

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาใบตราส่ง และข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งที่ใช้อยู่ในทางปฏิบัติพบว่า ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ใช้ในการขนส่งประจำเส้นทาง โดยส่วนใหญ่เทียบเคียงกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 หรือที่เรียกว่า Hague Rules และพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 หรือที่เรียกว่า Hague - Visby Rules แทบทั้งสิ้น ดังที่กล่าวไว้แล้วในบทที่ 2 แต่ในขณะที่หลักการในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยนำ เฮกเรลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ มาเทียบเคียงแต่ไม่ได้นำมาบัญญัติไว้ทั้งหมด กล่าวคือ ถึงแม้ว่า ในขณะนี้ประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นใช้บังคับแล้ว แต่จากการศึกษาของวิทยานิพนธ์โดยศึกษาผ่านใบตราส่ง CONLINEBILL ของ BIMCO ปรากฏว่า ผู้ขนส่งก็ยังควางข้อกำหนดและเงื่อนไขในลักษณะที่ขัดหรือแย้งตามพระราชบัญญัติรับขนของของไทย เช่น รูปแบบใบตราส่งของบริษัทเรือไทย ตามที่ยกตัวอย่างไว้ในบทที่ 2 ซึ่งเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังไม่สอดคล้องกับหลักสากลที่ประเทศต่าง ๆ ยึดถือ อันจักทำให้เกิดภาวะความรับผิดชอบแตกต่างระหว่างผู้ขนส่งในประเทศไทยกับต่างประเทศ ดังที่ผู้เขียนจักได้สรุปประเด็นหลักในข้อกำหนดและเงื่อนไขของ CONLINEBILL ว่าจะมีผลใช้บังคับหรือไม่เพียงใด ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ดังนี้

1. ขอบเขตการใช้บังคับ

1.1 จากการศึกษาพบว่า CONLINEBILL (ข้อ 2) ขอบเขตการใช้บังคับ (General Paramount) กำหนดให้ใช้บังคับใบตราส่งตามเฮกเรลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ โดยผู้ขนส่งสามารถตั้งข้อสงวน 3 เรื่อง คือ

1. ช่วงก่อนการบรรทุกและหลังการขนถ่ายสินค้า

ในช่วงดังกล่าวตาม CONLINEBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถตั้งข้อสงวนตามที่กำหนดให้ใช้บังคับตามเฮกเรลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ ซึ่งมีผลตามอนุสัญญาทั้งสอง เพราะช่วงเวลาตั้งแต่บรรทุกของลงเรือจนกระทั่งขนถ่ายของขึ้นจากเรือจะอยู่ใน

บังคับตามเฮกรุลล์ เฮก-วิตบี รูลส์ แต่เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4 จะบังคับช่วงการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยและต่างประเทศ เป็นผลให้ช่วงก่อนกักสินค้าที่บรรทุกและหลังจากกักสินค้าขนถ่ายของลงยังอยู่ในขอบเขตตามพระราชบัญญัติข้างต้น ทำให้ช่วงดังกล่าวยังคงอยู่ในบังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

2. สินค้าที่อยู่บนปากกระวาง

ตาม CONLINEBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถตั้งข้อสงวนในสินค้านบนปากกระวางตามเฮกรุลล์ เฮก-วิตบี รูลส์ ในทุก ๆ กรณี ซึ่งมีผลตามอนุสัญญาทั้งสอง เพราะกำหนดนิยามคำว่า "ของ" ตามเฮกรุลล์ เฮก-วิตบี รูลส์ ไม่รวมถึงสินค้าซึ่งตามสัญญา รับขนระบุให้บรรทุกบนปากกระวาง และได้มีการบรรทุกเช่นนั้น แต่ตามกำหนดนิยามคำว่า "ของ" ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยจะไม่ได้มีการบัญญัติยกเว้นในสินค้านบนปากกระวางเช่นเดียวกับเฮกรุลล์ และเฮก-วิตบี รูลส์ และปรากฏว่า ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะยินยอมให้ผู้ขนส่งบรรทุกบนปากกระวางได้ เฉพาะกรณีผู้ส่งของได้ตกลงกัน เว้นแต่ในกรณีดังกล่าวจะเข้าข้อยกเว้นของพระราชบัญญัติในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ตกลงกับผู้ส่งของ หรือเป็นการกระทำตามที่กฎหมายบัญญัติ หรือเป็นการปฏิบัติตามประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการบรรทุกของเช่นนั้น

3. สัตว์มีชีวิต

CONLINEBILL ได้กำหนดการตั้งข้อสงวนในเรื่องสัตว์มีชีวิต เหมือนกับสองกรณีข้างต้น ซึ่งมีผลตามเฮกรุลล์ เฮก-วิตบี รูลส์ เพราะกำหนดนิยามคำว่า "ของ" ตามอนุสัญญาทั้งสองโดยยกเว้นสัตว์มีชีวิต

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทย คู่กรณี จะตั้งสงวนเป็นอย่างใดก็ตามตามที่ CONLINEBILL กำหนดไว้ไม่ได้ เพราะในเรื่องสัตว์มีชีวิตยังคงอยู่ภายใต้บังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กล่าวคือ กำหนดนิยามคำว่า "ของ" ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวให้หมายความรวมถึงสัตว์มีชีวิตด้วย

ดังนั้น การที่ CONLINEBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งตั้งข้อสงวนในช่วงที่ยังอยู่ในขอบเขตตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทย หรือสินค้านบนปากกระวาง หรือสัตว์มีชีวิตตามที่กล่าวมาใน 3 ข้อข้างต้น จะกระทำไม่ได้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยเฉพาะหากคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็น

ผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทย ก็ต้องบังคับตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยคู่กรณีจะตกลงใช้กฎหมายระหว่างประเทศ เช่น เฮกรูลต์ เฮก-วิสบี รูลต์ ตามที่ CONLINEBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถตั้งข้อสงวนในกรณีต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นไม่ได้

1.2 CONLINEBILL (ข้อ 3) เขตอำนาจศาล (Jurisdiction) กำหนดให้ข้อพิพาทใด ๆ ที่เกิดขึ้นตามใบตราส่งต้องตัดสินในประเทศ ซึ่งผู้ขนส่งมีถิ่นที่อยู่เป็นสำคัญในการประกอบธุรกิจ อย่างไรก็ตาม กฎหมายของประเทศเช่นนั้นต้องเป็นไปตามเฮกรูลต์ เฮก-วิสบี รูลต์

จากการศึกษาพบว่า กฎหมายไทยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่มีแนวทางเป็นไปตามเฮกรูลต์ เฮก-วิสบี รูลต์ ตามที่ CONLINEBILL กำหนดให้นำข้อพิพาทปรับใช้กับอนุสัญญาทั้งสอง และมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติให้กรณีที่เข้าเงื่อนไขว่า หากคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทยก็ให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บังคับ ฉะนั้น คู่กรณีที่เข้าเงื่อนไขดังกล่าวตามกฎหมายไทยจะไม่ยินยอมให้นำอนุสัญญาทั้งสองมาใช้บังคับ

กล่าวคือ กฎหมายของประเทศผู้ขนส่งซึ่งมีถิ่นที่อยู่สำคัญในการประกอบธุรกิจใช้บังคับตามเฮกรูลต์ เฮก-วิสบี รูลต์ ศาลของประเทศอื่น ซึ่งมีอำนาจเหนือคดีรับขนของทางทะเลเช่นนั้น จะไม่รับบังคับให้ตามกฎหมายสารบัญญัติ แม้จะเข้าเงื่อนไขตามกฎหมายไทยข้างต้นก็ตาม เนื่องจากกฎหมายไทยไม่เข้ากับหลักการในแนวใดแนวหนึ่งตามอนุสัญญาทั้งสองที่มักจะกำหนดให้เป็นบทกฎหมายหลักที่ใช้บังคับกับใบตราส่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน

1.3 CONLINEBILL (ข้อ 4) ระยะเวลาในความรับผิดชอบ (Period of Responsibility) และข้อเพิ่มเติม

ตามข้อ 4 CONLINEBILL กำหนดช่วงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเฉพาะช่วงตั้งแต่การบรรทุกและสิ้นสุดเมื่อขนถ่ายสินค้าที่รับขน

เมื่อพิจารณาตามกฎหมายไทยกำหนดช่วงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับของไว้จากผู้ส่งของ จึงเห็นได้ว่า ช่วงความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการรับขน

ของทางทะเลอยู่ในขอบเขตที่กว้างกว่าช่วงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม CONLINEBILL เพราะตาม CONLINEBILL จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มักจะเรียกว่า ช่วงกวันถึงกวัน (Tackle - to - Tackle) จึงทำให้ภาระความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไทยมีมากกว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ใน CONLINEBILL

นอกจากนี้ ข้อเพิ่มเติมใน CONLINEBILL ได้ขยายช่วงความรับผิดชอบที่กำหนดไว้ในข้อ 4 ข้างต้น โดยให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (The US Carriage of Goods by Sea Act) มาใช้บังคับ ซึ่งหลักการส่วนใหญ่เทียบเคียงจากเฮกรูลส์ กล่าวคือ ตามข้อเพิ่มเติม CONLINEBILL กำหนดให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงก่อนและหลังกวันถึงกวันอยู่ในบังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยได้กำหนดช่วงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ตั้งแต่ของที่รับขนอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งตั้งแต่เวลาที่รับของไว้จากผู้ส่งของ จนกระทั่งได้ส่งมอบของนั้นที่ปลายทาง และในกรณีคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ยังคงต้องถูกบังคับให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยมาใช้บังคับ

จากการศึกษาพบว่า กฎหมายไทยกำหนดช่วงความรับผิดชอบไว้กว้างกว่าที่ CONLINEBILL กำหนดไว้ข้างต้น (ช่วงกวันถึงกวัน) เป็นผลให้ช่วงที่ยังอยู่ในบังคับตามกฎหมายไทย โดยเฉพาะกรณีที่คู่กรณีเข้าเงื่อนไขตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยข้างต้น จะตกลงให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกาตามที่กำหนดไว้ใน CONLINEBILL มาใช้บังคับไม่ได้ เพราะถือเป็นกฎหมายของประเทศอื่น ตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทย

2. หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง แยกพิจารณาเป็น 2 ประเด็น คือ

2.1 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

2.1.1 ในเรื่องเกี่ยวกับตัวเรือ ตาม CONLINEBILL กำหนดไว้ในข้อ 8 และ 17 วรรคแรกตอนต้น กำหนดให้พ่อค้าหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากพ่อค้าต้องมอบของให้เมื่อเรือเตรียมพร้อมที่จะบรรทุก และเมื่อเรือสามารถรับมอบของและกำหนดเพิ่มเติมว่า

เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในความเสียหาย หรือสูญหายจากการฝ่าฝืนหรือหน้าที่ที่ก่อกำเนิดขึ้นตามสัญญาฉบับรับขนไม่ว่าจะเกี่ยวเนื่องกับการเตรียมความพร้อมในการเดินทะเลหรือไม่ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ถ้อยคำตาม CONLINEBILL ไม่ได้กำหนดไว้ชัดเจนแต่อาจอนุมานว่าเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในตัวเรือที่จะเตรียมความพร้อมที่จะเดินทะเล

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องให้ความระมัดระวังเป็นอย่างดีในการจัดเตรียมเรือที่จะใช้บรรทุกของให้มีความหมายในการเดินทางและรับบรรทุกของก่อนบรรทุกของลงเรือ หรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง

ดังนั้น หน้าที่ของผู้ขนส่งเกี่ยวกับตัวเรือตาม CONLINEBILL ข้อ 8 และ 17 ข้างต้น ย่อมมีผลใช้บังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยในกรณีก่อนการบรรทุกของลงเรือ เพราะผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ก่อนแล้ว

2.1.2 ส่วนในเรื่องตัวสินค้าที่กำหนดไว้ใน CONLINEBILL ข้อ 19 โดยให้ผู้ขนส่งสามารถจัดเก็บวิธีใดก็ได้ ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยบัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องดูแลรักษาของที่รับขนด้วยความระมัดระวัง

ดังนั้น ในเรื่องตัวสินค้าตามที่กำหนดไว้ใน CONLINEBILL หากจะมีผลบังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็จะต้องพิจารณาประกอบในข้อเท็จจริงด้วยว่า ผู้ขนส่งได้ให้ความระมัดระวังและปฏิบัติการอย่างเหมาะสมในการเก็บรักษาหรือไม่

2.2 สิทธิของผู้ขนส่ง

2.2.1 CONLINEBILL (ข้อ 11) ค่าระวางและค่าภาระ (Freight and Charges)

ตาม CONLINEBILL ข้อ 11 กำหนดให้ค่าระวางที่จ่ายไว้ล่วงหน้า (prepayable freight) ตกเป็นของผู้ขนส่งไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตาม ก็จะไม่มีการคืนค่าระวางซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าระวาง เมื่อขนของไปถึงปลายทางตามที่ตกลงกันไว้ เว้นแต่ได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น ซึ่งจะเห็นได้ว่าตามกฎหมายไทยเปิดโอกาสให้ผู้สัญญาสามารถตกลงในเรื่องค่าระวางเป็น

อย่างไรก็ได้ ดังนั้น การที่ CONLINEBILL กำหนดค่าธรรมเนียมในข้อ 11 ย่อมมีผลบังคับใช้ตามกฎหมายไทย แต่มีปัญหาในกรณีที่ CONLINEBILL กำหนดให้สิทธิผู้ขนส่งสามารถเรียกค่าธรรมเนียม 2 เท่า ในกรณีประกาศปริมาณของน้ำหนัก ขนาดเรือ ค่าของของที่ถึงกำหนด

จากการศึกษาพบว่า การที่ CONLINEBILL กำหนดเช่นนี้ อาจถือได้ว่าเป็นข้อกำหนดปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพราะในเรื่องดังกล่าวผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องบันทึกข้อสงวนในใบตราส่ง หากไม่ตรงกับความเป็นจริง หรือเกิดเหตุแห่งความสงสัยหรือพฤติการณ์อันไม่อาจตรวจสอบถึงความถูกต้องแท้จริงได้ การกำหนด CONLINEBILL เช่นนี้ จึงถือได้ว่า ตามกฎหมายไทยปิดปากผู้ขนส่งที่จะเรียกค่าธรรมเนียมในความไม่ถูกต้องดังกล่าว

นอกจากนี้ การเรียกร้องค่าภาระต่าง ๆ ตามที่กำหนดใน CONLINEBILL ในข้อ 11 เป็นหลัก เช่น ดอกเบี้ย 5% นับตั้งแต่วันที่ค่าธรรมเนียมและค่าภาระถึงกำหนด หรือในตอนที่ข้ายข้อ 16 (ง) กำหนดให้พ่อค้าต้องจ่ายค่าใช้จ่ายพิเศษเป็นส่วนเพิ่มเติมจากค่าธรรมเนียมค่าระวางพร้อมกับค่าธรรมเนียมที่คืนมา ถ้าหากมิจะได้รับราชการชดเชยตามสมควรในบริการพิเศษที่จัดของให้นั้น

จะเห็นได้ว่า ค่าต่าง ๆ เหล่านี้ ถือเป็นอุปกรณ์แห่งค่าธรรมเนียมตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพราะตามกฎหมายดังกล่าวถือว่าค่าใช้จ่ายเหล่านี้เป็นส่วนหนึ่งของค่าธรรมเนียมค่าระวาง ซึ่งตามกฎหมายไทยให้สิทธิผู้ขนส่งได้รับเมื่อขนของไปถึงท่าปลายทางตามที่ตกลงกัน เหมือนกับในกรณีค่าธรรมเนียมค่าระวางและค่าธรรมเนียมสามารถตกลงกันเป็นอย่างอื่นได้

ดังนั้น การที่ CONLINEBILL กำหนดในอุปกรณ์แห่งค่าธรรมเนียมไว้ จึงสอดคล้องกับหลักการตามกฎหมายไทย

2.2.2 CONLINEBILL (ข้อ 12) บุริมสิทธิ (Lien)

ตาม CONLINEBILL ข้อ 12 กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมีบุริมสิทธิในค่าธรรมเนียมและอุปกรณ์แห่งค่าธรรมเนียม โดยสามารถขายโดยปกติหรือขายทอดตลาด ซึ่งเมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะบัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของที่รับขนไว้เป็นประกันในค่าธรรมเนียมและอุปกรณ์แห่งค่าธรรมเนียม

ดังนั้น หากพิจารณาเฉพาะพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลจะ
ให้สิทธิผู้ขนส่งเพียงสิทธิยึดหน่วงของไว้ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ขัดแย้งกับหลักการใน
CONLINEBILL ที่กำหนดให้สิทธิผู้ขนส่งในการขายทอดตลาดและขายโดยวิธีปกติ

อย่างไรก็ตาม นุริมสิทธิของผู้ขนส่งตามที่กำหนดใน CONLINEBILL
จะเป็นผลตามกฎหมายไทย เมื่อพิจารณาประกอบกับกฎหมายทั่วไปตามประมวลกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์ในเรื่องสิทธิยึดหน่วงที่ให้สิทธิผู้ขนส่งในการขายทอดตลาดเท่านั้น แม้
ในทางปฏิบัติจะแก้ปัญหาด้วยการขายโดยวิธีปกติตามที่กำหนดใน CONLINEBILL ก็ตาม

2.2.3 ส่วนข้อกำหนดอื่นตาม CONLINEBILL เป็นการกำหนดสิทธิของผู้
ขนส่งในรายละเอียดปลีกย่อย ซึ่งมีบางประเด็นที่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายไทย เช่น

CONLINEBILL (ข้อ 6) เรือเข้าแทนที่ การเปลี่ยนเรือ และรับจัดการ
ขนส่ง (substitution of Vessel, Transhipment and Forwarding) กำหนดให้สิทธิผู้ขนส่ง
หาเรือแทน และผู้ขนส่งสามารถจัดเก็บค่าระวางทั้งหมด แม้ว่าคนจะไม่ได้ทำการขนส่ง
ทั้งหมดและคู่กรณีจะไม่สามารถเรียกร้องในความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นในระหว่าง
ส่วนอื่น ๆ ของการขนส่งกับผู้ขนส่ง

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ถือว่าการให้
สิทธิผู้ขนส่งหาเรือแทนตามที่กำหนดใน CONLINEBILL เช่นนี้ เป็นกรณี "ผู้ขนส่งอื่น"
ซึ่งได้มอบหมายช่วงต่อให้ทำการขนส่งของ

แม้กฎหมายไทยจะให้สิทธิผู้ขนส่งเช่นนั้น แต่ยังคงบัญญัติให้ผู้ขนส่ง
ต้องรับผิดชอบแม้ผู้ขนส่งจะไม่ได้ทำการขนส่งเอง ซึ่ง CONLINEBILL กลับกำหนดเปิด
ช่องให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบจากความสูญหาย เสียหายดังกล่าว ทำให้ไม่เป็นไปตาม
พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ไม่เปิดโอกาสให้ผู้ขนส่งสามารถ
ปฏิเสธความรับผิดชอบของที่ขนส่งไม่ได้อยู่ในความดูแลของตน เนื่องจากผู้ขนส่งได้มอบ
หมายให้ผู้อื่นทำการแทน

8. ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

3.1 ตาม CONLINEBILL ข้อ 9 กำหนดเรื่องสัตว์มีชีวิตและสินค้าบนปาก ีระวาง (Live Animals and Cargo) ไว้รวมกันว่า ต้องบรรทุกภายใต้ Hague Rules ไม่ว่า กรณีจะเป็นอย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ขนส่งจัดสินค้าด้วยวิธีใด ๆ (ตามข้อ 19) ผู้ขนส่ง ีไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการกระทำ ความประมาท หรือบกพร่องของลูกเรือ (Servants) ในการจัดการสัตว์มีชีวิต และสินค้าบนปากระวาง ีเท่านั้น

จะเห็นได้ว่า ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของ ีไทยแยกบัญญัติการจัดการสัตว์มีชีวิตในมาตรา 56 และสินค้าบนปากระวางบัญญัติไว้ใน มาตรา 11 เป็นหลัก กล่าวคือ

3.1.1 สัตว์มีชีวิต

หลักการที่กำหนดไว้ในข้อ 9 ข้างต้น กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับ ีผิดในความสูญหาย หรือเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากความประมาทหรือบกพร่องของลูก ีเรือ (Servants) ซึ่งสอดคล้องกับหลักการตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 56 ของพระราช ีบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย ีหาย หรือส่งมอบช้าอันเป็นผลจากการขนส่งสัตว์มีชีวิต

ดังนั้น การกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม CONLINEBILL ย่อมมีผลใช้บังคับตามกฎหมายไทย เพียงแต่หากเข้ากรณีผลจากความ ีประมาทหรือบกพร่องของลูกเรือ (Servants) ตาม CONLINEBILL ีการพิสูจน์ยอม ีตกอยู่กับผู้ส่งของแทนที่จะเป็นภาระการพิสูจน์ของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขน ีของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย

3.1.2 สินค้าบนปากระวาง

ตาม CONLINEBILL ข้อ 9 กำหนดให้การบรรทุกสินค้าบนปากระวาง ีอยู่ภายใต้บังคับเฮก รุลส์ เฮก-วิสบี รุลส์ ซึ่งโดยปกติสินค้าที่ตกลงบรรทุกบนปากระวาง ีและได้มีการบรรทุกบนปากระวางจริง ๆ นั้นไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาทั้งสอง ีกล่าวคือ คู่สัญญารับขนของทางทะเลจะตกลงกันเป็นอย่างไรก็ได้ ทั้งนี้ ตาม CONLINEBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถจัดเก็บสินค้าบนปากระวางและไม่ต้องรับผิด ีในความสูญหาย หรือเสียหายใด ๆ จากความประมาทหรือบกพร่องของลูกเรือ (Servants) ีแต่ตามมาตรา 11 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ีสิทธิผู้ขนส่ง

สามารถบรรทุกสินค้าบนปากกระวางเฉพาะกรณีที่ได้ตกลงกับผู้ส่งของ ดังนั้น หากมีการบรรทุกของบนปากกระวางโดยมิได้มีการตกลงกับผู้ส่งของตาม CONLINEBILL ข้อ 19 ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งสามารถจัดเก็บของเช่นนั้นโดยไม่ต้องบอกกล่าวกับผู้ส่งของก่อนจะถือว่าเป็นการบรรทุกของบนปากกระวาง โดยขัดต่อบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยข้างต้นในการให้สิทธิผู้ขนส่งเฉพาะกรณีที่ตกลงกับผู้ส่งของตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จึงมิให้นำบทบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับ แต่ยังคงให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดของตนได้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เว้นแต่กรณีที่มีความตกลงโดยชัดแจ้งระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของให้บรรทุกของใดในระวาง ถ้าผู้ขนส่งบรรทุกของนั้นบนปากกระวางให้ถือว่า ผู้ขนส่งกระทำการหรือละเว้นกระทำการตามมาตรา 60 (1)

ดังนั้น จากการศึกษาพบว่า เฉพาะกรณีให้สิทธิผู้ขนส่งสามารถจัดเก็บของบนปากกระวาง โดยไม่บอกกล่าวกับผู้ส่งของก่อน ตามที่กำหนดใน CONLINEBILL ไม่สอดคล้องตามกฎหมายไทยข้างต้น

3.2 CONLINEBILL (ข้อ 14) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล (General Average and Salvage) แยกออกเป็น 2 เรื่อง คือ

3.2.1 ในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตาม CONLINEBILL ข้อ 14 กำหนดให้พ่อค้าต้องแบ่งส่วนเฉลี่ยกับผู้ขนส่งในความเสียหายทั่วไป

ในประเด็นข้างต้นจะเห็นได้ว่า เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 55 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดให้ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

กล่าวคือ ข้อกำหนดของ CONLINEBILL ข้อ 14 สามารถใช้บังคับตามการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เพราะถือว่าเป็นไปตามหลักการในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปว่าเจ้าของทรัพย์สินไม่ว่าเรือ หรือสินค้าต้องร่วมกันชดใช้ให้แก่บุคคลที่ได้รับ ความเสียหายจากการทำความเสียหายทั่วไป

3.2.2 การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล กำหนดไว้ใน CONLINEBILL ว่า หากเกิดความสูญหาย เสียหาย อันทำให้เกิดค่าใช้จ่าย ค่าช่วยเหลือผู้ภัย ไม่ว่าจะเนื่องจาก ความประมาทเลินเล่อหรือไม่ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด

จากการศึกษาพบว่า การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามที่กำหนดใน CONLINEBILL ถือเป็นกรณีที่เกิดจากการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นผลให้การที่ CONLINEBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ใช้บังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทย เพราะถือเป็นบทยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งตามมาตรา 55

3.3 CONLINEBILL (ข้อ 15) เรือ โคนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย (Both-to-Blame Collision Clause)

ตาม CONLINEBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นความรับผิดชอบของตนจากการเดินเรือ หรือจัดการเรืออันเป็นผลจากความประมาทเลินเล่อ หรือความบกพร่องของนายเรือ (Master) คนเดินเรือ (Mariner) ผู้นำร่อง (Pilot) หรือลูกเรือ (Servants of the Carrier)

จากการศึกษาพบว่า ข้อกำหนดตาม CONLINEBILL ข้างต้นจะบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้เพียงกรณีเดียวเท่านั้น คือ ความผิดพลาดในการเดินเรือที่เกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง เพราะเหตุยกเว้นความรับผิดชอบใน CONLINEBILL ตามที่ผู้ขนส่งอ้างเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของตน จากการจัดการเรือไม่ว่ากรณีใด ๆ ก็ตาม และการจัดการยกเว้นกรณีผู้นำร่องจะไม่ถือเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

4. การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ตาม CONLINEBILL ข้อ 17 วรรคแรกตอนท้าย สถานที่ของผู้ขนส่ง (Identity of Carrier) กำหนดให้การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่กฎหมายบัญญัติหรือตามที่ระบุไว้ใช้กับใบตราส่ง ซึ่งเป็นการกำหนดข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้อย่างกว้างขวาง

จากการศึกษาพบว่า ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะกำหนดขีดจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในกรณีสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้า ไว้ในจำนวนที่แน่นอน เช่น ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหาย หรือเสียหายไว้หนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง เป็นต้น เป็นผลให้คู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นบุคคลผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยที่ต้องถูกบังคับให้นำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาใช้บังคับตามมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทย จะตกลงให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดชอบของตนตามที่ CONLINEBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนตามกฎหมายอื่น ซึ่งไม่เป็นไปตามกฎหมายไทยข้างต้นไม่ได้

ข้อเสนอแนะ

ผลจากการศึกษาพบว่า การวางข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งที่ใช้อยู่ในทางปฏิบัติในประเด็นขอบเขตการใช้บังคับ หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในบางข้อกำหนดจะใช้บังคับไม่ได้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย ดังนั้นแนวทางที่จะแก้ไขในเรื่องนี้ปรากฏได้ 2 แนวทางใหญ่ ๆ คือ

1. ตามที่มาตรา 4 ของพระราชบัญญัติกำหนดให้ คู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือ เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทยก็ให้ใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บังคับ เห็นได้ว่า บทบัญญัตินี้เป็นไปเพื่อคุ้มครองคู่กรณีที่มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทย แต่การให้ใช้บังคับตามพระราชบัญญัติมาตรานี้กลับบัญญัติให้ คู่กรณีที่ไม่มีสัญชาติไทยสามารถใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับได้โดยไม่ต้องด้วยบทบังคับเด็ดขาดเหมือนกับคู่กรณีที่มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทยซึ่งทำให้คู่กรณีที่มีสัญชาติไทย เช่นนี้อาจเกิดข้อเสียเปรียบกล่าวคือ สภาพการณ์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบันดังที่ได้กล่าวไว้ในวิทยานิพนธ์แล้วว่า ผู้ขนส่งจะออกใบตราส่งโดยข้อกำหนดและเงื่อนไขเทียบเคียงกับกฎหมายต่างประเทศ เช่น เฮกโรลส์ เฮก-วิสบีรูลส์ ซึ่งเป็นหลักที่นานาประเทศส่วนใหญ่ปฏิบัติอยู่ในธุรกิจการขนส่งทางทะเลในปัจจุบัน และปรากฏว่า แนวการปฏิบัติแต่ละประเทศยังไม่เป็นเอกภาพในด้านการพาณิชย์นาวี เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา หรือไทย

แต่ต้องออกใบตราส่งในรูปแบบเดียวที่จะใช้กับการขนส่งประจำเส้นทาง เช่น ใบตราส่ง CONLINEBILL ของ BIMCO ซึ่งหากประเทศไทยยังคงมีกฎหมายบังคับให้คู่กรณีดังกล่าวจะต้องบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยไม่เปิดโอกาสให้ระบุในใบตราส่งให้บังคับกฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศก็จะทำให้ผู้ประกอบการของไทยได้รับความเสียเปรียบในการแข่งขันกับผู้ขนส่งจากประเทศอื่น ซึ่งเป็นการขัดต่อหลักการที่ออกพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อส่งเสริมการพาณิชย์นาวีไทย ที่จะสร้างธุรกิจการขนส่งทางทะเลให้ทัดเทียมกับนานาประเทศประกอบกับในทางปฏิบัติทางด้านธุรกิจและการพัฒนาการค้าตามทุนนิยม ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า ในกรณีที่เกิดแห่งคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรไทยและคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทยจึงควรสามารถระบุในใบตราส่งให้ใช้บังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือไม่ก็ได้ ซึ่งน่าจะเปิดกว้างสำหรับการขนส่งทางทะเลให้สอดคล้องกับระบบการค้าโลกมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี หากมูลคดีเกิดขึ้นในราชอาณาจักรและคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทยก็ยังคงต้องใช้บังคับกฎหมายไทยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เท่านั้น กล่าวคือ การแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเช่นนี้ จะทำให้บทบังคับเด็ดขาดตามที่บัญญัติอยู่ในปัจจุบันได้รับการผ่อนคลายความเคร่งครัดและในขณะเดียวกันการแก้ไขจะสอดคล้องกับหลักสากลมากกว่าและไม่เป็นการริดรอนอำนาจอธิปไตยของศาลไทยในคดีรับขนของทางทะเลอย่างสิ้นเชิง

2. หากไม่ดำเนินการตามข้อ 1. อาจเลือกปฏิบัติได้ 2 แนวทางคือ

2.1 ดังที่ได้ศึกษาผ่านมาว่าการปรับใช้ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ใช้อยู่ในทางปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยยังไม่สอดคล้องกับหลักสากลประเทศไทยอาจจำเป็นต้อง เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับใดฉบับหนึ่งที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน 3 ฉบับ คือ เฮกรูลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ แอมเบอร์กรูลส์ เพราะบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติตามแนวทางที่เป็นอยู่ ดังที่ได้ศึกษาผ่านมาแล้วว่า แม้จะมีกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับในเรื่องการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศบังคับในประเทศไทย แต่สภาพความเป็นจริงคู่กรณียังคงวางข้อกำหนดและเงื่อนไขที่ใช้บังคับไม่ได้ต่อกันและแม้จะเป็นข้อกำหนดข้อใดข้อหนึ่งของใบตราส่งตามที่ได้ศึกษามาว่า จะไม่ทำให้ข้อกำหนดและเงื่อนไข

ในใบตราส่งเป็นโมฆะทั้งฉบับก็ตามแต่จากกรณีเช่นนี้ทำให้ศาลการณ์ได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยยังไม่ได้ให้การคุ้มครองแก่ผู้ดำเนินธุรกิจการขนส่ง และคู่กรณีจะไม่ได้รับการเยียวยาจากกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่อย่างแท้จริง

ดังนั้น ตามที่วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้นำเสนอตัวอย่างแนวทางของประเทศที่เป็นภาคีตามเฮกรูลส์ เฮก-วิสบีรูลส์ เช่น อังกฤษ และสหรัฐอเมริกา โดยประเทศไทยอาจนำแนวทางของประเทศอังกฤษที่น่าหลักการของเฮก-วิสบีรูลส์มาใช้ทั้งฉบับ เพื่ออนุวัติการเป็นกฎหมายภายในเรียกว่า The Carriage of Goods by Sea Act 1971 หรือแนวของสหรัฐอเมริกาที่เทียบเคียงเฮกรูลส์และตรากฎหมายเรียกว่า United States Carriage of Goods by Sea Act 1936 ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการบางหลักการตามเฮกรูลส์ ดังที่ได้ศึกษามาแล้วแต่ในหลักใหญ่ก็ยังคงหลักการตามเฮกรูลส์ เพื่อมิให้คู่กรณีในสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้รับความเสียหายซึ่งผู้เขียนเห็นว่าหากจะให้มีการพัฒนาการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของไทย ประเทศไทยคงจะต้องพิจารณาว่า จะเข้าเป็นภาคีตามอนุสัญญาฉบับใด เพื่อให้เกิดประโยชน์ส่วนรวมของผู้ใช้บริการ และผู้ให้บริการในการขนส่งทางทะเลของประเทศ และหากประเทศไทยจะเลือกเข้าเป็นภาคีตามเฮกรูลส์ เฮก-วิสบีรูลส์ ดังที่ได้ศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ในขอบเขตที่จะนำมาบังคับใช้กับข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งก็จะทำให้เกิดความสอดคล้องกับหลักสากลในธุรกิจการพาณิชย์นาวีมากขึ้น

2.2. ผลจากการศึกษาพบว่า บางข้อกำหนดและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบตราส่งที่ใช้อยู่ในทางปฏิบัติทั้งในประเทศและต่างประเทศยังไม่สามารถปรับใช้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในกรณีคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ดังที่ได้ศึกษาผ่านมา ดังนั้นควรจะต้องมีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในประเด็นที่ยังไม่เหมาะสมต่อการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย ดังนี้ (ทั้งนี้ ผู้เขียนจะไม่กล่าวถึงในการเทียบเคียงตาม อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 หรือที่เรียกว่า Hamburg Rules เนื่องจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะจำกัดขอบเขตการศึกษาตาม เฮกรูลส์ เฮก-วิสบีรูลส์ ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีผลใช้บังคับกับใบตราส่ง CONLINEBILL ของ BIMCO โดยตรงเท่านั้น)

2.2.1. ขอบเขตการใช้บังคับควรรยกเลิกความตอนท้ายของพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 4 วรรคแรกในเงื่อนไขที่ว่า หากคู่กรณีฝ่ายใด ฝ่ายหนึ่งเป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่จัดตั้งตามกฎหมายไทยต้องอยู่ในบังคับ ตามพระราชบัญญัติเพราะบทบัญญัติข้อนี้ ทำให้ผู้ดำเนินธุรกิจพาณิชย์นาวีในประเทศไทย ได้รับความเสียเปรียบเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ที่สามารถใช้ข้อกำหนดและเงื่อนไขเหล่านี้ ได้โดยไม่ถูกจำกัดด้วยเงื่อนไขของข้อบทในลักษณะนี้ และในช่วงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติควรขีดแนวที่กำหนดไว้ในใบตราส่งในการบรรทุกสินค้าลงเรือจนถึงช่วงการขนถ่ายสินค้าลง แทนที่จะขยายความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตั้งแต่การรับมอบสินค้า ที่ท่าต้นทางจนถึงท่าปลายทาง

2.2.2 หน้าทีและสิทธิของผู้ขนส่ง โดยเฉพาะประเด็นที่ใบตราส่ง

CONLINEBILL กำหนดให้สิทธิผู้ขนส่งสามารถเรียกค่าระวาง 2 เท่าในกรณีประกาศ ปริมาณของน้ำหนัก ขนาดเรือ ค่าของสินค้าที่กำหนดไว้ไม่ถูกต้อง ซึ่งหากพิจารณา กฎหมายไทยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะมีข้อบทสนับสนุน ไว้ในเรื่องปริมาณของน้ำหนักให้สันนิษฐานว่า ผู้ขนส่งได้รับของไว้ในปริมาณครบถ้วน ซึ่งใน เรื่องดังกล่าวจะเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะบันทึกข้อสงวนในใบตราส่งถึงข้อที่ไม่ตรงกับ ความเป็นจริง แต่หากพิจารณาตามปกติทางการค้าในเรื่องดังกล่าวตาม เฮก รูลส์ เฮก-วิสบี รูลส์ กลับถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งเมื่อเวลาบรรทุกของลงเรือถึงความถูกต้อง ของเครื่องหมาย จำนวน ปริมาณ และน้ำหนัก ที่ผู้ส่งของให้ไว้ และผู้ส่งของจะชดใช้ให้ แก่ผู้ขนส่งในความสูญหาย ทุบสลาย และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น หรือเป็นผลเฉพาะความไม่ ถูกต้องของรายการเหล่านั้น ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่า ในเรื่องดังกล่าว กฎหมายไทยกำหนด ไว้เคร่งครัดกว่าที่อนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนด ประกอบกับในทางปฏิบัติธุรกิจการ ขนส่งทางทะเล มักมีการวางข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่งเช่นนี้อยู่เสมอ เช่น ใบตราส่ง CONLINEBILL ของ BIMCO ข้อ 11 (จ) ใบตราส่งของบริษัทยูนิไทยไลน์ จำกัด (มหาชน) ข้อ 13 การกีดค่าระวาง ใบตราส่งของบริษัทซีแลนค์เซอร์วิสจำกัด ข้อ 13 ค่าระวาง บูริมสิทธิ ปริมาณ ดังนั้นกฎหมายไทยจึงน่าจะปรับ ให้สอดคล้องกับทางปฏิบัติ ในการขนส่งทางทะเลตาม เฮก รูลส์ เฮก-วิสบีรูลส์ กำหนดไว้ซึ่งจะเป็นการเยียวยาความ เสียหายในระหว่างคู่กรณีได้มากขึ้น

2.2.3. ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง

CONLINEBILL มีบางประเด็นที่ขัดแย้งกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยทำให้ไม่สามารถจะใช้บังคับได้ ดังนี้

2.2.3.1 สัตว์มีชีวิตและสินค้าบนปากระวาง

ตาม CONLINEBILL กำหนดเงื่อนไขทั้งสองไว้ในข้อ 9 แต่เฉพาะประเด็นสินค้าบนปากระวางไม่สามารถบังคับได้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย โดยเฉพาะสินค้าบนปากระวางที่มีได้มีการตกลงกับผู้ส่งของตาม CONLINEBILL กำหนดไว้ ซึ่งประเด็นนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่า ควรคงข้อบทตามมาตรา 11 ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไว้ เพราะจะเห็นว่า แม้ข้อกำหนดตาม CONLINEBILL จะขัดกับบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่กฎหมายไทยในเรื่องดังกล่าวยังคงให้สิทธิผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิดชอบของตน จึงทำให้คู่สัญญายังได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายไทยในสินค้าบนปากระวางอย่างเต็มที่

สินค้าบนปากระวางตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ไม่ให้ผู้ขนส่งบรรทุกบนปากระวางโดยที่ผู้ส่งของไม่ยินยอมด้วยเว้นแต่จะต้องทำตามกฎหมายหรือสามารถทำได้ตามประเพณีทางการค้าแต่ตามใบตราส่ง CONLINEBILL กำหนดให้ผู้ขนส่งอาจบรรทุกภายใต้ปากระวางได้โดยไม่ต้องบอกกล่าวซึ่งประเด็นดังกล่าว เฮก รูลส์ เฮก-วิสบีรูลส์กำหนดให้สิทธิผู้ขนส่งบรรทุกของบนปากระวางที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนให้บรรทุกบนปากระวางและได้มีการบรรทุกเช่นนั้นจริง ๆ จึงจะไม่ตกอยู่ในบังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้งสอง ซึ่งหากไม่เข้ากรณีอย่างใดอย่างหนึ่งเช่นนี้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบภายใต้เฮก รูลส์ เฮก-วิสบีรูลส์ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าหากกฎหมายไทยแก้ไขในประเด็นสินค้าบนปากระวางเช่นนี้ก็ทำให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งลดน้อยลงและขณะเดียวกันไม่ใช่ที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบโดยสิ้นเชิงแต่กลับทำให้คู่กรณีระหว่างกันสามารถได้รับชดใช้ความเสียหายเป็นธรรมยิ่งขึ้นเพราะสินค้าบรรทุกบนปากระวางเป็นสินค้าที่ได้รับความเสี่ยงสูงที่จะได้รับความเสียหาย

2.2.3.2. เรือโดนกันโดยคิดทั้งสองฝ่าย

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

จะบัญญัติความรับผิดของผู้ขนส่งไทยไว้อย่างเคร่งครัด จึงเป็นผลให้ข้อกำหนดและเงื่อนไขในใบตราส่ง ผู้ขนส่งไทยต้องรับภาระหนัก ซึ่งหากสามารถยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีดังกล่าวให้เคร่งครัดน้อยลง จะทำให้การประกันภัยทางทะเลเข้ามาเป็นกลไกในการเยียวยาความเสียหายที่ผู้ขนส่งได้รับการยกเว้นจากความรับผิด ในกรณีดังกล่าวได้มากขึ้น หรือหากใบตราส่งไทยสามารถกำหนดข้อกำหนดหรือเงื่อนไขในลักษณะเดียวกับใบตราส่งของบริษัทเรือไทย กำหนดไว้ในกรณีเรือโดนกันโดยคิดทั้ง 2 ฝ่ายว่า “จะใช้หลักการที่ศาลสหรัฐอเมริกา ขอมรับได้” จึงถือได้ว่าเป็นการสนับสนุนข้อเสียเปรียบและเอื้อต่อกิจการพาณิชย์นาวีไทย ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้อย่างแท้จริง อย่างไรก็ตามกรณีดังกล่าวเป็นไปได้ยากในทางปฏิบัติ เนื่องจากประเทศไทยไม่มีศักยภาพเพียงพอเช่นเดียวกับประเทศสหรัฐอเมริกา ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าประเทศไทยควรปฏิบัติตามแนวทางในการรับขนของทางทะเลที่ใช้ปฏิบัติทั่วไปในทางการค้า เพื่อขยายกรณียกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งกรณีเรือโดนกันโดยคิดทั้ง 2 ฝ่าย ให้มากกว่าเฉพาะกรณีผู้นำร่องเท่านั้น

2.2.3.3. ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดขีดจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ใกล้เคียงกับกฎหมายต่าง ๆ เช่น เฮก รุลต์ ข้อ 4 (100 ปอนด์สเตอร์ลิงต่อของหนึ่งหน่วย) เฮก-วิสบี รุลต์ ข้อ 4 วรรค 5 (a) (666.67 S.D.R. ต่อของหนึ่งหน่วย) กฎหมายญี่ปุ่น (100,000 เยนต่อของหนึ่งหน่วย) กฎหมายสหรัฐ (500 ดอลลาร์ต่อของหนึ่งหน่วย) ฯลฯ

แม้ข้อกำหนดและเงื่อนไขตาม CONLINEBILL

กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดของตนได้ตามกฎหมายอื่น เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศต่าง ๆ เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ แต่เมื่อพิจารณาตามกฎหมายไทยคู่สัญญาตามสัญญาการรับขนของทางทะเลจะได้รับความคุ้มครองได้ทัดเทียมกับนานาประเทศดังที่ได้ยกตัวอย่างประเทศที่กำหนดขีดจำกัดความรับผิดไว้ข้างต้นอยู่แล้ว

ดังนั้น ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจึงยังไม่มี ความจำเป็นที่จะต้องแก้ไขตามเฮก รุลต์ และเฮก-วิสบี รุลต์ ซึ่งเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ใช้บังคับโดยตรงกับใบตราส่ง CONLINEBILL แต่อย่างใด

มาตรการเสริม

1. แม้ว่าจะได้มีการดำเนินการใน 2 แนวทางข้างต้นหรือไม่ก็ตาม ผู้เขียนมีความเห็นว่า ในทางปฏิบัติควรมีมาตรการเสริมควบคู่ไปกับการดำเนินการแก้ไขปัญหากฎหมายดังกล่าวเพื่อสนับสนุนการค้าและทำให้เกิดการพัฒนาพาณิชย์นาวีไทย

ในขั้นต้นประเทศไทยควรจัดให้มีการหารือในหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงการต่างประเทศ สถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย สมาคมเจ้าของเรือไทย และบริษัทเรือต่างๆ ในประเทศไทย รวมทั้งฝ่ายเจ้าของสินค้า และบริษัทนำเข้าและส่งออกสินค้า เป็นต้น เพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างกันในการประเมินว่า แนวปฏิบัติการรับขนของทางทะเลของประเทศไทยตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะต้องมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายเพื่อให้สามารถรองรับกับแนวปฏิบัติทางการค้าปัจจุบันได้อย่างแท้จริง

2. การดำเนินงานแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย ควรเปิดโอกาสให้มีการรับฟังความคิดเห็น (public hearing) จากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยให้มีภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขกฎหมาย เพื่อให้สอดคล้องกับระบบธุรกิจการค้าให้มากขึ้น

3. ควรจัดตั้งคณะกรรมการศึกษาและพิจารณา การเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับใดฉบับหนึ่ง เพื่อให้กิจการการรับขนของทางทะเลของไทย ได้รับการพัฒนาและทัดเทียมกับนานาประเทศ

4. ควรจัดการศึกษา อบรม สัมมนา ในเรื่องการรับขนของทางทะเลโดยได้รับการสนับสนุนจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีแนวทางปฏิบัติที่ชัดเจนเป็นแบบแผนอย่างเดียวกันกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน และเอื้อต่อการดำเนินธุรกิจ

5. ควรมีการจัดตั้งองค์กรที่ทำหน้าที่กึ่งตุลาการ ในการพิจารณาข้อพิพาทเบื้องต้นกรณีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนสินค้าทางทะเล เพื่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วในการประกอบธุรกิจปัจจุบัน โดยหน่วยงานนี้จะต้องมีพื้นฐานความเข้าใจกฎหมายการพาณิชย์นาวีเป็นอย่างดี ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าควรกอร์ปด้วยหน่วยงานภาครัฐต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายพาณิชย์นาวี อาทิเช่น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี สถาบันพาณิชย์นาวีจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นต้น