

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในอดีตที่ผ่านมา ตั้งแต่มีการรับขนของทางทะเลนั้น นานาประเทศต่างยอมรับกฎเกณฑ์ของประเทศอังกฤษซึ่งเป็นประเทศมหาอำนาจทางทะเลมาใช้ โดยกฎหมายของอังกฤษ คือ กฎหมายคอมมอน ลอว์ (Common Law) ต่อมา มีการยอมรับหลักกฎหมายว่าด้วยสัญญาขึ้น กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลในกฎหมายระหว่างประเทศจึงวางอยู่บนหลักในเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญา เนื่องจากคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีโอกาสเจรจาต่อรองกันอย่างจริงจังและโดยเสมอภาคกัน เพราะในสมัยนั้น ผู้ขนส่งสินค้ามักจะทำการขนส่งสินค้าของพ่อค้าเพียงคนเดียวและการเดินทางมักใช้เวลานาน ต่อมาราวศตวรรษที่ 8 และ 19 มีการพัฒนาทางอุตสาหกรรม มีการใช้เรือที่เดินด้วยพลังงานไอน้ำซึ่งช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางได้เป็นอย่างมาก จนทำให้การขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ได้มากขึ้น และเกิดการสร้างเส้นทางเดินเรือแบบประจำขึ้น รวมทั้งมีการรวมตัวกันของผู้ขนส่งทำให้มีอำนาจในการต่อรองสูงและการใช้อำนาจต่อรองนี้นำมาซึ่งรูปแบบของสัญญาขนส่งสินค้าที่มีเงื่อนไขยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในบางกรณี (ไพฑูริศ เอกจริยกร, 2541, หน้า 32)

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

ก. เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นเรื่องการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศ หากคู่ความนำสืบได้ว่าคลองจาริตประเพณีในการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นเป็นที่ยอมรับจนเป็น

หลักสากลว่าให้ผู้ขนส่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในการขนส่งสินค้าได้ เห็นว่าศาลไทยก็น่าจะบังคับให้ตามนั้นได้ เพราะบทบัญญัติของกฎหมายไทยและศาลไทยก็ได้ตัดโอกาสคู่ความที่จะนำสืบถึงจารีตประเพณีที่มีอยู่ในเรื่องนี้

ข. หากคู่สัญญาตกลงกันให้นำกฎหมายว่าด้วยขนส่งทางทะเลของประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนเองมาใช้บังคับกับสัญญาฉบับที่พิพาท ก็น่าจะใช้บังคับได้ ตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481 อย่างไรก็ดี คู่ความต้องนำสืบกฎหมายต่างประเทศนั้นในฐานะที่เป็นข้อเท็จจริงด้วย และกฎหมายต่างประเทศนั้นจะใช้ได้เพียงเท่าที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแห่งประเทศไทยเท่านั้น (มาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481) หากคู่สัญญาตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีของสูญหายหรือบุบสลายไปไกลถึงขนาดว่า ความสูญหายหรือบุบสลายแม้เกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งเองหรือยังจำกัดความรับผิดได้เช่นนี้ ก็ย่อมจะเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ไม่น่าจะบังคับกันได้ตามเจตนาของคู่สัญญาแม้กฎหมายต่างประเทศที่คู่สัญญาเจตนาจะให้ใช้บังคับนั้นจะไม่ห้ามไว้ก็ตาม

ค. ทางออกประการสุดท้ายที่เป็นไปได้ก็คือ กรณีตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 กล่าวคือ ต้องให้ผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ความตกลงชัดแจ้งเช่นนี้กฎหมายไม่ได้กำหนดแบบไว้ว่าจะต้องทำอย่างไร ฉะนั้นอาจตกลงด้วยวาจาหรือทำเป็นลายลักษณ์อักษรก็ได้ อย่างไรก็ดี การตกลงด้วยวาจาอาจเป็นปัญหาในการพิสูจน์ความชัดแจ้งที่ได้ตกลงกันไว้ จึงน่าจะได้ทำกันเป็นลายลักษณ์อักษรจะมั่นคงกว่าข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวเป็นภาษาอังกฤษที่ตัวเล็กมากยากที่จะอ่านได้ และไม่มีช่องสำหรับผู้ส่งลงชื่อตกลงยินยอมด้วยการจำกัดความรับผิดดังกล่าว ทั้งการลงชื่อของผู้ส่งก็เป็นการเขียนทับข้อความที่ระบุไว้ที่ด้านหลังใบตราส่งอีกด้วย แสดงให้เห็นว่าผู้ส่งไม่ได้อ่านหรือตรวจดูข้อความที่อยู่ในหลังใบตราส่งนั้นเลย ฉะนั้น เพื่อป้องกันไม่ให้ถูกมองว่าผู้ขนส่งเอาเปรียบผู้ส่งจะแสดงให้เห็นว่าคู่สัญญามีเจตนาที่แท้จริงที่จะตกลงกันเช่นนั้น ก็ควรอย่างยิ่งที่คู่สัญญาจะได้ทำเป็นหนังสือสัญญาอีกฉบับหนึ่งต่างหาก แสดงถึงข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังกล่าวลงชื่อผู้ส่งและผู้ขนส่งไว้เป็นสำคัญ หากทำเช่นนี้ศาลย่อมจะปรับให้เป็นไปตามข้อตกลงนั้นได้อย่างแน่นอน

จากการที่ศาลไทยได้อาศัยหลักเกณฑ์ตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาเป็นแนวทางในการวินิจฉัยคดีดังกล่าวเห็นได้ว่าเมื่อการรับขนของทางทะเลนั้นเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีควรจะมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะเพื่อใช้บังคับแก่กิจการ

ด้านพาณิชย์นาวีดังกล่าว (ไพทซิต เอกจริยกร, 2539, หน้า 67) เพราะภัยทางทะเลนั้นมีลักษณะที่รุนแรงกว่าภัยทางบกและทางอื่นๆ ภัยทางทะเลอาจเกิดขึ้น โดยการกระทำของธรรมชาติ อาทิเช่น พายุ คลื่นกระแสน้ำ ไฟฟ้า หรืออาจเกิดจากการกระทำของบุคคลต่างๆ เช่น เกิดจากลูกเรือ หรือกัปตัน เรือที่อยู่ห่างไกลจากการควบคุมบังคับบัญชาของเจ้าของเรือ หรืออาจเกิดจากบุคคลภายนอกเรือ เช่น จากโจรสลัด หรือเรือลำอื่นๆ หรือเกิดจากประเทศอื่นๆ ที่ยึดหรือกักเรือเอาไว้ได้เหตุการณ์ต่างๆ เหล่านี้เองทำให้เกิดกฎเกณฑ์เฉพาะของกฎหมายพาณิชย์นาวี

ต่อมาในปี พ.ศ.2507 สภาวิจัยแห่งชาติ สาขานิติศาสตร์ได้ทำการวิจัยเกี่ยวกับความจำเป็นในการตรากฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลหรือกฎหมายทะเล โดยมีความเห็นว่า (สุรพงษ์ เจริญพันธ์, 2541, หน้า 11) บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่สามารถอำนวยความสะดวกธุรกรรมในคดีพาณิชย์นาวีได้อย่างเต็มที่ เพราะเหตุว่า

1. กฎหมายทะเลมิได้อาศัย “คลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น” เป็นหลักการเสมอไป อุปัตติเหตุทางทะเล หรือภัยทางทะเลมักจะเกิดขึ้นในท้องทะเลหลวง ซึ่งปราศจากจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น

2. กฎหมายทะเล “เทียบเคียงกับกฎหมายที่ใกล้เคียง” ได้ยาก เช่น การกู้เรือหรือช่วยเหลือเรือประสบภัยจะนำมาเทียบเคียงกับกฎหมายเรื่อง “จัดการงานนอกสั่ง” ก็ไม่ใกล้เคียงนัก

3. กฎหมายทะเลจะนำ “หลักกฎหมายทั่วไป” ในอนุสัญญาบางเรื่องมาใช้ก็ไม่ได้บ่อยครั้ง นอกจากนี้ นักนิติศาสตร์อีกหลายท่านยังตั้งข้อสงสัยว่ากฎหมายทะเลมีหลักกฎหมายทั่วไป หรือใช้หลักเกณฑ์ทั่วไปได้สักเพียงใด

รายงานการวิจัยดังกล่าวได้สรุปว่า ควรตรากฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล หรือกฎหมายทะเลขึ้น เพราะนอกจากจะเป็นการวางหลักที่แน่นอนเป็นประโยชน์ต่อศาลผู้ใช้กฎหมาย และประชาชน ผู้ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายแล้ว ยังจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติในการพัฒนาทางเศรษฐกิจอีกด้วย โดยเฉพาะในด้านการส่งเสริมการพาณิชย์ระหว่างประเทศ ซึ่งจะต้องอาศัย การเดินเรือทะเล และการขนส่งทางทะเลที่มีลักษณะ มีระเบียบแบบแผนเป็นมาตรฐานเพื่อเป็นหลักประกันความยุติธรรมและรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทย ทั้งในแง่ของศาลไทยและในแง่ความขัดกันแห่งกฎหมาย

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยได้เคยมีความคิดในการที่จะมีกฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือขึ้น โดยช่วงประมาณ พ.ศ. 2531 ได้มีการร่างกฎหมายที่จะกำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดของตนได้ขึ้น โดยใช้ชื่อว่า “ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเล พ.ศ. ...” ซึ่งร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ถูกร่างเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยมีเนื้อหาและสาระสำคัญทั้งหมด 27 มาตรา ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีเนื้อหาและ

สาระสำคัญคล้ายคลึงกับบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับ สิทธิเรียกร้องทางทะเลที่ลงนาม ณ กรุงลอนดอน ค.ศ. 1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 19 November 1976)

หลังจากที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เสร็จเรียบร้อยแล้วก็มีได้มีการนำเสนอร่าง พระราชบัญญัตินี้ต่อรัฐบาลและรัฐสภาเพื่อพิจารณาแต่อย่างใด เนื่องจากแนวความคิดในเรื่องการ จำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือที่เกิดขึ้นถือได้ว่าเป็นเรื่องใหม่ที่แปลกใหม่สำหรับประเทศไทย ประกอบ กับมีข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับความเสียหายที่เรือได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่การทำเรือประเทศไทย และแนวความคิดจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาปี ค.ศ. 1976 ถูกคัดค้านด้วยเหตุผลที่ว่าประเทศไทยมีกอง เรือพาณิชย์ไม่มาก ดังนั้น หากเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวแล้วน่าจะก่อให้เกิดผลเสียมากกว่าผลดี (ไพฑูริศ เอกจริยกร, 2540, หน้า 35)

ตั้งแต่ก่อนปี พ.ศ. 2534 ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการขนของทางทะเล เพราะฉะนั้น ในทางปฏิบัติศาลฎีกาได้ปรับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในฐานะเป็น กฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง โดยศาลได้นำมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้ บังคับอุดช่องว่างกฎหมายดังกล่าว เนื่องจากมาตราดังกล่าวได้กำหนดว่าเมื่อใดที่ไม่มีบทกฎหมาย ที่ยกมาปรับแก้คดีได้ ก็จะต้องวินิจฉัยตามจารีตประเพณีท้องถิ่น แต่ถ้าไม่มีจารีตประเพณีท้องถิ่นที่ จะสามารถปรับเข้ากับคดีนั้นๆ ได้ ก็ให้วินิจฉัยโดยเทียบบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง ซึ่งถ้าไม่มี หลักกฎหมายดังกล่าว ก็ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป เพราะฉะนั้นศาลไทยจึงได้นำหลัก ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขน ซึ่งเป็นบทกฎหมายใกล้เคียง อย่างยิ่งมาพิจารณาตัดสินคดี ตั้งแต่มาตรา 610 ถึงมาตรา 633 เป็นแนวทางที่ยึดถือและนำมาปรับแก้ คดีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลจนกระทั่งมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ. 2534 ดังคำพิพากษาที่พิจารณาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งรวมถึงข้อจำกัด ความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1709/2532 การที่บริษัทเดินเรือขนสินค้าจากประเทศญี่ปุ่น มายังท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นท่าเรือปลายทางเป็นการรับขนของทางทะเล ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรคท้าย บัญญัติให้บังคับตามกฎหมายและ กฎบังคับว่าด้วยการนั้น ปัจจุบันกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของ ประเทศไทยยังไม่มีกำหนดในเรื่องอายุความฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายหรือ บอบสลายของสินค้าหรือสิ่งของที่ขนส่งทางทะเล ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 ว่าด้วยรับขนของอันเป็นบทกฎหมาย ที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับคดีตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรค 3

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1287/2532 การที่บริษัท ป. ขนสินค้าจากประเทศสวีเดนมาขายยังท่าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นท่าเรือปลายทางเป็นการรับขนของทางทะเล ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรคท้าย บัญญัติว่ารับขนทางทะเลให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น แต่ปัจจุบันกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของประเทศไทยยังไม่มีในเรื่องอายุความฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายหรือบุบสลายของสินค้าหรือสิ่งของที่ขนส่งทางทะเล จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 ว่าด้วยการรับขนของอันเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับคดีตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรค 3 ซึ่งในข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่วันส่งมอบของเมื่อปรากฏว่าผู้ซื้อสินค้าหรือผู้รับตราส่งรับสินค้าไปเมื่อ พ.ศ. 2524 โจทก์ซึ่งเป็นผู้ประกันภัยรับช่วงสิทธิเรียกร้องมาจากผู้ซื้อสินค้าหรือผู้รับตราส่งมาฟ้องเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2526 คดีของโจทก์จึงขาดอายุความ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 563/2532 มูลคดีตามฟ้องเกิดขึ้นในประเทศไทยต้องบังคับกันตามกฎหมายแห่งประเทศไทย จึงไม่อาจนำพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ค.ศ. 1936 ของประเทศสหรัฐอเมริกามาใช้บังคับเพื่อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งได้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรค 2 กำหนดว่า การรับขนของทางทะเลท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น แต่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลใช้บังคับและไม่ปรากฏว่ามีประเพณีการขนส่งทางทะเลที่ถือปฏิบัติอยู่ จึงต้องนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขน ในหมวดรับขนของอันเป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับแก้คดี

การที่จำเลยซึ่งเป็นผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งกำหนดเงื่อนไขไว้ด้านหลังว่าจำเลยไม่ต้องรับผิดสำหรับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเกินไปกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4(5) แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1936 ของประเทศสหรัฐอเมริกา ก็เท่ากับเป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 แม้จะมีตราประทับชื่อของบริษัทผู้ส่งและมีการลงลายมือชื่อไว้ แต่ก็ยังไม่ปรากฏว่าผู้ลงลายมือชื่อเป็นใครมีอำนาจกระทำการแทนบริษัทผู้ส่งอย่างไรหรือไม่อีกทั้งไม่มีข้อความระบุว่าลงลายมือชื่อเพื่อจุดหมายใด อาจเป็นการลงลายมือชื่อรับคู่ฉบับหรือสำเนาเอกสารก็ได้ เช่นนี้ ยังถือไม่ได้ว่าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวไม่มีผลใช้ยันผู้ส่งได้และไม่อาจใช้ยันบริษัทผู้รับตราส่งซึ่งได้รับสิทธิมาจากผู้ส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและ

พาณิชย์ มาตรา 627 ตลอดจนโจทก์ผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิของผู้รับตราส่งมาอีกทอดหนึ่ง (สำนักงานส่งเสริมงานตุลาการ, 2532, หน้า 27)

จากแนวคำพิพากษาฎีกาที่ข้างต้น จะเห็นได้ว่ากรณีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล ซึ่งในขณะนั้นประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายดังกล่าวใช้บังคับ จึงต้องอาศัยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขนของอันเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 มาใช้บังคับ ดังนั้น อายุความฟ้องร้องตามคำพิพากษาฎีกาที่ 1709/2532 และ 1287/2532 ซึ่งกำหนดมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันส่งมอบของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 แต่การใช้กฎหมายเทียบเคียงอย่างยิ่ง ก็ไม่สามารถสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งของทางทะเล อีกทั้งการขนส่งทางทะเลนั้น ลักษณะที่เฉพาะเจาะจง ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ และการเดินเรือมักจะต้องประสบกับภัยธรรมชาติที่คุกคามต่อเรือและสินค้ามากกว่าการขนส่งประเภทอื่นๆ ดังนั้น สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญาในการรับขนของทางทะเลนั้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องคำนึงถึงความเสี่ยงภัยของการขนส่งประเภทนี้ การที่จะนำหลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของการขนส่งทางบกมาใช้บังคับ ซึ่งมีสภาพการขนส่งแตกต่างจากการขนส่งทางทะเล ก็เป็นเรื่องที่ไม่เหมาะสมยุติธรรม จนกระทั่งปี พ.ศ. 2534 ได้ตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นเพราะเหตุจำเป็นทั้งหลาย จึงต้องมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลขึ้นโดยเฉพาะ แต่ในทางปฏิบัติต้องนำหลักสากลเรื่องการรับขนของทางทะเลมาใช้ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจในการส่งของและรับขนของทางทะเลไม่มีความแน่ใจได้ว่าตนมีสิทธิและหน้าที่เพียงใด เมื่อมีกรณีพิพาทหรือมีการฟ้องร้องเป็นคดีกันในศาลก็เป็นการยากแก่การพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบของคู่กรณี

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนี้ได้ทำขึ้น โดยเจ้าหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และนำเสนอต่อคณะกรรมการเฉพาะเรื่องเพื่อยกร่างกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลและนำเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเพื่อพิจารณา ซึ่งคณะกรรมการเฉพาะเรื่องได้พิจารณาแก้ไขจนเห็นว่าหลักการดีและเหมาะสมกับสภาพทั่วไปของประเทศไทยแล้ว จึงได้นำเสนอต่อคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ในชั้นร่างของเจ้าหน้าที่สำนักงานฯ ได้ใช้อุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายของต่างประเทศ อีกทั้งกฎหมายไทยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาประกอบในการพิจารณา ดังนี้ คือ

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงนาม ณ กรุงบรัสเซล วันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (Hague Rules)

- อนุสัญญาฉบับก่อนๆ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร (Protocol) ลงนาม ณ กรุงบรัสเซล  
ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 1968

- อนุสัญญาของสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978

- กฎหมายไทยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1 (บททั่วไป) บรรพ 2 (หนี้)  
บรรพ 3 (เอกเทศสัญญา 1) ลักษณะรับขน

- กฎหมายญี่ปุ่น

- กฎหมายเกาหลี

- กฎหมายไต้หวัน

- กฎหมายฝรั่งเศส

- กฎหมายสหรัฐฯ

- กฎหมายอังกฤษ (ไฟทิจิต เอกจริยกร, 2544, หน้า 215)

อนึ่ง ในปัจจุบัน ประเทศไทยได้ใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางทะเล พ.ศ.2534 มากกว่า  
10 ปีแล้ว แต่ยังคงมีปัญหาจากการใช้บังคับพระราชบัญญัติต่างๆ เนื่องจากขณะนี้ประเทศไทย มีการ  
ขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นธุรกิจที่สำคัญในการค้าระหว่างประเทศ และด้วยมีการขนถ่ายสินค้า  
ได้ที่ละมากๆ ซึ่งสามารถลดต้นทุนในทางการค้าได้ จึงเป็นการประหยัดต่อผู้ทำธุรกิจที่จะต้องม  
ีการส่งสินค้าไปยังต่างประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางอากาศ ดังนั้น เมื่อมีการขนส่งทาง  
ทะเลมากเท่าไร ก็อาจเกิดปัญหาจากการขนส่งทางทะเลมากเท่านั้น ซึ่งอาจเป็นไปได้ในลักษณะ  
เดียวกับการขนส่งทางบก อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องการเปรียบเทียบกฎหมาย กรณีการคำนวณ  
ค่าเสียหายในเรื่องหีบห่อ หรือหน่วยการขนส่ง แม้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล  
พ.ศ.2534 ได้จำกัดค่านิยามไว้แล้วก็ตาม รวมถึงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งด้วย

จากข้อเท็จจริงดังกล่าวจึงทำให้ผู้ศึกษาต้องการทราบว่าอนุสัญญาต่างๆที่ใช้เป็นแม่แบบ  
ในการบัญญัติพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มีความสอดคล้องกัน หรือขัดกัน  
อย่างไร มากน้อยเพียงใด อีกทั้งต้องการทราบว่าเหตุใดประเทศไทยไม่นำระบบสิทธิพิเศษ  
ถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศที่สร้างขึ้นโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศมา  
คำนวณค่าเสียหาย และรวมทั้งต้องการทราบถึงปัญหากฎหมายเกี่ยวกับข้อยกเว้นและการจำกัด  
ความรับผิดของผู้ขนส่งของไทยว่ามีอยู่อย่างไร และมีความสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศ  
ที่เป็นหลักสากลหรือไม่ เพียงใด เป็นไปตามความร่วมมือภายใต้กรอบของกฎหมายระหว่างประเทศ  
เพื่อเสริมอำนาจต่อรองและรักษาผลประโยชน์โดยรวมของประเทศ รวมทั้งขยายความร่วมมือ  
ทางเศรษฐกิจกับนานาประเทศหรือไม่ เพียงใด รวมทั้งเหตุใดประเทศไทยจึงไม่เข้าเป็นภาคีสมาชิก  
เฉกเช่นประเทศต่างๆ ซึ่งที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ล้วนเป็นประเด็นปัญหากฎหมายที่สำคัญควรค่าแก่

การนำมาวิเคราะห์เพื่อให้ได้คำตอบที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์ทั้งในทางวิชาการและทางปฏิบัติต่อไป

## 2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

- 2.1 เพื่อศึกษาความเป็นมา หลักการ แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับสัญญาและการขนส่ง
- 2.2 เพื่อศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลตามกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ
- 2.3 เพื่อเปรียบเทียบในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งผลของความสอดคล้องหรือต่างกันของกฎหมายดังกล่าว
- 2.4 เพื่อวิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล

## 3. สมมติฐานของการศึกษา

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้มีการบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 แต่จนถึงปัจจุบัน พบว่าพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวยังคงมีปัญหาเกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิด ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับอนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules) อนุสัญญาเฮก-วิสบี (Hague-visby Rules) อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก (Hamburg Rules) รวมถึงประเทศญี่ปุ่นและประเทศอังกฤษ ยังมีความไม่สอดคล้องกันอยู่บ้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในเรื่องการเปรียบเทียบกฎหมายของข้อยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิด ตลอดจนกรณีที่ประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกของการค้าระหว่างประเทศ นอกจากนั้นยังมีความไม่ชัดเจนในเรื่องมาตรฐานการคำนวณค่าเสียหาย จึงทำให้เป็นปัญหาในทางปฏิบัติของการขนส่งสินค้าทางทะเล



#### 4. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษากฎหมายที่ใช้ในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลนี้ได้ศึกษาถึงความเป็นมา หลักการ แนวคิด และทฤษฎีของกฎหมายรับขนของทางทะเล ได้แก่ หลักเสรีภาพในการทำสัญญา หลักความรับผิดของคู่สัญญา ทฤษฎีเกี่ยวกับการรับขน และหลักการตีความกฎหมาย นอกจากนี้ ยังได้ศึกษาถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล รวมทั้งกฎหมายของต่างประเทศ คือ ประเทศอังกฤษและประเทศญี่ปุ่น เพราะเหตุว่ากฎหมายของสองประเทศนี้มีหลักการที่เป็นแบบอย่างของหลายประเทศในการบัญญัติกฎหมายรับขนของทางทะเล จากนั้นได้ศึกษากฎหมายระหว่างประเทศ คือ อนุสัญญากรุงเฮก อนุสัญญาเฮก-วิสบี อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก โดยทำการเปรียบเทียบในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งผลของความสอดคล้องหรือต่างกันของกฎหมายดังกล่าว สุดท้ายผู้ศึกษาได้วิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลโดยตั้งประเด็นไว้ 3 เรื่อง คือ การเปรียบเทียบกฎหมาย การคำนวณค่าเสียหาย และการเข้าเป็นภาคีสมาชิก

#### 5. วิธีดำเนินการศึกษา

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

## 6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

6.1 ทำให้ทราบถึงความเป็นมา หลักการ แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับสัญญาและการขนส่ง

6.2 ทำให้ทราบถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลตามกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ

6.3 ทำให้ทราบถึงข้อเปรียบเทียบในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งผลของความสอดคล้องหรือต่างกันของกฎหมายดังกล่าว

6.4 ทำให้ทราบถึงผลของการวิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล