

บทที่ 1

บทนำ



ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยเป็นประเทศชายฝั่ง ซึ่งได้ติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมาเป็นเวลานานแล้ว การค้าขายระหว่างประเทศย่อมต้องอาศัยการรับขนของทางทะเลเป็นปัจจัยสำคัญ และปัจจุบันนี้ ประเทศไทยก็ได้มีนโยบายมุ่งส่งเสริมให้คนไทยมีส่วนร่วมในธุรกิจพาณิชย์นาวีมากยิ่งขึ้น ในการนี้ กฎหมายที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Legal infrastructure) เกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ของผู้ที่อยู่ในธุรกิจพาณิชย์นาวี เป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งที่จะทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องมีความชัดเจน และสามารถคาดผลทางกฎหมายได้ล่วงหน้า อันเป็นสิ่งที่ต้องคำนึงถึงในการประกอบธุรกิจ

เดิมทีเดียวประเทศไทยมิได้มีการตรากฎหมายว่าด้วยการพาณิชย์นาวีขึ้นใช้บังคับ ทั้งๆ ที่ในทางปฏิบัติประเทศไทยได้ประกอบการค้าขายกับต่างประเทศมาแต่โบราณกาล และมีความจำเป็นต้องใช้กฎหมายลักษณะนี้ อย่างไรก็ตามในทางทฤษฎีนั้น กฎหมายไทยยอมรับหลักการโดยชัดแจ้งตั้งแต่ พ.ศ. 2486 แล้วว่า กฎหมายพาณิชย์นาวีเช่นที่กล่าวนี้เป็นกฎหมายลักษณะหนึ่งต่างหากจากกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดยทั่วไป โดยในมาตรา 609 วรรคท้ายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติว่า “รับขนของทางทะเลท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น” และมาตรา 868 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทะเลท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล”

ในช่วงเวลาที่ไม่มียกเว้นของกฎหมายพาณิชย์นาวีหรือกฎหมายทะเลดังกล่าว เมื่อศาลต้องวินิจฉัยคดีที่ต้องใช้หลักกฎหมายพาณิชย์นาวี ก็ต้องอาศัยมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่กำหนดให้วินิจฉัยคดีโดยใช้คลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น การเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง หรือโดยใช้หลักกฎหมายทั่วไปตามลำดับแล้วแต่กรณี

แต่โดยที่กฎหมายพาณิชย์นาวีเป็นกฎหมายเฉพาะ มีลักษณะเทคนิคทางกฎหมายเป็นเอกเทศอยู่ในตัว ถึงแม้จะใช้มาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นหลักในการวินิจฉัยคดีให้ลุล่วงไปได้ก็ตาม ผลที่ได้ก็ไม่เป็นที่พึงพอใจนัก และต่อมาในปี พ.ศ. 2507 สภาวิจัยแห่งชาติ สาขานิติศาสตร์ได้ทำการวิจัยเกี่ยวกับความจำเป็นในการตรากฎหมายว่าด้วย “การรับ

ชนของทางทะเลหรือกฎหมายทะเล” โดยมีความเห็นว่า บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่สามารถอำนวยความสะดวกในคดีพาณิชย์นาวีได้อย่างเต็มที่ เพราะเหตุว่า¹

(1) กฎหมายทะเลมิได้อาศัย “คลองจาริตประเพณีแห่งท้องถิ่น” เป็นหลักเสมอไป อุบัติเหตุทางทะเล หรือภัยทางทะเลมักจะเกิดขึ้นในท้องทะเลหลวงซึ่งปราศจากจาริตประเพณีแห่งท้องถิ่น

(2) กฎหมายทะเล “เทียบเคียงกับกฎหมายที่ใกล้เคียง” ได้ยาก เช่นการกู้เรือหรือหรือช่วยเหลือเรือประสพภัยจะนำมาเทียบเคียงกับกฎหมายเรื่อง “จัดการงานนอกสั่ง” ก็ไม่ใกล้เคียงนัก

(3) กฎหมายทะเลจะนำ “หลักกฎหมายทั่วไป” ในอนุสัญญาบางเรื่องมาใช้ก็ไม่ได้บ่อยครั้งนัก นอกจากนี้นักนิติศาสตร์อีกหลายท่านยังตั้งข้อสงสัยว่า กฎหมายทะเลมีหลักกฎหมายทั่วไปหรือใช้หลักกฎหมายทั่วไปได้สักเพียงใด

รายงานการวิจัยดังกล่าวได้สรุปว่า ควรตรากฎหมายว่าด้วยการรับชนของทางทะเลหรือกฎหมายทะเลขึ้น เพราะนอกจากจะเป็นการวางหลักที่แน่นอนเป็นประโยชน์ต่อศาลผู้ใช้กฎหมาย และประชาชนผู้ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายแล้ว ยังจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติในการพัฒนาทางเศรษฐกิจอีกด้วย โดยเฉพาะในด้านการส่งเสริมการพาณิชย์ระหว่างประเทศซึ่งจะต้องอาศัยการเดินทางเรือทะเลและการขนส่งทางทะเลที่มีหลักเกณฑ์ มีระเบียบแบบแผนเป็นมูลฐานเพื่อเป็นหลักประกันความยุติธรรม และรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทยและคนไทย ทั้งในแง่ของศาลไทยและในแง่ความขัดกันแห่งกฎหมาย

ได้มีการนำผลสรุปดังกล่าวเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา รวมทั้งแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาร่างกฎหมายทะเล และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบด้วยเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2508 โดยกระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าของเรื่อง คณะกรรมการดังกล่าวได้ประชุมเรื่องมา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹ สภาวิจัยแห่งชาติ, “ผลการศึกษาของสาขานิติศาสตร์ เรื่อง ความจำเป็นในการตรากฎหมายว่าด้วยการรับชนทางทะเล (maritime law)”, 2507, อ้างถึงใน ชัยสิทธิ์ กลิ่นเจริญ, “ภูมิหลังเรื่องคณะกรรมการร่างกฎหมายทะเล” เอกสารในการประชุมคณะกรรมการร่างกฎหมายทะเล พ.ศ. 2517. (อัดสำเนา).

โดยมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงหรือหยุดชะงักไปบ้าง ตามสภาพการณ์ของการเมืองการปกครอง
ของประเทศ²

ปัจจุบันนี้ ประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายทะเลหรือกฎหมายว่าด้วยการพาณิชย์นาวี
(maritime law) ออกมาบ้างแล้วคือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534³
พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534⁴ และพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทาง
ทางทะเล พ.ศ. 2537⁵

ในการร่างกฎหมายทั้ง 3 ฉบับดังกล่าว ก็ได้มีการอ้างอิงเทียบเคียงกับแนวทางปฏิบัติ
และหลักเกณฑ์ทางด้านพาณิชย์นาวีที่ได้รับการยอมรับกันโดยทั่วไป โดยเฉพาะอนุสัญญาระหว่าง
ประเทศที่เกี่ยวข้องในเรื่องนั้น ๆ

โดยที่กฎหมายว่าด้วยการพาณิชย์นาวีมีขอบเขตเนื้อหาที่กว้างขวางและเกี่ยวโยงกัน
กฎหมายทั้งสามฉบับดังกล่าวจึงเป็นเพียงเนื้อหาส่วนหนึ่งเท่านั้นเอง และในกฎหมายดังกล่าวก็ได้
บัญญัติเกี่ยวข้องถึงเนื้อหาในส่วนอื่นของกฎหมายพาณิชย์นาวีด้วยเช่นการช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage)
การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General average) เป็นต้น เรื่องดังกล่าวมีขอบเขตเนื้อหาของทาง
ปฏิบัติและหลักกฎหมายเป็นการเฉพาะ และไม่ได้บัญญัติรับรองไว้อย่างชัดเจนในกฎหมายทั้งสาม
ฉบับดังกล่าว

² ชัยสิทธิ์ กลิ่นเจริญ, “ภูมิหลังเรื่องคณะกรรมการร่างกฎหมายทะเล” เอกสารใน
การประชุมคณะกรรมการร่างกฎหมายทะเล พ.ศ. 2517 (อัดสำเนา).

³ “พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534” ราชกิจจานุเบกษา 108 (22
พฤศจิกายน 2534) : 68-96.

⁴ “พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534” ราชกิจจานุเบกษา 108 (11 พฤศจิกายน
2534) : 12 - 29.

⁵ “พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537” ราชกิจจานุเบกษา
111 (4 กุมภาพันธ์ 2537) : 1 - 10.

กล่าวโดยเฉพาะในเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป กฎหมายของประเทศต่าง ๆ ยอมรับการตกลงของคู่กรณีที่มีข้อตกลงให้ใช้หลักเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เป็นแบบมาตรฐาน ซึ่งได้ รับการยอมรับอย่างแพร่หลายทั่วโลกคือ York - Antwerp Rules (ต่อไปในวิทยานิพนธ์นี้จะเขียน โดยย่อว่า YAR) อย่างไรก็ตาม หลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่ได้สมบูรณ์ในตัวเอง โดยยังคงต้องอาศัย บทบัญญัติของกฎหมายภายในเข้ามาประกอบ

ตามกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยนั้น ได้กล่าวถึงการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปไว้ใน ส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายแต่ละฉบับ คือ

(1) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ส่วนที่ว่าด้วยข้อยกเว้นความ รับผิดของผู้ขนส่ง มาตรา 55 กำหนดว่า

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักนั้น เป็นผลมาจากการใช้มาตรการทั้งปวง เพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินใน ทะเล แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ถ้ามี

(2) พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 กำหนดให้ “ผู้มีสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ” มีสิทธิขอให้ศาลสั่งกักเรือเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ได้ โดยมาตรา 3 ได้นิยามความหมายของ “สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ” หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก

(ก) ...

(๑) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ในกรณีที่เจ้าของเรือ ผู้ขนส่งและเจ้าของ ของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น มีหน้าที่ต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สิน ที่สูญหายหรือเสียหายจากการกระทำโดยเจตนาด้วยความจำเป็นตามสมควรเพื่อ ความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น หรือต้องชดเชยค่า ใช้จ่ายที่ได้เสียไปด้วยความจำเป็นเป็นกรณีพิเศษเพื่อประโยชน์ร่วมกันของทุกฝ่าย หรือเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของเรือและของที่บรรทุกมาในเรือ นั้น ทั้งนี้ เมื่อมี บทบัญญัติแห่งกฎหมายหรือสัญญาระหว่างคู่กรณีกำหนดความรับผิดในเรื่องนี้ไว้

(3) พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 10
กำหนดว่า

ถ้าเรือที่จ้างสูญหายหรือเสียหาย ให้จ้างงครอบไปถึงสิทธิเรียกร้อง
ดังต่อไปนี้

- (1) ...
- (2) ค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับเพื่อการสูญหายหรือ
เสียหายของเรือนั้นหรือสิ่งของที่สิทธิจ้างงเรือครอบไปถึง ตามกฎหมายว่า
ด้วยการนั้น

ตามบทบัญญัติกฎหมายพาณิชย์ของไทยดังกล่าวข้างต้น เป็นการกล่าวถึงผลของ
การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปต่อการรับขนของทางทะเล การกักเรือ และการจ้างเรือ กรณีไม่ได้
เป็นการกล่าวถึงสิทธิหน้าที่ในทางกฎหมาย อันเป็นที่มาของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ซึ่งเป็น
กฎหมายพาณิชย์อีกลักษณะหนึ่ง

การที่ประเทศไทยไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ทำให้การปฏิบัติและแนวความคิดเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายไทยมีสถานะทาง
กฎหมายไม่ชัดเจน เช่น ปัญหาในเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลหรือเจ้าของเรือในการเฉลี่ย
ความเสียหายทั่วไป การคิดคำนวณค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือปัญหาเรื่องอายุความของ
สิทธิเรียกร้องเอาค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เป็นต้น ปัญหาดังกล่าวเหล่านี้มีความสำคัญต่อบุคคล
ที่ต้องเกี่ยวข้องกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปมาก ดังนั้น จึงมีประเด็นที่ควรศึกษาว่าสถานะทาง
กฎหมายของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายไทยเป็นอย่างไร ในเมื่อได้มีการอ้างอิงถึง
ไว้ในกฎหมายว่าด้วยการพาณิชย์เรื่องอื่นๆ แล้วและกรณีที่มีข้อตกลงให้ใช้ YAR นั้น กฎหมาย
ไทยยอมรับหรือไม่เพียงใด รวมทั้งการพิจารณาถึงปัญหาข้อกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อทราบว่
หลักกฎหมายของไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันสามารถรองรับกับปัญหาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นได้หรือไม่

วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

การศึกษาตามวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ 3 ประการด้วยกัน คือ

- (1) เพื่อทำการศึกษานวความคิดพื้นฐาน ตลอดจนหลักและประเพณีปฏิบัติทั่วไปของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายพาณิชย์นาวี หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเลรวมทั้งศึกษาหลักกฎหมายอันเกี่ยวกับสถานะ ผลบังคับ และผลที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับหลักการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายของต่างประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่จะพิจารณาจากกฎหมายของประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) เช่น อังกฤษ เป็นต้น ตลอดจนศึกษาคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ
- (2) เพื่อทำการศึกษา และวิเคราะห์หลักกฎหมายในเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามหลักกฎหมายไทย ตลอดจนศึกษาผลตามกฎหมายไทยในการนำเอาหลักการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตาม York - Antwerp Rules มาปรับใช้ แล้ววิเคราะห์ว่าผลที่ได้สอดคล้องกับทางปฏิบัติในทางพาณิชย์นาวีหรือไม่เพียงใด
- (3) เพื่อหาแนวทางและข้อเสนอแนะ ในการใช้หลักเกณฑ์การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปภายใต้กฎหมายไทย และแนวทางในการตรากฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

สมมุติฐานของการศึกษาวิจัย

เนื่องจากกฎหมายไทยไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปใช้บังคับจึงควรมีการบัญญัติกฎหมายในเรื่องนี้ขึ้น

ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

- (1) ศึกษากฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปของประเทศ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา สวีเดน ญี่ปุ่น และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (2) ศึกษาการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตาม YAR
- (3) ศึกษาถึงสิทธิหน้าที่เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ตามที่กฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยฉบับต่าง ๆ บัญญัติรับรองไว้ และวิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้น

วิธีดำเนินการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ทำการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) ในเชิงพรรณนาและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสารทั้งที่เป็นภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ แล้วจึงนำทฤษฎีและหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องเข้ามาอธิบายข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย

- (1) ทราบแนวความคิดพื้นฐาน ตลอดจนประเพณีปฏิบัติของหลักการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป
- (2) ทราบหลักเกณฑ์และสถานะทางกฎหมายของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และ York - Antwerp Rules ตลอดจนผลบังคับตามกฎหมายของต่างประเทศ
- (3) ทราบผลการปรับใช้หลักการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปภายใต้กฎหมายไทยว่า จะได้ผลสอดคล้องกับแนวทางที่เป็นที่ยอมรับกันของนานาประเทศหรือไม่ และสมควรจะปรับปรุงแก้ไขกฎหมายของไทยในส่วนไหนบ้าง

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย