

บทสรุปและข้อเสนอนแนะ

1. บทสรุป

ในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศผู้ขนส่งถือเป็นบุคคลที่อยู่ตรง
แกนกลางในระบบการขนส่ง และมีบุคคลที่จะเข้ามาติดต่อผู้ขนส่งรวมถึงบุคคลที่ผู้ขนส่งต้อง
เข้าไปติดต่อเพื่อให้การขนส่งสินค้านั้นสามารถดำเนินการไปได้อย่างราบรื่นตั้งแต่ท่าเรือต้นทาง
จนกระทั่งถึงท่าเรือปลายทาง ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับบุคคลเหล่านั้นมีความ
แตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับนิติสัมพันธ์ที่ท่าเรือเหล่านั้น และในเมื่อมีบุคคลหลายฝ่ายที่ต้องมีนิติ
สัมพันธ์กับผู้ขนส่ง สิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อบุคคลเหล่านั้นจึงหลายหลายและกระจัดกระจายตาม
ไปด้วย ในการศึกษานี้ได้กำหนดตัวบุคคลที่เข้ามามีนิติสัมพันธ์กับผู้ขนส่ง อันได้แก่ ผู้ส่งของ
(Shipper) , ผู้รับตราส่ง (Consignee) , ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) , ตัวแทนเรือ
(Ship's Agent) , ท่าเรือ (Port Authority or Port Operator) อันได้แก่ ผู้บรรทุกขนถ่ายของบน
เรือ (Stevedore) กับผู้เคลื่อนย้ายของบนท่า (Shore Handling Personal) , บริษัทประกันภัย
(Insurance Company) และ Protection and Indemnity Club (P&I Club) ในที่นี้จะขอ
แบ่งกลุ่มสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อบุคคลดังกล่าวออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ สิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ส่ง
ของกับผู้รับตราส่ง , สิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้รับจัดการขนส่งกับตัวแทนเรือ , สิทธิของผู้ขนส่งที่มี
ต่อผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือกับผู้ขนย้ายของบนท่า และสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อบริษัทประกันภัย
กับ P&I Club

ในกลุ่มแรกได้แก่ผู้ส่งของและผู้รับตราส่งจะจัดเป็นสิทธิของผู้ขนส่งที่มีตาม
สัญญา โดยสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ส่งของในกรณีที่สินค้าทำความเสียหายแก่ผู้ขนส่งและ
สินค้าอันตรายจะเป็นไปตามกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล โดยในส่วนของ
กฎหมายไทยจะบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในส่วนของ
ประเทศอังกฤษจะบัญญัติใน Carriage of Goods by Sea Act, 1970 และของสหรัฐอเมริกาจะ
บัญญัติใน The United State Carriage of Goods by Sea Act, 1936 หรือ COGSA ในส่วน
กรณีผิดสัญญาจะต้องพิจารณาสิทธิของผู้ขนส่งตามกฎหมายเกี่ยวกับสัญญาซึ่งตามกฎหมายไทย
จะบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 หนี้ ลักษณะ 2 สัญญา สำหรับตาม
กฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาจะเป็นไปตาม Law of Contract ตาม Common Law และ
นอกจากนี้เนื่องจาก The Baltic and International Maritime Conference หรือ BIMCO ได้
กำหนดใบตราส่งพร้อมเงื่อนไขไว้สำหรับใช้ในการขนส่งสินค้าโดยเรือประจำเส้นทางทำให้ต้อง

พิจารณาสิทธิของผู้ขนส่งในกรณีนี้ตามใบตราส่งซึ่งปัจจุบันใช้ใบตราส่งชนิด CONLINEBILL ด้วย ในส่วนกรณีที่ผู้ส่งของออก Letter of Indemnity (LOI) สิทธิของผู้ขนส่งที่จะบังคับต่อผู้ส่งของที่ออก LOI จะเป็นไปตามหลักในเรื่องของสัญญาเช่นกัน แต่ทั้งนี้แล้วหากเกิดปัญหาเป็นข้อพิพาทและนำคดีสู่ศาลศาลจะไม่รับที่จะบังคับสิทธิของผู้ขนส่งตามที่ปรากฏใน LOI เนื่องจากถือว่า LOI เป็นเอกสารที่เกิดจากกระทำที่ผิดกฎหมายโดยตามกฎหมายไทยถือว่าการซื้อโคงส่วนในกฎหมายอังกฤษและกฎหมายสหรัฐอเมริกาถือว่าการซื้อฉ้อ (fraud)

คู่กรณีอีกคู่หนึ่งของผู้ขนส่งในกลุ่มแรกนี้ คือ ผู้รับตราส่ง โดยเป็นสิทธิที่ผู้ขนส่งมีต่อผู้รับตราส่งในการที่จะยึดหน่วงสินค้าไม่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งได้ ซึ่งตามกฎหมายไทยจะบัญญัติอยู่ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในขณะที่กฎหมายอังกฤษจะเป็นไปตาม Carriage of Goods by Sea Act, 1924 ในส่วนกฎหมายสหรัฐอเมริกาแม้ไม่ได้มีการบัญญัติเป็นลายลักษณ์อักษรไว้แต่ก็จัดให้สิทธิยึดหน่วงเป็นนุริมสิทธิทางทะเลประเภทหนึ่งตามกฎหมายทั่วไปทางทะเล (General Maritime Law) ทั้งนี้ ในใบตราส่งได้มีการนำเอาเรื่องสิทธิยึดหน่วงนี้ไปบัญญัติเป็นเงื่อนไขหนึ่งในใบตราส่งอีกด้วยเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้ขนส่งอีกทางด้วย

ในกลุ่มที่สองได้แก่ผู้รับจัดการขนส่งและตัวแทนเรือซึ่งจะจัดเป็นกลุ่มสิทธิของผู้ขนส่งตามกฎหมายตัวการตัวแทน โดยในกรณีของผู้รับจัดการขนส่งจะแยกเป็นกรณีปกติที่ผู้รับจัดการขนส่งเป็นตัวแทนของลูกค้าซึ่งสิทธิของผู้ขนส่งในกฎหมายไทยจะเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 15 ตัวแทน ส่วนกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาจะบัญญัติใน Law of Agency อีกกรณีคือกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ส่งของให้แก่ลูกค้าซึ่งตามใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่งนั้นจะมีชื่อผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ส่งของ ดังนั้นสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้รับจัดการขนส่งในกรณีนี้จึงเป็นเช่นเดียวกับสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ส่งของ

ในส่วนความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับตัวแทนเรือเห็นได้ชัดเจนว่าตัวแทนเรือถือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง และตามกฎหมายไทยได้บัญญัติสิทธิของผู้ขนส่งในฐานะตัวการที่มีต่อตัวแทนเรือในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 15 ตัวแทน ส่วนตามกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาก็จะบัญญัติใน Law of Agency แต่ทั้งนี้แล้วเนื่องจากในประเทศอังกฤษได้มี The Federation of National Associations of Shipbrokers and Agents (FONASBA) ซึ่งได้กำหนดเอกสารต่างๆ รวมถึง Standard Liner Agency Agreement ให้สมาชิกใช้ในรูปแบบเดียวกันโดยอิงกับหลักของกฎหมายตัวการ-ตัวแทน (Law of Agency) ดังนั้น ในกรณีนี้สิทธิของผู้ขนส่งจะเป็นไปตามสัญญาดังกล่าวซึ่งกำหนดเงื่อนไขให้อยู่บนพื้นฐานของ Law of Contract และ Law of Agency อยู่แล้ว

ในกลุ่มที่สามจะประกอบด้วยผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือ (Stevedore) กับผู้ขนถ่ายของบนท่า (Shore Handling Personnel) โดยขอจัดเป็นกลุ่มสิทธิของผู้ขนส่งตามกฎหมายเกี่ยวกับการรับจ้างทำของ (Hire of Work) โดยในส่วนของผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือซึ่งสัญญาว่าจ้างบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงเรือที่ทำกับผู้ขนส่งตามกฎหมายไทยถือเป็นสัญญาจ้างทำของ จึงต้องพิจารณาสิทธิของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 7 จ้างทำของ ส่วนในประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาจะถือว่าผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือเป็น Independent Contractor ซึ่งจะมีลักษณะเหมือนผู้รับจ้างทำของตามกฎหมายไทย แต่ไม่ได้มีการบัญญัติเป็นกฎหมายเฉพาะเรื่องเช่นในกฎหมายไทยเพียงแต่อธิบายไว้ใน Law of Agency เท่านั้นแต่อย่างไรก็ดี ก็ไม่ได้ถือว่า Independent Contractor เป็นตัวแทน ดังนั้นจึงต้องพิจารณาสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือตามกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาตามสัญญาว่าจ้างบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงเรือซึ่งอยู่บนพื้นฐานของ Law of Contract แต่ทั้งนี้ ตาม Common Law ของสหรัฐอเมริกายังถือว่าในการว่าจ้างดังกล่าวผู้รับว่าจ้างได้ให้คำรับประกันที่จะทำงานอย่างเหมาะสมและปลอดภัยโดยปริยาย (The Implied Warranty of Workmanlike Performance) แก่ผู้ว่าจ้าง และนอกจากนี้ ยังถือว่าในการว่าจ้างหากผู้รับว่าจ้างทำให้ผู้ว่าจ้างได้รับความเสียหายจะถือเป็นการกระทำละเมิดอีกด้วย ดังนั้นตามกฎหมายสหรัฐอเมริกานอกจากต้องพิจารณาสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือตาม Law of Contract แล้วยังต้องพิจารณาตามคำรับประกันโดยปริยาย (The Implied Warranty of Workmanlike Performance) ที่ได้ให้ไว้และตาม Law of Torts อีกด้วย

ในส่วนของผู้ขนถ่ายของบนท่าซึ่งมีหน้าที่หลักในการขนถ่ายสินค้าในบริเวณท่าเรือนั้นถือเป็นการกระทำตามการจ้างทำของ ดังนั้น สิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ขนถ่ายของบนท่าตามสัญญาขนถ่ายสินค้าบนท่าย่อมเป็นไปเช่นเดียวกับสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือ แต่นอกจากหน้าที่ในการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือแล้วผู้ขนถ่ายของบนท่าอาจมีหน้าที่ในการเก็บสินค้าในโกดังสินค้าบริเวณท่าเรืออีกด้วยเนื่องจากในบางท่าเรือตัวท่าเรือเองจะไม่ได้ทำหน้าที่นี้แต่อาจให้สัมปทานแก่เอกชนเข้าทำทำแทนก็ได้ ซึ่งการเก็บสินค้าในโกดังนี้เป็น การเก็บชั่วคราวเพื่อรอบรรทุกขึ้นเรือหรือรอผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่งมารับสินค้า ตามกฎหมายไทยนั้นจะถือว่าผู้ขนส่งเป็นผู้ฝากทรัพย์สินเพื่อผู้อื่น (เจ้าของสินค้า) จึงต้องบังคับสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ขนถ่ายของบนท่าที่เก็บสินค้าในโกดังตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 10 ฝากทรัพย์สิน แต่ในส่วนของกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกานั้นเนื่องจาก Common Law จะถือว่าผู้ขนส่งไม่ได้มีเพียงสถานะเป็นผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น แต่ในขณะที่สินค้ายังไม่ได้บรรทุกขึ้นเรือหรือได้รับการขนถ่ายลงจากเรือแล้วผู้ขนส่งจะมีสถานะเป็นผู้รับฝาก (bailee) ตาม Law of Bailment ด้วยและการที่ผู้ขนส่งส่งมอบ

สินค้าแก่ผู้ขนย้ายของบนท่าเพื่อเก็บในโกดังก็เป็นการเก็บสินค้าในนามของผู้ขนส่งแต่ไม่ได้ถือว่าเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งเนื่องจาก Common Law มองว่าผู้ขนย้ายของบนท่าที่เก็บสินค้าในโกดังมีหน้าที่เพียงส่งมอบสินค้าให้แก่บุคคลคนเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องส่งมอบเท่านั้น ดังนั้น ผู้ขนย้ายของบนท่าจึงถือเป็นผู้รับจ้างกระทำการตามที่ว่าจ้างจากผู้ว่าจ้างหรือ Independent Contractor และในระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ขนย้ายของบนท่าจึงต้องพิจารณาลิทธิของผู้ขนส่งตามสัญญาว่าจ้างเก็บสินค้าในโกดังซึ่งอยู่บนพื้นฐานของ Law of Contract และเช่นเดียวกับกรณีของผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือเนื่องจากตามที่ได้กล่าวแล้วว่าในการรับจ้างทำตามกฎหมายสหรัฐอเมริกาจะถือว่าผู้รับจ้างได้ให้คำรับประกันโดยปริยายแก่ผู้ว่าจ้างและหากทำให้ผู้ว่าจ้างเสียหายจะถือเป็นการทำละเมิด ดังนั้น เฉพาะในส่วนของกฎหมายสหรัฐอเมริกาเท่านั้นที่ต้องพิจารณาลิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ขนย้ายของบนท่าที่เก็บสินค้าในโกดังเพิ่มขึ้นจากสัญญาว่าจ้างเก็บสินค้าในโกดังซึ่งอยู่ภายใต้ Law of Contract โดยต้องพิจารณาตามคำรับประกันโดยปริยายที่ได้ให้ไว้ (The Implied Warranty of Workmanlike Performance) และตาม Law of Torts เพิ่มขึ้นอีกด้วย

สำหรับในกลุ่มคู่กรณีสุดท้ายคือบริษัทประกันภัยกับ P&I Club ซึ่งในส่วนของสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อบริษัทประกันภัยนั้นตามกฎหมายไทยศาลได้มีแนวคำพิพากษาไว้ถึง 3 แนวด้วยกัน

- แนวคำพิพากษาแรกได้ตัดสินให้นำเอา Marine Insurance Act, 1906 ของอังกฤษมาปรับใช้เนื่องจากสัญญาเขียนเป็นภาษาอังกฤษและในฐานะที่เป็นบทกฎหมายทั่วไป
- แนวคำพิพากษาที่สองได้ตัดสินให้บังคับใช้ตามกรรมธรรม์ประกันภัยในฐานะที่เป็นข้อสัญญา
- แนวคำพิพากษาที่สามได้ตัดสินให้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัยมาปรับใช้ในฐานะบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง

ด้วยความเคารพอย่างสูงผู้เขียนมีความเห็นที่แตกต่างออกไปจากแนวคำพิพากษาแรกและแนวคำพิพากษาที่สอง เนื่องจากแนวคำพิพากษาแรกเป็นการปรับใช้ Marine Insurance Act, 1906 ของอังกฤษเนื่องจากสัญญาเขียนเป็นภาษาอังกฤษและในฐานะที่เป็นบทกฎหมายทั่วไป ซึ่งเหตุผลที่ว่าเนื่องจากสัญญาทำเป็นภาษาอังกฤษจึงควรใช้กฎหมายของอังกฤษในการปรับแก้คดีนั้น ผู้เขียนมองว่าเป็นเหตุผลที่ไม่มีน้ำหนักแต่อย่างใด เพราะในการทำธุรกิจในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับต่างประเทศด้วยแล้วสัญญาที่ทำกันมักจะเป็นภาษาอังกฤษซึ่งแทบจะถือเป็นภาษากลางของโลกที่ใช้ในการสื่อสารในปัจจุบันอยู่แล้ว หากใช้เหตุผลข้างต้นศาลไทยคงต้องใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษปรับแก้คดีทางธุรกิจแทบทุกคดีทีเดียว ส่วนเหตุผลที่ปรับใช้

กฎหมายอังกฤษในฐานะที่เป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งนั้นผู้เขียนเห็นว่าเมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 ที่บัญญัติไว้ชัดเจนเกี่ยวกับลำดับการปรับใช้กฎหมายในกรณีที่ไม่มีบทกฎหมายเฉพาะที่จะยกมาปรับแก้คดีได้ จะเห็นได้ว่า มาตรา 4 กำหนดลำดับการปรับใช้กฎหมายอย่างชัดเจนว่าหากไม่มีกฎหมายเฉพาะปรับใช้แก้คดีให้ปรับใช้จารีตประเพณีของท้องถิ่น หากไม่มีจึงปรับใช้บทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง หากไม่มีบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งจึงค่อยนำบทกฎหมายทั่วไปมาปรับใช้ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วผู้เขียนเห็นว่าบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งที่พอจะนำมาปรับใช้ได้กับสัญญาประกันภัยทางทะเล ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัย ซึ่งเป็นกฎหมายของประเทศ ยังไม่มีความจำเป็นอันใดที่จะต้องนำกฎหมายของต่างประเทศมาปรับใช้ในฐานหลักกฎหมายทั่วไป อีกทั้งในแนวคำพิพากษาศาลฎีกาแนวแรกนี้ก็มิได้ให้เหตุผลไว้ด้วยว่าเหตุใดจึงข้ามลำดับกฎหมายตามมาตรา 4 โดยไม่มีการนำบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งมาวินิจฉัยก่อน ส่วนในแนวคำพิพากษาที่สองที่ตัดสินให้ใช้กรรมธรรมในฐานที่เป็นสัญญานั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าการทำธุรกิจใดๆ ก็ต้องมีการทำสัญญากันไว้ทั้งสิ้นหากตัดสินให้บังคับกันตามสัญญาที่สร้างขึ้นจะมีเหตุผลอันใดที่จะมีตัวบทกฎหมายเอกเทศสัญญาต่างๆ ไว้ เพราะถ้าเป็นเช่นนั้นไม่ว่าผู้ใดก็ทำสัญญาให้มีข้อความอย่างใดก็ได้ จริงอยู่ว่าคู่สัญญามีเสรีภาพในการแสดงเจตนาแต่สัญญานั้นก็ควรอยู่บนพื้นฐานของกฎหมาย ยิ่งในกรณีของสัญญาประกันภัยทางทะเลนี้ประเทศไทยเองถึงจะไม่มียกกฎหมายเรื่องนี้โดยตรงแต่ก็มีบทกฎหมายเอกเทศสัญญาในเรื่องประกันภัยเป็นพื้นฐานอยู่แล้ว ก็ควรที่จะนำมาปรับใช้มากกว่าที่จะปรับใช้กฎหมายลักษณะสัญญาเลย เพราะมิฉะนั้นแล้วหากกรรมธรรม์สัญญาในแต่ละคดีได้ตกลงกันไว้แตกต่างกันคำพิพากษาที่ตัดสินมาคงไม่สามารถนำมาใช้เป็นบรรทัดฐานในคดีถัดไปได้เพราะสัญญาที่ทำไว้นั้นแตกต่างกัน อีกทั้งในคำพิพากษาศาลฎีกาแนวที่สองนี้ไม่ได้มีการกล่าวถึงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 เลย ทั้งๆ ที่ข้อเท็จจริงเป็นเรื่องที่ต้องปรับใช้มาตรา 4 อย่างเห็นได้ชัด จากเหตุผลข้างต้นผู้เขียนจึงมีความเห็นแตกต่างกับแนวฎีกาทั้งสองแนว

ในส่วนแนวคำพิพากษาที่สามซึ่งตัดสินให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัยปรับใช้กับคดีในฐานะเป็นกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าเป็นการปรับใช้ที่ชอบด้วยกฎหมายแล้ว เนื่องจากประเทศไทยมีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 บัญญัติเอาไว้เป็นหลักอยู่แล้วสำหรับกรณีคดีที่ไม่มีตัวบทกฎหมายเฉพาะที่จะนำมาปรับใช้แก้คดีได้ อย่างไรก็ตามก็อาจมีผู้เห็นว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัยซึ่งนำมาปรับใช้ในฐานเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งเป็นกฎหมายที่ไม่ละเอียดพอที่จะนำมาใช้กับการประกันภัยทางทะเลได้ แต่นั่นก็เป็นเรื่องที่ต้องคิดหาวิธีแก้ไขกันต่อไปอีกเรื่องหนึ่ง ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่าสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อบริษัทประกันภัยตามกฎหมายไทยจึง

ควรเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัย ในฐานะที่เป็นบทกฎหมาย
ใกล้เคียงอย่างยิ่ง

ส่วนของประเทศอังกฤษในการประกันภัยทางทะเลได้มีการบัญญัติ Marine Insurance Act, 1906 เพื่อใช้ในการนี้โดยเฉพาะ สิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้รับประกันตามกฎหมายอังกฤษจึงเป็นไปตามกฎหมายฉบับดังกล่าว สำหรับในประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลเช่นเดียวกับในกฎหมายไทย แต่ศาลของสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินเป็นแนวคำพิพากษาให้นำ Marine Insurance Act, 1906 ของประเทศอังกฤษมาใช้เพื่อให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันกับประเทศอังกฤษซึ่งเป็นผู้นำในทางพาณิชย์นาวี ดังนั้น สิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้รับประกันตามกฎหมายสหรัฐอเมริกาจึงเป็นไปตาม Marine Insurance Act, 1906 ของประเทศอังกฤษ

ในส่วนของ P&I Club ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่บังคับใช้กับกิจการประเภทนี้และก็ไม่ถือว่า P&I Club เป็นผู้รับประกันตามนิยามของพระราชบัญญัติการประกันภัย พ.ศ.2535 จึงไม่สามารถนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 20 ประกันภัยมาใช้ได้เหมือนอย่างในกรณีของบริษัทประกันภัย ดังนั้น สิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อ P&I Club ตามกฎหมายไทยจึงเป็นไปตามสัญญาที่ได้ทำกันไว้แต่ทั้งนี้ต้องอยู่บนพื้นฐานของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 หนี้ ลักษณะ 2 สัญญา จึงจะสามารถบังคับใช้ได้ ในส่วนของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกานั้นตามที่ได้กล่าวแล้วว่าสหรัฐอเมริกาได้นำ Marine Insurance Act, 1906 มาปรับใช้เสมือนเป็นหลักกฎหมายทั่วไป และในกฎหมายฉบับนี้ได้มีการบัญญัติในเรื่อง Mutual Insurance หรือการประกันภัยสหการซึ่งก็คือกิจการ P&I Club นั่นเอง โดยบัญญัติให้ปรับใช้บทบัญญัติในกฎหมายฉบับดังกล่าวกับ P&I Club โดยอนุโลมยกเว้นเฉพาะในเรื่องเบี้ยประกัน ดังนั้น สิทธิของผู้ขนส่งตามกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาที่มีต่อ P&I Club จึงเป็นไปตาม Marine Insurance Act, 1906 ยกเว้นในเรื่องเบี้ยประกันภัยที่จะต้องเป็นไปตาม Law of Contract

2. ข้อเสนอแนะ

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า คู่กรณีของผู้ขนส่งทั้ง 4 กลุ่มจะมีปัญหาที่เกิดขึ้นแตกต่างกันไป ในกลุ่มแรกซึ่งได้แก่กลุ่มของผู้ส่งและผู้รับตราส่งนั้น ดูจะไม่มีปัญหาใดเนื่องจากสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อคู่กรณีในกลุ่มนี้จะเป็นสิทธิที่อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายพาณิชย์นาวีเสียเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยอันได้แก่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็เป็นกฎหมายที่บัญญัติให้เป็นไปในทางเดียวกันกับกฎหมายพาณิชย์นาวีของอังกฤษและสหรัฐอเมริกาอันได้แก่ The Carriage of Goods by Sea Act, 1971 และ The United States Carriage of Goods by Sea Act, 1936 ซึ่งเมื่อพิจารณาย้อนขึ้นไปแล้ว

ก็เห็นได้ว่ากฎหมายพาณิชย์นาวีทั้งของไทย , อังกฤษ และสหรัฐอเมริกาต่างก็มีความใกล้เคียงกับ Model Law ต่างกันเพียงแต่ว่าประเทศไทยจะบัญญัติกฎหมายใกล้เคียงกับ Model Law ฉบับใดเท่านั้นเพื่อให้กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศตนนั้นอำนวยความสะดวกแก่ตนมากที่สุด

ในกลุ่มคู่กรณีกลุ่มที่สองซึ่งได้แก่ ผู้รับจัดการขนส่งและตัวแทนเรือ นั้น ในกรณีของตัวแทนเรือ นั้นชัดเจนว่าผู้ขนส่งมีสิทธิต่อตัวแทนเรือในฐานะของตัวการที่มีสิทธิต่อตัวแทนของตน ซึ่งทั้งกฎหมายไทย , อังกฤษ และสหรัฐอเมริกาต่างบังคับใช้กฎหมายในเรื่องสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อตัวแทนเรือนี้ภายใต้กฎหมายว่าด้วยตัวการ – ตัวแทน (Law of Agency) ซึ่งตัวบทกฎหมายตัวการ – ตัวแทนทั้งของไทย , อังกฤษ และสหรัฐอเมริกามีความคล้ายคลึงกันมาก

แต่สำหรับในส่วนของผู้รับจัดการขนส่งนั้นมีปัญหาเนื่องจากว่าเดิมสถานะของผู้รับจัดการขนส่งโดยปกติจะเป็นตัวแทนของลูกค้าซึ่งให้บริการในการรับจัดการขนส่ง แต่เมื่อธุรกิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศขยายตัวมากขึ้น เช่น มีการขนส่งโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งสามารถบรรจุสินค้าในตู้ได้เป็นจำนวนมาก ผู้รับจัดการขนส่งเองก็ขยายขอบเขตธุรกิจของตนกว้างมากขึ้นเช่นกันโดยรับจัดการขนส่งสินค้าของลูกค้ารายย่อยที่มีสินค้าจำนวนไม่มากนักรวมเข้าในตู้คอนเทนเนอร์เพียงตู้เดียวและผู้รับจัดการขนส่งก็ออกไปตราส่งให้แก่ลูกค้าทั้งหมดของตน ทำให้ผู้รับจัดการขนส่งมีสถานะที่แตกต่างไปจากเดิม คือ กลายเป็นผู้ขนส่งมิใช่เป็นเพียงตัวแทนของลูกค้าของตนเท่านั้นแล้ว ปัญหาจึงเกิดขึ้นว่ามีความยุ่งยากในการที่ผู้ขนส่งต้องพิจารณาว่าผู้รับจัดการขนส่งรายนี้เป็นตัวแทนของลูกค้าหรือเป็นผู้ขนส่งของลูกค้ากันแน่ เพราะหากเกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งแล้วแน่นอนว่าผู้ขนส่งย่อมต้องเรียกให้ผู้มีชื่อเป็นผู้ส่งของตามใบตราส่งเป็นผู้รับผิดชอบ แต่ผู้รับจัดการขนส่งซึ่งอาจเป็นผู้มีชื่อเป็นผู้ส่งของในใบตราส่ง อาจต่อสู้ว่าตนกระทำการในฐานะเป็นตัวแทนมิใช่ตัวการก็ได้ ผู้เขียนจึงเห็นว่า ควรมีกฎหมายที่บัญญัติเกี่ยวกับสถานะของผู้รับจัดการขนส่งเหมือนอย่างในกฎหมายสหรัฐอเมริกาที่แบ่งให้ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศมีสถานะเป็นตัวแทนของลูกค้า และผู้รับจัดการขนส่งภายในประเทศมีสถานะเป็นผู้ขนส่งของลูกค้า โดยกฎหมายควรต้องกำหนดไว้อีกด้วยว่าหากตกลงเป็นอย่างอื่นต้องมีหลักฐานเป็นลายลักษณ์อักษรและกำหนดสถานะของผู้รับจัดการขนส่งให้ชัดเจน ซึ่งหากมีกฎหมายเช่นนี้แล้วก็จะสามารถลดปัญหาความยุ่งยากในเรื่องสถานะของผู้รับจัดการขนส่งลงไปได้บ้าง

สำหรับกลุ่มคู่กรณีกลุ่มที่สามซึ่งได้แก่ ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือและผู้ขนย้ายของบนท่า นั้น ในส่วนของผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือในกฎหมายไทยซึ่งถือเป็นผู้รับจ้างทำของซึ่งมีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะจ้างทำของบัญญัติไว้อย่างชัดเจน ส่วนกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาซึ่งถือว่าผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือเป็น Independent

Contractor ซึ่งอยู่ภายใต้ Law of Contract เห็นได้ว่าแม้กฎหมายที่บังคับใช้ของไทยกับของ อังกฤษและสหรัฐอเมริกาจะไม่เหมือนกันแต่ก็ไม่ค่อยมีปัญหาเพราะทั้งผู้รับจ้างทำของและ Independent Contractor ต่างมีแนวคิดเดียวกัน คือ เป็นการรับจ้างที่ขึ้นอยู่กับผลสำเร็จของงาน และไม่ใช่ว่าการเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนการทำงานจึงไม่อยู่ภายใต้ความควบคุมของผู้ว่าจ้าง

สำหรับผู้ขนย้ายของบนท่อนั้นในส่วนของงานขนย้ายสินค้าบริเวณท่าเรือก็มีลักษณะ เหมือนกับผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือคือเป็นผู้รับจ้างทำของหรือ Independent Contractor แต่ สำหรับในส่วนของงานเก็บรักษาสินค้าในโกดังนั้นมีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง โดยตามกฎหมาย ไทยจะถือว่าผู้ขนย้ายของบนท่าที่เก็บรักษาสินค้าในโกดังเป็นผู้รับฝากสินค้าส่วนผู้ขนส่งเป็นผู้ฝาก ทรัพย์ (เพื่อผู้อื่น (เจ้าของสินค้า)) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะฝากทรัพย์ ในขณะที่กฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาซึ่งมีพื้นฐานจากระบบ Common Law จะถือว่าผู้ ขนส่งกับผู้ขนย้ายของบนท่าที่เก็บรักษาสินค้ามีสถานะเป็นผู้รับฝากทรัพย์ (bailee) ส่วนเจ้าของ สินค้าจะมีสถานะเป็นผู้ฝากทรัพย์ เห็นได้ว่า ผู้ขนส่งมีสถานะตรงกันข้ามกันซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสิทธิ ของผู้ขนส่งในการที่จะเรียกให้ผู้ขนย้ายของบนท่าที่เก็บสินค้ารับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าได้ เพราะตามกฎหมายไทยเมื่อสินค้าเสียหายและผู้ขนส่งได้รับผิดชัดใช้ต่อเจ้าของสินค้าแล้วผู้ขนส่งก็ มีสิทธิเรียกให้ผู้ขนย้ายของบนท่าที่เก็บสินค้ารับผิดชอบได้ในฐานะที่เป็นผู้รับฝากทรัพย์ ในขณะที่ กฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาผู้ขนส่งไม่ใช่ผู้ฝากทรัพย์จึงไม่สามารถเรียกตาม Law of Bailment ได้จึงได้แต่เพียงเรียกให้ผู้ขนย้ายของบนท่าที่เก็บสินค้ารับผิดชอบในฐานะที่เป็น Independent Contractor ซึ่งอยู่ภายใต้ Law of Contract เห็นได้ว่า สิทธิของผู้ขนส่งตาม กฎหมายไทยได้รับความคุ้มครองมากกว่าสิทธิของผู้ขนส่งตามกฎหมายอังกฤษและกฎหมาย สหรัฐอเมริกา เพราะตามกฎหมายไทยผู้ขนย้ายของบนท่าในฐานะผู้รับฝากจะต้องความ ระมัดระวังในระดับตามที่กฎหมายกำหนด ในขณะที่ตามกฎหมายอังกฤษและกฎหมาย สหรัฐอเมริกาไม่มีการกำหนดระดับความระมัดระวังที่ Independent Contractor ต้องใช้

สำหรับกลุ่มคู่กรณีกลุ่มสุดท้าย ได้แก่ บริษัทประกันภัยและ P&I Club นั้น ตามที่ได้กล่าวในบทสรุปแล้วว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลในส่วนของกฎหมายไทยนั้นยังไม่มีบท กฎหมายโดยตรงที่มารับใช้ ทั้งในส่วนของคำพิพากษาศาลฎีกาก็ยังมีแนวคำพิพากษาที่ แตกต่างออกไปถึงสามแนว แม้ผู้ขนส่งจะมีความเห็นพ้องด้วยกับแนวคำพิพากษาศาลฎีกา แนวที่สามที่ตัดสินให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัยปรับใช้กับสัญญา ประกันภัยทางทะเลก็ตาม แต่ผู้เขียนก็มีความเห็นว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัยนั้นเป็นบทบัญญัติที่ไม่เพียงพอกับลักษณะธุรกิจการประกันภัยทางทะเล เนื่องจากการประกันภัยทางทะเลมีความซับซ้อนมากกว่าการประกันภัยทั่วไป อีกทั้งมูลค่าของ วัตถุที่เอาประกันภัยยังมีมูลค่าสูงทั้งในเชิงตัวของวัตถุนั้นเองและในเชิงทางธุรกิจ ผู้เขียนจึงมี

ความเห็นว่าการกฎหมายไทยควรที่จะมีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับประกันภัยทางทะเลขึ้นเป็นการเฉพาะ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วก็เห็นว่าคงไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศใดที่จะเหมาะสมที่จะนำมาเป็นต้นร่างในการร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทยเท่ากับ Marine Insurance Act, 1906 ของประเทศอังกฤษ เนื่องจากประเทศอังกฤษถือเป็นประเทศที่เป็นผู้นำในการประกันภัยทางทะเล แต่อย่างไรก็ดี ในการบัญญัติกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทย ก็ควรต้องมีการพิจารณาให้มีความเหมาะสมกับประเทศไทยให้มากที่สุด

สำหรับในส่วนของ P&I Club ซึ่งไทยยังไม่มีกฎหมายบัญญัติเกี่ยวกับสัญญาหรือธุรกิจประเภทนี้เลย ทั้งยังไม่สามารถนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัยมาปรับใช้ในฐานระบบกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งได้ คงได้แต่เพียงบังคับตามสัญญาซึ่งอยู่บนพื้นฐานของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะสัญญาซึ่งเป็นกฎหมายไทยเท่านั้น ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า หากได้มีการบัญญัติกฎหมายการประกันภัยทางทะเลของไทยขึ้นโดยมี Marine Insurance Act, 1906 ของอังกฤษเป็นต้นร่างในการร่างกฎหมายแล้ว ก็คงมีการบัญญัติในส่วนของ P&I Club ขึ้นด้วยเนื่องจากใน Marine Insurance Act, 1906 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับ Mutual Insurance หรือประกันภัยสหการซึ่งใช้กับ P&I Club อยู่แล้ว ซึ่งหากประเทศไทยได้มีการกฎหมายประกันภัยทางทะเลแล้วผู้เขียนเชื่อว่าปัญหาในการปรับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลของไทยที่ถกกันกันคงจะหมดไป

โดยสรุป สิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อคู่สัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการรับขนของทางทะเลนั้นมีกฎหมายหลัก ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น ลักษณะสัญญาและหนี้, ลักษณะตัวการตัวแทน, ลักษณะจำนำของ, ลักษณะฝากทรัพย์ และมีกฎหมายเฉพาะ ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 อย่างไรก็ตาม กรณีผู้รับจัดการขนส่งอาจเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งได้ในหลายลักษณะและมีกฎหมายหลายเรื่องที่จะนำมาบังคับใช้ เช่น อาจเป็นตัวการ หรือตัวแทน หรือผู้รับจำ หรือผู้รับฝาก ก็ได้จึงควรกำหนดเป็นแบบสัญญามาตรฐานของผู้รับจัดการขนส่งเอง หรือมีกฎหมายกำหนดสถานะให้แน่ชัดลงไปว่าผู้รับจัดการขนส่งเสนอบริการและมีบทบาทอะไรบ้างต่อผู้ขนส่ง สำหรับในกรณีผู้รับประกันภัยและ P&I Club ก็ยังไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เฉพาะ และมีปัญหาในการตีความกฎหมายของศาลว่าจะใช้ Marine Insurance Act, 1906 หรือกรรมธรรม์ประกันภัย หรือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัย กับสัญญาประกันภัยทางทะเล ดังนั้น จึงควรมีการตรากฎหมายประกันภัยทางทะเลขึ้นเป็นการเฉพาะ