย ตลอดจนคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่ยกมาข้างต้น ซึ่งได้มีการให้ความหมายเอาไว้คล้ายคลึงกันดังนี้

ตาม Oxford Dictionary of English 3rd Edition ปีค.ศ. 2010 “*Seaworthiness*” หมายความว่า “good enough condition (of a boat) to sail on the sea” ซึ่งแปลเป็นภาษาไทยได้ว่า สภาพที่ดีพอ (ของเรือ) ที่จะสามารถออกเดินทางในทะเลได้

Black’s Law Dictionary ได้ให้ความหมายของคำว่า “*Seaworthy*” เอาไว้ว่า “(Of a vessel) properly equipped and sufficiently strong and tight to resist the perils reasonably incident to the voyage for which the vessel is insured...”¹⁰

ซึ่งหมายถึง การจัดเตรียมความพร้อมอย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันความสูญหายเสียหาย หรือภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับเรือเดินทะเล

อีกทั้งยังได้ให้ความหมายของคำว่า “*Seaworthy vessel*” เอาไว้ว่า “A vessel that can withstand the ordinary stress of the wind, waves, and other weather that seagoing vessels might ordinarily be expected to encounter. In some legal contexts, the question whether a vessel is seaworthy includes the question whether it is fit to carry an intended cargo properly.”¹¹

ซึ่งหมายถึง เรือเดินทะเลที่สามารถต้านทานต่อแรงลม แรงคลื่น และสภาพอากาศต่าง ๆ ซึ่งตามธรรมดาย่อมคาดหมายได้ว่าจะต้องเผชิญและตามนัยของกฎหมาย ให้หมายรวมถึงเรือเดินทะเลที่เหมาะสมต่อการขนส่งสินค้าแต่ละชนิดที่มุ่งหมายเอาไว้

Dictionary of Shipping Terms ได้ให้ความหมายของ “*Seaworthiness*” เอาไว้ว่า ความเหมาะสมของเรือเพื่อการเดินทางเที่ยวใดเที่ยวหนึ่ง และสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งเป็นการเฉพาะ โดยเรือที่มีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้ต้องมีลูกเรือ เสบียง เชื้อเพลิงที่พอเพียง เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ได้รับการซ่อมแซมและเรือเหมาะสมที่จะรับและขนส่งสินค้า¹²

¹⁰ Brian A. Garner, *Black’s Law Dictionary* (8th edn, Thomson/West 2004) 1389.

¹¹ เพิ่งอ้าง.

¹² Peter Brodie, *Dictionary of shipping terms* (6th edn, Routledge) 158 อ้างถึงใน ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายรับขนส่งของทางทะเล (พิมพ์ครั้งที่ 4, วิทยุชน 2560) 181.



นอกจากนี้ยังมีการให้ความหมายของคำว่า “Seaworthy” เอาไว้อีกว่าหมายถึงการที่เรือมีสภาพเหมาะสมกับประเภทของเรือนั้น ๆ ในการที่จะออกเดินทะเล สามารถเผชิญต่อภัยทางทะเลได้ และมีเครื่องมืออุปกรณ์ ยารักษาโรค หรือสิ่งอื่นใดเพื่อความปลอดภัยในการเดินทะเล เรือต้องมีนายเรือ และลูกเรือที่มีความสามารถ และมีจำนวนที่เพียงพอสำหรับการเดินทาง นอกจากนี้เรือที่มีความสามารถเดินทะเลได้ในครั้งหนึ่ง ๆ ไม่ได้หมายความว่าเรือนั้นจะสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในคราวอื่น ๆ ด้วย ทั้งเรือที่ใช้สำหรับขนสินค้าชนิดหนึ่งก็ย่อมมีสภาพเหมาะแก่การเดินทะเล เฉพาะสินค้าชนิดนั้นเท่านั้น¹³

และตามคำอธิบายในหนังสือ 101 ศัพท์พจนานาวี ได้ให้คำอธิบายเพิ่มเติมเกี่ยวกับคำว่า “Seaworthiness” ไว้ว่า สภาพที่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัยนั้น ไม่ได้หมายความจำกัดอยู่แต่เพียงว่า ตัวเรือและเครื่องจักรและอุปกรณ์เรือ (hull, machinery and equipment) ต้องอยู่ในสภาพที่เหมาะสมอันควรเพื่อการเดินทางในทะเล แต่ยังหมายความรวมถึงลูกเรือและนายเรืออีกด้วย ตัวอย่างเช่น ในคำพิพากษาศาลของประเทศอังกฤษในคดี *Moore v Lunn*¹⁴ ซึ่งกับตันและต้นเรือปฏิบัติหน้าที่ในสภาพเมาสุรา ซึ่งส่งผลให้เรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย¹⁵

จากคำจำกัดความและคำอธิบายที่ยกมาข้างต้น จะสังเกตเห็นได้ว่า สามารถแบ่งรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะของเรือที่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ได้ตามองค์ประกอบต่อไปนี้

1) ตัวเรือมีความเหมาะสม (Ship Worthy) กล่าวคือ เรือจะอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนั้นต้องปรากฏว่า ตัวโครงสร้างของเรือ สภาพของเรือ เครื่องยนต์ เครื่องจักรเครื่องกลต่าง ๆ เช่น ระบบเครื่องสูบน้ำ วาล์ว หม้อต้มน้ำอันเป็นแหล่งกำเนิดพลังงาน เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องทำความเย็น และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่จำเป็นในการเดินทะเล เช่น เรดาร์ แผนภูมิ แผนที่ประจำเรือ ตลอดจนแผ่นเหล็กที่ประกอบเป็นผนังของเรือหรือห้องต่าง ๆ ของเรือ ฝาครอบช่อง ต้องอยู่ในสภาพที่เรียบร้อย ไม่ชำรุดบกพร่อง แข็งแรงเพียงพอแก่การใช้ในการออกเดินทะเลไปตามเส้นทางที่กำหนด และต้องมีอุปกรณ์เครื่องมือที่จำเป็นต่าง ๆ อย่างเพียงพอครบถ้วน อีกทั้งสภาพและส่วนต่าง ๆ ของเรือ พร้อมทั้งอุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ต้องเหมาะสมแก่สภาพอากาศตามแต่ฤดูกาลที่แตกต่างกันออกไปด้วย เช่น ถ้าผู้ขนส่งต้องเดินทางขนส่งสินค้าในแถบประเทศที่มีอากาศหนาว

¹³ John Beecroft Saunders, *Words and Phrases Legally Defined volume 5 S-Z* (2nd edn, Butterworths 1970) 24.

¹⁴ *Moore and Another v. Lunn and Others.* (1923) 15 L.L.Rep. 155.

¹⁵ ประมวล จันทรชีวะ, *101 ศัพท์พจนานาวี* (โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพจนานาวี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2546) 180.

อย่างรุนแรงในฤดูหนาวจนคาดการณ์ได้ว่า น้ำทะเลในแถบนั้นอาจกลายเป็นน้ำแข็งได้ ผู้ขนส่งก็ต้องจัดหาตัวเรือที่มีความแข็งแรงทนทานเพียงพอต่อการเดินทางบนพื้นน้ำแข็ง (Ice-class ship) หรืออาจจัดเตรียมอุปกรณ์สำหรับตัดน้ำแข็งเพื่อให้เรือสามารถเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย

2) ระวังเรือหรือสถานที่สำหรับบรรทุกสินค้ามีความเหมาะสม (Cargo Worthy) กล่าวคือ ระวังเรือหรือสถานที่สำหรับบรรทุกสินค้ามีความเหมาะสมสำหรับการรับขนของทางทะเล ต้องมีสภาพเหมาะสมสำหรับสินค้าที่จะทำการขนส่ง ผู้ขนส่งจึงต้องจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้ในการบรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะทำการรับขนส่งและเก็บรักษาสินค้า เพื่อให้สินค้าอยู่ในสภาพที่ควรจะเป็นเมื่อไปถึงยังท่าเรือปลายทาง ซึ่งความเหมาะสมดังกล่าวมีความหมายรวมถึงการรักษาความสดใหม่ และการป้องกันการเน่าเสียหรือความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในลักษณะเดียวกันด้วย เช่น หากสินค้าที่รับขนส่งเป็นอาหารสดแช่แข็ง เรือที่รับทำการขนส่งก็ต้องจัดเตรียมห้องแช่แข็ง หรือเครื่องทำความเย็น เพื่อป้องกันการเน่าเสียของอาหารสดดังกล่าว นอกจากนี้ ห้องแช่แข็งหรือเครื่องทำความเย็นนั้น ต้องสามารถทำงานได้อย่างดี และมีความสามารถเพียงพอที่จะเก็บรักษาคงความสดใหม่ของสินค้าดังกล่าวด้วย หรือในกรณีที่เรือได้ทำการบรรทุกสัตว์ที่ติดโรครมาในการขนส่งเที่ยวก่อนหน้านั้น ผู้ขนส่งต้องทำความสะอาดระวางเรือหรือพญาฆ่าเชื้อโรคก่อนเพื่อป้องกันเชื้อโรคที่อาจระบาดลุกลามไปติดต่อกับสินค้าหรือสิ่งของอย่างอื่นที่ผู้ขนส่งจะรับขนส่งในคราวถัดไป นอกจากนี้ผู้ขนส่งจะต้องจัดเตรียมระวางบรรทุกของเรือให้เหมาะสมแก่ของที่ขนส่งแล้วนั้น ผู้ขนส่งจะต้องคำนึงด้วยว่าการจัดเก็บสินค้านั้นจะต้องไม่เป็นผลเสียแก่ตัวสินค้าเองด้วย สำหรับสินค้าบางชนิด เช่น ในการขนส่งสินค้าประเภทผักและผลไม้ จะต้องมีการจัดระบบการระบายอากาศให้มีความเหมาะสมด้วย และโดยเฉพาะในกรณีที่เรือต้องเดินทางผ่านเขตที่มีสภาพอากาศแปรปรวนแตกต่างกันทั้งร้อนและเย็นอันจะก่อให้เกิดความชื้น และความชื้นอาจจะกลั่นตัวเป็นหยดน้ำ ซึ่งทำให้สินค้าเสียหายได้ ดังนั้นผู้ขนส่งจึงต้องใช้ความพยายามทุกประการอันพึงกระทำในฐานะผู้ประกอบการอาชีพขนส่งสินค้าทางทะเล เพื่อตรวจสอบการจัดเตรียมระบบการระบายอากาศให้เพียงพอที่จะไม่ทำให้เกิดหยดน้ำเกาะที่ตัวสินค้า เป็นต้น¹⁶

3) คนประจำเรือมีความเหมาะสม กล่าวคือ เรือจะอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยก็ต่อเมื่อได้มีการจัดให้มีคนประจำเรือที่มีความเหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ นั้น ทั้งในด้านความรู้ ความสามารถ และจำนวนที่เพียงพอ การจัดให้มีคนประจำเรือ หมายถึง การจัดหากัปตันเรือ และลูกเรือในตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ที่จำเป็นต้องมีประจำอยู่ในเรือ เช่น ช่างเครื่อง ช่างกล ช่างไฟฟ้า หรือวิศวกรประจำเรือ โดยที่ลูกเรือจะต้องผ่านการฝึกอบรมจนได้รับใบอนุญาตหรือประกาศนียบัตร

¹⁶ ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบายรับขนของทางทะเล* (พิมพ์ครั้งที่ 4, วิญญูชน 2560) 184.



สำหรับการทำหน้าที่ต่าง ๆ บนเรือ มีประสบการณ์ มีความชำนาญ มีความพร้อมและความคุ้นเคยกับการปฏิบัติงานบนเรือนั้น ตลอดจนสามารถปฏิบัติงานให้เรือสามารถขนส่งสินค้าที่ทำการบรรทุกได้อย่างเหมาะสม¹⁷ ไม่ว่าจะเป็นการยกขนส่งสินค้าขึ้น-ลง การจัดเรียง การเก็บรักษา หรือการดูแลระหว่างการเดินทาง ซึ่งในปัจจุบันนี้มีกฎเกณฑ์มาตรฐานระหว่างประเทศออกมากำหนดถึงความรู้ความสามารถของบุคลากรที่ทำงานบนเรือ ซึ่งก็คือ ประมวลการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code)¹⁸ ซึ่งกำหนดว่า ลูกเรือต้องมีความรู้ ความชำนาญ ความเข้าใจในเรื่องที่กำหนดเพื่อวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ ดังนั้น หากปรากฏว่าลูกเรือหรือบุคลากรที่เกี่ยวข้องขาดคุณสมบัติ หรือไม่ปฏิบัติตามมาตรฐานที่กำหนด ก็จะส่งผลให้เรือลำนั้น ๆ ขาดบุคลากรที่เหมาะสมเป็นผลให้เรือลำนั้นไม่มีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ตัวอย่างของการไม่ปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งในเรื่องการจัดหาคนประจำเรือให้เหมาะสม เช่น จำนวนลูกเรือไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานบนเรือ (*Forshaw v Chabert*)¹⁹ นายเรือและลูกเรือปฏิบัติหน้าที่ในขณะที่มีเมฆ (Moore v Lunn)²⁰ และนายเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้เนื่องจากมีอาการเจ็บป่วย²¹

ในงานวิจัยนี้จะมุ่งเน้นไปที่ประเด็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในด้านการจัดหาลูกเรือเป็นหลัก เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้เรือไร้คนขับ ทั้งที่เป็นแบบควบคุมจากระยะไกล (Remotely operated vehicle หรือ Shore-based control ship)

3.1 หน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยภายใต้สัญญา रखนของทางทะเลตามกฎหมายระหว่างประเทศ

3.1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง แก้วไขโดยพิธีสาร ค.ศ. 1968 (International Convention for the

¹⁷ กำชัย จงจักรพันธ์, *กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ* (พิมพ์ครั้งที่ 7, สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา 2559) 216.

¹⁸ The International Safety Management (ISM Code) ถูกประกาศครั้งแรกในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ. 1993 ในฐานะแนวปฏิบัติที่แนะนำเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ซึ่งไม่มีสภาพบังคับในตัว แต่หลังจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)) ได้เพิ่มเติมหลักเกณฑ์ของ ISM Code เข้าไปในการแก้ไขเพิ่มเติมปี ค.ศ. 1994 จึงทำให้หลักเกณฑ์ภายใต้ ISM Code มีสภาพบังคับไปโดยปริยาย.

¹⁹ *Forshaw v Chabert* (1821) 3B&B. 158.

²⁰ *Moore and Another v. Lunn and Others.* (1923) 15 L.L.Rep. 155.

²¹ *Rio Tinto Company v. Seed Shipping Company* (1926) 134 LT. 764.

Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading as Amended by the Brussels Protocol 1968 (Hague-Visby Rules))

Hague-Visby Rules นั้นมีขอบเขตการใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเลที่อยู่ภายใต้ใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิชนิดอื่นในทำนองเดียวกัน แต่โดยหลักแล้วจะไม่ใช้กับสัญญา Charter party เว้นแต่จะมีการออกใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิชนิดอื่นในทำนองเดียวกันที่ใช้กับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงเอกสารดังกล่าว²² นอกจากนี้ภายใต้เงื่อนไขที่ว่าเอกสารเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลเหล่านั้นออกในรัฐภาคี²³ โดยจะใช้บังคับตั้งแต่วันที่ของได้ถูกบรรทุกบนเรือจนถึงเวลาที่ของถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือ (Tackle-to-Tackle)²⁴

ทั้งนี้หน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ถูกบัญญัติไว้ใน Article 3 แห่ง Hague-Visby Rules ดังต่อไปนี้

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

(a) Make the ship seaworthy;

(b) *Properly man, equip and supply the ship...*”

“1. ผู้ขนส่งมีหน้าที่ใช้ความระมัดระวังตามสมควรก่อนและในขณะเริ่มเดินทาง เพื่อ

(เอ) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

(บี) จัดหาคนประจำเรือ อุปกรณ์และเครื่องมือเรือให้เหมาะสม...”

ในประเด็นของการเริ่มต้นระยะเวลาที่ผู้ขนส่งต้องทำหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยตามอนุสัญญา Hague-Visby Rules นั้น จะเห็นได้ว่าถูกกำหนดไว้อย่างชัดเจนคือ ผู้ขนส่งต้องจัดการให้เรืออยู่ในสภาพที่พร้อมเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยก่อนและขณะ

²² ทิศสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules) Article 1(b)

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

²³ ประเทศไทยมิได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญา Hague-Visby Rules.

²⁴ Hague-Visby Rules Article 1(e)

“Carriage of goods’ covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship”.



เริ่มต้นเดินทาง (shall be bound before and at the beginning of the voyage) ซึ่งหมายความว่าหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยเริ่มขึ้นตั้งแต่การเริ่มบรรทุกของลงเรือ จนกระทั่งเรือเริ่มออกเดินทาง ตัวอย่างเช่น คำพิพากษาของศาลอังกฤษในคดี *Maxine Footwear Co., Ltd. v Canadian Government Merchant Marine Ltd. (1959)*²⁵ ซึ่งได้ตัดสินไว้ว่า แม้จะมีการบรรทุกของลงเรือเสร็จแล้ว แต่อยู่ในขณะที่ยังไม่ได้ออกจากท่าเรือ เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงว่าเกิดอัคคีภัยขึ้นเพราะความผิดของผู้ขนส่ง กรณีก็ต้องถือว่าเรือนั้นไม่อยู่ในสภาพปลอดภัยที่จะเดินทะเลได้ตั้งแต่ก่อนหรือขณะออกเดินทาง จึงส่งผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยตั้งแต่เมื่อเริ่มออกเดินทางแล้ว แม้ว่าภายหลังสินค้าได้รับความเสียหายเพราะเหตุที่เรือไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย (Unseaworthiness) ผู้ขนส่งก็สามารถปฏิเสธความรับผิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่บรรทุกมาบนเรือได้

ทั้งนี้หน้าที่เกี่ยวกับการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยตาม Hague-Visby Rules นั้น ผู้ขนส่งจะต้องใช้ความอุตสาหะหรือความระมัดระวังตามสมควร (Due diligence)²⁶ ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย โดยคำพิพากษาของศาลอังกฤษในคดี *The Muncaster Castle*²⁷ ได้วางหลักไว้ว่า หน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนั้น เป็นหน้าที่ที่ไม่อาจแต่งตั้งบุคคลอื่นให้กระทำการแทนได้ และแม้จะมีการโอนหน้าที่นี้ไปยังบุคคลอื่นซึ่งมีความสามารถในการดำเนินการแทน แต่ผู้ขนส่งก็ยังคงมีความรับผิดหากตัวแทนไม่ใช้ความอุตสาหะหรือความระมัดระวังตามสมควรในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย²⁸

ในส่วนของหน้าที่เกี่ยวกับการจัดหาคนประจำเรือให้เหมาะสมนั้น หากตีความจากบทบัญญัติมาตรา 3(1) จะเห็นได้ว่า หน้าที่ในส่วนนี้สามารถแยกออกได้เป็น 2 ส่วน คือ

1) การมีคนประจำเรือตามจำนวนที่เหมาะสม ซึ่งย่อมแตกต่างกันออกไปตามประเภทและขนาดของเรือ รวมทั้งเส้นทางการเดินเรือ

²⁵ *Maxine Footwear Co., Ltd. v Canadian Government Merchant Marine Ltd.* [1959] 2 Lloyd's Rep. 105.

²⁶ ใน Version ภาษาฝรั่งเศสของ Hague-Visby Rules ใช้คำว่า "diligence raisonnable".

²⁷ *Riverside Meat Co Ply Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd (The Muncaster Castle)* [1961] 1 Lloyd's Rep 57.

²⁸ G. H. Treitel, Francis Martin Baillie Reynolds and Thomas Gilbert Carver, *Carver on Bills of Lading* (3rd edn, Sweet & Maxwell 2011) 9-139.

2) คนประจำเรือในตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ต้องมีความสามารถที่จะปฏิบัติหน้าที่เช่นว่านั้น ซึ่งสามารถตรวจสอบเบื้องต้นได้จากการฝึกอบรมและประกาศนียบัตรในการประกอบอาชีพคนประจำเรือ ซึ่งแต่ละประเทศย่อมมีภายในกฎหมายในการกำกับดูแลในประเด็นดังกล่าว ซึ่งคำพิพากษาของศาลอังกฤษในคดี *The Eurasian Dream*²⁹ ได้วางหลักไว้ว่า เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องแสดงให้เห็นว่า ตนได้ใช้ความระมัดระวังอย่างเหมาะสมในการแต่งตั้งนายเรือและคนประจำเรือที่มีประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถ ทักษะ ความเชี่ยวชาญ ความพร้อมและความคุ้นเคยกับการปฏิบัติงานตามหน้าที่ นอกจากตัวนายเรือและลูกเรือแล้วยังมีคำพิพากษาศาลอังกฤษในคดี *The Amstelot*³⁰ ที่ได้วางหลักว่า ผู้ตรวจสอบเรือ (Lloyd's surveyor) ก็ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการสำรวจกลไกต่าง ๆ ของเรือด้วย ซึ่งในคดีดังกล่าว ผู้ตรวจสอบเรือไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการตรวจสอบสภาพเรือ คดีนี้ศาลจึงตัดสินว่าผู้ขนส่งไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการจัดให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย จึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น³¹ ดังนั้นการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ในด้านการจัดหาคนประจำเรือให้เหมาะสมนั้น ผู้ขนส่งจะต้องกระทำการให้ครบสมบูรณ์ทั้งในด้านของจำนวนและความสามารถของคนประจำเรือด้วย มิฉะนั้นหากผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่อย่างสมบูรณ์ย่อมส่งผลให้ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 4(2)³² ของ Hague-Visby Rules เพื่อปฏิเสธความรับผิดจากการที่สินค้าสูญหายและ/หรือเสียหาย และ/หรือส่งมอบชกซ้ำได้³³

3.1.2 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (Hamburg Rules))

แม้ว่าจะมีการแก้ไขปรับปรุงแนวความคิดเรื่องการขนส่งสินค้าทางทะเลจากแนวความคิดตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ จนเกิดเป็นอนุสัญญา Hague Rules และ Hague-Visby

²⁹ *Traders Co Ltd and others v Hyundai Merchant Marine Co Ltd and Another (The Eurasian Dream)* [2002] Lloyd's Rep 719.

³⁰ *The Amstelot*, [1962] 1 Lloyd's Rep. 539.

³¹ Nikolaos Kampantais, 'Seaworthiness in Autonomous Unmanned Cargo Ships' (Master Thesis Erasmus University Rotterdam 2016) 13.

³² Hague-Visby Rules Article 4 (2)

"Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: (a)...- (q)... but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage".

³³ GH Treitel, Francis Martin Baillie Reynolds and Thomas Gilbert Carver (เชิงอรรถ 28) 9-141.



Rules แล้วก็ตาม แต่การพัฒนาดังกล่าวยังคงมีช่องโหว่และยังไม่เป็นที่ยอมรับ เนื่องจากอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับยังถูกมองว่าเป็นอนุสัญญาที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้ขนส่งมากเกินไป โดยไม่คำนึงถึงประโยชน์ของเจ้าของสินค้า ไม่ว่าจะเป็นผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ดังนั้น ด้วยการสนับสนุนจากองค์การสหประชาชาติโดย UNCITRAL (United Nation Commission on International Trade Law) ทำให้ความเคลื่อนไหวที่จะให้มีการร่างกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลขึ้นใหม่เกิดขึ้นเป็นผลสำเร็จ ส่งผลให้มีกฎหมายระหว่างประเทศที่ว่าด้วยการขนส่งทางทะเลฉบับใหม่ที่ชื่อว่า อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 (United Nation Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978) หรือที่ถูกเรียกกันโดยทั่วไปว่า อนุสัญญา Hamburg Rules³⁴ ในประเด็นของระดับการปฏิบัติหน้าที่และระยะเวลาการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งนั้น อนุสัญญา Hamburg Rules มีการขยายขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งออกไปมากกว่าเดิม เมื่อเปรียบเทียบกับ อนุสัญญา Hague Rules และ Hague-Visby Rules โดยอนุสัญญา Hamburg Rules กำหนดให้ช่วงระยะเวลาที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดเริ่มต้นขึ้นตั้งแต่ได้รับมอบสินค้าที่ท่าเรือต้นทางและสิ้นสุดความรับผิดลงเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบที่ท่าเรือปลายทาง (Port-to-Port)³⁵ ซึ่งแตกต่างจากความรับผิดในอนุสัญญา Hague Rules และ Hague-Visby Rules ที่จะเริ่มตั้งแต่เวลาบรรทุกสินค้าลงเรือจนถึงเวลาที่ขนสินค้าขึ้นจากเรือ (Tackle-to-Tackle) ปัจจุบันอนุสัญญา Hamburg Rules มีภาคีสมาชิกทั้งหมด 35 ประเทศ ที่ให้การรับรอง ซึ่งจะสังเกตได้ว่าส่วนใหญ่เป็นประเทศกำลังพัฒนา³⁶ เหตุที่อนุสัญญานี้ไม่ค่อยได้รับความนิยมเนื่องมาจากการกำหนดนิติสัมพันธ์ที่ค่อนข้างเป็นการเพิ่มภาระหน้าที่และความรับผิดให้กับผู้ขนส่ง จึงไม่เอื้อประโยชน์กับประเทศมหาอำนาจมากนัก และทำให้เป็นอนุสัญญาที่มีภาคีสมาชิกจำนวนไม่มากเมื่อเปรียบเทียบกับอนุสัญญา Hague-Visby Rules อีกทั้งไม่ได้ถูกนำไปใช้ในทางปฏิบัติมากนัก³⁷

ทั้งนี้หน้าที่ของผู้ขนส่งในภาพรวมถูกกำหนดในลักษณะของข้อสันนิษฐานทางกฎหมาย โดยถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 5(1) แห่งอนุสัญญา Hamburg Rules ดังต่อไปนี้

³⁴ กำชัย จงจักรพันธ์ (เชิงอรรถ 17) 138.

³⁵ Hamburg Rules Article 4

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

³⁶ แต่ประเทศไทยไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิก ดูประกอบ United Nation, ‘Status: United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978) (the “Hamburg Rules”)’ <https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules/status> สืบค้นเมื่อ 27 มกราคม 2565.

³⁷ กำชัย จงจักรพันธ์ (เชิงอรรถ 17) 138.

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

“ผู้ขนส่งนั้นจะต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เป็นผลมาจากความเสียหาย สูญหาย และความชักช้าในการขนส่ง หากว่าเหตุแห่งความเสียหาย สูญหาย และความชักช้าในการขนส่งนั้นเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ว่า ได้ใช้มาตรการที่พึงปรารถนาเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งความสูญหายและความเสียหายเช่นว่านั้นแล้ว มิฉะนั้นแล้วไม่ว่าความสูญหาย เสียหาย และความชักช้าจะเกิดจากสาเหตุอันใด ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ”

กล่าวคือ ภายใต้บังคับข้อสัญญา Hamburg Rules นั้น ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าตามข้อสันนิษฐานของกฎหมาย รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากการที่เรืออยู่ในสภาพที่ไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยด้วย ดังนั้นเมื่อมีการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเกิดขึ้น ผู้ขนส่งจึงมีภาระในการพิสูจน์โต้แย้งข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบดังกล่าวว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกี่ยวข้องกับสินค้านั้น ไม่ได้เกิดจากความประมาทหรือความเลินเล่อของผู้ขนส่ง และได้ใช้มาตรการที่พึงปรารถนาเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งความเสียหายและความเสียหายเช่นว่านั้นแล้ว หากพิสูจน์ได้ดังนี้ผู้ขนส่งจึงจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบจากการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้น

จะสังเกตได้ว่า ภายใต้ Hamburg Rules ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ในด้านของการจัดหาคนประจำเรือให้เหมาะสมไว้เป็นการเฉพาะเลย และแม้ว่าจะปรากฏคำว่า “ลูกจ้างหรือตัวแทน” ของผู้ขนส่งในประเด็นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจากการกระทำของบุคคลอื่น (Vicarious liability) แต่ไม่มีการกล่าวถึงหน้าที่ของผู้ขนส่งในการจัดหาคนประจำเรือในจำนวนที่เหมาะสมและมีความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ในตนเองเดียวกับ Hague-Visby Rules เลย เนื่องจากผู้ร่าง Hamburg Rules เห็นว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งซ้ำลงไปอีกมาตราหนึ่ง โดยสามารถให้อยู่ในขอบเขตของคำว่า “Reasonable care” หรือการใช้มาตรการที่พึงปรารถนาเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งความสูญหายและความเสียหายได้³⁸ จึงทำให้อาจสันนิษฐานได้ว่า ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่โดยชัดแจ้งในการจัดหาคนประจำเรือภายใต้บทบัญญัติแห่ง Hamburg Rules トラバเท่าที่ไม่มีการสูญหายและ/หรือเสียหาย และ/หรือการส่งมอบชักช้าเกิดขึ้น³⁹

³⁸ ไทซิด เอกจริยกร (เชิงอรรถ 16) 189.

³⁹ Nikolaos Kampantais (เชิงอรรถ 31) 15.



3.1.3 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาฉบับหนึ่งของระหว่างประเทศทั้งหมดหรือบางส่วนทางทะเล (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2009 (Rotterdam Rules))

อนุสัญญา Rotterdam Rules ถูกยกร่างขึ้นโดยคณะกรรมการสิทธิการแห่งสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL)) โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อนำมาใช้แทนอนุสัญญา Hague-Visby Rules และ Hamburg Rules เนื่องจากอุตสาหกรรมการเดินเรือและการขนส่งสินค้าทางทะเลได้มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานก้าวหน้าไปมาก มีเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ ๆ อาทิเช่น การใช้ตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งสินค้าอย่างแพร่หลาย (Containerisation) การยกระดับการขนส่งจากแบบ Port-to-Port เป็นแบบ Door-to-Door Delivery การติดต่อหรือลงลายมือชื่อและใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Transport Records) เป็นต้น จึงนำมาซึ่งการกำหนดหลักการเพิ่มเติมจากอนุสัญญาดั้งเดิม เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงในอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน⁴⁰

ในด้านขอบเขตการใช้บังคับของ Rotterdam Rules นั้น ในมาตรา 5(1) ได้กำหนดว่าสถานที่ใดสถานที่หนึ่งดังต่อไปนี้

- 1) สถานที่รับสินค้า
- 2) ท่าเรือที่ทำการขนถ่ายสินค้าลงเรือ
- 3) สถานที่ส่งมอบสินค้า
- 4) ท่าเรือที่ทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ

ถ้าสถานที่ใดสถานที่หนึ่งในข้อ 1) – 4) ตั้งอยู่ในรัฐที่เป็นภาคีสมาชิกของอนุสัญญา ก็จะสามารถนำเอาอนุสัญญานี้ไปใช้บังคับกับการขนส่งทางทะเลได้⁴¹

⁴⁰ กำชัย จงจักรพันธ์ (เชิงอรรถ 17) 143.

⁴¹ Rotterdam Rules Article 5 (1)

“Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State:

- (a) The place of receipt;
- (b) The port of loading;
- (c) The place of delivery; or
- (d) The port of discharge...”.

ทั้งนี้หน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 14 แห่ง Rotterdam Rules ดังต่อไปนี้

“The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to:

(a) Make and keep the ship seaworthy;

(b) *Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage;...*”

“ผู้ขนส่งมีหน้าที่ก่อนการเดินทาง ขณะเริ่มต้นการเดินทาง และระหว่างการเดินทางทางทะเลในการใช้ความระมัดระวังเพื่อ

(เอ) ทำให้และรักษาเรืออยู่ในสภาพปลอดภัย

(บี) จัดเตรียมคนประจำเรือ อุปกรณ์ และเสบียงสำหรับเรือ และจัดให้มีคนประจำเรือ อุปกรณ์ และเสบียงสำหรับเรือเช่นว่านั้นตลอดการเดินทาง...”

สำหรับระยะเวลาที่ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งการจัดหาคนประจำเรือให้เหมาะสมนั้น จะเห็นได้ว่ามีลักษณะของการขยายช่วงเวลาในการปฏิบัติหน้าที่มากกว่าที่อนุสัญญา Hage-Visby Rules กำหนดไว้ กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องจัดการให้เรืออยู่ในสภาพที่พร้อมเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยทั้งก่อนขณะเริ่มต้นเดินทาง ไปจนถึงระหว่างการเดินทางด้วย ซึ่งหมายความว่า หน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยตาม Rotterdam Rules นั้นมีลักษณะต่อเนื่องตลอดเส้นทางการขนส่ง⁴²

ภายใต้ Rotterdam Rules ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรฐานหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ในด้านของการจัดหาคนประจำเรือให้เหมาะสมในลักษณะเดียวกับ Hague-Visby Rules กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติหน้าที่ 2 ส่วน ได้แก่

1) จัดหาคนประจำเรือตามจำนวนที่เหมาะสม ซึ่งย่อมแตกต่างกันออกไปตามประเภทและขนาดของเรือรวมทั้งเส้นทางการเดินเรือ

2) จัดหาคนประจำเรือในตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ที่มีความสามารถที่จะปฏิบัติหน้าที่เช่นว่านั้น ซึ่งสามารถตรวจสอบเบื้องต้นได้จากการฝึกอบรมและประกาศนียบัตรในการประกอบอาชีพคนประจำเรือ⁴³ ซึ่งแต่ละประเทศย่อมมีภายในกฎหมายในการกำกับดูแลในประเด็นดังกล่าว

⁴² กวีพล สว่างแก้ว, *Rotterdam Rules กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล* (สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2555) 115.

⁴³ *Traders Co Ltd and others v Hyundai Merchant Marine Co Ltd and Another* (เชิงอรรถ 29) 719.



อีกทั้งในด้านผลของการฝ่าฝืนหน้าที่ในการจัดหาคนประจำเรือในจำนวนที่เหมาะสม และมีความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ที่มีลักษณะเดียวกับ Hague-Visby Rules อีกด้วย กล่าวคือ หากไม่ปฏิบัติตามที่ตามมาตรา 14 ผู้ขนส่งจะไม่สามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 17(5)⁴⁴ ของ Rotterdam Rules เพื่อปฏิเสธความรับผิดจากการที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำได้

3.2 หน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเล ได้อย่างปลอดภัยภายใต้สัญญาฯรับขนของทางทะเลตามกฎหมายไทย

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้ถูกยกร่างขึ้นโดยคณะกรรมการเฉพาะ เรื่องกฎหมายพาณิชย์นาวีของคณะกรรมการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ซึ่งในการยกร่างครั้งแรกนั้น เริ่มต้นจากการนำหลักกฎหมายและบทบัญญัติใน Hague-Visby Rules มาเป็นแนวทางในการยกร่าง ต่อมาได้มีการพิจารณาแก้ไข ปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงโดยนำเอาหลักกฎหมายและบทบัญญัติของ Hamburg Rules เพิ่มเติมเข้ามาแทน อีกทั้งยังนำเอาหลักกฎหมายเรื่องการรับขนส่งสินค้าทางทะเล ของต่างประเทศและประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยมาพิจารณาประกอบด้วย จนอาจกล่าวได้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้นเป็นกฎหมายที่มีลักษณะผสมผสานจาก หลากหลายแหล่งที่มาทั้งจาก Hague-Visby Rules, Hamburg Rules กฎหมายต่างประเทศ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย⁴⁵

ในส่วนของขอบเขตการใช้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น เป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา 4 ซึ่งบัญญัติว่า

⁴⁴ Rotterdam Rules Article 17(5)

“The carrier is also liable, notwithstanding paragraph 3 of this article, for all or part of the loss, damage, or delay if:

(a) The claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by (i) the unseaworthiness of the ship; (ii) the improper crewing, equipping, and supplying of the ship; or (iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried, or any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods; and

(b) The carrier is unable to prove either that: (i) none of the events or circumstances referred to in subparagraph 5 (a) of this article caused the loss, damage, or delay; or (ii) it complied with its obligation to exercise due diligence pursuant to article 14”.

⁴⁵ กำชัย จงจักรพันธ์ (เชิงจรรด 17) 148.

“พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับ ก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม”

จะเห็นได้ว่าตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 วัตถุประสงค์ในการปรับใช้พระราชบัญญัติจะมุ่งไปที่การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ โดยมีประเทศไทยเป็นต้นทางหรือปลายทางในการขนส่งนั้น แต่ทั้งนี้ก็ให้อิสระแก่คู่สัญญาในการกำหนดกฎหมายที่ใช้บังคับ (Applicable law) ได้เองตามหลักอิสระในการทำสัญญา (Freedom of contract) แต่อย่างไรก็ตาม ศาลยังคงสามารถนำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาปรับใช้กับกรณีได้ แม้จะคู่สัญญาจะมีการเลือกกฎหมายต่างประเทศหรืออนุสัญญาต่างประเทศ หากเข้าใจเงื่อนไขที่ว่า คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นบุคคลสัญชาติไทย (ไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ตาม) ทั้งนี้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะสามารถปรับใช้กับการขนส่งทางทะเลภายในประเทศได้ ก็ต่อเมื่อมีการตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษรให้นำพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับ

ทั้งนี้หน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 8 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งบัญญัติว่า

“ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

- (1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น
- (2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ

(3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล”

และ มาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติว่า



“ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งตามมาตรา 8 เกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรื่อนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเท่านั้น”

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว จะพบว่าบทบัญญัติมาตรานี้มีการบัญญัติไว้ในลักษณะเดียวกับ Hague-Visby Rules โดยสามารถแบ่งออกเป็น 3 องค์ประกอบดังต่อไปนี้

1) เรือที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) จะต้องถูกออกแบบอย่างเหมาะสม มีโครงสร้าง สภาพ และอุปกรณ์ที่เหมาะสมที่จะเผชิญกับภัยทางทะเลธรรมดาในการเดินทาง

2) เรือจะต้องมีนายเรือที่มีความสามารถ และมีลูกเรือที่มีความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่ และใช้อุปกรณ์ ต่าง ๆ เช่น เครื่องเรดาร์ เครื่องวิทยุที่ใช้ในการติดต่อ อุปกรณ์เกี่ยวกับไฟฟ้า และแผนที่ใช้ในการเดินเรือที่ทันสมัย ได้อย่างเหมาะสม อีกทั้งมีจำนวนเพียงพอในการรักษาสภาพการเดินเรืออย่างปลอดภัย ตัวอย่างคำพิพากษาฎีกาเกี่ยวกับประเด็นการจัดหาคนประจำเรือให้เหมาะสม คือ คำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศที่ 74-75/2552 ซึ่งศาลพิพากษาว่า ผู้ประกอบกิจการเดินเรือย่อมจะต้องมีความระมัดระวังและความรู้เชี่ยวชาญพิเศษในวิชาชีพของตน นายเรือจะต้องหมั่นตรวจสอบอุปกรณ์การเดินเรือและอุปกรณ์เกี่ยวกับการเก็บรักษาสินค้าให้เรือและอุปกรณ์มีสภาพที่เหมาะสมสามารถใช้ในการเดินเรือและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรืออีกนัยหนึ่ง นายเรือต้องดูแลเรือและระวางให้เหมาะสมกับการเดินเรือและบรรทุกสินค้า (Sea and Cargo worthiness) ความชำรุดบกพร่องของเรือและอุปกรณ์ควบคุมอุณหภูมิของระวางเรือเป็นความชำรุดบกพร่องที่ประจักษ์ชัดในระดับความรู้ความเชี่ยวชาญของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล มิใช่ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในที่ต้องใช้ความรู้ความสามารถพิเศษ

3) สินค้าที่ขนส่งจะต้องเป็นของที่ปลอดภัยเพื่อการเดินทางนั้น และจะต้องถูกจัดเรียงในลักษณะที่จะไม่นำมาซึ่งอันตราย และเรือจะต้องมีเชื้อเพลิงที่เพียงพอ การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยมิได้จำกัดอยู่แต่เฉพาะทำให้เรือสามารถเผชิญกับภัยทางทะเลได้อย่างเดียวเท่านั้น ถ้าหากว่าเรือจะขนส่งของมีสภาพพิเศษ เรือและอุปกรณ์ของเรือก็จะต้องเหมาะสมที่จะทำให้การขนส่งของเป็นไปอย่างปลอดภัยตลอดทางจนกว่าจะถึงจุดหมายปลายทาง (Cargoworthiness)⁴⁶

⁴⁶ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2 (เชิงอรรถ 16) 250.

หน้าที่ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยเป็นหน้าที่ที่ผู้ขนส่งหลีกเลี่ยงไม่ได้และถ้าผู้ขนส่งได้มอบให้คนอื่นทำหน้าที่แทนไม่ว่าจะเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือว่าอยู่ซ่อมแซมเรือเป็นผู้กระทำการแทน ผู้ขนส่งก็ยังคงรับผิดชอบเพื่อการกระทำของบุคคลดังกล่าวด้วย⁴⁷

ทั้งนี้ในมาตรา 8 วรรคท้าย ได้กำหนดระดับมาตรฐานในระดับปกติที่ผู้ขนส่งจะต้องมีในการปฏิบัติหน้าที่ทั้ง 3 ประการดังที่กล่าวไปแล้วข้างต้นว่า เป็นระดับธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพขนของทางทะเล ซึ่งหมายถึงระดับทั่วไปที่ผู้ขนส่งทั่วไปจะต้องมีหรือกระทำมิใช่เอาระดับมาตรฐานของตัวผู้ขนส่งรายนั้นเพียงอย่างเดียวเป็นเกณฑ์ แต่อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวเกินไปกว่ามาตรฐานที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะกระทำกัน แต่ถ้าอยากจะทำปฏิบัติสูงกว่านี้ก็ไม่มียกเว้น⁴⁸

ในประเด็นของเวลาที่ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนั้น มีอยู่ด้วยกัน 2 ระยะเวลา คือ

- 1) ก่อนบรรทุกของลงเรือ หรือ
- 2) ก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง

ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นก็คือ หากปรากฏว่าได้มีการบรรทุกของลงเรือแล้ว หรือเรือได้ออกเดินทางไปแล้ว ถ้าเกิดปัญหาที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ทั้ง 3 ประการตามที่มาตรา 8 กำหนดไว้ ผู้ขนส่งยังจะต้องมีหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย หรือแก้ไขปัญหาดังกล่าวอีกด้วยหรือไม่ ซึ่งถ้าหากพิจารณาจากบทบัญญัติของ Hague-Visby Rules แล้ว ก็จะพบว่า ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในอันที่จะต้องจัดการแก้ไขข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นนั้นอีก แต่หากพิจารณาจากมาตรา 9 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว ก็จะพบว่า ผู้ขนส่งยังคงจะต้องมีหน้าที่ในการจัดการแก้ไขความบกพร่องที่เกิดขึ้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น มิฉะนั้นจะถือว่าผู้ขนส่งมิได้ทำหน้าที่ทำให้เรืออยู่ในสภาพปลอดภัยอย่างสมบูรณ์ ซึ่งหน้าที่ที่กำหนดไว้ตามมาตรา 9 นั้นถือเป็นหน้าที่ที่มีการกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เองโดยแท้⁴⁹

นอกจากนี้หากปรากฏว่าเมื่อเรือออกเดินทางไปแล้วและเกิดปัญหาต่าง ๆ เกี่ยวกับหน้าที่ทั้ง 3 ประการขึ้น ผู้ขนส่งสินค้าที่ได้ปฏิบัติหน้าที่ให้ถูกต้องตามมาตรา 9 ก็มีสิทธิอ้างข้อยกเว้นความรับผิดเพื่อปฏิเสธความรับผิดในกรณีที่ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือถูกส่งมอบชกซ้ำ ตามมาตรา 51 ได้

⁴⁷ เฟ็งอ้าง 251.

⁴⁸ เฟ็งอ้าง 252.

⁴⁹ เฟ็งอ้าง 253.



ในทางตรงกันข้ามหากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยตามมาตรา 8 และมาตรา 9 ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า แต่ทั้งนี้ในกรณีที่แม้ผู้ขนส่งไม่ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย แต่การดังกล่าวไม่ได้ก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ผู้รับตราส่งหรือผู้ส่งก็ไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง เพราะบุคคลดังกล่าวไม่เสียหายแต่อย่างใด

4. ความท้าทายทางกฎหมายเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยภายใต้สัญญา รับขนของทางทะเล

จะเห็นได้ว่าวิวัฒนาการของหน้าที่เกี่ยวกับการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ตั้งแต่ศตวรรษที่ 19 ในคดี *Dixon v Sadler* ผ่านแนวคิดคอมมอนลอว์ มาจนถึงอนุสัญญา Hague-Visby Rules Hamburg Rules พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทย พ.ศ. 2534 และล่าสุด Rotterdam Rules ในปี ค.ศ. 2008 นั้นถูกสร้างขึ้นภายใต้กรอบความคิดที่ว่า เรือต้องมีนายเรือและคนประจำเรือเพื่อควบคุมให้การเดินเรือเป็นไปอย่างปลอดภัย และบรรลุวัตถุประสงค์ในการเดินทาง หากมองย้อนกลับไปในอดีตก็เป็นสิ่งที่เข้าใจได้ ณ ยุคสมัยนั้น แต่ในปัจจุบันการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาทางเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาทอย่างยิ่ง รวมทั้งในอุตสาหกรรมการเดินเรือและการขนส่งทางทะเลด้วย และดังที่กล่าวไว้ในบทที่ 2 เรือขนส่งสินค้าไร้คนขับมีแนวโน้มจะถูกนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ในอีกไม่นานนี้ ดังนั้นจึงเป็นความท้าทายทางกฎหมายที่จะต้องปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้หากพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 3(1) ของอนุสัญญา Hague-Visby Rules มาตรา 14 ของ อนุสัญญา Rotterdam Rules และมาตรา 8 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะพบว่า การมีคนประจำเรือให้เหมาะสมทั้งในเชิงจำนวนและคุณสมบัติของคนประจำเรือซึ่งปฏิบัติงานอยู่บนเรือ ถือเป็นสาระสำคัญในการพิจารณาการทำหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ซึ่งจากแนวคำพิพากษาศาลในต่างประเทศก็พิจารณาไปในทิศทางนี้ เช่น จำนวนลูกเรือไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานบนเรือ (*Forshaw v Chabert*) นายเรือและลูกเรือบนเรือปฏิบัติหน้าที่ในขณะมีเมฆ (*Moore v Lunn*) และนายเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้เนื่องจากมีอาการเจ็บป่วย (*Rio Tinto Company v Seed Shipping Company*) ซึ่งข้อเท็จจริงในคดีเหล่านี้ก็เกิดขึ้นบนเรือทั้งสิ้น ดังนั้นหากไม่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงมาตรา 3(1) ของอนุสัญญา Hague-Visby

Rules มาตรา 14 ของอนุสัญญา Rotterdam Rules และมาตรา 8 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 การใช้เรือไร้คนขับย่อมถือว่าไม่อยู่ในสภาพปลอดภัย เพราะไม่มีคนประจำเรืออยู่บนเรือ และอาจนำไปสู่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอีกด้วย ซึ่งอาจจะขัดกับกระแสการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเรือไร้คนขับในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาที่มุ่งเน้นให้เกิดการขนส่งที่ปลอดภัยจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) ลดต้นทุน และมีประสิทธิภาพโดยไม่จำเป็นต้องมีคนประจำเรืออยู่บนเรือ สถานการณ์นี้สามารถสะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายทางกฎหมายในประเด็นที่ว่าเมื่อเทคโนโลยีและบริบทต่าง ๆ ในโลกเปลี่ยนแปลงไป กฎหมายย่อมต้องปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงนั้น ๆ เพื่อสนับสนุนและผลักดันให้เกิดการพัฒนาอย่างรอบด้าน และหากกฎหมายไม่สามารถปรับตัวได้ทันกับการเปลี่ยนแปลงของโลกก็จะกลายเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาไปโดยปริยาย

ในขณะที่ Hamburg Rules นั้นมิได้กำหนดหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะในด้านการจัดหาคนประจำเรือบัญญัติไว้เลย จึงอาจตีความได้ว่าหากผู้ขนส่งมีมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินเรือและดูแลสินค้าที่ขนส่งไม่ให้เกิดการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบซ้เข้าได้ การจัดหาคนประจำเรือก็อาจไม่ใช่ปัจจัยสำคัญที่ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นแนวทางที่เปิดกว้างต่อการใช้เรือไร้คนขับมากกว่ามาตรการทางกฎหมายภายใต้อนุสัญญา Hague-Visby Rules อนุสัญญา Rotterdam Rules และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เนื่องจากสามารถพิจารณาหน้าที่ของผู้ขนส่งในภาพรวมโดยมุ่งเน้นไปที่วัตถุประสงค์ของการขนส่งสินค้า สภาพของสินค้า และความปลอดภัยในองค์รวมมากกว่าการพิจารณาหน้าที่ใดหน้าที่หนึ่งเป็นการเฉพาะเจาะจง แต่อย่างไรก็ตามการเปิดกว้างโดยไม่มีบทบัญญัติที่กล่าวถึงเรือไร้คนขับเป็นการเฉพาะ ก็อาจนำไปสู่ปัญหาการตีความที่อาจแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ซึ่งก็อาจนำไปสู่ประเด็นความไม่ชัดเจนในทางกฎหมายตามมา ดังนั้นผู้วิจัยจึงเสนอแนะว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการใช้เรือขนส่งสินค้าประเภทไร้คนขับซึ่งมีความแตกต่างจากเรือขนส่งสินค้าที่ใช้ในปัจจุบันในหลาย ๆ ด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการไม่มีนายเรือและคนประจำเรืออยู่บนเรือ ทั้งนี้เพื่อสร้างความชัดเจนแน่นอนในทางกฎหมาย ลดปัญหาข้อพิพาทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และแสดงให้เห็นถึงการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเลอีกด้วย

5. แนวทางการปรับตัวให้เข้ากับความท้าทายทางกฎหมายเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล

หากจะกล่าวถึงข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความท้าทายทางกฎหมายในประเด็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยภายใต้สัญญารับขนของทางทะเลสามารถแยกเป็นกรณีต่าง ๆ ตามประเภทของเรือ ได้ดังต่อไปนี้

5.1 เรือประเภทขับเคลื่อนอัตโนมัติบางส่วน (Semi-autonomous ship)

หากกล่าวถึงเรือประเภทขับเคลื่อนอัตโนมัติบางส่วน (Semi-autonomous ship) ซึ่งมีระบบช่วยในการปฏิบัติการและการตัดสินใจแบบอัตโนมัติที่ยังต้องมีคนประจำเรืออยู่บนเรือเพื่อกำกับดูแลการทำงานของระบบปฏิบัติการ แต่ลดจำนวนคนประจำเรือลงกว่าเรือที่ใช้ในปัจจุบันทั่วไปนั้น หน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะในด้านการจัดหาคนประจำเรือ่นั้นยังสามารถนำหลักกฎหมายเกี่ยวกับหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยตามกฎหมายที่ใช้ในปัจจุบันมาใช้บังคับได้ โดยเป็นดุลพินิจของศาลในการพิจารณาจำนวนคนประจำเรือที่เหมาะสมในการทำให้เรือเดินทางได้อย่างปลอดภัยโดยดูจากประเภทและลักษณะการทำงานของเรือที่ใช้เป็นกรณี ๆ ไป ซึ่งอาจจะต้องมีพยานผู้เชี่ยวชาญเข้ามาช่วยในการให้ความเห็นในแต่ละกรณี แต่ทั้งนี้อาจต้องมีการเพิ่มเติมในเรื่องของการฝึกอบรมและประกาศนียบัตรรับรองคุณสมบัติที่เหมาะสมกับการควบคุมเรือประเภทนี้ด้วย เช่น ความรู้เกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหรือความปลอดภัยทางด้านไซเบอร์ เป็นต้น⁵⁰ ดังนั้นจึงเป็นอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งถ้าในประเทศไทยก็คือ กรมเจ้าท่า ในการปรับปรุงแก้ไขหลักสูตรฝึกอบรมและการให้ประกาศนียบัตรโดยเพิ่มเติมเนื้อหาที่จำเป็นในการควบคุมหรือปฏิบัติงานในเรือประเภทนี้ที่เหมาะสม

⁵⁰ Lok Kan So and Poomintr Sooksripaisarnkit, 'Seaworthiness and Autonomous Ships: Legal Implications in the 21st Century' (2021) Australian and New Zealand Maritime Law Journal 35, 25.

5.2 เรือไร้คนขับประเภทควบคุมจากระยะไกล (Remotely operated vehicle หรือ Shore-based control ship)

หากพิจารณาในประเด็นของเรือไร้คนขับประเภทควบคุมจากระยะไกล (Remotely operated vehicle หรือ Shore-based control ship) ซึ่งเรือประเภทนี้จะไม่มีคนประจำเรืออยู่บนเรือเลย มีเพียงการควบคุมจากศูนย์ควบคุมที่อยู่บนฝั่งเท่านั้น ซึ่งผู้วิจัยเห็นด้วยกับแนวคิดที่ว่า ผู้ควบคุมระบบการเดินทางเรือจากระยะไกลนั้นย่อมถือเสมือนทำหน้าที่นายเรือ⁵¹ เพราะเป็นผู้ควบคุมทิศทางการเดินเรือ ดูแลและติดตามสภาพอากาศ สถานการณ์การจราจรของเรือ (traffic situation) และสภาพของเรือ ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่าผู้ควบคุมระบบการเดินทางเรือจากระยะไกลนั้นมีฐานะเป็นนายเรือ หรืออย่างน้อยก็ถือว่าเป็นลูกจ้างของผู้ขนส่งด้วย แต่อย่างไรก็ตามมีบางตำแหน่งของคนประจำเรือที่ลักษณะการทำงานจะแตกต่างจากการทำงานบนเรือทั่วไปโดยสิ้นเชิงคือ คนประจำเรือฝ่ายช่างกลเรือ เช่น วิศวกร ต้นกล และนายช่างซึ่งโดยทั่วไปจะต้องอยู่บนเรือเพื่อสังเกตปัญหาและแก้ไขสถานการณ์หรือข้อขัดข้องต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาที่เรือออกเดินทาง ซึ่งเมื่อเรือพัฒนาไปจนเป็นแบบที่ไม่จำเป็นต้องมีคนประจำเรือบนเรือเลย ประเด็นที่น่าสนใจก็คือ วิศวกรหรือนายช่างที่อยู่บนศูนย์ควบคุมชายฝั่งจะสามารถรับทราบข้อขัดข้องผ่านระบบเซนเซอร์หรือระบบสื่อสารทางไกล และแก้ปัญหาผ่านทางระบบควบคุมโดยไม่ได้อยู่ที่ห้องเครื่องแบบเรือทั่วไป หรือหากไม่สามารถแก้ไขที่ศูนย์ควบคุมชายฝั่งได้ จึงค่อยส่งทีมวิศวกรและนายช่างไปที่เรือในภายหลัง⁵² จะสังเกตเห็นว่า ลักษณะการปฏิบัติงานนั้นแตกต่างกันอย่างยิ่ง และถ้าลองจินตนาการไปถึงสถานการณ์ที่เรือเกิดข้อขัดข้องจนต้องมีทีมนายเรือ วิศวกร และนายช่างเข้าไปช่วยแก้ปัญหา โดยต้องควบคุมแบบ manual จากบนเรือ ในขณะที่ประเด็นทางกฎหมายเกี่ยวกับสถานะของเรือ หน้าที่ และความรับผิดชอบต่าง ๆ ต้องติดตามแบบเรือทั่วไปใช่หรือไม่ ซึ่งด้วยความไม่ชัดเจนของทั้งประเด็นสถานะทางกฎหมายของเรือไร้คนขับและกฎหมายที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทำให้เกิดช่องว่างในทางกฎหมายที่จำเป็นต้องมีการแก้ไขเพื่อให้เกิดความชัดเจนกับผู้มีส่วนได้เสียในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลและอุตสาหกรรมเดินเรือ

ปัญหาที่สำคัญก็คือ ณ ปัจจุบันนี้ ยังไม่มีกฎหมายหรือกฎข้อบังคับทั้งในทางระหว่างประเทศ และในกฎหมายภายในซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของคนประจำเรือในตำแหน่งต่าง ๆ ที่ทำงานกับเรือไร้คนขับประเภทควบคุมจากระยะไกลเลย ซึ่งจะเห็นได้ว่ากฎหมายในปัจจุบันยังมี

⁵¹ Simon Baughen, 'Who is the master now? Regulatory and contractual challenges on unmanned vessels' in Baris Soyer Andrew Tettenborn (eds) *New Technologies, artificial intelligence, and shipping law in the 21st century* (Routledge 2019) 144.

⁵² Nikolaos Kampantais (เชิงอรรถ 31) 46.



การยึดโยงและให้ความสนใจแต่เรือทั่วไปเท่านั้น อีกทั้งยังไม่ปรากฏแนวปฏิบัติใด ๆ เกี่ยวกับการตรวจเรือ การฝึกอบรม หรือประกาศนียบัตรรับรองคุณสมบัติที่ระหนกถึงประเด็นเรือไร้คนขับประเภทควบคุมจากระยะไกล⁵³ จากการพิจารณาอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้งอนุสัญญา Hague-Visby Rules อนุสัญญา Hamburg Rules และอนุสัญญา Rotterdam Rules อีกทั้งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะพบว่า รายละเอียดของการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ในด้านการจัดหาคนประจำเรือที่มีความสามารถและจำนวนที่เพียงพอ นั้น ต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประมวลการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (The International Safety Management (ISM Code)) ด้วย ซึ่งใน ISM Code มีการกำหนดถึงความรู้และความสามารถของบุคคลที่ต้องทำงานบนเรือว่า คนประจำเรือต้องมีความรู้ ความชำนาญ และความเข้าใจในเรื่องที่กำหนดเพื่อวัตถุประสงค์ในด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ ดังนั้นหากปรากฏข้อเท็จจริงว่าลูกเรือหรือบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการเตรียมเรือและการเดินเรือขาดคุณสมบัติหรือไม่มีความรู้ความชำนาญตามที่มาตรฐานกำหนด ก็จะส่งผลให้เรือลำนั้นขาดบุคลากรที่เหมาะสมในการออกทะเล และนั่นก็ถือได้ว่าเรือลำนั้นมีสภาพไม่ปลอดภัยในการเดินทะเลแล้ว ซึ่งจะนำไปสู่ผลทางกฎหมายต่อผู้ขนส่งอีกด้วย

นอกจากนี้ข้อ 6.2⁵⁴ แห่ง ISM Code ยังได้กำหนดให้บริษัทที่ประกอบธุรกิจการเดินเรือควรทำให้แน่ใจว่าเรือแต่ละลำ

1. มีคนประจำเรือที่ผ่านเกณฑ์ มีใบรับรอง และสุขภาพร่างกายแข็งแรงตามข้อกำหนดภายในประเทศและระหว่างประเทศ
 2. มีคนประจำเรือให้เหมาะสมเพื่อให้ครอบคลุมการปฏิบัติงานทุกด้านบนเรือ
- ในประเทศไทยก็มีการออกกฎเกณฑ์เกี่ยวกับความสามารถของคนประจำเรือตำแหน่งต่าง ๆ และการให้ประกาศนียบัตรรับรองตามกฎหมายลำดับรองที่ออกโดยกรมเจ้าท่า⁵⁵ เช่น

⁵³ Lok Kan So and Poomintr Sooksripaisarnkit (เชิงอรรถ 50) 26.

⁵⁴ The International Safety Management (ISM Code) Article 6.2

“The Company should ensure that each ship is:

1. manned with qualified, certificated and medically fit seafarers in accordance with national and international requirements; and

2. appropriately manned in order to encompass all aspects of maintaining safe operations on board”;
ดูประกอบ 1047(27) Principles of minimum Safe Manning.

⁵⁵ กฎหมายลำดับรองเหล่านี้สอดคล้องกับหลักสากลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การรับรองและการเฝ้าระวังสำหรับคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 แก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1995 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers 1978 as amended in 1995 (STCW) (กองมาตรฐานคนประจำเรือ, 2564).

- 1) ข้อบังคับการฝึกอบรมการสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2532
- 2) ข้อบังคับการสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2541
- 3) ข้อบังคับการฝึกอบรมการสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2557
- 4) ข้อบังคับการฝึกอบรม การสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตร ผู้ทำการในเรือประมง พ.ศ. 2559
- 5) ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการออกหนังสือคนประจำเรือประมง พ.ศ. 2558
- 6) ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการออกหนังสือคนประจำเรือสำหรับผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2558
- 7) ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการรับรองหลักสูตรและสถานศึกษาฝึกอบรม พ.ศ. 2558
- 8) กฎกระทรวงว่าด้วยการออกหนังสือสำคัญประจำตัวคนประจำเรือ 2563
- 9) ข้อบังคับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการสอบความรู้ของผู้ทำการในเรือลำเลียง พ.ศ. 2563 (กองมาตรฐานคนประจำเรือ กรมเจ้าท่า, 2564)

ซึ่งหากไปดูรายละเอียดของกฎหมายลำดับรองแต่ละฉบับก็จะพบว่าเน้นไปที่การปฏิบัติงานบนเรือทั้งหมด ตัวอย่างเช่น ผู้สมัครสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 1 (นายเรือ) หรือประกาศนียบัตรชั้น 2 (ต้นหนที่ 1) หรือคำรับรองทำหน้าที่นายเรือเดินในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือประเทศใกล้เคียง ต้องแสดงใบรับรองว่ามีความรู้ในเรื่อง Radar Simulator Certificate, Ship Captain's Medical Training Certificate⁵⁶ ส่วนผู้สมัครสอบความรู้เพื่อขอรับประกาศนียบัตรชั้น 3 (ต้นหนที่ 2) หรือ ประกาศนียบัตรชั้น 4 (ต้นหนที่ 3) ต้องแสดงใบรับรองว่ามีความรู้ในเรื่อง Radar Observer Certificate, First Aid at Sea Certificate, Fire Fighting Course Certificate, Electronic Navigational Aid (Operation) Certificate, Efficient Lifeboatman Certificate และ Restricted Certificate of Competence in Radio Telephony⁵⁷ เป็นต้น ในส่วนของฝ่ายช่างกลเรือ (วิศวกรและนายช่าง) ในปัจจุบันก็จะเน้นไปที่ด้านความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับวิศวกรรม เครื่องกลและระบบ

⁵⁶ ข้อบังคับการฝึกอบรมการสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือ พ.ศ. 2532 (ข้อบังคับการฝึกอบรมการสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือฯ) ข้อ 36.

⁵⁷ ข้อบังคับการฝึกอบรมการสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือฯ ข้อ 37.

ไฟฟ้า เช่น Engineering knowledge, Heat engines, Naval architecture, Electrotechnology⁵⁸ เป็นต้น จะเห็นได้ว่าไม่มีการกำหนดคุณสมบัติในการได้รับประกาศนียบัตรที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ในการควบคุมหรือปฏิบัติงานระยะไกลในกรณีของการใช้เรือไร้คนขับประเภทควบคุมจากระยะไกล (Remotely operated vehicle หรือ Shore-based control ship) อยู่เลย จึงเป็นความท้าทายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในประเทศไทยหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องในการกำหนดระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการฝึกอบรมและการได้รับประกาศนียบัตรก็คือ กรมเจ้าท่า ในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจเรือ หลักสูตรฝึกอบรมและการให้ประกาศนียบัตรโดยเพิ่มเติมเนื้อหาที่จำเป็นในการควบคุมหรือปฏิบัติงานในเรือประเภทนี้ด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการปฏิบัติงานที่เปลี่ยนแปลงไป

5.3 เรือไร้คนขับประเภทขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบ (Fully autonomous ship)

ประเภทสุดท้ายของเรือไร้คนขับที่เป็นนวัตกรรมระดับสูงสุดคือ เรือไร้คนขับประเภทขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบ (Fully autonomous ship) ซึ่งระบบปฏิบัติการบนเรือสามารถควบคุมการเดินเรือและการตัดสินใจต่าง ๆ ได้เองโดยไม่ต้องมีคนควบคุม กล่าวคือ ใช้ระบบปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) ที่หมายถึง ระบบประมวลผลของคอมพิวเตอร์ หุ่นยนต์ เครื่องจักร หรืออุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ ที่มีการวิเคราะห์เชิงลึกคล้ายความฉลาดของมนุษย์ และสามารถก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่เป็นการกระทำได้⁵⁹ ประเด็นที่น่าสนใจคือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเลในปัจจุบันมุ่งที่จะให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับผิดชอบในการทำหน้าที่ดูแลให้เรืออยู่ในสภาพที่ปลอดภัย รวมไปถึงรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า แต่หากในวันข้างหน้า เรือไร้คนขับประเภทขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบถูกนำมาใช้งาน แล้วระบบปฏิบัติการหรืออัลกอริทึมของปัญญาประดิษฐ์เกิดข้อผิดพลาดจนนำไปสู่ความเสียหายต่อสินค้า ใครจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ผู้ขนส่งจะสามารถปฏิเสธความรับผิดชอบและอ้างว่าผู้ผลิตหรือผู้ติดตั้งโปรแกรมระบบปฏิบัติการต้องเป็นผู้รับผิดชอบได้หรือไม่⁶⁰ และมาตรฐานความสามารถของคนประจำเรือที่เคยเป็นส่วนหนึ่งของหน้าที่เกี่ยวกับการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยจะถูกวัดหรือประเมินอย่างไร

⁵⁸ ข้อบังคับการฝึกอบรมการสอบความรู้และการออกประกาศนียบัตรผู้ทำการในเรือฯ ข้อ 62- 64.

⁵⁹ สำนักงานพัฒนาธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์, 'ปัญญาประดิษฐ์ในการให้บริการของภาครัฐ' <<https://www.etda.or.th/Useful-Resource/Knowledge-Sharing/Articles/AI-in-Government-Services.aspx>> สืบค้นเมื่อ 22 พฤษภาคม 2565.

⁶⁰ Lok Kan So and Poomintr Sooksripaisarnkit (เชิงจรธ 50) 27.

จะเห็นได้ว่าปัญญาประดิษฐ์เป็นนวัตกรรมที่ยังไม่เคยอยู่ภายใต้การบังคับของกฎหมายอย่างจริงจังเลย กล่าวคือ ด้วยเหตุที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้เพียงข้อมูลที่เข้าสู่ระบบและผลลัพธ์ที่ปัญญาประดิษฐ์แสดงผลออกมา แต่เราไม่อาจเข้าใจระบบที่ซับซ้อนที่นำมาสู่ผลลัพธ์ดังกล่าวได้เลย จึงทำให้ไม่อาจทราบได้ว่าหลักกฎหมายใดที่จะนำมาใช้กับปัญญาประดิษฐ์ได้อย่างชัดเจน⁶¹ มีการกล่าวในเชิงเปรียบเทียบถึงขนาดว่า โปรแกรมปัญญาประดิษฐ์ โดยเฉพาะในด้านการให้เหตุผลในสถานการณ์ต่าง ๆ เป็นสิ่งที่อยู่นอกเหนือการรับรู้และการคาดเดาของมนุษย์ จึงอาจพูดได้ว่าการทำความเข้าใจปัญญาประดิษฐ์เปรียบเสมือนการทำความเข้าใจสิ่งมีชีวิตสปีชีส์อื่นที่มีความฉลาดไม่แพ้มนุษย์⁶² และนี่ก็เป็นอีกหนึ่งเรื่องที่ต้องยกย่องกฎหมายในปัจจุบัน ไม่สามารถตีความขยายไปถึงเรือไร้คนขับประเภทขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบได้ อีกทั้งยังเป็นความท้าทายทางกฎหมายซึ่งจำเป็นต้องมีกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับใหม่เกี่ยวกับเรือไร้คนขับโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเภทที่สามารถขับเคลื่อนได้อัตโนมัติผ่านระบบปัญญาประดิษฐ์ ที่สอดคล้องกับการใช้งานเรือประเภทดังกล่าวและสามารถอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเหมาะสม

6. บทสรุป

เรือไร้คนขับถือได้ว่าเป็นการปฏิวัติอุตสาหกรรมการเดินทางและการขนส่งที่ได้รับความสนใจและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ช่วงปลายศตวรรษที่ 20 เป็นต้นมา ในงานวิจัยนี้จะมุ่งเน้นศึกษาไปที่ประเด็นเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในจัดหาคนประจำเรือให้เหมาะสมทั้งในเชิงจำนวนและความสามารถของคนประจำเรือ ซึ่งถือเป็นประเด็นที่สมควรแก่การพิจารณาอันเนื่องมาจากลักษณะของนวัตกรรมเรือไร้คนขับกับหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดดูจะสวนทางกันอย่างสิ้นเชิง กล่าวคือ โดยหลักแล้วกฎหมายจะกำหนดหน้าที่ให้ผู้ขนส่งทำให้เรืออยู่ในสภาพปลอดภัย และปัจจัยหนึ่งในการพิจารณาการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว คือการจัดหาคนประจำเรือในจำนวนที่เหมาะสมแก่การปฏิบัติงานของเรือ อีกทั้งคนประจำเรือในตำแหน่งต่าง ๆ ต้องมีความรู้ ความสามารถ ทักษะ ความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ที่เหมาะสมแก่การปฏิบัติหน้าที่ด้วย โดยมักจะพิสูจน์จากประกาศนียบัตรตามตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ตามมาตรฐานสากล (ISM Code) ดังนั้นถ้าพิจารณาจากกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญา Hague-Visby Rules อนุสัญญา Rotterdam Rules และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 การไม่มีคนประจำเรืออยู่บนเรือเลยจะเป็นการขัดกับหน้าที่

⁶¹ เฟิงอ่าง 29.

⁶² Yavar Bathaee, 'The Artificial Intelligence: black box and the failure of causation and intent' (2018)

ที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งอาจนำไปสู่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหากสินค้าเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้า แต่ในทางตรงกันข้ามการพัฒนาเรือไร้คนขับนั้นมุ่งไปที่ศักยภาพในการลดจำนวนลูกเรือจนไปถึงไม่ต้องมีลูกเรืออยู่บนเรือเลย และยกระดับระบบปฏิบัติการอัตโนมัติที่มีประสิทธิภาพโดยลดบทบาทของมนุษย์ในการควบคุมให้ได้มากที่สุด สถานการณ์นี้สามารถสะท้อนให้เห็นถึงความท้าทายทางกฎหมายในประเด็นที่ว่า เมื่อเทคโนโลยีและบริบทต่าง ๆ ในโลกเปลี่ยนแปลงไป กฎหมายย่อมต้องปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงนั้น ๆ เพื่อสนับสนุนและผลักดันให้เกิดการพัฒนาอย่างเป็นระบบและสอดคล้องกัน

ในขณะที่ Hamburg Rules มิได้กำหนดหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย โดยเฉพาะในด้านการจัดหาคนประจำเรือบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ จึงอาจตีความได้ว่าหากผู้ขนส่งมีมาตรการในด้านความปลอดภัยในการเดินเรือและดูแลสินค้าที่ขนส่งไม่ให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้าได้ การจัดหาคนประจำเรืออาจไม่ใช่ปัจจัยสำคัญที่ผู้ขนส่งต้องกระทำอย่างเคร่งครัด ซึ่งจะเป็นแนวทางที่เปิดกว้างต่อการใช้เรือไร้คนขับมากกว่ามาตรการทางกฎหมายภายใต้อนุสัญญา Hague-Visby Rules และอนุสัญญา Rotterdam Rules เนื่องจากสามารถพิจารณาหน้าที่ของผู้ขนส่งในภาพรวมโดยมุ่งเน้นไปที่วัตถุประสงค์ของการขนส่งสินค้า สภาพของสินค้าเมื่อไปถึงยังท่าเรือปลายทาง และความปลอดภัยในองค์รวมมากกว่าการพิจารณาหน้าที่ใด หน้าที่หนึ่งเป็นการเฉพาะเจาะจง แต่อย่างไรก็ตามการเปิดกว้างโดยไม่มีบทบัญญัติที่กล่าวถึงเรือไร้คนขับเป็นการเฉพาะ ก็อาจนำไปสู่ปัญหาการตีความที่อาจแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ซึ่งก็อาจนำไปสู่ประเด็นความไม่ชัดเจนในทางกฎหมายตามมาในภายหลัง

7. ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยเรื่อง “การใช้เรือไร้คนขับ : อนาคตของการขนส่งทางทะเลกับความท้าทายทางกฎหมายเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ภายใต้สัญญาฉบับรับขนของทางทะเล” ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ในประเด็นเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ภายใต้สัญญาฉบับรับขนของทางทะเลนั้น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนสินค้าทางทะเลควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการใช้เรือขนส่งสินค้าประเภทไร้คนขับซึ่งมีความแตกต่างจากเรือขนส่งสินค้าที่ใช้ในปัจจุบันในหลาย ๆ ด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการไม่มีนายเรือและคนประจำเรืออยู่บนเรือโดยให้ศาลสามารถพิจารณาหน้าที่ดังกล่าวให้สอดคล้องกับประเภทของเรือที่ใช้ โดยไม่ยึดติดกับแนวคิดแบบดั้งเดิมตามกฎหมายที่ใช้อยู่

ในปัจจุบัน ทั้งนี้เพื่อสร้างความชัดเจนแน่นอนในทางกฎหมาย ลดปัญหาข้อพิพาทที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และแสดงให้เห็นถึงการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีในอุตสาหกรรมขนส่งสินค้าทางทะเล

2. ในกรณีของเรือประเภทขับเคลื่อนอัตโนมัติบางส่วน (Semi-autonomous ship) ซึ่งมีระบบช่วยในการปฏิบัติการและการตัดสินใจแบบอัตโนมัติ ที่ยังต้องมีคนประจำเรืออยู่บนเรือเพื่อกำกับดูแลการทำงานของระบบปฏิบัติการ แต่ลดจำนวนคนประจำเรือลงกว่าเรือที่ใช้ในปัจจุบันทั่วไปนั้น หลักกฎหมายในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาคคนประจำเรือในฐานะส่วนหนึ่งของการพิจารณาการทำหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยยังสามารถนำมาใช้บังคับได้ โดยให้ศาลพิจารณาคคนประจำเรือที่เหมาะสมในการทำให้เรือเดินทางได้อย่างปลอดภัยตามประเภทของเรือที่ใช้ แต่ทั้งนี้อาจต้องมีการเพิ่มเติมในเรื่องของการฝึกอบรมและประกาศนียบัตรรับรองที่เหมาะสมกับการควบคุมเรือประเภทนี้ เช่น ความรู้เกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหรือความปลอดภัยทางไซเบอร์ เป็นต้น

3. ในกรณีของเรือไร้คนขับประเภทควบคุมจากระยะไกล (Remotely operated vehicle หรือ Shore-based control ship) ซึ่งเรือประเภทนี้จะไม่มีคนประจำเรืออยู่บนเรือเลย มีเพียงการควบคุมจากศูนย์ควบคุมที่ตั้งอยู่บนฝั่ง ลักษณะการปฏิบัติงานก็จะแตกต่างกับในปัจจุบันอย่างสิ้นเชิง ปัญหาที่สำคัญก็คือ ณ ปัจจุบันนี้ ยังไม่มีกฎหมายหรือกฎข้อบังคับทั้งในทางระหว่างประเทศ และในกฎหมายภายในที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของคนประจำเรือในตำแหน่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้เรือไร้คนขับประเภทควบคุมจากระยะไกลเลย จึงเป็นความท้าทายทางกฎหมายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในประเทศไทยหน่วยงานหลักก็คือ กรมเจ้าท่า ในการปรับปรุงแก้ไขกฎข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการตรวจเรือ หลักสูตรฝึกอบรมและการให้ประกาศนียบัตรโดยเพิ่มเติมคุณสมบัติที่จำเป็นในการควบคุมหรือปฏิบัติงานในเรือประเภทนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับรูปแบบการปฏิบัติงานที่เปลี่ยนแปลงไป

4. ในกรณีของเรือไร้คนขับประเภทขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบ (Fully autonomous ship) ซึ่งระบบปฏิบัติการบนเรือสามารถควบคุมการเดินเรือและการตัดสินใจต่าง ๆ ได้เองผ่านการประมวลผลของระบบปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) โดยไม่ต้องมีมนุษย์ควบคุม ยังมีประเด็นช่องว่างทางกฎหมายอยู่ กล่าวคือ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบันมุ่งที่จะให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับผิดชอบในการทำหน้าที่ดูแลให้เรืออยู่ในสภาพที่ปลอดภัย รวมไปถึงรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งเกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า แต่ยังไม่มีความหมายรองรับในกรณีที่เรือไร้คนขับประเภทขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบถูกนำมาใช้งาน เช่น หากระบบปฏิบัติการหรืออัลกอริทึมของปัญญาประดิษฐ์เกิดข้อผิดพลาดจนนำไปสู่ความเสียหายต่อสินค้า ใครต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ดังนั้นจึงควรมี

การออกกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบ คุ้มครองเว้นความรับผิด และการจำกัดความรับผิดอย่างชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพิ่มเติมในประเด็น ความรับผิดของผู้ผลิตและผู้ติดตั้งโปรแกรมระบบปฏิบัติการของเรือไร้คนขับ อีกทั้งกำหนดมาตรฐาน ความปลอดภัยของเรือประเภทดังกล่าวว่าจะถูกวัดหรือประเมินอย่างไร ซึ่งถือว่่ายังเป็นช่องว่างทาง กฎหมายที่จำเป็นต้องมีการออกกฎหมายเฉพาะขึ้นใหม่เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้มีส่วนได้เสีย ทุกฝ่ายอย่างเหมาะสมก่อนที่เรือไร้คนขับแบบขับเคลื่อนอัตโนมัติเต็มรูปแบบจะถูกใช้อย่างแพร่หลาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเชิงพาณิชย์ ที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบการขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศ

5. ข้อเสนอแนะประการสุดท้าย คือ การแก้ไข เพิ่มเติม เปลี่ยนแปลงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ เกี่ยวกับประเด็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเล ได้อย่างปลอดภัยที่กล่าวถึงในงานวิจัยนี้ ย่อมไม่อาจทำให้สำเร็จลุล่วงอย่างมีประสิทธิภาพได้ในหมู่ นักกฎหมายเพียงอย่างเดียว แต่จำเป็นต้องอย่างยิ่งที่จะต้องมีการหารือร่วมกันในหมู่ผู้มีส่วนได้เสีย ในอุตสาหกรรมการเดินทางเรือและการขนส่งสินค้าทางทะเลจากภาคส่วนต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นบริษัท ผู้ผลิตระบบ ผู้ออกแบบโปรแกรม ผู้ติดตั้งระบบ นายเรือ คนประจำเรือ หน่วยงานภาครัฐและสมาคม ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงนักกฎหมาย เพื่อหามาตรการทางกฎหมายที่เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลง ครั้งสำคัญในอุตสาหกรรมการเดินทางเรือจากเรือทั่วไปที่ใช้อยู่ในปัจจุบันไปสู่ยุคของนวัตกรรมเรือไร้คนขับ ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้