

ปัญหาทางกฎหมายตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ศึกษากรณี คำนิยาม และความรับผิดของผู้รับขน¹

ทิภาวัลย์ ลานทอง²

การศึกษาปัญหากฎหมายการรับขนของทางทะเลในประเด็นเรื่อง คำนิยามของใบตราส่ง และความรับผิดของผู้รับขน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาค้นคว้ากฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการยอมรับใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ การกำหนดอายุความในการเรียกร้องค่าเสียหาย การจำกัดความรับผิดของผู้รับขน และการกำหนดหน้าที่ของผู้รับขนในการตรวจสอบสภาพสินค้า และการบรรจุก่อนการบรรทุก โดยอาศัยแนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายภายในประเทศของ สาธารณรัฐอินเดียและสหรัฐอเมริกา รวมถึงกฎเกณฑ์และมาตรฐานทางกฎหมายระหว่างประเทศมาเป็นแนวทางในการศึกษา เพื่อเสนอแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของประเทศไทยให้มีความสอดคล้องกับสภาพการณ์และบริบทของการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันมากยิ่งขึ้น

ในปัจจุบัน ระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมากจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและรูปแบบการค้าระหว่างประเทศที่พึ่งพาระบบดิจิทัลมากขึ้น อย่างไรก็ตาม กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของไทยยังคงยึดโยงกับแนวคิดและโครงสร้างทางกฎหมายแบบดั้งเดิม โดยเฉพาะในประเด็นนิยามของใบตราส่งซึ่งยังถูกมองเป็นเอกสารในรูปแบบกระดาษ ส่งผลให้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ไม่สามารถได้รับการยอมรับในฐานะเอกสารสิทธิอย่างชัดเจนในทางกฎหมายในประเทศไทย ความไม่ชัดเจนดังกล่าวก่อให้เกิด

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง ปัญหากฎหมายการรับขนของทางทะเล:

กรณีศึกษาใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Bill of Lading) โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์เรืองยศ แสนภักดี และคณะกรรมการสอบ ได้แก่ รองรองศาสตราจารย์ประทีป ธนนิผล และรองศาสตราจารย์ประโมทย์ จารุณิล

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (ส่วนกลาง) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ปัญหาในการโอนสิทธิ การยืนยันตัวตนของผู้มีสิทธิในสินค้า และการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลักฐานหรือหลักประกันในธุรกรรมทางการค้า ทำให้การบังคับใช้สิทธิในทางปฏิบัติขาดความแน่นอนและไม่สอดคล้องกับสภาพการค้าระหว่างประเทศในยุคดิจิทัล นอกจากนี้ กฎหมายประเทศไทยยังมีข้อจำกัดในประเด็นความรับผิดชอบของผู้รับขนทั้งในด้านอายุ ความ การจำกัดวงเงินความรับผิด และการกำหนดหน้าที่ของผู้รับขนก่อนการบรรจุสินค้า โดยวงเงินจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ยังไม่สะท้อนมูลค่าทางเศรษฐกิจของสินค้าและความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงในระบบการขนส่งสมัยใหม่ ขณะเดียวกัน การไม่กำหนดหน้าที่ของผู้รับขนในการตรวจสอบสภาพสินค้าและการบรรจุหีบห่ออย่างชัดเจน กลับเปิดช่องให้มีการอ้างยกเว้นความรับผิดได้ง่ายและทำให้ภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับผู้ส่งของหรือผู้รับของอย่างไม่สมมูล ปัญหาเหล่านี้สะท้อนให้เห็นว่ากฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของไทยยังไม่สามารถรองรับสภาพการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันได้อย่างเหมาะสม

จากการศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ประกอบกับการพิจารณาสภาพปัญหาในการขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบัน หากมีความต้องการที่จะแก้ไขปัญหาทางกฎหมาย ได้แก่ ความไม่ชัดเจนของคำนิยามใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ ปัญหาเกี่ยวกับอายุความในการเรียกร้องค่าเสียหาย ความไม่เหมาะสมของการจำกัดความรับผิดของผู้รับขนซึ่งกำหนดวงเงินไว้ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับมูลค่าความเสียหายของสินค้าในปัจจุบัน และช่องว่างของกฎหมายในการกำหนดหน้าที่ของผู้รับขน โดยเฉพาะการไม่กำหนดหน้าที่ในการตรวจสอบสภาพสินค้าและการบรรจุหีบห่อก่อนการบรรจุ อันอาจเปิดช่องให้มีการอ้างยกเว้นความรับผิดได้ ผู้ศึกษาได้สรุปประเด็นปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์และความรับผิดของผู้รับขนตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไว้ดังต่อไปนี้

ประการแรกปัญหาคำนิยามของใบตราส่ง ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 ซึ่งกำหนดให้ใบตราส่งเป็นเอกสารที่ผู้รับขนออกให้เพื่อเป็นหลักฐานแห่งสัญญาการรับขนและการรับสินค้า บทบัญญัติดังกล่าวมีการนิยามลักษณะของใบตราส่งอยู่ในรูปแบบเอกสารกระดาษเป็นหลัก ทั้งในแง่ของการออกเอกสาร การส่งมอบ และการเวนคืนใบตราส่ง ส่งผลให้ไม่สามารถตีความให้ครอบคลุมถึงใบตราส่งที่อยู่ในรูปแบบข้อมูล

อิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างชัดเจน³ ความคลุมเครือดังกล่าวก่อให้เกิด ปัญหาทางกฎหมายหลาย ประการ โดยเฉพาะในประเด็นการยอมรับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในฐานะเอกสารสิทธิ (document of title) ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการ โอนสิทธิในสินค้า การใช้ใบตราส่งเป็นหลักฐาน แสดงกรรมสิทธิ์ และการนำไปใช้เป็นหลักประกันทางการค้า เช่น การเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต หรือการจัดการแหล่งเงินทุน ทั้งนี้ เมื่อกฎหมายมิได้บัญญัติรับรองสถานะของใบตราส่ง อิเล็กทรอนิกส์ไว้อย่างชัดเจน ย่อมทำให้คู่สัญญา สถาบันการเงิน และศาลขาดความมั่นใจใน การยอมรับและบังคับใช้สิทธิที่เกิดจากเอกสารดังกล่าว นอกจากนี้ ความไม่ชัดเจนในนิยามยัง ส่งผลต่อ ความไม่แน่นอนในการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานในกระบวนการ พิจารณาคดี เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้กำหนดหลักเกณฑ์ เกี่ยวกับความสมบูรณ์ ความน่าเชื่อถือ และวิธีการพิสูจน์ความแท้จริงของใบตราส่ง อิเล็กทรอนิกส์ไว้โดยเฉพาะ แม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ รองรับเอกสารอิเล็กทรอนิกส์โดยทั่วไป แต่การขาดบทบัญญัติเฉพาะในกฎหมายรับขนของทาง ทะเลย่อมทำให้เกิดปัญหาในการเชื่อมโยงและบังคับใช้กฎหมายระหว่างกัน ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ปัญหาคำนิยามของใบตราส่งตามกฎหมายไทยมิได้เป็นเพียงปัญหาทางด้อยค่าของบทบัญญัติ เท่านั้น หากแต่เป็นปัญหาทางกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับพัฒนาการของการค้าระหว่างประเทศ ในยุคดิจิทัล และเป็นอุปสรรคต่อการนำใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์มาใช้แทนใบตราส่งกระดาษ อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยในทางกฎหมาย⁴

ประการสองปัญหาทางกฎหมายกรณีเกี่ยวกับอายุความในการเรียกร้องค่าเสียหาย พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 กำหนดให้อายุความในการ เรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบสินค้าล่าช้า มีกำหนด ระยะเวลาเพียงหนึ่งปีนับแต่วันส่งมอบสินค้า หรือวันที่ควรส่งมอบสินค้า และมีผลเป็นการตัด สิทธิในการฟ้องร้องโดยเด็ดขาด บทบัญญัติดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายและทางปฏิบัติ

³ ชนสร สุทธิพิบัติ, “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534,” วารสารกฎหมาย, มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี, 2564: หน้า 98-100.

⁴ ชนสร สุทธิพิบัติ, “พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับการขนส่งของตาม Sea Waybills,” วารสารวิชาการเฉลิมกาญจนา ปีที่ 6 ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม-ธันวาคม 2562): 113-115.

ในบริบทของการขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบันอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลในยุคปัจจุบันมีความซับซ้อนมากขึ้น ทั้งในด้านโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทาน การขนส่งหลายช่วง (multimodal transport) และการมีคู่สัญญาและผู้เกี่ยวข้องจากหลายประเทศ การตรวจสอบข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสาเหตุแห่งความเสียหาย ตลอดจนการรวบรวมพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้อง เช่น รายงานการตรวจสอบสินค้า เอกสารศุลกากร หรือข้อมูลจากผู้รับช่วงขนส่ง มักต้องใช้ระยะเวลาในการกำหนดอายุความที่สั้นและเคร่งครัดโดยไม่เปิดช่องให้ขยายระยะเวลาหรือให้มีการหยุดหรือสะดุดแห่งอายุความในกรณีที่มีเหตุจำเป็น จึงทำให้ผู้เสียหายจำนวนมากน้อยไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้ทันภายในกำหนดเวลา นอกจากนี้ ลักษณะของอายุความตามมาตรา 46 ที่มีผลเป็นการตัดสิทธิเด็ดขาด ยังส่งผลให้การเจรจาไกล่เกลี่ยหรือการระงับข้อพิพาทโดยวิธีอื่นก่อนฟ้องคดี ซึ่งเป็นแนวทางที่ได้รับการส่งเสริมในทางการค้าระหว่างประเทศ กลายเป็นอุปสรรคต่อผู้เสียหาย เนื่องจากการใช้เวลาในการเจรจาอาจทำให้อายุความสิ้นสุดลงก่อนมีการดำเนินคดี ส่งผลให้คู่สัญญาต้องรีบฟ้องคดีเพื่อรักษาสิทธิ แม้ยังมีโอกาสตกลงกันได้ ซึ่งไม่สอดคล้องกับหลักความยืดหยุ่นและความเป็นธรรมในธุรกรรมการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จึงสะท้อนให้เห็นถึง ข้อจำกัดของกฎหมายไทยที่ยังไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของการขนส่งสินค้าทางทะเลและการค้าระหว่างประเทศในยุคปัจจุบัน ทั้งในด้านระยะเวลาและทางกฎหมายในการคุ้มครองสิทธิของผู้เสียหายอย่างเหมาะสม⁵¹

ประการสามปัญหาการกำหนดค่าเสียหายอันเกิดจากความรับผิดชอบของผู้รับขนบทบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขนตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 58 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการจำกัดวงเงินความรับผิดชอบของผู้รับขนไว้ในอัตราที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับมูลค่าของสินค้าในระบบการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน บทบัญญัตินี้ดังกล่าวมีลักษณะกำหนดวงเงินความรับผิดในอัตราตายตัว โดยมิได้คำนึงถึงความเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ อัตราเงินเฟ้อ หรือมูลค่าทางการค้าที่แท้จริงของสินค้า ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีความหลากหลายมากยิ่งขึ้น ในทางปฏิบัติ สินค้าที่ทำการค้า

⁵¹ไพฑูริศ เอกจริยกร, “อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล,” วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, 25(63): หน้า 388-390.

ระหว่างประเทศในปัจจุบันมิได้จำกัดอยู่เพียงสินค้าเกษตรหรือวัตถุดิบ หากแต่รวมถึงสินค้าอุตสาหกรรม เทคโนโลยีขั้นสูง และสินค้าที่มีมูลค่าสูง การกำหนดวงเงินความรับผิดของผู้รับขนในระดับต่ำเช่นนี้ ส่งผลให้ผู้เสียหายได้รับการชดเชยค่าเสียหายไม่เป็นธรรมเมื่อเกิดการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า แม้ความเสียหายดังกล่าวจะเกิดจากการกระทำหรือความบกพร่องของผู้รับขนก็ตามนอกจากนี้ การจำกัดวงเงินความรับผิดตามมาตรา 58 ยังสะท้อนให้เห็นถึงความไม่สมดุลของการคุ้มครองสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายระหว่างคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล กล่าวคือ ผู้รับขนได้รับการคุ้มครองจากความเสียหายในระดับสูงจากบทบัญญัติของกฎหมาย ขณะที่ผู้ส่งของหรือผู้รับของเป็นฝ่ายต้องรับภาระความเสียหายส่วนเกินจากวงเงินที่กฎหมายกำหนด อันก่อให้เกิดข้อจำกัดในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมายอย่างเต็มที่ และอาจทำให้หลักความรับผิดตามสัญญาและหลักความเป็นธรรมในการเยียวยาความเสียหายไม่อาจบรรลุผลได้ในทางปฏิบัติ ยิ่งไปกว่านั้น การที่กฎหมายกำหนดวงเงินความรับผิดไว้ในระดับต่ำโดยไม่มีบทบัญญัติเปิดช่องให้ศาลใช้ดุลพินิจพิจารณาปรับให้เหมาะสมกับลักษณะของสินค้าและพฤติการณ์แห่งคดี ยังส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายขาดความยืดหยุ่น และอาจนำไปสู่ผลลัพธ์ที่ไม่สอดคล้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงในแต่ละกรณี ผู้ส่งของจึงมักจำเป็นต้องพึ่งพาการทำประกันภัยเพิ่มเติมเพื่อบริหารความเสี่ยง ซึ่งเป็นการเพิ่มต้นทุนในการทำธุรกรรม และอาจลดขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าในตลาดระหว่างประเทศ ยิ่งกว่านั้น การที่กฎหมายไทยยังมิได้มีการปรับปรุงกลไกการจำกัดวงเงินความรับผิดให้สอดคล้องกับพัฒนาการของการค้าระหว่างประเทศและมาตรฐานสากล ยังอาจส่งผลต่อความเชื่อมั่นในระบบกฎหมายไทยของคู่ค้าต่างประเทศ และเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทยให้สามารถรองรับธุรกรรมการค้าในยุคปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น ปัญหาการจำกัดวงเงินความรับผิดของผู้รับขนตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จึงมิได้เป็นเพียงปัญหาเชิงตัวเลขของวงเงินความรับผิดเท่านั้น หากแต่เป็น ปัญหาทางกฎหมายที่ส่งผลกระทบต่อ การคุ้มครองสิทธิ การบังคับใช้ความรับผิด และความเป็นธรรมระหว่างคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล อันสะท้อนให้เห็นถึงความไม่

สอดคล้องของบทบัญญัติดังกล่าวกับสภาพเศรษฐกิจและโครงสร้างการค้าระหว่างประเทศใน
ยุคปัจจุบันอย่างชัดเจน⁶

ประการที่ปัญหาการกำหนดหน้าที่ของผู้รับขนในการตรวจสอบสภาพสินค้าและการ
บรรจุก่อนการบรรจุทูก พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8 กำหนด
หน้าที่ของผู้รับขนก่อนการบรรจุทูกของลงเรือไว้เฉพาะในด้านการจัดให้เรือมีความพร้อมสำหรับ
การเดินเรือและการบรรจุทูกสินค้าเท่านั้น โดยมีได้กำหนดหน้าที่ให้ผู้รับขนต้องตรวจสอบสภาพ
ภายนอกของสินค้าและความเหมาะสมของการบรรจุหีบห่อก่อนบรรจุทูกลงเรือแต่อย่างใด ส่งผล
ให้ขอบเขตหน้าที่ของผู้รับขนในขั้นตอนก่อนการขนส่งยังไม่ครอบคลุมถึงการตรวจสอบความ
เรียบร้อยของสินค้า ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญต่อการประเมินสาเหตุแห่งความเสียหายในภายหลัง
ขณะเดียวกัน มาตรา 24 กลับบัญญัติให้สันนิษฐานว่าสินค้ามีสภาพเรียบร้อยเมื่อผู้รับขนได้ออก
ใบตราส่งโดยไม่มี การบันทึกข้อบกพร่องเกี่ยวกับสภาพสินค้าไว้ในใบตราส่งดังกล่าว
บทบัญญัตินี้มีผลผูกพันให้ผู้ส่งของหรือผู้รับของต้องรับภาระพิสูจน์ว่าสินค้ามีความเสียหายหรือ
บกพร่องตั้งแต่ก่อนหรือระหว่างการขนส่ง ทั้งที่ผู้รับขนมิได้มีหน้าที่ตามกฎหมายในการ
ตรวจสอบสภาพสินค้าหรือการบรรจุหีบห่ออย่างแท้จริงตั้งแต่ต้น นอกจากนี้ มาตรา 52 (9) ยัง
เปิดช่องให้ผู้รับขนสามารถอ้างยกเว้นความรับผิดชอบได้ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจาก
ความผิดของผู้ส่งของ เช่น การบรรจุหีบห่อไม่เหมาะสม เมื่อพิจารณาบทบัญญัติมาตราดังกล่าว
ร่วมกันแล้ว จะเห็นได้ว่ากฎหมายไทยได้สร้างภาระการพิสูจน์ที่ไม่สมดุล กล่าวคือ ผู้รับขน
สามารถอาศัยข้อสันนิษฐานทางกฎหมายและข้อยกเว้นความรับผิดชอบเพื่อหลีกเลี่ยงความรับผิดได้
ในขณะที่ผู้ส่งของหรือผู้รับของกลับต้องแบกรับภาระในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงที่อยู่นอกเหนือ
การควบคุมของตนเอง ช่องว่างทางกฎหมายดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้สิทธิ
เรียกร้องค่าเสียหายในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะในกรณีที่ความเสียหายของสินค้าเป็นลักษณะที่ไม่

⁶ จิราภา เลิศอรียรังสี, “ข้อคิดทางกฎหมายต่อการกำหนดหน้าที่ของประเทศไทยในร่าง
หลักเกณฑ์สากลว่าด้วยกฎหมายขนส่งทางทะเลในกรอบ UNCITRAL : ศึกษาประเด็นระบบ
ความรับผิดของผู้รับขนตามร่างหลักเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งทางทะเล ของคณะทำงานที่ 3
(กฎหมายขนส่ง) การประชุมสมัยที่ 12 ณ กรุงเวียนนา วันที่ 6-17 ตุลาคม พ.ศ. 2546,”
(วิทยานิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), หน้า 9-10.

อาจตรวจพบได้จากภายนอก หรือเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง ซึ่งผู้ส่งของหรือผู้รับของมักประสบความยากลำบากในการจัดหาพยานหลักฐานมาพิสูจน์ข้อเท็จจริงให้หักล้างข้อสันนิษฐานตามกฎหมายได้อย่างเพียงพอ ดังนั้น การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้กำหนดหน้าที่ของผู้รับขนในการตรวจสอบสภาพสินค้าและการบรรจุหีบห่อไว้อย่างชัดเจน ขณะเดียวกันกลับบัญญัติข้อสันนิษฐานและข้อยกเว้นความรับผิดที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้รับขน จึงเป็น ปัญหาทางกฎหมายที่ส่งผลให้เกิดความไม่เป็นธรรมในการจัดสรรภาระการพิสูจน์และความรับผิดระหว่างคู่สัญญา และไม่สอดคล้องกับหลักการคุ้มครองผู้มีส่วนได้เสียในระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลสมัยใหม่

จากการศึกษาวิเคราะห์ปัญหากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนิยามใบตราส่ง และความรับผิดของผู้รับขน ผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ปัญหาคำนิยามของใบตราส่ง เสนอแนะให้ปรับปรุงในมาตรา 3 เรื่องนิยามของใบตราส่ง โดยขยายความหมายให้ครอบคลุมถึงใบตราส่งที่อยู่ในรูปแบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ หรือข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อแก้ไขข้อจำกัดของกฎหมายเดิมที่ยึดถือแนวคิดของเอกสารในรูปแบบกระดาษเป็นหลัก ซึ่งไม่สอดคล้องกับสภาพการค้าระหว่างประเทศและระบบโลจิสติกส์ในยุคดิจิทัลที่มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในกระบวนการขนส่งสินค้าอย่างแพร่หลาย การปรับปรุงนิยามในมาตราดังกล่าวจะช่วยสร้างความชัดเจนทางกฎหมายเกี่ยวกับสถานะของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในฐานะเอกสารสิทธิ หลักฐานแห่งสัญญารับขน และเอกสารที่ใช้ในการโอนสิทธิในสินค้า อันจะช่วยลดปัญหาความไม่แน่นอนในการตีความและการบังคับใช้กฎหมาย ตลอดจนส่งเสริมความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการไทย สถาบันการเงิน และคู่ค้าต่างประเทศในการใช้ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ในระบบการค้าระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยทางกฎหมาย

2. ปัญหาทางกฎหมายกรณีเกี่ยวกับอายุความในการเรียกร้องค่าเสียหาย ข้อเสนอแนะเห็นควรให้มีการปรับปรุงบทบัญญัติว่าด้วยอายุความในการเรียกร้องค่าเสียหายจากการขนส่งสินค้าทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในมาตรา 46 โดยขยายระยะเวลาอายุความจากหนึ่งปีเป็นสองปี เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน ซึ่งมีความซับซ้อนทั้งในด้านกระบวนการขนส่ง การ

ตรวจสอบความเสียหาย และการประสานงานระหว่างคู่สัญญาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในหลายเขตอำนาจศาล การขยายระยะเวลาอายุความดังกล่าวจะช่วยให้ผู้เสียหายมีระยะเวลาเพียงพอในการตรวจสอบข้อเท็จจริง รวบรวมพยานหลักฐาน และพิจารณาแนวทางการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอย่างรอบคอบ อันจะช่วยลดปัญหาการฟ้องคดีโดยเร่งรีบเพียงเพื่อรักษาสิทธิภายใต้ข้อจำกัดของเวลา และเอื้อต่อการเจรจาไกล่เกลี่ยหรือการระงับข้อพิพาทโดยสันติวิธีก่อนการดำเนินคดีนอกจากนี้ การปรับปรุงบทบัญญัติดังกล่าวยังจะช่วยเสริมสร้างความเป็นธรรมในกระบวนการบังคับใช้กฎหมาย และเพิ่มประสิทธิภาพในการคุ้มครองสิทธิของผู้ส่งของและผู้รับของ โดยไม่เป็นการสร้างภาระเกินสมควรแก่ผู้รับขน อันจะนำไปสู่ความสมดุลของผลประโยชน์ระหว่างคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล

3. ปัญหาการกำหนดค่าเสียหายอันเกิดจากความรับผิดชอบของผู้รับขน ข้อเสนอแนะเห็นควรให้มีการแก้ไขวงเงินการจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับขนตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยเปลี่ยนจากการกำหนดวงเงินความรับผิดในรูปแบบจำนวนเงินคงที่จากเดิมกำหนดความรับผิดตามมาตรา 58 วรรคแรก ไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า นั้น เห็นควรให้แก้ไขเป็น “มาตรา 58 ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีของซึ่งผู้รับขนได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน⁷ ให้จำกัดความรับผิดชอบไว้เพียงหกหรือหกลสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักรวมของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย ขึ้นอยู่กับจำนวนเงินใดที่จะมากกว่า...” โดยใช้หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Rights: SDR) เป็นเกณฑ์ในการกำหนดวงเงินความรับผิด เพื่อให้สามารถสะท้อนมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงได้อย่างเหมาะสม และสอดคล้องกับมาตรฐานสากลที่ใช้กันในกฎหมายการขนส่งทางทะเลของหลายประเทศ การนำหน่วย SDR มาใช้เป็นเกณฑ์อ้างอิงจะช่วยลดผลกระทบจากความผันผวนของค่าเงินและการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ ตลอดจนทำให้วงเงินความรับผิดมีความยืดหยุ่นและทันสมัยมากขึ้น ส่งผลให้ผู้เสียหายได้รับ

⁷อนันต์ เพียรวิฒนะกุลชัย, “การพัฒนากฎหมายเพื่อการขนส่งของทางทะเล” วารสารวิจัยรำไพพรรณี ปีที่ 13 ฉบับที่ 1 (มกราคม-เมษายน 2562): หน้า 4-6 .

การชดเชยค่าเสียหายอย่างเป็นธรรมยิ่งขึ้น และลดความเหลื่อมล้ำที่เกิดจากการกำหนดวงเงิน ความรับผิดชอบในระดับที่ไม่สอดคล้องกับมูลค่าทางการค้าของสินค้า นอกจากนี้ การปรับปรุง ระบบการจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวยังมีส่วนช่วยเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้รับขนใช้ความระมัดระวัง และปฏิบัติหน้าที่ด้วยมาตรฐานที่เหมาะสมยิ่งขึ้น อันจะช่วยเสริมสร้างเสถียรภาพ ความ น่าเชื่อถือ และความสามารถในการคาดการณ์ความเสี่ยงของระบบการขนส่งสินค้าทางทะเล ของประเทศไทยในระยะยาว

4. ปัญหาการไม่กำหนดหน้าที่ตรวจสอบสภาพสินค้าและการบรรจุหีบห่อ

ข้อเสนอแนะเห็นควรให้มีการปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ใน มาตรา 8 โดยเพิ่มอีกหนึ่งวงเล็บในมาตราดังกล่าวไว้ว่า “มาตรา 8 ก่อนบรรจุของลงเรือหรือ ก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้รับขนมีหน้าที่ต้อง (4) ตรวจสอบสภาพของสินค้าและบรรจุ ภัณฑ์ก่อนการบรรจุ และหากเห็นสภาพที่อาจทำให้เกิดความเสียหายต่อสินค้า ต้อง ดำเนินการเพื่อป้องกันหรือแจ้งผู้ส่งของทันที ทั้งนี้ ผู้รับขนต้องปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวโดยใช้ ความระมัดระวังอันสมควรตามวิสัยของผู้ประกอบอาชีพรับขนสินค้าทางทะเล” เพื่ออุด ช่องว่างทางกฎหมายที่เปิดโอกาสให้ผู้รับขนสามารถอ้างยกเว้นความรับผิดจากความเสียหาย ของสินค้าโดยไม่ต้องแสดงให้เห็นถึงการใช้ความระมัดระวังตามสมควร ในการปฏิบัติหน้าที่ การกำหนดหน้าที่ดังกล่าวจะช่วยสร้างคุณภาพของภาระการพิสูจน์ระหว่างคู่สัญญาในสัญญา รับขนของทางทะเล โดยลดภาระที่ไม่สมเหตุสมผลซึ่งตกอยู่กับผู้ส่งของหรือผู้รับของ และช่วย ให้การพิจารณาความรับผิดเป็นไปอย่างเป็นธรรมและสอดคล้องกับข้อเท็จจริงมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังมีส่วนช่วยลดข้อพิพาทที่เกิดจากความคลุมเครือของบทกฎหมาย และเพิ่มความ ชัดเจนในการตีความและการบังคับใช้บทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ยิ่งไปกว่านั้น การยกระดับ มาตรฐานหน้าที่ของผู้รับขนในการตรวจสอบสินค้าและการบรรจุหีบห่อ จะช่วยส่งเสริมให้ ผู้รับขนใช้ความระมัดระวังในระดับที่เหมาะสมตามลักษณะของการขนส่งสินค้าทางทะเล สมัยใหม่ และทำให้กฎหมายไทยมีความสอดคล้องกับแนวปฏิบัติสากล ตลอดจนเสริมสร้าง ความเชื่อมั่นในระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศไทยในระยะยาว

เอกสารอ้างอิง

- จิราภา เลิศอริยรังสี. “ข้อคิดทางกฎหมายต่อการกำหนดท่าทีของประเทศไทยในร่าง
หลักเกณฑ์สากลว่าด้วยกฎหมายขนส่งทางทะเลในกรอบ UNCITRAL : ศึกษาประเด็น
ระบบความรับผิดชอบของผู้รับขนตามร่างหลักเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งทางทะเล ของ
คณะทำงานที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) การประชุมสมัยที่ 12 ณ กรุงเทพมหานคร วันที่ 6-17
ตุลาคม พ.ศ. 2546,” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
2548.
- ธนสร สุทธิพิดี. “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล
พ.ศ. 2534.” วารสารกฎหมาย มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี ปีที่ 14 ฉบับที่ 1
(มกราคม-มิถุนายน 2564): 98-100.
- ธนสร สุทธิพิดี. “พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับการขนส่งของตาม Sea
Waybills.” วารสารวิชาการเฉลิมกาญจนา ปีที่ 6 ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม-ธันวาคม
2562):113-115.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. “อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล.” วารสารกฎหมายทรัพย์สิน
ทางปัญหาและการค้าระหว่างประเทศ, (2563): 388-390.
- อรทัย โอภาสศักดิ์ากุล. “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์.” วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต,
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544.
- อนันต์ เพ็ชรวัฒนะกุลชัย. “การพัฒนากฎหมายเพื่อการขนส่งของทางทะเล.” วารสารวิจัยรำไพ
พรรณี ปีที่ 13 ฉบับที่ 1 (มกราคม-เมษายน 2562): 4-6 .