

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางทะเลเป็นกลไกสำคัญของการค้าระหว่างประเทศของไทยมาเป็นเวลานานแล้ว แต่ประเทศไทยเพิ่งมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะใช้บังคับมาได้ไม่นานเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในโลก ยิ่งไปกว่านั้น ในทางระหว่างประเทศยังได้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อทำให้หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเหมือนกันในทุกประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาเฮกรูลส์ ที่แก้ไขโดยพิธีสารลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 และ 21 ธันวาคม ค.ศ. 1979 หรือที่มักเรียกอนุสัญญาที่ได้แก้ไขปรับปรุงนี้ว่า อนุสัญญาเฮก – วิสบี รูลส์ (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 : Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1968, 1979) และอนุสัญญาแฮมเบอร์กูลส์ (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978) ที่ใช้บังคับกับประเทศภาคีสมาชิก¹ มาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1924 (พ.ศ. 2467) และค.ศ. 1978 (พ.ศ. 2521) ตามลำดับ ทั้งนี้ แม้ว่าจะได้มีการจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางซึ่งเป็นศาลชำนาญพิเศษขึ้นเพื่อพิจารณาพิพากษาคดีรับขนของทางทะเลและคดีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินทาง

¹ ประเทศภาคีอนุสัญญาเฮกรูลส์มีจำนวนกว่า 100 ประเทศ อาทิเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอิหร่าน ประเทศคิวบา ประเทศอิสราเอล ประเทศเบลเยียม เป็นต้น

(ข้อมูลจากเว็บไซต์ของ Comite Maritime International ณ วันที่ 9 มีนาคม 2552 โดยสามารถเข้าถึงข้อมูลนี้ได้ที่ <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html>)

ประเทศภาคีอนุสัญญาแฮมเบิร์กมีจำนวนกว่า 30 ประเทศ อาทิเช่น ประเทศออสเตรเลีย ประเทศชิลี ประเทศอียิปต์ ประเทศไนจีเรีย เป็นต้น

(ข้อมูลจากเว็บไซต์ของ UNCITRAL ณ วันที่ 7 มีนาคม 2552 โดยสามารถเข้าถึงข้อมูลนี้ได้ที่ http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html)

ปัญญาและการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะ² เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2540³ ที่ผ่านมา และได้มีการจัดตั้งแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศขึ้นในศาลฎีกา เพื่อวินิจฉัยคดีรับ

² พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มาตรา 7 บัญญัติว่า

“ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี ดังต่อไปนี้

- (1) คดีอาญาเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ และสิทธิบัตร
 - (2) คดีอาญาเกี่ยวกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 271 ถึงมาตรา 275
 - (3) คดีแพ่งเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร และคดีพิพาทตามสัญญาถ่ายทอดเทคโนโลยี หรือสัญญาอนุญาตให้ใช้สิทธิ
 - (4) คดีแพ่งอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 271 ถึงมาตรา 275
 - (5) คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ หรือการให้บริการระหว่างประเทศ การประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง
 - (6) คดีแพ่งเกี่ยวกับเลตเตอร์ออฟเครดิต ที่ออกเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมตาม (5) การส่งเงินเข้ามาในราชอาณาจักร หรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ทรัสต์รีซีท รวมทั้งการประกันเกี่ยวกับกิจกรรมดังกล่าว
 - (7) คดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือ
 - (8) คดีแพ่งเกี่ยวกับการทุ่มตลาด และการอุดหนุนสินค้าหรือการให้บริการจากต่างประเทศ
 - (9) คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่เกี่ยวกับข้อพิพาทในการออกแบบวงจรรวม การค้นพบทางวิทยาศาสตร์ ข้อทางการค้า ข้อทางภูมิศาสตร์ที่แสดงถึงแหล่งกำเนิดของสินค้า ความลับทางการค้าและการคุ้มครองพันธุ์พืช
 - (10) คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ
 - (11) คดีแพ่งเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการเพื่อบังคับข้อพิพาทตาม (3) ถึง (10)
- คดีที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลเยาวชนและครอบครัวไม่อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

ชนของทางทะเล และคดีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศที่มีการอุทธรณ์ขึ้นมาสู่ศาลฎีกาโดยเฉพาะก็ตาม⁴ แต่เนื่องจากคดีรับชนของทางทะเล เป็นคดีที่มีลักษณะแตกต่างจากคดีแพ่งและพาณิชย์ทั่วไป ซึ่งต้องอาศัยความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการพิจารณาคดี จึงส่งผลให้การพิจารณาและการทำคำพิพากษาในคดีรับชนของทางทะเลในปัจจุบันยังขาดแนวทางที่ชัดเจนแน่นอน โดยเฉพาะปัญหาการปรับใช้พระราชบัญญัติการรับชนของทางทะเล พ.ศ.2534

ปัญหาการปรับใช้พระราชบัญญัติการรับชนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่สำคัญประการหนึ่ง ซึ่งสะท้อนให้เห็นได้จากแนวคำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และแนวคำพิพากษาศาลฎีกาก็คือ การหยิบยกปัญหาข้อกฎหมายขึ้นวินิจฉัยชี้ขาดข้อเท็จจริงในคดีโดยศาลว่า ปัญหาข้อกฎหมายใดที่ศาลจะสามารถหยิบยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง ซึ่งโดยหลักการพิจารณาคดีแพ่งและพาณิชย์ทั่วไป ศาลย่อมเป็นผู้หยิบยกปัญหาข้อกฎหมายขึ้นวินิจฉัยชี้ขาดข้อเท็จจริงได้เอง โดยที่คู่ความไม่จำเป็นต้องกล่าวอ้างข้อกฎหมายขึ้นเพื่อให้ศาลวินิจฉัยแต่ประการใด หากแต่การยกปัญหาข้อกฎหมายขึ้นวินิจฉัยชี้ขาดข้อเท็จจริงนั้น ต้องเป็นกรณีที่คู่ความได้กล่าวอ้างข้อเท็จจริงดังกล่าวไว้ และเป็นข้อเท็จจริงที่ได้มาโดยถูกต้องตามกระบวนการพิจารณา อย่างไรก็ตาม ในกระบวนการทำคำพิพากษาศาลตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้บัญญัติหลักเกณฑ์อันเป็นข้อจำกัดในการพิจารณาคดีของศาล ได้แก่ คำพิพากษาหรือคำสั่งต้องไม่นอกเหนือไปจากประเด็นข้อพิพาท หรือคำขอของคู่ความ เว้นแต่ในกรณีที่ปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชน ซึ่งศาลสามารถใช้ดุลพินิจยกปัญหาข้อกฎหมายดังกล่าวขึ้นวินิจฉัยได้แม้จะเป็นการนอกเหนือประเด็นข้อพิพาท หรือคำขอของคู่ความ

³ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง เปิดทำการวันที่ 1 ธันวาคม 2540 ตามพระราชกฤษฎีกากำหนดวันเปิดทำการศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง พ.ศ.2540

⁴ มาตรา 38 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 บัญญัติว่า

“ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งหรือประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศนั้น ให้อุทธรณ์ไปยังศาลฎีกา ได้ภายในกำหนดหนึ่งเดือนนับแต่วันที่ได้อ่านคำพิพากษาหรือคำสั่งนั้น”

และคู่ความก็สามารถที่จะยกปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นกล่าวอ้างต่อศาลในชั้นฎีกาได้ แม้ว่าจะมิได้ยกปัญหาข้อกฎหมายดังกล่าวขึ้นกล่าวอ้างในศาลชั้นต้นมาก่อนก็ตาม ดังนั้น ปัญหาข้อกฎหมายใดเป็นปัญหาข้อกฎหมายอันเกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ซึ่งศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เองจึงเป็นปัญหาที่สำคัญยิ่ง ทั้งนี้ จากการศึกษาแนวคำพิพากษาในคดีรับชนของทางทะเลปรากฏว่ามีความแตกต่างกันระหว่างคำพิพากษาศาลทวิษณทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และคำพิพากษาศาลฎีกา ทั้งที่มีข้อเท็จจริงคล้ายกัน หรือใกล้เคียงกัน จึงเป็นกรณีที่เราควรศึกษาว่า แนวทางการพิจารณาคดีและคำพิพากษาของคดีรับชนของทางทะเลแท้จริงแล้วควรจะเป็นเช่นใด

ปัญหาดังกล่าวข้างต้นส่งผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในคดีรับชนของทะเลทุกฝ่ายเป็นอย่างมาก กล่าวคือ ผู้ที่เกี่ยวข้องไม่อาจทราบถึงแนวทางในการพิจารณาและพิพากษาของศาลในคดีรับชนของทางทะเล ซึ่งจะส่งผลถึงการเตรียมคดี และการต่อสู้คดีของผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้ และท้ายที่สุด คำพิพากษาดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่คู่ความในคดีรับชนของทางทะเลฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นอย่างมาก

อนึ่ง เนื่องจากคดีรับชนของทะเลเป็นคดีแพ่งและพาณิชย์ประเภทหนึ่ง ในการศึกษาวิธีพิจารณาและการทำงานคำพิพากษาในคดีรับชนของทางทะเลจึงต้องคำนึงถึงหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งด้วย

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

(1) เพื่อทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในทางปฏิบัติในกระบวนการวิธีพิจารณาและการทำงานคำพิพากษาในคดีรับชนของทางทะเล ทั้งในศาลทวิษณทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และศาลฎีกา ว่าปัญหาข้อกฎหมายใดในคดีรับชนของทางทะเล เป็นปัญหาข้อกฎหมายที่ศาลสามารถยกขึ้นวินิจฉัยได้เอง และแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

(2) เพื่อให้เกิดความเข้าใจในตัวบทของพระราชบัญญัติการรับชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อย่างชัดเจน และสามารถนำไปบังคับใช้ได้ถูกต้อง

(3) เพื่อเสนอแนะแนวทางกระบวนการวิธีพิจารณาและการทำงานคำพิพากษาในคดีรับชนของทางทะเล เพื่อให้คำพิพากษาของศาลในคดีรับชนของทางทะเลไม่ว่าจะเป็นคำพิพากษาในศาลทวิษณทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และคำพิพากษาศาลฎีกา มีความชัดเจนแน่นอน เป็นที่ยอมรับของคู่ความทุกฝ่าย และเป็นไปตามเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติการรับชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อย่างแท้จริง

1.3 วิธีการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาโดยวิธีการวิจัยเอกสาร โดยศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล โดยเฉพาะการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 คำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และคำพิพากษาศาลฎีกาแผนกคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความหมายวิธีพิจารณาความแพ่งทั้งของประเทศไทย และต่างประเทศ

1.4 ขอบเขตและเค้าโครงของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเล โดยศึกษามุ่งเน้นในประเด็นปัญหาข้อกฎหมายที่น่าสนใจในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้แก่ ประเด็นปัญหาหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ปัญหาหน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ ปัญหาความรับผิดของผู้ขนส่ง ปัญหาอายุความ ปัญหาข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ปัญหาข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง และการคิดค่าเสียหาย โดยศึกษาควบคู่กับหลักเกณฑ์วิธีพิจารณาความและการทำพิพากษาในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เนื่องจากคดีรับขนของทางทะเลเป็นคดีแพ่งและพาณิชย์ประเภทหนึ่ง ตลอดจนทำการศึกษาพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และคำพิพากษาของศาลที่แสดงให้เห็นถึงแนวทางการปฏิบัติของศาลในการยกปัญหาข้อกฎหมายในคดีรับขนของทางทะเลขึ้นวินิจฉัยข้อเท็จจริง โดยเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์วิธีพิจารณาความและการทำพิพากษา รวมถึงแนวคำวินิจฉัยของศาลต่างประเทศ โดยเฉพาะคำพิพากษาในคดีรับขนของทางทะเลของทั้งประเทศที่ใช้ระบบ Common Law และระบบ Civil Law

1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- (1) ได้แนวคิดเกี่ยวกับกระบวนการวิธีพิจารณาและการทำคำพิพากษาในคดีรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ต่อไป
- (2) ได้แนวทางที่เหมาะสมของวิธีพิจารณาและการทำคำพิพากษาของศาลไทยในคดีรับขนของทางทะเล ทั้งในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และศาลฎีกา
- (3) ได้แนวทางที่เหมาะสมในการปรับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับคดีรับขนของทางทะเล

(4) ได้แนวทางที่เหมาะสมการในการปฏิบัติหน้าที่ของคู่ความ และเพื่อให้คู่ความมีความรู้ความเข้าใจในกระบวนการพิจารณาและการทำคำพิพากษาในคดีรับขนของทางทะเล และสามารถต่อสู้คดีได้อย่างเต็มที่