

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1. บทสรุป

ในปัจจุบัน การค้าระหว่างประเทศได้มีการพัฒนาอย่างกว้างขวางและรวดเร็ว เนื่องจากมีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยีและด้านอื่นๆมากมาย การพัฒนาเทคโนโลยีทางการติดต่อสื่อสารทำให้คู่ค้าที่อยู่ห่างกันคนละประเทศสามารถติดต่อกันได้อย่างสะดวก ไม่ว่าจะเป็นด้านการโทรศัพท์ติดต่อ หรือด้านอินเทอร์เน็ตที่มีความสะดวกรวดเร็ว ทำให้มีการติดต่อทำการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น เมื่อมีการทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศมากขึ้น ผลที่ตามมาก็คือ มีการขนส่งของระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้นด้วย ดังนั้นการขนส่งระหว่างประเทศก็มีการพัฒนาขึ้นควบคู่กันไปด้วย โดยเฉพาะการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งเป็นวิธีการขนส่งที่ได้รับความนิยมอย่างมากในการขนส่งระหว่างประเทศเนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้ในแต่ละครั้งเป็นจำนวนมากและมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าการขนส่งสินค้าในรูปแบบอื่น อย่างไรก็ตาม เมื่อมีการก่อกวนความสัมพันธ์กันขึ้น ย่อมมีโอกาสที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะก่อความเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งขึ้นได้ ไม่ว่าจะเป็นการก่อกวนให้เกิดความเสียหายจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาหรือทำให้เกิดความเสียหายจากการละเมิดสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งของอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นหากคู่สัญญาไม่สามารถตกลงประนีประนอมยอมความกันได้ ย่อมมีการนำคดีมาฟ้องต่อศาลเพื่อให้ฝ่ายที่ก่อความเสียหายชดใช้ค่าเสียหายให้กับตน และเป็นที่เข้าใจได้ว่าคู่ความแต่ละฝ่ายย่อมต้องกระทำการเพื่อให้ตนได้รับประโยชน์มากที่สุดและได้รับความเสียหายน้อยที่สุด

กรณีตามสัญญาฉบับรับขนของทางทะเลก็เช่นกัน เมื่อมีข้อพิพาทเกิดขึ้นระหว่างคู่สัญญาตามสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล คือ ระหว่างผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งและผู้ขนส่ง คู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับความเสียหายย่อมต้องการให้ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายให้ครอบคลุมกับความเสียหายที่ตนได้รับ โดยหากเป็นกรณีที่บุคคลฝ่ายผู้ขนส่งได้ทำให้เกิดความเสียหาย สูญหายหรือส่งมอบชกช้าตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถยกข้อต่อสู้ เหตุยกเว้นความรับผิด หรือเหตุจำกัดความรับผิดขึ้นมาอ้างต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งได้ ถ้าเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในกฎหมาย ดังนี้ เพื่อที่จะหลีกเลี่ยงถึงข้อต่อสู้ เหตุยกเว้นความรับผิด หรือเหตุจำกัดความรับผิด ผู้ฟ้องคดีจึงพยายามหาช่องว่างทางกฎหมายเพื่อที่ตนจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายมากที่สุด โดยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ได้มีช่องว่างหรือข้อบกพร่องทางกฎหมายอยู่หลายประการ โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญาฉบับของทางทะเล เนื่องจากพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวไม่ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกรณีดังกล่าวเอาไว้แต่อย่างใด

เมื่อผู้ฟ้องคดีได้ทำการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญาฉบับของทางทะเล โดยในทางปฏิบัติและในทางทฤษฎีของประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดห้ามมิให้มีการฟ้องคดีในมูลละเมิดแม้จะมีมูลเหตุมาจากสัญญาก็ตามดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยผู้ฟ้องคดีย่อมเห็นถึงประโยชน์ที่ตนจะได้รับจากการฟ้องคดีในมูลละเมิด แม้ว่าตนจะต้องมีหน้าที่รับภาระหน้าที่ในการนำสืบเพื่อพิสูจน์ถึงความจริงหรือประมาทเลินเล่ออันก่อให้เกิดความเสียหายก็ตาม โดยประโยชน์ดังกล่าวอาจจะเป็นประโยชน์ในเรื่องอายุความตามมูลละเมิดที่ยาวกว่า หรือประโยชน์ในเรื่องเกี่ยวกับการที่ฝ่ายผู้ขนส่งไม่สามารถยกข้อยกเว้นความรับผิดหรือข้อจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นมาอ้างเพื่อทำให้ตนไม่ต้องรับผิดหรือรับผิดน้อยลงตามส่วนที่กฎหมายกำหนด เนื่องจากตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวไม่ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องนี้เอาไว้ จึงทำให้เห็นได้ว่าตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวนั้นมุ่งใช้บังคับเฉพาะกรณีที่เกี่ยวข้องกับสัญญาฉบับของทางทะเลเท่านั้น ไม่ได้มุ่งหมายถึงการละเมิดที่เกิดจากสัญญาฉบับของทางทะเลแต่อย่างใด

โดยเมื่อมีการพิจารณาเปรียบเทียบพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล คือ Hague-Visby Rules ค.ศ. 1968 และ ค.ศ. 1979 และ Hamburg Rules ค.ศ. 1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ. 2009 แล้ว ปรากฏว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้งสามฉบับดังกล่าวได้มีการบัญญัติรับรองให้ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น รวมถึงผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเลนั้น สามารถยกข้อต่อสู้ขึ้นกล่าวอ้างหากมีการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญาฉบับของทางทะเลหรือมูลคดีอื่นใดเอาไว้อย่างชัดแจ้ง ขึ้นอ้างต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งผู้ฟ้องคดีได้ ซึ่งทำให้เกิดความเป็นธรรมต่อฝ่ายผู้ขนส่งมากกว่า เนื่องจากวัตถุประสงค์ในการร่างกฎหมายทั้งสามฉบับดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ให้คู่สัญญาทั้งฝ่ายผู้ขนส่งและผู้ส่งของได้รับความเป็นธรรมและมีความเท่าเทียมกัน ไม่ทำให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งต้องรับผิดเกินกว่าที่ตนควรจะต้องรับผิด

ความไม่เหมาะสมของหลักเกณฑ์ที่ปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น ไม่ได้มีเฉพาะกรณีปัญหาการยกข้อต่อสู้ขึ้นกล่าวอ้างกรณีที่มีการฟ้องคดีในมูลละเมิดอันเกี่ยวเนื่องกับสัญญาฉบับของทางทะเลเท่านั้น หากยังมีปัญหาความไม่เหมาะสมในอีกหลายเรื่อง จึงได้จัดให้มีการจัดทำร่างแก้ไขพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว โดยมี

การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ขึ้นมา โดยในร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าวได้มีการจัดทำการแก้ไขในส่วนที่เกี่ยวกับการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเล โดยส่วนใหญ่ได้จัดให้มีการแก้ไขให้มีหลักเกณฑ์ที่เหมือนกับที่ได้มีการบัญญัติไว้ใน Hague-Visby Rules ค.ศ. 1968 และ ค.ศ. 1979 และ Hamburg Rules ค.ศ. 1978 เพื่อให้มีความเป็นสากล เป็นธรรม ชัดเจนและแน่นอน เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ฉบับดังกล่าวยังได้บัญญัติให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาไม่ว่าจะมีการฟ้องคดีในทางสัญญาหรือในทางละเมิดก็ตาม และยังได้บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องอายุความว่าให้เป็นไปตามอายุความตามสัญญารับขนของทางทะเลที่มีการบัญญัติไว้โดยเฉพาะตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อย่างไรก็ตาม การแก้ไขพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังอยู่ในขั้นตอนการร่างพระราชบัญญัติเท่านั้น ซึ่งอาจจะมีส่วนที่ต้องมีการแก้ไขในรายละเอียดอยู่บ้าง

5.2 ข้อเสนอแนะ

เมื่อพิจารณาถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นปัญหาในทางทฤษฎีหรือปัญหาในทางปฏิบัติ ผู้เขียนเห็นว่าควรมีการแก้ไขบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยทำการแก้ไขให้สอดคล้องกับผลประโยชน์ของประเทศไทยให้มากที่สุด และในขณะเดียวกันการแก้ไขบทบัญญัตินี้ดังกล่าวต้องทำให้เกิดความเป็นธรรมและมีความเป็นสากลเนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยยังคงอาศัยเรือต่างชาติ ในการขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกอยู่ประมาณร้อยละ 90 โดยในการแก้ไขบทบัญญัติเหล่านั้นอาจนำหลักเกณฑ์ตาม Hague-Visby Rules ค.ศ. 1968 และ ค.ศ. 1979 Hamburg Rules ค.ศ. 1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ. 2009 มาเป็นแม่แบบในการร่าง อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันได้มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... โดยในร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าวได้มีการแก้ไขในปัญหาดังกล่าวเอาไว้แล้ว แต่ยังคงมีความไม่ครอบคลุมอยู่ในบางประเด็น เช่น ในประเด็นเกี่ยวกับการอ้างข้อต่อสู้ของผู้รับจ้างอิสระที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าวไม่ได้มีการบัญญัติเอาไว้

ผู้เขียนเห็นว่าควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยควรผลักดันให้มีการรับร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ซึ่งหากมีการแก้ไขบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในส่วนที่เกี่ยวกับการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเล โดยแก้ไขให้เป็นไปตามที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (ฉบับที่...) พ.ศ. ... และเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิในการยกข้อต่อสู้ของผู้รับจ้างอิสระเช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ใน Rotterdam Rules ค.ศ. 2009 ย่อมจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ขนส่งหรือบุคคลต่างๆที่เกี่ยวข้องในสัญญารับขนของทางทะเล ทั้งฝ่ายผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของความเป็นธรรม ความชัดเจน แน่นนอน หรือความเป็นสากล และนอกจากนี้ยังสามารถแก้ปัญหาในเรื่องเกี่ยวกับการพิจารณาความ เช่น เรื่องเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ เป็นต้น โดยการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น ไม่ใช่แก้ไขเฉพาะในประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น แต่ควรแก้ไขในประเด็นปัญหาอื่นที่เกิดขึ้นด้วย โดยพิจารณาวิเคราะห์ถึงความเป็นธรรมต่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย และควรมีการแก้ไขให้สอดคล้องกับ Hague-Visby Rules ค.ศ. 1968 และ ค.ศ. 1979 และ Hamburg Rules ค.ศ. 1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ.2009 ที่มีความเป็นสากลและใช้บังคับกับการขนส่งทางทะเลทั่วโลก และต้องพิจารณาถึงผลประโยชน์ของประเทศไทยที่ขณะนี้ยังไม่ใช่ประเทศที่เป็นผู้ขนส่ง จึงควรแก้ไขให้เป็นไปในทิศทางที่ให้ประโยชน์แก่ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งมากที่สุดเท่าที่จะทำได้