หอสมุดกลาง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 1
บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีการค้าขายทางเรือกับต่างประเทศมาเป็นเวลาช้านาน ยุคสุโขทัยการค้าขายทางเรือกับประเทศจีนเจริญรุ่งเรืองมากในสมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราช ยุคกรุงศรีอยุธยาตอนต้นถึงตอนกลางเริ่มมีการต่อเรือสินค้าไทยสำหรับส่งไปค้าขายยังต่างประเทศ ยุคกรุงธนบุรีนอกจากประเทศจีนแล้วไทยยังส่งเรือไปค้าขายกับเมืองท่าในมลายูและชวาด้วย พระเจ้าตากสินมหาราชได้ทรงใช้การค้าทางทะเลแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจและปัญหาความยากจนของประชาชน ยุคกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น เส้นทางค้าขายที่เพิ่มขึ้นจากเดิมคือ เขมร ญวณ อินเดีย มะละกา และสิงคโปร์ พระมหากษัตริย์ทุกพระองค์ทรงเห็นความสำคัญและทรงสนับสนุนการค้าขายทางเรืออย่างเต็มที่เพื่อเพิ่มรายได้ของประเทศโดยการนำผลผลิตที่เหลือใช้จากส่วยสาอากรและบรรณาการจากประเทศราชเป็นสินค้าไปขายแล้วซื้ออาวุธจากต่างประเทศกลับมา

ในสมัยรัชกาลที่ 4 รัฐบาลอังกฤษส่ง Sir John Bowring เป็นราชทูตเข้ามาทำสัญญาการค้ากับไทยใน พ.ศ. 2398 เรียกว่า "สนธิสัญญาบาวริง" สนธิสัญญานี้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในระบบเศรษฐกิจไทยจากระบบผูกขาด (Monopoly System) มาเป็นระบบเสรีนิยม (Laissez-Faire System) ผลที่ตามมาคือเกิดการขยายตัวทางการเกษตรเพื่อการส่งออก ทำให้กิจการเดินเรือค้าขายทางทะเลดำเนินไปอย่างกว้างขวาง พ่อค้าชาวตะวันตกนำเรือสินค้าเข้ามาค้าขายในประเทศไทยจำนวนมากถึงปีละกว่า 100 ลำ การเดินเรือก็วิวัฒนาการจากการใช้ "เรือใบ" มาเป็น "เรือกลไฟ" ซึ่งเป็นเรือขนาดใหญ่บรรทุกสินค้าได้มากและเดินด้วยเครื่องจักรที่มีความเร็วสูง การเดินเรือในยุคนี้มีความจำเป็นต้องอาศัยความรู้ความชำนาญพิเศษในการเดินเรือเพราะเป็นการเดินเรือในมหาสมุทรและทะเลลึก

พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงเห็นความจำเป็นในการเดินเรือจึงได้ทรงจ้าง "กัปตันบุช" มารับตำแหน่งเจ้าท่า และทรงโปรดให้กัปตันบุชเข้าร่วมจัดทำ "ประมวลกฎหมายท้องน้ำ พ.ศ. 2400" ขึ้นซึ่งกฎหมายฉบับนี้เป็นเพียงข้อบังคับปลีกย่อยเกี่ยวกับทางปฏิบัติในการนำเรือเข้ามาจอดในแม่น้ำเจ้าพระยาเท่านั้น

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 5 พระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวได้ทรงโปรดให้ตรากฎหมายขึ้นใหม่อีกฉบับหนึ่งเรียกว่า "พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 115" แต่บทบัญญัติดังกล่าวยังไม่มีผลบังคับจริงจังและยังมีข้อบกพร่องอยู่มาก ดังนั้นใน พ.ศ. 2448 จึงได้ออกกฎหมายอีกฉบับหนึ่งเรียกว่า "พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 126 (2450)" โดยเรียบเรียงขึ้นให้ใกล้เคียงและสอดคล้องกับข้อบังคับของสากลในลักษณะเดียวกับ "กฎหมายของบอร์ดออฟเทรด (Board of Trade)" ของอังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมัน และนอรเวย์ เป็นต้น กฎหมายทั้งสองฉบับนี้ได้ใช้เป็นหลักปฏิบัติมาตลอดสมัยรัชกาลที่ 5 สาระสำคัญของกฎหมายนี้กล่าวถึง ระเบียบวิธีการบังคับต่าง ๆ อันเกี่ยวกับกิจการเดินเรือทะเลและหลักแห่งการใช้เรือทั้งปวงในเรื่อง การท่าเรือ การนำร่อง การเครื่องหมายทางเรือ การป้องกันเรือโดนกัน และข้อปฏิบัติสำหรับผู้ที่จะเป็นนายเรือ ต้นกล และผู้นำร่อง

สมัยรัชกาลที่ 6 รัฐบาลพยายามจะปรับปรุงแก้ไขกฎหมายเดินเรือของไทยให้ก้าวหน้าอยู่เสมอและให้สอดคล้องเป็นแบบอย่างเดียวกันกับกฎหมายเดินเรือของนานาชาติ พระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว จึงทรงโปรดเกล้าให้ประกาศใช้ "พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ. 2456" สาระสำคัญของกฎหมายฉบับนี้แบ่งเป็น 3 ภาค ภาคที่ 1 และภาคที่ 2 ว่าด้วยเรื่องทั่ว ๆ ไปเกี่ยวกับการท่าเรือ การปฏิบัติเมื่อเวลานำเรือเข้าออก ข้อบังคับสำหรับการออกใบอนุญาตต่าง ๆ ข้อบังคับว่าด้วยการกระทำต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยทางเรือ เป็นต้น ส่วนภาคที่ 3 เป็นข้อบังคับพิเศษว่าด้วยหลักการปฏิบัติต่าง ๆ เช่น การกำหนดความรู้ของผู้ที่จะเป็นนายเรือ ต้นกล นำร่อง และการกำหนดโทษสำหรับความผิดของบุคคลดังกล่าวในการเดินเรือเป็นต้น นอกจากนั้นพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวยังได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้กรมพระจันทบุรีนฤนารถเสนาบดีกระทรวงพระคลังมหาสมบัติร่วมกับสมเด็จเจ้าฟ้ากรมพระนครสวรรควรพินิตเสนาบดีกระทรวงทหารเรือเป็นผู้ดำเนินการจัดตั้ง "บริษัทพาณิชย์นาวีสยามทุนจำกัด" ขึ้นเพื่อให้มีเรือเดินทะเลเป็นกองหนุนแก่ราชนาวีในยามจำเป็น และเพื่อให้มีการเดินเรือขนส่งสินค้าเป็นของชาติไทย แต่ปรากฏว่าบริษัทดังกล่าวต้องประสบปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ มากมายจนต้องเลิกกิจการไปในที่สุดหลังจากดำเนินการอยู่ในระยะอันสั้นระหว่าง พ.ศ. 2461–2468

กิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทยเริ่มขึ้นอีกครั้งเมื่อ พ.ศ. 2483 ในสมัยรัชกาลที่ 8 โดยรัฐบาลได้จัดตั้ง "บริษัทไทยเดินเรือทะเล" ขึ้นเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยดำเนินการในฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ รัฐบาลเป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด 99.99% อย่างไรก็ตามบริษัทไทยเดินเรือทะเลก็ยังคงประสบปัญหาเช่นเดียวกับบริษัทพาณิชย์นาวีสยามในอดีต ปัญหาดังกล่าวมี

สาเหตุหลายประการทั้งจากรัฐบาลและประชาชนอันได้แก่ ประการแรก คนไทยขาดพื้นฐานความรู้ในกิจการเดินเรือพาณิชย์ ความเจริญรุ่งเรืองในการเดินเรือแต่อดีตไม่มีส่วนช่วยพัฒนาการเดินเรือพาณิชย์ของไทยในระยะต่อมาได้เลย เพราะในการดำเนินกิจการนั้น ได้ใช้ชาวต่างชาติเป็นผู้ดำเนินการมาโดยตลอด ความรู้ความชำนาญในการเดินเรือจึงมิได้ตกอยู่แก่คนไทย คนไทยที่พอมีความชำนาญอยู่บ้างก็คงมีแต่นายทหารเรือกองหนุนหรือนายทหารเรือช่วยราชการ เป็นต้น ประการที่สอง เนื่องจากกิจการเดินเรือพาณิชย์เป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงและมีการแข่งขันมาก กิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทยจึงยากที่จะขยายกิจการให้เติบโตขึ้นได้ เพราะคนไทยมีเงินทุนน้อย ประการสุดท้าย กิจการเดินเรือพาณิชย์ของไทยไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลอย่างจริงจังเท่าที่ควร

ในปัจจุบันนี้ รัฐบาลไทยได้เห็นความสำคัญของธุรกิจพาณิชย์นาวีมากขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา ทั้งนี้เพราะการพาณิชย์นาวีมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของชาติเป็นอย่างยิ่ง กล่าวคือ การพาณิชย์นาวีช่วยทำให้ตลาดการค้าระหว่างประเทศขยายออกได้กว้างขวางขึ้น ทำให้ดุลการค้าของประเทศ และดุลการชำระเงินของประเทศดีขึ้น ทำให้เศรษฐกิจภายในประเทศขยายตัวขึ้น และทำให้มีการจ้างงานเพิ่มขึ้นด้วย ความสำคัญของธุรกิจพาณิชย์นาวีได้ถูกกำหนดไว้ใน "แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 -2529)" ได้แก่ เรื่องของการขยายการบรรทุกสินค้าเข้าออกโดยใช้เรือไทยโดยการขยายกองเรือพาณิชย์ การก่อสร้างศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวีถาวรระยะแรกสำหรับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสัตหีบในภาคตะวันออกและการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาและภูเก็ตในภาคใต้ การขยายและปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ของรัฐวิสาหกิจ การเปิดเส้นทางเดินเรือสายใหม่ที่ยังไม่มีเรือไทยเดินอยู่ การส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนพัฒนาอู่ซ่อมและสร้างเรือขนาด 20,000 เดทเวทตัน และการผลิตบุคลากรเพื่อปฏิบัติการเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวีบนฝั่งในระดับอุดมศึกษา และต่ำกว่าอุดมศึกษาในสาขาต่าง ๆ ให้เพียงพอกับการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ

ผลของการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเมื่อเทียบกับแนวทางที่ปรากฏในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 แล้วปรากฏว่า มิได้มีการพัฒนาให้เป็นไปตามเป้าหมายเท่าที่ควร เนื่องจากปัญหาและอุปสรรคในหลาย ๆ ด้าน ซึ่งอาจสรุปได้คือ ปัญหาในเรื่องกองเรือพาณิชย์ไทยยังมีขีดความสามารถจำกัด ปัญหาด้านการพัฒนาอู่ซ่อมเรือและต่อเรือ ปัญหาด้านการพัฒนาท่าเรือและกิจการเกี่ยวกับท่าเรือ ปัญหาด้านการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี และประการสุดท้ายคือปัญหาด้านกฎหมาย กฎข้อบังคับและระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ปัญหาด้านกฎหมายดังกล่าวได้แก่ปัญหาในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. สภาพที่ไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ ทำให้ผู้ใช้กฎหมายต้องนำกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาเป็นหลักในการพิจารณา ซึ่งยังผลให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลเสียเปรียบ

2. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลเท่าที่มีอยู่ได้แก่พระราชบัญญัติเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และพระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ยังไม่เพียงพอและยังล้าสมัยต่อสภาพการณ์เกินไป อีกทั้งยังไม่มีกฎหมายใดที่เป็นหลักในการส่งเสริมการขนส่งทางทะเลโดยตรงนอกเหนือไปจากพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521

3. กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ อันเกี่ยวกับการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวี ยังมีข้อบกพร่องที่ต้องปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องต่อการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ

4. กฎข้อบังคับ และระเบียบต่าง ๆ เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากรมีขั้นตอนมาก และยุ่งยากซึ่งต้องใช้เวลาในการศึกษาและปรับปรุงข้อกฎหมายดังกล่าวให้เป็นผลดีต่อการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ

นอกจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 5 ดังกล่าว รัฐบาลยังได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวี โดยกำหนดให้กิจการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศเป็นกิจการที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 นอกจากนี้ยังได้มีการออก "พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521" เป็นกฎหมายเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2521 วัตถุประสงค์ของกฎหมายฉบับนี้เพื่อให้มีการประสานงานระหว่างหน่วยราชการหลายแห่งที่ควบคุมกิจการที่เกี่ยวกับพาณิชย์นาวี โดยจัดตั้งองค์กรถาวรขึ้นคือ "สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ส.พ.ว.)" ให้มีฐานะเป็นองค์กรพิเศษมีหน้าที่รับผิดชอบในการพัฒนาและส่งเสริมควบคุมคุ้มครองและประสานงานการพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะ รวมทั้งให้อำนาจองค์กรพิเศษนี้ในการกำหนดมาตรการและให้สิทธิ และประโยชน์พิเศษเพื่อการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีด้วย นอกจากนี้พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวียังมีวัตถุประสงค์ที่จะให้มีมาตรการต่าง ๆ เพื่อควบคุม ทนุบำรุง และส่งเสริมการพาณิชย์นาวีของไทยให้เจริญก้าวหน้าสอดคล้องกับนโยบายของประเทศอีกด้วย

ต่อมารัฐบาลก็ได้กำหนดวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีไว้ใน "แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2530-2534)" ว่าให้เป็นตัวเสริมวงจรการพาณิชย์ส่งออกและการนำเข้า รวมทั้งลดการพึ่งพาต่างชาติในการขนส่ง และให้ได้มาซึ่งเงินตราต่างประเทศ โดยรัฐจะสนับสนุนให้มีการใช้บริการและจัดหาสินค้าลงเรือไทยให้มากขึ้น และจะสนับสนุนให้มีการปรับปรุงกองเรือพาณิชย์ไทยให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยรัฐได้กำหนดแนวทางหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจการพาณิชย์นาวีไว้หลายแนวทางด้วยกัน ได้แก่ การเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของกองเรือพาณิชย์ การพัฒนาให้อู่เรือเดินทะเลของไทยสามารถให้บริการซ่อมเรือของไทยได้ได้ดีทั้งหมด การพัฒนาท่าเรือและกิจการที่เกี่ยวข้องให้เป็นตัวกลางสำคัญในการสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศอย่างแท้จริง การพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีให้มีการผลิตบุคลากรในทุกระดับ และที่สำคัญที่สุดคือ การปรับปรุงกฎหมาย กฎข้อบังคับ และระเบียบที่เกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวี โดยในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 6 ได้วางแนวทางในการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

1. จัดทำร่างกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลที่สำคัญ และเป็นหลักพื้นฐานทั่วไปของธุรกิจการขนส่งของทางทะเล และดำเนินการเพื่อให้ร่างกฎหมายดังกล่าวมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมาย เพื่อจูงใจให้ภาคเอกชนลงทุนประกอบกิจการและใช้บริการพาณิชย์นาวีในประเทศไทยมากขึ้น

2. จัดทำร่างกฎหมายเพื่อให้รัฐใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี

3. ขจัดปัญหาทางกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี และเผยแพร่ความรู้ทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี เช่น การยกเลิกกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี หรือการให้คำแนะนำปรึกษาทางกฎหมายแก่ผู้ประกอบการพาณิชย์นาวี

การที่เรายังไม่มีกฎหมายที่เป็นหลักพื้นฐานทั่วไปในการรับขนของทางทะเลนั้นเนื่องจากประเทศไทยเพิ่งเริ่มต้นการพัฒนาระบบกฎหมายพาณิชย์ทางทะเล (Maritime Law) อย่างจริงจัง ปัจจุบันนี้เราจึงยังไม่มีกฎหมายสารบัญญัติใด ๆ ในด้านนี้เลย ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายในเรื่องการเช่าเรือ การจำนองเรือ เรือโดนกัน การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล กฎหมายว่าด้วยความรับผิดของตัวแทนเรือ กฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล กฎหมายว่าด้วยความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ฯลฯ

หอสมุดกลาง สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

อย่างไรก็ตามในขณะนี้ได้มีความเคลื่อนไหวในการออกกฎหมายพาณิชย์ทางทะเลอยู่ 2 เรื่อง ได้แก่ กฎหมายการรับขนของทางทะเล และกฎหมายว่าด้วยการกักเรือดังจะเห็นได้จากร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ..... และร่างพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ..... ซึ่งร่างกฎหมายทั้งสองเรื่องนี้ยังอยู่ในระหว่างขั้นตอนของการออกกฎหมาย จึงยังไม่มีฐานะเป็นกฎหมายแต่อย่างใด

ด้วยเหตุที่เรายังไม่มีกฎหมายนี้เอง เมื่อเกิดกรณีพิพาทอันเกี่ยวด้วยสิทธิหน้าที่และความรับผิดระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลขึ้นในประเทศไทย จึงมักจะเกิดความยุ่งยากแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งตัวความ ทนายความ และศาล เนื่องจากไม่มีกฎหมายไทยที่เป็นลายลักษณ์อักษรบัญญัติกฎเกณฑ์ในเรื่องการรับขนของทางทะเลไว้โดยตรง ทั้ง ๆ ที่ในปัจจุบันนี้การค้าขายและการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศได้เจริญก้าวหน้าไปมากทั้งในด้านปริมาณและมูลค่า อีกทั้งคดีข้อพิพาททางแพ่งอันเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุกขณะ นอกจากนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เอง ซึ่งได้ใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2468 โดยเฉพาะอย่างยิ่งมาตรา 609 วรรค 2 ที่ว่า "รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น" ก็เป็นหลักฐานสำคัญที่แสดงให้เห็นว่าผู้บัญญัติกฎหมายในเวลานั้นก็ตระหนักดีอยู่แล้วว่าจะต้องมีกฎหมายพิเศษเฉพาะเรื่องในเรื่องสิทธิหน้าที่และความรับผิดของคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องในการรับขนของทางทะเล ซึ่งถ้ามองมาจากตัวผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นหลักแล้วกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลนั้นควรจะมีมาได้ก่อนหน้านี้หลายปีแล้ว

ในเมื่อเท่าที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันนี้ยังไม่มีกฎหมายการรับขนของทางทะเลบังคับใช้ ก็เป็นหน้าที่ของผู้ใช้กฎหมายหรือศาลที่จะต้องหากฎหมายมาปรับแก่คดีรับขนของทางทะเลไปพลางก่อน ซึ่งถ้าศาลนำกฎหมายมาใช้ได้อย่างถูกต้องเหมาะสมก็คงจะไม่มีปัญหาในเรื่องนี้แต่อย่างใด แต่ในทางปฏิบัติเท่าที่ผ่านมา ศาลได้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้กับคดีรับขนของทางทะเล ซึ่งแทนที่จะเป็นการแก้ปัญหาในเรื่องไม่มีกฎหมายใช้ กลับเป็นการเพิ่มปัญหาให้มากเข้าไปอีกเป็นเหตุให้บุคคลที่เกี่ยวข้องในธุรกิจการรับขนของทางทะเลไม่สามารถทราบถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดในทางแพ่งของตนต่อบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องว่ามีอยู่อย่างไรบ้าง ทำให้บุคคลที่ประกอบธุรกิจดังกล่าวไม่สามารถวางแผนการในการดำเนินธุรกิจของตนให้เจริญก้าวหน้าได้อย่างมั่นใจ และทำให้ผู้ประกอบธุรกิจพาณิชยนาวีที่เป็นคนไทยต้องเสียเปรียบ จึงนับได้ว่าผลของการไม่มีกฎหมายในเรื่องนี้เป็นอุปสรรคที่สำคัญประการหนึ่งในการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีของประเทศอันเป็นเหตุเชื่อมโยงให้การค้าระหว่างประเทศและเศรษฐกิจของประเทศต้องถูกกระทบกระเทือนด้วยในที่สุด

วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์มุ่งที่จะศึกษาถึงแนวคิดพื้นฐานในระบบการรับขนของทางทะเลที่เป็นสากล ลักษณะของปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในคดีรับขนของทางทะเลของไทย แนวทางในการปรับใช้กฎหมายของศาลไทยในอันที่จะยุติปัญหาเหล่านั้นและปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้กฎหมายของศาลไทยในสภาพการณ์ที่ยังไม่มีกฎหมายพิเศษเฉพาะเรื่อง หลักการในการแก้ปัญหาดังกล่าวตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ แนวทางแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นโดยอาศัยร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลโดยการวิเคราะห์ตัวร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวว่าในที่สุดสามารถแก้ปัญหาได้หรือไม่ เพียงใด และมีกรณีใดบ้างที่ร่างพระราชบัญญัติยังครอบคลุมไปไม่ถึง และเพื่อให้ทราบว่าถึงเวลาแล้วหรือยังที่ประเทศไทยสมควรจะมีกฎหมายในเรื่องสัญญารับขนของทางทะเลแยกออกมาบัญญัติไว้เป็นพิเศษต่างหากจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องสัญญารับขนภายใน

ขอบเขตและวิธีการศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์เรื่องนี้จะศึกษาเฉพาะปัญหาทางด้านกฎหมายในเรื่องสิทธิหน้าที่ระหว่างเอกชนที่เป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น ซึ่งได้แก่ผู้ส่งกับผู้ขนส่ง รวมถึงผู้รับตราส่งด้วย และศึกษาเฉพาะกรณีของสัญญารับขนของทางทะเลที่มีใบตราส่งหรือบิลออฟเลดิงเป็นเอกสารสำคัญในทางกฎหมายเท่านั้น โดยทำการศึกษาแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) กล่าวคือ เก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นเอกสารเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวทั้งภาษาไทย และภาษาต่างประเทศแล้วนำข้อมูลนั้นมาศึกษาอย่างเป็นระบบ

ลำดับเนื้อหาในงานศึกษาวิจัย

วิทยานิพนธ์เรื่องนี้ประกอบด้วยเนื้อหาทั้งสิ้น 7 บท ดังนี้

บทที่ 1 เป็นบทนำซึ่งประกอบไปด้วยความเป็นมาในอดีตของปัญหาและความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์ ขอบเขตของวิทยานิพนธ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากวิทยานิพนธ์

บทที่ 2 เป็นส่วนที่แสดงถึงแนวคิดพื้นฐานในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อให้เห็น "ภาพรวม (Concept)" ของระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศอันได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างการขนส่งสินค้าทางทะเลกับสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ ทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งขั้นตอนในการส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง บทบาทของบุคคลต่าง ๆ ที่เป็นกลไกในกระบวนการขนส่งสินค้าทางทะเล ระบบของการขนส่งสินค้าทางทะเล และประเภทของสัญญาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเล

บทที่ 3 เป็นการยกปัญหาข้อกฎหมายในสัญญารับขนของทางทะเลที่เกิดขึ้นในประเทศไทยมาแสดงให้เห็นถึงการมีอยู่ของปัญหาและลักษณะของปัญหาดังกล่าว โดยจำแนกตามลักษณะของปัญหาซึ่งมีทั้งสิ้น 5 ปัญหาใหญ่ ๆ ได้แก่ ปัญหาว่าอย่างไรคือการรับขนของทางทะเล ปัญหาในเรื่องผู้ขนส่งและความรับผิดของผู้ขนส่ง เช่น ใครบ้างที่เป็นผู้ขนส่ง ความรับผิดของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด และข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ปัญหาในเรื่องสิทธิของผู้รับตราส่ง และปัญหาในเรื่องอายุความ

บทที่ 4 เป็นบทที่แสดงถึงหลักเกณฑ์ที่เป็นสากลในอนุสัญญาระหว่างประเทศอันได้แก่ Hague Rules Hague Visby Rules และ Hamburg Rules และกฎหมายของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับปัญหาของไทยว่าหลักเกณฑ์หรือหลักกฎหมายเหล่านี้มีว่าอย่างไร เพื่อนำไปใช้เปรียบเทียบกับกรณีของไทยในบทต่อ ๆ ไป

บทที่ 5 เป็นบทวิจารณ์ต่อปัญหาที่เกิดขึ้นในประเทศไทยจากบทที่ 3 โดยอาศัยหลักเกณฑ์และเหตุผลในทางทฤษฎีจากบทที่ 2 และบทที่ 4

บทที่ 6 เป็นบทวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ..... โดยแสดงถึงลักษณะทั่วไปของร่างพระราชบัญญัติ ร่างมาตราต่าง ๆ ที่ออกมาเพื่อแก้ไขปัญหาแต่ละเรื่อง และวิเคราะห์ว่าร่างพระราชบัญญัตินี้ในที่สุดแล้วสามารถแก้ปัญหาได้ครบทุกเรื่องแล้วหรือไม่ ในเรื่องใดบ้างที่ยังมิได้รับการแก้ไข

บทที่ 7 เป็นบทสรุปและข้อเสนอแนะ

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย

1. ทราบแนวความคิดพื้นฐานและระบบการขนส่งสินค้าทางทะเลที่เป็นทางปฏิบัติสากลทั่วโลก

2. ทราบลักษณะของปัญหาข้อกฎหมายในเรื่องการรับขนของทางทะเลว่ามีอยู่ในเรื่องใดบ้าง เฉพาะที่เกิดขึ้นในประเทศไทย

3. ทราบหลักเกณฑ์ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในต่างประเทศและในประเทศส่วนใหญ่ของโลก

4. ทราบถึงหลักการและรายละเอียดที่มีอยู่ในร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ว่าจะแก้ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นได้หรือไม่ เพียงใด

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย