

ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules)¹

พัชรารวรรณ อ่อนรู้²

จากการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules) มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นมา และความสำคัญ ของปัญหา ความหมาย แนวคิดทฤษฎีของการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 ซึ่งทำให้ผู้ศึกษาได้รับความเข้าใจ เพื่อหาแนวทางในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules) และได้รับความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเดิมก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีผลใช้บังคับ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องรับขน มาตรา 609 วรรคสอง กำหนดให้การรับขนของทางทะเลเป็นไปตามข้อบังคับของกฎหมาย และกฎบังคับว่าด้วยการนั้น ปรากฏว่าประเทศไทยไม่มีการบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลไว้โดยเฉพาะ ทำให้ศาลต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้ ซึ่งการนำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้อาจไม่เหมาะสม เพราะการรับขนของทางทะเลมีลักษณะเฉพาะและแตกต่างจากการขนส่งภายในประเทศ เนื่องจากต้องนำหลักสากลเรื่องการรับขนของทางทะเล และประเพณีในทางการค้าระหว่างประเทศมาพิจารณาประกอบด้วย ประเทศไทยได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อทำให้นักธุรกิจที่เกี่ยวข้องในการค้าระหว่างประเทศมีความเชื่อมั่นในกฎหมายของประเทศไทยว่ามีความเป็นสากล โดยนำเอากฎหมายที่ประเทศมหาอำนาจทางทะเลยอมรับและบังคับใช้เป็นผู้ขนส่งเป็นเจ้าของเรือ มาเป็นบทบัญญัติในการขนส่งทางทะเล ทำให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นพระราชบัญญัติที่เอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ขนส่ง และการบังคับใช้มาเป็นระยะเวลานาน อีกทั้งยังไม่สอดคล้องกับหลักประเพณีปฏิบัติทางการค้าระหว่างประเทศ จึงต้องมีการพัฒนา

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระ เรื่อง การศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules) โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษาคือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปริดา โขติมานนท์ และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์ประโมทย์ จารุณิล และรองศาสตราจารย์ ดร.ปวิศร เลิศธรรมเทวี

²นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

กฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเลให้สอดคล้องกับหลักกฎหมาย เพื่อให้มีความทันสมัย และเปลี่ยนแปลงไปกับการขนส่งทางทะเล

แต่อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังมีบทบัญญัติที่เกิดเป็นประเด็นปัญหาทางกฎหมายหลายประการที่จำเป็นต้องมีปรับปรุงแก้ไข ซึ่งสรุปได้ดังนี้

ปัญหาประการแรกคือ ปัญหาอัตราแลกเปลี่ยนการเงินเกี่ยวกับการคำนวณ มูลค่าจำกัดความรับผิดว่าด้วยพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 58 มีวัตถุประสงค์เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล โดยเฉพาะ แต่เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นการตายตัวมิได้เปลี่ยนแปลงไปตามหน่วยเงินตราใดๆ ไม่ว่าของที่ขนส่งนั้นจะได้รับความสูญหาย เสียหายทั้งหมดหรือบางส่วน ก็ให้จำกัดความรับผิดที่ 10,000 บาทต่อหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น ซึ่งก็แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า ตามมาตรา 58 ทำให้วงเงินจำกัดความรับผิดนั้นมีมูลค่าต่ำเกินไป เมื่อเทียบกับระยะเวลาที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับมาเป็นระยะเวลานาน ทั้งเมื่อพิจารณาจากค่าเงินในขณะนั้นกับปัจจุบันย่อมไม่เหมาะสม ค่าณออกมาย่อมมีค่าน้อยมากสำหรับผู้ส่งและผู้รับตราส่งที่จะได้รับชดใช้และการจำกัดความรับผิดที่มีวงเงินน้อยอาจทำให้ผู้ขนส่งไม่ให้ความสำคัญ ส่งผลให้การทำหน้าที่รับขนของไม่มีประสิทธิภาพ ขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อ อาจทำให้สินค้าสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าได้ ผู้ศึกษาเห็นว่าการบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยมีเนื้อหาด้านคลึงกับที่ระบุในอนุสัญญาระหว่างประเทศ แต่กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้เป็นสกุลเงินบาท ทำให้มีความแตกต่างกันในส่วนของจำนวนเงิน ซึ่งมีระบบการจำกัดความรับผิด จำนวนเงินจำกัดความรับผิดเช่นเดียวกับที่บัญญัติในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศนั้นมีจำนวนที่แตกต่างกันกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามกฎหมายภายในของประเทศไทย ซึ่งจำนวนเงิน สกุลเงิน และหน่วยที่ใช้คำนวณตามที่กำหนดของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ทั้งยังมีค่าคงที่และมูลค่าแตกต่างกันคือ มีการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดเป็นจำนวนคงที่ เช่น 10,000 บาท หรือ 875 SDR แต่เนื่องจากสกุลเงินบาทและมูลค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) มีค่าเปลี่ยนแปลงขึ้นลงแตกต่างกัน และในการชดใช้ค่าเสียหายเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต้องมีการคำนวณเป็นสกุลเงินของแต่ละประเทศ การคำนวณค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) เป็นสกุลเงินบาท จึงทำให้ผู้เสียหายได้รับชดใช้เงินในจำนวนที่สูงกว่าและมีมูลค่ามากกว่า ซึ่งในปัจจุบันมูลค่าเงิน 10,000 บาท มีค่าลดลงอย่างมากจนไม่อาจบรรเทาความเสียหายได้ ในขณะที่มูลค่าหน่วยสิทธิ พิเศษถอนเงิน (SDR) มีค่าเปลี่ยนแปลงน้อยกว่า ทำให้มีการใช้ประโยชน์จากมูลค่าของเงินที่ลดลงและจากอัตราแลกเปลี่ยนที่มีค่าเปลี่ยนแปลงในการชำระหนี้ ผลการเปลี่ยนแปลงค่าของเงินจึงมี

ผลกระทบต่อประโยชน์ การได้เสียโดยตรงของคู่สัญญา หากมีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้สูงขึ้น เป็นมาตรฐานสากลและหลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงค่าเงินบาท ซึ่งนานแล้วได้มีการพูดถึงว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นั้นต่ำมาก อีกทั้งไม่เป็นสากล โดยมาตรา 58 ของพระราชบัญญัติกำหนดว่า ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า ซึ่งจำนวนเงินดังกล่าวไม่น้อยกว่าที่ Hague-Visby Rules 1979 ,Hamburg Rules และRotterdam Rules กำหนดไว้ เมื่อมีการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดเป็น SDR หรือหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมาย ว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงิน ในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ และการคำนวณอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นเงินบาทไว้เพื่อประโยชน์แก่การคำนวณจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบ ให้คำนวณ ณ วันที่ล่วงเลย กำหนดเวลาอันควรส่งมอบ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

เมื่อเปรียบเทียบกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเล ทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules) มีหลักเกณฑ์การกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งในมาตรา 59 (1)โดยได้จำกัดไว้ที่ 875 SDR ต่อหนึ่งหีบห่อหรือหน่วยการขนส่งอย่างอื่น หรือ 3 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมแห่งของแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน เพื่อการส่งมอบซักชำและเพื่อความสูญหาย ทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการส่งมอบซักชำ จะจำกัดที่จำนวนไว้ไม่เกินสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของที่ถูกส่งมอบซักชำ โดยจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิด จะไม่นำมาใช้แก่กรณีที่ผู้ส่งของแจ้งมูลค่าแห่งของและระบุไว้ในรายละเอียดของสัญญา หรือมีการตกลงระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่ง กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่สูงกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา หรือการสูญเสียเกิดจากการกระทำผิดหน้าที่ตามที่กำหนด อันเป็นผลจากการกระทำหรือละเว้นกระทำ โดยจงใจที่ก่อให้เกิดความสูญหายหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความสูญเสียนั้นอาจจะเกิดขึ้น ถึงแม้ว่าเมื่อพิจารณาถึงกฎหมายภายในของประเทศไทยเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทยในส่วนของ การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งได้กำหนดไว้ในมาตรา 58 ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือ บางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของ แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า ในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ตาม มาตรา

61 ปรากฏว่า ราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิด ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้ ในกรณีที่มีการส่งมอบของ ชักช้า ให้จำกัดความผิดของ ผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมกัน ต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล โดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนด จะเห็นได้ว่า เมื่อสินค้าเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดได้ จึงต้องมีการชดเชยสินไหมทดแทน ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นตามวงเงินจำกัดความรับผิด วงเงินจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบนั้น และเมื่อเทียบกับ ระยะเวลาที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับมาเป็นระยะเวลานาน ด้วยบริบททั่วไปด้านเศรษฐกิจ สังคมการเมือง เทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงพัฒนาไปมาก การเติบโตในธุรกิจการค้าการขนส่งขยายตัว ค่าเงินมีการปรับเปลี่ยน หากจะเปรียบเทียบค่าเงินในขณะนั้นกับปัจจุบันย่อมไม่เหมาะสมกัน เมื่อคำนวณออกมาย่อมมีค่าน้อยมาก สำหรับผู้ส่งของและผู้รับตราส่งที่จะได้รับการชดเชย เมื่อผู้ขนส่งเห็นว่า การจำกัดความรับผิดมีวงเงินจำกัดน้อยก็ อาจไม่ให้ความสำคัญ ส่งผลให้การทำหน้าที่รับขนของไม่มีประสิทธิภาพ ขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อ และอาจทำให้สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าได้

ปัญหาประการที่สอง ปัญหาเรื่องข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวกับเอกสารการบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ด้วยพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารการ บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ การลงลายมือชื่อในใบตราส่ง ส่งมอบโดยการหยิบยื่นให้แก่กัน เพื่อให้อยู่ในความครอบครองของฝ่ายผู้รับ การโอนสิทธิในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ศึกษา เห็นว่ากรณีที่ไม่มีบทบัญญัติกำหนดเกี่ยวกับเรื่องอิเล็กทรอนิกส์ไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งของทางทะเล พ.ศ.2534 นั้น จะต้องพิจารณาตามบทบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 โดยบังคับใช้กับ ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ทุกประเภท แต่ก็ยังมีได้กล่าวถึงการโอนสิทธิ หรือการสลักหลัง และส่งมอบเอกสารสิทธิที่อยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แต่อย่างใด จึงทำให้ไม่มีบทบัญญัติรองรับเกี่ยวกับการโอนสิทธิทางอิเล็กทรอนิกส์ ในเอกสารชนิดโอนเปลี่ยนมือได้อย่างชัดเจน และไม่สามารถทำหน้าที่ได้เหมือนกับมีการบัญญัติวิธีการสลัก หลังและการโอนเปลี่ยนมือไว้เป็นการเฉพาะ แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติเกี่ยวกับการลงลายมือชื่อ ถึงแม้ว่าใบตราส่งจะไม่มีลายมือชื่อของผู้ขนส่ง หรือตัวแทนผู้ขนส่งก็มีความ สมบูรณ์ ตามมาตรา 3 ซึ่งถือว่ามิฐานะเป็นใบตราส่งตามกฎหมาย การที่มีได้มีการลงลายมือชื่อไว้ไม่ทำให้ใบ ตราส่งสูญเสียฐานะทางกฎหมายไปแต่อย่างใด แต่ก็ไม่มีบทบัญญัติรองรับเกี่ยวกับเรื่องลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ไว้ จึงทำให้ยังไม่มีบทบัญญัติรองรับในส่วนที่เกี่ยวกับการโอนสิทธิทางอิเล็กทรอนิกส์ ในเอกสารชนิดโอน เปลี่ยนมือได้อย่างชัดเจน ทำให้ไม่สามารถใช้บังคับกับบันทึกข้อมูลการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ชนิดโอนเปลี่ยนมือ

ได้ครบถ้วนและครอบคลุม ยังไม่มีความชัดเจนและไม่สามารถทำหน้าที่ได้เหมือน กับมีบทบัญญัติวิธีการสละ
หลัง และการรับโอนเปลี่ยนมือไว้เป็นการเฉพาะ

ปัญหาประการที่สาม ปัญหาเรื่องการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ค่อนข้างน้อย พระราชบัญญัติ
การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งซึ่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเกิดขึ้นเมื่อ
ของมาอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งรับของนั้นจากผู้ส่งของ ผู้แทน หรือเจ้าหน้าที่หรือ
บุคคลใด ๆ ที่กฎหมายกำหนดไว้ จนกระทั่งของส่งถึงปลายทาง หรือที่หมายที่ได้กำหนดไว้ ความรับผิดชอบของผู้
ขนส่งจึงสิ้นสุด และระหว่างที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ถ้าหากเกิดความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบ
ชักช้าเกิดขึ้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบความเสียหายนั้นๆ ผู้ศึกษาเห็นว่าประเทศไทยมีการกำหนดความรับผิด
ไว้ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 39
และข้อกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามมาตรา 52 จึงทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการยกเว้นความรับ
ผิดดังกล่าว ที่ถือว่าเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ขนส่งมากกว่าผู้ส่งสินค้าที่ประเทศไทยมีจำนวนผู้ส่งสินค้า
มากกว่า และถึงแม้ว่าประเทศไทยเป็นประเทศผู้ให้บริการก็จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องรักษาผลประโยชน์ของ
เจ้าของสินค้าเอาไว้ และในขณะเดียวกัน ก็เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้ธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ
พัฒนาขึ้น และเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ขนส่งด้วย ซึ่งการรับขนจะเกิดขึ้นระหว่างบุคคลสองฝ่ายที่มีความต้องการที่
จะขนส่งกัน โดยฝ่ายหนึ่งมีความต้องการที่จะให้บริการด้านการขนส่งและอีกฝ่ายหนึ่งนั้นมีความต้องการที่จะใช้
บริการการขนส่งและทั้งสองตกลงกันทำสัญญาระหว่างกัน จึงเกิดความสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคลอาจจะมีหลาย
ฝ่าย ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ ประกันภัย ผู้ขนส่งอื่น ซึ่งทำให้การขนส่งนั้นไม่ได้มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน
ขึ้นอยู่กับข้อตกลงที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายทำขึ้นโดยในทางการค้าระหว่างประเทศจะใช้ Incoterms ค.ศ. 2020 เข้า
มาเป็นข้อกำหนดในการส่งมอบสินค้านี้ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายที่เป็นหลักสากล ซึ่งกำหนดโดยสภาหอการค้า
นานาชาติ (International Chamber of Commerce) เพื่อให้ผู้ซื้อผู้ขาย ทราบถึงขอบเขตความรับผิดชอบในการ
ค่าใช้จ่ายและความเสี่ยงต่าง ๆ โดยช่วยให้ทั้งสองฝ่ายที่มีความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรมมีความเข้าใจตรงกัน
มีลักษณะเดียวกัน

ปัญหาประการที่สี่ ปัญหาเรื่องอายุความคดีรับขนทางทะเลนั้นสั้นเกินไปและควรขยาย ด้วย
พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความ โดยมีตัวบทปรากฏอยู่ใน
กฎหมายประมวลแพ่งและพาณิชย์ แต่สำหรับอายุความฟ้องร้องคดีรับขนของตามประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์กำหนดไว้ในมาตรา 624 ว่า “ในข้อความความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือ
ส่งชักช้า นั้น ท่านห้ามมิให้ฟ้อง เมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่ส่งมอบ หรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ได้ส่งมอบ เว้น

แต่ในกรณีที่มีการทุจริต” จึงทำให้เกิดข้อโต้แย้งในเรื่องอายุความฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นสั้นเกินไปและควรขยาย หากมีอายุความที่สั้นเกินไป ผู้ศึกษาเห็นว่าอาจส่งผลให้เกิดปัญหาแก่ผู้ส่ง ผู้รับตราส่งหรือผู้รับประกันภัยที่รับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งในกรณีที่ของที่สูญหายหรือเสียหาย โดยได้ชี้ค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลดังกล่าวไปแล้ว จึงมาฟ้องร้องผู้ขนส่งเพราะจะทำให้บุคคลดังกล่าวไม่มีเวลาเพียงพอในการจัดหาพยานหลักฐาน รวบรวมข้อมูลและข้อเท็จจริงเช่นเดียวกัน ระยะเวลาของอายุความ จึงควรเป็นระยะเวลาที่เป็นธรรมและเหมาะสมแก่ทุกฝ่าย แต่เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดให้อยู่ภายใต้อายุความเดียวกันกับการฟ้องร้องทางสัญญา คือ กำหนดให้อายุความที่ผู้ขนส่งจะฟ้องผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีกำหนด 1 ปี เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้กำหนดเรื่องการฟ้องร้องคดีที่ผู้ขนส่งทำผิดสัญญาที่ไม่รับขน ไม่ยอมออกใบตราส่ง ไม่ปฏิบัติหน้าที่อื่นใด นำบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ไม่มีบทบัญญัติเรื่องอายุความดังกล่าวในกรณีนี้โดยเฉพาะ จึงต้องใช้อายุความตามบทบัญญัติทั่วไป อายุความฟ้องร้องคดีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/30 ซึ่งเป็นอายุความ 10 ปี เป็นอายุความที่ยาวเกินไป ไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง เนื่องจากเมื่อบุคคลทั้งสองจะฟ้องผู้ขนส่งจะต้องดำเนินการภายใน 1 ปี แต่ตรงกันข้ามกับผู้ส่งกับผู้รับตราส่งมีเวลาถึง 10 ปีในการฟ้องร้อง จึงเกิดความไม่เป็นธรรมขึ้น

จากการศึกษาค้นคว้าเปรียบเทียบกฎหมายไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะดังนี้

1. ปัญหาอัตราแลกเปลี่ยนการเงินเกี่ยวกับการคำนวณมูลค่าจำกัดความรับผิด ผู้ศึกษาเห็นว่า หากประเทศไทยประสงค์จะเข้าเป็นภาคีของ Rotterdam Rules นั้น ประเทศไทยจะต้องแก้ไขบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนของการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งการเปลี่ยนแปลงวงเงินจำกัดความรับผิด เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการขนส่งของไทย ในบริบทที่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านเศรษฐกิจสังคมการเมืองและเทคโนโลยี โดยนำเอาบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules) ที่มีความชัดเจน แน่นอนมาปรับใช้ กับพระราชบัญญัติการรับผลของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในมาตรา 58 เกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิด จากการจำกัดความรับผิดที่ 10,000 บาทต่อหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น ซึ่งก็แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า ให้แก้ไขเกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามบทบัญญัติในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ.2009 (Rotterdam Rules) โดยความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อการผิดหน้าที่ตามที่ Rotterdam Rules

กำหนด จำกัดไว้ที่ 875 SDR ต่อหนึ่งหีบห่อหรือหน่วยการขนส่งอย่างอื่น หรือ 3 ของน้ำหนักรวมแห่งของนั้นแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน ซึ่งหากมีการแก้ไขเกี่ยวกับการคำนวณมูลค่าจำกัดความรับผิด เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการปฏิบัติสากลที่ประเทศต่างๆ ปฏิบัติต่อกัน และเพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการขนส่งของประเทศไทยที่มีการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยอยู่เสมอ

2. ปัญหาข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวกับเอกสารการบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ศึกษาเห็นว่า หากประเทศไทยประสงค์จะเข้าเป็นภาคีของ Rotterdam rules นั้น บทบัญญัติในเรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์นั้น มีเนื้อหาที่ครอบคลุม ชัดเจน และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติในปัจจุบัน แต่เนื่องจาก Rotterdam rules ไม่อนุญาตให้มี การตั้งข้อสงวนในการบังคับใช้บทบัญญัติต่างๆ ในอนุสัญญา ซึ่งประเทศไทยไม่สามารถพิจารณาเฉพาะในส่วนของหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับเอกสารการขนส่ง และบันทึกข้อมูล การขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น แต่ยังต้องพิจารณาอีกหลายประเด็นประกอบด้วย จึงเป็นการดีที่จะนำเอาหลักเกณฑ์ของ Rotterdam rules มาปรับใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลของไทยในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเอกสารการบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เพิ่มเติมขึ้นมา โดยอาศัยแนวทางของ Rotterdam rules มาเป็นแม่แบบ จึงควรบัญญัติกฎหมายให้มีความชัดเจนในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กล่าวคือ

1. เอกสารการขนส่ง ให้หมายความถึงใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น หรือเอกสารอื่น ทั้งที่โอนเปลี่ยนมือได้และโอนเปลี่ยนมือไม่ได้ ไม่ว่าจะอยู่ในรูปของข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์หรือไม่ก็สามารถใช้เป็นหลักฐานที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้แล้วและเป็นหลักฐานของสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งจะช่วยในการพัฒนาเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้เป็นอย่างดี รวมทั้งให้คำจำกัดความการเป็นลายลักษณ์อักษร ว่าให้รวมถึงวิธีการใช้ข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย

2. การให้นิยาม “การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์” หมายถึง ข้อมูลที่เกิดจากการสร้าง ส่ง รับ หรือจัดเก็บโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการทางดิจิทัล (digital) หรือวิธีการอื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งสามารถเข้าถึงเพื่อใช้สำหรับการอ้างอิงได้ในภายหลังตามวิธีการที่กำหนดไว้

“การบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดโอนเปลี่ยนมือได้” หมายถึง การออกบันทึกข้อมูลที่ประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับสัญญารับขนของทางทะเลที่สร้างขึ้น โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยผู้ขนส่ง ตามกระบวนการที่เชื่อมั่นได้ว่าบันทึกข้อมูลนั้นอยู่ภายใต้การ ควบคุมตามวิธีการที่กำหนดตั้งแต่การ สร้างจนกระทั่งสิ้นสุดลง”

ส่วนลายมือชื่อที่ต้องลงในเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ต้องกำหนดวิธีการไว้ให้ชัดเจน เช่น “เอกสารการขนส่งต้องถูกลงลายมือชื่อโดยผู้ขนส่งหรือบุคคลที่กระทำในนามผู้ขนส่ง โดยบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่กระทำในนามของผู้ขนส่งหรือวิธีการอื่นในทำนองเดียวกัน และต้องสามารถพิสูจน์ถึงความสัมพันธ์และอำนาจของบุคคลที่ลงนามในบันทึก ข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้” แต่ทั้งนี้การใช้ถ้อยคำในการบัญญัติกฎหมายเรื่องวิธีการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์และบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะต้องมีเนื้อหาที่ครอบคลุมชัดเจนและมีความเหมาะสม หรือควรแก้ไขเพิ่มเติมหรือปรับปรุง

เพื่อให้มีความสอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติม เรื่องบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่ทันสมัยและทัดเทียมกับนานาชาติอารยประเทศ อันจะเป็นผลให้ การประกอบธุรกิจ การรับขนของทางทะเลของประเทศไทยเป็นไปโดยราบรื่น และเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์ของประเทศไทยให้ก้าวไกลอีกด้วย

3. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ค่อนข้างน้อย ผู้ศึกษาเห็นว่า หากประเทศไทยประสงค์จะเข้าเป็นภาคีของ Rotterdam rules นั้น ระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งใน Rotterdam Rules นั้น เป็นการนำเอาบทบัญญัติของ Hague Rules และ Hamburg Rules ซึ่งเป็นอนุสัญญาการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศที่ได้รับการยอมรับในธุรกิจการขนส่งทางทะเลมาผสมผสานกัน เพื่อให้เกิดความสมดุลกันระหว่างประเทศของฝ่ายผู้ส่งของและผู้ขนส่ง และเป็นหลักสากลมากขึ้น และการที่มีข้อกำหนดที่น้อยกว่าก็เป็น การเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ส่งของ โดยเหตุที่อยู่ในข้อยกเว้นความรับผิดชอบนั้น จะเป็นเหตุที่มีอาจสามารถป้องกันได้ หรือไม่สามารพหามาตรการป้องกันได้ และไม่เป็นเหตุการณ์ที่น่ายเรื่อตั้งใจ จงใจ หรือประมาทเลินเล่อ และ เหตุการณ์ที่ไม่อาจป้องกันได้ ซึ่งเหตุดังกล่าวนี้จะอยู่ในข้อยกเว้นความรับผิดชอบของ Rotterdam Rules เช่นเดียวกัน ควรนำเอาเหตุแห่งการยกเว้นความรับผิดชอบดังกล่าวมาปรับใช้กับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อให้มีบทบัญญัติที่เหมาะสมกับประเทศไทย โดยเฉพาะในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ควรเป็นบทบัญญัติในลักษณะที่ให้ประโยชน์ทั้งฝ่ายผู้ขนส่งและเจ้าของสินค้าในเวลาเดียวกัน โดยนำบทบัญญัติ มาตรา 17 ของ Rotterdam Rules ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอย่างสมดุลมาปรับใช้ คือ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับการสูญหาย หรือเสียหายอันเกิดขึ้น เป็นผลมาจากความไม่เหมาะสมแก่ทะเล เว้นแต่มีต้นเหตุมาจากการขาดความเอาใจใส่ตามสมควร ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจะต้องใช้วิธีการที่ดีที่สุด และต้องใช้ความระมัดระวังที่สุดอีกด้วย เช่นนี้ย่อมจะทำให้ต่างชาติทราบถึงแนวทางของ

กฎหมายการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยได้ชัดเจนยิ่งขึ้นและยังทำให้กฎหมายของไทยมีความเป็นสากลเพิ่มขึ้นอีกด้วย

4. ปัญหาอายุความคดีรับขนทางทะเลนั้นสั้นเกินไปและควรขยาย ผู้ศึกษาเห็นว่า หากประเทศไทยประสงค์จะเข้าเป็นภาคีของ Rotterdam rules นั้น อายุความที่สั้นเกินไป และประเทศไทยก็เป็นหนึ่งในประเทศที่กำลังพัฒนาที่จะต้องพึ่งพากองเรือต่างชาติ ควรที่จะมีการแก้ไขหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุความคดีรับขนของระหว่างประเทศที่มีอยู่ โดยนำอนุสัญญาระหว่างประเทศ Rotterdam rules มาปรับใช้ในการแก้ไขเพิ่มเติมในบทบัญญัติพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในเรื่องอายุความการรับขนของทางทะเล โดยเฉพาะ และให้มีความเป็นหลักสากลมากขึ้น ซึ่งผู้ศึกษามีความเห็นสอดคล้องกับศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร เกี่ยวกับการกำหนดอายุความฟ้องร้องคดีไว้ที่ 2 ปี ซึ่งน่าจะเหมาะสม และอายุความ 2 ปี ก็ไม่ได้ยาวเกินไป จนทำให้ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่งหรือผู้รับประกันภัยที่รับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่ง ในกรณีที่ต้องขึ้นศาลสูญหายหรือเสียหาย ได้خذใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลดังกล่าวไปแล้วที่จะมาฟ้องร้องผู้ขนส่ง มีเวลาเพียงพอในการจัดหาพยานหลักฐานและรวบรวมข้อมูลและข้อเท็จจริงนั้นได้ ในกรณีอายุความฟ้องร้องคดีเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีงามของประชาชน จึงไม่สามารถยื่นหรือขยายระยะเวลาได้ หลักเกณฑ์นี้เป็นหลักทั่วไป สามารถมีข้อยกเว้นได้ในกฎหมายเฉพาะซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษ ดังนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อความไว้สักระลอกหนึ่งในเรื่องอายุความว่า “ ก่อนอายุความมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง อาจยินยอมให้ขยายอายุความไปได้ โดยทำเป็นหนังสือ ลงลายมือชื่อตนก่อนครบระยะเวลา ที่ขยายออกไปตามวรรคหนึ่ง ฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง จะยินยอมให้ขยายอายุความออกไปอีกครั้งหนึ่ง หรือหลายครั้งก็ได้ ” หลักเกณฑ์ของกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศเป็นหลักเกณฑ์ของกฎหมายเฉพาะ และเป็นหลักเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับกันทั่วโลก สมควรที่จะมีการแก้ไขหรือดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ใช้ และน่าจะเป็นประโยชน์แก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ใช้บริการก็ตาม

จากข้อเสนอแนะดังกล่าวตามปัญหาที่หยิบยกขึ้นมาข้างต้น อันเกิดจากปัญหาทางกฎหมาย หากประเด็นปัญหาดังกล่าวได้รับการแก้ไขโดยการบัญญัติเพิ่มเติมหรือยกเลิก โดยนำบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (Rotterdam Rules) มาปรับใช้ส่วนที่เป็นปัญหา ย่อมส่งผลให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีความชัดเจน ทันสมัย มีเนื้อหาที่ครบถ้วนครอบคลุม ทำให้สามารถป้องกันและแก้ไขถึงปัญหาที่อาจเกิดได้ ทำให้กฎหมายของไทยมีความเป็นสากล ทัดเทียมกับนานาอารยประเทศ อันจะเป็นผลให้การประกอบธุรกิจ การรับขนของทางทะเลของประเทศไทยเป็นไปโดยราบรื่น

เอกสารอ้างอิง

- กวีพล สว่างแผ้ว,กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลกรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555.
- ธนสร สุทธิบดี,กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2563.
- จีระ พุ่มพวง, “ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือ บางส่วน ค.ศ. 2009” วารสารนิติศาสตร์ (พฤศจิกายน 2562)
- จิราภา เลิศอริยรังสี, ข้อคิดทางกฎหมายต่อการกำหนดท่าทีของประเทศไทยในร่าง หลักเกณฑ์สากลว่าด้วยกฎหมายขนส่งทางทะเลในกรอบ UNCITRAL ศึกษา ประเด็นระบบความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่าง หลักเกณฑ์ว่าด้วยการรับของ ทั้งหมดหรือบางส่วนทางทะเล วิทยานิพนธ์คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548.
- ทิพย์สุดา เจริญพานิชสันติ ข้อคิดทางกฎหมายต่อการเข้าเป็นภาคร่างอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ศึกษา ประเด็นการใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการสัญญารับขน,วิทยานิพนธ์คณะนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551.
- อาภาพร อมราสิงห์, “ปัญหาการนำหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน(SDR) มาใช้แก้การจำกัดความรับผิดชอบในกฎหมายขนส่งของไทย” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต,มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร รายงานฉบับสมบูรณ์วิเคราะห์หลักกฎหมายตามอนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009: ความเหมาะสมที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา (กรุงเทพมหานคร:คณะกรรมการวิจัยคณะนิติศาสตร์) 2556.