

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

การนำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาบังคับใช้ในคดีของศาลนั้น มิได้มีการบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะว่า ปัญหาข้อกฎหมายใดในคดีรับขนของทางทะเลที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง ดังนั้น ในการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 รวมถึงการวิเคราะห์ว่าปัญหาข้อกฎหมายใดในคดีรับขนของทางทะเลที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง จึงต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์การนำกฎหมายสารบัญญัติมาบังคับใช้ในคดีแพ่งและพาณิชย์ทั่วไป เนื่องจากคดีรับขนของทางทะเลเป็นคดีแพ่งและพาณิชย์ประเภทหนึ่ง โดยแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายในคดีแพ่งและพาณิชย์ทั่วไปของศาล ไม่ว่าจะเป็นในศาลของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law ศาลของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Civil Law รวมถึงศาลไทย มีหลักการที่คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ ศาลมีอำนาจที่จะหยิบยกข้อกฎหมายมาบังคับใช้กับข้อเท็จจริงของคดี โดยไม่ถูกผูกมัดตามข้อกฎหมายที่คู่ความได้กล่าวอ้าง เว้นแต่ในกรณีที่การนำกฎหมายมาบังคับใช้ในคดีนั้น จะเป็นการเปลี่ยนแปลงประเด็นข้อพิพาทแห่งคดี หรือนอกเหนือจากข้อเท็จจริงในคดีแล้ว ศาลย่อมไม่มีอำนาจที่จะหยิบยกข้อกฎหมายดังกล่าวขึ้นวินิจฉัยได้

อย่างไรก็ตาม ศาลอาจหยิบยกข้อกฎหมายขึ้นวินิจฉัยได้ แม้จะเป็นกรณีที่การวินิจฉัยจะเป็นการเปลี่ยนแปลงประเด็นข้อพิพาทแห่งคดี หรือเป็นการวินิจฉัยนอกเหนือจากข้อเท็จจริงในคดีก็ตาม หากข้อกฎหมายนั้น เป็นข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ซึ่งเป็นข้อยกเว้นของข้อจำกัดการนำกฎหมายมาใช้บังคับในคดีของศาล และเป็นปัญหาที่สำคัญซึ่งมีความสัมพันธ์กับการวิเคราะห์ว่าปัญหาข้อกฎหมายใดในคดีรับขนของทางทะเลที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง เพราะหากเป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนแล้ว ศาลย่อมสามารถใช้ดุลพินิจยกขึ้นวินิจฉัยได้เองแม้จะเป็นการวินิจฉัยนอกประเด็นข้อพิพาท หรือเกินคำขอของคู่ความก็ตาม ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้นับเป็นปัญหาที่มีความสำคัญมากในทางปฏิบัติของศาล เนื่องจากใน

ปัจจุบัน ปัญหาข้อกฎหมายใดในคดีรับขนของทางทะเลที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เองยังไม่มี ความแน่นอนในทางปฏิบัติ โดยสะท้อนให้เห็นจากคำพิพากษาของศาลที่มีความแตกต่างกัน

การพิจารณาว่าปัญหาข้อกฎหมายใดในคดีรับขนของทางทะเลที่ศาลสามารถวินิจฉัยได้เอง นั้น หากพิจารณาจากเจตนารมณ์ในการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว จะเห็นได้ว่า ในการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น มีประเด็นในการ พิจารณาว่า ประเทศไทยในขณะนั้นเป็นประเทศผู้ขนส่ง หรือประเทศผู้ส่ง เพื่อจะได้พิจารณาร่าง พระราชบัญญัติให้สอดคล้องกับประโยชน์ของประเทศ ความคิดคำนึงผลประโยชน์ของประเทศชาติใน ลักษณะดังกล่าวเป็นสิ่งที่ดีและเข้าใจได้ แต่ในการพิจารณาร่างกฎหมายเพื่อใช้บังคับกับธุรกรรม การค้าระหว่างประเทศซึ่งต้องใช้เป็นเครื่องมืออันหนึ่งในการทำให้การค้าระหว่างประเทศดำเนินไป ด้วยความราบรื่น คู่สัญญาทุกฝ่ายควรได้รับการคุ้มครองหรือกำหนดสิทธิหน้าที่ของตนตามกฎหมาย โดยเท่าเทียมกัน กฎหมายที่จะร่างขึ้นจึงควรคำนึงถึงความเป็นธรรมเป็นสำคัญ¹⁸⁸

ดังนั้น ในการตีความและการบังคับใช้ รวมถึงการยกปัญหาข้อกฎหมายในพระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นวินิจฉัยโดยศาล จึงต้องคำนึงถึงความเป็นธรรมเป็นสำคัญ แม้ว่าในคดีรับขนของทางทะเลซึ่งเป็นคดีแพ่งและพาณิชย์นั้น ยากที่จะบอกได้ว่า อย่างไรถึงจะเรียกว่า เป็นธรรมแก่คู่กรณี แต่อย่างน้อยที่สุดก็ควรที่จะให้ผลของคำพิพากษาก่อให้เกิดความเสียหายน้อย ที่สุดแก่คู่ความทุกฝ่ายนั่นเอง

ทั้งนี้ จากการศึกษาประเด็นปัญหาข้อกฎหมายที่น่าสนใจในพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้แก่ ประเด็นปัญหาหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ปัญหาหน้าที่และสิทธิของผู้ส่ง ปัญหาความรับผิดของผู้ขนส่ง ปัญหาอายุความ ปัญหาข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ปัญหา ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง และการคิดค่าเสียหายแล้ว ประเด็นปัญหาใดที่เป็นปัญหาข้อ กฎหมายที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เองนั้น นอกจากจะต้องคำนึงถึงตัวบทกฎหมายแล้ว ยังจะต้อง คำนึงถึงหลักเกณฑ์การบังคับใช้กฎหมายตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งด้วย ซึ่งมีหลัก สำคัญว่า ศาลสามารถยกปัญหาข้อกฎหมายขึ้นวินิจฉัยชี้ขาดข้อเท็จจริงได้โดยที่คู่ความไม่จำต้อง

¹⁸⁸ กำชัย จงจักรพันธ์, “การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย : ข้อพิจารณา บางประการในการร่างกฎหมาย”, วารสารนิติศาสตร์, น. 225 (มิถุนายน, 2549).

กล่าวอ้างแต่ประการใด แต่ต้องเป็นกรณีที่คู่ความได้กล่าวอ้างข้อเท็จจริงดังกล่าวไว้ และเป็นข้อเท็จจริงที่ได้มาโดยถูกต้องตามกระบวนการวิธีพิจารณาความ

นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายของศาลนั้น ต้องไม่มีผลเป็นว่าศาลสามารถที่จะแก้ไขเปลี่ยนแปลงประเด็นข้อพิพาทแห่งคดีได้ และต้องไม่เป็นการปรับใช้นอกเหนือคำขอของคู่ความ เว้นแต่ในกรณีปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ซึ่งศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง แม้ว่าจะเป็นการนอกประเด็นข้อพิพาท หรือเกินคำขอของคู่ความก็ตาม

อย่างไรก็ตาม ปัญหาข้อกฎหมายใดเป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนนั้นมิได้มีการบัญญัติไว้ชัดเจน แต่จากการศึกษาจากคำพิพากษาฎีกา และความเห็นของนักกฎหมายแล้ว อาจสรุปได้ว่า หากข้อกฎหมายดังกล่าวเกี่ยวข้องกับกฎหมายมหาชน ก็เป็นข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน และในกรณีที่ข้อกฎหมายนั้นเป็นข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายเอกชน ก็ต้องพิจารณาต่อไปอีกว่า บทบัญญัติของกฎหมายเอกชนนั้น เปิดโอกาสให้คู่กรณีตกลงกันเป็นอย่างอื่นหรือไม่ หากบทบัญญัติดังกล่าวไม่เปิดโอกาสให้คู่ความตกลงยกเว้นกันเป็นอย่างอื่น ข้อกฎหมายนั้นก็จะเป็นข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เองเมื่อศาลเห็นสมควร ทั้งนี้ มาตรา 150¹⁸⁹ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ยังได้วางหลักเกี่ยวกับการกระทำที่เป็นโมฆะ หรือไม่มีผลใช้บังคับทางกฎหมาย ซึ่งเป็นกรณีที่ถือได้ว่า การกระทำที่ขัดต่อมาตรา 150 นี้ เป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ซึ่งศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง แม้ว่าจะเป็นการนอกประเด็นข้อพิพาท หรือเกินคำขอของคู่ความก็ตาม อันได้แก่ การกระทำที่มีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย หรือเป็นการฝ่าฝืน หรือเป็นการขัดต่อศีลธรรมอันดีของประชาชน

นอกจากนี้ หลักในการพิจารณาว่าข้อกฎหมายใดเป็นข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนหรือไม่ ก็ต้องพิจารณาจากบทบัญญัติของกฎหมายวิธีพิจารณาความนั้นว่าได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้หรือไม่ และหากคู่ความ หรือศาลไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวจะทำให้ผลของคดีเปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ หากทำให้ผลของคดีเปลี่ยนแปลงไปแล้ว ปัญหาข้อกฎหมายวิธี

¹⁸⁹ มาตรา 150 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า

“การใดมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย เป็นการฝ่าฝืนหรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ”

พิจารณาความนั้น ก็เป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ซึ่งศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง เช่น เรื่องอำนาจฟ้อง ฟ้องซ้ำ ฟ้องซ้อน เป็นต้น

ทั้งนี้ ผู้เขียนขอกล่าวโดยสรุปถึงความเห็นของผู้เขียนในการยกปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเลขึ้นวินิจฉัยได้เองโดยศาล เนื่องจากการยกปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวเนื่องกับประเด็นข้อพิพาทเพื่อปรับบทเข้ากับข้อเท็จจริงที่คู่ความกล่าวอ้าง และในกรณีของการยกปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นวินิจฉัยได้เอง แม้ว่าจะเป็นการนอกประเด็นข้อพิพาท หรือเกินคำขอของคู่ความ รวมถึงกรณีที่ศาลไม่อาจยกปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเลขึ้นวินิจฉัยได้ เนื่องจากไม่ใช่ปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน และศาลไม่มีอำนาจยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง ดังต่อไปนี้

5.1.1 ปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเลที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง

ปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเลที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง ได้แก่ ประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้

5.1.1.1 ปัญหาเรื่องข้อตกลง หรือข้อกำหนดในสัญญารับขนของทางทะเลที่ขัดต่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ตามมาตรา 17 วรรคหนึ่ง และวรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

มาตรา 17 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้วางหลักไว้ว่า ข้อตกลง หรือข้อกำหนดในสัญญารับขนของทางทะเลดังต่อไปนี้ หากขัดต่อพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ย่อมตกเป็นโมฆะ

- 1) ปลดปล่อยผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดชอบใดๆ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้
- 2) กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 หรือมาตรา 60
- 3) บัดการะการพิสูจน์ซึ่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งไปให้ผู้ส่งหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิสูจน์
- 4) ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญารับขนของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย

ทั้งนี้ ศาลสามารถยกปัญหาข้อกฎหมายตามมาตรา 17 วรรคหนึ่งแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นวินิจฉัยได้เอง เนื่องจากปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวข้องด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชน และคู่ความไม่สามารถตกลงเปลี่ยนแปลงบทบัญญัติดังกล่าวได้ มิฉะนั้นข้อตกลงดังกล่าวตกเป็นโมฆะ

นอกจากนี้ มาตรา 17 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้วางหลักไว้ว่า ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดดังกล่าวตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญารับขนของทางทะเล โดยให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะดังกล่าว ซึ่งคล้ายกับหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 173¹⁹⁰ กรณีตามมาตรา 17 วรรคสองนี้จึงเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชนเช่นเดียวกัน

5.1.1.2 ปัญหาเรื่องการสันนิษฐานเรียกองค์เสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้าตามมาตรา 48 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

กำหนดระยะเวลา 60 วัน ตามมาตรา 48 ไม่ใช่เรื่องอายุความ เพราะอายุความนั้นเป็นการกำหนดเวลาไว้เพื่อให้ใช้สิทธิฟ้องคดี แต่กำหนดระยะเวลา 60 วัน ตามมาตรา 48 เป็นกำหนดระยะเวลาเรียกร้องสิทธิเรียกร้องของผู้รับตราส่ง ซึ่งเป็นเรื่องของการกำหนดเวลาได้สิทธิ เสียสิทธิตามกฎหมายในส่วนสารบัญญัติ อันเป็นการวินิจฉัยข้อกฎหมายในเรื่องอำนาจฟ้อง ซึ่งเป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวข้องด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชนที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เองนั่นเอง ดังนั้น แม้ผู้ขนส่งไม่ยกกำหนดระยะเวลาการใช้สิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการส่งมอบชักช้าตามมาตรา 48 นี้ขึ้นกล่าวอ้างแล้ว ศาลก็สามารถยกมาตรา 48 นี้ขึ้นวินิจฉัยเองได้ เนื่องจากเป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวข้องด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชน

นอกจากนี้ การใช้สิทธิเรียกร้องอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้าของผู้ขนส่งตามมาตรา 48 นั้น ผู้รับตราส่งต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือไปยังผู้ขนส่ง กรณีนี้จึงเป็นเรื่องของแบบอีกประการหนึ่ง เนื่องจากตามมาตรา 152 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้วางหลักไว้ว่า การ

¹⁹⁰ มาตรา 173 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า

“ถ้าส่วนใดส่วนหนึ่งของนิติกรรมเป็นโมฆะ นิติกรรมนั้นย่อมตกเป็นโมฆะทั้งสิ้น เว้นแต่จะพึงสันนิษฐานได้โดยพฤติการณ์แห่งกรณีว่า หากคู่กรณีได้รู้ว่าการนั้นเป็นโมฆะแล้ว คู่กรณีเจตนาจะให้ส่วนที่ไม่เป็นโมฆะนั้น แยกออกจากส่วนที่เป็นโมฆะได้”

ใดที่มีได้ทำให้ถูกต้องตามแบบที่กฎหมายบังคับไว้เป็นโมฆะ ดังนั้น กรณีจึงถือได้ว่าเป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวข้องด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชนที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง

5.1.1.3 ปัญหาเรื่องเหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 60 (1) และ (3) แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

กรณีตามมาตรา 60 (1) นี้ ผู้เขียนเห็นว่า ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง เนื่องจากเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชน โดยเป็นกรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นเกิดจากการกระทำโดยเจตนา หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ และรู้อยู่แล้วว่าความสูญหาย เสียหายนั้นจะเกิดขึ้น ซึ่งเป็นกรณีที่มีผลกระทบต่อประโยชน์ส่วนรวม และความสงบเรียบร้อยในสังคม

กรณีตามมาตรา 60 (3) ผู้เขียนเห็นว่า ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง เช่นเดียวกันกับในกรณีของมาตรา 60 (1) เนื่องจากเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชน โดยเป็นกรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งที่มีเจตนาจะฉ้อฉลผู้รับตราส่ง หรือบุคคลภายนอก อันอาจมีความร้ายแรงเทียบเคียงได้กับความผิดอาญา ซึ่งเป็นกรณีที่มีผลกระทบต่อประโยชน์ส่วนรวม และความสงบเรียบร้อยในสังคม

5.1.1.4 ปัญหาเรื่องผลของการที่ผู้ขนส่งบรรทุกของบนปากรวางเรือโดยไม่มีอำนาจกระทำได้ ตามมาตรา 11 วรรคสี่ และวรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

มาตรา 11 วรรคสี่ และวรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติถึงผลของการที่ผู้ขนส่งบรรทุกของบนปากรวางเรือโดยไม่มีอำนาจกระทำได้ ตามมาตรา 11 วรรคสี่ และวรรคท้าย แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ว่า ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิยกเว้นความรับผิด หรือจำกัดความรับผิด แล้วแต่กรณี ซึ่งผู้เขียนเห็นว่า กรณีดังกล่าว ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง โดยคู่ความไม่จำเป็นต้องกล่าวอ้างว่า ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิยกเว้นความรับผิด หรือจำกัดความรับผิดแต่ประการใด เนื่องจากกรณีดังกล่าวเป็นการยกปัญหาข้อกฎหมายขึ้นเพื่อปรับบทเข้ากับข้อเท็จจริงที่เป็นประเด็นข้อพิพาทแห่งคดี

5.1.1.5 ปัญหาเรื่องหลักเกณฑ์การคำนวณราคาของที่สูงสูญหายหรือเสียหายเพื่อการจำกัดความรับผิด ตามมาตรา 59 และ 61 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ในกรณีการคำนวณค่าเสียหายตามมาตรา 59 และมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนี้ โดยหลักการในทางปฏิบัติแล้ว คู่ความจะต้องกล่าวอ้างเป็นประเด็นว่าตนเองได้รับความเสียหายอย่างไร เพียงใด ส่วนกรณีค่าเสียหายจะเป็นเท่าใดนั้น นอกจากคู่ความฝ่ายที่เรียกร้องต้องเป็นฝ่ายพิสูจน์แล้ว ศาลยังต้องเป็นผู้วินิจฉัยโดยคำนวณตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่า ศาลสามารถยกปัญหาข้อกฎหมายตามมาตรา 61 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เนื่องจากการยกปัญหาข้อกฎหมายขึ้นเพื่อปรับบทเข้ากับข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับประเด็นข้อพิพาท

5.1.2 ปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเลที่ศาลไม่สามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง

ปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเลที่ศาลไม่สามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง ได้แก่ ประเด็นปัญหาดังต่อไปนี้

5.1.2.1 ปัญหาเรื่องหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ตามมาตรา 8 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า หน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ตามมาตรา 8 และมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น ไม่ใช่ปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง แต่เป็นกรณีของข้อยกเว้นความรับผิดประการหนึ่งตามมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยผู้ขนส่งต้องกล่าวอ้างข้อยกเว้นความรับผิดโดยชัดแจ้งไว้ในคำให้การเพื่อเป็นเหตุผลในการปฏิเสธความรับผิด ตามมาตรา 177 วรรคหนึ่งแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มิฉะนั้นจะเป็นกรณีของคำให้การเคลือบคลุมและไม่ก่อให้เกิดประเด็นข้อพิพาท และหากศาลยกปัญหาดังกล่าวขึ้นวินิจฉัยเองก็จะเป็นการวินิจฉัยนอกประเด็นข้อพิพาทอันเป็นการขัดต่อมาตรา 142 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

5.1.2.2 ปัญหาเรื่องหน้าที่ในการดูแลจัดการเกี่ยวกับสินค้า ตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า หน้าที่ของผู้ขนส่งในการดูแลจัดการเกี่ยวกับสินค้าตามมาตรา 10 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น ไม่ใช่ปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง แต่เป็นกรณีของข้อยกเว้นความรับผิดประการหนึ่งตามมาตรา 52 (13) แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งผู้ขนส่งต้องกล่าวอ้างโดยชัดแจ้งไว้ในคำให้การเพื่อเป็นเหตุผลในการปฏิเสธความรับผิด ตามมาตรา 177 วรรคหนึ่งแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มิฉะนั้นจะเป็นกรณีของคำให้การเคลือบคลุมและไม่ก่อให้เกิดประเด็นข้อพิพาท หากศาลยกปัญหาดังกล่าวขึ้นวินิจฉัยเองก็จะเป็นการวินิจฉัยนอกประเด็นข้อพิพาทอันเป็นการขัดต่อมาตรา 142 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

5.1.2.3 ปัญหาเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งในการไม่บรรทุกของบนปากรวางเรือ ตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติในเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งในการไม่บรรทุกของบนปากรวางเรือ มาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ใช่ปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน และศาลไม่สามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง เนื่องจากหน้าที่ของผู้ขนส่งในการไม่บรรทุกของบนปากรวางเรือนี้ ผู้ขนส่งและผู้ส่งสามารถตกลงยกเว้นเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่นได้ กล่าวคือ ผู้ขนส่งสามารถบรรทุกของบนปากรวางเรือได้ หากได้มีการตกลงกับผู้ส่งหรือเป็นการปฏิบัติตามกฎหมาย หรือประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการบรรทุกของ และปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อคู่ความในคดีเท่านั้น หาได้มีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของประชาชนโดยส่วนรวมไม่

5.1.2.4 ปัญหาเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งในการออกใบตราส่ง ตามมาตรา 12 และมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งนั้น มิใช่บทบัญญัติอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน เนื่องจากในการทำสัญญารับขนของทางทะเลนั้น ไม่จำเป็นที่จะต้องมีการออกใบตราส่งเสมอไป โดยอาจจะมีการออกเอกสารอื่นแทน หรือไม่ออกเอกสารใดๆ เลยก็ได้ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า คู่ความสามารถตกลงยกเว้นเปลี่ยนแปลงบทบัญญัตินี้เป็นอย่างอื่นได้ ดังนั้น หากคู่ความมิได้ยกประเด็นดังกล่าวขึ้นกล่าวอ้างแล้ว ศาลย่อมไม่สามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง

5.1.2.5 ปัญหาเรื่องสิทธิของผู้ขนส่งในที่จะได้รับค่าระวางพาหนะ ตามมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติในเรื่องสิทธิของผู้ขนส่งที่จะได้รับค่าระวางพาหนะตาม มาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น ไม่ใช่บทบัญญัติอันเกี่ยวกับ ความสงบเรียบร้อยของประชาชน เนื่องจากเป็นบทบัญญัติที่คู่สัญญาสามารถตกลงเปลี่ยนแปลงกัน เป็นอย่างอื่นได้ โดยผู้ขนส่งสามารถเรียกร้องให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งชำระค่าระวางเป็นจำนวนตามที่ตกลงกัน และผู้ขนส่งจะเรียกเอาค่าระวางก่อนหรือหลังจากทำการขนส่งก็ได้ ซึ่งเป็นไปตามหลักเสรีภาพ ในการทำสัญญา ดังนั้น หากคู่ความมิได้ยกขึ้นกล่าวอ้างว่ามีการตกลงกันในเรื่องค่าระวางอย่างไรแล้ว ศาลย่อมไม่สามารถดังกล่าวขึ้นวินิจฉัยได้เอง

5.1.2.6 หน้าที่บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง เมื่อของได้ถึงที่หมายปลายทาง ตามมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติในเรื่องหน้าที่บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง เมื่อของได้ถึงที่หมาย ปลายทาง ตามมาตรา 16 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น ไม่ใช่ บทบัญญัติอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนแต่ประการใด และศาลไม่สามารถยกขึ้น วินิจฉัยได้เอง เนื่องจากเป็นบทบัญญัติที่คู่สัญญาสามารถตกลงเปลี่ยนแปลงกันเป็นอย่างอื่นได้ โดย คู่สัญญาอาจตกลงกันได้ว่า ผู้ขนส่งต้องเริ่มออกเดินทางในวันใด และส่งมอบของในวันใด

5.1.2.7 ปัญหาเรื่องข้อตกลงหรือข้อกำหนดที่ไม่ขัดต่อพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ. 2534 ตามมาตรา 17 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า มาตรา 17 วรรคสาม แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ ไม่ใช่บทบัญญัติอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน และศาลไม่สามารถยกขึ้น วินิจฉัยได้เอง เนื่องจากคู่ความสามารถตกลงกัน ขกกำหนดหน้าที่หรือความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้มากขึ้น กว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้ โดยที่ข้อตกลงดังกล่าวไม่ตก เป็นโมฆะแต่ประการใด

5.1.2.8 ปัญหาเรื่องความรับผิดชอบเนื่องจากผู้ส่งมิได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับของที่ส่งนั้น ตามมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า มาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ ไม่ใช่บทบัญญัติอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน และศาลไม่สามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง แต่ผู้ขนส่งมีหน้าที่กล่าวอ้างขึ้นเพื่อให้ศาลยกปัญหาข้อกฎหมายตามมาตรา 31 นี้ ปรับบทเข้ากับข้อเท็จจริงที่เป็นประเด็นข้อพิพาทแห่งคดี

5.1.2.9 ปัญหาเรื่องความรับผิดชอบเพื่อความไม่ถูกต้องของข้อความเกี่ยวกับรายละเอียดแห่งของที่แจ้งแก่ผู้ขนส่ง ตามมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า มาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ ไม่ใช่บทบัญญัติอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน และศาลไม่สามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง แต่ผู้ขนส่งมีหน้าที่กล่าวอ้างขึ้นเพื่อให้ศาลยกปัญหาข้อกฎหมายตามมาตรา 32 นี้ ปรับบทเข้ากับข้อเท็จจริงที่เป็นประเด็นข้อพิพาทแห่งคดี

5.1.2.10 ปัญหาเรื่องหน้าที่ทำเครื่องหมาย ปิดป้ายและแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบในกรณีที่ เป็นของอันตราย ตามมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า มาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ ไม่ใช่บทบัญญัติอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน และศาลไม่สามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง แต่ผู้ขนส่งมีหน้าที่กล่าวอ้างขึ้นเพื่อให้ศาลยกปัญหาข้อกฎหมายตามมาตรา 33 นี้ ปรับบทเข้ากับข้อเท็จจริงที่เป็นประเด็นข้อพิพาทแห่งคดี

5.1.2.11 ปัญหาเรื่องสิ่งที่ผู้ขนส่งจะต้องกระทำในกรณีที่ได้รับ ความเสียหาย ตาม มาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า มาตรา 34 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ ไม่ใช่บทบัญญัติอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน และศาลไม่สามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง เนื่องจากกรณีเป็นบทบัญญัติที่มีผลกระทบต่อกู้ความในคดีเท่านั้น หากมีผลกระทบถึงประโยชน์ของประชาชนโดยรวมไม่ และเป็นข้อสันนิษฐานตามกฎหมายซึ่งไม่ใช่ข้อสันนิษฐานเด็ดขาด ผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งอื่นที่ได้รับความเสียหายก็ยังมีสิทธิพิสูจน์ได้ว่าตนได้รับความเสียหาย แม้ว่าจะมิได้ปฏิบัติตามมาตรา 34 นี้ก็ตาม

5.1.2.12 ปัญหาเรื่องอายุความฟ้องคดีรับขนของทางทะเล ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ปัญหาเรื่องอายุความฟ้องร้องคดี เพื่อให้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนั้น เป็นปัญหาข้อกฎหมาย ซึ่งในทางแพ่งนั้น หากคู่ความไม่ยกขึ้นกล่าวอ้าง หรือต่อสู้ไว้ในคำให้การ ก็ถือว่าไม่มีประเด็นเรื่องอายุความ โดยเหตุนี้ ศาลไม่อาจยกเรื่องอายุความขึ้นวินิจฉัยได้เอง

5.1.2.13 ปัญหาเรื่องความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้ ตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

บทบัญญัติตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นเรื่องข้อตกลงระหว่างคู่ความ กล่าวคือ คู่ความฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมที่จะตกลงไม่ยกเอาอายุความตามมาตรา 46 ขึ้นเป็นข้อต่อสู้ จึงเป็นกรณีที่แสดงให้เห็นว่าปัญหาข้อกฎหมายในเรื่องอายุความนั้น คู่ความสามารถที่จะตกลงเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่นได้ก่อนที่อายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ดังนั้น ความยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้จึงไม่ใช่ปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชน ศาลจึงไม่อาจยกปัญหาดังกล่าวขึ้นวินิจฉัยได้เอง

5.1.2.14 ปัญหาข้อยกเว้นความรับผิด ตามมาตรา 51 ถึงมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ข้อกฎหมายในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตั้งแต่มาตรา 51 ถึงมาตรา 57 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น โดยหลักเป็นบทบัญญัติที่ให้ผู้ขนส่งที่ประสงค์จะได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นความรับผิดตามกฎหมาย มีหน้าที่พิสูจน์ว่าตนได้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นเหตุให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิด และเป็นกรณีของการให้เหตุผลในการปฏิเสธความรับผิดในคำให้การของผู้ขนส่งตามมาตรา 177 วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งนั่นเอง ผู้เขียนจึงเห็นว่า บทบัญญัติว่าด้วยข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไม่ใช่ปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงต้องกล่าวอ้างหรือต่อสู้ไว้ในคำให้การ เพื่อให้ศาลกำหนดเป็นประเด็นข้อพิพาท และยกปัญหาข้อกฎหมายดังกล่าวขึ้นวินิจฉัยได้

5.1.2.15 ปัญหาข้อจำกัดความรับผิด ตามมาตรา 58 และเหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิดตามมาตรา 60 (1) และ (3) แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติตามมาตรา 58 ไม่ใช่ข้อกฎหมายอันเกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน และศาลไม่สามารถยกปัญหาข้อกฎหมายดังกล่าวขึ้นวินิจฉัยได้เอง เนื่องจากว่าตามมาตรา 60 (2) บัญญัติไว้ชัดเจนว่า ข้อจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 จะไม่นำมาใช้บังคับหากผู้ส่งและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น สามารถตกลงยกเว้นเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่นได้ ทำนองเดียวกับกรณีตามมาตรา 60 (4) ซึ่งบัญญัติว่า ข้อจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 ไม่นำมาบังคับใช้ หากผู้ส่งได้แจ้งราคาของให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของไว้ในใบตราส่ง

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง คำพิพากษาของศาล รวมถึงแนวความคิดในการบังคับใช้กฎหมายในคดีของศาล ปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเลใดจะเป็นปัญหาข้อกฎหมายที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เองแม้คู่ความจะมีได้กล่าวอ้างเป็นประเด็นข้อพิพาท หรือร้องขอขึ้น ผู้เขียนเห็นว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ใช่ปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนทั้งหมด มีเพียงบทบัญญัติบางมาตราเท่านั้น ที่เป็นข้อกฎหมายอันเกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน และศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง ดังที่ผู้เขียนได้กล่าวในบทสรุปข้างต้น

ดังนั้น ในการยกปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเลขึ้นวินิจฉัยเองโดยศาล ศาลน่าจะดำเนินรอยตามหลักเกณฑ์การทำคำพิพากษาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง อันเป็นข้อจำกัดการนำกฎหมายมาบังคับใช้ในคดีของศาลเป็นหลัก กล่าวคือ ปัญหาข้อกฎหมายที่ศาลสามารถยกขึ้นได้เองควรจะเป็นเฉพาะปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ดังที่ผู้เขียนได้วิเคราะห์ไว้ข้างต้น หากมีใช้ปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนแล้ว ก็ควรที่จะปล่อยให้เป็นที่ของคู่ความที่จะกล่าวอ้าง และคู่ความแต่ละฝ่ายควรที่จะทราบถึงสิทธิ และหน้าที่ของตนตามกฎหมาย เพื่อให้คู่ความอีกฝ่ายหนึ่งสามารถที่จะคาดการณ์ได้ว่า

ตนมีสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายอย่างไร และจะต้องต่อสู้คดีอย่างไร เพื่อให้คู่ความทั้งสองฝ่ายมีความเท่าเทียมกันอย่างเต็มที่ในการดำเนินคดีรับขนของทางทะเล และไม่ให้ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งถูกจุโจมทางพยานหลักฐาน อันก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม และก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบกัน และเพื่อให้คู่ความทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้ส่งได้รับความคุ้มครองจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยเท่าเทียมกัน ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534¹⁹¹ และผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้มีผลใช้บังคับ คือ¹⁹²

ก. จำนวนข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลลดน้อยลง เนื่องจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้รู้ถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนล่วงหน้าตั้งแต่ก่อนที่จะเข้าทำสัญญาแล้ว

¹⁹¹ “โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน มาตรา 609 วรรคสอง บัญญัติว่า “การรับขนของทางทะเลทำนให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น” จึงจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลขึ้นโดยเฉพาะ แต่ในทางปฏิบัติต้องนำหลักสากลเรื่องการรับขนของทางทะเลมาใช้ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจในการส่งของและรับขนของทางทะเลไม่มีความแน่ใจได้ว่าตนมีสิทธิและหน้าที่เพียงใด เมื่อมีกรณีพิพาทหรือมีการฟ้องร้องเป็นคดีกันในศาล ก็เป็นการยากแก่การพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบของคู่กรณี

อนึ่ง การขนของทางทะเลในระยะเวลาที่ผ่านมาได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากสินค้าเข้าหรือสินค้าส่งออกของไทยมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี และการขนส่งสินค้าชายฝั่งทางทะเลไทยก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ สมควรที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลให้เป็นการแน่นอนตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อันจะเป็นผลให้การประกอบธุรกิจการขนของทะเลเป็นไปโดยราบรื่นและชัดเจน ซึ่งจะเกิดขึ้นแก่ทุกฝ่าย ทั้งจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอีกทางหนึ่งด้วยจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

¹⁹² ไผทชิต เอกจริยกร, รับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea), (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน , 2541), น. 77-78.

ข. เมื่อมีการพิพาทกันในศาลหรืออนุญาโตตุลาการ ย่อมเป็นการสะดวกแก่ทุกฝ่ายในอันที่จะฟ้องคดี ต่อสู้คดี และวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาท เพราะมีหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างแน่ชัด

ค. ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางทะเลจะเกิดความมั่นใจในการวางแผนการดำเนินการ และการขยายกิจการ เพราะมีกฎหมายที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนและบุคคลที่เกี่ยวข้องไว้อย่างแน่ชัดแล้ว

ง. ธุรกิจการขนส่งทางทะเลและการค้าระหว่างประเทศจะดำเนินไปโดยราบรื่นเป็นผลให้บรรยากาศการลงทุนในธุรกิจดังกล่าวดีขึ้น อันจะส่งผลดีต่อผู้บริโภคในประเทศ และผู้ผลิตสินค้า และผู้ส่งสินค้าไปขายต่างประเทศ

นอกจากนี้ การที่มาตรา 142 (5) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ได้วางหลักไว้ว่า ให้ศาลมีดุลพินิจยกปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นวินิจฉัยได้ แม้จะเป็นการนอกคำฟ้อง นอกประเด็น หรือนอกเหนือจากคำขอของคู่ความ ก็เป็นการแสดงให้เห็นโดยชัดเจนว่า แม้หากปรากฏว่าปัญหาข้อกฎหมายใดเป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนแล้ว กรณีดังกล่าวก็ยังเป็นเพียงดุลพินิจของศาลที่จะยกปัญหาข้อกฎหมายดังกล่าวขึ้นวินิจฉัยหรือไม่ก็ได้ ซึ่งหมายความว่า หากศาลเห็นว่าปัญหาใดเป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ก็เป็นได้ที่ศาลอาจใช้ดุลพินิจไม่ยกขึ้นวินิจฉัยก็ได้ บทบัญญัติดังกล่าวจึงมีใช้บทบัญญัติที่สามารถรับรองถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่ความได้อย่างแน่นอน และเมื่อวัตถุประสงค์ของการศึกษาเรื่องดังกล่าวนี้ เป็นไปเพื่อจะวิเคราะห์การบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในคดีรับขนของทางทะเลของศาล เพื่อให้เกิดความแน่นอนให้การบังคับใช้กฎหมาย และเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และคำวินิจฉัยของศาลในคดีรับขนของทางทะเลเป็นไปในแนวทางเดียวกันและก่อให้เกิดความเสียหายแก่คู่ความน้อยที่สุด ประกอบกับเจตนารมณ์ของการจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศขึ้น (ซึ่งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจในการพิจารณาคดีรับขนของทางทะเลนั้น) ก็เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และเป็นธรรมในการพิจารณาคดี หากศาลสามารถยกปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเลขึ้นวินิจฉัยได้เองทั้งสิ้น แม้จะเป็นการนอกประเด็นข้อพิพาท หรือนอกคำขอ และปัญหาดังกล่าวไม่น่าจะเป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนแล้ว ก็คงจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่คู่ความในคดีไม่น้อย ดังเหตุผลที่ได้กล่าวข้างต้น

ดังนั้น การปล่อยให้คู่ความยกขึ้นกล่าวอ้างซึ่งปัญหาข้อกฎหมายที่ไม่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นเองเพื่อให้ศาลเป็นผู้วินิจฉัย ย่อมเป็นแนวทางที่น่าจะเหมาะสมมากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของปัญหาข้อยกเว้นความรับผิด และปัญหาข้อจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อันเป็นปัญหาที่สำคัญในทางปฏิบัติ ก็ควรปล่อยให้คู่ความที่ประสงค์จะได้รับประโยชน์จากบทบัญญัติดังกล่าว ยกขึ้นกล่าวอ้างเพื่อให้ตนได้รับความคุ้มครองจากบทบัญญัตินั้นๆ โดยผู้เขียนเห็นว่า การปล่อยให้คู่ความยกขึ้นกล่าวอ้างซึ่งปัญหาข้อกฎหมายที่ไม่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นเองเพื่อให้ศาลเป็นผู้วินิจฉัยนั้น มีข้อดี ดังต่อไปนี้

ข้อดีประการแรก เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้คู่ความสามารถต่อสู้คดีได้อย่างเต็มที่ทั้งสองฝ่าย และเพื่อให้กระบวนการพิจารณาคดีเป็นไปตามระบบพิจารณาคดีแพ่งและพาณิชย์ในทางปฏิบัติของศาลไทยซึ่งค่อนข้างไปในทางรูปแบบกระบวนการพิจารณาคดีแบบกล่าวหา กล่าวคือ คู่ความมีหน้าที่หาพยานหลักฐานที่ดีที่สุด เพื่อให้ตนเองมีโอกาสชนะคดี ซึ่งจะส่งผลให้คู่ความสามารถเตรียมคดีได้อย่างถูกต้อง เพราะคู่ความจะทราบถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดที่ตนเองมีอยู่ตามกฎหมาย และผลทางกฎหมายที่แน่นอนหากตนได้ปฏิบัติตามสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดตามกฎหมายนั้นๆ ซึ่งในที่นี้ก็คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

ข้อดีประการที่สองคือ เป็นการกระจายความเสี่ยงให้กับผู้รับประกันภัย เพื่อให้ผู้รับประกันภัยเป็นผู้รับภาระที่จะต้องเป็นผู้พิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงให้ศาลเห็น เนื่องจากผู้รับประกันภัยย่อมมีความรู้ ความเข้าใจในกฎหมายรับขนของทางทะเล เพราะผู้รับประกันภัยอยู่ในฐานะที่เกี่ยวข้องกับคดีรับขนของทางทะเลโดยวิชาชีพ อีกทั้ง ผู้รับประกันภัยมีโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายไม่มากเท่ากับผู้ขนส่ง ผู้ส่ง และผู้รับตราส่ง เพราะโดยธุรกิจของการประกันภัยย่อมเกิดขึ้นเพื่อรับภาระความเสี่ยง กระจายความเสี่ยง และเฉลี่ยความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้อยู่แล้ว ทั้งนี้ เนื่องจากคดีรับขนของทางทะเลส่วนมากเป็นคดีที่ผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิมาจากผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง เพื่อมาฟ้องเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งนั่นเอง

ข้อดีประการสุดท้ายคือ เพื่อให้คำพิพากษาในคดีรับขนของทางทะเลไม่ว่าจะเป็นคำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ หรือคำพิพากษาฎีกามีความชัดเจนแน่นอน และมีแนวทางปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกัน กล่าวคือ ศาลไม่อาจยกปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเลขึ้นวินิจฉัยได้หากคู่ความไม่ยกขึ้นกล่าวอ้าง ซึ่งจะส่งผลให้คำพิพากษาที่ออกมาไม่ก่อให้เกิดปัญหาเรื่อง

ความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้รับตราส่ง ผู้ส่ง และผู้ขนส่ง เนื่องจากศาลมีบรรทัดฐานในการตัดสินคดีที่ชัดเจนและแน่นอน

อย่างไรก็ตาม การปล่อยให้คู่ความยกขึ้นกล่าวอ้างซึ่งปัญหาข้อกฎหมายที่ไม่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นเองเพื่อให้ศาลเป็นผู้วินิจฉัยก็มีข้อเสียเช่นกัน ดังนี้

ข้อเสียประการแรก ได้แก่ การปล่อยให้คู่ความยกขึ้นกล่าวอ้างซึ่งปัญหาข้อกฎหมายที่ไม่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นเองเพื่อให้ศาลเป็นผู้วินิจฉัย จะส่งผลให้ผู้รับประกันภัยเสียเปรียบและไม่อาจคุ้มครองผู้รับประกันภัยได้ เนื่องจากคดีรับชนของทางทะเลส่วนมากเป็นคดีที่ผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิมาจากผู้ส่งมาฟ้องเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งข้าจากผู้ขนส่ง เพราะฉะนั้นผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นเพียงผู้รับช่วงสิทธิจากผู้ส่งจะไม่ทราบข้อเท็จจริงของมูลเหตุที่ทำให้เกิดการเรียกค่าเสียหายได้ดีเท่าผู้ส่ง อันจะทำให้ผู้รับประกันภัยเสียเปรียบในการต่อสู้คดี เพราะไม่อาจยกเหตุดังกล่าวขึ้นต่อสู้จำเลยได้

ข้อเสียอีกประการหนึ่งคือ เนื่องจากการที่ระบบการพิจารณาคดีแพ่งและพาณิชย์ของไทยค่อนข้างไปในทางรูปแบบกระบวนการพิจารณาคดีแบบกล่าวหาว่า อาจกล่าวได้ว่าเป็นระบบที่เป็นประโยชน์ให้แก่คู่ความฝ่ายที่มีกำลังทรัพย์มาก ดังนั้น การที่คู่ความจะสามารถกล่าวอ้างข้อกฎหมายเพื่อให้ศาลวินิจฉัยครอบคลุมประเด็นแห่งคดีทั้งหมด และเพื่อให้ตนได้รับความคุ้มครองตามที่กฎหมายกำหนดไว้จะต้องเป็นผู้ที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในคดีรับชนของทางทะเลระดับหนึ่ง ซึ่งอาจหมายถึงการที่คู่ความต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมากเพื่อจ้างทนายความที่มีความรู้ ความสามารถต่อสู้คดีให้กับตน ซึ่งหากคู่ความไม่มีกำลังทรัพย์มากพอที่จะจ้างทนายความที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญมาว่าคดีให้กับตน ก็อาจจะต้องตกเป็นฝ่ายแพ้คดีและได้รับความเสียหายไปในที่สุด เนื่องจากไม่อาจต่อสู้ในทางข้อกฎหมายกับคู่ความอีกฝ่ายหนึ่งได้

ทั้งนี้ แม้ว่าการปล่อยให้คู่ความยกขึ้นกล่าวอ้างซึ่งปัญหาข้อกฎหมายที่ไม่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นเองจะมีข้อเสียดังที่ได้กล่าวก็ตาม แต่ผู้เขียนยังคงเห็นว่าการปล่อยให้คู่ความยกขึ้นกล่าวอ้างซึ่งปัญหาข้อกฎหมายที่ไม่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นเอง จะเป็นแนวทางที่เหมาะสมมากกว่า เนื่องจากระบบการพิจารณาคดีแพ่งและพาณิชย์ของไทยนั้น ยังคงค่อนข้างไปในทางรูปแบบกระบวนการพิจารณาคดีแบบกล่าวหา ซึ่งคู่ความมีอิสระ และบทบาทในการดำเนินกระบวนการพิจารณาอย่างเต็มที่ภายใต้กรอบที่กฎหมายกำหนด โดยศาลจะทำหน้าที่เปรียบเสมือนกรรมการผู้ตัดสินว่าคู่ความฝ่ายใดจะเป็นผู้ชนะคดี ดังนั้น การปล่อยให้คู่ความยกขึ้นกล่าวอ้างซึ่งปัญหาข้อกฎหมายที่ไม่

เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นเองจะทำให้คู่ความสามารถดำเนินการได้แย่งและต่อสู้คดีได้อย่างเต็มที่ และเหมาะสมกับแนวทางการพิจารณาคดีแพ่งและพาณิชย์ของศาลไทยมากกว่า

นอกจากนี้ แม้จะมีความพยายามขององค์การที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในการจัดทำต้นแบบของกฎหมายขนส่งทางทะเล เพื่อให้กฎหมายขนส่งทางทะเลมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันนั้น ดังเช่น Draft UNCITRAL Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea แต่กฎหมายต้นแบบดังกล่าวก็เป็นเพียงกฎหมายสารบัญญัติ ซึ่งแม้จะมีเนื้อหาเหมือนกัน แต่ก็อาจส่งผลต่างกันโดยเหตุที่มีหลักเกณฑ์ในการบังคับใช้ตามกฎหมายวิธีพิจารณาความต่างกันได้ เนื่องจากระบบกฎหมายวิธีพิจารณาความนั้น เป็นเรื่องภายในของแต่ละประเทศ ซึ่งอาจมีความแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการและเป็นการยากที่จะทำให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก ทั้งนี้ หากจะต้องดำเนินการเปลี่ยนแปลงระบบวิธีพิจารณาความหรือแก้ไขกฎหมายวิธีพิจารณาความ เพื่อความเหมาะสมในการนำมาใช้กับคดีแพ่งและพาณิชย์และคดีรับขนของทางทะเลแล้ว กรณีจะเป็นการยากยิ่ง เนื่องจากการแก้ไขกฎหมายวิธีพิจารณาความก็มีขั้นตอนที่ยุ่งยากมาก ประกอบกับแม้จะมีการออกข้อกำหนดคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ โดยอธิบดีผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางโดยอนุมัติประธานศาลฎีกาเพื่อใช้ในการพิจารณาและทำการคำพิพากษาในคดีรับขนของทางทะเลก็ตาม กรณีก็อาจเป็นปัญหาที่น่าพิจารณาว่า ข้อกำหนดฯ ดังกล่าวจะมีผลผูกพันให้ศาลฎีกาต้องปฏิบัติตามหรือไม่ และหากข้อกำหนดดังกล่าวไม่มีผลผูกพันศาลฎีกาให้ต้องปฏิบัติตามแล้ว การออกข้อกำหนดฯ ก็ไม่อาจแก้ไขปัญหาความไม่แน่นอนในการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้แต่ประการใด

ผู้เขียนเห็นว่า โดยภาพรวมของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็เป็นไปเพื่อคุ้มครองผู้ขนส่งอยู่แล้ว ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายของศาลก็ควรที่จะคำนึงถึงสิทธิของผู้รับขนส่ง หรือผู้ส่งด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้คู่ความทุกฝ่ายได้รับความเสียหายน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ โดยหลักแล้ว คู่ความแต่ละฝ่ายควรที่จะทราบดีว่าตนมีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามกฎหมายอย่างไร การปล่อยให้คู่ความยกขึ้นกล่าวอ้างซึ่งสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนมีอยู่ตามกฎหมาย จึงน่าจะเป็นกรณีที่มีความเหมาะสมกับระบบวิธีพิจารณาความของไทยที่เป็นแบบกล่าวหามากที่สุด อีกทั้งคดีรับขนของทางทะเล ซึ่งเป็นคดีแพ่งและพาณิชย์ประเภทหนึ่ง ก็ตั้งอยู่บนพื้นฐานแห่งความเท่าเทียมกันของคู่สัญญา ดังนั้น การปล่อยให้คู่ความยกสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนมีอยู่ตามกฎหมายขึ้นกล่าวอ้าง ก็จะไม่เป็นการทำให้

คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้เปรียบหรือเสียเปรียบ ดังเช่นในกรณีศาลได้ยกบทบัญญัติแห่งกฎหมายขึ้น
บังคับใช้เพื่อเป็นคุณแก่คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง