169791

นางสาวณัฏฐา เจือทอง : สิทธิของผู้ขนส่งตามสัญญาที่เกี่ยวเนื่องกับการรับขนของทางทะเล : ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายไทยกับกฎหมายอังกฤษและกฎหมายสหรัฐอเมริกา. (CARRIER'S RIGHTS UNDER CONTRACTS OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA : COMPARATIVE STUDY OF THAI LAW, ENGLISH LAW AND AMERICAN LAW) อ. ที่ปรึกษา : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์, อ. ที่ปรึกษาร่วม : ดร.จุฬา สุขมานพ ; 244 หน้า. ISBN 974-17-6414-6.

สิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อคู่สัญญาที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งทางทะเลมีความแตกต่างกัน เนื่องจากผู้ขนส่งมีคู่สัญญาหลายฝ่ายและนิติสัมพันธ์เหล่านั้นอยู่ภายใต้กฎหมายหลายฉบับ ผู้ขนส่งจึงอาจไม่ทราบถึงสิทธิต่างๆ ที่ตนมีความสัมพันธ์กับคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

จากการศึกษาพบว่า สิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ส่งของ (Shipper) , ผู้รับตราส่ง (Consignee) และตัวแทนเรือ (Ship's agent) ทั้งตามกฎหมายไทย , อังกฤษ และสหรัฐอเมริกาไม่มีความแตกต่างเท่าใดนัก แต่สำหรับผู้รับจัดการขนส่ง (Freight forwarder) ซึ่งอาจเป็นตัวการหรือตัวแทนของเจ้าของสินค้าก็ได้ มีปัญหาว่าผู้รับจัดการขนส่งเข้าทำสัญญากับผู้ขนส่งในฐานะใด เนื่องจากหากผู้ขนส่งเรียกให้ผู้รับจัดการขนส่งรับผิดในความเสียหายที่เกิดแก่เรือหรือสินค้าอื่น ผู้รับจัดการขนส่งอาจต่อสู้ว่าตนกระทำการในฐานะเป็นตัวแทนของเจ้าของสินค้าก็ได้ จึงควรมีสัญญามาตรฐานหรือมีกฎหมายที่กำหนดสถานะของผู้รับจัดการขนส่งให้ชัดเจนว่าในระหว่างผู้รับจัดการขนส่งกับเจ้าของสินค้านั้นมีสถานะใด สำหรับกรณีผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือ (Stevedore) และผู้ขนย้ายของบนท่า (Shore handling personnel) โดยปกติแล้วจะเป็นเรื่องสัญญาจ้างทำของทั้งกฎหมายไทย , อังกฤษ และสหรัฐอเมริกา แต่มีกรณีผู้ขนย้ายของบนท่าที่เก็บรักษาสินค้าในโกดังที่ตามกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาถือว่าทั้งผู้ขนส่งและผู้ขนย้ายของบนท่ามีความรับผิดในฐานะเป็นผู้รับฝาก (Bailee) ส่วนเจ้าของสินค้าเป็นผู้ฝากทรัพย์ แต่กฎหมายไทยถือว่าผู้ขนส่งเป็นผู้ฝากทรัพย์เพื่อผู้อื่น (เจ้าของสินค้า) ผู้ขนย้ายของบนท่าเป็นผู้รับฝาก กรณีนี้ผู้ขนส่งตามกฎหมายไทยมีสิทธิได้รับความคุ้มครองมากกว่าตามกฎหมายอังกฤษและสหรัฐอเมริกาเพราะผู้ขนย้ายของบนท่าที่เป็นผู้รับฝากต้องใช้ความระมัดระวังในระดับที่กฎหมายกำหนด ในขณะที่ผู้ขนย้ายของบนท่าที่เป็น Independent Contractor ไม่มีกฎหมายกำหนดระดับความระมัดระวังไว้ สำหรับกรณีการประกันภัยทางทะเลในขณะที่ประเทศอังกฤษมี Marine Insurance Act, 1906 และศาลในสหรัฐอเมริกาก็นำ Marine Insurance Act, 1906 มาบังคับใช้กับการประกันภัยทางทะเลในประเทศตนด้วย ในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลใช้บังคับโดยเฉพาะ แต่มีคำพิพากษาศาลฎีกาทั้งที่ให้นำ Marine Insurance Act,1906 มาปรับใช้บังคับในฐานะเป็นบทกฎหมายทั่วไป และให้ใช้กรมธรรม์ในฐานะที่เป็นสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะสัญญา รวมถึงให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัยในฐานะเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง จึงควรได้มีการตรากฎหมายประกันภัยทางทะเลโดยนำ Marine Insurance Act,1906 เป็นต้นร่างเพื่อให้ผู้ขนส่งทราบถึงสิทธิของตนที่จะได้รับความคุ้มครองภายใต้กฎหมายนี้อย่างชัดเจนเพราะ Marine Insurance Act,1906 เป็นกฎหมายประกันภัยทางทะเลที่นำมาใช้ในนานาประเทศ

สาขาวิชา นิติศาสตร์ ลายมือชื่อนิสิต ณัฏฐา เจือทอง

ปีการศึกษา 2547 ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

169791

4486067834 : MAJOR LAWS

KEY WORD: CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA / CARRIER

NUTTHA CHUATHONG : CARRIER'S RIGHTS UNDER CONTRACTS OF CARRIAGE OF GOODS BY SEA : COMPARATIVE STUDY OF THAI LAW, ENGLISH LAW AND AMERICAN LAW. THESIS ADVISOR : ASST.PROF.CHAYANTI GREIGRAN, THESIS COADVISOR : DR.CHULA SUKMANOP, 244 pp. ISBN 974-17-6414-6.

Carrier's rights against the other parties under the contracts relating to maritime transport are different. Because many parties lead to many juristic relations based on many laws, the carrier may not understand all his own rights under the different contracts.

From the study, it reveals that carrier's rights against shipper, consignee, ship's agent according to Thai law, English law and American law have no significant distinction. But, in the case of freight forwarder, who can be the principal or the agent of the cargo's owner, the study found that there may be problems regarding the status of freight forwarder. For example, when the carrier seeks responsibility from freight forwarder, he may argue that he acts as an agent of cargo's owner not shipper or cargo's owner by himself. Thus, there should be standard contract or law as to settle the status and relationship of freight forwarder and the cargo's owner in the contract. For the case of stevedore and shore handling personnel, in normal case their juristic acts are governed by Hire of Work Contract under Thai law, English law and American law. In case of shore handling personnel who is keep the goods in warehouse, under English law and American law, both carrier and shore handling personnel are liable as the bailee and the cargo's owner plays the role of the bailor. However, as Thai law holds the carrier as the bailor and the shore handling personnel as the bailee, it provides more protection to the carrier than in English law and American law. Shore handling personnel, in the role of the bailee, has the duty of care under the law, whereas under English law and American law, the shore handling personnel who is hired as an "independent contractor" has not that duty. As regards marine insurance, United Kingdom has the Marine Insurance Act,1906 (MIA), while, the United States' court applied MIA to the marine insurance case in their country. But in Thailand, there is no specific law to apply to the case. So far, the Supreme court's decision have had three different concepts in applying MIA to adjudge the disputes. First, the court treated MIA as a general principle of laws. Second, it considered an insurance policy and applied the general law of the contract under Civil and Commercial Code and third, referred to the Civil and Commercial Code Title XX Insurance as the provision that is the most nearly applicable. To solve the problem of inconsistency, Thailand should adopt MIA as the model law for drawn legislation because MIA is the law that has been known and applied in many countries.

Field of Study Laws Student's signature Nuttha Chuathong

Academic year 2004 Advisor's signature

Co-advisor's signature