

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ข้อยกเว้นการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล
คำสำคัญ	ข้อยกเว้นความรับผิด/การจำกัดความรับผิด/ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล
ชื่อนักศึกษา	กฤษณา โสภณชีวิน
หลักสูตร	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	รองศาสตราจารย์ ดร.สุมาลี วงษ์วิจิตร
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	รองศาสตราจารย์ สุวิทย์ นิ่มน้อย
ระดับการศึกษา	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
คณะ	บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี
พ.ศ.	2550

### บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความไม่สมบูรณ์ของกฎหมายในข้อยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยนำมาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล และกฎหมายต่างประเทศ และการคำนวณค่าเสียหายอันเกิดจากความรับผิดของผู้ขนส่ง รวมถึงกรณีในประเทศไทย ควรจะเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลหรือไม่

จากการศึกษาพบว่าในกรณีของข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นส่วนใหญ่ได้เทียบเคียงมาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล คือ อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules) อนุสัญญาเฮก-วิสบี (Hague-visby Rules) อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก (Hamburg Rules) จึงไม่มีข้อแตกต่างหรือขัดกันมากนักในข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีต่างๆ ไป หากแต่ในกรณีที่โดยปกติผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดหาเรือที่เหมาะสมในช่วงเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทางหากผู้ขนส่งละเลยไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักซ้าแห่งของอันเกิดจากการที่ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่นั้น แต่แม้เรือจะบกพร่องไม่เหมาะสมแก่การเดินทางทะเล (Unseaworthy) ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดดังกล่าว ถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามหน้าที่ในการจัดหาเรือที่เหมาะสมเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลแล้ว หรืออาจหลุดพ้นได้โดยถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดอื่นๆอย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งหากความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ ซึ่งกรณีนี้มีหลักการเช่นเดียวกับหลักคอมมอน ลอว์

สำหรับกรณีการคำนวณค่าเสียหายในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น เพื่อให้การคำนวณการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับกฎหมายระหว่างประเทศ จึงควรจะนำระบบสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศ (S.D.R.) มาบังคับใช้ ส่วนในการเข้าเป็นภาคีสมาชิกกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล เมื่อกฎหมายไทยได้นำอนุสัญญากรุงเฮกมาเป็นแม่แบบในการตรากฎหมาย ทำให้กฎหมายไทยและอนุสัญญาดังกล่าวมีความคล้ายคลึงกันเป็นอย่างมากไม่ว่าจะเป็นเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งหรือข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้ประเทศไทยสามารถเข้าเป็นประเทศภาคีโดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงในทางปฏิบัติมากนัก และแม้ว่าจำนวนของการจำกัดความรับผิดของอนุสัญญากรุงเฮกจะมีความแตกต่าง แต่ก็ไม่น่าจะก่อให้เกิดปัญหา เนื่องจากจำนวนที่จำกัดความรับผิดนั้นได้ถูกกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (The International Monetary Fund: IMF) ซึ่งเป็นจำนวนเงินกลางอยู่แล้ว

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าประเทศไทยน่าจะเข้าเป็นภาคีกับอนุสัญญากรุงเฮกได้ เพราะเหตุว่าการยอมรับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศโดยชัดแจ้ง กล่าวคือ การเข้าเป็นภาคีสมาชิกของความตกลงระหว่างประเทศ จะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สังคมโลกอีกระดับหนึ่ง ซึ่งจะส่งสัญญาณไปยังผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีและผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยว่าประเทศไทยมีมาตรฐานในการดำเนินธุรกิจพาณิชย์นาวี ซึ่งจะเป็นการดึงดูดผู้ที่เกี่ยวข้องให้เข้ามาใช้บริการของผู้ขนส่งของไทยมากขึ้น อีกทั้งผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าและผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ก็จะมีความเข้าใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบในส่วนของตน ซึ่งจะทำให้การดำเนินธุรกิจในด้านนี้ขยายตัวเพิ่มขึ้นและจะช่วยเสริมความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยด้วย