

473

การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายพาณิชย์ของไทย

นายศรีपाल ศรีเปราะยะ



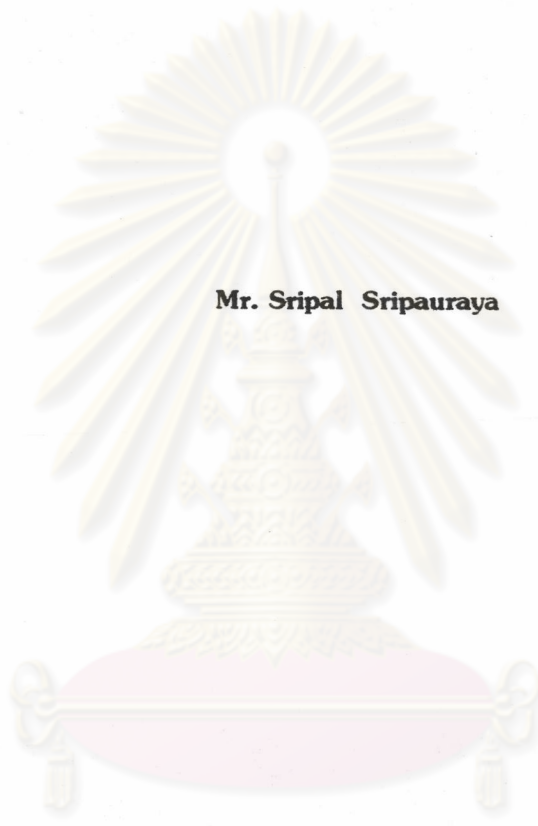
ศูนย์วิทยทรัพยากร
วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
ภาควิชานิติศาสตร์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

พ.ศ. 2539

ISBN 974 - 634 - 187 - 1

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

GENERAL AVERAGE UNDER THAI MARITIME LAW



Mr. Sripal Sripauraya

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School

Chulalongkorn University

1996

ISBN 974 - 634 - 187 - 1

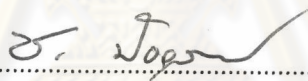
หัวข้อวิทยานิพนธ์ การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายพาณิชย์ของไทย
โดย นายศรีपाल ศรีเปารยะ
ภาควิชา นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา อาจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม อาจารย์สมพร ไพลิน

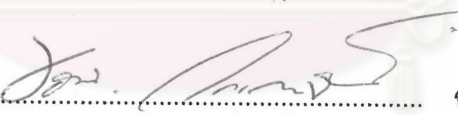


บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับเป็น
ส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต



..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร. สันติ นงสุวรรณ)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. ชุมพร บัจจุสานนท์)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(อาจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
(อาจารย์สมพร ไพลิน)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร. ไมทชิต เอกจริยกร)

พิมพ์ต้นฉบับบทคัดย่อวิทยานิพนธ์ภายในกรอบสี่เหลี่ยมนี้เพียงแผ่นเดียว



ศรีपाल ศรีเปาระยะ : การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายพาณิชย์ของไทย (GENERAL AVERAGE UNDER THAI MARITIME LAW) อาจารย์ที่ปรึกษา : อาจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ , อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม : อาจารย์สมพร ไพลิน , 255 หน้า . ISBN 974-634-187-1

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึงสิทธิหน้าที่เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เรื่องดังกล่าวยังไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ แต่มีการกล่าวถึงเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ดังนั้น สิทธิดังกล่าวจึงขาดความชัดเจนว่าจะเป็นไปในลักษณะใด โดยศึกษาถึงที่มาของแนวความคิดว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หลักการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายของต่างประเทศที่มีความสำคัญทางด้านพาณิชย์นาวี ตลอดจนจารีตประเพณีที่ถือปฏิบัติกันอยู่ในการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ

จากการศึกษาพบว่า หลักการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเป็นความสัมพันธ์ทางกฎหมายลักษณะหนึ่งซึ่งพัฒนามาจากหลักกฎหมายของชาวโรมันที่สืบทอดมาจากจารีตประเพณีการค้าในสมัยโบราณ กฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปของประเทศไทยนั้น มีที่มาจากหลักกฎหมายดังกล่าว ทำให้มีการยอมรับ York-Antwerp Rules ซึ่งเกิดจากการตกลงประชุมร่วมกันของประเทศต่างๆ มาใช้ในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปได้อย่างแพร่หลาย ส่วนในทางปฏิบัติของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในประเทศไทยนั้น มีการตกลงกันนำเอา York-Antwerp Rules มาใช้ในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปโดยปรากฏอยู่ใน ใบตราส่ง สัญญาชาร์เตอร์เรือ และกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล เป็นต้น การตกลงกันดังกล่าวไม่สามารถบังคับกันได้ตามกฎหมายเพราะไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายไทยรองรับแต่ศาลสามารถใช้ช่องทางตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หาหลักกฎหมายมาปรับกับข้อเท็จจริงได้ และการที่ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวยังทำให้สิทธิหน้าที่ตามพระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับข้างต้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้นไม่สมบูรณ์จนกว่าจะมีการตรากฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปขึ้นใช้บังคับ

ดังนั้นประเทศไทยต้องมีการตรากฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยกำหนดหลักการที่เป็นแนวคิดพื้นฐานอันเป็นที่มาของมูลแห่งหนี้ ส่วนวิธีการคิดคำนวณค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเห็นควรกำหนดไว้กว้างๆ และเปิดช่องให้สามารถตกลงเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่นได้ ในการตรากฎหมายดังกล่าวเห็นควรพิจารณาเทียบเคียงจากหลักกฎหมายใน York-Antwerp Rules และกฎหมายของต่างประเทศที่มีบทบาทสำคัญในกิจการพาณิชย์นาวี โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับโครงสร้างของระบบกฎหมายไทยด้วย

ภาควิชานิติศาสตร์
สาขาวิชานิติศาสตร์
ปีการศึกษา2539

ลายมือชื่อนิสิต
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม
.....

C570792: MAJOR LAW

KEY WORD: GENERAL AVERAGE/AVERAGE/CARRIAGE OF GOODS BY SEA

SRIPAL SRIPAURAYA : GENERAL AVERAGE UNDER THAI MARITIME LAW.
THESIS ADVISOR: LECT. CHAYANTI GREIGARN, THESIS CO-ADVISOR :
MR. SOMPORN PAISIN, 255 pp. ISBN 974-634-187-1

This thesis focuses on the rights and duties of concerned parties involving general average. There is no specific provision of law on these maritime matters. However, the provision of the Carriage of Goods by Sea Act B.E.2534, the Arrest of Sea-Going Ships Act B.E. 2534 and the Ship Mortgage and Maritime Liens Act B.E. 2537 partially refer to such principle relating to these Acts. Thus, these rights and duties, as far as the principle of general average is concerned, are still ambiguous. The thesis, in these regards, intends to study the legal history of the general principle of general average according to the law of maritime countries as well as customs of maritime trade practicing within international shipping circle.

This study finds that the doctrine of general average is legal institution derived from Roman civil law which was adopted from old custom and trade practices of the Rhodians. The law on general average, having been developed in Roman law, becomes part of maritime law in many countries. For this reason, the York-Antwerp Rules, which were created by international conference, have been widely adopted to settle general average. In practice, the York-Antwerp Rules have also been adopted to settle general average within Thailand. The agreement on general average settlement is, for example, stated on bill of lading, charterparty and marine policy. The said agreement cannot be enforced according to law because there is no provision of Thai laws based on this matter. However, the court can refer to Section 4 of Civil and Commercial Code for the purpose of finding law relating to general average act. The fact that there is no provision of the law on general average causes rights and duties under the above 3 Acts relating to general average to be incomplete.

Therefore, Thailand should enact the legislation to legalize obligations resulting from general average act. Such legislation should lay down only the general principle of general average. However it may also go in details of general average adjustment to some extent but it should be allowed to be altered by agreement of parties concerned. In elaboration of the provision to be enacted, the York-Antwerp Rules and the law of maritime countries should be adopted taking in to account their consistency with the structure of Thai legal, system.

ภาควิชา.....นิติศาสตร์

สาขาวิชา.....นิติศาสตร์

ปีการศึกษา.....2539

ลายมือชื่อนิติ.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....



กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาเป็นอย่างยิ่งจาก ท่านอาจารย์ ชัยนติ ไกรกาญจน์ และท่านอาจารย์สมพร ไพสิน ที่กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและ คอยให้คำแนะนำ ชี้แนะแนวทางการวิเคราะห์ปัญหาตลอดจนแนวทางในการนำเสนอ รวมทั้ง รองศาสตราจารย์ ดร. ชุมพร บัจจุสานนท์ และรองศาสตราจารย์ ดร. ไมทชิต เอกจริยกร ที่กรุณารับเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และกรุณาให้คำแนะนำเพื่อให้เกิดความถูกต้องยิ่งขึ้น จนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณต่อท่านอาจารย์ทุกท่าน เป็นอย่างสูง ไว้ ณ ที่นี้

นอกจากนี้ ผู้เขียนขอแสดงความขอบคุณต่อ ดร. จุฬา สุขมานพ และคุณเสาวภาคย์ ปิยรัตน์ แห่งสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ ที่ให้ความเชื่อใจในเรื่องตำรา เอกสาร และให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ รวมทั้งบรรดาเพื่อนๆ พี่ๆ และน้องๆ ที่คอยให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจ

ท้ายนี้ ผู้เขียนหวังว่า วิทยานิพนธ์ฉบับนี้คงจะมีคุณค่าในทางวิชาการอยู่บ้างไม่มากนัก ความดีของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้หากมีอยู่บ้างก็ขอมอบแด่ บิดา มารดา ของผู้เขียนและ ครูบาอาจารย์ทุกๆ ท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้เขียนตั้งแต่อดีตจนปัจจุบัน ส่วนข้อบกพร่องทั้งหลายผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
บทที่ 1. บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย	6
ขอบเขตของการศึกษาวิจัย	6
สมมุติฐานของการศึกษาวิจัย	6
วิธีดำเนินการศึกษาวิจัย	7
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษาวิจัย	7
บทที่ 2. แนวความคิดว่าด้วยการเจ็ลยความเสียหายทั่วไป	8
กำเนิดและพัฒนาการของหลักการเจ็ลยความเสียหายทั่วไป	8
1. ยุคโรมัน	9
2. ยุคกลาง	13
3. ยุคกลาง - ปัจจุบัน	18
ความหมายและหลักการทั่วไปของการเจ็ลยความเสียหายทั่วไป	23
1. ความหมายของการเจ็ลยความเสียหายทั่วไป	24
2. หลักการทั่วไปของการเจ็ลยความเสียหายทั่วไป	28
2.1 ภัยที่ก่ออันตรายต้องมีอยู่จริง	28
2.2 การสละทรัพย์สินหรือออกค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ต้องสืบเนื่องมาจากเหตุจำเป็นที่ไม่ได้คาดหมาย	29
2.3 ต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาและพอสมควรแก่เหตุ	31
2.4 ต้องเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์แห่งความปลอดภัยร่วมกัน	32
2.5 ต้องมีทรัพย์สินได้รับความปลอดภัย	33

การกระทำที่ก่อให้เกิดความเสียหายทั่วไป	35
1. การเสียสละที่ก่อให้เกิดความเสียหายทั่วไป	35
1.1 การเสียสละของสินค้า	35
1.2 การเสียสละของเรือ	37
1.3 การเสียสละค้ำระวางเรือ	38
2. การออกค่าใช้จ่ายที่เป็นความเสียหายทั่วไป	39
2.1 ค่าใช้จ่ายเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัย	40
2.2 ค่าใช้จ่าย ณ เมืองท่าหลบภัย	44
2.3 ค่าใช้จ่ายแทนที่	47
3. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่เป็นผลมาจากความผิด	50
การคิดค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	56
1. กฎเกณฑ์และสถานที่ของการคิดคำนวณค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ..	56
2. บุคคลที่คิดคำนวณค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	59
3. สภาพบังคับของผลการคิดคำนวณค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป.....	63
การเรียกเก็บเงินที่ต้องรวมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	64
1. การใช้สิทธิยึดหน่วงโดยเจ้าของเรือ	65
2. การฟ้องคดี	69
2.1 บ่อเกิดแห่งมูลหนี้ของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	69
2.2 ภาระการพิสูจน์	76
การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตาม York-Antwerp Rules	80
1. ความเป็นมาทางประวัติศาสตร์	80
2. สรุปสาระสำคัญของ York-Antwerp Rules 1994	83
2.1 หลักเกณฑ์ของการตีความ	84
2.2 หลักเกณฑ์พื้นฐานของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	84
2.3 ความเสียหายทั่วไปโดยข้อตกลง	87
2.4 การแบ่งเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	88

3. ขอบเขตการใช้บังคับ York - Antwerp Rules	89
3.1 การตกลงให้ใช้ York - Antwerp Rules โดยสัญญาฉบับหนึ่งของ ทางทะเลระหว่างประเทศ	90
3.2 การตกลงให้ใช้ York - Antwerp Rules ภายใต้สัญญาชาร์เตอร์เรือ ..	93
3.3 การตกลงนำ York-Antwerp Rules ไปใช้โดยสัญญาประกันภัย ทางทะเล	96
4. ผลการใช้บังคับ York - Antwerp Rules	102
การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายของต่างประเทศ	107
1. ลักษณะของมูลหนี้ที่เกิดจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	107
1.1 กฎหมายของประเทศอังกฤษ	107
1.2 กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา	112
1.3 กฎหมายของประเทศสวีเดน	117
1.4 กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น	120
2. การยอมรับ York - Antwerp Rules โดยกฎหมายภายใน	125
บทที่ 3. การปรับใช้หลักการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายไทย	127
บ่อเกิดแห่งหนี้ตามกฎหมายไทยและสิทธิหน้าที่ของผู้ที่เกี่ยวข้องกับ การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	127
1. มูลหนี้ตามหลักนิติกรรมสัญญา	129
2. มูลหนี้ในนิติเหตุตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	131
2.1 จัดการงานนอกสั่ง	131
2.2 ลาภมิควรได้	134
2.3 การนิรโทษกรรมกรณีทำลายทรัพย์เพื่อป้องกันอันตราย ที่มีมาโดยฉุกเฉิน	137
3. มูลหนี้ตามกฎหมายเฉพาะเรื่อง	140
3.1 พระราชบัญญัติการรับประกันของทางทะเล พ.ศ. 2534	140
3.2 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534	145
3.3 พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบูรณสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ..	150

การตกลงให้ใช้กฎหมายต่างประเทศหรือหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศ	
เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	155
1. ข้อตกลงว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในใบตราส่งตามสัญญา	
รับขนของทางทะเล	156
2. ข้อตกลงว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในสัญญาเช่าเรือ	161
3. ข้อตกลงว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในกรรมกรรมประกันภัย	
ทางทะเล	163
4. สภาพปัญหาเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในประเทศไทย	169
กฎหมายไทยที่เป็นฐานรองรับการใช้กฎหมายต่างประเทศหรือหลักเกณฑ์	
ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	172
1. พระราชบัญญัติว่าด้วยการชดเชยแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481	172
2. กฎหมายเฉพาะเรื่องเกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี	178
2.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534	179
2.2 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534	182
2.3 พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537	184
การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปกรณีไม่มีการกำหนดข้อตกลงใดๆ ไว้	187
1. การหากฎหมายมาปรับกับข้อเท็จจริง	187
1.1 กรณีตามกฎหมายเฉพาะเรื่องว่าด้วยการพาณิชย์นาวี	187
1.2 กรณีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	191
2. การใช้มาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์	196
2.1 จารีตประเพณี	206
2.2 กฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง	210
2.3 หลักกฎหมายทั่วไป	212

	หน้า
บทที่ 4. บทสรุปและข้อเสนอแนะ	218
บทสรุป	218
ข้อเสนอแนะ	225
1 การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า	225
1.1 ปัญหาการปรับใช้กฎหมาย	225
1.2 ปัญหาในทางปฏิบัติของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	227
2 การแก้ไขปัญหาในระยะยาว	228
2.1 การยกร่างกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	228
2.2 ปัญหาในทางปฏิบัติของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป	231
รายการอ้างอิง	233
ภาคผนวก	239
ประวัติผู้เขียน	255

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย