

## บทคัดย่อ

ในปัจจุบันได้มีการขยายตัวทางการค้าขึ้นอย่างมาก อันเป็นผลมาจากการเปิดเสรีด้านการค้าทำให้มีการทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศมากขึ้น และโดยส่วนใหญ่แล้วของการซื้อขายนั้นมักจะเป็นของประเภทที่ต้องมีการเคลื่อนย้าย โดยเป็นการเคลื่อนย้ายของจากประเทศของผู้ขายไปยังประเทศของผู้ซื้อหรือประเทศของผู้ที่ซื้อสินค้าต่อจากผู้ซื้ออีกทอดหนึ่ง ผลที่ตามมาคือ การขนส่งระหว่างประเทศการขยายตัวเพิ่มขึ้นตามไป รูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุด คือ การขนส่งทางทะเล เนื่องจากเมื่อเทียบกับการขนส่งของทางอื่นแล้ว การขนส่งของทางทะเลจะมีค่าใช้จ่ายที่ถูกและขนส่งของในแต่ละคราวได้ในปริมาณที่มากกว่า ซึ่งจะมีประโยชน์สำหรับผู้ทำธุรกิจซื้อขายระหว่างประเทศมากกว่า เพราะหากผู้ซื้อตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งแบบอื่นแล้วอาจทำให้ได้รับผลกำไรน้อยลงหรือไม่คุ้มค่าที่จะทำการลงทุน ดังนั้นในการค้าระหว่างประเทศที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายของข้ามประเทศ จึงมักจะมีการขนส่งของทางทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง กล่าวคือ สัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลมักจะเป็นส่วนหนึ่งของการค้าระหว่างประเทศด้วยเสมอ

อย่างไรก็ดี แม้การขนส่งทางทะเลจะมีข้อดีดังกล่าวข้างต้น แต่ในทางตรงกันข้ามการขนส่งทางทะเลก็มีข้อเสียอยู่หลายประการเช่นกัน ยกตัวอย่างเช่น ต้องเสียเวลาขนถ่ายของขึ้น-ลง ณ ท่าเรือที่ได้มีการกำหนดไว้ ข้อจำกัดในเรื่องความเร็วในการเดินทางเพื่อการขนส่งจึงทำให้การขนส่งของต้องใช้ระยะเวลาานพอสมควร สภาพภูมิศาสตร์ในแต่ละฤดูกาลที่ไม่มี ความแน่นอน ไม่ว่าจะเกิดจากลมพายุ กระแสน้ำ เป็นต้น นอกจากนี้ข้อเสียดังกล่าวแล้ว เมื่อเรือที่ทำการขนส่งของมาถึง ณ ท่าปลายทางแล้ว อาจมีปัญหาทางด้านภูมิศาสตร์ของแต่ละประเทศที่อาจทำให้ไม่สามารถนำเรือเดินทะเลที่มีขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าได้ จึงต้องทำการขนย้ายของที่ทำการขนส่งลงเรือที่มีขนาดเล็กกว่าเพื่อให้สามารถนำของเข้าไปยังประเทศของผู้ซื้อได้ โดยในระหว่างการเคลื่อนย้ายของลงเรือลำเล็กนั้นอาจมีความเสียหายหรือสูญหายเกิดขึ้นกับของที่ทำการขนส่งได้ หรือแม้จะไม่มี ความเสียหายหรือสูญหายเกิดขึ้นในระหว่างที่เรือเดินทะเลอยู่ แต่ความเสียหายหรือสูญหายอาจเกิดขึ้นกับของก่อนหรือหลังจากที่เรือออกจากท่าหรือเข้าเทียบท่าแล้วก็ได้ โดยของอาจได้รับความเสียหายหรือสูญหายจากการยกขนสินค้าขึ้นหรือลงเรือ การเคลื่อนย้ายของจากลานพักสินค้าไปยังคลังเก็บสินค้า อันอาจเกิดจากความประมาทเดินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือบุคคลที่ผู้ขนส่งว่าจ้างให้ทำการเคลื่อนย้ายของที่ขนส่งแทนตน ดังนั้น ของที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศนั้นอาจได้รับความเสียหายหรือสูญหายได้ตั้งแต่ช่วงเวลาที่ผู้ส่งของทำการส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งจนถึงเวลาที่ผู้ส่งของส่งมอบของให้กับผู้รับของ

เมื่อของที่ทำการขนส่งได้รับความเสียหายหรือสูญหาย ผู้ที่ได้รับความเสียหายหรือผู้รับช่วงสิทธิจากผู้เสียหายย่อมต้องฟ้องคดีเรียกร้องให้ผู้ขนส่งหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับผู้ขนส่งรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหาย แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ.2534 ขึ้นเพื่อใช้บังคับเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลโดยเฉพาะ การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศย่อมอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติฉบับนี้ และได้กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถมีสิทธิกล่าวอ้างการยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดได้ โดยพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดไว้มากถึง 20 เหตุ และได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดเอาไว้ในจำนวนที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับราคาแห่งของที่ทำการขนส่ง เมื่อมีการฟ้องผู้ขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวแล้วผู้เสียหายย่อมไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายได้เต็มจำนวนที่ตนได้รับ หรือในบางกรณีผู้ที่ก่อความเสียหายอาจไม่ใช่ตัวผู้ขนส่งเองแต่อาจจะเป็นตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือบุคคลอื่นใดที่ผู้ขนส่งว่าจ้างให้ทำหน้าที่ในการขนส่งแทนตน (เช่น ผู้ขนส่งอื่น หรือผู้รับจ้างอิสระที่ไม่ได้ทำการขนส่งของทางเรือแต่ได้ปฏิบัติหน้าที่อื่นซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งแทนผู้ขนส่ง) ซึ่งมีได้มีนิติสัมพันธ์กับผู้เสียหาย จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้ได้รับความเสียหายจึงเล็งเห็นว่าผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ก่อความเสียหายในมูลสัญญาการรับขนส่งทางทะเลแต่กลับเลือกฟ้องมาในมูลละเมิดแทนเพื่อที่ว่าผู้ขนส่ง ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งจะไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หรือข้อต่อสู้อื่นใดตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ.2534 ขึ้นกล่าวอ้างได้ ทำให้ตนได้รับชดใช้ค่าเสียหายได้เต็มจำนวน หรือเพื่อประโยชน์อื่นๆ เช่น ประโยชน์ในเรื่องอายุความ เป็นต้น

ในทางปฏิบัติของประเทศไทยและในต่างประเทศไม่ได้มีการห้ามมิให้มีการฟ้องมูลละเมิดแม้จะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสัญญาการรับขนส่งของทางทะเล ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาความไม่เหมาะสมหลายประการ เพราะเมื่อมีการฟ้องเข้ามาในคดีละเมิดเมื่อกฎหมายไม่ได้บัญญัติเอาไว้ในเรื่องนี้เฉพาะศาลจึงต้องนำกฎหมายลักษณะละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในการพิจารณาพิพากษา อันขัดกับวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติดังกล่าวที่บัญญัติขึ้นมาเพื่อใช้บังคับกับการขนส่งของทางทะเลโดยเฉพาะ และนอกจากนี้ยังมีปัญหาที่ตามมาอีกมากมายไม่ว่าจะเป็นปัญหาเรื่องอายุความการฟ้องคดีว่าจะใช้อายุความตามมูลละเมิดหรือมูลสัญญาการรับขนส่งของทางทะเล เรื่องอำนาจการพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศว่าคดีละเมิดตามสัญญาการรับขนส่งของทางทะเลจะอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินหรือไม่ และตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534

ก็มีได้มีบทบัญญัติมาตราใดที่กล่าวถึงกรณีดังกล่าวเอาไว้ อันต่างจาก Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 Hamburg Rules ค.ศ.1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ.2009 ที่บัญญัติถึงเรื่องดังกล่าวเอาไว้อย่างชัดเจน รวมถึงกำหนดให้ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ให้สามารถกล่าวอ้างเหตุยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดหรือข้อต่อสู้อื่นใดซึ่งกล่าวอ้างได้ ไม่ว่าจะมีการฟ้องคดีหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดมาในมูลละเมิด มูลสัญญา หรือมูลอื่นใด นอกจากนี้ Rotterdam Rules ค.ศ.2009 ยังได้บัญญัติขยายให้ผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเล เช่น ผู้รับจ้างอิสระ (Independent Contractor) สามารถมีสิทธิกล่าวอ้างข้อต่อสู้ดังกล่าวได้ด้วย

เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางทะเล พ.ศ.2534 มีข้อบกพร่องในหลายประการจึงเกิดความคิดที่จะแก้ไขบทบัญญัติบางมาตราในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว โดยได้มีการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ขึ้นมา โดยในร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวได้มีการบัญญัติถึงประเด็นที่เกี่ยวกับการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญาฉบับรับขนของทางทะเลเอาไว้ด้วยกัน 4 มาตรา คือ กำหนดให้ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ตัวแทน และลูกจ้างของผู้ขนส่งสามารถกล่าวอ้างเหตุยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หรือข้อต่อสู้อื่นใดที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถกล่าวอ้างได้ และให้ใช้อายุความการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และได้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่ฟ้องมาในมูลละเมิดตามสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวยังได้มีการบัญญัติมาตราอื่นๆ เพื่อแก้ไขปัญหาประการอื่นของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เช่น แก้ไขเรื่องเกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้เพิ่มมากขึ้น และให้ใช้เป็นสกุลเงิน SDR

ดังนั้น หากมีการแก้ไขกฎหมายให้รองรับเกี่ยวกับปัญหาการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญาฉบับรับขนของทางทะเลแล้ว จะทำให้สามารถใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้อย่างครอบคลุมกับทุกกรณีที่เกี่ยวข้องกับสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล และผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น รวมไปถึงผู้รับจ้างอิสระย่อมมีสิทธิยกข้อต่อสู้ใดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นกล่าวอ้างได้ ไม่ว่าจะมีการฟ้องคดีมาในมูลใดก็ตาม ไม่ก่อให้เกิดปัญหาความไม่แน่นอนและทำให้กฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยมีความเป็นสากลและเหมาะสมกับสภาพของธุรกิจการรับขนของทางทะเลในประเทศไทย