

บทที่ 4

กฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย

เดิมก่อนที่ประเทศไทยจะมีการจัดทำประมวลกฎหมายขึ้น ประเทศไทยได้มีการรับเอากฎหมายอังกฤษหรือระบบกฎหมายคอมมอนลอว์เข้ามาใช้เพื่อเป็นส่วนประกอบเพิ่มเติมให้กับกฎหมายไทยที่ยังบกพร่องอยู่ให้มีความสมบูรณ์เพิ่มขึ้น ซึ่งประเทศไทยได้รับเอากฎหมายอังกฤษหรือระบบกฎหมายคอมมอนลอว์มาใช้เป็นเพราะประเทศไทยได้เริ่มมีการติดต่อค้าขายกับต่างชาติมากขึ้นประกอบกับในขณะนั้นนักกฎหมายของไทยส่วนใหญ่จะถูกส่งไปศึกษาต่อที่ประเทศอังกฤษ¹ แต่ต่อมาในปลายรัชสมัยของรัชกาลที่ 5 ประเทศไทยได้ตัดสินใจที่จะทำประมวลกฎหมายขึ้น โดยในเริ่มแรกตัดสินใจที่จะจัดทำประมวลกฎหมายด้วยวิธีการเทียบเคียงจากของ ประเทศฝรั่งเศสและประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ซึ่งได้มีการทดลองร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1 – 2 ออกมาเมื่อ พ.ศ.2466 แต่ต่อมาเพียงปีเศษ ประมวลกฎหมายฉบับดังกล่าวได้ถูกยกเลิกและได้มีการประกาศใช้ใหม่โดยได้เทียบเคียงตามประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันซึ่งประเทศญี่ปุ่นได้มีการนำมาปรับปรุงไว้แล้ว จนในที่สุดได้มีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในต้นรัชกาลที่ 7 ประมาณปี พ.ศ.2466² และได้ประกาศใช้ครบทั้ง 6 บรรพ เมื่อปี พ.ศ.2475 แม้ว่าเดิมระบบกฎหมายไทยจะได้รับอิทธิพลจากระบบกฎหมายต่างประเทศทั้งระบบกฎหมายคอมมอนลอว์และระบบกฎหมายซีวิลลอว์ก็ตาม แต่ท้ายที่สุดแล้วประเทศไทยได้ทำการปฏิรูประบบกฎหมายโดยเดินตามระบบกฎหมายซีวิลลอว์ตั้งแต่ ณ ขณะนั้นจนถึงปัจจุบัน

การที่ประเทศไทยได้เลือกรับเอาระบบกฎหมายซีวิลลอว์มาใช้แทนที่จะนำเอาระบบกฎหมายคอมมอนลอว์มาใช้บังคับนั้น เหตุผลคงเป็นเพราะระบบกฎหมายคอมมอนลอว์เป็นระบบกฎหมายที่มีการพัฒนามาจากจารีตประเพณีในสังคมนั้นเป็นการเฉพาะโดยใช้ระยะเวลาในการพัฒนาอย่างยาวนาน ประกอบกับหลักกฎหมายต่าง ๆ ไม่มีการรวบรวมเอาไว้เป็นหมวดหมู่

¹ ชาญชัย แสวงศักดิ์, อิทธิพลของฝรั่งเศสในการปฏิรูปกฎหมายไทย, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม 2539), น.26.

² ชาญชัย แสวงศักดิ์ และวรรณชัย บุญบำรุง, สาระน่ารู้เกี่ยวกับการจัดทำประมวลกฎหมายของต่างประเทศและของไทย, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม), น.151.

ยากแก่การศึกษา ค้นคว้า จึงทำให้ยากต่อการเปรียบเทียบเพื่อนำหลักกฎหมายของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์มาเป็นแบบอย่างได้ ซึ่งแตกต่างจากระบบกฎหมายซีวิลลอว์ที่มีการรวบรวมหลักกฎหมายไว้เป็นหมวดหมู่ ทำให้ง่ายต่อการศึกษาเพื่อนำกฎหมายของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายซีวิลลอว์มาใช้เป็นแบบอย่าง

โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ได้จัดทำขึ้นมีการบัญญัติด้วยบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องพาณิชย์นาวีซึ่งปรากฏให้เห็นเพียง 5 มาตรา ได้แก่

มาตรา 456 วรรค 1 บัญญัติว่า “การซื้อขายสิ่งของหรือทรัพย์สิน ถ้ามิได้ทำเป็นหนังสือ และจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นโมฆะ วิธีนี้ให้ใช้ถึงซื้อขายเรือมีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป ทั้งซื้อขายแพและสัตว์พาหนะด้วย”

มาตรา 609 วรรค 2 บัญญัติว่า “รับขนของทางทะเล ท่านให้ใช้บังคับตามกฎหมาย และกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

มาตรา 703 บัญญัติว่า “อันอสังหาริมทรัพย์นั้นอาจจำนองได้ไม่ว่าประเภทใด ๆ สิ่งหรือทรัพย์สินอันจะกล่าวต่อไปนี้ก็อาจจำนองได้ดุจกันหากว่าได้จดทะเบียนไว้แล้ว ตามกฎหมาย คือ

- (1) เรือมีระวางตั้งแต่ห้าตันขึ้นไป
- (2) แพ
- (3) สัตว์พาหนะ
- (4) สิ่งหรือทรัพย์สินอื่น ๆ ซึ่งกฎหมายหากบัญญัติไว้ให้จดทะเบียนเฉพาะการ”

มาตรา 868 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล”

มาตรา 1326 บัญญัติว่า “การเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล หรือทางน้ำหรือน้ำขึ้นฝั่งนั้น ท่านให้ใช้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

จากบทบัญญัติดังกล่าวไว้แล้วข้างต้นนั้นจะเห็นได้ว่าเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับทางด้านกฎหมายพาณิชย์นาวีภาคเอกชน (Private Maritime Law) โดยผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์คงได้เล็งเห็นว่าเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องที่มีความสำคัญและมีลักษณะเฉพาะ จึงได้บัญญัติให้เรื่องดังกล่าวตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายเฉพาะเรื่องหรือกฎหมายพิเศษของเรื่องนั้นโดยตรงแทนที่จะอยู่ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งก่อนหน้านี้จะมีบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าว ประเทศไทยมีกฎหมายพาณิชย์นาวีเพียงกฎหมายเฉพาะเรื่องที่ออกมาใช้บังคับกับเรือที่ได้มีการเดินเรือในน่านน้ำไทย ได้แก่

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งเป็นหลักกฎหมายทางพาณิชย์นาวีทางด้านมหาชน (Public Maritime Law) ที่เก่าแก่ที่สุดของประเทศไทย

แม้ภายหลังจากที่มีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ประเทศไทยยังไม่มีการออกกฎหมายเฉพาะเรื่องหรือกฎหมายพิเศษที่นำมาใช้บังคับกับเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีภาคเอกชน แต่มีการออกหลักเกณฑ์หรือบทบัญญัติทางด้านกฎหมายพาณิชย์นาวีมหาชน ได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481 หรือเดิมชื่อว่า พระราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ.2481 และพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 เมื่อนับระยะเวลาตั้งมีการใช้บังคับพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 จนกระทั่งถึงเริ่มมีการใช้บังคับพระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494 รวมระยะเวลาเกือบ 40 ปี เป็นสิ่งสะท้อนให้เห็นว่าการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีในสมัยนั้นของประเทศไทยนั้นเป็นไปอย่างช้ามาก ในขณะที่ประเทศไทยแทบจะไม่มีการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวี ในเวลาเดียวกันนั้นเอง ประเทศไทยได้ทำการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมากขึ้นโดยวิธีการเดินเรือทะเล ดังนั้นการที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายคุ้มครองด้านพาณิชย์นาวี ทำให้ผู้ประกอบการหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีเกิดความเสียเปรียบกับประเทศอื่น ๆ ที่ประเทศไทยได้ทำการติดต่อค้าขายด้วยเป็นอย่างมาก เช่น การที่เรือไทยได้เดินทางไปยังต่างประเทศ เรือไทยจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายกฎระเบียบของประเทศนั้น ๆ แต่หากเรือของต่างชาติได้เดินเรือเข้ามาในประเทศไทยกลับไม่ต้องถูกบังคับให้ปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศไทยเลยเนื่องจากประเทศไทยไม่ได้มีกฎหมายกำหนดไว้ และเมื่อประเทศไทยเริ่มมีการเดินเรือติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมากขึ้น ยิ่งทำให้เกิดมีข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือทะเลหรือการพาณิชย์นาวีเพิ่มมากขึ้นโดยที่ประเทศไทยยังคงขาดกฎหมายที่จะมาคุ้มครองต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี

จากที่ประเทศไทยประสบปัญหาดังกล่าว ประเทศไทยได้เล็งเห็นความสำคัญว่าหากปล่อยให้ไม่มีกฎหมายควบคุมการพาณิชย์นาวีเช่นนี้ต่อไป ประเทศไทยจะต้องเสียผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจของประเทศ เพราะไม่สามารถให้ความเชื่อมั่นต่อนักลงทุนเพื่อที่จะเข้ามาทำธุรกิจพาณิชย์นาวีในประเทศไทย ดังนั้นประเทศไทยจึงเริ่มมีการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีอย่างจริงจังขึ้น ประกอบกับจากการที่ประเทศไทยได้รับเอาระบบกฎหมายซีวิลลอว์มาใช้ ทำให้เมื่อปี พ.ศ.2518 ประเทศไทยจึงมีความพยายามร่างประมวลกฎหมายทะเลและกฎหมายพาณิชย์นาวีขึ้น แต่ไม่สามารถสำเร็จลงได้เนื่องจากความจำเป็นที่ต้องรีบพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีในขณะนั้น ทำให้ประเทศไทยมีการผลักดันร่างกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีออกมาในรูปแบบกฎหมายรายฉบับหรือพระราชบัญญัติต่าง ๆ แทนการจัดทำเป็นประมวล

กฎหมายซึ่งจะต้องใช้ระยะเวลานานมากกว่า เพื่อแก้ไขปัญหาและคุ้มครองต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีเมื่อเกิดมีข้อพิพาทขึ้นอย่างเร่งด่วน ภายหลังจากนั้นประเทศไทยจึงได้มีพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีขึ้นอีกหลายฉบับ ทำให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีกฎหมายพาณิชย์นาวีปรากฏอยู่ในรูปของกฎหมายรายฉบับจนกระทั่งถึงปัจจุบันนี้

4.1 กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในปัจจุบัน

ประเทศไทยได้มีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมาเป็นเวลาช้านาน จากสภาพภูมิศาสตร์ของประเทศไทยเองที่สามารถเอื้ออำนวยถึงการค้าขายทางทะเล ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีของประเทศไทยได้ปรากฏขึ้นเป็นครั้งแรกเมื่อครั้งสมัยสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 เป็นยุคที่มีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมากมายโดยเฉพาะชาติตะวันตก จึงทำให้ประเทศไทยต้องทำการปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ของบ้านเมืองที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้เกิดมีการตรากฎหมายจำนวนมากขึ้นซึ่งหนึ่งในนั้นมีการตรากฎหมายที่เกี่ยวข้องในด้านพาณิชย์นาวีขึ้น ได้แก่ พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ต่อมาได้มีการแก้ไขและเปลี่ยนชื่อเป็นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 นับตั้งแต่การตรากฎหมายฉบับดังกล่าวขึ้นจนถึงปัจจุบันนี้ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในด้านพาณิชย์นาวีที่ได้ตราไว้อยู่ในรูปแบบของพระราชบัญญัติ ดังต่อไปนี้

4.1.1 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 นี้ ถือว่าเป็นกฎหมายที่เก่าแก่ฉบับหนึ่งของประเทศไทย มีทั้งหมด 312 มาตรา ซึ่งแม้จะได้มีการปรับปรุงแก้ไขกันหลายครั้งแล้วก็ตาม แต่ในปัจจุบันพระราชบัญญัตินี้ก็ยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ โดยเนื้อหาสาระสำคัญของพระราชบัญญัตินี้ส่วนใหญ่จะมีลักษณะเป็นกฎหมายปกครองเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีของประเทศไทย ที่มีวัตถุประสงค์ในการจัดระเบียบการจราจรทางน้ำให้เป็นระบบและเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และกำหนดให้เรือลำใดบ้างที่ผ่านเข้ามาในน่านน้ำของประเทศไทยได้ โดยเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือจะต้องยื่นขอรับใบอนุญาตใช้เรือจากกรมเจ้าท่าด้วย ซึ่งกฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นโดยให้อำนาจอกรมเจ้าท่าในการควบคุมดูแลความปลอดภัยในการเดินเรือในเขตน่านน้ำไทยนั่นเอง

4.1.2 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 นี้ ได้ถูกตราขึ้นในสมัยที่จอมพล ป. พิบูลสงครามเป็นนายกรัฐมนตรี โดยแต่เดิม พระราชบัญญัติฉบับนี้มีชื่อเรียกว่าพระราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ. 2481 แต่ต่อมาเมื่อได้มีการเปลี่ยนชื่อประเทศสยามมาเป็นประเทศไทย พระราชบัญญัติฉบับนี้จึงได้เปลี่ยนชื่อมาเป็นพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 โดยเนื้อหาสาระสำคัญของพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะประกอบไปด้วยบทบัญญัติที่เป็นกฎหมายปกครองเสียส่วนใหญ่ เช่น การกำหนดถึงเรื่องการควบคุมและเงื่อนไขในการจดทะเบียนเป็นเรือไทย หรือเงื่อนไขการได้รับสัญชาติไทยของเรือ และการดูแลเรือไทย โดยผู้ที่ถือกรรมสิทธิ์ในเรือจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนด เช่น เป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทย เป็นต้น นอกจากนี้ บางส่วนของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ยังมีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกฎหมายอาญาและกฎหมายแพ่งด้วย ซึ่งพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มีหลักเกณฑ์และสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้

1. ชื่อเรือและเมืองท่าจดทะเบียน

เจ้าของเรือเดินทะเลจะต้องตั้งชื่อเรือของตนขึ้น เพื่อให้สามารถแยกแยะเรือลำนี้เป็นเรือลำไหน โดยจะตั้งให้มีชื่อซ้ำกับชื่อเรืออื่นที่ได้มีการใช้ชื่อนั้นไปแล้ว

หากได้มีการจดทะเบียนเป็นเรือไทยแล้ว จะใช้ชื่ออื่นแตกต่างจากที่ได้ทำการจดทะเบียนไปแล้วไม่ได้ และหากต้องการจะเปลี่ยนชื่อเรือเดินทะเลที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วจะต้องได้รับ³

สำหรับเมืองท่าจดทะเบียนหรือเมืองท่าขึ้นทะเบียนของเรือเดินทะเลจะเป็นที่ที่เรือเดินทะเลได้มาทำการจดทะเบียนเป็นเรือไทย ณ เมืองท่าใดเมืองท่าหนึ่ง ซึ่งเมื่อได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยเรียบร้อยแล้ว นายทะเบียนเรือก็จะออกไปทะเบียนเรือให้ โดยจะต้องเป็นไปตามแบบพิมพ์ของกรมเจ้าท่า

หากมีการเปลี่ยนแปลงเมืองท่าจดทะเบียน ณ เมืองท่าอื่น ภายในประเทศไทย สามารถทำได้โดยทำคำขอเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าจดทะเบียนของเรือที่ต้องการจะเปลี่ยนแปลง⁴

³ มาตรา 38 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481

⁴ มาตรา 44 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481

2. การได้รับสัญชาติของเรือไทย

การได้รับสัญชาติของเรือเดินทะเลตามกฎหมายไทยนั้น โดยหลักแล้วจะต้องนำเรือเดินทะเลมาทำการจดทะเบียนเป็นเรือไทย แต่ก็ได้กำหนดให้เรือบางประเภทสามารถได้รับสัญชาติของเรือเดินทะเลได้โดยไม่ต้องทำการจดทะเบียน โดยถือว่าเรือที่กฎหมายไทยกำหนดให้ไม่ต้องทำการจดทะเบียนนั้นเป็นเรือไทยด้วยเช่นกัน

3. สิทธิและหน้าที่ของเรือไทย

1) สิทธิและหน้าที่โดยทั่วไป⁵

1.1 รักษาทะเบียนเรือไว้ในเรือ

1.2 หากใบทะเบียนเรือเดิมมีการชำรุด เสียหาย จะต้องทำการขอใบทะเบียนเรือใหม่แทนใบเก่า

2) สิทธิและหน้าที่เฉพาะ

2.1 เรือไทยมีสิทธิในการทำการค้าในน่านน้ำไทย

2.2 เรือไทยเท่านั้นที่มีสิทธิชักธงไทย

2.3 มีหน้าที่ชักธงไทย⁶

2.4 เรือไทยต้องมีเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรือไว้บนเรือ อันได้แก่ ใบทะเบียนเรือ หรือใบทะเบียนเรือชั่วคราว ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือต่าง ๆ สัญญาจ้างงานคนประจำเรือ สัญญาเช่าเรือ (ถ้ามี) ใบตราส่ง (ถ้ามี) บัญชีสินค้าสำหรับเรือ (ถ้ามี) สมุดปูเรือ ใบปล่อยเรือและใบอนุญาตออกจากท่า (ถ้ามี)

4. การสูญเสียสัญชาติของเรือไทย

1 การบังคับถอนทะเบียนเรือ

2 เจ้าของเรือขอถอนทะเบียนเรือเอง

3 มีเหตุการณ์บางอย่างเกิดขึ้นกับเรือจดทะเบียน

⁵ มาตรา 18 และมาตรา 19 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481

⁶ มาตรา 50 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ.2481

4.1.3 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 ฉบับนี้ ได้ถูกตราขึ้นมาเพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งการทำเรือแห่งประเทศไทย โดยกำหนดให้การทำเรือแห่งประเทศไทย มีวัตถุประสงค์⁷ เพื่อรับโอนกิจการทำเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคมพร้อมทั้งจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการทำเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการทำเรือ และธุรกิจอื่น ซึ่งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพฯ ในกรมการขนส่งเคยปฏิบัติจัดทำ ทั้งยังกำหนดให้มีคณะกรรมการของการทำเรือแห่งประเทศไทย⁸ ประกอบด้วยประธานกรรมการ 1 คน กรรมการอื่นไม่น้อยกว่า 6 คนแต่ไม่เกิน 10 คน ซึ่งอย่างน้อยจะต้องเป็นผู้มีความรู้และเชี่ยวชาญเกี่ยวกับการทำเรือ 1 คน และเกี่ยวกับการเศรษฐกิจหรือการค้า 1 คน โดยคณะกรรมการของการทำเรือแห่งประเทศไทย มีอำนาจหน้าที่วางนโยบาย และควบคุมดูแลโดยทั่วไปซึ่งกิจการของการทำเรือแห่งประเทศไทย เพราะฉะนั้น เนื้อหาและสาระสำคัญต่างๆ ของ พระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงเกี่ยวกับเรื่องทางปกครอง

4.1.4 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521 นี้ ได้ถูกตราขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีคณะกรรมการและสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีขึ้น ประกอบด้วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน และคณะกรรมการจากภาครัฐและกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจำนวนรวมทั้งหมด 17 คน โดยมีจุดประสงค์หลักเพื่อเป็นการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ ได้แก่ การขนส่งทางทะเล การเดินเรือ กิจการการทำเรือ กิจการอยู่เรือ เป็นต้น โดยคณะกรรมการและสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีมีหน้าที่ดังต่อไปนี้ ให้คำปรึกษาต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวีตามที่คณะรัฐมนตรีขอให้พิจารณา เสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพัฒนาการส่งเสริม การควบคุม การคุ้มครอง และการประสานงานการพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะอย่างยิ่งให้เสนอความเห็นเกี่ยวกับการกำหนดมาตรการ

⁷ มาตรา 6 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

⁸ มาตรา 22 พระราชบัญญัติการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ.2494

⁹ มาตรา 11 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ.2521

ในการเสริมสร้างเรือไทยให้มีจำนวนและความสามารถในการดำเนินการขนส่งทางทะเลสูงขึ้น เพื่อจัดให้มีและหรือส่งเสริมสถานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่และคนประจำเรือ ตลอดจนผู้ประกอบการ การพาณิชย์นาวีให้เพียงพอกับความต้องการของประเทศและให้เข้ามาตรฐานสากล รวมทั้งในการส่งเสริมและควบคุมเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอยู่เรือ และกิจการท่าเรือรวมทั้ง การสื่อสารและเครื่องช่วยในการเดินเรือ และเพื่อส่งเสริมและคุ้มครองผู้ประกอบการขนส่งทางทะเล ซึ่งสามารถถือกรรมสิทธิ์เรือไทยได้ และผู้ส่งของซึ่งอยู่ในประเทศไทย จัดทำข้อเสนอต่อคณะรัฐมนตรีโดยหารือกับส่วนราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือ รัฐวิสาหกิจเกี่ยวกับ การจัดตั้ง ยุบรวม แยก และเลิกท่าเรือและกิจการท่าเรือ ตลอดจน โครงสร้าง และแผนงานในการขยายงาน การลงทุน การวางแผนพัฒนาท่าเรือและกิจการท่าเรือของส่วน ราชการของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค ราชการบริหารส่วนท้องถิ่น องค์การของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจ เป็นต้น เพราะฉะนั้น สาระสำคัญของ พระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงเกี่ยวข้องกับกฎหมายปกครอง

4.1.5 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 นี้ มีลักษณะเป็นกฎหมายปกครองที่มี สาระสำคัญกำหนดถึงเรื่องกฎเกณฑ์เกี่ยวข้องกับเรื่องของการป้องกันไม่ให้เกิดการโดนกันของเรือ ซึ่งเป็นกฎหมายทางเทคนิค เกี่ยวกับกฎเกณฑ์การจราจร มีบทบัญญัติกำหนดโทษแก่ผู้ที่ฝ่าฝืน โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้มีความสำคัญอยู่ 2 ประการ คือ¹⁰

1. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม มีอำนาจออกกฎกระทรวงที่เรือจะต้องปฏิบัติตามอยู่ 8 เรื่อง สำหรับป้องกันเรือโดนกัน คือ

- (1) การถือท้ายและการเดินเรือ
- (2) โคมไฟและทวนเครื่องหมาย
- (3) สัญญาณเสียง และสัญญาณแสง
- (4) ข้อยกเว้นในการป้องกันเรือโดนกัน
- (5) ที่ติดตั้ง และรายละเอียดทางเทคนิคของโคมไฟ และทวนเครื่องหมาย

¹⁰ สัญญา ผลประสิทธิ์ และตระกูล พุ่มเสนาะ, คู่มือ กฎหมายและกฎกระทรวงว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม), กันยายน 2548, น.11.

(6) สัญญาที่ต้องมีเพิ่มขึ้นสำหรับเรือประมงขณะทำการประมงใกล้กัน

(7) รายละเอียดทางเทคนิคของเครื่องทำสัญญาเสี่ยง

(8) สัญญาฉบับจน

2. รัฐมนตรีไม่มีอำนาจออกกฎอย่างอื่น นอกเหนือไปจาก 8 ข้อข้างบน ถ้าออกกฎกระทรวงนั้นจะเป็นโมฆะ

4.1.6 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 นี้ได้ถูกตราขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของบุคคลที่อยู่ในราชอาณาจักรซึ่งเป็นเจ้าหนี้ของเรือต่างชาติหรือผู้ดำเนินงานที่ไม่ได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย เช่น ผู้เสียหายจากการทำละเมิดของเรือต่างชาติ และผู้จัดหาสิ่งของหรือให้บริการแก่เรือต่างชาติ เป็นต้น โดยเจ้าหนี้มีสิทธิขอการกักเรือของลูกหนี้ไว้เป็นประกันการชำระหนี้ก่อนที่ตนจะฟ้องร้องบังคับในเวลาต่อไปได้

โดยพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 นี้ได้นำหลักเกณฑ์และสาระสำคัญส่วนใหญ่ของอนุสัญญากรุงบรัสเซล ลงวันที่ 10 พฤษภาคม ค.ศ.1952 ว่าด้วยการกักเรือ (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Ralating to Arrest of Sea-going Ships) มาประกอบพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ เนื่องจากอนุสัญญาดังนี้เป็นอนุสัญญาที่ประเทศต่าง ๆ ได้ยอมรับและถือว่าเป็นแม่แบบของกฎหมายกักเรือทั่วโลก¹¹ ซึ่งพระราชบัญญัตินี้มีทั้งหมด 31 มาตรา โดยมีสาระสำคัญดังนี้

พระราชบัญญัติฉบับนี้จะใช้บังคับแก่เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น และการใช้สิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้เพื่อขอให้ศาลสั่งกักเรือได้นั้นจะต้องเป็นสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากความเสียหายตามที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 3¹²

¹¹ไพฑูริย์ เอกจริยกร, พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม), น.21.

¹² พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534

มาตรา 3 บัญญัติว่า สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก

(ก) ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลใด ๆ ที่มีเหตุมาจากเรือหรือการดำเนินงานของเรือ

แห่งพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น โดยเจ้าหนี้จะต้องฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือภายใน 30 วันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือ

-
- (ข) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
 - (ค) สัญญาเกี่ยวกับการใช้ เช่า เช่าซื้อ หรือยืมเรือ การให้บริการบรรทุก หรือสัญญาอื่นทำนองเดียวกัน
 - (ง) สัญญาเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่มีการออกไปตราส่ง
 - (จ) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ขนส่งและเจ้าของของที่บรรทุกมาในเรือนั้นมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สินที่สูญหาย หรือเสียหายจากการกระทำโดยเจตนาด้วยความจำเป็นตามสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือหรือต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปด้วยความจำเป็นเป็นกรณีพิเศษเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่ายหรือเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ ทั้งนี้ เมื่อมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสัญญาระหว่างคู่กรณีกำหนดความรับผิดชอบในเรื่องนี้ไว้
 - (ฉ) การสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่บรรทุกมาในเรือ
 - (ช) การให้บริการลากจูงเรือไม่ว่าโดยวิธีใด
 - (ฌ) การให้บริการนำร่อง
 - (ฉ) การจัดหาของหรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือหรือการซ่อมบำรุงเรือ
 - (ญ) การต่อ ซ่อม หรือจัดเครื่องบริภัณฑ์ให้แก่เรือ หรือค่าธรรมเนียมการใช้เรือ
 - (ฎ) การให้บริการของท่าเรือ หรือค่าภาระหรือค่าบริการในการใช้ท่าเรือ
 - (ฏ) ค่าจ้างขนของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ
 - (ฐ) ค่าจ้างนายเรือหรือคนประจำเรือ
 - (ฑ) ค่าใช้จ่ายของเรือที่นายเรือ ผู้เช่าเรือ ตัวแทนหรือผู้ส่งของได้ทตรงจ่ายไปแทนเจ้าของเรือหรือผู้ครอบครองเรือ
 - (ฒ) ข้อพิพาทเกี่ยวกับกรรมสิทธิ์ในตัวเรือ
 - (ณ) ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของรวมเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้เรือหรือรายได้จากเรือ
 - (ด) การจำนองเรือ

4.1.7 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ ถือว่าเป็นกฎหมายพาณิชย์นาวีที่สำคัญเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย เป็นบทบัญญัติของกฎหมายในทางแพ่งที่ได้ถูกตราขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการกำหนดขอบเขตสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของทั้งผู้ส่งและผู้ขนส่ง ตลอดจนหลักเกณฑ์ในเรื่องของการจำกัดความรับผิดชอบและข้อยกเว้นความรับผิดชอบผู้ขนส่ง เป็นต้น โดยพระราชบัญญัตินี้มีขอบเขตการใช้บังคับกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น ไม่ใช้กับการรับขนคนโดยสาร และไม่ใช้แก่สัญญาว่าจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือหรือสัญญาเช่าเรือ

4.1.8 พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537

เดิมก่อนที่จะมีการตราพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 นี้ขึ้น การจํานองเรือเดินทะเลและบูรณสิทธิเหนือเรือได้ใช้บังคับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่การเดินเรือของเรือเดินทะเลมีความจำเป็นต้องเดินเรือไปมาในน่านน้ำต่างประเทศเกือบตลอดเวลา การนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับจึงไม่เหมาะสมที่จะปรับใช้แก่การจํานองเรือเดินทะเลและบูรณสิทธิเหนือเรือเดินทะเล พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 นี้ จึงได้ถูกตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการให้มีกฎหมายบังคับใช้แก่การจํานองเรือเดินทะเลและบูรณสิทธิเหนือเรือเดินทะเลโดยเฉพาะ ซึ่งพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

1.จํานองเรือ

พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 ไม่ได้มีการบัญญัติถึงคำนิยามของคำว่า จํานองเรือไว้ แต่เมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์ในเรื่องการจํานองเรือแล้วสามารถสรุปได้ว่า การจํานองเรือ คือ การที่ผู้จํานองนำเรือเดินทะเลของตนไปตราไว้กับผู้รับจํานองเพื่อเป็นการประกันการชำระหนี้ โดยไม่ต้องทำการส่งมอบเรือที่จะจํานองนั้นให้แก่ผู้รับจํานอง

โดยในการจํานองเรือนั้นจะต้องทำขึ้นเป็นสัญญาจํานองเรือ ทำเป็นหนังสือ และจดทะเบียนจํานองด้วย

2. บุริมสิทธิทางทะเล

ตามพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 ไม่ได้มีการบัญญัติความหมายของคำว่า บุริมสิทธิทางทะเลไว้เป็นที่แน่ชัด เพียงแต่มีการบัญญัติถึงเรื่อง บุริมสิทธิทางทะเลมีได้อย่างไรบ้าง ลำดับในการได้รับชำระหนี้บุริมสิทธิทางทะเล การระงับสิ้นไปแห่งบุริมสิทธิทางทะเล แต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติที่มีอยู่เกี่ยวกับเรื่องบุริมสิทธิทางทะเล สามารถสรุปให้เป็นที่เข้าใจได้ว่า บุริมสิทธิทางทะเล คือ สิทธิที่จะได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้อื่น โดยสิทธินี้เกิดขึ้นจากบทบัญญัติของกฎหมาย และตามพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 ได้บัญญัติให้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวต่อไปนี้เป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือเดินทะเล¹³ ได้แก่

1 สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการทำงานในฐานะนายเรือ ลูกเรือ หรือคนประจำเรือของเรือลำนั้น

2 สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลใด ๆ ที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้น

3 สิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือลำนั้น

4 สิทธิเรียกร้องในมูลละเมิดที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้นแต่ไม่รวมถึงสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและสิ่งของคนโดยสารที่อยู่ในเรือลำนั้น

แต่หากสิทธิเรียกร้องตาม ข้อ 2 และ ข้อ 4 ที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน วัตถุกำมันตรังสี และวัตถุนิวเคลียร์ไม่ก่อให้เกิดบุริมสิทธิ นอกจากนี้บุริมสิทธิทางทะเลกฎหมายให้มีผลใช้ได้โดยไม่ต้องทำการจดทะเบียนต่อเจ้าหน้าที่ และให้ได้ผลก่อนสิทธิจํานองตามกฎหมาย รวมทั้งบุริมสิทธิตามกฎหมายแพ่งด้วย¹⁴

4.1.9 พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537

พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537 ฉบับนี้ ได้ถูกตราขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการจัดตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยให้เป็นตัวแทนของบรรดาผู้ส่งสินค้าทางเรือของไทยในการเจรจา ปรีกษาหารือและประสานงานกับผู้ขนส่งสินค้าทาง

¹³ มาตรา 22 พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537

¹⁴ มาตรา 24 พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537

เรือ เพราะว่ามีผู้ส่งสินค้าทางเรือต้องใช้บริการของผู้ขนส่งทางเรือซึ่งมีอำนาจในการกำหนดอัตราค่า
ระวาง ค่าบริการ และค่าใช้จ่ายตลอดจนเงื่อนไขต่างๆ เกี่ยวกับการให้บริการในการส่งสินค้าทาง
เรือ ซึ่งมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก โดยสาระสำคัญของพระราชบัญญัติ
ดังกล่าวนี้ จะมีลักษณะเป็นกฎหมายปกครอง

พระราชบัญญัตินี้มีสาระสำคัญ คือ ได้บัญญัติถึงอำนาจ การปฏิบัติหน้าที่ของสภาผู้
ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย¹⁵ไว้อย่างชัดเจน เช่น เป็นผู้แทนผู้ส่งสินค้าทางเรือในการปรึกษา
เจรจาต่อรองหรือทำความตกลงกับผู้ขนส่งสินค้าทางเรือ รวมทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนที่
เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางเรือ ในเรื่องอัตราค่าระวาง ค่าบริการ ค่าใช้จ่าย ข้อกำหนด หรือ
เงื่อนไขต่างๆ ในการขนส่งสินค้าทางเรือ จัดหา รวบรวม เก็บรักษา และเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสารและ
ความรู้เกี่ยวกับการส่งสินค้าทางเรือ ให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่รัฐบาลเพื่อพัฒนาการส่ง
สินค้าทางเรือ เป็นต้น เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ส่งสินค้าทางเรือของไทยและสามารถรักษา
ผลประโยชน์ของผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกไม่ให้เกิดการเสียถูกเอาเปรียบ

4.1.10 พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายใน การเดินเรือ พ.ศ.2547

พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.
2547 ได้มีการตราขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อออกมารองรับกฎหมายพาณิชย์นาวีในเรื่องที่
เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ความเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เนื่องจากก่อนที่พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความ
เสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.2547 จะมีผลบังคับใช้นั้น กฎหมายพาณิชย์นาวี
ของไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งทางทะเล พ.ศ.2534 พระราชบัญญัติการจำนองเรือและ
บุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 และพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 ได้มีการกล่าวถึงเรื่องการ
เฉลี่ยความเสียหายทั่วไป อันส่งผลให้เกิดไขปัญหาในเรื่องความแน่นอนในการใช้กฎหมายเกี่ยวกับ
เรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในประเทศไทยด้วย โดยพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหาย
ทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.2547 มีจำนวนทั้งสิ้น 22 มาตรา ซึ่งมีสาระสำคัญ
ดังต่อไปนี้

1 การใช้สิทธิเรียกร้องในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

¹⁵ มาตรา 6 พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537

ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปจะใช้สิทธิเรียกร้องในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือการใช้สิทธิเรียกร้องในความสูญหายหรือความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดที่เป็นผลโดยตรงจากการเสียหายทรัพย์สิน หรือค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษซึ่งจงใจกระทำขึ้นตามสมควรเพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกันได้นั้นจะต้องปรากฏว่าเรือหรือทรัพย์สินต้องรอดพ้นจากภัยอันตรายและสามารถเดินทางไปถึงท่าปลายทางหรือท่าที่การเดินทางต้องสิ้นสุด

2. หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

3. การใช้สิทธิทางศาล

ในการใช้สิทธิเรียกร้องในคดีที่เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้นจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายในอายุความตามที่กฎหมายกำหนดดังนี้

- กรณีที่เจ้าของเรือเป็นผู้ใช้สิทธิเรียกร้องต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายในอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่แจ้งจำนวนส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปไปยังผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป แต่ไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันที่ความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้น

- กรณีที่ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปเป็นผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง ต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายในอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่แจ้งจำนวนส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปไปยังผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป แต่ไม่เกิน 7 ปี นับแต่วันที่ความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้น

4.1.11 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.2548 มีที่มาจากอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยความรับผิดจากเรือโดนกัน ค.ศ.1910 ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ที่มีไว้ใช้บังคับในเรื่องความรับผิดที่มีเหตุเกิดจากเรือโดนกันไว้โดยเฉพาะ ซึ่งก่อนหน้านี้ประเทศไทยจะมีพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.2548 นี้ใช้บังคับ เมื่อเกิดปัญหาในเรื่องเรือโดนกันขึ้นการที่จะระบุได้ว่าใครต้องเป็นผู้รับผิดชอบ ใครเป็นผู้ต้องชดใช้ค่าเสียหายนั้นจะนำบทบัญญัติในเรื่องละเมิดของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับเรือโดนกัน พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 มาปรับใช้กับปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าว

แต่เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นกฎหมายที่บังคับใช้แก่เรื่องละเมิดทุกเรื่องไม่ได้ โดยเฉพาะที่จะนำมาบังคับใช้แก่เรื่องเรือโดนกัน และหากจะนำบทบัญญัติเรื่องเรือโดนกันตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มาใช้บังคับ

หลักเกณฑ์ที่ปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัตินี้ก็ยังไม่เป็นสากลเนื่องจากพระราชบัญญัติฉบับนี้จะใช้บังคับทั้งเรือเดินทะเลและเรือที่เดินในแม่น้ำลำคลองด้วย¹⁶ ดังนั้นจึงได้มีการตราพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.2548 โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

ความรับผิดกรณีเรือโดนกัน

ความรับผิดกรณีเรือโดนกันที่มีสาเหตุจากอุบัติเหตุ เหตุสุดวิสัย หรือไม่อาจรู้ได้ว่าเรือโดนกันเกิดจากสาเหตุใด ความเสียหายจะตกเป็นพับแก่เรือแต่ละลำ แต่หากเรือโดนกันโดยเกิดจากความผิดของเรือลำเดียว ความเสียหายที่เกิดขึ้นเรือลำนั้นก็ต้องรับผิด

หากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่ 2 ลำขึ้นไป และไม่สามารถกำหนดส่วนแห่งความรับผิดได้ เรือแต่ละลำก็ต้องรับผิดในค่าเสียหายจำนวนเท่า ๆ กัน หากความเสียหายที่เกิดแก่เรือและทรัพย์สินบนเรือ เรือลำที่ผิดต้องรับผิดต่อความเสียหายไม่เกินส่วนแห่งความผิดของตนโดยไม่ต้องเป็นลูกหนี้ร่วม แต่หากเป็นความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลบนเรือ เรือทุกลำที่ผิดต้องรับผิดต่อบรรดาความเสียหายร่วมกันและแทนกันอย่างลูกหนี้ร่วม หากเรือลำใดได้ขาดใช้ทรัพย์สินอื่นใดที่ต้องชำระตามส่วนแห่งความผิดแก่ผู้เสียหายไปเกินกว่าส่วนแห่งความผิดของตน เรือลำนั้นมีสิทธิเรียกทรัพย์สินดังกล่าวที่ได้ขาดใช้เกินกว่าส่วนแห่งความผิดของตนจากเรือลำอื่นได้

การใช้สิทธิทางศาล

ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากเรือโดนกันมีสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ภายในอายุความ 2 ปี นับแต่วันที่เรือ ทรัพย์สินบนเรือ ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือเกิดความเสียหาย

ส่วนอายุความของสิทธิไต่เบี่ยในกรณีที่มีความรับผิดจากเรือโดนกันในกรณีที่เรือ 2 ลำขึ้นไปต้องรับผิดร่วมกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลบนเรือ และหากเรือลำใดได้ขาดใช้ทรัพย์สินอื่นใดที่ต้องชำระตามส่วนแห่งความผิดแก่ผู้เสียหายไปเกินกว่าส่วนแห่งความผิดของตนไปแล้วก็สามารถมีสิทธิไต่เบี่ยภายในอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ใช้สิทธิไต่เบี่ยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไป

¹⁶ ไพฑูริต์ เอกจริยกร, ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ...., (นนทบุรี : สถาบันวิจัยและพัฒนาสถาบันพระปกเกล้า, 2547), น.3.

4.1.12 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.2550

พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.2550 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีฉบับล่าสุดของประเทศไทยได้ถูกตราขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยให้ระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยสมบูรณ์และสอดคล้องกับแนวกฎหมายสากลมากขึ้น ช่วยส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยมีค่าตอบแทนเป็นแรงจูงใจ ซึ่งอาจเป็นผลให้มีการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่เรือ ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดลอม หรือลดความเสียหายให้น้อยที่สุด และเพื่อใช้เป็นบทบัญญัติในทางสารบัญญัติเพื่อการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทในสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งได้กล่าวถึงในกฎหมายอื่น ได้แก่ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534¹⁷ พระราชบัญญัติจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537¹⁸ โดยพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.2550 มีที่ต้นแบบในการร่างจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย 1989 (International Convention on Salvage 1989) โดยสาระสำคัญของบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้มีความสอดคล้องและมีหลักเกณฑ์คล้ายคลึงกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย 1989

4.2 ปัญหากฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในปัจจุบัน

เมื่อพิจารณาหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ประเทศไทยมีบังคับใช้อยู่ ณ ปัจจุบันนี้ แม้ว่าในระยะเวลาที่ผ่านมา ประเทศไทยได้มีกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวีเพิ่มมากขึ้น ได้แก่ พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 และพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.2550 ถือได้ว่ากฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศ

¹⁷ พระราชบัญญัติกักเรือ พ.ศ.2534

มาตรา 3 บัญญัติว่า “เจ้าหน้ในการช่วยเหลือกู้ภัย สามารถยื่นคำร้องขอหักเรือได้”

¹⁸ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, เอกสารเพื่อประกอบการพิจารณากฎหมายของสมาชิกรัฐสภาเล่มที่ 17 ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลพ.ศ.... : ศึกษาวิเคราะห์การนำมาใช้ในประเทศไทยและเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศสหราชอาณาจักรและสหรัฐอเมริกา, (นนทบุรี : สำนักวิจัยและพัฒนาสถาบันพระปกเกล้า, 2547), น.3-4.

ไทยมีการพัฒนาที่ดีขึ้นจากเดิม เพราะเดิมกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยที่มีการบังคับใช้ส่วนใหญ่เป็นกฎหมายพาณิชย์นาวีทางมหาชนมากกว่ากฎหมายพาณิชย์นาวีทางแพ่ง และการที่ประเทศไทยมีหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีทางแพ่งเพิ่มขึ้นแสดงให้เห็นได้ว่าประเทศไทยพยายามที่จะให้มีกฎหมายเฉพาะในเรื่องต่าง ๆ ของกฎหมายพาณิชย์นาวีเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม หากมองภาพรวมของหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยเทียบกับสาระสำคัญของกฎหมายพาณิชย์นาวีต่างประเทศแล้ว กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยยังคงมีความสมบูรณ์ ครบถ้วนน้อยกว่าของต่างประเทศและยังคงขาดหลักเกณฑ์เฉพาะในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีที่สำคัญ ๆ อีกหลายเรื่อง

ดังนั้น การที่ไม่มีกฎหมายพาณิชย์นาวีเฉพาะเรื่องที่เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อบังคับใช้กับปัญหาในเรื่องนั้น ๆ ที่เกิดขึ้น จึงทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการหาบทสรุปว่าจะนำกฎหมายใดมาใช้บังคับ ทำให้ศาลไทยมีแนวทางในการหาทางออกที่แตกต่างกันไป ส่งผลให้แนวคำพิพากษาศาลฎีกาของประเทศไทยวางหลักเกณฑ์ในเรื่อง ๆ นั้นไม่สอดคล้องกัน ทำให้เกิดความสับสนแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในเรื่องนั้น

ยกตัวอย่างเช่น เรื่องการประกันภัยทางทะเล ในขณะนี้ประเทศไทยมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องเพียงมาตราเดียว คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” ซึ่งจวบจนปัจจุบันประเทศไทยก็ไม่เคยมี “บทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” ที่ว่านี้แต่อย่างใด เมื่อมีคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลขึ้นสู่ศาล ศาลได้หาทางออกโดยวิธีการอุดช่องว่างของกฎหมายตาม มาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ 2 แนวทาง คือ แนวทางแรก ให้ใช้หลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษในฐานะหลักกฎหมายทั่วไป ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/2496 และ 7350/2537 ส่วนอีกแนวทางหนึ่งคือ ให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัยในฐานะบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งในการวินิจฉัยคดี ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6649/2537¹⁹ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาบางประการ อันนำมาสู่ความคิดเห็น

¹⁹ นอกจากนี้ มีนักกฎหมายได้ตั้งข้อสังเกตว่าหากเป็นกรณีที่ไม่มีปัญหาต้องวินิจฉัยเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยว่าเป็นสัญญาประกันภัยทางทะเลโดยตรง และไม่มีปัญหาต้องวินิจฉัยว่าต้องนำกฎหมายใดมาใช้บังคับแล้ว ศาลฎีกาจะไม่วินิจฉัยข้อพิพาทโดยอาศัยกฎหมายประกันภัยทะเล แต่จะใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๒๐ ว่าด้วยประกันภัยบังคับแก่กรณีแทน ดู อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวินิจฉัยกฎหมายการค้า

ในทางวิชาการขึ้นอย่างกว้างขวางถึงความจำเป็นในการที่ประเทศไทยจะต้องพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล แต่ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยก็ได้มีการร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ขึ้น ซึ่งคณะทำงานเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ได้มีมติให้นำพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ของประเทศอังกฤษมาเป็นกฎหมายต้นแบบในการร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ของไทย

หรือกรณีการชาร์เตอร์เรือหรือการเช่าเรือ การที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือตราขึ้นไว้โดยเฉพาะ เมื่อเกิดมีข้อพิพาทที่เกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือขึ้น ศาลไทยได้เคยได้นำหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในลักษณะเช่าทรัพย์มาปรับใช้กับกรณีพิพาทดังกล่าว เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3705/2528 ตามคำพิพากษานี้ศาลได้ใช้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในลักษณะเช่าทรัพย์หลายมาตราด้วยกัน แต่คดีนี้ได้มีประเด็นว่าประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะหรือกฎหมายพิเศษในเรื่องการเช่าเรือจะต้องใช้กฎหมายใดแก้คดี ซึ่งสัญญาเช่าเรือในข้อเท็จจริงตามคำพิพากษานี้เป็นแบบ Time Charter Agreement หรืออีกนัยหนึ่ง คือ สัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง จะต้องนำกฎหมายใดมาปรับใช้แก้คดี แต่ศาลฎีกาได้ไปวินิจฉัยประเด็นอื่น ๆ ในคดีเลยเหมือนกับว่าศาลและคู่กรณีฝ่ายต่าง ๆ ยอมรับว่าสามารถที่จะนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะเช่าทรัพย์มาใช้ได้²⁰

การที่ศาลเห็นว่าสัญญาชาร์เตอร์เรือ เป็นสัญญาเช่าทรัพย์ประเภทหนึ่ง ศาลจึงได้วินิจฉัยโดยนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะเช่าทรัพย์มาปรับใช้บังคับแก้คดีนั้น แม้การชาร์เตอร์เรือมีลักษณะของการเช่าทรัพย์ก็ตาม แต่สัญญาชาร์เตอร์เรือมีความแตกต่างจากการเช่าทรัพย์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพราะการชาร์เตอร์เรือเป็นสัญญาที่มีลักษณะใดลักษณะหนึ่ง ดังนี้ คือ เป็นสัญญาที่มีลักษณะของการเช่าทรัพย์ เป็นสัญญาที่มีลักษณะของการรับขนของทางทะเล และเป็นสัญญาที่มีลักษณะผสมระหว่างการเช่าทรัพย์กับการรับขนของทาง

ระหว่างประเทศ การรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2542), น.160, และ ดูภาณุรัตน์ พัฒนพัชร, “วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.” (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตร มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), น.9-10.

²⁰ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี Maritime law ตอนที่ 2 } พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร :สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544), น.188.

ทะเล ดังนั้นจึงเห็นว่าการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะเช่าทรัพย์มาใช้บังคับจึงไม่เหมาะสม

นอกจากเรื่องการประกันภัยทางทะเลและเรื่องชาร์เตอร์เรือดังที่ได้ยกตัวอย่างไว้แล้ว ยังมีหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีอีกหลายเรื่องในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษรตราขึ้นเพื่อเป็นกฎหมายเฉพาะเรื่องใช้บังคับกับปัญหาด้านพาณิชย์นาวีในเรื่องอื่น ๆ ที่เกิดขึ้น ได้แก่ การรับขนคนโดยสารทางทะเล การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ ฯลฯ เป็นต้น

นอกจากปัญหาที่ประเทศไทยยังไม่มีการบัญญัติหลักกฎหมายเฉพาะเรื่องต่าง ๆ ทางด้านพาณิชย์นาวีแล้วดังที่ได้ยกตัวอย่างข้างต้นแล้วนั้น เมื่อพิจารณาจากรากฐานทางด้านพาณิชย์นาวีของประเทศไทยแล้วเห็นได้ว่าประเทศไทยแม้ว่าเป็นประเทศที่มีภูมิประเทศติดชายฝั่งทะเลทั้ง 2 ด้านทั้งชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและชายฝั่งทะเลอันดามัน แต่ประเทศไทยไม่มีวัฒนธรรมหรือพื้นฐานทางพาณิชย์นาวีหรือมีการพัฒนาทางพาณิชย์นาวีค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ที่มีชายฝั่งทะเลเหมือนกับประเทศไทย สาเหตุเป็นเพราะในสมัยก่อนประเทศไทยไม่ได้ทำการประกอบอาชีพทางทะเลเป็นหลักเหมือนประเทศชายฝั่งทะเลอื่น ๆ แต่ทำการประกอบอาชีพเกษตรกรรมเป็นหลัก เมื่อประชากรไทยส่วนใหญ่ไม่ได้ประกอบอาชีพทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นการเดินเรือหรือกิจการอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี ส่งผลให้ประเทศไทยเองไม่มีจารีตประเพณีหรือแนวปฏิบัติของการค้าทางทะเล จึงทำให้กิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร เมื่อเกิดมีข้อพิพาทที่เกี่ยวข้องกับทางพาณิชย์นาวีขึ้นจึงไม่สามารถหยิกยกหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้อย่างสอดคล้องและเหมาะสมกับกรณีพิพาทที่เกิดขึ้นในเรื่องนั้น ๆ ได้

สะท้อนให้เห็นได้จากการวินิจฉัยของศาลไทยดังที่ยกตัวอย่างไว้ข้างต้นในเรื่องชาร์เตอร์เรือ และดังกรณีที่จะกล่าวต่อไปนี้ คือ กรณีมีข้อพิพาทในเรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ศาลเคยได้นำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในฐานะเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง โดยนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนมาใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าวนั้นไม่มีความสอดคล้อง ไม่มีความเหมาะสม เมื่อเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ที่มีอยู่อันเป็นที่ยอมรับซึ่งมีการบัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ เนื่องจากในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีการกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดไว้อย่างเคร่งครัด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้มีข้อกำหนดให้สิทธิการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง มีแต่เพียงกำหนดให้ผู้ขนส่งและผู้ส่งตกลงระหว่างกันอย่างชัดแจ้งว่าให้ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้เท่านั้น โดยในการวินิจฉัยเรื่องการจำกัดความรับผิด

ผิดของผู้ขนส่ง แนวคำพิพากษาของศาลฎีกาส่วนใหญ่จะตัดสินว่าข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในใบตราส่งนั้นเป็นโมฆะใช้บังคับไม่ได้ เนื่องจากศาลเห็นว่าส่วนใหญ่แล้วไม่มีพฤติการณ์ที่แสดงให้เห็นได้ว่าผู้ส่งได้ตกลงยอมรับถึงข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดแจ้ง โดยศาลได้พิจารณาโดยใช้หลักเกณฑ์ใน มาตรา 625 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาบังคับใช้ซึ่งบัญญัติว่า “ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้น” ยกตัวอย่างเช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5203/2538²¹ มีใจความว่า ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบในใบตราส่งจำเลยเป็นผู้กำหนดขึ้นเองฝ่ายเดียว โดยพิมพ์ไว้ด้านหลังใบตราส่งเป็นภาษาอังกฤษตัวอักษรมีขนาดเล็กมากจนยากที่จะอ่านได้ ไม่มีช่องสำหรับให้ผู้ใดลงชื่อและไม่มีคำแปลภาษาไทย แม้ อ. หุ่นส่วนผู้จัดการเรือของโจทก์จะมีความรู้ภาษาอังกฤษแต่ก็มิได้ลงลายมือชื่อแสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งและยังทักท้วงได้ด้วย ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวจึงเป็นโมฆะตาม ป.พ.พ. มาตรา 625 เมื่อสินค้าพิพาทเกิดสูญหายในระหว่างอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง จำเลยจึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ชดใช้ราคาพิพาทตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบกำกับสินค้าหรือใบแสดงราคาสินค้าตาม ป.พ.พ. มาตรา 620

ปัญหาของกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยอีกประการหนึ่ง คือ กฎหมายและระเบียบปฏิบัติไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาการพาณิชย์นาวี และมีความแตกต่างจากมาตรฐานสากล โดยจะขอพิจารณาจากกรณีที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาและพิธีสารใดบ้างขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศหรือ International Maritime Organization (IMO) เนื่องจากการพิจารณาว่าประเทศใดได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาใดบ้างขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งเป็นองค์กรเอกชนระหว่างประเทศที่สำคัญและมีอิทธิพลต่อการส่งเสริมสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ จะทำให้เห็นว่าประเทศนั้นมีมาตรฐานที่ดีเกี่ยวกับด้านพาณิชย์นาวี เพราะวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาต่าง ๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศมีขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการเร่งรัดและช่วยเหลือในการนำมาตรฐานสูงสุดที่เหมาะสมมาใช้ในด้านที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเล ประสิทธิภาพของการเดินเรือ และการป้องกันและควบคุม

²¹ พิชัย นิลทองคำ (เรียบเรียงและรวบรวม), คำพิพากษาศาลฎีกา กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการกักเรือ การรับขน การรับขนของทางทะเล อนุญาโตตุลาการ การประกันภัย การประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์อทตยา, 2542), น.70-71.

มลพิษทางน้ำจากเรือ และเมื่อพิจารณาจากการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาและพิธีสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทยในปัจจุบันแล้วปรากฏว่า ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาและพิธีสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศทั้งหมดเพียง 12 ฉบับ ได้แก่

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.1948 (IMO Convention 1948)
2. ข้อแก้ไข ค.ศ.1991 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Amendments 1991)
3. ข้อแก้ไข ค.ศ.1999 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Amendments 1993)
4. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 (SOLAS Convention 1974)
5. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำหนักบรรทุก ค.ศ.1966 (LOAD LINES Convention 1966)
6. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ.1969 (TONNAGE Convention 1969)
7. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ.1972 (COLREG Convention 1972)
8. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการปฏิบัติหน้าที่ของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 (STCW Convention 1978)
9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.1976 (INMARSAT Convention 1976)
10. ความตกลงด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.1976 (INMARSAT OA 1976)
11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ.1965 (FACILITATION Convention 1965)
12. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกันและขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (OPRC Convention 1990)

จากการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาและพิธีสารขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเพียง 12 ฉบับ สะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยยังคงมีแนวทางปฏิบัติในด้านพาณิชย์นาวีที่สอดคล้องและมีมาตรฐานสากล (International Standard) กับหลักเกณฑ์ที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ในเรื่องต่าง ๆ อยู่ค่อนข้างน้อย การที่เราต้องคำนึงถึงความสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศและมาตรฐานสากลนั้นเป็นเพราะการพาณิชย์นาวีเป็นกิจการที่ต้องให้บริการการขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล จากลักษณะความเป็นระหว่างประเทศดังกล่าวจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะไม่ปฏิบัติตามแนวทางและมาตรฐานสากลที่ประเทศต่าง ๆ ได้ยอมรับปฏิบัติกัน

ดังนั้น การปรับปรุงระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้มีความสอดคล้องกับหลักปฏิบัติสากลและธรรมเนียมปฏิบัติที่มีการใช้กันอยู่ มีความจำเป็นอย่างมากที่จะช่วยในการพัฒนามาตรฐานพาณิชย์นาวีของประเทศไทย และยังเป็นการส่งเสริมต่อกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยด้วย แต่ทั้งนี้การที่จะทำให้กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยมีความสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศและมาตรฐานสากล ประเทศไทยอาจไม่จำเป็นต้องเข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีอยู่ทุกฉบับ แต่อาจต้องทำการปรับปรุง แก้ไขกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยหรือควรรับเอาหลักการของอนุสัญญาในเรื่องต่าง ๆ มาใช้บังคับในรูปแบบของกฎ ระเบียบปฏิบัติ ข้อบังคับ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับกฎหมายระหว่างประเทศได้

ปัญหาที่สำคัญของกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยประการต่อมา คือ ประเทศไทยยังประสบปัญหาในเรื่องการที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีเฉพาะเรื่องที่มีการใช้บังคับอยู่แล้ว แต่หากว่ากฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องนั้น ๆ ได้กระจัดกระจายอยู่ในกฎหมายหลายฉบับ และบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนั้นมีความขัดแย้งไม่สอดคล้องกัน จึงก่อให้เกิดความสับสนว่าจะใช้บทบัญญัติในเรื่องนั้นของกฎหมายฉบับใดใช้บังคับแก้คดีที่เกิดขึ้นดี เช่น เรื่องเรือโดนกัน ในปัจจุบันนอกจากประเทศไทยจะมีพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งและความเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.2548 เพื่อใช้บังคับแก่เรื่องในทางแพ่งแล้ว ยังได้มีพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.2522 ซึ่งได้ตราขึ้นในระหว่างที่ประเทศไทยกำลังดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว²² ใช้บังคับแก่เรื่องในทางอาญาด้วย กล่าวคือ วางโทษทางอาญาแก่ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งกฎหมายไว้ และยังมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกรณีเรือโดนกันบัญญัติไว้ใน

²² ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอนที่ 3, พิมพ์ครั้งที่ 3 ปรับปรุงใหม่ (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2547), น.60.

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 หมวดที่ 10 ข้อบังคับทั่วไป สำหรับเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน มาตรา 312 โดยได้บัญญัติไว้ในกรณีที่นายเรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ โดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานว่าเหตุเรือโดนกันนั้นได้เกิดขึ้น เพราะความผิดของเรือลำนั้น แต่เนื่องจากในปัจจุบันได้มีพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและ ค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 มาตรา 8 บัญญัติห้ามนำบทสันนิษฐานความผิดที่บัญญัติ ในกฎหมายอื่นมาใช้บังคับในการพิสูจน์ความผิดในกรณีเรือโดนกันแล้ว หรือกรณีเรื่องกฎหมาย การลากจูงเรือของประเทศไทยที่มีการบัญญัติพาดพิงไว้กระจัดกระจายอยู่ในพระราชบัญญัติ หลายฉบับด้วยกัน ไม่ว่าจะเป็นพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 ซึ่งบทบัญญัติใน เรื่องการลากจูงเรือที่ปรากฏในแต่ละพระราชบัญญัตินั้นไม่ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ถึงนิติ สัมพันธ์ต่าง ๆ สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดในระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องทางด้านการลากจูงเรือไว้เป็น การเฉพาะ อีกทั้งประเทศไทยเองก็ไม่ใช่ประเทศที่มีประเพณีทางพาณิชย์นาวีรวมถึงประเพณี ปฏิบัติเกี่ยวกับการลากจูงเรือ เพราะฉะนั้นเมื่อเกิดมีข้อพิพาทขึ้นเกี่ยวกับการลากจูงเรือขึ้นจึงยาก แก่การที่นักกฎหมายมาบังคับใช้ในการตัดสินชี้ขาดได้ เป็นต้น

จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น เมื่อประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะเรื่องมารองรับ กิจกรรมด้านพาณิชย์นาวีหรือมีกฎหมายแล้วแต่ยังไม่เพียงพอที่จะมารองรับกิจกรรมด้านพาณิชย์ นาวีได้อย่างครบถ้วน จึงทำให้เกิดแนวทางการแก้ไขปัญหที่ประเทศไทยได้นำมาใช้เพื่ออุด ช่องว่างของกฎหมายในปัจจุบันนี้ คือ การนำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้ แก่คดี โดยใช้หลักใดหลักหนึ่งที่กำหนดไว้ในมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือ หากไม่มีกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้แก้คดีได้ ก็ให้นำหลักจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นในเรื่องนั้น ๆ มาใช้ หากไม่มีหลักจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นอีกก็ให้ทำการเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่าง ยิ่งและหากไม่สามารถหากกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งนั้นได้ก็จะต้องนำหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้ บังคับแก้คดี แต่อย่างไรก็ตามแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดความไม่แน่นอน ไม่ชัดเจน ใน การที่ศาลจะนำหลักใดมาใช้บังคับแก้คดีเพราะว่าแต่ละคนก็อาจมีความคิดเห็นที่แตกต่างกัน อีกทั้ง การพาณิชย์นาวีเป็นเรื่องที่มีลักษณะเฉพาะบางอย่างที่จะต้องมีความเกี่ยวข้องกับทางทะเลทำ ให้กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับด้านพาณิชย์นาวีมีความเสี่ยงสูงต่อภัยอันตรายต่าง ๆ ทางทะเล หากจะนำ หลักเกณฑ์ใด ๆ ที่ไม่ได้มีไว้ใช้โดยเฉพาะกับกิจกรรมพาณิชย์นาวีในเรื่องนั้น ๆ มาใช้บังคับแก้คดีที่ เกิดขึ้นก็จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายหรือหลักเกณฑ์นั้นไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอและผู้เขียนเอง

เห็นว่าการแก้ปัญหาโดยใช้มาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นการแก้ไขปัญหาคณะหนึ่งเท่านั้น อีกทั้งประเทศไทยเองเป็นประเทศที่ไม่ได้มีประเพณีปฏิบัติทางด้านพาณิชย์นาวี การที่นำหลักกฎหมายทั่วไปที่มีการใช้บังคับในปัจจุบันมาปรับใช้โดยไม่มีพื้นฐานความรู้ความเข้าใจในวัฒนธรรมทางพาณิชย์นาวีคงไม่ถูกต้องตรงตามหลักเจตนารมณ์ของกฎหมายในเรื่องนั้น รวมถึงตามหลักประเพณีปฏิบัติทางพาณิชย์นาวีด้วย

เมื่อพิจารณาจากสภาพปัญหาข้างต้นแล้ว ผู้เขียนเห็นความสำคัญว่าประเทศไทยควรมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เพื่อให้กฎหมายหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยมีความก้าวหน้าและพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยให้มีความสมบูรณ์ครบถ้วน และมีมาตรฐานของกฎหมายพาณิชย์นาวีไทยเทียบเท่ากับนานาประเทศ รวมทั้งมีมาตรฐานตามหลักปฏิบัติสากลในเรื่องกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับพาณิชย์นาวี และเพื่อแก้ไขปัญหามีการเข้าถึงกฎหมายได้สะดวกและง่ายขึ้นไม่ว่าจะผู้อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายหรือผู้มีหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย เราจะต้องเร่งหาทางออกหรือผลักดันแนวทางการแก้ไขปัญหามาเพื่อให้กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยมีความครบถ้วนบริบูรณ์ในอนาคตข้างหน้า ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวควรเริ่มจากการรวบรวมบทบัญญัติของกฎหมายพาณิชย์นาวีและบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องที่มีการใช้บังคับอยู่ จัดให้เป็นหมวดหมู่ในเบื้องต้นเสียก่อน จากนั้นจึงค่อยเริ่มต้นศึกษา วิจัย เพื่อพัฒนาให้กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยจัดรวมระบบบทบัญญัติในรูปแบบประมวลกฎหมายที่มีความเป็นระบบมากยิ่งขึ้น โดยจะขออธิบายแนวทางการแก้ไขปัญหาย่างละเอียดในบทถัดไป

4.3 แนวความคิดการจัดทำประมวลกฎหมายในประเทศไทย

การจัดทำประมวลกฎหมายเป็นลักษณะเฉพาะที่สำคัญอย่างหนึ่งของสกุลกฎหมาย Romano-Germanic ซึ่งมีวิวัฒนาการจากแนวทางปฏิบัติของระบบกฎหมาย Civil Law ในช่วงศตวรรษที่ 18 และศตวรรษที่ 19 โดยการจัดทำประมวลกฎหมายสำคัญต่าง ๆ ขึ้นใช้เพื่อแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการเข้าถึงกฎหมายอันเนื่องมาจากความซับซ้อนของกฎหมายที่เป็นผลจากการขยายตัวตามภาระของรัฐและความสลับซับซ้อนของสังคมที่เพิ่มมากขึ้น²³ ซึ่งแนวคิดหรือหลักการในการจัดทำประมวลกฎหมายนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 แนวคิดหลัก ดังนี้

²³ ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนศาสตร์, “การพัฒนากฎหมาย (Legal Development)”, วารสารกฎหมายปกครอง , เล่ม 24, ตอน 3, น.4, (2550).

1.แนวคิดในการจัดทำประมวลกฎหมายเพื่อให้กฎหมายมีระบบ มีเหตุมีผล ซึ่งจะ เป็นสิ่งที่ช่วยเหลือในการดำเนินการ บริหารงานของรัฐให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.แนวคิดในการจัดทำประมวลกฎหมายเพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการปฏิรูประบบ กฎหมายและระบบราชการทำให้มีการพัฒนาระบบบริการสาธารณะที่รัฐจัดให้แก่ประชาชน

3.แนวคิดในการจัดทำประมวลกฎหมายเพื่อมุ่งหมายให้เกิดประโยชน์ต่อประชาชน และผู้ประกอบการธุรกิจ เพื่อที่จะได้มีเอกสารทางกฎหมายครบถ้วนสมบูรณ์และชัดเจนสำหรับ ค้นคว้ากฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวกับธุรกิจ

ประเทศไทยได้รับอิทธิพลของระบบประมวลกฎหมายมาในช่วงที่มีการปฏิรูประบบ กฎหมายไทยในสมัยรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยขอแบ่งอธิบาย แนวคิดในการจัดทำประมวลกฎหมายของประเทศไทยออกเป็น 2 ช่วงเวลาดังนี้

4.3.1 การจัดทำประมวลกฎหมายในอดีต

เมื่อครั้งอดีตกาลที่ประเทศไทยได้เริ่มปรับปรุงและปฏิรูประบบกฎหมายของประเทศ ให้อยู่ในรูปแบบประมวลกฎหมายนั้นมิใช่สาเหตุหลักจากการที่ประเทศไทยได้มีความสัมพันธ์กับ ประเทศตะวันตก โดยประเทศไทยได้มีการติดต่อกับสัมพันธไมตรีทางการทูตกับชาวยุโรปมาตั้งแต่ สมัยกรุงศรีอยุธยา ซึ่งในสมัยนั้นชาวต่างประเทศก็ได้แสดงความรังเกียจกฎหมายและการศาลไทย และพยายามที่จะทำให้ได้สิทธิพิเศษทางการศาลและกฎหมาย ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ในรัชกาล พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงดำเนินพระราชโบายเปิดการติดต่อกับชาวตะวันตก อย่างกว้างขวาง เมื่อพ.ศ.2389²⁴ พระองค์ทรงทำสนธิสัญญากับประเทศอังกฤษ หรือที่รู้จักกันว่า สนธิสัญญาเบาว์ริง²⁵

ภายหลังจากที่ประเทศไทยได้มีการปฏิรูประบบบริหารราชการแผ่นดินและปฏิรูปการ ศาลอันเนื่องมาจากการทำ “สนธิสัญญาเบาว์ริง” กับประเทศอังกฤษ และสนธิสัญญาในลักษณะ เดียวกันกับประเทศอื่น ๆ ได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศฝรั่งเศส และประเทศในภาคพื้น

²⁴ ชาญชัย แสงศักดิ์, อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 1, น.15.

²⁵ สารสำคัญของสนธิสัญญาเบาว์ริง คือ กฎหมายของไทยและศาลของไทยไม่ สามารถใช้บังคับกับคนของประเทศอังกฤษได้ กรณีที่เกิดความขัดแย้ง หรือทะเลาะวิวาทกัน ระหว่างคนไทยกับคนอังกฤษ เจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจของประเทศไทยไม่มีสิทธิลงโทษคนอังกฤษได้

ยุโรปอีกหลายประเทศ ประเทศไทยจึงมีความจำเป็นที่จะต้องปรับเปลี่ยนระบบกฎหมายของประเทศให้มีความเป็นสมัยใหม่ (Modernization)²⁶ หรือให้ทันสมัยตามแบบตะวันตกให้ทัดเทียมกับอารยประเทศ เนื่องจากในขณะนั้นระบบกฎหมายและศาลไทยยังล้าหลังอยู่โดยชาวต่างประเทศจะอ้างว่ากฎหมายไทยยังไม่มีหลักประกันความปลอดภัยเพียงพอกับชาวต่างประเทศ การกำหนดการลงโทษที่มีความรุนแรง และด้วยเหตุผลหลายประการที่ในขณะนั้นประเทศไทยได้พิจารณาเห็นถึง เช่น ความไม่เป็นระเบียบของกฎหมาย คือ กฎหมายลักษณะเดียวกัน มีความเกี่ยวข้องกันแต่กระจายอยู่หลายแห่ง ทำให้การพิจารณาคดีของศาลเกิดความไม่สะดวก ลำช้า ความล้าสมัยและความไม่เพียงพอของกฎหมายในการนำมาปรับใช้แก่บรรณคดีทั้งปวง เพราะว่าการค้าระหว่างประเทศมีความเจริญมากยิ่งขึ้น หากจะทำให้มีการติดต่อค้าขายกับต่างชาติเป็นไปอย่างสะดวกก็ต้องมีการแก้ไขกฎหมายของประเทศไทยให้มีความสอดคล้องกับของต่างประเทศมากยิ่งขึ้นตามไปด้วย

ครั้นพอถึงในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ท่านทรงได้เริ่มต้นการปฏิรูประบบกฎหมายไทยตามหลักกฎหมายของประเทศตะวันตกอย่างจริงจังใน พ.ศ. 2440 และแม้ว่ารัฐบาลไทยจะมีความปรารถนาที่จะปฏิรูประบบกฎหมายไทยตามแบบระบบกฎหมายของประเทศตะวันตก แต่ก็ยังมีปัญหาอยู่ว่าในการปฏิรูประบบกฎหมายไทยนั้น จะใช้ระบบกฎหมายใดเป็นแบบอย่าง ซึ่งระบบกฎหมายที่อยู่ในข่ายการพิจารณาของรัฐบาลไทยในขณะนั้นมีอยู่ 2 ระบบ คือ ระบบกฎหมายอังกฤษ และระบบกฎหมายของประเทศที่ใช้ประมวลกฎหมายในภาคพื้นยุโรป และพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นว่ากฎหมายเดิมของไทยมีแนวโน้มไปในทางระบบกฎหมายของประเทศที่ใช้ประมวลกฎหมายมากกว่า จึงเป็นการง่ายที่จะเปลี่ยนระบบกฎหมายไทยให้สอดคล้องกับระบบประมวลกฎหมายเป็นหลักในการปฏิรูประบบกฎหมายไทย²⁷

การร่างประมวลกฎหมายของไทยในอดีตจึงมีการจัดทำตามแบบอย่างของประมวลกฎหมายในระบบซีวิลลอว์หรือระบบกฎหมายของประเทศที่ใช้ประมวลกฎหมายในภาคพื้นยุโรป โดยมีการดัดแปลงมาจากประมวลกฎหมายของหลายประเทศเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพสังคมไทย โดยประมวลกฎหมายฉบับแรกของประเทศไทย คือ กฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 ซึ่งจัดทำขึ้นในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว มีการประกาศบังคับใช้เมื่อ พ.ศ. 2451

²⁶ เกรียงศักดิ์ แฉ่งสว่าง, “จัดทำประมวลกฎหมาย (CODE)”, วารสารจลนนิติ, 2,2, น.84.

²⁷ ชาญชัย แสงวงศ์, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 1, น.26 - 27

ทำให้เป็นการยกระดับประเทศขึ้นสู่ระดับอารยประเทศและต่อมาภายหลังได้มีการปรับปรุงประมวลกฎหมายที่ได้จัดทำขึ้นเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ และเพื่อให้สอดคล้องกับยุคสมัย ซึ่งกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 127 ได้จัดทำขึ้นด้วยความมุ่งหมายที่จะยกเลิกโทษทางอาญาที่ป่าเถื่อนซึ่งกำหนดไว้ในกฎหมายฉบับต่าง ๆ ของประเทศสยาม และในปีเดียวกันนั้นเองเริ่มมีการดำเนินการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ขึ้นและแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2478 มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ขึ้นใช้บังคับในเรื่องดังกล่าวให้ครบถ้วนสมบูรณ์เพราะแต่เดิมกฎหมายของประเทศสยามได้บัญญัติเกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ในทางแพ่งและพาณิชย์ไว้เฉพาะในบางเรื่องเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ จึงกล่าวได้ว่า การจัดทำประมวลกฎหมายซึ่งเป็นนโยบายสำคัญของการปฏิรูปในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวนั้นเป็นรากฐานของระบบกฎหมายสมัยใหม่ของประเทศไทย²⁸

4.3.2 การจัดทำประมวลกฎหมายในปัจจุบัน

ประเทศไทยในปัจจุบันนี้ได้มีแนวคิดในการจัดทำประมวลกฎหมายหรือ Codification เพื่อต้องการแก้ไขปัญหาในเรื่องการเข้าถึงกฎหมายเพื่อให้ประชาชนสามารถค้นคว้าหากฎหมายที่ตนสนใจได้ เนื่องจากมีการตรากฎหมายออกมามากมายและกระจัดกระจายอยู่ในกฎหมายฉบับต่าง ๆ ประชาชนจะสามารถค้นหากฎหมายได้ในที่เดียวอย่างเป็นระบบ รวมถึงเจ้าหน้าที่ของรัฐ และผู้ที่เกี่ยวข้องในกฎหมายเรื่องนั้น ๆ ด้วย เพราะบางครั้งอาจจะไม่รู้ด้วยซ้ำว่ามีบทบัญญัติในเรื่องนั้นใช้บังคับอยู่

จากเหตุผลดังกล่าวจึงส่งผลให้เกิดแนวความคิดการบูรณาการกฎหมายขึ้น โดยตระหนักถึงความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนแนวทางในการพิจารณากฎหมาย จากเดิมที่เคยมองกฎหมายเป็นรายฉบับแยกจากกัน ไม่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน เป็นการมองกฎหมายแบบใหม่ในเชิงองค์รวมที่พิจารณาบทบัญญัติกฎหมายที่ใช้บังคับกับภารกิจหนึ่งในแง่ที่เป็น ระบบกฎหมาย คำว่า ระบบกฎหมายในที่นี้นอกจากจะครอบคลุมบทบัญญัติกฎหมายหลักที่สำคัญซึ่งถือเป็นแก่นแกนของกฎหมายที่ใช้บังคับกับเรื่องนั้นโดยตรงแล้ว ยังรวมถึงบรรดาบทบัญญัติกฎหมายอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวเนื่องกับเรื่องนั้นด้วยในลักษณะที่เป็นกฎหมายบริวารเมื่อบทบัญญัติกฎหมายที่

²⁸ ศุภวัฒน์ สิงห์สูงษ์, “การจัดทำกฎหมายกับการเข้าถึงกฎหมายในประเทศไทย”, <<http://www.krisdika.go.th/pdfPage.jsp?type=act&actCode=94>>, น. 1.

จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินภารกิจหรือแก้ไขปัญหในเรื่องหนึ่งยังกระจายอยู่ในกฎหมายมากมายหลายฉบับ กรณีจึงสมควรที่จะนำบทบัญญัติกฎหมายเหล่านั้นมารวบรวมไว้ในที่เดียวกัน และจัดหมวดหมู่ให้เป็นระบบ²⁹

โดยการบูรณาการกฎหมายนั้น สามารถแยกออกได้เป็น การบูรณาการกฎหมายอย่างไม่เป็นทางการและการบูรณาการกฎหมายอย่างเป็นทางการ นั่นคือ

1) การบูรณาการกฎหมายอย่างไม่เป็นทางการ หรือการรวบรวมกฎหมายไว้ในที่เดียวกันที่เรียกกันว่า Compilation ซึ่งเป็นวิธีการบูรณาการกฎหมายรูปแบบหนึ่งด้วยการรวบรวมกฎหมายฉบับต่าง ๆ ที่บังคับใช้ในเรื่องหนึ่งไว้ในที่เดียวกัน โดยทั่วไปแล้วเป็นการรวบรวมกฎหมายที่กระจายอยู่ในเอกสารฉบับเดียวโดยเรียงกฎหมายฉบับต่าง ๆ ไปตามลำดับปีที่ประกาศใช้ บังคับในครั้งแรกให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอโดยการนำบทบัญญัติของกฎหมายฉบับที่แก้ไขเพิ่มเติมมาใส่ไว้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมกฎหมายในเรื่องหนึ่งให้ครบถ้วนสมบูรณ์ สะดวกแก่การค้นคว้าอ้างอิง และปฏิบัติงาน การทำ Compilation มีรูปแบบหลากหลายแตกต่างกันไปแล้วแต่เทคนิควิธีที่จะนำมาใช้เพื่อให้การเข้าถึงกฎหมาย (Access to law) เป็นไปโดยสะดวกและรวดเร็วที่สุด

2) การบูรณาการกฎหมายอย่างเป็นทางการ หรือการจัดทำประมวลกฎหมาย ที่เรียกกันว่า Codification โดยการนำบทบัญญัติกฎหมายที่บังคับใช้ในเรื่องหนึ่งของกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกันมารวบรวมกันไว้ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ จัดหมวดหมู่ใหม่โดยไม่เปลี่ยนแปลงหลักการ

เมื่อวันที่ 16 กรกฎาคม 2547 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายแห่งชาติดำเนินการพัฒนากฎหมายขึ้นโดยให้มีอำนาจหน้าที่เพื่อศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะ การยกเลิกหรือการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ รวมทั้งการจัดให้มีกฎหมายหรือกฎระเบียบขึ้นใหม่ให้สอดคล้องกับสภาวะเศรษฐกิจ สังคม หรือส่งเสริมการพัฒนาประเทศ หรือสร้างความเป็นธรรมให้เกิดขึ้นในสังคม รวมถึงการให้ประชาชนเข้าถึงและเข้าใจกฎหมายและระบบการอำนวยความสะดวกของรัฐได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็วและเท่าเทียม ทำให้มีการใช้บังคับกฎหมายเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นธรรม ต่อเนื่อง และเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2547 คณะกรรมการนโยบายแห่งชาติดำเนินการพัฒนากฎหมายซึ่งมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ได้มีมติตั้งคณะกรรมการจัดทำประมวลกฎหมายเพื่อความสะดวกของประชาชนในการค้นคว้ากฎหมายหรือที่เรียกสั้น ๆ ว่า คณะอนุกรรมการจัดทำประมวลกฎหมายขึ้นมา จากนั้น

²⁹ เพิ่งอ้าง, น.11.

ได้มีการร่างพระราชบัญญัติการจัดทำประมวลกฎหมาย พ.ศ.... และร่างระเบียบว่าด้วยระเบียบในการร่างประมวลกฎหมาย ซึ่งต่อไปจะเป็นตัวกำหนดกรอบทางกฎหมายในกระบวนการจัดทำประมวลกฎหมายในอนาคต ซึ่งสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการจัดทำประมวลกฎหมาย พ.ศ.... กำหนดให้มีคณะกรรมการการจัดทำประมวลกฎหมายแห่งชาติเพื่อรับผิดชอบกำกับแผนงานและกระบวนการจัดทำประมวลกฎหมายในรูปแบบเดียวกันกับคณะกรรมการจัดทำประมวลกฎหมายของฝรั่งเศส นอกจากนี้ ยังได้บัญญัติเกี่ยวกับขั้นตอนการจัดทำประมวลกฎหมาย รวมทั้งหลักเกณฑ์และวิธีการจัดทำประมวลกฎหมายซึ่งใช้หลักเกณฑ์เดียวกันกับการจัดทำประมวลกฎหมายแบบไม่แก้ไขเนื้อหาของฝรั่งเศส กล่าวคือ ในการจัดทำประมวลกฎหมายไม่อาจแก้ไขเพิ่มเติมหลักการของบทบัญญัติต่าง ๆ ที่ใช้บังคับอยู่ อย่างไรก็ดี ร่างพระราชบัญญัติอนุญาตให้มีการแก้ไขได้ในบางเรื่อง เช่น แก้ไขถ้อยคำที่ล้าสมัย ฟุ่มเฟือย หรือไม่ชัดเจน แก้ไขถ้อยคำให้กฎหมายเข้าใจง่ายและสอดคล้องกันมากยิ่งขึ้น รวมทั้งยกเลิกบทบัญญัติกฎหมายเก่าที่มีเนื้อหาไม่สอดคล้องกับกฎหมายใหม่ จึงเห็นได้ว่าแม้การจัดทำประมวลกฎหมายจะไม่มีการแก้ไขหลักการของกฎหมายเดิม แต่ก็ช่วยให้กฎหมายในเรื่องหนึ่งเป็นระบบ มีความสอดคล้องกัน และเข้าใจง่ายขึ้น³⁰

โดยการจัดทำประมวลกฎหมายนั้นมีข้อดีหลายประการ ดังนี้คือ

- 1 ทำให้มีความครบถ้วนสมบูรณ์ เพราะจะมีการรวบรวมบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในเรื่องนั้น ๆ ที่กระจัดกระจายอยู่ในกฎหมายหลากหลายฉบับให้มารวมอยู่ในที่เดียวกัน
- 2 ทำให้เกิดความเป็นระบบของกฎหมายในเรื่องนั้น ๆ คือ เมื่อมีการรวบรวมบทบัญญัติของกฎหมายเข้าไว้ด้วยกันแล้ว ก็จะต้องมีการจัดหมวดหมู่บทบัญญัติให้มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันอย่างเป็นระบบ ทำความถึงกันได้ หรืออาจจะเรียกได้ว่าต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างให้บทบัญญัติที่นำมารวมนั้นมีความสัมพันธ์กัน เพื่อทำให้เกิดความเข้าใจในกฎหมายได้ง่ายขึ้น
- 3 ทำให้เกิดความมีเอกภาพ
- 4 ทำให้บทบัญญัติของกฎหมายที่นำมารวบรวมไว้ในประมวลกฎหมาย เมื่อได้จัดทำประมวลกฎหมายเสร็จแล้ว บทบัญญัตินี้ดังกล่าวก็จะมีผลใช้บังคับอย่างเป็นทางการ ดังที่กล่าวไปแล้วว่าการจัดทำประมวลกฎหมายเป็นการบูรณาการกฎหมายอย่างเป็นทางการ

³⁰ เฟื่องอ้าง , น.15.

5 ทำให้มีการแก้ไข ปรับปรุง สะสาง ตัวยกกฎหมายที่มีความล้าสมัยหรือมีความขัดแย้งกันอยู่เพื่อให้มีความสอดคล้องและชัดเจนมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น แนวทางการแก้ไขปัญหามหาของกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในระยะยาวเพื่อให้มีการพัฒนาและมีความสะดวกในการใช้กฎหมาย เราควรที่จะสนับสนุนให้มีการรวบรวมบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีเข้าไว้ด้วยกันซึ่งเป็นการบูรณาการกฎหมายในชั้นเริ่มต้น เพื่อที่จะนำไปสู่การพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีให้อยู่ในรูปแบบประมวลกฎหมาย