

## ข้อยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล

กฤษฎา โสภณชีวิน

มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี

### บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความไม่สมบูรณ์ของกฎหมายในข้อยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยนำมาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล และกฎหมายต่างประเทศ และการคำนวณค่าเสียหายอันเกิดจากความรับผิดของผู้ขนส่ง รวมถึงกรณีในประเทศไทยควรจะเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลหรือไม่

จากการศึกษาพบว่าในกรณีของข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นส่วนใหญ่ได้เทียบเคียงมาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล คือ อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules) อนุสัญญาเฮก-วิสบี (Hague-Visby Rules) อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก (Hamburg Rules) จึงไม่มีข้อแตกต่างหรือขัดกันมากนักในข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีต่างๆ หากแต่ในกรณีที่โดยปกติผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดหาเรือที่เหมาะสมในช่วงเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทางหากผู้ขนส่งละเลยไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักของอันเกิดจากการที่ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่นั้น แต่แม้เรือจะบกพร่องไม่เหมาะสมแก่การเดินทาง (Unseaworthy) ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดดังกล่าว ถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามหน้าที่ในการจัดหาเรือที่เหมาะสมเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลแล้ว หรืออาจหลุดพ้นได้โดยถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดอื่นๆ อย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งหากความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ ซึ่งกรณีนี้มีหลักการเช่นเดียวกับหลักคอมมอน ลอว์

สำหรับกรณีการคำนวณค่าเสียหายในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น เพื่อให้การคำนวณการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับกฎหมายระหว่างประเทศ จึงควรจะนำระบบสิทธิพิเศษลอนดอนเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศ (S.D.R.) มาบังคับใช้

ส่วนในการเข้าเป็นภาคีสมาชิกกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล เมื่อกฎหมายไทยได้นำอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์กมาเป็นแม่แบบในการตรากฎหมาย ทำให้กฎหมายไทย และอนุสัญญาดังกล่าวมีความคล้ายคลึงกันเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่ง หรือข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้ประเทศไทยสามารถเข้าเป็นภาคีสมาชิกโดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงในทางปฏิบัติมากนัก และแม้ว่า

### บทคัดย่อ

ของการจำกัดความรับผิดชอบของอนุสัญญา กรุงแฮมเบอร์เกอร์จะมีความแตกต่าง แต่ก็ไม่น่าจะก่อให้เกิดปัญหา เนื่องจากจำนวนที่จำกัดความรับผิดชอบนั้นได้ถูกกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (The International Monetary Fund: IMF) ซึ่งเป็นจำนวนเงินกลางอยู่แล้ว

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าประเทศไทยน่าจะเข้าเป็นภาคีกับอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์เกอร์ได้ เพราะเหตุว่าการยอมรับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศโดยชัดแจ้ง กล่าวคือ การเข้าเป็นภาคีสมาชิกของความตกลงระหว่างประเทศ จะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สังคมโลกอีกระดับหนึ่ง ซึ่งจะส่งสัญญาณไปยังผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์และผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยว่าประเทศไทยมีมาตรฐานในการดำเนินธุรกิจพาณิชย์ ซึ่งจะเป็นการดึงดูดผู้ที่เกี่ยวข้องให้เข้ามาใช้บริการของผู้ขนส่งของไทยมากขึ้น อีกทั้ง ผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าและผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ก็จะมีความเข้าใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบในส่วนของตน ซึ่งจะทำให้การดำเนินธุรกิจในด้านนี้ขยายตัวเพิ่มขึ้นและจะช่วยเสริมความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยด้วย

\*อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.สุมาลี วงษ์วิจิต และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม  
รองศาสตราจารย์สุวิทย์ นิ่มน้อย

วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี ปี พ.ศ.2550

---

**EXCEPTION AND LIMITATION LIABILITY OF  
CARRIERS OF GOODS BY SEA**

**GRISTSANA SOPHONCHEEWIN**

Sripatum University Chonburi Campus

**ABSTRACT**

This thesis aims to study the incompleteness of law in terms of exception and limitation of carriers' liability according to the Carriage of Goods by Sea Act, B.E. 2534 (1991) by comparing with the International Convention on Carriage of Goods by Sea and the international laws, and damages estimation caused by carriers' liability. This also includes the case that whether or not Thailand should be an associate member according to the International Convention on Carriage of Goods by Sea.

From the study, it is found that in the cases of carriers' liability, the comparison is mostly derived from the International Convention on Carriage of Goods by Sea, namely Hague Rules, Hague-Visby Rules and Hamburg Rules. Consequently, there are no major differences or contradictions on exception of liability in general cases. However, in the case where the carriers have duty to provide appropriate ship prior to loading or journey into the sea, if the carriers ignored to do that, they have to be responsible for loss, damage or delayed delivery caused by ignorance on duty of carriers. On the other hand, if the ship is in defective condition which is inappropriate to the sea journey (unseaworthy), the carriers may not be bound with such liability if it can be proved that the carriers have performed their duty in providing the appropriate ship as the sea carrier professional normally do and have already done. Alternatively, the carriers may not be bound with such liability with the advantage of any other liability exceptions if the loss or damage is not derived from the defect of ship. In such case, the principles which are similar to the common law are applied.

In case of damages estimation on carriers' liability limitation, in order to make such estimation to be in line with the international laws, the System of Privilege in Drawing Money as International Reserve (S.D.R.) should be applied in full force. With regard to the associate membership with the International Convention on Carriage of Goods by Sea, the Thai laws were drafted by using Hamburg Rules as the model. Consequently, the Thai laws and such Convention are very similar, either in particularly carriers' duty or carriers' liability exception. This causes Thailand to be entitled to becoming an associate member without major practical change. In addition, although the number of liability limitations of Hamburg Rules is different, this should not be a problem as the number of such liability limitation is determined by the International Monetary

---

**ABSTRACT**

Fund (IMF), which is regarded as the standard amount of money.

The researcher is of opinion that Thailand should be capable of being an associate member with Hamburg Rules because the international rules are explicitly accepted. In other words, being an associate member of the international agreement should create the confidence to the world at a certain step. This should be a signal to maritime entrepreneurs and concerned parties that Thailand can provide the standard maritime business. This should also attract concerned parties to use more services from Thai carriers. Furthermore, carriers, exporters and any other concerned parties will be given clear understanding regarding their own duty and responsibility. This will help expand the business operation in this field and help stabilize Thai economy as well.

---

\* อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.สุมาลี วงษ์วิจิตร และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม  
รองศาสตราจารย์ สุวิทย์ นิ่มน้อย  
วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายธุรกิจ มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี ปี พ.ศ.2550

---

## ความนำ

ในอดีตที่ผ่านมา ตั้งแต่มีการรับขนของทางทะเลนั้น นานาประเทศต่างยอมรับกฎหมายของประเทศอังกฤษซึ่งเป็นประเทมหาอำนาจทางทะเลมาใช้ โดยกฎหมายของอังกฤษ คือ กฎหมายคอมมอน ลอว์ (Common Law) ต่อมามีการยอมรับหลักกฎหมายว่าด้วยสัญญาขึ้น กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลในกฎหมายระหว่างประเทศจึงวางอยู่บนหลักในเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญาเนื่องจากคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีโอกาสเจรจาต่อรองกันอย่างจริงจังและโดยเสมอภาคกัน เพราะในสมัยนั้น ผู้ขนส่งสินค้ามักจะทำการขนส่งสินค้าของพ่อค้าเพียงคนเดียวและการเดินทางมักใช้เวลาอันยาวนานต่อมาราวศตวรรษที่ 8 และ 19 มีการพัฒนาทางอุตสาหกรรม มีการใช้เรือที่เดินด้วยพลังงานไอน้ำซึ่งช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางได้เป็นอย่างมาก จนทำให้การขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ได้มากขึ้น และเกิดการสร้างเส้นทางเดินเรือแบบประจำขึ้น รวมทั้งมีการรวมตัวกันของผู้ขนส่งทำให้มีอำนาจในการต่อรองสูงและการใช้อำนาจต่อรองนี้นำมาซึ่งรูปแบบของสัญญาขนส่งสินค้าที่มีเงื่อนไขยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในบางกรณี (ไพทซิด เอกจริยกร, 2541, หน้า 32)

ภายใต้กฎหมายไทยก่อนมีพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ผู้ขนส่งทางทะเลยังไม่อาจยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนได้ แนวทางที่ผู้ขนส่งทางทะเลจะไม่ต้องรับภาระในการเสียหายทางทะเลโดยจำกัดความรับผิดของตนได้ ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลใช้บังคับโดยเฉพาะนั้นก็พอมีทางเป็นไปได้อยู่บ้าง ดังนี้ (สุรพงษ์ เจริญพันธ์, 2541, หน้า 9-10)

ก. เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นเรื่องการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศ หากคู่ความนำสืบได้ว่าคลองจาริตประเพณีในการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นเป็นที่ยอมรับจนเป็นหลักสากลทำให้ผู้ขนส่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในการขนส่งสินค้าได้ เห็นว่าศาลไทยก็น่าจะบังคับให้ตามนั้นได้ เพราะบทบัญญัติของกฎหมายไทยและศาลไทยก็ได้ตัดโอกาสคู่ความที่จะนำสืบถึงจาริตประเพณีที่มีอยู่ในเรื่องนี้

ข. หากคู่สัญญาตกลงกันให้นำกฎหมายว่าด้วยขนส่งทางทะเลของประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนเองมาใช้บังคับกับสัญญาที่พิพาท ก็น่าจะใช้บังคับได้ ตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481 อย่างไรก็ดี คู่ความต้องนำสืบกฎหมายต่างประเทศนั้นในฐานะที่เป็นข้อเท็จจริงด้วย และกฎหมายต่างประเทศนั้นจะใช้ได้เพียงเท่าที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแห่งประเทศไทยเท่านั้น (มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481) หากคู่สัญญาตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายไปไกลถึงขนาดว่าความสูญหายหรือบุบสลายแม้เกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งเองหรือยังจำกัดความรับผิดได้เช่นนี้ ก็ย่อมจะเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ไม่น่าจะบังคับกันได้ตามเจตนาของคู่สัญญาแม้กฎหมายต่างประเทศที่คู่สัญญาเจตนาจะให้ใช้บังคับนั้นจะไม่ห้ามไว้ก็ตาม

ก. ทางออกประการสุดท้ายที่เป็นไปได้ก็คือ กรณีตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 กล่าวคือ ต้องให้ผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ความตกลงชัดแจ้งเช่นนี้กฎหมายไม่ได้กำหนดแบบไว้ว่าจะต้องทำอะไร ฉะนั้นอาจตกลงด้วยวาจาหรือทำเป็นลายลักษณ์อักษรก็ได้ อย่างไรก็ตาม การตกลงด้วยวาจาอาจเป็นปัญหาในการพิสูจน์ความชัดแจ้งที่ได้ตกลงกันไว้ จึงน่าจะได้ทำกันเป็นลายลักษณ์อักษรจะมั่นคงกว่าข้อจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าว เป็นภาษาอังกฤษที่ตัวเล็กมากยากที่จะอ่านได้ และไม่มีช่องสำหรับผู้ส่งลงชื่อตกลงยินยอมด้วยการจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าว ทั้งการลงชื่อของผู้ส่งก็เป็นการเขียนทับข้อความที่ระบุไว้ที่ด้านหลังใบตราส่งอีกด้วย แสดงให้เห็นว่าผู้ส่งไม่ได้อ่านหรือตรวจสอบข้อความที่อยู่ในหลังใบตราส่งนั้นเลย ฉะนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้ถูกมองว่าผู้ขนส่งเอาเปรียบ ผู้ส่งจะแสดงให้เห็นว่าคู่สัญญาามีเจตนาที่แท้จริงที่จะตกลงกันเช่นนั้น ก็ควรอย่างยิ่งที่คู่สัญญาจะจัดทำเป็นหนังสือสัญญาฉบับหนึ่งต่างหาก แสดงถึงข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวลงชื่อ ผู้ส่งและผู้ขนส่งไว้เป็นสำคัญ หากทำเช่นนี้ศาลย่อมจะปรับให้ปฏิบัติตามข้อตกลงนั้นได้อย่างแน่นอน

จากการที่ศาลไทยได้อาศัยหลักเกณฑ์ตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาเป็นแนวทางในการวินิจฉัยคดีดังกล่าวเห็นได้ว่าเมื่อการรับขนของทางทะเลนั้นเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีควรจะมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะเพื่อใช้บังคับแก่กิจการด้านพาณิชย์นาวีดังกล่าว เพราะภัยทางทะเลนั้นมีความรุนแรงกว่าภัยทางบกและทางอื่นๆ ภัยทางทะเลอาจเกิดขึ้น โดยการกระทำของธรรมชาติ อาทิเช่น พายุ คลื่นกระแสน้ำ ฟ้าผ่า หรืออาจเกิดจากการกระทำของบุคคลต่างๆ เช่น เกิดจากลูกเรือ หรือกัปตันเรือที่อยู่ห่างไกลจากการควบคุมบังคับบัญชาของเจ้าของเรือ หรืออาจเกิดจากบุคคลภายนอกเรือ เช่น จากโจรสลัด หรือเรือลำอื่นๆ หรือเกิดจากประเทศอื่นๆ ที่ยึดหรือกักเรือเอาไว้ได้ในเหตุการณ์ต่างๆ

ต่อมาในปี พ.ศ.2507 สภาวิจัยแห่งชาติ สาขานิติศาสตร์ได้ทำการวิจัยเกี่ยวกับความจำเป็นในการตรากฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลหรือกฎหมายทะเล ซึ่งจากการวิจัยครั้งนั้น ได้มีความเห็นว่า (สุรพงษ์ เจริญพันธ์, 2541, หน้า 11) ควรตรากฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล หรือกฎหมายทะเลขึ้น เพราะนอกจากจะเป็นการวางหลักที่แน่นอนเป็นประโยชน์ต่อศาลผู้ใช้กฎหมายและประชาชน ผู้ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายแล้ว ยังจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติในการพัฒนาทางเศรษฐกิจอีกด้วย โดยเฉพาะในด้านการส่งเสริมการพาณิชย์ระหว่างประเทศ ซึ่งจะต้องอาศัยการเดินทางเรือทะเล และการขนส่งทางทะเลที่มีหลักเกณฑ์ มีระเบียบแบบแผนเป็นมูลฐานเพื่อเป็นหลักประกันความยุติธรรมและรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทย ทั้งในแง่ของศาลไทยและในแง่ความขัดกันแห่งกฎหมาย

อนึ่ง ในปัจจุบัน ประเทศไทยได้ใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางทะเล พ.ศ.2534 มากว่า 10 ปีแล้ว แต่ยังคงมีปัญหาจากการใช้บังคับพระราชบัญญัติต่างๆ เนื่องจากขณะนี้ประเทศไทย มีการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นธุรกิจที่สำคัญในการค้าระหว่างประเทศ และด้วยมีการขนถ่ายสินค้าได้ที่ละหลายๆ ซึ่งสามารถลดต้นทุนในทางการค้าได้ จึงเป็นการประหยัดต่อผู้ทำธุรกิจที่จะต้องมีการส่งสินค้าไปยังต่างประเทศเมื่อ

---

เปรียบเทียบกับ การขนส่งทางอากาศ ดังนั้น เมื่อมีการขนส่งทางทะเลมากเท่าไร ก็อาจเกิดปัญหาจากการขนส่งทางทะเลมากเท่านั้น ซึ่งอาจเป็นไปได้ในลักษณะเดียวกับการขนส่งทางบก อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องการเปรียบเทียบกฎหมาย กรณีการคำนวณค่าเสียหายในเรื่องหีบห่อ หรือหน่วยการขนส่ง แม้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้จำกัดค่านิยามไว้แล้วก็ตาม รวมถึงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย

จากข้อเท็จจริงดังกล่าวจึงทำให้ผู้ศึกษาต้องการทราบว่าอนุสัญญาต่างๆที่ใช้เป็นแม่แบบในการบัญญัติพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มีความสอดคล้องกัน หรือขัดกันอย่างไร มากน้อยเพียงใด อีกทั้งต้องการทราบว่าเหตุใดประเทศไทยไม่นำระบบสิทธิพิเศษถาวรเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศที่สร้างขึ้น โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศมาคำนวณค่าเสียหาย และรวมทั้งต้องการทราบถึงปัญหากฎหมายเกี่ยวกับข้อยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งของไทยว่ามีอยู่อย่างไร และมีความสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศที่เป็นหลักสากลหรือไม่ เพียงใด เป็นไปตามความร่วมมือภายใต้กรอบของกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อเสริมอำนาจต่อรองและรักษาผลประโยชน์โดยรวมของประเทศ รวมทั้งขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับนานาประเทศหรือไม่ เพียงใด รวมทั้งเหตุใดประเทศไทยจึงไม่เข้าเป็นภาคีสมาชิกเฉกเช่นประเทศต่างๆ ซึ่งที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ล้วนเป็นประเด็นปัญหากฎหมายที่สำคัญควรค่าแก่การนำมาวิเคราะห์เพื่อให้ได้คำตอบที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์ทั้งในทางวิชาการและทางปฏิบัติต่อไป

## วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความเป็นมา หลักการ แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับสัญญาและการขนส่ง
2. เพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลตามกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ
3. เพื่อเปรียบเทียบในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งผลของความสอดคล้องหรือต่างกันของกฎหมายดังกล่าว
4. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล

---

## สมมติฐานของการศึกษา

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้มีการบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 แต่จนถึงปัจจุบัน พบว่าพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวยังคงมีปัญหาเกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิด ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับอนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules) อนุสัญญาเฮก-วิสบี้ (Hague-Visby Rules) อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก (Hamburg Rules) รวมถึงประเทศญี่ปุ่นและประเทศอังกฤษ ยังมีความไม่สอดคล้องกันอยู่บ้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในเรื่องการเปรียบเทียบกฎหมายของข้อยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิด ตลอดจนกรณีในประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกของการค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ยังมีความไม่ชัดเจนในเรื่องมาตรฐานการคำนวณค่าเสียหาย จึงทำให้เป็นปัญหาในทางปฏิบัติของการขนส่งสินค้าทางทะเล

## ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษากฎหมายที่ใช้ในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลนี้ ได้ศึกษาถึงความเป็นมา หลักการ แนวคิด และทฤษฎีของกฎหมายรับขนของทางทะเล ได้แก่ หลักเสรีภาพในการทำสัญญา หลักความรับผิดของผู้สัญญา ทฤษฎีเกี่ยวกับการรับขน และหลักการตีความกฎหมาย นอกจากนี้ ยังได้ศึกษาถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล รวมทั้งกฎหมายของต่างประเทศ คือ ประเทศอังกฤษและประเทศญี่ปุ่น เพราะเหตุว่ากฎหมายของสองประเทศนี้มีหลักการที่เป็นแบบอย่างของหลายประเทศในการบัญญัติกฎหมายรับขนของทางทะเล จากนั้นได้ศึกษากฎหมายระหว่างประเทศ คือ อนุสัญญากรุงเฮก อนุสัญญาเฮก-วิสบี้ อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก โดยทำการเปรียบเทียบในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งผลของความสอดคล้องหรือต่างกันของกฎหมายดังกล่าว สุดท้ายผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล โดยตั้งประเด็นไว้ 3 เรื่อง คือ การเปรียบเทียบกฎหมาย การคำนวณค่าเสียหาย และการเข้าเป็นภาคีสมาชิก



## วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นการศึกษาวิเคราะห์เอกสาร (Documentary Research) ที่เน้นการวิเคราะห์กฎหมาย (Legal Analysis) โดยศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากหนังสือ บทความวารสาร วิทยานิพนธ์ของมหาวิทยาลัยต่างๆ เอกสารทางวิชาการของไทยและต่างประเทศ ห้องสมุดมหาวิทยาลัยต่างๆ และเว็บไซต์ทางอินเทอร์เน็ต จากนั้นนำข้อมูลมาแยกแยะแจกแจงจัดหมวดหมู่พร้อมทั้งทำความเข้าใจประเด็นปัญหากฎหมาย เพื่อทำการวิเคราะห์ตามประเด็นที่ได้ตั้งไว้ในสมมติฐาน สุดท้ายได้ตรวจสอบความถูกต้องของผลการวิเคราะห์เพื่อจัดทำข้อสรุปและข้อเสนอแนะที่เหมาะสม

## ผลการวิจัย

จากการศึกษาพบว่าในกรณีของข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น หากเป็นเรื่องช่วงเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือ หรือก่อนที่เรือจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดหาเรือที่เหมาะสม หากผู้ขนส่งละเลยไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักของอันเกิดจากการที่ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่นั้นแต่แม้เรือจะบกพร่องไม่เหมาะสมแก่การเดินทะเล ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิด ดังกล่าวถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามหน้าที่ในการจัดบริษัท หาเรือที่เหมาะสมเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลแล้ว และในกรณีที่มีความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือออกเดินทางแล้ว ทำให้เรือไม่เหมาะสมแก่การขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการแก้ไขข้อบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้นแล้ว ดังนั้น มาตรฐานในการพิจารณาว่าผู้ขนส่งบกพร่องในหน้าที่จัดหาเรือที่เหมาะสมหรือไม่ ถือว่าเป็นมาตรฐานของผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลทั่วไป

ในกรณีที่ผู้ขนส่งมิได้จัดหาเรือที่เหมาะสม กล่าวคือ ผู้ขนส่งมิได้จัดเรือที่อยู่ในสภาพเหมาะสมที่จะเดินทะเลและรับขนของที่ตกลงไว้ได้ ผู้ศึกษาเห็นว่าผู้ขนส่งอาจถือเอาประโยชน์จากความรับผิดอื่น ๆ อย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้ตนพ้นจากความรับผิดได้ แม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจัดให้บรรทุกของนั้นจะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้หากความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ ซึ่งถ้าพิจารณาตามหลักคอมมอน ลอว์ ผู้ขนส่งอาจถือเอาประโยชน์จากเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อยกเว้นความรับผิดได้ ดังนั้น แม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจัดให้บรรทุกของนั้นจะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้หากความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ

---

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มาตรา 51 นี้จึงน่าจะมีความหมายว่าผู้ขนส่งอาจถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดอย่างอื่นได้ แม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจัดให้บรรทุกของนั้นจะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้ตามมาตรา 8 โดยผู้ขนส่งปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง หากความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้น ไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งของทางทะเลในกรณีทั่วไป พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มาตรา 52 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุสุดวิสัย ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้”

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

ส่วนในกรณีของการคำนวณค่าเสียหายนั้น พระราชบัญญัตินี้ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลากว่า 10 ปีแล้ว เพราะฉะนั้น หากปัจจุบันประเทศไทยยังคงจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ 10,000 บาท ต่อหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละ 30 บาท อาจจะเป็นการจำกัดความรับผิดที่น้อยเกินไป เนื่องจากสภาวะปัจจุบันและสภาพเศรษฐกิจของธุรกิจการขนส่งทางทะเลได้มีความก้าวหน้าขึ้นไปอย่างมากแล้ว ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าหากเป็นไปได้ น่าจะมีการกำหนดจำนวนเงินการจำกัดความรับผิดขึ้นใหม่โดยคำนึงถึงสภาวะการณ์ปัจจุบัน หรือนำหลักการในระบบสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศมาใช้บังคับ เพราะจริงๆแล้วประเทศไทยได้นำหลักกฎหมายจากอนุสัญญาระหว่างประเทศมาเทียบเคียงในการบัญญัติกฎหมายของไทย ฉะนั้น เพื่อให้การคำนวณการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับกฎหมายระหว่างประเทศ จึงควรจะนำระบบสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศมาบังคับใช้

ในกรณีของการเข้าเป็นภาคีสมาชิกนั้น การที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญากรุงเฮก อนุสัญญาเฮก-วิสบี และอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์กันนั้น จะต้องคำนึงถึงผลดี ผลเสีย ปัญหาของพระราชบัญญัติผลกระทบตามอนุสัญญาดังกล่าว ในการที่จะเข้าเป็นประเทศภาคี หรือจะไม่เข้าเป็นประเทศภาคี เพราะในปัจจุบัน แม้ประเทศไทยไม่ได้เข้าเป็น

---

ประเทศภาคี แต่ได้มีการบัญญัติกฎหมายภายใน คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งมีความตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์เกอร์อยู่แล้ว

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันประเทศไทยมีความพร้อมที่จะเข้าเป็นภาคีสมาชิกด้วย ทั้งในด้านธุรกิจและด้านกฎหมายซึ่งจริงๆแล้วกฎหมายไทยได้นำอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์เกอร์มาเป็นแม่แบบในการตรากฎหมาย ทำให้กฎหมายไทยและอนุสัญญาดังกล่าวมีความคล้ายคลึงกันเป็นอย่างมากไม่ว่าจะเป็นเรื่องหน้าที่ของ ผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้สามารถเข้าเป็นประเทศภาคีโดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงในทางปฏิบัติมากนัก และแม้ว่าจำนวนของการจำกัดความรับผิดของอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์เกอร์จะมีความแตกต่าง แต่ก็ไม่น่าจะก่อให้เกิดปัญหา เนื่องจากจำนวนที่จำกัดความรับผิดนั้นได้ถูกกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศซึ่งเป็นจำนวนเงินกลางอยู่แล้ว ดังนั้น การยอมรับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศโดยชัดแจ้งกล่าวคือการเข้าเป็นภาคีสมาชิกของความตกลงระหว่างประเทศ จะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สังคมโลกอีกระดับหนึ่ง ซึ่งจะส่งสัญญาณไปยังผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์และผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยว่าประเทศไทยมีมาตรฐานในการดำเนินธุรกิจพาณิชย์ ซึ่งจะเป็นการดึงดูดผู้ที่เกี่ยวข้องให้เข้ามาใช้บริการของผู้ขนส่งของไทยมากขึ้น อีกทั้งผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าและผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ก็也将มีความเข้าใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบในส่วนของตน ซึ่งจะทำให้การดำเนินธุรกิจในด้านนี้ขยายตัวเพิ่มขึ้นและจะช่วยเสริมความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยด้วย ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าประเทศไทยน่าจะเข้าเป็นภาคีกับอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์เกอร์ได้

## ข้อเสนอแนะ

จากที่กล่าวมาข้างต้น เพื่อประโยชน์ในการใช้กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลของประเทศไทยพิจารณาคดีของศาลไทย ขอเสนอแนะดังนี้

### 2.1 ควรจะมีการแก้ไขกฎหมายในเรื่องหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง

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

---

## 2.2 ควรให้มีการแก้ไขกฎหมายในเรื่องข้อยกเว้นของผู้ขนส่ง

ในกรณีเหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งและมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ซึ่งในกฎหมายของประเทศไทยไม่ได้มีการกำหนดให้ถือมีการเอาประโยชน์จากข้อยกเว้นดังกล่าว โดยพิสูจน์ว่ามีใช้ความผิดของตน จึงน่าจะมีการเพิ่มกฎหมายในส่วนตรงนี้เพื่อเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบ

## 2.3 ควรให้มีการแก้ไขกฎหมายในเรื่องการคำนวณค่าเสียหาย

เนื่องจากการชดเชยค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลเป็นค่าเสียหายที่อาจจะน้อยเกินไป เนื่องจากสภาวะปัจจุบันและสภาพเศรษฐกิจของธุรกิจการขนส่งทางทะเลได้มีความก้าวหน้าขึ้นไปอย่างมากแล้ว เพราะฉะนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าน่าจะมีการนำระบบสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศมาใช้บังคับ

## 2.4 ควรเข้าเป็นภาคีกับอนุสัญญากรุงเฮมเบอร์ก

หากมีความเป็นไปได้ ผู้ศึกษาเห็นว่าเพื่อประโยชน์ในธุรกิจและการใช้กฎหมายให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใดฉบับหนึ่ง โดยประเทศไทยควรที่จะเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญากรุงเฮมเบอร์กซึ่งเป็นแม่แบบหลักในการตรากฎหมายของประเทศไทย

---

## เอกสารอ้างอิง

ไพฑูริศ เอกจริยกร. (2541). *รับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea)*. กรุงเทพฯ: วิญญูชน.  
\_\_\_\_\_. (2540). *คำบรรยายกฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime law)*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เดือนตุลา.  
สุรพงษ์ เจริญพันธ์. (2541). *แนวทางการแก้ไขปัญหาจากการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขน  
ของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

---

## ผู้วิจัย

นางสาวกฤษณา ไสภณชีวิน เทศบาลเมืองบ้านสวน นิตกร จังหวัดชลบุรี คุณวุฒิ นิติศาสตรบัณฑิต  
มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ