

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ปัจจุบันประเทศไทยมีการติดต่อทำการค้ากับต่างประเทศมากขึ้นทั้งภาครัฐและภาคเอกชน การค้าระหว่างประเทศมีความเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว จึงส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศขยายตัวตามไปด้วย ความเจริญทางเทคโนโลยีเข้ามามีบทบาททำให้การติดต่อสื่อสารระหว่างกันเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้องแม่นยำมากขึ้น ก่อให้เกิดประสิทธิภาพสามารถแข่งขันทางการค้ากับประเทศอื่น ๆ ได้

เมื่อการค้าระหว่างประเทศขยายตัวมากขึ้น การขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่ง ที่ได้รับความนิยมมากที่สุด ก็ต้องมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบ โดยอาศัยเทคโนโลยีในการทำสัญญาหรือการออกเอกสารการขนส่งในรูปแบบสัญญาอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อความสะดวกรวดเร็ว แต่การทำสัญญารับขนของทะเลในรูปแบบสัญญาอิเล็กทรอนิกส์ หรือเอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ใบตราส่ง หรือ Sea waybill ซึ่งเมื่อพิจารณาตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ.2005 มาตรา 2 (2) บัญญัติเป็นข้อยกเว้นมิให้ใช้บังคับกับการออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ดังนั้น จะตีความได้หรือไม่ว่า อนุสัญญานี้ไม่ใช้กับสัญญารับขนของทางทะเล และหากเป็นกรณีเอกสารการขนส่งชนิดอื่น ๆ ที่ไม่สามารถโอนเปลี่ยนมือได้ จะอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญานี้หรือไม่ และในขณะเดียวกันหากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ จะมีผลกระทบต่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในส่วนของสัญญารับขนของทะเลและเอกสารการขนส่งหรือไม่

ผู้เขียนได้วิเคราะห์ถึงผลกระทบต่าง ๆ แล้วเห็นว่า ตามมาตรา 2 (2) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ.2005 บัญญัติยกเว้น มิให้ทำสัญญาในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์เฉพาะใบตราส่งหรือเอกสารที่โอนเปลี่ยนมือได้ เท่านั้น อนุสัญญานี้มิได้มีถ้อยคำใดที่จะสื่อได้ว่าห้ามมิให้ทำสัญญารับขนของทางทะเลในรูปแบบสัญญาอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ก็มีอาจจะตีความได้ว่าเมื่ออนุสัญญานี้บัญญัติยกเว้นมิให้ใช้กับใบตราส่งแล้ว จะห้ามมิให้ทำสัญญารับขนของทางทะเลในรูปแบบสัญญาอิเล็กทรอนิกส์ เนื่องจากในการขนส่งของทางทะเลไม่จำเป็นต้องออกเอกสารการขนส่งประเภทใบตราส่งก็ได้ ดังนั้นสัญญารับขนของทางทะเลจึงสามารถทำสัญญาในรูปแบบสัญญา

อิเล็กทรอนิกส์ได้ ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ.2005 ซึ่งมีผลรองรับการทำสัญญาหรือการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ว่า ห้ามมิให้ปฏิเสธความสมบูรณ์หรือการบังคับใช้การติดต่อสื่อสารหรือสัญญาเพียงเพราะอยู่ในรูปของการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าสัญญารับขนของทางทะเล จะอยู่ภายใต้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ.2005 หรือไม่ก็ตาม แต่เนื่องจากสัญญารับขนของทางทะเล เป็นสัญญาไม่มีแบบ จึงไม่จำกัดว่าจะต้องทำสัญญารับขนของทางทะเลในลักษณะใด ดังนั้น สัญญารับขนของทางทะเลอาจจะทำสัญญาด้วยวาจา หรือสัญญาในรูปแบบของกระดาษ หรือสัญญาในรูปแบบสัญญาทางอิเล็กทรอนิกส์ ก็ได้ ประกอบกับสัญญารับขนของทางทะเลเป็นสัญญาไม่มีแบบ ดังนั้น ในกรณีที่เกิดข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล กฎหมายมิได้บัญญัติให้สัญญารับขนของทางทะเลต้องทำเป็นหนังสือหรือมีหลักฐานเป็นหนังสือ ในการที่จะฟ้องร้องดำเนินคดี ส่งผลให้ผู้สัญญาสามารถนำสืบแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อความในเอกสารหรือนำเอกสารใดๆ นำสืบต่อศาลได้ แม้ว่าจะได้ทำสัญญารับขนของทางทะเลในรูปแบบใดก็ตาม ดังนั้นอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ.2005 มิได้มีผลกระทบต่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในส่วนของสัญญารับขนของทางทะเล แม้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวจะไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการทำสัญญารับขนของทางทะเลในรูปแบบสัญญาอิเล็กทรอนิกส์ก็ตาม ในทางกลับกันน่าจะเป็นการส่งเสริมให้มีการทำสัญญารับขนของทางทะเลได้ในรูปแบบต่างๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น

แม้ว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ.2005 จะไม่ใช่บังคับกับใบตราส่ง ก็ตาม แต่อาจออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 ได้ เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมิได้บัญญัติเป็นข้อยกเว้นไว้ แต่หากพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บัญญัติให้ ใบตราส่ง กระทำในรูปแบบของกระดาษที่สามารถสลักหลังโอน และโอนเปลี่ยนมือได้ ดังนั้น หากออกใบตราส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์จึงต้องคำนึงถึงสถานะทางกฎหมายของข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ด้วยเช่นกัน

กรณีของ Sea waybill เป็นเอกสารการขนส่งที่มีชื่อเอกสารสิทธิ จึงไม่สามารถสลักหลังโอนให้แก่กันได้ จึงไม่อยู่ในข้อยกเว้นตาม มาตรา 2 (2) ของอนุสัญญา ดังนั้น จึงสามารถออก Sea waybill ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ได้ อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 สัญญารับขนของทางทะเลแม้ไม่มีการออกใบตราส่ง แต่มีการ

ออกเอกสารการขนส่งประเภทอื่น ก็อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติดังกล่าวอยู่นั่นเอง ดังนั้น เมื่อเป็นการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศแล้ว และมีการออก Sea waybill ให้แก่กัน จึงถือได้ว่า Sea waybill อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า การจะออกเอกสารการขนส่งประเภท Sea waybill อิเล็กทรอนิกส์ภายใต้สัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลอาจจะมีผลกระทบต่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ เนื่องจาก Sea waybill ก็ยังอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติดังกล่าว และเนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ ถูกสันนิษฐานว่า เอกสารการขนส่งอยู่ในรูปแบบของกระดาษ หากมีการออก Sea waybill อิเล็กทรอนิกส์ภายใต้สัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเล ก็อาจมีผลกระทบต่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ เนื่องจากตามพระราชบัญญัติดังกล่าวไม่มีบทบัญญัติโดยตรงสำหรับการทำสัญญาหรือการออกเอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์แต่อย่างใด และแม้ว่า Sea waybill จะไม่อยู่ในข้อยกเว้นตาม มาตรา 2(2) แต่เมื่อประเทศไทยยังไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญา ส่งผลให้การออก Sea waybill อิเล็กทรอนิกส์ ยังไม่มีกฎหมายที่ใดมารองรับที่แน่นอน จึงอาจมีปัญหาในด้านความเชื่อมั่นของคู่สัญญาได้

จากที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ.2005 ไม่มีผลกระทบต่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในส่วนของสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลและเอกสารการขนส่ง แต่เป็นการสร้างความสะดวกและเข้าถึงข้อมูลในการค้าระหว่างประเทศได้มากยิ่งขึ้น ดังนั้นผู้เขียนมีความเห็นสนับสนุนให้ประเทศไทยในเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ.2005 เพื่อให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายของอารยประเทศ

#### ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ถูกสร้างขึ้นมาบนสมมุติฐานที่ว่าเอกสารการขนส่งกระทำอยู่ในรูปแบบของกระดาษและแม้เทคโนโลยีจะก้าวหน้าไปตามยุคสมัยมากเพียงใดก็ตาม การออกเอกสารการขนส่งระหว่างประเทศก็ยังนิยมกระทำในรูปแบบของกระดาษมากกว่าเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ส่งผลให้พระราชบัญญัติดังกล่าวไม่มีบทบัญญัติที่รองรับการทำสัญญาในรูปแบบสัญญาอิเล็กทรอนิกส์ ดังนั้น หากประเทศไทยจะ

เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ ในสัญญา ระหว่างประเทศ ค.ศ.2005 ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ควรมีบทบัญญัติรองรับการทำสัญญาทางอิเล็กทรอนิกส์ไม่ว่าจะเป็น สัญญารับขนของทางทะเล หรือการออกเอกสารการขนส่งอย่างใดๆ เช่น ใบตราส่ง และ Sea waybill เพื่อให้เกิดความแน่ชัดในสถานะทางกฎหมาย ดังนี้

- ควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ให้รองรับการทำสัญญารับขนของทางทะเลตลอดจนการออกเอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ไว้ เป็นการเฉพาะ เนื่องจากผู้เขียนเห็นว่า แม้พระราชบัญญัติว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ.2544 จะมีวัตถุประสงค์เพื่อการรองรับสถานะทางกฎหมายของข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ให้ เสมอกับการทำเป็นหนังสือหรือหลักฐานเป็นหนังสือ การรองรับวิธีการส่งและรับข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ การใช้ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ตลอดจนการรับฟังพยานหลักฐานที่เป็นข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์เพื่อเป็นการส่งเสริมการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ให้มีความน่าเชื่อถือและมีผล ในทางกฎหมายเช่นเดียวกับการทำธุรกรรมโดยวิธีการทั่วไปที่เคยปฏิบัติอยู่เดิมก็ตาม แต่ ผู้เขียน เห็นว่าหากมีบทบัญญัติที่กำหนดไว้แน่ชัด น่าจะเป็นวิธีการที่เหมาะสมมากกว่า เนื่องจากเรื่อง การค้าระหว่างประเทศถือว่ามีลักษณะเฉพาะ จึงเห็นควรเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ.2534 ให้รองรับการทำสัญญารับขนของทางทะเล หรือเอกสารการขนส่ง อิเล็กทรอนิกส์ได้ เพื่อความสะดวกรวดเร็วและประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ ซึ่งวิธีการอาจจะบัญญัติ ไว้ในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวในส่วนขอบนิยาม สัญญารับขนของทางทะเล และ นิยาม ใบตราส่ง ซึ่งให้กระทำในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้และให้มีผลในทางกฎหมายเสมอกับการ กระทำในรูปแบบของกระดาษ หรือ อาจเป็นกรณีที่มีการเพิ่มเติมมาตราใหม่ขึ้นมาเป็นการเฉพาะ ให้มีการรองรับการออกเอกสารการขนส่งอิเล็กทรอนิกส์หรือสัญญารับขนของทางทะเล อิเล็กทรอนิกส์ภายใต้พระราชบัญญัตินี้ได้

- เนื่องจากเมื่อพิจารณาตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทาง ทะเลระหว่างประเทศทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ค.ศ.2009 ซึ่งถือว่าเป็นอนุสัญญาที่มีความสำคัญ และทันสมัยต่อยุคปัจจุบันเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศในส่วนของการขนส่งของทางทะเล ระหว่างประเทศอย่างมาก เนื่องจากมีการบัญญัติให้มีการรองรับการทำสัญญารับขนของทางทะเล ตลอดจนเอกสารการขนส่งต่างๆ ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ แต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่ได้เป็น ภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ แต่การนำส่วนของอนุสัญญาดังกล่าวมาประยุกต์ใช้กับ พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะทำให้กฎหมายขนส่งทางทะเลของประเทศไทยมีความ ทันสมัยมากยิ่งขึ้นอันจะเป็นประโยชน์ต่อการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศ

อนึ่งผู้เขียนเห็นว่า นอกจากจะบัญญัติให้มีการออกเอกสารการขนส่งทางทะเลอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้แล้ว ในส่วนของ Sea waybill ก็น่าจะมีการบัญญัติให้ชัดเจนอย่างเช่นใบตราส่ง ให้อยู่ภายใต้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว เพื่อความชัดเจนและไม่ต้องเกิดปัญหาในการตีความ ประกอบกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ.2005 ก็มีได้ยกเว้นขอบเขตการบังคับใช้ ซึ่งส่งผลให้สามารถออก Sea waybill อิเล็กทรอนิกส์ภายใต้อนุสัญญาได้อยู่แล้ว ดังนั้น จึงควรบัญญัติให้ชัดเจน ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ด้วย

2 เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในส่วนของพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่ออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ.2005 แต่อนุสัญญานี้มีผลต่อการติดต่อสื่อสารหรือทำสัญญาทางอิเล็กทรอนิกส์ให้มีผลทางกฎหมายอันจะก่อให้เกิดประโยชน์ในการการค้าระหว่างประเทศทางหนึ่งด้วย ดังนั้น การจะพิจารณาว่าประเทศไทยควรเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้หรือไม่ ผู้เขียนเห็นว่า ประเทศไทยต้องมีการพิจารณาศึกษาถึงผลดีผลเสียให้รอบด้านเกี่ยวกับการใช้การติดต่อสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ในสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งหากจะพิจารณาในส่วนของ การเกิดสัญญาการรับขนของทางทะเล และเอกสารการขนส่งในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ก็เป็นเครื่องยืนยันได้ว่า ไม่มีผลกระทบต่ออนุสัญญานี้ ส่วนประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้หรือไม่ต้องมีการพิจารณาอย่างรอบด้านอีกครั้งหนึ่ง