



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยได้มีการค้าขายทางเรือกับต่างประเทศตั้งแต่สมัยยุคกรุงสุโขทัย โดยได้มีการค้าขายทางสำเภากับจีนในสมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราช ในสมัยกรุงศรีอยุธยาได้มีการต่อเรือสำเภาของไทยเพื่อนำของไปขายยังประเทศเพื่อนบ้าน ในสมัยกรุงธนบุรีพระเจ้าตากสินมหาราชได้ทรงใช้การค้าทางทะเลแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจและความยากจนของประชาชน ต่อมาในยุคกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้นได้มีการเปิดเส้นทางทางการค้าขายมากยิ่งขึ้น

ในสมัยรัชกาลที่ 4 รัฐบาลอังกฤษได้ขอเข้าทำสนธิสัญญากับไทยในปี พ.ศ. 2398 คือ สนธิสัญญาบาวริง โดยได้ทำให้ระบบเศรษฐกิจของไทยเปลี่ยนจากระบบผูกขาด (Monopoly System) มาเป็นระบบเสรีนิยม (Laissez-Faire System) ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางสินค้าเกษตรเป็นการผลิตเพื่อการส่งออก ผลอีกอย่างก็ตามมาคือ เกิดกิจการเดินเรือค้าขายทางทะเลโดยใช้เรือกลไฟอย่างมากมาย เนื่องจากเรือกลไฟเป็นของใหม่ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงจึงทรงโปรดจางกับต้นบุขรับตำแหน่งเจ้าท่า และโปรดให้ร่วมจัดทำประมวลกฎหมายท้องน้ำ พ.ศ. 2400 เพื่อใช้เป็นข้อบังคับในการนำเรือเข้าจอดในแม่น้ำเจ้าพระยา

สมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ได้ทรงโปรดให้ตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 115 แต่เนื่องจากกฎหมายฉบับดังกล่าวยังมีข้อบกพร่องอยู่ ในปี พ.ศ. 2448 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 จึงได้ทรงโปรดให้ตรากฎหมายอีกฉบับคือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 126 โดยเป็นการตรากฎหมายให้สอดคล้องกับ Board of Trade ซึ่งเป็นข้อบังคับของบรรดาประเทศที่มีเรือเดินทะเลในยุคนั้น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 126 ได้กำหนดระเบียบวิธีการต่างๆ ที่เกี่ยวกับกิจการเดินเรือทะเลและหลักในการใช้เรือ เช่น ในเรื่องท่าเรือ การนำร่อง เครื่องหมายทางการเดินเรือ การป้องกันเรือโดนกัน เป็นต้น

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงโปรดให้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ. 2456 ซึ่งบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องต่างๆ ไป เช่น เรื่องเกี่ยวกับท่าเรือ การนำเรือเข้าออกจากท่า การขออนุญาต และยังสามารถกำหนดข้อบังคับพิเศษ เช่น การกำหนดคุณสมบัติของนายเรือ ต้นกล คนนำร่อง ทั้งนี้ ได้มีการบัญญัติโทษสำหรับความผิดของคนประจำเรือในการเดินเรือเป็นครั้งแรกอีกด้วย

และในปี พ.ศ. 2461 พระสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 6 ยังได้โปรดเกล้าให้กรมพระจันทบุรีนฤนาถและสมเด็จกรมพระนครสวรรค์วรพินิตดำเนินการจัดตั้งบริษัท พาณิชยน์าวีสยามทุนจำกัด ขึ้นเพื่อให้มีเรือเดินทะเลของประเทศและสำหรับใช้เป็นกองหนุนแก่ราชนาวิในยามสงครามได้อีกด้วยแต่กิจการก็ได้ปิดไปหลังเปิดดำเนินการเพียง 7 ปี

ต่อมาในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอานันทมหิดล รัฐบาลได้จัดตั้งบริษัท ไทยเดินเรือทะเล ขึ้นเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยดำเนินการในรูปแบบบริษัทรัฐวิสาหกิจมีรัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้น 99.99% แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากที่ผ่านมาในอดีตประเทศไทยพึ่งพาต่างชาติให้เป็นผู้ดำเนินการเรือเดินทะเลมาตลอด อีกทั้งการเดินเรือทะเลยังต้องใช้ทุนสูงประกอบกับรัฐบาลไม่ให้การสนับสนุนจริงจัง ทำให้บริษัท ไทยเดินเรือทะเลต้องประสบปัญหาด้านขาดความรู้และเงินทุน

ในช่วงระยะเวลาต่อมารัฐบาลหันมาเอาใจใส่กิจการพาณิชยน์าวีมากขึ้นเนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่มีการผลิตสินค้าจำพวกเกษตรกรรมส่งออกไปยังต่างประเทศเป็นอันดับต้นๆ ของโลก และขณะเดียวกันประเทศไทยก็เป็นประเทศกำลังพัฒนาที่มีการผลิตทางอุตสาหกรรมซึ่งมีความจำเป็นต้องนำเข้าสินค้าประเภทเครื่องจักรเพื่อใช้ประกอบกิจการจากต่างประเทศเป็นจำนวนมากเช่นกัน การขนส่งระหว่างประเทศไทยจึงมีความสำคัญยิ่งต่อประเทศโดยเฉพาะการขนส่งทางเรือซึ่งมีข้อดีที่ทำให้ทั้งผู้ส่งออกและผู้นำเข้ามาพิจารณาในการเลือกใช้เป็นวิธีการขนส่งชนิดหนึ่ง เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่แม้จะใช้ระยะเวลานานกว่าการขนส่งทางอากาศ แต่ด้วยราคาค่าขนส่งที่ถูกกว่าทำให้ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าเลือกใช้ในการขนส่งสินค้าของตน

ในปี พ.ศ. 2521 รัฐบาลได้มีการตราพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยน์าวี พ.ศ. 2521 เพื่อให้มีการประสานงานระหว่างหน่วยงานราชการหลายแห่งที่ควบคุมกิจการเกี่ยวกับพาณิชยน์าวี และได้มีการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยน์าวี (ส.พ.ว) เพื่อทำหน้าที่ในการพัฒนาและส่งเสริมควบคุมคุ้มครองและประสานงานการพาณิชยน์าวี กำหนดมาตรการและให้สิทธิและประโยชน์พิเศษเพื่อส่งเสริมกิจการพาณิชยน์าวี ต่อมาในปี พ.ศ. 2534 รัฐบาลได้มีการตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อเป็นการยกระดับกฎหมายพาณิชยน์าวีของไทยให้ทัดเทียมนานาชาติ เนื่องจากในขณะนั้นได้มีการใช้อุสนธิสัญญาระหว่างประเทศและอนุสนธิสัญญาของสหประชาชาติ อันได้แก่ International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Ladings, 1924 หรือที่รู้จักกันในนาม Hague Rules และฉบับแก้ไขในปี 1968 หรือ Visby Rules และ The United Nations Convention on The Carriage of Goods by Sea, 1978 หรือ Hamburg Rules

ในการให้บริการรับขนของทางทะเลผู้ขนส่งเป็นผู้มีบทบาทอย่างมากในการนำสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางก่อให้เกิดการเคลื่อนที่ของสินค้าผลิตภัณฑ์เศรษฐกิจของประเทศชาติให้รุดหน้า นับจากท่าเรือต้นทางถึงท่าเรือปลายทางผู้ขนส่งจึงเป็นบุคคลที่จะต้องใกล้ชิดดูแลสินค้าเป็นระยะเวลานานที่สุด อีกทั้งผู้ขนส่งยังเป็นผู้ที่ต้องเกี่ยวข้องกับบุคคลเป็นจำนวนมากไม่ว่าจะเป็นเจ้าของสินค้า ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง รวมไปถึงบุคคลต่างๆ ที่อยู่ในระบบการขนส่งทางทะเลตั้งแต่ตัวแทนเรือ ผู้รับจัดการขนส่ง ผู้ประกอบการท่า กรมศุลกากร บริษัทประกันภัยทางทะเล จึงเห็นได้ว่าผู้ขนส่งต้องมีความเกี่ยวข้องกับบุคคลทั้งหลายไม่ว่าจะเกิดจากสัญญาหรือกฎหมายกำหนดหรือแม้กระทั่งเกิดจากนิติเหตุ เช่น การละเมิด เป็นต้น

สิทธิของผู้ขนส่งจึงมีความสำคัญอย่างมากแต่ที่ผ่านมาดูจะไม่ค่อยมีการให้ความสนใจแก่สิทธิของผู้ขนส่งสักเท่าไรนัก ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งไว้เพียง 3 มาตรา คือ สิทธิในการบรรทุกของบนปากกระวาง , สิทธิในการได้รับชำระค่าระวาง และสิทธิยึดหน่วงของที่รับขน แต่ในความเป็นจริงเนื่องด้วยผู้ขนส่งต้องมีความเกี่ยวข้องกับบุคคลต่างๆ ที่อยู่ในระบบพาณิชย์นาวี และด้วยเหตุที่ผู้ขนส่งมีความเกี่ยวข้องกับบุคคลต่างๆ ในระบบพาณิชย์นาวีเนื่องจากสาเหตุที่แตกต่างกัน สิทธิของผู้ขนส่งที่เกิดขึ้นจึงมีที่มาจากกฎหมายที่แตกต่างกันอีกด้วย จึงเป็นเหตุให้ในการทำสัญญากับบุคคลต่างๆ ผู้ขนส่งไม่ทราบสิทธิของตนที่แท้จริงได้ว่าเป็นไปตามกฎหมายใดบ้าง ทำให้ให้เกิดความไม่แน่นอนผู้ขนส่งไม่มีความมั่นใจในสิทธิของตนส่งผลให้ผู้ขนส่งวางแผนในการประกอบธุรกิจอย่างไม่มั่นคง ธุรกิจการรับขนของทางทะเลของไทยจึงไม่รุดหน้าเท่าที่ควร

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

มุ่งศึกษานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งเฉพาะในการขนส่งประจำเส้นทางกับบุคคลต่างๆ ที่ทำสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลทั้งหมดเริ่มตั้งแต่คู่สัญญาในการซื้อขายระหว่างประเทศอันได้แก่ผู้ส่งของและผู้รับตราส่ง , บุคคลที่ให้บริการเสริมการขนส่งซึ่งได้แก่ผู้รับจัดการขนส่ง ตัวแทนเรือ ท่าเรือ ผู้บรรทุกขนถ่ายของบนเรือ ผู้ขนย้ายของบนท่า ตลอดจนหน่วยงานเอกชนอื่นๆ ได้แก่ บริษัทประกันภัยทางทะเล และ P&I Club และกฎหมายที่จะนำมาบังคับใช้กับนิติสัมพันธ์เหล่านั้น ทั้งนี้ จะได้มีการศึกษาในเรื่องหน้าที่ของบุคคลต่างๆ เหล่านี้ด้วยเพื่อใช้ในการพิจารณาความสัมพันธ์ที่มีต่อผู้ขนส่ง

3. สมมติฐานการวิจัย

ในการทำสัญญารับขนของทางทะเล ผู้ขนส่งต้องมีความเกี่ยวข้องกับบุคคลต่างๆ ตามสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลเป็นจำนวนมาก เช่น เกี่ยวข้องกับผู้ส่งของ - ผู้รับตราส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล , เกี่ยวข้องกับตัวแทนเรือตามสัญญาตัวการตัวแทน , เกี่ยวข้องกับบริษัทประกันภัยตามสัญญาประกันภัยทางทะเล เป็นต้น แต่ปัจจุบันยังไม่มี ความชัดเจนเกี่ยวกับความสัมพันธ์เหล่านั้น ในขณะที่ประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา เป็นประเทศที่มีการกำหนดความสัมพันธ์ของบุคคลต่างๆ ทางด้านกฎหมายในเรื่องสิทธิอย่างชัดเจน จึงควรมีการศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาเพื่อหาความชัดเจนในเรื่องสิทธิต่างๆ ของผู้ขนส่งในประเทศไทย

4. ขอบเขตและวิธีการศึกษาวิจัย

ศึกษาสิทธิของผู้ขนส่งเฉพาะผู้ขนส่งประจำเส้นทาง (Liner Service) ที่มีอยู่ตามกฎหมายรับขนของทางทะเลและกฎหมายอื่นๆ ที่บังคับใช้ตามความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ขนส่งกับบุคคลต่างๆ ที่ทำสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลทั้งในส่วนของกฎหมายไทย , กฎหมายอังกฤษ และกฎหมายสหรัฐอเมริกา โดยทำการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) คือ เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นเอกสารเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศแล้วนำข้อมูลนั้นมาศึกษาอย่างเป็นระบบ

5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับในการวิจัย

1. ทราบและอธิบายได้ถึงขอบเขตความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับบุคคลต่างๆ ตามสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล
2. ทราบและอธิบายได้ถึงปัญหาที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลต่างๆ ตามสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลที่กระทำต่อผู้ขนส่งให้ได้รับความเสียหาย
3. ทราบและอธิบายได้ถึงสิทธิของผู้ขนส่งที่มีต่อบุคคลเหล่านั้นอย่างชัดเจน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย