

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาข้อกฎหมายในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ซึ่งแม้ในการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นั้น จะได้ยกเอาข้อความจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญากรุงเฮก อนุสัญญาเฮก-วิสบี อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก มาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แล้วแต่จากการศึกษา ผู้ศึกษายังเห็นว่ากฎหมายของประเทศไทยยังมีความไม่สมบูรณ์ของกฎหมายในข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง และการคำนวณค่าเสียหายที่จะได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิด รวมถึงการเข้าเป็นภาคีสมาชิกกับอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก ซึ่งจะสรุปข้อที่ได้ทำการศึกษาดังนี้

#### 1.บทสรุป

##### 1.1 การเปรียบเทียบกฎหมาย

ในกรณีของข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น หากเป็นเรื่องช่วงเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือ หรือก่อนที่เรือจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดหาเรือที่เหมาะสม หากผู้ขนส่งละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้่าแห่งของอันเกิดจากการที่ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่นั้นแต่แม้เรือจะบกพร่องไม่เหมาะสมแก่การเดินทาง ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิด ดังกล่าวถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติหน้าที่ในการจัดบริหารเรือที่เหมาะสมเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลแล้ว และในกรณีที่มีความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือ หรือเมื่อเรือออกเดินทางแล้ว ทำให้เรือไม่เหมาะสมแก่การขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการแก้ไขข้อบกพร่องนั้น โดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะ

เช่นนั้นแล้ว ดังนั้น มาตรฐานในการพิจารณาว่าผู้ขนส่งบกพร่องในหน้าที่จัดหาเรือที่เหมาะสมหรือไม่ ถือเป็นมาตรฐานของผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลทั่วไป

ในกรณีที่ผู้ขนส่งมิได้จัดหาเรือที่เหมาะสม กล่าวคือ ผู้ขนส่งมิได้จัดเรือที่อยู่ในสภาพเหมาะสมที่จะเดินทะเลและรับขนของที่ตกลงไว้ได้ ผู้ศึกษาเห็นว่าผู้ขนส่งอาจถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดอื่น ๆ อย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้ตนพ้นจากความรับผิดได้ แม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจัดให้บรรทุกของนั้นจะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้หากความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ ซึ่งถ้าพิจารณาตามหลักคอมมอน ลอว์ ผู้ขนส่งอาจถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดได้ ดังนั้น แม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจัดให้บรรทุกของนั้นจะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้หากความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มาตรา 51 นี้จึงน่าจะมีความหมายว่าผู้ขนส่งอาจถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดอย่างอื่นได้ แม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจัดให้บรรทุกของนั้นจะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้ตามมาตรา 8 โดยผู้ขนส่งปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง หากความสูญหาย หรือเสียหาย ที่เกิดขึ้น ไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งของทางทะเลในกรณีทั่วไป พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มาตรา 52 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุสุดวิสัย ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน้ำที่ใช้น้ำที่เดินเรือได้”

ในกรณีข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีทั่วไป ได้มีคำว่าเหตุสุดวิสัยอยู่ในมาตรา 52 อนุมาตรา 1 ซึ่งไม่ได้มีการให้ความนิยามไว้โดยเฉพาะเจาะจง ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าน่าจะมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่า เหตุสุดวิสัยในมาตรา 616 ว่าด้วยข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าน่าจะนำมาใช้เทียบเคียงใช้แก่คำว่าเหตุสุดวิสัยในมาตรานี้ได้ เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 ซึ่งบัญญัติคำว่า “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า “เหตุใดๆอันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ว่าบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น” สำหรับเหตุหรือผลพิบัติที่ไม่มีใครอาจป้องกันได้ที่เป็นเหตุสุดวิสัย ได้แก่ อุทกภัย อัคคีภัย वादภัย ฟ้าผ่า การจลาจล หรือการปล้นสะดม เช่นนี้ จะเห็นได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 52

## 1.2 การคำนวณค่าเสียหาย

พระราชบัญญัตินี้ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลากว่า 10 ปี แล้ว เพราะฉะนั้น หากปัจจุบันประเทศไทยยังคงจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ 10,000 บาท ต่อหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละ 30 บาท อาจจะเป็นการจำกัดความรับผิดที่น้อยเกินไป เนื่องจากสถานะปัจจุบันและสภาพเศรษฐกิจของธุรกิจการขนส่งทางทะเลได้มีความก้าวหน้าขึ้นไปอย่างมากแล้ว ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าหากเป็นไปได้ น่าจะมีการกำหนดจำนวนเงินการจำกัดความรับผิดขึ้นใหม่โดยคำนึงถึงสภาวะการณ์ปัจจุบัน หรือนำหลักการในระบบสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศมาใช้บังคับ เพราะจริงๆ แล้วประเทศไทยได้นำหลักกฎหมายจากอนุสัญญาระหว่างประเทศมาเทียบเคียงในการบัญญัติกฎหมายของไทย ฉะนั้น เพื่อให้การคำนวณการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับกฎหมายระหว่างประเทศ จึงควรจะนำระบบสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศมาบังคับใช้

## 1.3 การเข้าเป็นสมาชิกกับอนุสัญญากรุงเฮก

การที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญากรุงเฮก อนุสัญญาเฮก-วิสบี และอนุสัญญากรุงเฮกนั้น จะต้องคำนึงถึงผลดี ผลเสีย ปัญหาของพระราชบัญญัติผลกระทบตามอนุสัญญาดังกล่าวในการที่จะเข้าเป็นประเทศภาคี หรือจะไม่เข้าเป็นประเทศภาคี เพราะในปัจจุบัน แม้ประเทศไทยไม่ได้เข้าเป็นประเทศภาคี แต่ได้มีการบัญญัติกฎหมายภายใน คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งมีเนื้อความตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงเฮกอยู่แล้ว

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันประเทศไทยมีความพร้อมที่จะเข้าเป็นภาคีสมาชิกด้วยทั้งในด้านธุรกิจและด้านกฎหมายซึ่งจริงๆ แล้วกฎหมายไทยได้นำอนุสัญญากรุงเฮกมาเป็นแม่แบบในการตรากฎหมาย ทำให้กฎหมายไทยและอนุสัญญาดังกล่าวมีความคล้ายคลึงกันเป็นอย่างมากไม่ว่าจะเป็นเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้สามารถเข้าเป็นประเทศภาคีโดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงในทางปฏิบัติมากนัก และแม้ว่าจำนวนของการจำกัดความรับผิดของอนุสัญญากรุงเฮกจะมีความแตกต่าง แต่ก็ไม่น่าจะก่อให้เกิดปัญหา เนื่องจากจำนวนที่จำกัดความรับผิดนั้นได้ถูกกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งเป็นจำนวนเงินกลางอยู่แล้ว ดังนั้น การยอมรับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศโดยชัดแจ้งกล่าวคือการเข้าเป็นภาคีสมาชิกของความตกลงระหว่างประเทศ จะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สังคมโลกอีกระดับหนึ่ง ซึ่งจะส่งสัญญาณไปยังผู้ประกอบการพาณิชย์นาวีและผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยว่าประเทศไทยมีมาตรฐานในการดำเนินธุรกิจพาณิชย์นาวี ซึ่งจะเป็นการดึงดูดผู้ที่เกี่ยวข้องให้เข้ามาใช้บริการของผู้ขนส่งของไทย

มากขึ้น อีกทั้งผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าและผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ก็จะมีความเข้าใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบในส่วนของตน ซึ่งจะทำให้การดำเนินธุรกิจในด้านนี้ขยายตัวเพิ่มขึ้นและจะช่วยเสริมความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยด้วย ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าประเทศไทยน่าจะเข้าเป็นภาคีกับอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก์ได้

## 2. ข้อเสนอแนะ

จากที่กล่าวมาข้างต้น เพื่อประโยชน์ในการใช้กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลของประเทศไทยพิจารณาคดีของศาลไทย ขอเสนอแนะดังนี้

### 2.1 ควรจะมีการแก้ไขกฎหมายในเรื่องหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

ตามมาตรา 8 คือ การกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งให้มีหน้าที่เดียวคือก่อนและขณะเริ่มต้นเดินทาง และหน้าที่ของผู้ขนส่งกับการยกเว้นความรับผิด ตามมาตรา 51 ควรกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งให้ปฏิบัติตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 9 ไม่ควรให้เป็นภาระการพิสูจน์และการอ้างข้อยกเว้นในความรับผิดนั้น ผู้ขนส่งอาจจะอ้างได้แม้ไม่ดำเนินการตามหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง โดยจะสามารถอ้างได้ทั้งหมดในบทข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตั้งแต่มาตรา 51-57

### 2.2 ควรให้มีการแก้ไขกฎหมายในเรื่องข้อยกเว้นของผู้ขนส่ง

ในกรณีเหตุอื่นใดที่มีสาเหตุหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีสาเหตุหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ซึ่งในกฎหมายของประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดให้ถือมีการเอาประโยชน์จากข้อยกเว้นดังกล่าว โดยพิสูจน์ว่ามีสาเหตุความผิดของตน จึงน่าจะมีการเพิ่มกฎหมายในส่วนตรงนี้เพื่อเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ซึ่งต้องรับผิด

### 2.3 ควรให้มีการแก้กฎหมายในเรื่องการคำนวณค่าเสียหาย

เนื่องจากการชดเชยค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลเป็นค่าเสียหายที่อาจจะน้อยเกินไป เนื่องจากสภาวะปัจจุบันและสภาพเศรษฐกิจของธุรกิจการขนส่งทางทะเลได้มีความก้าวหน้าขึ้นไปอย่างมากแล้ว เพราะฉะนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าน่าจะมีการนำระบบสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศมาใช้บังคับ

#### 2.4 ควรเข้าเป็นภาคีกับอนุสัญญากรุงเฮมเบอร์ก

หากมีความเป็นไปได้ ผู้ศึกษาเห็นว่าเพื่อประโยชน์ในธุรกิจและการใช้กฎหมายให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใดฉบับหนึ่ง โดยประเทศไทยควรที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญากรุงเฮมเบอร์กซึ่งเป็นแม่แบบหลักในการตรากฎหมายของประเทศไทย