

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากการขนส่งของเป็นองค์ประกอบหนึ่งของการค้าระหว่างประเทศซึ่งมีความสำคัญเป็นอย่างมากเพราะเป็นส่วนหนึ่งของการการปฏิบัติการชำระหนี้ตามสัญญาซื้อขาย และส่วนใหญ่ของการค้าระหว่างประเทศจะนิยมขนส่งของทางทะเลเนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณมากเมื่อเทียบกับค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ซึ่งเดิมในการทำการค้าและขนส่งทางทะเลเจ้าของสินค้า ผู้ขนส่ง เจ้าของเรือ และผู้รับของซึ่งอยู่อีกประเทศหนึ่ง จะมีความสัมพันธ์ในการซื้อขายและส่งมอบสินค้านั้น นอกจากนี้ ในการกำหนดกติกาการค้าและการขนส่ง แต่ละประเทศก็มีการสร้างกฎเกณฑ์ทางการค้าและการขนส่งขึ้นเพื่อใช้บังคับ โดยเชื้อประโยชน์ให้แก่ประเทศตนเอง จึงทำให้เกิดความขัดแย้งและไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์ในการทำสัญญารับขนของทางทะเล ต่อมาประเทศต่างๆจึงได้ร่วมมือกันเพื่อจัดทำกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่จะใช้ร่วมกันขึ้น โดยในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศจะมีกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่นานาประเทศต่างให้การยอมรับ คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายที่เกี่ยวกับใบตราส่ง (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924) หรือที่เรียกว่า “Hague Rules” ซึ่งต่อมามีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยจัดทำเป็นพิธีสาร Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading, 1968 หรือที่เรียกว่า “Hague – Visby Rules” และอนุสัญญาอีกฉบับหนึ่งคือ อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978) หรือที่เรียกว่า “Hamburg Rule” ซึ่งกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศทั้ง 2 ฉบับนี้ ได้กำหนดเนื้อหาไว้แตกต่างกัน ซึ่งแต่ละประเทศก็รับเอาหลักการของอนุสัญญาที่เชื้อประโยชน์ต่อประเทศของตนมากที่สุดไปบังคับใช้ในประเทศของตน จึงเกิดปัญหาในทางปฏิบัติขึ้นในเรื่องของการบังคับใช้ อีกทั้งหลักกฎหมายดังกล่าวอาจไม่สอดคล้องกับเทคโนโลยีสมัยใหม่ และแนวความคิดการค้าในปัจจุบัน ดังนั้นแนวคิดที่จะจัดทำอนุสัญญาเพื่อให้นานาประเทศใช้ร่วมกันและเป็นการสร้างสมดุลระหว่างฝ่ายผู้ขนส่งและฝ่ายเจ้าของสินค้าจึงเกิดขึ้นเป็น อนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2008

(Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008) หรือที่เรียกว่า “Rotterdam Rules” ซึ่งคณะกรรมการการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (UNCITRAL) ได้มอบหมายให้คณะทำงานว่าด้วยกฎหมายขนส่งศึกษาและพิจารณาร่างหลักเกณฑ์ดังกล่าว

Rotterdam Rules มีแนวโน้มที่จะเป็นที่ยอมรับจากนานาประเทศ เนื่องจากในการร่างอนุสัญญาฯ คณะทำงานว่าด้วยกฎหมายขนส่งของ UNCITRAL ได้เปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกสามารถเสนอความคิดเห็นที่มีต่อหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาฯ ดังกล่าวโดยตลอด เพื่อให้ได้อนุสัญญาที่จะใช้เป็นหลักเกณฑ์ร่วมกันระหว่างนานาประเทศ นอกจากนี้ Rotterdam Rules มีแนวความคิดที่แตกต่างจากอนุสัญญาขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเดิมอยู่หลายประการ เช่น การบังคับใช้กับสัญญาขนส่งที่มีรูปแบบการขนส่งอื่นที่มีใช้การขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย และการกำหนดความรับผิดของบุคคลที่ผู้ขนส่งว่าจ้างให้ทำการขนส่งต่อหรือให้บริการ เช่น ผู้ปฏิบัติการขนส่ง (Performing Parties) ที่จะต้องรับผิดในความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าในระหว่างที่ของนั้นอยู่ในความครอบครองของตน หรือในส่วนที่ตนได้ร่วมในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่ง รวมทั้งหลักการของสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ซึ่งเป็นหลักการใหม่ที่กำหนดไว้ใน Rotterdam Rules โดยวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงบทบัญญัติในเรื่องสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ดังกล่าว ซึ่งมีหลักการในเรื่องการทำสัญญาขนส่งที่แตกต่างจากอนุสัญญาขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเดิม โดยหากพิจารณาหลักการทำสัญญาขนส่งของอนุสัญญาขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศทั้งหมด ทั้งในส่วนของ Hague Rules, Hague – Visby Rules และ Hamburg Rule จะพบว่าอนุสัญญาขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเหล่านี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองผู้ส่งสินค้า โดยกำหนดความคุ้มครองขั้นต่ำไว้ และห้ามผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่งตกลงให้แตกต่างออกไป ซึ่งแตกต่างจากหลักการใน Rotterdam Rules ที่ให้กำหนดหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) โดยให้อิสระแก่ผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่ง เพื่อสมัครใจตกลงเข้าทำสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) โดยมีข้อตกลงในเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งมากกว่า หรือน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาได้ แต่ก็ยังมีมาตรการขั้นต่ำเพื่อคุ้มครองผู้ส่งสินค้า รวมทั้งยังมีบทบัญญัติเพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอกที่จะเข้าผูกพันตามสัญญาขนส่งของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) อีกด้วย

ดังนี้ ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิก UNCITRAL และต้องการพัฒนานกฎหมายของประเทศให้เป็นสากล การรับเอาหลักเกณฑ์ดังกล่าวจึงความสำคัญที่จะต้องนำมาพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศของไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน อันได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แม้ว่าประเทศไทยจะยังไม่เคยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศใดๆ ทั้งในส่วนของ Hague Rules, Hague – Visby Rules และ Hamburg Rule เลยก็ตาม แต่ประเทศไทยก็ได้นำ Hague Rules, Hague – Visby Rules และ Hamburg Rule มาเป็นแบบในการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงประเด็นสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามอนุสัญญาฯ ดังกล่าว หากประเทศไทยต้องการที่จะรับเอาหลักเกณฑ์ดังกล่าวมาใช้บังคับเป็นกฎหมายภายใน จะต้องพิจารณาแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายที่มีอยู่อย่างไร

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาบทบัญญัติในเรื่อง สัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2008 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1.2.1 ศึกษาและทำความเข้าใจหลักเกณฑ์ของสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2008

1.2.2 พิจารณาถึงความเหมาะสม ข้อดี ข้อเสีย และความเป็นไปได้ในการนำหลักเกณฑ์ของสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศ ทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2008 มาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

1.2.3 พิจารณาถึงความเหมาะสม ข้อดี ข้อเสีย และความเป็นไปได้ในการนำหลักเกณฑ์ของสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2008 มาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

1.3 ขอบเขตและวิธีการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศ ทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2008 ตามรายงานการประชุมของคณะทำงานของคณะกรรมการการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ (United Nations Commission on International Trade Law หรือ “UNCITRAL”) สมัยที่ 41 (วันที่ 16 มิถุนายน ถึงวันที่ 3 กรกฎาคม ค.ศ. 2008) โดยวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นหากอนุสัญญาดังกล่าวมีผลใช้บังคับในทางระหว่างประเทศ ซึ่งหากพิจารณากรณีของประเทศไทย การบังคับใช้อนุสัญญาดังกล่าวอาจจะกระทบถึงกฎหมายขนส่งของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ดังนั้น จึงจำเป็นต้องพัฒนา ปรับปรุง และแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมในการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยดังกล่าว

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะศึกษาโดยวิธีการค้นคว้าข้อมูลจากเอกสารต่างๆ (Documentary Research) ทั้งในรูปแบบหนังสือ เอกสารการประชุม บทความ วารสารต่างๆ สารนิพนธ์ วิทยานิพนธ์ ข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ ด้วยบทกฎหมายอนุสัญญาระหว่างประเทศ ด้วยบทกฎหมายขนส่งทางทะเลของประเทศไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 รวมทั้งด้วยบทกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการศึกษา

การศึกษานี้เพื่อให้ทราบถึงแนวทางในการพัฒนา ปรับปรุง และแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย ในส่วนที่เกี่ยวกับสัญญารับขนของโดยกำหนดปริมาณและระยะเวลา (Volume Contract) ตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2008 ทั้งความเหมาะสม ข้อดี ข้อเสีย และความเป็นไปได้ต่างๆ ในการนำมาปรับใช้กับกฎหมายขนส่งทางทะเลของประเทศไทย