

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

การรับขนส่งสินค้าทางทะเลมีความสำคัญต่อการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศ เป็นอย่างยิ่งเพราะเป็นวิธีการขนส่งที่นิยมใช้มากที่สุด เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้เป็นจำนวนมากและคิดค่าบริการในราคาถูกลงกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น อีกทั้งการรับขนส่งสินค้าทางทะเลในระยะเวลาที่ผ่านมาได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เห็นได้จากปริมาณสินค้านำเข้าและปริมาณสินค้าส่งออกของแต่ละประเทศรวมทั้งประเทศไทยที่มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการกฎหมายหรือหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนส่งของทางทะเลให้เป็นที่แน่นอนและมีความเป็นเอกภาพ เพื่อให้ธุรกรรมการค้าของทางทะเลพัฒนาไปอย่างรวดเร็วและราบรื่น แต่ในปัจจุบันอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับอยู่ อันได้แก่ อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading ,Brussels, 1924 หรือ Hague Rules) และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1968 และ ค.ศ. 1979 (Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading ,1968 และ 1979 หรือ Hague – Visby Rules) และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนส่งของทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention of the Carriage of Goods by Sea ,1978 หรือที่เรียกว่า Hamburg Rules) มีความแตกต่างกันในสาระสำคัญของอนุสัญญาซึ่งส่งผลกระทบต่อทำให้เกิดความขัดกันของอนุสัญญาที่ใช้บังคับ กล่าวคือ แต่ละอนุสัญญามีเนื้อหาที่อำนวยความสะดวกให้กับคู่สัญญาต่างฝ่ายกันทั้งในเรื่องเหตุยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (Hague Rules) และ พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1968 ,1979 (Hague – Visby Rules) เป็นอนุสัญญา

ที่เอื้อประโยชน์ให้แก่เจ้าของเรือผู้ให้บริการหรือผู้ขนส่งสินค้า(Carrier)โดยมักเป็นมหาอำนาจทางทะเลซึ่งเป็นประเทศที่เจริญแล้ว เช่น ประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา ฝรั่งเศส สวีเดน เดนมาร์ก ฯลฯ แต่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules) โดยภาคีสัญญาส่วนใหญ่เป็นประเทศกำลังพัฒนาซึ่งอยู่ในฐานะผู้ให้บริการหรือผู้ส่งสินค้า (Shipper)จะเอื้อประโยชน์ให้กับฝ่ายเจ้าของสินค้า เช่น กลุ่มประเทศในทวีปแอฟริกาและเอเชีย คู่สัญญาจึงต้องการเลือกใช้อุสัญญาที่เอื้อประโยชน์ต่อฝ่ายของตนสูงสุดทำให้อนุสัญญาที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถรักษาผลประโยชน์ของทุกฝ่ายได้อย่างเท่าเทียมกัน จึงทำให้เกิดความไม่สมดุลและไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลและการค้าระหว่างประเทศ

ประกอบกับปัจจุบันได้มีความเจริญก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีการสื่อสารและการขนส่งอย่างมาก ได้มีการนำพัฒนาการใหม่ๆเหล่านี้มาใช้ในการขนส่งสินค้าและการค้าระหว่างประเทศ เช่น มีการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศโดยมีการนำเอาระบบตู้สินค้า (Container) มาใช้ในการรับขนของทางทะเล และรูปแบบการขนส่งได้เปลี่ยนจากเดิมที่ผู้ขนส่งให้บริการด้วยการขนส่งรูปแบบเดียว (Unimodal Transport) ไปเป็นระบบการขนส่งแบบเบ็ดเสร็จ (Integrated Transport System) และพัฒนาไปเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในที่สุด (Multimodal Transport System) โดยการขนส่งเปลี่ยนไปเป็นแบบ door – to – door หรือ place – to – place มากยิ่งขึ้น ตลอดจนมีพัฒนาการของธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ หรือ E-commerce ซึ่งได้ก่อให้เกิดประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการใช้เอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลที่ใช้บังคับในปัจจุบันยังไม่ครอบคลุมในประเด็นเหล่านี้

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้บังคับอนุสัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลในปัจจุบัน ประกอบการพัฒนาด้านการขนส่งและระบบการค้าที่ทันสมัยมากขึ้น จึงมีความพยายามที่จะสร้างหลักเกณฑ์สากลว่าด้วยการรับขนของทางทะเลฉบับใหม่ขึ้นมา เพื่อให้มีหลักเกณฑ์ที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน มีความชัดเจนแน่นอนและทันสมัยสามารถแก้ไข้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้และเพื่อให้เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ ทั้งกลุ่มผู้ให้บริการและกลุ่มผู้ให้บริการ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเป็นเอกภาพของหลักเกณฑ์ และแนวทางการปฏิบัติในการขนส่งระหว่างประเทศ อันจะเป็นผลให้การรับขนของทางทะเลเป็นไปโดยราบรื่นและขจัดปัญหาซึ่งอาจจะเกิดขึ้นแก่ทุกฝ่ายและเป็นการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจการรับขนของทางทะเลและการค้าระหว่างประเทศให้เจริญก้าวหน้า ดังนั้น ในปี ค.ศ. 1995 (พ.ศ. 2538) คณะกรรมาธิการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (United Nations Commission on International Trade Law หรือ UNCITRAL)

จึงริเริ่มที่จะทำ UNCITRAL Draft Convention on Contracts For the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea ขึ้นมา โดยมีการพิจารณาเกี่ยวกับเรื่อง E-Commerce ที่จะนำมาปรับเข้ากับร่างอนุสัญญาซึ่งมีประเด็นเกี่ยวกับเรื่องของ “เอกสารสิทธิ” (Document of Title) อันเป็นหน้าที่หนึ่งของใบตราส่งและเอกสารการขนส่งชนิดโอนเปลี่ยนมือได้ โดยมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับปัญหากฎหมายที่ว่า หากนำ E-commerce มาใช้กับเอกสารการขนส่งในรูปแบบของ “Electronic transport documents” (เอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์) หรือ “Electronic transport records” (บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์) จะสามารถควบคุมการโอนสิทธิ (rights) หน้าที่ (obligations) และใช้แทนที่เอกสารการขนส่งในรูปแบบกระดาษ (Paper transport documents) ได้อย่างสมบูรณ์หรือไม่ โดยอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วนมีการวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้เอกสารการขนส่งแบบอิเล็กทรอนิกส์ในการทำธุรกรรมเพิ่มขึ้นมาโดยมีการกำหนดรองรับให้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์มีผลใช้บังคับเทียบเท่ากับวิธีการทำสัญญาที่อยู่ในรูปแบบของเอกสารที่เป็นกระดาษ

ในการประชุมของคณะทำงานที่ 3 กลุ่มกฎหมายขนส่ง (Working Group III (Transport Law)) การประชุมสมัยที่ 21 ณ กรุงเวียนนา วันที่ 14 – 25 มกราคม พ.ศ. 2551 และการประชุมของคณะกรรมการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ สมัยประชุมที่ 41 ณ กรุงนิวยอร์ก วันที่ 16 มิถุนายน - 3 กรกฎาคม 2551 ได้กำหนดเกี่ยวกับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ว่า อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วนจะใช้บังคับกับสัญญาซึ่งปรากฏหลักฐานโดยเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์จากเวลาที่ออกเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ใช้บังคับแก่ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้มีสิทธิภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล โดยมีเงื่อนไขว่าบุคคลนั้นจะต้องไม่ใช่ผู้เช่าเรือ (Charterer) ซึ่งถ้าต่อมาอนุสัญญานี้มีผลใช้บังคับในทางระหว่างประเทศไม่ว่าประเทศไทยเลือกที่จะเข้าเป็นภาคีหรือไม่ก็ตาม ก็อาจส่งผลกระทบต่อกฎหมายภายในของไทยได้เช่นกัน โดยเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวกับเอกสารการขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ผู้เขียนจึงเห็นว่าการศึกษาวิเคราะห์อนุสัญญานี้ในประเด็นเกี่ยวกับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เปรียบเทียบกับกฎหมายไทยที่ได้รับผลกระทบ เพื่อพิจารณาถึงความเหมือนและความต่าง ข้อดีและข้อเสียในเรื่องดังกล่าวและพิจารณาว่าประเทศ

ไทยควรจะนำหลักเกณฑ์เหล่านี้มาปรับใช้หรือไม่ ถ้าประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ประเทศไทยต้องเตรียมความพร้อมในการรับมืออย่างไรเพื่อให้สอดคล้องกับหลักสากลและเกิดประโยชน์ต่อประเทศสูงสุด

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาทบทวนคดีและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน (United Nations Convention on Contracts For the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea) ทั้งนี้เพื่อ

1. ศึกษาและทำความเข้าใจหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีผลใช้บังคับในปัจจุบัน ตลอดจนกฎหมายไทยที่มีผลใช้บังคับ
2. วิเคราะห์และพิจารณาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ว่ามีประเด็นปัญหาใดบ้างที่อาจเกิดขึ้นเมื่อมีการใช้บังคับและพิจารณาถึงข้อคิดทางกฎหมายบางประการ
3. พิจารณาถึงความเหมาะสม ข้อดี ข้อเสีย และแนวทางในการนำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน มาปรับใช้ในประเทศไทย ทั้งกับพระราชบัญญัติการรับขนทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เพื่อพิจารณาความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวหรือไม่ต่อไปในอนาคต

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาหลักเกณฑ์และข้อคิดทางกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ตามที่ปรากฏในอนุสัญญา

สหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ตามรายงานการประชุมของคณะทำงานที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) ในการประชุมสมัยที่ 21 ณ กรุง เวียนนา วันที่ 14 – 25 มกราคม พ.ศ. 2551 และรายงานการประชุมของคณะกรรมการ กฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ สมัยประชุมที่ 41 ณ กรุงนิวยอร์ก วันที่ 16 มิถุนายน - 3 กรกฎาคม 2551 และบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง โดยการศึกษาเปรียบเทียบรวมทั้ง วิเคราะห์ถึงปัญหา ที่อาจเกิดขึ้นหากอนุสัญญาดังกล่าวมีผลใช้บังคับในทางระหว่างประเทศและ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับกฎหมายของไทย โดยศึกษาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญา และกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศ กฎหมายของไทยที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งร่างกฎหมาย ที่กำลังแก้ไขอยู่ อันได้แก่

1. อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์ บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading , 1924)
2. พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอัน เดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1968 , ค.ศ.1979 (Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading, 1968 , 1979)
3. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention of the Carriage of Goods by Sea, 1978)
4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534
5. พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548
6. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะไม่ศึกษาเอกสารการขนส่งชนิดเปลี่ยนมือไม่ได้ อย่างเช่น ใบขนส่งของทางทะเล (Sea waybills) ซึ่งไม่สามารถแทนที่ใบตราส่งชนิดโอนเปลี่ยนมือได้ แต่ได้ ศึกษาและอธิบายความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับเอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งในเรื่องความหมาย วิธีการออก การโอนเปลี่ยนมือ และผลในฐานะพยานหลักฐานตามกฎหมายไทยเท่านั้น โดยได้ ทำการเปรียบเทียบกับอนุสัญญาและกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทาง ทะเลและกฎหมายของประเทศไทย ทั้งนี้ประเด็นเรื่องการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนอื่นๆ เช่น การบัญญัติถ้อยคำในกฎหมายอย่างไรจึงจะ

ครอบคลุมและเหมาะสมหรือควรแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตราใดบ้างเพื่อให้สอดคล้องกับเรื่องบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น เป็นประเด็นนอกเหนือการศึกษาในวิทยานิพนธ์จึงไม่กล่าวในรายละเอียด

1.4 วิธีการศึกษา

ผู้เขียนทำการศึกษาวิจัยโดยใช้วิธีศึกษาวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary Research) โดยทำการค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลจากหนังสือ บทความ วารสารต่าง ๆ รายงานการประชุม ฐานข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ วิทยานิพนธ์ สารนิพนธ์ ตั๋ว บทกฎหมายตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทย และยังศึกษาเปรียบเทียบ หลักเกณฑ์ของร่างกฎหมายไทยที่สำคัญซึ่งได้รับผลกระทบ เพื่อวิเคราะห์ถึงความเหมือน ความต่าง ข้อดีและข้อเสียของเรื่องดังกล่าว ว่าประเทศไทยควรจะนำหลักเกณฑ์เหล่านั้นมาปรับใช้หรือไม่ อย่างไร

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1) ทำให้เข้าใจและทราบถึงหลักการและสาระสำคัญของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ในประเด็นเกี่ยวกับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อศึกษาถึงผลดี ผลเสีย และความเหมาะสมเพื่อเป็นแนวทางในการใช้และแก้ไขปัญหที่อาจเกิดขึ้น

2) ทำให้เข้าใจและทราบถึงขอบเขตการบังคับใช้ของกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ คือ พระราชบัญญัติการรับขนทางทะเล พ.ศ. 2534, พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.

3) ทำให้เข้าใจและทราบถึงความเหมาะสมถ้าประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ตลอดจนผลกระทบจากการที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับดังกล่าวที่อาจจะเกิดขึ้น ต่อกฎหมายภายในในประเด็นเรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ และเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาแก้ไขปรับปรุงกฎหมายการรับขนของทางทะเลและกฎหมายที่เกี่ยวข้องของประเทศไทยต่อไปในอนาคต