บทที่1

บทนำ

1.1.ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาที่เกิดขึ้น

ในการซื้อขายสินค้านั้นมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญก็คือการได้รับการส่งมอบสินค้าและการชำระราคา ซึ่งเงื่อนไขที่มักกำหนดในสัญญาซื้อขายสินค้าก็คือ ลักษณะของการส่งมอบสินค้า โดยที่บางกรณีเป็นการซื้อขายสินค้าที่มีปริมาณมาก การระบุรูปแบบของการส่งมอบสินค้าจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง เพราะประเด็นในเรื่องของความสูญหายหรือเสียหายไปของสินค้าที่เกิดขึ้นระหว่างส่งมอบนั้นเป็นปัญหาที่ขึ้นสู่ศาลมากพอสมควร และเมื่อพิจารณาถึงในด้านของการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ที่โดยหลักทั่วไปของสัญญา ผู้ซื้อและผู้ขายนั้นอยู่กันคนละประเทศ ผู้ซื้อมีหน้าที่ในการชำระราคาให้แก่ผู้ขาย ซึ่งมีรูปแบบเฉพาะแตกต่างจากการซื้อขายภายในประเทศ ในส่วนของผู้ขายก็มีหน้าที่ในการจัดส่งสินค้าเพื่อให้สินค้าไปถึงมือผู้ซื้อโดยปลอดภัย ในการส่งสินค้ามีเรื่องรูปแบบของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้องอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งการขนส่งของนั้นสามารถทำได้หลายรูปแบบ คือ ทางบก ไม่ว่าจะเป็นทางถนน ทางรถไฟ หรือทางน้ำ คือ ทางเรือ หรือทางอากาศ โดยรูปแบบที่ได้รับความนิยมในการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณมากในคราวเดียวที่มีราคาถูกเมื่อเปรียบเทียบกับรูปแบบการขนส่งชนิดอื่นและมีความปลอดภัยในระดับที่น่าพอใจ ก็คือ การขนส่งสินค้าทางเรือเดินทะเลนั่นเอง[1]

อย่างไรก็ดี แม้การขนส่งสินค้าทางทะเลจะเป็นที่นิยมในการขนส่งของระหว่างประเทศก็ตาม แต่การขนส่งของทางทะเลก็ยังมีข้อเสียอยู่บางประการ เช่น ต้องเสียเวลาขนถ่ายของขึ้น-ลง ณ ท่าเรือที่ได้มีการกำหนดไว้ ข้อจำกัดในเรื่องความเร็วในการเดินทางเพื่อการขนส่งจึงทำให้การขนส่งสินค้าต้องใช้ระยะเวลานานพอสมควร สภาพภูมิศาสตร์ในแต่ละฤดูกาลที่ไม่มีความแน่นอน ไม่ว่าจะเป็นปัญหาที่เกิดจากลมพายุ กระแสน้ำ และทะเลที่เป็นน้ำแข็ง หรือภัยคุกคามจากพวกโจรสลัด เป็นต้น นอกจากนี้ ในการยกขนสินค้าหรือการเคลื่อนย้ายสินค้าไม่ว่าจะเป็นการใช้แรงงานคน หรือเครื่องจักรก็ตาม อาจเกิดความผิดพลาดในการเคลื่อนย้ายสินค้า ทำให้สินค้าหรือของที่ทำการขนส่งเสียหายหรือสูญหายได้ โดยผู้ที่ได้รับผลกระทบจากความเสียหาย

---

[1] อัจริยา ธรรมเกสร. “ปัญหาความเหมาะสมในการจัดตั้งศาลพาณิชยนาวีในประเทศไทย”,(สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), น. 1.

หรือสูญหายดังกล่าวมักจะเป็นผู้รับสินค้า ซึ่งอาจจะเป็นผู้ที่ทำสัญญากับผู้ขนส่งโดยตรงหรือไม่ก็ได้ หากผู้ได้รับความเสียหายเป็นผู้ที่เข้าทำสัญญาขนส่งทางทะเลกับผู้ขนส่งเองโดยตรง บุคคลดังกล่าวย่อมสามารถฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลได้ แต่หากผู้ได้รับความเสียหายไม่ได้เป็นผู้ที่เข้าทำสัญญาขนส่งทางทะเลโดยตรง โดยอาจเป็นผู้รับช่วงสิทธิ หรือบุคคลที่ก่อความเสียหายแก่สินค้าอาจไม่ใช่เป็นตัวผู้ขนส่งเอง แต่อาจเป็นตัวแทนหรือลูกจ้างที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่แทนผู้ขนส่ง หรือบุคคลอื่นใดที่ผู้ขนส่งได้ทำสัญญาให้ทำหน้าที่บางประการแทนผู้ขนส่งต่ออีกทอดหนึ่ง ดังนั้น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น จึงทำให้เกิดปัญหาเรื่องการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้รับผิดในทางละเมิดทั้งๆที่เรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเล โดยในช่วงหลังนี้ได้มีความพยายามที่จะฟ้องคดีรับขนของทางทะเลในมูลละเมิดมากขึ้น ทั้งนี้ ที่ผู้ฟ้องคดีเลือกฟ้องเป็นคดีละเมิดนั้นเพื่อจะได้รับประโยชน์บางประการ แม้การฟ้องคดีละเมิดจะก่อให้เกิดภาระหน้าที่ของผู้เสียหายในการพิสูจน์มากกว่า ซึ่งประโยชน์ในการเลือกฟ้องผู้ขนส่งคดีละเมิดนั้นคงจะมีในด้านที่ว่าไม่ต้องการให้มีการนำบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาใช้บังคับ อย่างเช่น ในเรื่อง การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตลอดจนอายุความในการฟ้องคดี เป็นต้น

ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับการฟ้องคดีในมูลละเมิดอันเกี่ยวเนื่องกับสัญญารับขนของทางทะเลนั้น เมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันแล้ว ปรากฏว่าพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวไม่ได้มีการกำหนดถึงเรื่องการฟ้องร้องผู้ขนส่งทางทะเลเป็นคดีละเมิดไว้แต่อย่างใด แตกต่างจาก Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 และ Hamburg Rules ค.ศ.1978 โดยบทบัญญัติในอนุสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าวไม่ได้มีการบัญญัติอย่างชัดแจ้งว่าจะสามารถฟ้องผู้ขนส่งในมูลละเมิดได้หรือไม่ แต่จากการที่ได้มีการบัญญัติรับรองไว้ว่าผู้ขนส่งสามารถยกเหตุยกเว้นความรับผิด เหตุจำกัดความรับผิดหรือข้อต่อสู้ใดๆ ขึ้นต่อสู้หากมีการฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งไม่ว่าในมูลสัญญาหรือมูลละเมิด จึงทำให้สามารถเข้าใจได้ว่าผู้ขนส่งอาจถูกฟ้องในมูลละเมิดได้ นอกจากปัญหาเรื่องความชัดเจนว่าจะสามารถยกข้อต่อสู้ขึ้นกล่าวอ้างหากมีการฟ้องคดีมูลละเมิดอันเกี่ยวเนื่องกับสัญญารับขนของทางทะเลแล้ว ยังมีปัญหาอื่นที่เกี่ยวข้องอีก เช่น หากผู้ฟ้องคดีสามารถฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเลได้ มีประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาว่าบุคคลใดบ้างที่จะมีสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ขึ้นกล่าวอ้างเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หรือปัญหาเกี่ยวกับอายุความฟ้องคดีว่าจะใช้อายุความตามมูลสัญญารับขนของทางทะเลหรือตามมูลละเมิด รวมถึงปัญหาความไม่ชัดเจนเรื่องเขตอำนาจศาลของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและ

การค้าระหว่างประเทศอีกด้วยว่าจะมีอำนาจพิจารณาคดีละเมิด เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลด้วยหรือไม่

ดังนั้น ปัญหาเรื่องการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จึงเป็นปัญหาที่สมควรเข้าไปศึกษาในรายละเอียดเพื่อพิเคราะห์ว่าลักษณะของปัญหาดังกล่าวในกฎหมายไทยและแนวคำพิพากษาของศาลที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับปัญหานี้ มีลักษณะและรายละเอียดเป็นอย่างไร รวมทั้งศึกษาหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลว่าได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้อย่างไร

1.2.ขอบเขตและวิธีการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาเกี่ยวกับปัญหาการฟ้องคดีละเมิดในสัญญารับขนของทางทะเล โดยศึกษาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ที่กำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างๆและกฎหมายไทย ได้แก่

1. อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ.1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Brussels, 25th August 1924) หรือที่เรียกกันว่า Hague Rules ค.ศ.1924

2. พิธีสารแก้ไข ฉบับลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1968 (Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, Brussels, February, 23, 1968) หรือที่เรียกกันว่า Hague-Visby Rules ค.ศ. 1968

3. พิธีสารแก้ไข ฉบับลงวันที่ 21 ธันวาคม ค.ศ.1979 (Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading,25 August 1924 as amended by the Protocol of 23 February 1968, Brussels, December, 21 , 1979) หรือที่เรียกว่า Hague-Visby Rule ค.ศ. 1979

4. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย การรับขนของทางทะเล ค.ศ.1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea of 1978) หรือที่เรียกว่า Hamburg Rules ค.ศ. 1978

5. อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วย สัญญารับขนของระหว่างประเทศทั้งหมดหรือบางส่วนทางทะเล ค.ศ. 2009 (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea 2009) หรือที่เรียกว่า Rotterdam Rules ค.ศ. 2009

6. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

7. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ.....

1.3. **วัตถุประสงค์และผลที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา**

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับการฟ้องคดีละเมิดที่เกี่ยวกับสัญญา รับขนของทางทะเล เนื่องจากในปัจจุบันมีการฟ้องร้องผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นในมูลละเมิดจึงทำให้เกิดปัญหา ดังนี้

1. ประเทศไทยไม่มีบทบัญญัติหรือกฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับการฟ้องคดีละเมิดในสัญญารับขนของทางทะเลโดยตรง

2. ผู้ฟ้องคดีจะมีอำนาจฟ้องบุคคลดังกล่าวได้หรือไม่

3. หากมีการฟ้องร้องในมูลละเมิดแล้วผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นจะสามารถอ้างเหตุยกเว้นโทษหรืออ้างการจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้หรือไม่

4.คดีที่เกี่ยวกับการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเลนั้นอยู่ในอำนาจพิจารณาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ หรือไม่

5. อายุความที่บังคับใช้กับคดีนี้จะใช้อายุความตามกฎหมายใด

ผลที่คาดว่าจะได้รับจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ คือ

1. ทราบถึงลักษณะและปัญหาของการฟ้องคดีละเมิดอันเกี่ยวเนื่องกับสัญญา โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับสัญญารับขนของทางทะเล ตามกฎหมายไทยและอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล

2. ทราบถึงประเด็นปัญหาการตีความพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อันเกี่ยวกับการฟ้องคดีละเมิดที่เกี่ยวเนื่องกับสัญญารับขนของทางทะเล และได้ทราบถึงประเด็นข้อกฎหมายที่เกิดขึ้นในประเทศไทยและที่ได้เคยเกิดขึ้นในต่างประเทศ ไม่ว่าในระบบ Civil Law หรือระบบ Common Law

3. เพื่อประโยชน์ของคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล จะได้มีความรู้ความเข้าใจว่าเมื่อตนถูกฟ้องคดีมาในมูลละเมิดแล้วตนจะมีสิทธิในการกล่าวอ้างข้อต่อสู้เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดหรือการยกเว้นความรับผิดและข้อต่อสู้อื่นใดอย่างไรบ้าง และได้ทราบถึงข้อกำหนดของกฎหมายแต่ละฉบับที่กำหนดคุ้มครองสิทธิของผู้ที่ถูกฟ้องร้องไว้ว่าเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไร เมื่อต้องนำกฎหมายฉบับนั้นๆมาบังคับใช้ หรือเมื่อต้องมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับนั้นๆ

4. เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศว่าควรแก้ไขอย่างไร เพื่อให้สอดคล้องไปในทางเดียวกันกับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ อันจะทำให้กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลของไทยมีความเป็นสากล ทันสมัย และเหมาะสมกับสภาพของธุรกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลในประเทศไทย และจะทำให้ได้ประโยชน์ต่อผู้ประกอบการในประเทศไทย