

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาบทบัญญัติของ Rotterdam Rules เกี่ยวกับประเด็นเรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ (Transport documents and Electronic transport records) พบว่า Rotterdam Rules ให้ความสำคัญกับเอกสารการขนส่งที่อยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะการสร้างเอกสารการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดใหม่ขึ้นมาเรียกว่า บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Transport Record) ซึ่งยังคงมีคุณสมบัติทางกฎหมายสามประการเหมือนคุณสมบัติของใบตราส่งทุกประการ กล่าวคือ ทำหน้าที่เป็นใบรับของ เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล และเป็นเอกสารสิทธิ โดยได้รับรองสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ให้เสมือนกับสถานะทางกฎหมายของเอกสารที่อยู่ในรูปกระดาษ (Paper-based documentation) และรับรองลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Signature) ให้มีผลทางกฎหมายเท่าเทียมกับลายมือชื่อที่เขียนด้วยมือซึ่งปรากฏบนเอกสารกระดาษ เพื่อขจัดปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากการติดต่อสื่อสารและการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์และสร้างความแน่นอนในหลักเกณฑ์ที่จะใช้กับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับ Hague Rules , Hague – Visby Rules และ Hamburg Rules แล้วจะพบว่าอนุสัญญาดังกล่าว ไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้เอกสารการขนส่งที่อยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์แต่อย่างใด ในทางกลับกัน Rotterdam Rules ได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมเนื้อหาในส่วนนี้ให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับทางปฏิบัติทางการค้าระหว่างประเทศและก้าวทันต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีมากกว่า

เมื่อเปรียบเทียบบทบัญญัติของ Rotterdam Rules กับกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลของประเทศไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหลักเกณฑ์เรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ อันได้แก่ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับวิธีการออก การโอนสิทธิ รายละเอียดของสัญญา การตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล การลงลายมือชื่อ การใช้และผลทางพยานหลักฐานตามเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ผู้เขียนพบว่าเนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เกิดจากการนำหลักเกณฑ์ตาม Hague Rules, Hague – Visby Rules มาผสมผสานกับหลักเกณฑ์ใน Hamburg Rules

เมื่อนำหลักเกณฑ์ของ Hague Rules, Hague – Visby Rules และ Hamburg Rules มาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ของ Rotterdam Rules จึงมีความคล้ายคลึงกับข้อเหมือนและข้อต่างของหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 เมื่อเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ของ Rotterdam Rules กล่าวคือ

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์เรื่องวิธีการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic communication) ในเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ของ Rotterdam Rules เปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้วจะพบว่ามีความแตกต่างกันในสาระสำคัญ เนื่องจากบทบัญญัติของกฎหมายไทยไม่มีการบัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องนี้ไว้เลย ในขณะที่ Rotterdam Rules ได้บัญญัติรองรับสถานะของเอกสารการขนส่งในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ว่ามีสถานะเท่าเทียมกับเอกสารการขนส่งในรูปแบบกระดาษและได้นิยามศัพท์ต่างๆรวมถึงวิธีการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ไว้อย่างชัดเจนอีกด้วย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นข้อดีของบทบัญญัติของ Rotterdam Rules ซึ่งสอดคล้องกับพัฒนาการทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในปัจจุบัน ทั้งนี้แม้พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีการบัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกและการใช้ใบตราส่งก็ตาม แต่ก็ไม่ได้มีการกล่าวถึงการใช้เอกสารการขนส่งที่อยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์แต่อย่างใด แม้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จะมีบทบัญญัติที่กล่าวถึงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามใบตราส่งต่อเนื่องไว้ แต่ก็ไม่ได้กำหนดรายละเอียดไว้อย่างชัดเจนแต่ประการใด

ในส่วนที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์การออกเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ Rotterdam Rules มีบทบัญญัติที่ครอบคลุม ชัดเจน และเหมาะสมกับทางปฏิบัติมากกว่า กล่าวคือบัญญัติรองรับไว้ทั้งวิธีการออกเอกสารและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ วิธีการออกเอกสารชนิดใหม่แทนที่เอกสารเดิมที่ได้ออกไปแล้วทั้งในกรณีที่เปลี่ยนจากบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นเอกสารการขนส่งชนิดอื่นที่อยู่ในรูปกระดาษหรือจากเอกสารการขนส่งเป็นบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ การโอนสิทธิตามเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ วิธีการใช้รวมทั้งผลของบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

ส่วนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับรายละเอียดของสัญญา (Contract particulars) ตามเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ มีลักษณะทำนองเดียวกันกับรายการในใบ

ตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มีเพียงข้อแตกต่างในรายละเอียดบางประการเท่านั้น รวมทั้งผลกรณีที่รายการของสัญญาไม่ครบถ้วนก็ได้กำหนดไว้ทำนองเดียวกัน แต่ทั้งนี้วิธีการตรวจสอบและอธิบายขยายความข้อมูลในรายละเอียดของสัญญาตาม Rotterdam Rules ได้กำหนดวิธีการตรวจสอบและบันทึกข้อมูลไว้ชัดเจนกว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กล่าวคือวิธีการตรวจสอบต้องเป็นวิธีการอันสมควรแก่วิสัยและพฤติการณ์ในภาวะเช่นนั้นและเป็นวิธีการปฏิบัติทางการค้าที่เหมาะสมด้วยและยังกำหนดวิธีการบันทึกข้อสงวนไว้อย่างชัดเจน

นอกจากนี้ Rotterdam Rules ยังได้มีการกำหนดถึงการลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Signature) ไว้อย่างชัดเจนว่ามีผลเหมือนการลงลายมือชื่อในกระดาษ และมีการเพิ่มเติมบทบัญญัติเรื่องการระบุตัวผู้ขนส่งหรือข้อสันนิษฐานเกี่ยวกับตัวผู้ขนส่งไว้ในรายละเอียดของสัญญาเพื่อประโยชน์ในการหาตัวผู้รับผิดชอบในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นตามสัญญารับขนของและในการฟ้องคดีเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกผู้รับโอนโดยสุจริต ซึ่งหลักเกณฑ์ทั้งสองข้างต้นเป็นหลักเกณฑ์ใหม่ที่ไม่เคยปรากฏมาก่อนทั้งใน Hague Rules, Hague – Visby Rules และ Hamburg Rules และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

กรณีหลักเกณฑ์เรื่องผลของเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เมื่อโอนไปยังบุคคลภายนอกนั้น Rotterdam Rules ได้กำหนดถึงผลของการอ้างรายละเอียดของสัญญาเป็นพยานหลักฐาน ทั้งในเรื่องสภาพภายนอกแห่งของ การจ่ายค่าระวาง และการสันนิษฐานถึงตัวผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจน ซึ่งในเรื่องสภาพภายนอกแห่งของและการจ่ายค่าระวาง มีหลักการทำนองเดียวกันกับหลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 คือผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์รายละเอียดของสัญญาเป็นอย่างอื่นได้ ถ้าเอกสารการขนส่งชนิดโอนเปลี่ยนมือได้หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดโอนเปลี่ยนมือได้ ได้โอนไปยังบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อในรายละเอียดของสัญญาที่ปรากฏในเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น แต่ทั้งนี้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังได้กำหนดรวมถึงค่าเรือเสียเวลา (demurrage) ที่เกิดขึ้น ณ ท่าเรือด้วย ในขณะที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ไม่ได้กำหนดเรื่องนี้ไว้แต่อย่างใด

เมื่อพิจารณาถึงหลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบของผู้ส่งของการแจ้งรายละเอียดแห่งของนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และ Rotterdam Rules ก็มีหลักเกณฑ์ในทำนองเดียวกัน

เมื่อได้ทำการศึกษาถึงปัญหาและผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับกฎหมายไทยหาก Rotterdam Rules มีผลใช้บังคับเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศแล้วไม่ว่าประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีหรือไม่ก็อาจหลีกเลี่ยงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ กล่าวคือ ในปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์เพียงฉบับเดียว คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ซึ่งให้เสริมหรือประกอบกับกฎหมายทุกฉบับที่ใช้บังคับอยู่รวมถึงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อรองรับความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นในรูปของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ก็ยังไม่มีความครอบคลุมชัดเจนเพียงพอ เนื่องจากเนื้อหาในพระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายที่ใช้กับธุรกรรมทางพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ทั่วไป ไม่มีรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารการขนส่งโดยเฉพาะเรื่องความเป็นเอกสารสิทธิและการโอนเปลี่ยนมือบัญชีไว้แต่อย่างใด ส่วนกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลของไทย คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ก็ไม่ได้มีบทบัญญัติส่วนใดกล่าวถึงเอกสารการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ตาม Rotterdam Rules ไว้เช่นกัน และแม้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มีบทบัญญัติที่กล่าวถึงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ตามใบตราส่งต่อเนื่องไว้ และมีบทบัญญัติเรื่องการทำเป็นหนังสือว่ารวมถึงวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย แต่ก็ไม่ได้มีรายละเอียดหรือวิธีการที่ชัดเจนแต่อย่างใด นอกจากนี้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ก็ยังให้นำบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาใช้บังคับในเรื่องเกี่ยวกับใบตราส่งด้วยโดยอนุโลม กรณีเช่นนี้จึงอาจทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมการขนส่งอาจเกิดความไม่มั่นใจในการใช้และสถานะทางกฎหมายของเอกสารการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ กล่าวคือหากมีข้อพิพาทซึ่งต้องอาศัยบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานแล้วกฎหมายจะรองรับเพียงใด และเมื่อวิเคราะห์ถึงประเด็นปัญหาตามกฎหมายไทยในกรณีที่นำบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในประเทศไทย อาจแยกได้เป็นสามประเด็นปัญหาใหญ่ๆ ได้แก่

ประการแรกปัญหาเรื่องความปลอดภัยในการใช้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ผู้เขียนเห็นว่าเทคโนโลยีลายมือชื่อดิจิทัลหรือลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature or Electronic Signature) ซึ่งมีการใช้เทคโนโลยี PKI (Public Key Infrastructure) หรือระบบกฎหมายสาธารณะคอยตรวจสอบว่าใครเป็นผู้ลงลายมือชื่อและข้อความที่ได้รับมีความถูกต้องแท้จริงมากน้อยเพียงใดนั้นเป็นวิธีการที่เชื่อถือได้ เนื่องจากเป็นเทคโนโลยีที่มีความปลอดภัยในการรักษาความลับ (Confidentiality) เพื่อยืนยันว่าข้อมูลที่ส่งมีเพียงผู้ส่งและผู้รับเท่านั้นที่ล่วงรู้ มีความครบถ้วนของข้อมูล (Integrity) เพื่อยืนยันว่าข้อมูลไม่ถูกเปลี่ยนแปลงในระหว่างการส่งข้อมูล มีการระบุตัวบุคคล (Authentication) เพื่อยืนยันว่าบุคคลที่ติดต่อด้วยเป็นบุคคลที่กล่าวอ้างถึงจริง และการห้ามปฏิเสธความรับผิดชอบ (Non-repudiation) ทำให้ผู้ส่งไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าไม่ได้เป็นผู้ทำธุรกรรมนั้น ดังนั้น เมื่อมีการลงลายมือชื่อดิจิทัลหรือลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ในบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ผู้รับปลายทางสามารถตรวจสอบและยืนยันลายมือชื่อนี้ได้ว่าเป็นของผู้ส่งจริง และยังสามารถนำลายมือชื่อนี้ไปใช้เป็นหลักฐานพิสูจน์ความถูกต้องแท้จริงกันในชั้นศาลได้ว่า ข้อมูลที่ส่งมาไม่มีการแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงหลังจากที่ได้มีการลงลายมือชื่อกันแล้ว เพราะจะมีการลงวันที่และเวลาของการลงลายมือชื่อในข้อความอิเล็กทรอนิกส์ไว้เสมอ (Time-Stamping) ซึ่งจะสามารถรักษาความปลอดภัยของข้อมูล ช่วยสร้างความเชื่อมั่นแก่คู่สัญญาและสามารถป้องกันความเสียหายอันเกิดจากการเข้าไปเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อมูลและการปลอมลายมือชื่อได้ในระดับหนึ่ง ทั้งนี้มีบทบัญญัติของพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 4 ประกอบมาตรา 9 ออกมารองรับในเรื่องนี้แล้ว

ประการที่สองปัญหาเรื่องการโอนสิทธิตามบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ผู้เขียนเห็นว่าในกรณีที่มีการโอนหรือส่งบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งมีลักษณะเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สามารถนำความหมายของการสลักหลังและส่งมอบตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 27 มาปรับใช้โดยเทียบเคียง (Analogy) ได้ โดยเห็นว่าการสลักหลังและส่งมอบนั้นไม่จำเป็นต้องมีการโอนหรือส่งมอบกันทางกายภาพคือการลงลายมือชื่อด้วยมือและหยิบยื่นตัวใบตราส่งให้แก่เพียงอย่างเดียว การโอนบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งมีลักษณะเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ไม่มีรูปร่างย่อมจะทำได้เพื่อให้ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามบันทึกดังกล่าวไปอยู่ในความครอบครองหรือควบคุมของผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอน (ผู้รับข้อมูล) เพื่อให้ผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนกลายเป็นผู้ทรง (Holder) ซึ่งมีอำนาจแต่เพียงผู้เดียว (Exclusive control) ที่จะใช้สิทธิควบคุม (Right of control) เหนือบันทึกนั้นและมีสิทธิได้รับ

มอบจากผู้ขนส่ง ดังนั้น จึงสามารถตีความให้ปรับใช้เทียบเคียง (Analogy) กับวิธีการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 มาตรา 22 ได้ กล่าวคือ การโอนสิทธิควบคุมผ่านวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ถือว่าได้มีการโอนสิทธิควบคุมเมื่อข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นได้เข้าสู่ระบบข้อมูลของผู้รับโอนที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้โอนที่ทำการส่งข้อมูลแล้ว แต่ทั้งนี้ผู้เขียนเห็นว่าพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ยังไม่ชัดเจนเพียงพอในการนำมาบังคับใช้กับการโอนบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยควรมีการบัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องรูปแบบวิธีการโอนสิทธิควบคุมหรือการสลักหลังและส่งมอบบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ให้มีความชัดเจนลงในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อรองรับว่าในกรณีที่มีการโอนหรือส่งบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ให้แก่ผู้รับโอนข้อมูลโดยผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือเครือข่ายอินเทอร์เน็ตจะมีผลทางกฎหมายทำให้ผู้รับโอนข้อมูลมีฐานะเป็นผู้ทรงบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์มีสิทธิและหน้าที่เช่นเดียวกับผู้ทรงใบตราส่งในรูปแบบกระดาษ และเน้นว่าวิธีการโอนสิทธิควบคุมทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องมีหลักประกันว่าวิธีการดังกล่าวต้องมีลักษณะเฉพาะรัดกุมสามารถพิสูจน์ตัวบุคคลผู้เป็นเจ้าของลายมือชื่อได้

ส่วนประการสุดท้ายปัญหาเรื่องการรับฟังข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์จากบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐาน ผู้เขียนเห็นว่าแม้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะไม่ได้กำหนดแบบของสัญญารับขนของทางทะเลเอาไว้ เมื่อมีปัญหาหรือคดีขึ้นสู่ศาลสามารถนำสืบถึงตัวสัญญารับขนของทางทะเลโดยวิธีใดก็ได้เพราะกฎหมายไม่ต้องการหลักฐานเป็นลายลักษณ์อักษรแต่อย่างใด ส่วนการอ้างอิงใบตราส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นพยานหลักฐานเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องเกี่ยวกับสัญญารับขนตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ซึ่งต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้น เนื่องจากใบตราส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นเพียงหลักฐานเบื้องต้นของสัญญารับขนของทางทะเล ทำให้ผู้นำสืบมีสิทธินำพยานบุคคลหรือพยานหลักฐานอื่นแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความในใบตราส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ว่าไม่ถูกต้องหรือไม่เป็นไปตามที่ตกลงกันได้ เว้นแต่กรณีที่กฎหมายกำหนดให้เป็นพยานหลักฐานเด็ดขาด ดังนั้นจึงสามารถนำสืบตัวใบตราส่งที่อยู่ในรูปข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ตาม

วิธีการที่ได้กล่าวไปแล้ว โดยอาศัยพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ประกอบกับข้อกำหนดคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2540

ทั้งนี้แม้ข้อมูลจากบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์สามารถรับฟังเป็นพยานหลักฐานได้ก็ตาม แต่พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ก็ไม่ได้ระบุรายละเอียดในกระบวนการนำสืบและรับฟังพยานไว้อย่างชัดเจนนัก และโดยเฉพาะกรณีของใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งหากต้องมีการใช้เป็นพยานหลักฐานในศาลก็ยังไม่ตัวอย่างปรากฏให้เห็นว่ากระบวนการขั้นตอนการนำสืบ และผลการรับฟังเป็นพยานหลักฐานเป็นอย่างไร ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรมีการกำหนดประเภทของสื่ออิเล็กทรอนิกส์ที่จะนำมาใช้เป็นพยานหลักฐานให้ชัดเจนเพื่อประโยชน์ในการนำสืบ โดยควรบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับพยานหลักฐานทางอิเล็กทรอนิกส์ให้มีความชัดเจน ทั้งในด้านบทนิยาม วิธีการนำเสนอต่อศาล วิธีการนำสืบ รวมถึงหลักเกณฑ์ในเรื่องการลงลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ และผลทางกฎหมายเพื่อให้ข้อมูลที่อยู่ในรูปอิเล็กทรอนิกส์สามารถนำเสนอเป็นพยานหลักฐานในศาลได้อย่างมีประสิทธิภาพ สมดังเจตนารมณ์ของคณะกรรมการการค้าระหว่างประเทศแห่งองค์การสหประชาชาติ (UNCITRAL) และพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2544 ที่มีหลักว่าไม่ควรปฏิเสธไม่รับฟังข้อมูลจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์เพียงเพราะว่าข้อมูลนั้นเป็นข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มิใช่กระดาษ เพื่อความเป็นธรรมต่อคู่ความและช่วยให้ศาลได้มีข้อมูลที่เพียงพอในการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานอันเกิดจากสื่ออิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างถูกต้อง อีกทั้งยังเป็นการวางแนวทางให้ชัดเจนขึ้นเพื่อให้ศาลได้ตีความไปในแนวทางเดียวกัน หรืออาจกำหนดวิธีการขั้นตอนการอ้างบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ไว้ให้ชัดเจนในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ทั้งเรื่องวิธีการนำสืบถึงความถูกต้องแท้จริงของข้อมูลจากบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เรื่องต้นฉบับเอกสารและสำเนาเอกสารเพื่อให้ใช้กับบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ และควรกำหนดหลักเกณฑ์ในการรับฟังพยานบอกเล่าเพื่อมิให้เป็นอุปสรรคในการใช้ข้อมูลจากบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ และสามารถนำสืบพยานบุคคลเปลี่ยนแปลงแก้ไขบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้เสมอ

ดังนั้นหากประเทศไทยประสงค์จะเข้าเป็นภาคีของ Rotterdam Rules แล้ว ผู้เขียนเห็นว่าเฉพาะบทบัญญัติในเรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์นั้นประเทศไทยสามารถยอมรับได้ เพราะบทบัญญัติของ Rotterdam Rules นั้นมีเนื้อหาที่ครอบคลุม มีความชัดเจน และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติในปัจจุบันมากกว่าพระราชบัญญัติการรับขนของ

ทางทะเล พ.ศ. 2534 และร่างพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จึงเป็นการดีที่จะพิจารณาหลักเกณฑ์ของ Rotterdam Rules มาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลของไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ทั้งในส่วนของบทนิยาม วิธีการออก วิธีการโอน และผลของการใช้เอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์

นอกจากนี้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังมีข้อบกพร่องในการบังคับใช้อยู่หลายประการ เช่น ความไม่ชัดเจน หรือไม่เป็นธรรมในบางเรื่องอาทิเช่น ปัญหาอำนาจฟ้องของผู้รับตราส่ง การอ้างข้อจำกัดและยกเว้นความรับผิดชอบของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง รวมทั้งยังไม่มีบทบัญญัติครอบคลุมถึงเอกสารการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ จากข้อบกพร่องดังกล่าวผู้เขียนเห็นว่าจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายภายในของไทย คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อให้สอดคล้องกับพัฒนาการของการรับขนของทางทะเลในปัจจุบัน โดยควรเริ่มจากการเพิ่มบทนิยาม เรื่องการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์, บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์, วิธีการออกและการโอนเปลี่ยนมือ วิธีการลงลายมือชื่อ, การพิสูจน์ความถูกต้องแท้จริงและการกล่าวอ้างเป็นพยานหลักฐาน เป็นต้น โดยอาศัยแนวทางของ Rotterdam Rules มาเป็นแม่แบบ

ดังนั้นเพื่อเป็นการพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายการรับขนของทางทะเลและการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทยให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับเทคโนโลยีที่พัฒนาอย่างรวดเร็วจึงมีความเหมาะสมที่ประเทศไทยจะนำบทบัญญัติของ Rotterdam Rules มาเป็นแนวทางพัฒนากฎหมายไทยพร้อมทั้งเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับกระบวนการนำสืบบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ในฐานะพยานหลักฐานด้วย เพื่อให้มีความชัดเจนและขจัดปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่แน่นอนของกฎหมายต่อไปในอนาคต ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า การที่จะทำให้บันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์หรือเอกสารการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์อื่น ๆ มีผลบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ ควรจะบัญญัติกฎหมายออกมาให้ชัดเจน และมีเนื้อหาครอบคลุมทั้งเงื่อนไขในทางปฏิบัติและทางกฎหมาย ก็จะทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายโดยเฉพาะผู้ใช้และผู้รับโอนบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์มีความมั่นใจมากกว่าการอาศัยแต่เพียงความตกลงของคู่สัญญาที่ตกลงยอมให้มีการนำวิธีการทางสื่ออิเล็กทรอนิกส์มาใช้ จึงควรบัญญัติกฎหมายให้มีความชัดเจนในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นต้นว่า

“เอกสารการขนส่ง ให้หมายความถึงใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น หรือเอกสารอื่นทั้งที่โอนเปลี่ยนมือได้และโอนเปลี่ยนมือไม่ได้ ไม่ว่าจะอยู่ในรูปของข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์หรือไม่ก็ตาม ซึ่งเป็นหลักฐานที่แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้แล้วและเป็นหลักฐาน ของสัญญารับขนของทางทะเล” ก็จะช่วยในการพัฒนาเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการ ขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้เป็นอย่างดี รวมทั้งให้คำจำกัดความ “การทำเป็นลายลักษณ์อักษร ว่า ให้รวมถึงวิธีการใช้ข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วย”

การให้นิยาม “การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ หมายถึง ข้อมูลที่เกิดจากการ สร้าง ส่ง, รับ หรือจัดเก็บโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์, หรือโดยวิธีการทางแสง (optical), หรือโดย วิธีการทางดิจิทัล (digital) หรือวิธีการอื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งสามารถเข้าถึงเพื่อใช้สำหรับการ อ้างอิงได้ในภายหลังตามวิธีการที่กำหนดไว้”

“การออกบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดโอนเปลี่ยนมือได้ หมายถึง การออกบันทึกข้อมูลที่ประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับสัญญารับขนของทางทะเลที่สร้างขึ้นโดยวิธีการ ทางอิเล็กทรอนิกส์โดยผู้ขนส่ง ตามกระบวนการที่เชื่อมั่นได้ว่าบันทึกข้อมูลนั้นอยู่ภายใต้การ ควบคุมตามวิธีการที่กำหนดตั้งแต่การสร้างจนกระทั่งสิ้นสุดผลลง”

ส่วนกรณีลายมือชื่อที่ต้องลงในเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทาง อิเล็กทรอนิกส์ ต้องกำหนดวิธีการไว้ให้ชัดเจน เช่น “เอกสารการขนส่งต้องถูกลงลายมือชื่อโดยผู้ ขนส่งหรือบุคคลที่กระทำในนามผู้ขนส่ง โดยบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ต้องมี ลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่กระทำในนามของผู้ขนส่งหรือวิธีการอื่นใน ทำนองเดียวกัน และต้องสามารถพิสูจน์ถึงความสัมพันธ์และอำนาจของบุคคลที่ลงนามในบันทึก ข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ได้” ก็จะช่วยแก้ปัญหาได้ในระดับหนึ่ง แต่ทั้งนี้การแก้ไข ปรับปรุงในส่วนอื่นๆ เช่น ควรใช้ถ้อยคำในการบัญญัติกฎหมายเรื่องวิธีการติดต่อสื่อสารทาง อิเล็กทรอนิกส์และบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างไรจึงจะครอบคลุมและมีความ เหมาะสม หรือควรแก้ไขเพิ่มเติมหรือปรับปรุงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตราใดบ้างเพื่อให้สอดคล้องกับการแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น เป็นประเด็นนอกเหนือการศึกษาในวิทยานิพนธ์นี้จึงไม่กล่าวในรายละเอียด

แต่เนื่องจาก Rotterdam Rules ไม่อนุญาตให้มีการตั้งข้อสงวนในการบังคับใช้ บทบัญญัติต่างๆ ในอนุสัญญา ประเทศไทยจึงไม่สามารถพิจารณาเฉพาะในส่วนหลักเกณฑ์ เกี่ยวกับเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น ยังต้องพิจารณา

ศึกษาอีกหลายประเด็นประกอบด้วยเพื่อความเหมาะสมและดำรงไว้ซึ่งผลประโยชน์ของประเทศ ก่อนที่จะตัดสินใจว่าจะเข้าเป็นภาคี Rotterdam Rules หรือไม่ เช่น เรื่องขอบเขตการใช้บังคับตาม Rotterdam Rules ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง การใช้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากสัญญารับขนส่ง เป็นต้น

หากมีการนำ Rotterdam Rules มาบังคับใช้ในประเทศไทยผู้เขียนเห็นว่าจะต้องมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 ในเรื่องของเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ให้มีความสอดคล้องกับ Rotterdam Rules เนื่องจากจะส่งผลดีต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายที่จะมีกฎหมายที่ทันสมัยสามารถรองรับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ ให้ดำเนินไปได้ด้วยดี ดังนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า เนื่องจากการที่ร่างพระราชบัญญัติแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ยังไม่ได้รับความเห็นชอบที่จะประกาศใช้ จึงเป็นโอกาสอันดีที่จะนำหลักเกณฑ์เรื่องเอกสารการขนส่งและบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ตาม Rotterdam Rules มาบัญญัติเพิ่มเติมลงไปในการแก้ไขพระราชบัญญัติแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. เพื่อให้พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเลของไทยมีความชัดเจน ทันสมัย มีเนื้อหาที่ครอบคลุมครอบคลุมทำให้สามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาที่อาจจะเกิดจากการใช้ข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญารับขนส่งทางทะเลได้ ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนส่งทางทะเลที่ทันสมัยและทัดเทียมกับนานาชาติอารยประเทศ อันจะเป็นผลให้การประกอบธุรกิจการรับขนส่งทางทะเลของประเทศไทยเป็นไปโดยราบรื่นและเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชยนาวิของประเทศไทยให้ก้าวไกลอีกด้วย