หัวข้อวิทยานิพนธ์	ข้อยกเว้นการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล
คำสำคัญ	ข้อยกเว้นความรับผิด/การจำกัดความรับผิด/ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล
ชื่อนักศึกษา	กฤษณา โสภณชีวิน
หลักสูตร	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	รองศาสตราจารย์ ดร.สุมาลี วงษ์วิฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	รองศาสตราจารย์ สุวิทย์ นิ่มน้อย
ระดับการศึกษา	นิติศาสตรมหาบัณฑิต
คณะ	บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี
พ.ศ.	2550

SPU CHONBURI

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความไม่สมบูรณ์ของกฎหมายในข้อยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยนำมาเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล และกฎหมายต่างประเทศ และการคำนวณค่าเสียหายอันเกิดจากความรับผิดของผู้ขนส่ง รวมถึงกรณีที่ประเทศไทยควรจะเข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลหรือไม่

จากการศึกษาพบว่าในกรณีของข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นส่วนใหญ่ได้เทียบเคียงมาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล คือ อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules) อนุสัญญาเฮก-วิสบี้ (Hague-visby Rules) อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก (Hamburg Rules) จึงไม่มีข้อแตกต่างหรือขัดกันมากนักในข้อยกเว้นความรับผิดในกรณีทั่วๆไป หากแต่ในกรณีที่โดยปกติผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดหาเรือที่เหมาะสมในช่วงเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทางหากผู้ขนส่งละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของอันเกิดจากการที่ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่นั้น แต่แม้เรือจะบกพร่องไม่เหมาะสมแก่การเดินทะเล (Unseaworthy) ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดดังกล่าวถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติหน้าที่ในการจัดหาเรือที่เหมาะสมเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลแล้ว หรืออาจหลุดพ้นได้โดยถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดอื่นๆอย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งหากความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ ซึ่งกรณีนี้มีหลักการเช่นเดียวกับหลักคอมมอน ลอว์

สำหรับกรณีการคำนวณค่าเสียหายในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น เพื่อให้การคำนวณการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับกฎหมายระหว่างประเทศ จึงควรจะนำระบบสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศ (S.D.R.) มาบังคับใช้ ส่วนในการเข้าเป็นภาคีสมาชิกกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล เมื่อกฎหมายไทยได้นำอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์กมาเป็นแม่แบบในการตรากฎหมาย ทำให้กฎหมายไทยและอนุสัญญาดังกล่าวมีความคล้ายคลึงกันเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่ง หรือข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้ประเทศไทยสามารถเข้าเป็นประเทศภาคีโดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงในทางปฏิบัติมากนัก และแม้ว่าจำนวนของการจำกัดความรับผิดของอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์กจะมีความแตกต่าง แต่ก็ไม่น่าจะก่อให้เกิดปัญหา เนื่องจากจำนวนที่จำกัดความรับผิดนั้นได้ถูกกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (The Internantional Monetary Fund: IMF) ซึ่งเป็นจำนวนเงินกลางอยู่แล้ว

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าประเทศไทยน่าจะเข้าเป็นภาคีกับอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์กได้ เพราะเหตุว่าการยอมรับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศโดยชัดแจ้ง กล่าวคือ การเข้าเป็นภาคีสมาชิกของความตกลงระหว่างประเทศ จะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สังคมโลกอีกระดับหนึ่ง ซึ่งจะส่งสัญญาณไปยังผู้ประกอบธุรกิจพาณิชยนาวีและผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยว่าประเทศไทยมีมาตรฐานในการดำเนินธุรกิจพาณิชยนาวี ซึ่งจะเป็นการดึงดูดผู้ที่เกี่ยวข้องให้เข้ามาใช้บริการของผู้ขนส่งของไทยมากขึ้น อีกทั้งผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าและผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ก็จะมีความเข้าใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบในส่วนของตน ซึ่งจะทำให้การดำเนินธุรกิจในด้านนี้ขยายตัวเพิ่มขึ้นและจะช่วยเสริมความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยด้วย

SPU CHONBURI

Thesis Title	Exception and Limitation Liability of Carrier of Goods by Sea
Keywords	Exception of Liability / Limitation of Liability / Carriers of Goods by Sea
Student	Gristsana Sophoncheewin
Thesis Advisor	Associate Professor Dr.Sumalee Wongwitit
Thesis Co-Advisor	Associate Professor Suwit Nimnoi
Level of Study	Master of Laws
Faculty	Graduate School, Sripathum University Chonburi Campus
Year	2007

ABSTRACT

This thesis aims to study the incompletion of law in terms of exception and limitation of carriers' liability according to the Carriage of Goods by Sea Act, B.E. 2534 (1991) by comparing with the International Convention on Carrier of Goods by Sea and the international laws, and damages estimation caused by carriers' liability. This also includes the case that whether or not Thailand should be an associate member according to the International Convention on Carriage of Goods by Sea.

From the study, it is found that in the cases of carriers' liability, the comparison is mostly derived from the International Convention on Carriage of Goods by Sea, namely Hague Rules, Hague-visby Rules and Hamburg Rules. Consequently, there are no major differences or contradictions on exception of liability in general cases. However, in the case where the carriers have duty to provide appropriate ship prior to loading or journey into the sea, if the carriers ignored to do that, they have to be responsible for loss, damage or delayed delivery caused by ignorance on duty of carriers. On the other hands, if the ship is in defective condition which inappropriate to the sea journey (unseaworthy), the carriers may not be bound with such liability if it can be proved that the carriers have performed their duty in providing the appropriate ship as the sea carrier professional normally do and have already done. Alternatively, the carriers may not be bound with such liability with the advantage of any other liability exceptions if the loss or

SPU CHONBURI

damage is not derived from the defect of ship. In such case, the principles which are similar to the common law are applied.

In case of damages estimation on carriers' liability limitation, in order to make such estimation to be in line with the international laws, the System of Privilege in Drawing Money as International Reserve (S.D.R.) should be applied in full force. With regard to the associate membership with the International Convention on Carriage of Goods by Sea, the Thai laws were drafted by using Hamburg Rules as the model, Consequently, the Thai laws and such Convention are very similar, either in particularly carriers' duty or carriers' liability exception. This causes Thailand to be entitled to becoming an associate member without major practical change. In addition, although the number of liability limitations of Hamburg Rules is different, this should not be a problem as the number of such liability limitation is determined by the International Monetary Fund (IMF), which is regarded as the standard amount of money.

The researcher is of opinion that Thailand should be capable of being an associate member with Hamburg Rules because the international rules are explicitly accepted. In other words, being an associate member of the international agreement should create the confidence to the world at a certain step. This should be a signal to maritime entrepreneurs and concerned parties that Thailand can provide the standard maritime business. This should also attract concerned parties to use more services from Thai carriers. Furthermore, carriers, exporters and any other concerned parties will be given clear understanding regarding their own duty and responsibility. This will help expand the business operation in this field and help stabilize Thai economy as well.

SPU CHONBURI