

บทสรุป

กฎหมายพาณิชย์ทะเลหรือกฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Law) ที่เกี่ยวข้องกับกา
รับขนของทางทะเลมีอยู่ 2 ประเภท คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศ (International Conven-
tion) และกฎหมายภายในประเทศ (National Legislation) อนุสัญญาระหว่างประเทศ
ในเรื่องการรับขนของทางทะเลได้แก่ กฎแห่งกรุงเฮก (Hague Rules และ Hague Visby
Rules) ซึ่งมุ่งให้ความคุ้มครองแก่ฝ่ายเจ้าของเรือ หรือผู้ขนส่งมากกว่าผู้ส่งสินค้า และกฎแห่ง
เมืองแฮมเบอร์ก (Hamburg Rules) ซึ่งมุ่งให้ความคุ้มครองแก่ฝ่ายผู้ส่งสินค้ามากกว่า ประเทศ
ส่วนใหญ่มักจะเข้าเป็นภาคีในกฎแห่งกรุงเฮก ในขณะที่กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กนั้นไม่มีประเทศเข้า
ร่วมเป็นภาคียังไม่ครบ ประเทศที่มีได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาใดเลยอาจยอมรับกฎเกณฑ์ในอนุสัญญา
โดยบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายในของตนก็ได้

สำหรับประเทศไทย นอกจากจะไม่เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาใดแล้วก็มีได้มีกฎหมาย
ภายในเป็นพิเศษในเรื่องการรับขนของทางทะเลอีกด้วย สภาพที่ไม่มีกฎหมายเฉพาะเรื่องใช้บังคับ
ดังกล่าวเป็นกรณีที่ต้องตาม ปพพ. มาตรา 4 ซึ่งเป็นวิธีการในการอุดช่องว่างของกฎหมาย
ปัญหาจะไม่เกิดหากผู้ใช้กฎหมายยอมรับว่าจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นในเรื่องการรับขนของทางทะเล
นี้มีอยู่และนำจารีตประเพณีดังกล่าวมาใช้เป็นลำดับแรก แต่ที่ผ่านมามีผู้ใช้กฎหมายส่วนใหญ่เข้าใจว่า
ไม่มีจารีตประเพณีในเรื่องนี้จึงข้ามไปใช้หลักกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งซึ่งเป็นลำดับถัดไป โดยนำ
เอาหลักใน ปพพ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขนของภายในมาปรับใช้ในฐานะที่เป็นกฎหมาย
ใกล้เคียงอย่างยิ่ง การนำหลักใน ปพพ. ลักษณะรับขนมาปรับใช้ในฐานะบทกฎหมายใกล้เคียง
อย่างยิ่งนี้ทำให้ผลทางกฎหมายในเรื่องสิทธิหน้าที่ของคู่สัญญารับขนของทางทะเลในประเทศไทยมี
ลักษณะที่ไม่เหมือนกับที่แห่งใดในโลก อย่างไรก็ตามในขณะนี้ได้มีความเคลื่อนไหวที่จะออกกฎหมาย
ในส่วนแบ่งเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลขึ้นโดย
เรียกร่างกฎหมายฉบับนี้ว่า "ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ." ซึ่งขณะนี้อยู่
ระหว่างขั้นตอนการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร

ปัญหาต่าง ๆ ที่เคยมีมาในอดีตจะได้รับการแก้ไขให้ถูกต้องโดยร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลในอนาคตอันใกล้นี้ ร่างพระราชบัญญัตินี้มีที่มาจากกฎแห่งกรุงเฮก และกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก โดยประสานข้อดีของอนุสัญญาทั้งสองฉบับเข้าด้วยกันและถือเอาประโยชน์ของประเทศเป็นที่ตั้ง ปัญหาหลายเรื่องจะคลี่คลายลงถ้าร่างพระราชบัญญัตินี้ออกใช้เป็นกฎหมาย และก็ยังมีความหวังที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ยังมีได้สร้างความสำเร็จเท่าที่ควร ซึ่งสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

ที่เคยมีปัญหว่าการรับขนของทางทะเลและหมายความแต่เฉพาะการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้นหรือจะครอบคลุมถึงการรับขนของภายในประเทศด้วยนั้น ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.... ได้ตอบปัญหานี้ไว้อย่างชัดเจนว่ากรณีที่จะอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัตินี้จะต้องเป็นเฉพาะกรณีของการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น (ดูร่างมาตรา 3 และ 4) อย่างไรก็ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ก็ยังคงเปิดโอกาสให้คู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลภายในประเทศมีสิทธิที่จะตกลงกันได้ว่าให้นำร่างพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับโดยอนุโลม โดยทำข้อตกลงดังกล่าวเป็นหนังสือ (ร่างมาตรา 4 วรรค 2)

สำหรับปัญหาที่ว่าสัญญาในการรับขนของทางทะเลเริ่มต้นและสิ้นสุดลงเมื่อใดนั้น ร่างพระราชบัญญัตินี้ มิได้ให้นิยามคำว่า "การรับขนของทางทะเล" หรือ "สัญญาการรับขนของทางทะเล" ไว้แต่อย่างใด คงบัญญัติไว้แต่ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเริ่มต้นและสิ้นสุดลงเมื่อใดเท่านั้น (ดูร่างมาตรา 39 วรรค 2 และร่างมาตรา 40) โดยกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เท่ากันองเดียวกับกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 4 ข้อ 1 และ ข้อ 2 ซึ่งมีขอบเขตที่กว้างกว่าหลักเกณฑ์ในกฎแห่งกรุงเฮก เพราะตามกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเริ่มตั้งแต่ผู้ขนส่งรับมอบสินค้าจากผู้ส่งสินค้าหรือตัวแทนผู้ส่งสินค้า ณ ท่าเรือต้นทางจนกระทั่งผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับสินค้าที่ปลายทาง แต่กฎแห่งกรุงเฮกนั้นเริ่มตั้งแต่มีการบรรทุกสินค้าลงเรือจนกระทั่งมีการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ หลักเกณฑ์ในร่างมาตรา 39 วรรค 2 นี้ จึงไม่สอดคล้องกับนโยบายการส่งเสริมกองเรือพาณิชย์ไทยเพราะเป็นบทบัญญัติที่ทำให้ผู้ขนส่งส่วนใหญ่ซึ่งเป็นเจ้าของเรือต้องรับภาระมากขึ้น การที่ประเทศกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวียังไม่สมควรที่เจ้าของเรือไทยจะต้องรับภาระมากเช่นนี้ นอกจากนี้ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามหลักเกณฑ์ในกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กดังกล่าวจะเหมาะสมกับประเทศที่มีระบบการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่ครบวงจรแล้ว แต่ในขณะนี้ประเทศไทยยังไม่ได้พัฒนาระบบการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ให้สมบูรณ์ได้เช่นนั้น ดังนั้นการที่จะเอาอย่างกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กทั้งที่ระบบการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ยังไม่พร้อมเช่นนี้ นอกจากจะไม่ได้ประโยชน์แล้วยังจะก่อให้เกิดปัญหาอีกด้วย

ร่างพระราชบัญญัตินี้ยังได้กำหนดถึงสถานะของผู้ขนส่งไว้ชัดเจนว่าบุคคลใดบ้างที่จะมีฐานะเป็นผู้ขนส่งอื่น (ร่างมาตรา 3) โดยได้นำหลักเกณฑ์มาจากกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์ก อย่างไรก็ตามในนิยามของคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" ซึ่งให้หมายความรวมถึง "บุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งนั้น" ด้วยนั้น อาจตีความออกได้เป็นสองทางต่างกัน กล่าวคือ บุคคลอื่นใด เช่นว่านี้จะหมายความเฉพาะผู้ที่ทำการขนส่ง เป็นปกติธุระ ในฐานะเป็นผู้ขนส่งอาชีพเท่านั้น หรือจะให้หมายความถึงบุคคลที่ดำเนินการขนส่งเพียงชั่วคราวครั้งชั่วคราวด้วย ซึ่งร่างพระราชบัญญัตินี้ยังไม่ได้ให้ความชัดเจนในเรื่องนี้เท่าที่ควร

ในเรื่องที่ว่าตัวแทนเรือจะเป็นผู้ขนส่งหรือไม่นั้น เนื่องจากร่างมาตรา 3 ซึ่งมีที่มาจากกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ได้ให้คำนิยามคำว่า "ผู้ขนส่ง" ไว้ว่าหมายถึง บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อมาเห็นเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ นอกจากนี้ยังได้บัญญัติเพิ่มเติมถึงกรณีผู้ขนส่งที่เข้ารับขนช่วงโดยไม่ได้เข้าทำสัญญากับผู้ส่งของโดยตรงด้วย โดยเรียกบุคคลดังกล่าวว่า "ผู้ขนส่งอื่น" และให้ความหมายของผู้ขนส่งอื่นว่าหมายถึงบุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญาเดิม แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วยไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น นิธิการเข้าเมือง นิธิการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือหรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น ซึ่งการที่ร่างมาตรา 3 ได้ให้ความหมายของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นไว้ดังนั้นก็เพื่อมิให้ความหมายของคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" นี้มีความหมายที่กว้างเกินไปจนถึงขนาดรวมเอาผู้ทำหน้าที่ "ตัวแทนเรือ" เข้าไปเป็นผู้ขนส่งอื่นด้วย ดังนั้นเมื่อร่างพระราชบัญญัตินี้ออกใช้บังคับเป็นกฎหมายแล้ว ศาลก็คงจะไม่ตัดสินให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดชอบในฐานะที่เป็นผู้ขนส่งอีกต่อไป ส่วนบุคคลอื่น ๆ เช่น ผู้บรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) ผู้ประกอบกิจการเรือฉลอมและผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder หรือ Forwarding Agent) นี้จะเป็นผู้ขนส่งตามความหมายของร่างพระราชบัญญัตินี้หรือไม่ ก็คงต้องพิจารณาว่าบุคคลเหล่านี้กระทำการหรือประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อมาเห็นทางค้าปกติ โดยการทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของหรือไม่ หรือเป็นบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของในช่วงใดช่วงหนึ่งหรือไม่

ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ให้ความกระจ่างในแง่ที่ว่าลักษณะอย่างไรจึงจะเรียกว่าเป็นผู้ขนส่ง และลักษณะอย่างไรไม่ใช่ผู้ขนส่งเท่านั้น ซึ่งก็นับว่าเพียงพอแล้ว ส่วนปัญหาที่ว่าตัวแทนเรือก็ดี ผู้บรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevadore) ก็ดี ผู้ประกอบกิจการเรือลอมก็ดี หรือผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าก็ดี แต่ละคนคือใคร มีสถานะภาพและความรับผิดชอบตามกฎหมายอย่างไรนั้น ร่างพระราชบัญญัติไม่ได้ให้ความหมายไว้ ซึ่งการที่เป็นเช่นนี้มีใช้ความบกพร่องของร่างพระราชบัญญัติหากแต่เป็นเพราะว่าปัญหาดังกล่าวอยู่นอกเหนือขอบเขต และวัตถุประสงค์ของร่างพระราชบัญญัตินี้ การที่จะทราบว่าตัวแทนเรือเป็นใคร มีสถานะทางกฎหมายอย่างไร มีความรับผิดชอบอย่างไรบ้างนั้น เป็นหน้าที่ของกฎหมายว่าด้วยความรับผิดชอบของตัวแทนเรือ ซึ่งเป็นกฎหมายคนละเรื่องคนละฉบับ ซึ่งขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มียกกฎหมายดังกล่าวเช่นกัน ทำนองเดียวกับปัญหาที่ว่าผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือเป็นใคร หรือผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าเป็นใครก็ต้องแยกไปพิจารณาในกฎหมายเรื่องอื่นด้วยเช่นกัน

ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้น ร่างมาตรา 43 ซึ่งมีที่มาจาก พ.พ. 617 ได้กำหนดหลักการเบื้องต้นว่าถึงแม้ว่า "ผู้ขนส่ง" จะได้มอบหมายให้ "ผู้ขนส่งอื่น" ทำการขนส่งของที่ตนรับขนก็ตาม ผู้ขนส่งก็ยังจะต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชก้าแห่งของนั้น และจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง หรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนด้วย

สำหรับลักษณะของความผิดนั้นร่างมาตรา 44 ซึ่งมีที่มาจาก พ.พ. มาตรา 618 ก็ได้กำหนดว่าให้นำบทบัญญัติที่ว่าด้วยความรับผิดชอบของ "ผู้ขนส่ง" มาใช้บังคับแก่ "ผู้ขนส่งอื่น" เฉพาะแต่การขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วยเท่านั้น และเฉพาะแต่กรณีที่ "ผู้ขนส่ง" และ "ผู้ขนส่งอื่น" จะต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกันเท่านั้น "ผู้ขนส่ง" และ "ผู้ขนส่งอื่น" จึงจะเป็นลูกหนี้ร่วมกันทั้งนี้ เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในร่างมาตรา 45 ซึ่งการที่ร่างพระราชบัญญัติกำหนดข้อความไว้อย่างชัดเจนในร่างมาตราดังกล่าวนี้อาจจะช่วยแก้ปัญหาในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนได้เป็นอย่างมาก เนื่องจากทางปฏิบัติที่ผ่านมาศาลได้ตัดสินว่าผู้ขนส่งแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบร่วมกันอย่างลูกหนี้ร่วมกันนี้โดยไม่คำนึงว่าความเสียหายจะเกิดขึ้นในช่วงใดของการขนส่งทั้งหมด ซึ่งการตัดสินเช่นนี้ได้ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ร่วมทำการขนส่งสินค้าหรือผู้ขนส่งอื่นเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ผู้ขนส่งอื่นรายหนึ่งเข้าไปมีส่วนร่วมในการขนส่งเพียงช่วงเดียวซึ่งเป็นส่วนน้อยของระยะทางขนส่งทั้งหมด

ด้วยเหตุนี้ เมื่อร่างพระราชบัญญัตินี้ออกใช้บังคับเป็นกฎหมายเมื่อใด ผู้ขนส่งอื่นแต่ละรายแต่ละทอดก็คงต้องรับผิดชอบเฉพาะในการขนส่งที่อยู่ในช่วงของตนเท่านั้น ไม่ต้องรับผิดชอบกับผู้ขนส่งคนอื่นสำหรับการขนส่งในช่วงที่ตนไม่ได้ทำการขนส่งด้วย และกรณีที่จะต้องรับผิดชอบร่วมกันอย่างลูกหมู่ร่วมกันแต่เฉพาะในกรณีทั้ง "ผู้ขนส่ง" และ "ผู้ขนส่งอื่น" จะต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกันอยู่แล้วเท่านั้น

ปัญหาที่เกิดขึ้นในเรื่องข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็คือ ศาลไทย ไม่ยอมรับว่าผู้ขนส่งจะกำหนดข้อยกเว้น และข้อจำกัดความรับผิดชอบไว้ได้ หรือถ้าจะกำหนดไว้ก็จะต้องได้ความว่าผู้ส่งสินค้าได้ตกลงรับรู้อย่างแจ้งชัด มิฉะนั้นข้อยกเว้นความรับผิดชอบก็ดี ข้อจำกัดความรับผิดชอบก็ดี ล้วนแต่ต้องตกเป็นโมฆะทั้งสิ้นโดยผลของ ปพพ. มาตรา 625 ซึ่งศาลนำมาใช้ปรับกับคดีรับขนของทางทะเล ในฐานะบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล จึงได้กำหนดรองรับเรื่องข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ให้ชัดเจน โดยกำหนดเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเอาไว้ในหมวด 5 ตั้งแต่ร่างมาตรา 51 ถึงร่างมาตรา 57 และกำหนดข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้หมวด 6 ตั้งแต่ร่างมาตรา 58 ถึงร่างมาตรา 61 ซึ่งอาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

ในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้นร่างมาตรา 51 ซึ่งมีที่มาจากกฎแห่งกรุงเฮก ได้วางหลักเกณฑ์ไว้ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอันเกิดขึ้นจากการที่เรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ถ้าพิสูจน์ว่าตนได้ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวแล้ว และร่างมาตรา 52 ซึ่งมีที่มาจากกฎแห่งกรุงเฮก เช่นกันก็ได้กำหนดถึงกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากกรณีตามอนุมาตรา (1) ถึง (13) ทำนองเดียวกับข้อยกเว้น 17 ข้อตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก นอกจากนี้ร่างมาตรานี้กำหนดให้ภาระการพิสูจน์ตกเป็นของฝ่ายผู้ขนส่ง โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ว่ามีเหตุใดเหตุหนึ่งใน 13 เหตุเกิดขึ้น และความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นเป็นผลมาจากหรือเกิดขึ้นจากเหตุใดเหตุหนึ่งใน 13 เหตุ ซึ่งฝ่ายเจ้าของสินค้าก็ยังคงสามารถพิสูจน์หักล้างข้อกล่าวอ้างของผู้ขนส่งได้

ในร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ยึดแนวทางตามกฎแห่งกรุงเฮกในเรื่องการการนิสุจน์เป็นเกณฑ์แทนที่จะยึดกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ซึ่งมีลักษณะที่ง่ายแก่การนำสืบพยาน อย่างไรก็ตามแม้กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กจะมีข้อดีดังกล่าวแต่ก็มีข้อเสียคือบทบัญญัติความรับผิดชอบตามกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กนั้นสร้างภาระที่หนักให้กับผู้ขนส่งมากกว่ากฎแห่งกรุงเฮก และข้อยกเว้นความรับผิดชอบก็มีลักษณะเป็นนามธรรมมากกว่า ในขณะที่ข้อดีของกฎแห่งกรุงเฮกก็คือผู้ขนส่งไม่ถูกกฎหมายสันนิษฐานความรับผิด ดังนั้นจึงไม่เป็นการสร้างภาระที่หนักให้แก่ผู้ขนส่ง อีกทั้งลักษณะของข้อยกเว้นความรับผิดชอบมีลักษณะเป็นรูปธรรม มีการให้แนวทางในการใช้ดุลยพินิจของศาล ทำให้คำพิพากษาของศาลอยู่ในแนวเดียวกัน ซึ่งเมื่อชั่งน้ำหนักกันระหว่างอนุสัญญาทั้งสองฉบับแล้วพบว่า การที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ยึดกฎแห่งกรุงเฮกเป็นเกณฑ์นั้นเป็นการเหมาะสมดีแล้วกับภาวะการณ์ปัจจุบันของประเทศที่เป็นประเทศที่กำลังพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีและยังใหม่ต่อกฎหมายลักษณะนี้ นอกจากนี้ยังเป็นการสอดคล้องกับนโยบายของชาติที่จะส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีโดยการเสริมสร้างกองเรือพาณิชย์ของไทยให้มั่นคงด้วย

ข้อยกเว้นทั้ง 13 กรณี ตามร่างมาตรา 52 นั้นส่วนใหญ่จะไม่แตกต่างไปจากข้อยกเว้น 17 กรณี ที่ปรากฏในกฎแห่งกรุงเฮกถ้าจะผิดแผกไปบ้างก็ในแง่การใช้ถ้อยคำและการจัดลำดับก่อนหลังหรือการรวมลักษณะที่คล้ายกันเข้าไว้ในกรณีเดียวกันเท่านั้น ซึ่งข้อยกเว้นส่วนใหญ่ก็ครอบคลุมถึงปัญหาต่าง ๆ ได้ครบถ้วนดี จะมีที่ยังไม่ค่อยมีความชัดเจนอยู่บ้างก็ในอนุมาตรา (10) ซึ่งกำหนดถึงเรื่อง "สภาพแห่งของนั้นเอง" ไว้อย่างสั้น ๆ โดยไม่ได้ให้ตัวอย่างไว้เลย ซึ่งอาจทำให้ต้องสิ้นเปลืองเวลาและค่าใช้จ่ายในการนิสุจน์ เพราะเมื่อเกิดคดีพิพาทกันขึ้นแม้จะเป็นกรณีซึ่งเป็นที่ยอมรับกันตามประเพณีทางการค้าหรือเคยมีคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศตัดสินไว้แล้วว่าเป็นกรณีอันเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเองก็ตาม เจ้าของสินค้าส่วนใหญ่ก็มักจะ ไม่ยอมรับว่าความเสียหายของสินค้านั้นเกิดจากสภาพแห่งสินค้านั้นเอง นอกจากนั้น การที่เรายังไม่เคยมีกฎหมายในเรื่องนี้มาก่อนเลย การที่ไม่ให้ตัวอย่างไว้บ้างอาจเป็นการสร้างความลำบากให้แก่ศาลในอันที่จะใช้กฎหมายในเรื่องนี้อยู่ไม่น้อยทีเดียว

ร่างมาตรา 53 ซึ่งมีที่มาจากกฎแห่งกรุงเฮก ได้กำหนดถึงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าอัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง นอกจากนี้ร่างมาตรา 54 ซึ่งมีที่มาจากกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กยังได้กำหนดถึงข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเป็นผลมาจากการใช้มาตรการที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัย เพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัยด้วยซึ่งนับได้ว่าเป็นบทบัญญัติที่ค่อนข้างจะทันสมัยมาก

นอกจากนี้ ผู้ขนส่งยังได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นความรับผิดจากกรณีต่าง ๆ ได้แก่ การใช้มาตรการเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเลหรือช่วยทรัพย์สินในทะเลตามร่างมาตรา 55 ซึ่งมีที่มาจากกฎแห่งกรุงเฮกจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั้นเองในกรณีขนส่งสัตว์มีชีวิตตามร่างมาตรา 56 ซึ่งมีที่มาจากกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กและในกรณีของที่ขนส่งเป็นของมีค่าเช่นเงินตรา ธนาकारบัตร ตัวเงิน ฯลฯ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหายหรือเสียหายแห่งของดังกล่าว เว้นแต่ผู้ส่งของจะได้แจ้งราคาของไว้ ผู้ขนส่งก็รับผิดเพียงไม่เกินราคาที่แจ้งไว้เท่านั้น โดยเป็นไปตามร่างมาตรา 57 ซึ่งมีที่มาจากกฎหมายของสหรัฐอเมริกา กฎหมายพาณิชย์ของญี่ปุ่น กฎหมายพาณิชย์ของเกาหลีใต้ และกฎหมายแห่งของไต้หวัน

จากหลักเกณฑ์ในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ข้อยกเว้นความรับผิดจะไม่ตกเป็นโมฆะแม้ผู้ส่งสินค้าจะมีได้ตกลงด้วยโดยแจ้งชัด เพราะกฎหมายได้ระบุรับรองไว้ชัดเจนแล้ว อย่างไรก็ตามข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งอาจตกเป็นโมฆะได้ถ้าเป็นกรณีตามร่างมาตรา 17 กล่าวคือเมื่อมีวัตถุที่ประสงค์โดยตรงหรือโดยปริยายที่จะปลดปล่อยผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดใด ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ หรือกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้น้อยไปกว่าที่กำหนดไว้ในร่างมาตรา 58 หรือร่างมาตรา 60 หรือปิดกั้นการพิสูจน์ซึ่งร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิสูจน์ หรือให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญาประกันของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย ซึ่งความเป็นโมฆะดังกล่าวจะไม่กระทบถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่น ในสัญญานั้นและให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะ

สำหรับในเรื่องข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ร่างมาตรา 58 ซึ่งมีที่มาจากกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กโดยในวรรค 1 กำหนดถึงกรณีของผู้สูญหาย เสียหาย ไม่ว่าทั้งหมด หรือบางส่วน ว่าจะให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียง 10,000 บาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาท ต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า ซึ่งแม้ว่าเราจะเลือกวิธีกำหนดวงเงินไว้เป็นหน่วยเงินท้องถิ่นคือเงินบาทของไทย โดยกำหนดไว้ในอัตราดังกล่าวนี้ พบว่าอัตราดังกล่าวมีความเหมาะสมดีแล้วสำหรับฐานะของผู้ประกอบการธุรกิจการรับขนส่งสินค้าทางทะเลในประเทศไทย ทั้งนี้โดยเปรียบเทียบกับอัตราที่ใช้อยู่ในประเทศคู่ค้าสำคัญของประเทศไทย ส่วนร่างมาตรา 58 วรรค 3 กำหนดถึงกรณีส่งมอบของชกซ้ำว่าให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 2 1/2 เท่าของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชกซ้ำ แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนส่งของทางทะเล การกำหนดวงเงินไว้ดังกล่าวนี้มีความเหมาะสมดีแล้วกับฐานะของผู้ประกอบการรับขนส่งในประเทศไทยในปัจจุบัน

บทบัญญัติในร่างมาตราอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดก็ได้แก่ วิธีการคำนวณว่าจำนวนใดในร่างมาตรา 58 วรรค 1 จะมากกว่ากันตามร่างมาตรา 59 กรณีที่การจำกัดความรับผิดจะใช้บังคับไม่ได้ตามร่างมาตรา 60 ซึ่งได้แก่ กรณีที่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำ หรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะทำให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ทั้งนี้ตามที่กำหนดไว้ในร่างมาตรา 60 (1) หรือกรณีที่ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในร่างมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง ตามร่างมาตรา 60 (2) หรือกรณีที่ผู้ขนส่งได้จัดตั้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่อยู่ของผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้โดยไม่มีบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก ซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้นตามร่างมาตรา 60 (3) หรือกรณีที่ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับโดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง ซึ่งในกรณีนี้ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามร่างมาตรา 60 ต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น แต่ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามร่างมาตรา 61 สูงกว่าก็ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

ส่วนวิธีการคำนวณตามร่างมาตรา 61 นั้น ก็คือ การคำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายตามร่างมาตรา 58 โดยให้ใช้หลักเกณฑ์ว่าถ้าของสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดให้คำนวณเท่ากับราคาของที่ของนั้นจะมีในเวลาที่จะส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง แต่ถ้าของสูญหายหรือเสียหายบางส่วนให้คำนวณตามส่วน โดยเทียบกับราคาของอย่างเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกันที่ยังเหลืออยู่ในเวลาส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง

บทบัญญัติในเรื่องข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในร่างพระราชบัญญัตินี้ค่อนข้างละเอียดและครอบคลุมครบถ้วนทุกกรณี ดังนั้นร่างพระราชบัญญัตินี้ย่อมจะแก้ไขปัญหาในเรื่องข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาในเรื่องที่ว่าข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวจะเป็นโมฆะหรือไม่ก็ขึ้น กับการจะ โมฆะ ได้ไหมจะต้อง เป็นข้อกำหนดที่มีลักษณะต้องตามกรณีของร่างมาตรา 17 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในร่างมาตรา 17 (2) ที่ว่า ข้อกำหนดในสัญญารับขนของทางทะเลจะตกเป็นโมฆะถ้ากำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในร่างมาตรา 58 หรือร่างมาตรา 60

ในเรื่องสิทธิของผู้รับตราส่งที่มีต่อผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลนั้นสิทธิดังกล่าวจะโอนไปยังผู้รับตราส่งอย่างไรนั้น ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดไว้ในร่างมาตรา 26 ซึ่งมีที่มาจากกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และไต้หวัน ซึ่งว่าด้วยใบตราส่งเพียงว่าในกรณีที่ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้นให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่งเท่านั้น ซึ่งการที่กำหนดไว้เช่นนี้แม้จะมีประโยชน์ในแง่ที่ผู้ขนส่งไม่อาจนำข้อความอื่นที่ไม่ปรากฏในใบตราส่งมาใช้หาผลประโยชน์จากผู้รับตราส่งได้ก็ตาม และแม้จะมีประโยชน์ในแง่ที่ต่อแต่นี้ไปศาลจะไม่นำเงื่อนไขตาม พ.พ. มาตรา 627 ของการที่ผู้รับตราส่งจะได้รับโอนสิทธิของผู้ส่งมาใช้แล้วก็ตาม แต่ร่างมาตรานี้ยังคงไม่ได้กล่าวให้ชัดเจนลงไปว่า สิทธิดังกล่าวนั้นได้โอนไปยังผู้รับตราส่งหรือไม่ หรือโอนไปเมื่อไร นอกจากสิทธิแล้วหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลจะโอนไปหรือไม่ เพราะร่างมาตรา 26 ใช้คำกว้าง ๆ ว่า "ความสัมพันธ์ในเรื่องทั้งหลาย" อีกทั้งก็ไม่ได้กำหนดลงไปให้ชัดเจนว่าให้ถือว่าผู้รับตราส่งมีฐานะเสมือนหนึ่งว่าเป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลแต่อย่างใด บทบัญญัติในเรื่องสิทธิของผู้รับตราส่งตามร่างพระราชบัญญัตินี้จึงยังไม่ค่อยชัดเจนเท่าที่ควร

ปัญหาในเรื่องอายุความนั้น ร่างมาตรา 46 กำหนดถึงการใช้สิทธิ เรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชดเชยว่าจะต้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของหรือถ้าไม่มีการส่งมอบก็นับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามร่างมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันควรตามร่างมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ

กำหนดเวลา 1 ปีดังกล่าวแม้จะเป็นกำหนดเวลาที่เท่ากันกับที่กำหนดไว้ในกฎแห่งกรุงเฮก ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่มุ่งคุ้มครองผู้ขนส่งมากกว่าผู้ส่งของก็ตาม แต่ก็ให้ผลตีในแง่ที่ว่าจะไม่มีปัญหาการนำอายุความ 10 ปี ตาม ปพพ. มาตรา 164 มาใช้กับคดีรับขนส่งของทางทะเลอีกต่อไป เพราะการที่จะนำมาตรา 164 มาใช้ได้นั้นต้องเป็นกรณีที่ไม่มีการกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะเสียก่อน

อย่างไรก็ดี แม้ว่าร่างมาตรา 46 จะได้กำหนดอายุความไว้เพียง 1 ปีแต่กำหนดเวลา 1 ปี ดังกล่าวก็ยังสามารถขยายได้ตามร่างมาตรา 47 อีกกล่าวคือ ก่อนอายุความ 1 ปี จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้โดยทำหนังสือลงลายมือชื่อของตนไว้ ความยินยอมนี้ก็ยังใช้ได้บังคับได้ ซึ่งการที่กำหนดไว้ดังกล่าวในร่างมาตรานี้ ย่อมเป็นผลให้ร่างมาตรา 47 นี้เป็นข้อยกเว้นของหลักในมาตรา 191 แห่ง ปพพ. ที่ว่าอายุความที่กฎหมายกำหนดไว้ห้ามขยายออกหรือย่อเข้า การขยายอายุความได้ดังกล่าวย่อมไม่ต่างอะไรกับอายุความตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กรซึ่งกำหนดอายุความไว้ 2 ปี

กล่าวโดยสรุปแล้วปัญหาทั้ง 5 เรื่องตามบทที่ 3 นั้นในที่สุดแล้วจะได้รับการแก้ไขโดยร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเลเสียเป็นส่วนใหญ่ เรื่องที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ยังกำหนดไว้ไม่ค่อยชัดเจนก็มีอยู่เป็นเพียงส่วนน้อย

ถึงแม้ว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเลนี้ยังมีข้อที่ควรปรับปรุงอยู่บ้าง แต่หลักการส่วนใหญ่ก็นับว่ามีเนื้อหาสอดคล้องกันกับทางปฏิบัติที่เป็นสากลอยู่มาก ดังนั้นร่างพระราชบัญญัตินี้จึงมีประโยชน์ และคุณค่าในการที่จะช่วยแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในประเทศไทยได้ไม่น้อยเลยทีเดียว การมีร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวแม้จะยังไม่สมบูรณ์นัก แต่ในภาวะการเช่นนี้การมีร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นแนวทางอยู่บ้างก็ยิ่งดีว่าการไม่มีกฎหมายในเรื่องนี้เลย

ข้อเสนอแนะ

1. ในเรื่องขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่างมาตรา 39 วรรค 2 นั้นควรยึดแนวทางตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกมากกว่าที่จะยึดแนวทางตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์ก โดยให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเริ่มตั้งแต่มีการบรรทุกสินค้าลงเรือจนกระทั่งมีการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือเท่านั้น ไม่ใช่เริ่มตั้งแต่รับมอบสินค้าที่ต้นทางจนกระทั่งส่งมอบสินค้าที่ปลายทาง
2. ในเรื่องคำนิยามของผู้ขนส่งอื่นตามร่างมาตรา 3 นั้น ควรบัญญัติไว้ให้ชัดเจนว่า คำว่า "บุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้น" จะหมายถึงบุคคลที่ทำการขนส่งชั่วคราวหรือจะหมายถึงผู้ขนส่งอาชีพ
3. ในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่างมาตรา 52 (10) ซึ่งกำหนดถึงเรื่อง "สถานที่แห่งของมีเอง" นั้นควรเพิ่มข้อความที่เป็นตัวอย่างของกรณีความเสียหายของสินค้าเกิดจากสถานที่แห่งของมีเอง
4. ในเรื่องสิทธิของผู้รับตราส่งตามร่างมาตรา 26 นั้น ควรเพิ่มบทบัญญัติให้ชัดเจนว่าสิทธิของผู้ส่งสินค้าที่มีต่อผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลจะโอนไปยังผู้รับตราส่งเมื่อไร นอกจากสิทธิแล้วควรบัญญัติให้หน้าที่และความรับผิด โอนไปด้วย และควรให้ถือว่าผู้รับตราส่งมีฐานะเสมือนหนึ่งเป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเลด้วย

ศูนย์วิจัยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย