

## บทที่ 4

### หลักกฎหมายว่าด้วยเรื่องความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตรายตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ

ความต้องการใช้สินค้าอันตรายมีมากขึ้นเรื่อยๆ ไม่ว่าจะเป็นน้ำมัน ก๊าซ หรือสารเคมี เมื่อตลาดต้องการสินค้าอันตราย การขนส่งก็ต้องเข้ามามีบทบาทในการขนย้ายสินค้าเหล่านี้ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากสินค้าอันตรายเหล่านี้ นอกจากจะส่งผลกระทบต่อมนุษย์แล้ว ก็ยังส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งประเด็นดังกล่าวเป็นประเด็นที่ทุกประเทศต่างก็ให้ความสำคัญ ดังนั้น มาตรการในการป้องกันผลกระทบจากการขนส่งสินค้าอันตรายในทุกรูปแบบจึงเป็นแนวทางที่องค์กรหน่วยงานระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ฯลฯ ได้กำหนดขึ้นมาเพื่อให้บังคับกับทุกๆ ประเทศ เพื่อให้การดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายมีมาตรฐานสากล แต่อย่างไรก็ตาม แม้จะมีมาตรการที่เข้มงวดมากเพียงใด อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าอันตรายก็มีให้เห็นอยู่กันเป็นประจำ

องค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งจึงมีแนวความคิดที่ต้องออกกฎเกณฑ์กำหนดความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายขึ้นมา ซึ่งมีอยู่ด้วยหลายฉบับทั้งนี้จะแยกไปตามรูปแบบของการขนส่งและประเภทของสินค้าอันตราย โดยแต่ละฉบับก็มีหลักการในเรื่องของความรับผิด การจำกัดความรับผิด การประกัน และการตั้งกองทุน ซึ่งเป็นไปในลักษณะที่คล้ายคลึงกัน สำหรับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายนี้ จะเป็นความรับผิดที่ไม่ใช้ลักษณะสัญญา แต่จะเป็นเรื่อง ความรับผิดทางแพ่งต่อบุคคลที่ได้รับ ความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตราย โดยบุคคลนั้นไม่ได้เป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่ง อาจจะถูกกล่าวได้ว่า อนุสัญญาระหว่างประเทศที่จะกล่าวต่อไปนี้มีลักษณะความรับผิดคล้ายๆ กับเรื่องละเมิด แต่หลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดจะเป็นหลักกฎหมายขนส่งโดยทั่วไป กล่าวคือ เป็นการกำหนดความรับผิดโดยเด็ดขาดที่สามารถจำกัดความรับผิดได้ ในขณะเดียวกัน เพื่อให้บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายได้รับการชดเชยเยียวยาอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว จึงนำหลักความคิดในเรื่องของการประกันภัยและการจัดตั้งกองทุนเข้ามาไว้ในอนุสัญญาต่างๆ ในปัจจุบัน อนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวจะแบ่งออกตามประเภทของการขนส่งและประเภทของสินค้าที่ทำการขนส่ง ได้ดังนี้

ก) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเล ค.ศ. 1996 (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substance by Sea 1996 : HNS Convention)

ข) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 : CLC Convention) และพิธีสาร ค.ศ. 1976 (Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1976)

ค) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศสำหรับการชดใช้ความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 (International on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971) และพิธีสาร ค.ศ. 1976 (Protocol to the International on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1976 : Fund Convention)

ง) อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ทางรถไฟ และทางน้ำภายในประเทศ ค.ศ. 1989 (Convention on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels 1989 : CRTD Convention)

สำหรับขอบเขตของการศึกษาของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะขอศึกษาเฉพาะอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ทางรถไฟ และโดยเรือขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ค.ศ. 1989 เท่านั้น เนื่องจากอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดในการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเลจะเป็นไปตามอนุสัญญา HNS และหากเป็นเรื่องความรับผิดทางแพ่งจากมลพิษน้ำมันก็จะเป็นไปตามอนุสัญญา CLC และ FUND ซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศสองฉบับนี้ได้มีผู้ที่ศึกษาเอาไว้แล้ว ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอก้าวโดยย่อสำหรับอนุสัญญาดังกล่าว ดังนี้

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969 : CLC Convention) และพิธีสาร ค.ศ. 1976 (Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1976)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 ซึ่งต่อไปนี้จะขอเรียกว่า อนุสัญญา CLC ถือเป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่ว่าด้วยความรับผิดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายประเภทน้ำมันทางทะเลฉบับแรกเลยก็ว่าได้ และถือว่าเป็นต้นแบบให้กับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องความรับผิดทางแพ่งที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายประเภทอื่นๆ ตามมาภายหลังอีกมากมาย<sup>1</sup> อนุสัญญานี้จัดทำขึ้นโดยองค์การที่ปรึกษาด้านกิจการทางทะเล (IMCO) มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการกำหนดความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่เรือบรรทุกน้ำมันเกิดอุบัติเหตุ มีผลใช้บังคับแล้วเมื่อวันที่ 19 มิถุนายน ค.ศ. 1975 อนุสัญญานี้ได้นำหลักในเรื่องความรับผิดโดยเด็ดขาด หลักการจำกัดความรับผิด การประกันภัยภาคบังคับ การบังคับคดีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับบุคคลหลายฝ่ายที่มีนิติสัมพันธ์ในทางระหว่างประเทศ

อนุสัญญา CLC กำหนดให้เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายนับจากเวลาที่เกิดมลพิษน้ำมันขึ้น ความรับผิดตามอนุสัญญานี้จะเป็นความรับผิดอย่างเคร่งครัด แต่อย่างไรก็ตาม แม้จะต้องรับผิดแต่ก็เป็นความรับผิดอย่างจำกัดไว้ที่ 133 SDR\* ต่อตัน และจำกัดความรับผิดอย่างสูงไว้ที่ 14 ล้าน SDR ต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นหนึ่งครั้ง และอนุสัญญานี้ก็ได้กำหนดให้

<sup>1</sup> Michael Mason, Civil liability for oil pollution damage : examining the evolving scope for environment compensation in the international regime, Marine Policy 27 (2003) p. 1 : <[www.Elsevier.com/locate/marpol](http://www.Elsevier.com/locate/marpol)>

\* SDR (Special Drawing Right) หรือสิทธิพิเศษในการถอนเงิน ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า SDR เป็นหน่วยกำหนดค่าเงินที่กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund) นำมาใช้ครั้งแรกในปี ค.ศ. 1970 โดยที่ค่าของ SDR ได้รับการกำหนดให้อิงสกุลเงินของประเทศต่างๆ ได้แก่ เงินดอลลาร์ เงินยูโร เงินดอยช์มาร์ค เงินปอนด์ และเงินฟรังก์ โดยการถ่วงน้ำหนักเงินแต่ละสกุลให้สอดคล้องกับปริมาณการค้าระหว่างประเทศที่มีการใช้เงินสกุลนั้น โปรดดู บรรพช ทรัพย์มณฑล, กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ, (กรุงเทพฯ : สมาคมประกันวินาศภัย), หน้า 110.โดยอัตราค่า SDR ณ วันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2551 เมื่อเทียบกับค่าเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาอยู่ที่ 1 SDR = 1.61467 US Dollar, available from : <[www.imf.org/external/np/fin/data/rms\\_sdrv.aspx](http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx)>.

เจ้าของเรือต้องจัดหาประกันหรือหลักประกันอย่างอื่นให้มีวงเงินครอบคลุมเท่ากับจำนวนเงินที่จำกัดความรับผิดไว้อย่างสูง อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับกับเรือเดินทะเลทุกประเภทที่ใช้บรรทุกน้ำมันแบบ Bulk แต่สำหรับเรือเดินทะเลที่บรรทุกน้ำมันมากกว่า 2,000 ตันที่จะต้องจัดหาประกันหรือหลักประกันอื่นๆ แต่เจ้าของเรือไม่มีสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้ หากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของเรือเอง

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศสำหรับการชดเชยความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 (International on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971) และพิธีสาร ค.ศ. 1976 (Protocol to the International on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1976 : Fund Convention)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศสำหรับการชดเชยความเสียหายจากภาวะมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 ซึ่งต้องไปนี้จะเรียกว่า FUND จัดทำขึ้นโดยองค์การที่ปรึกษาด้านกิจการทางทะเล (IMCO) เช่นเดียวกับอนุสัญญา CLC อนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับแล้วในวันที่ 16 ตุลาคม ค.ศ. 1978 วัตถุประสงค์ของอนุสัญญาฉบับนี้ ก็เพื่อตั้งกองทุนระหว่างประเทศขึ้นเพื่อชดเชยค่าเสียหายเนื่องจากภาวะมลพิษที่เกิดจากน้ำมัน ในกรณีการชดเชยค่าเสียหายภายใต้อนุสัญญา CLC ไม่เพียงพอ หรือกรณีที่เจ้าของเรือหรือผู้รับประกันหรือผู้ที่จัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นๆ ไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายได้ ซึ่งเงินที่นำมาเข้าในกองทุนส่วนหนึ่งมาจากผู้ที่นำเข้าน้ำมันต่าง ๆ โดยที่วงเงินกองทุน FUND จะกำหนดวงเงินถึง 135 SDR

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดและการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเล ค.ศ. 1996 (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substance by Sea 1996 : HNS Convention)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดและการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเล ค.ศ. 1996 ซึ่งต่อไปนี้จะขอเรียกว่า อนุสัญญา HNS เป็นหลักเกณฑ์ที่จัดทำขึ้นโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization) ณ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เมื่อวันที่ 3 มีนาคม ค.ศ. 1996 โดยอนุสัญญา HNS นี้ยังไม่มีผลใช้บังคับ แต่หลายประเทศก็ได้นำแนวทางหลักเกณฑ์



ของอนุสัญญาฉบับนี้ไปใช้ในการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเล โดยที่อนุสัญญา HNS ได้มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

อนุสัญญา HNS ให้ความสำคัญที่เกี่วกันจากสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเลเท่านั้น คำว่า "สารอันตรายและเป็นพิษ" ที่อยู่ในบังคับของอนุสัญญาฉบับนี้ คือ สารอันตรายและเป็นพิษที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาและข้อบังคับต่างๆ ที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้จัดทำขึ้น ได้แก่

(1) น้ำมัน และสารเหลวตามลักษณะที่ระบุไว้ในภาคผนวก 1 และภาคผนวก 2 ตามลำดับของอนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับการป้องกันมลภาวะทางเรือ ค.ศ. 1973 ซึ่งแก้ไขโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978 (MARPOL 73/78)

(2) สารเหลวที่เป็นอันตรายตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับระหว่างประเทศว่าด้วยวิธีการดำเนินการและอุปกรณ์ของเรือในการบรรทุกสารเคมีใน Bulk ค.ศ. 1983

(3) สารอันตราย วัตถุหรือสิ่งของที่บรรจุในหีบห่อตามข้อบังคับสินค้าอันตรายทางทะเลระหว่างประเทศ (IMDG Code)

(4) สารเหลวที่มีจุดวาบไฟต่ำกว่า 60 องศาเซลเซียส โดยใช้วิธี Close up

(5) ก๊าซเหลวตามธรรมชาติที่ระบุไว้ในข้อบังคับระหว่างประเทศว่าด้วยวิธีการดำเนินการและอุปกรณ์ของเรือในการบรรทุกก๊าซเหลวใน bulk ค.ศ. 1983

#### ขอบเขตการบังคับใช้

อนุสัญญา HNS ใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเลเท่านั้น ซึ่งจะนับตั้งแต่เวลาที่สารอันตรายและเป็นพิษได้ขนย้ายโดยใช้อุปกรณ์จากเรือนั้น จนกระทั่งสารอันตรายและเป็นพิษถูกขนถ่ายออกจากเรือ หรือในกรณีที่ไม่มีอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ ให้นับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกขนขึ้นและขนถ่ายลงเมื่อพ้นจากท่าเรือ อนุสัญญา HNS นี้จะไม่ใช้บังคับความเสียหายที่เกิดจากการรั่วไหลของน้ำมันหรือสารกัมมันตภาพรังสี นอกจากนี้แล้ว อนุสัญญานี้ ก็จะไม่ใช้ในกรณีที่อนุสัญญาฉบับนี้ไม่สอดคล้องกับกฎหมายที่เกี่ยวกับค่าชดเชยของลูกจ้างหรือการประกันสังคม และจะไม่ใช้บังคับกับเรือรบ หรือเรือใดๆ ที่รัฐเป็นเจ้าของหรือเรือที่ใช้ในกิจการของรัฐเท่านั้น

### หลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิด

อนุสัญญา HNS ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องของการรับผิดไว้เป็นแบบเคร่งครัด เช่นเดียวกับอนุสัญญาและหลักความรับผิดโดยเด็ดขาดอื่นๆ เนื่องจากความสำคัญของสภาพปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้น หากจะให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากสารอันตรายและเป็นพิษจะต้องเรียกร้องให้ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายรับผิด โดยที่เขาเองต้องมีภาระการพิสูจน์ให้เห็นถึงความร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดขึ้นและหลักในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลที่กำหนดวงเงินความรับผิดไว้น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับความเสียหายจากการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเล ดังนั้น อนุสัญญานี้ กำหนดให้เจ้าของเรือจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสารอันตรายและเป็นพิษ เว้นเสียแต่ว่า เจ้าของเรือจะพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นเกิดมาจากสงคราม การก่อกองร้ายหรือปรากฏการณ์ทางธรรมชาติที่มีลักษณะร้ายแรงซึ่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงหรือป้องกันได้ หรือความเสียหายเกิดจากกระทำของบุคคลที่สามโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดความเสียหาย เป็นต้น หลักเกณฑ์ในการกำหนดความรับผิดอย่างเด็ดขาดนี้มีประโยชน์ต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายในการที่ไม่ต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่กฎหมายผลักดันไปให้เจ้าของเรือที่จะต้องพิสูจน์ให้เข้าช้อยกเว้น ถึงแม้ว่าจะทำให้ราคาการเอาประกันจะสูงขึ้นก็ตาม อันอาจจะส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคสินค้าอันตรายนั้น ๆ ฉะนั้น เพื่อช่วยลดความเสี่ยงดังกล่าว อนุสัญญานี้ ก็ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งกองทุนขึ้นเพื่อชดเชยความเสียหายอีกทางหนึ่ง

### การจำกัดความรับผิด

เนื่องจากเจ้าของเรือที่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามความหมายของสัญญาฯ รับขน ในปัจจุบันไม่ได้เดินทางไปกับเรือด้วย ฉะนั้น หลักเกณฑ์ทั่วไปของการขนส่งจึงกำหนดให้เจ้าของเรือสามารถที่จะจำกัดความรับผิดของตนได้ หากจะให้เจ้าของเรือต้องรับผิดเต็มจำนวนเลยก็อาจจะไม่ยุติธรรมสำหรับเขาเท่าไรนัก และจะส่งผลกระทบต่อภาคธุรกิจนี้และบุคคลอื่นๆ อีกจำนวนมาก ดังนั้น แนวความคิดที่ให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดก็มีขึ้นพร้อมกับแนวทางในการเยียวยาผู้ที่ได้รับความเสียหายในรูปแบบของการประกันหรือหาหลักทรัพย์มาค้ำประกัน และการจัดตั้งกองทุน

การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือตามอนุสัญญา HNS แยกออกเป็นสองส่วนด้วยกันคือ ในกรณีเรือที่มีน้ำหนักไม่เกิน 2,000 ตันกรอส จะจำกัดความรับผิดไว้ที่ 10 ล้านหน่วยคิดบัญชี และในกรณีเรือที่มีน้ำหนักเกิน 2,000 ตันกรอสขึ้นไป สำหรับเรือที่มีน้ำหนักอยู่ระหว่าง 2,001-50,000 ตันกรอส ให้จำกัดความรับผิดไว้ที่ 1,500 หน่วยคิดบัญชีต่อหนึ่งตันกรอส แต่ไม่เกิน

82 ล้านหน่วยคิดบัญชี สำหรับเรือที่มีน้ำหนักเกิน 5,000 ตันกรอสขึ้นไป ให้จำกัดความรับผิดไว้ที่ 360 หน่วยคิดบัญชี ต่อหนึ่งตันกรอส แต่ไม่เกิน 100 ล้าน หน่วยคิดบัญชี ส่วนเรือที่มีน้ำหนักเกินกว่า 100,000 ตันกรอส ให้จำกัดความรับผิดไว้ที่ 100 ล้าน หน่วยคิดบัญชี

แต่อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือไม่ว่าจะจำกัดความรับผิดของตนได้ หาก ความเสียหายที่เกิดจากสารอันตรายและเป็นพิษนั้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของเรือเอง

การตั้งกองทุนเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

การตั้งกองทุนตามอนุสัญญา HNS นี้ เป็นเงื่อนไขหนึ่งในการที่เจ้าของเรือจะสามารถจำกัดความรับผิดได้ นอกเหนือจากการที่เจ้าของเรือต้องจัดหาประกันหรือหลักทรัพย์อื่น ๆ เป็นประกันในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษ ทั้งนี้ กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือที่ต้องร้องขอต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบในการจัดตั้งกองทุนตามจำนวนเงินที่ตนสามารถจำกัดความรับผิดได้ นอกจากเจ้าของเรือที่จัดตั้งกองทุนได้แล้วนั้น กฎหมายยังเปิดช่องให้ผู้รับประกันหรือบุคคลที่เป็นผู้จัดหาหลักประกันสามารถจัดตั้งกองทุนได้ด้วยเช่นเดียวกัน กองทุนตามอนุสัญญานี้ ถือว่าเป็นกองทุนที่มีขึ้นเพื่อช่วยเหลือเยียวยาผู้เสียหายในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดเพราะเหตุที่ว่า ผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้าไม่ได้แจ้งให้เจ้าของเรือทราบว่าสินค้านั้นเป็นสารอันตรายและเป็นพิษ ในกรณีเช่นนี้ ผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้าจะเป็นผู้ที่ต้องรับผิดในความเสียหายจากสารอันตรายและเป็นพิษเอง หรือในกรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถที่จะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายได้หรือหลักประกันที่จัดหาให้ไม่นั้นไม่ครอบคลุมเพียงพอ หรือในกรณีที่มีความเสียหายที่เกิดขึ้นมีจำนวนสูงกว่าความรับผิดของเจ้าของเรือ

อย่างไรก็ดี ในกรณีที่ความเสียหายจากการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเลเกิดจากการกระทำหรือดเว้นการกระทำของผู้ที่ได้รับความเสียหายเสียเอง ในกรณีนี้ นอกจากเจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดแล้ว กองทุนก็ไม่ต้องรับผิดต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายด้วย

สำหรับเงินที่กองทุนจะนำไปชดเชยให้กับผู้เสียหายนั้น ส่วนหนึ่งจะมาจากผู้รับสินค้าที่เป็นสารอันตรายและเป็นพิษ (หมายความถึง ผู้รับตราส่ง หรือผู้ซื้อนั่นเอง) และจำนวนเงินที่กองทุนจะขึ้นสูงสุดนี้จะชดเชยให้กับผู้ที่ได้รับความเสียหายเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 250 ล้านหน่วยคิดบัญชี

ส่วนการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ ยังไม่มีอนุสัญญาที่ว่าด้วยเรื่อง ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากการขนส่งสินค้าอันตรายโดยเฉพาะดังเช่นการขนส่ง สินค้าอันตรายรูปแบบอื่นๆ ที่กล่าวมาข้างต้น แต่อนุสัญญาที่ว่าด้วยความรับผิดในความปลอดภัย เพื่อบุคคลภายนอก ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดเพื่อบุคคลที่สามบนพื้นดินจากอากาศยาน ต่างประเทศ ค.ศ. 1952 หรือ อนุสัญญารุงโรม (Convention on Damage caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface : Rome Convention 1952) และ พิธีสารแก้ไข อนุสัญญา ค.ศ. 1978 (Protocol to the Convention on Damage caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface : Rome Convention 1978 : Protocol Montreal 1978) โดย อนุสัญญานี้ก็มีหลักการเดียวกับอนุสัญญาอื่นๆ ที่กำหนดให้เป็นความรับผิดของอากาศยาน ต่างประเทศที่ตกหรือสิ่งของในอากาศยานตกใส่บุคคลที่อยู่บนพื้นดิน แต่ก็จำกัดความรับผิดไว้ ที่ 10,500,00 ฟรังก์ทองคำ\* ต่อน้ำหนักของอากาศยานที่น้ำหนักเกิน 50,000 กิโลกรัม แต่อย่างไร ก็ดี อนุสัญญาที่กำหนดให้เป็นความรับผิดของอากาศยานที่ต้องรับผิดไม่ใช้ผู้ประกอบการขนส่ง ทางอากาศ

#### 4.1 หลักเกณฑ์ความรับผิดตาม Convention on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels 1989

##### 4.1.1 ความเป็นมาของอนุสัญญา

Convention on Civil Liability for Damage Caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels 1989 (อนุสัญญาว่า ด้วยความรับผิดทางแพ่งในความปลอดภัยที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ทางรถไฟ และโดยยานพาหนะทางน้ำภายในประเทศ ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า "อนุสัญญา CRTD") ได้จัดทำขึ้น ขึ้นมา ณ เมืองเจนีวา วันที่ 10 ตุลาคม 1989 ถูกริเริ่มจัดทำขึ้นโดยความร่วมมือของ คณะกรรมาธิการการผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งสินค้าอันตรายซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของ UNECE : United Nations Economic Commission for Europe ที่จัดตั้งขึ้นในปีค.ศ. 1947 ประกอบไปด้วยประเทศสมาชิกทั้งหมด 56 ประเทศทั้งที่อยู่ในยุโรป อเมริกาเหนือ เอเชีย โดยอยู่ ภายใต้การดูแลของคณะมนตรีเศรษฐกิจและสังคมแห่งสหประชาชาติ (United Nations Economic

---

\* ฟรังก์ทองคำ (Gold Franc) เป็นหน่วยเงินสมมติ ปัจจุบัน 1 หน่วยเงินฟรังก์ทองคำ มีน้ำหนักเท่ากับ 65.5 มิลลิกรัมของทองคำบริสุทธิ์ 90%



and Social Council) และมีสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการทำให้อกฎหมายเอกชนเป็นเอกบุ (International Institute for the Unification of Private Law : UNIDROIT) ได้ทำการยกร่างขึ้นมา ในครั้งแรก ทั้งนี้เพื่อเป็นหลักปฏิบัติระหว่างประเทศในการขนส่งสินค้าอันตรายให้มีความ สอดคล้องเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการนำไปปรับใช้ และเพื่อให้การประกันแก่ผู้ได้รับความ เสียหายได้รับการชดใช้ค่าเสียหายอย่างรวดเร็วและเพียงพอ นอกจากนี้แล้ว ผู้จัดทำก็ยังม วัตถุประสงค์ที่จะให้การขนส่งสินค้าอันตรายนั้นมีความปลอดภัยเท่าที่จะสามารถทำได้และมี กฎเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานเพื่อให้การใช้บังคับมีแนวทางเดียวกัน<sup>2</sup>

อนุสัญญา CRTD นี้ยังไม่มีผลใช้บังคับใดๆ ทั้งสิ้น แต่มีประเทศที่ได้ลงนามไว้แล้ว อยู่ 2 ประเทศคือ ประเทศเยอรมัน และประเทศโมรอกโค และอีกหนึ่งประเทศที่ได้เป็นคู่สัญญา ของอนุสัญญานี้คือประเทศไลบีเรีย<sup>3</sup>

#### 4.1.2 ขอบเขตการใช้บังคับอนุสัญญา

อนุสัญญา CRTD นี้ จะใช้บังคับกับกรณีที่เกิดความเสียหายเกิดขึ้นระหว่าง การขนส่งสินค้าอันตรายในลักษณะที่เป็นสินค้าที่ทำการขนส่งจริงๆ ส่วนความเสียหายที่เกิดจาก สินค้าอันตรายจากการอื่นๆ ไม่อยู่ในบังคับของอนุสัญญานี้ ถึงแม้ว่า คณะทำงานของผู้แทน รัฐบาลบางประเทศต้องการที่จะขยายขอบเขตของอนุสัญญาให้ครอบคลุมถึงกิจกรรมทุกประเภท ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย แต่แนวความคิดนี้ไม่ได้รับการสนับสนุนจากผู้แทนรัฐบาลอื่นๆ ส่วน ใหญ่ เพราะพิจารณาแล้วเห็นว่ากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตรายอื่นๆ เช่น การผลิต ก็จะมี กฎหมายกำหนดเรื่องหลักเกณฑ์ไว้อยู่แล้ว

อนุสัญญานี้ กล่าวถึงรูปแบบของการขนส่งไว้ 3 รูปแบบ แต่ถ้าจะกล่าว ให้ถูกต้องก็ต้องกล่าวว่าเป็นเรื่องของรูปแบบการขนส่ง 2 รูปแบบ และอีก 1 ประเภทของ ยานพาหนะ ได้แก่ การขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ทางรถไฟ และการขนส่งสินค้าอันตรายโดย ยานพาหนะทางน้ำภายในประเทศ ดังนั้น การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ก็ไม่อยู่ในบังคับของอนุสัญญา

<sup>2</sup> Malcolm Evans, Convention on Civil Liability for damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland navigation Vessels (CRTD) : Explanatory Report, (New York : United Nations, 1990), 1-2 pp.

<sup>3</sup> Available from : <[www.unce.org/trans/danger/publi/crtd/status.html](http://www.unce.org/trans/danger/publi/crtd/status.html)>

นี้ เว้นเสียว่าจะเป็นเรื่องการขนส่งแบบที่ยานพาหนะบรรทุกอยู่บนยานพาหนะที่อยู่ในบังคับของอนุสัญญาฯ เช่น อากาศยานบรรทุกอยู่ในเรือขนส่งทางน้ำภายในประเทศ เป็นต้น

อนุสัญญา CRTD นี้จะใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดขึ้นในอาณาเขตของรัฐภาคีและเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในรัฐภาคี รวมถึงกรณีที่ได้มีการใช้มาตรการในการป้องกันบรรเทาความเสียหายไม่ว่าจะได้ทำขึ้นที่ไหน<sup>4</sup> ซึ่งความเสียหายมีความหมายดังนี้<sup>5</sup>

(1) ความสูญเสียในชีวิตหรือการบาดเจ็บทางร่างกายที่เกิดในหรือนอกยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าอันตราย โดยที่การสูญเสียหรือความเสียหายนั้นต้องเป็นผลสืบเนื่องจากสินค้าอันตรายเหล่านั้น

---

<sup>4</sup> CRTD Convention Article 2 "This Convention shall apply

(a) to damage sustained in the territory of a State Party and caused by an incident occurring in a State Party

(b) to preventive measure, wherever taken, to prevent or minimize such damage."

<sup>5</sup> CRTD Convention Article 1.10 " Damage means

(a) loss of life or personal injury on board or outside the vehicle carrying the dangerous goods caused by those goods;

(b) loss of or damage to property outside the vehicle carrying the dangerous goods caused by those goods, to the exclusion of any loss of or damage to other vehicle in the same train of vehicle or any loss of or damage to property on board such vehicles;

(c) loss or damage by contamination to the environment caused by the dangerous goods, provided that compensation for impairment of the environment other than for loss of profit from such impairment shall be limited to costs of reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken;

(d) the costs of preventive measures and further loss or damage caused by preventive measures.

Where it is not reasonably possible to separate damage caused by the dangerous goods from that caused by other factors, all such damage shall be deemed to be caused by the dangerous goods."

(2) การสูญเสียหรือความเสียหายในทรัพย์สินที่อยู่นอกยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าอันตราย โดยที่การสูญเสียหรือความเสียหายนั้นต้องเป็นผลสืบเนื่องจากสินค้าอันตรายเหล่านั้น ยกเว้นการสูญเสียหรือความเสียหายต่อยานพาหนะอื่นที่อยู่ในยานพาหนะหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่อยู่ในยานพาหนะนั้น

(3) การสูญเสียหรือความเสียหายทางด้านมลพิษทางสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากสินค้าอันตราย

(4) ค่าใช้จ่ายสำหรับมาตรการในการป้องกัน และการสูญเสียหรือความเสียหายที่เกิดจากการใช้มาตรการในการป้องกันนั้น

“มาตรการในการป้องกัน”<sup>6</sup> หมายถึง มาตรการใดๆ ที่เหมาะสมกับการที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งกระทำขึ้นเพื่อที่จะป้องกันหรือลดความเสียหาย

อาจจะกล่าวได้ว่า ความเสียหายที่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา CRTD นี้ จะต้องเป็นความเสียหายที่เป็นผลมาจากสภาพของสินค้าอันตรายนั่นเอง หมายความว่า ในขณะที่บรรทุกสินค้าอันตราย เกิดการระเบิด ลูกไหม้ ละลาย ปนเปื้อนของสินค้าอันตรายนั้นอันก่อให้เกิดความเสียหายตามที่ได้กล่าวมาข้างต้น แต่หากความเสียหายที่เกิดขึ้นมิได้เกิดจากตัวสินค้าอันตรายแล้ว เช่น อาจเกิดจากการขัดรถชนกันเองทำให้เกิดการระเบิด ในกรณีเช่นนี้ก็จะไม่นำอนุสัญญา CRTD นี้มาใช้บังคับ

อนุสัญญา CRTD จะใช้บังคับกับความเสียหายที่เกิดระหว่างการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ทางรถไฟ และทางน้ำภายในประเทศ<sup>7</sup> นับตั้งแต่กระบวนการของการขนถ่ายสินค้าขึ้นยานพาหนะจนถึงกระบวนการขนถ่ายสินค้าลงจากยานพาหนะ<sup>8</sup> นอกจากนี้แล้วยังรวมถึงกรณีที่ยานพาหนะที่แล่นไปตามท้องถนน ทางรถไฟ หรือทางน้ำ ที่ได้บรรทุกยานพาหนะที่

<sup>6</sup> CRTD Convention Article 1.11

<sup>7</sup> CRTD Convention Article 3 “This Convention shall apply to claims, other than arising out of any contract for the carriage of goods or passengers, for damage caused during carriage of dangerous goods by road, rail or inland navigation vessel.”

<sup>8</sup> CRTD Convention Article 3.3 “Carriage of dangerous goods by road, rail or inland navigation vessel includes the period from the beginning of the process of loading the goods onto the vehicle for carriage until the end of the process of unloading the goods.”

บรรจूसินค้าอันตรายไว้ ก็ให้ถือว่ายานพาหนะที่แล่นอยู่นั้นเป็นยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าอันตรายด้วยเหมือนกัน<sup>9</sup> หากความเสียหายเกิดขึ้นบนยานพาหนะดังกล่าว ก็สามารถนำอนุสัญญา CRTD มาปรับใช้ได้

ในบางครั้ง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวเนื่องกับสินค้าอันตรายอาจจะประกอบไปด้วยหลายสาเหตุด้วยกัน ในกรณีที่ไม่สามารถแยกแยะได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากสาเหตุใดนั้น ตามอนุสัญญาระดับนี้ก็ได้ระบุให้ถือว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากสินค้าอันตราย แต่อย่างไรก็ตาม ข้อสันนิษฐานนี้ ก็ไม่ถือว่าเป็นข้อสันนิษฐานเด็ดขาด เนื่องจากผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถที่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากสาเหตุใดมากกว่ากันได้ และหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายไม่ได้เกิดจากตัวสินค้าอันตราย อนุสัญญา CRTD นี้ก็จะไม่นำมาใช้บังคับตามที่ได้อ้างมาแล้วข้างต้น ในกรณีเช่นนี้ จะรับผิดชอบอย่างไรก็ต้องเป็นไปตามกฎหมายอื่น

#### 4.1.3 ข้อยกเว้นการบังคับใช้อนุสัญญา

เนื่องจากหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดที่เกี่ยวกับความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าอันตรายนั้นมีอนุสัญญาและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกันหลายเรื่อง ซึ่งมีทั้งข้อที่เหมือนกันและแตกต่างกัน สำหรับข้อที่เหมือนกันก็คือ หลักเกณฑ์ที่ใช้ในเรื่องของความรับผิดโดยทั่วๆ ไป จะค่อนข้างเหมือนกัน ส่วนรายละเอียดที่ต่างกันนั้น ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นเรื่องของประเภทของสินค้าอันตรายที่มีอนุสัญญาที่กำหนดไว้เป็นเฉพาะกรณี อีกทั้งในเรื่องของการจำกัดความรับผิดในแต่ละอนุสัญญาก็จะมีรายละเอียดที่ต่างกันไป ดังนั้น อนุสัญญา CRTD ก็ได้กำหนดข้อยกเว้นที่จะไม่นำอนุสัญญา CRTD นี้ไปใช้บังคับ ในกรณีดังต่อไปนี้

(1) ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าอันตรายทางเรือเดินทะเล เรือชายฝั่ง หรือ อากาศยาน<sup>10</sup>

<sup>9</sup> CRTD Convention Article 3.4 "where the vehicle on board which the dangerous goods have been loaded is carried over part of the journey by another vehicle without the goods being loaded, such goods shall be deemed, during that part of the journey, to be carried solely on board that other vehicle."

<sup>10</sup> CRTD Convention Article 3.5 "This Convention shall not apply when the vehicle on board which the dangerous goods have been loaded is carried by sea-going ship, sea-borne craft or aircraft."



(2) ความเสียหายที่เกิดจากสารกัมมันตภาพรังสีภายใต้อนุสัญญาปารีส ค.ศ. 1960 ว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของบุคคลภายนอกต่อพลังงานนิวเคลียร์และพิธีสารสัญญาแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ. 1964 หรือตามอนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งในความเสียหายอันเกิดจากสารกัมมันตภาพรังสี หรือบรรดาพิธีสารแก้ไขของอนุสัญญาที่ได้กล่าวมานอกจากนี้ อนุสัญญา CRTD จะไม่ใช้บังคับในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดจากสารกัมมันตภาพรังสีมีกฎหมายภายในของรัฐภาคีนั้นๆ กำหนดเป็นความรับผิดชอบไว้ดังเช่นอนุสัญญาปารีสหรืออนุสัญญาเวียนนา<sup>11</sup>

(3) กรณีที่บทบัญญัติฉบับนี้ไม่สอดคล้องกับกฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับค่าชดเชยของลูกจ้างหรือการประกันสังคม<sup>12</sup>

(4) กรณีที่ใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากสัญญารับขนของหรือคนโดยสาร

(5) กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นภายในสถานที่บุคคลภายนอกไม่สามารถเข้าไปได้ เช่น โรงงาน เป็นต้น เพราะถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการที่อยู่ภายในสถานที่นั้น กฎหมายที่จะใช้บังคับก็จะมีหลักเกณฑ์เฉพาะที่จะใช้บังคับ<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> CRTD Convention Article 4(b) "This Convention shall not apply to damage caused by a nuclear substances

(i) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy and its additional Protocol of 28 January 1964 or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage or any amendments to those Conventions, or

(ii) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to person who may suffer damages as either the Paris or the Vienna Convention as referred to under (i)."

<sup>12</sup> CRTD Convention Article 3.2 "This Convention shall not apply to the extent that its provisions are incompatible with those of the applicable law relating to workmen's compensation or social security schemes."

<sup>13</sup> CRTD Convention Article 4(a)

#### 4.1.4 หลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดตามอนุสัญญา

อนุสัญญา CRTD นี้ อยู่บนหลักการในเรื่องความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) เนื่องจาก ผู้ร่างกฎหมายมองว่า จะเป็นการก่อภาระไปให้ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือจากตัวสินค้าอันตรายที่อยู่ในระหว่างการควบคุมดูแลของผู้ขนส่ง หากจะให้ผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่า ผู้ขนส่งนั้นจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหายขึ้นมา เพราะข้อเท็จจริงดังกล่าวว่าผู้ขนส่งเป็นผู้ที่รู้มากที่สุด ดังนั้น จึงมีแนวความคิดที่ต้องการให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดแก่ผู้เสียหาย เว้นแต่จะพิสูจน์ให้เห็นว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามที่กฎหมายกำหนด

##### 4.1.4.1 บุคคลที่จะต้องรับผิดตามอนุสัญญา

ในการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น ผู้ที่เกี่ยวข้องจะมีทั้งหมดอยู่ประกอบไปด้วย ผู้ขนส่ง (Carrier) ผู้ส่ง (Consignor) ผู้รับตราส่ง (Consignee) และบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย สำหรับผู้ที่จะต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายตามอนุสัญญา CRTD นี้ ได้กำหนดบุคคลฝ่ายแรกที่จะต้องรับผิดได้แก่

ก) ผู้ขนส่ง ซึ่งข้อ 1.8 ของอนุสัญญา CRTD ก็ได้ให้คำนิยามคำว่า “ผู้ขนส่ง” ไว้ดังนี้

(1) ในกรณีที่เป็นการขนส่งทางถนน หรือโดยยานพาหนะทางน้ำภายในประเทศ ให้หมายถึง บุคคลที่ในขณะที่เกิดเหตุการณ์เป็นผู้ที่ควบคุมยานพาหนะที่ได้บรรทุกสินค้าอันตราย ส่วนบุคคลที่มีชื่อเป็นเจ้าของยานพาหนะที่ได้จดทะเบียน ยานพาหนะ หรือในกรณีที่ไม่ได้มีการจดทะเบียน อนุสัญญานี้ ได้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าบุคคลที่มีชื่อดังกล่าวเป็นผู้ที่ควบคุมยานพาหนะในขณะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ให้เห็นได้ว่า บุคคลอื่นเป็นผู้ควบคุมยานพาหนะ

(2) ในกรณีที่เป็นการขนส่งทางรถไฟ ให้หมายถึง บุคคลหรือคณะบุคคลที่ดำเนินกิจการรถไฟในเส้นทางที่เกิดเหตุการณ์ และให้รวมถึงบุคคลที่ร่วมกันดำเนินกิจการรถไฟด้วย

ดังนั้น บุคคลที่ได้กล่าวมาข้างต้น จึงถือว่าเป็นผู้ขนส่งในอันที่จะต้องรับผิดชอบผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ทางรถไฟ และโดยยานพาหนะทางน้ำที่ใช้ภายในประเทศ<sup>14</sup>

ในบางกรณีเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้น อาจจะเป็นเหตุการณ์ต่อเนื่องที่เกิดจากเหตุอย่างเดียวกัน ดังนั้น ในกรณีนี้อนุสัญญา CRTD ก็ได้สันนิษฐานให้ผู้ขนส่งในขณะที่เกิดเหตุการณ์แรกเป็นผู้ต้องรับผิดชอบ<sup>15</sup> เว้นเสียแต่ว่าจะพิสูจน์ให้เห็นถึงข้อยกเว้นความรับผิดชอบดังที่จะได้กล่าวต่อไป

ส่วนคำว่าสินค้าอันตรายนั้น จะมีความหมายอย่างไรนั้น อนุสัญญา CRTD นี้ ก็ไม่ได้ให้ความหมายในเชิงที่ว่าจะต้องเป็นสินค้าอันตรายที่อาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างกว้างหรืออย่างแคบ แต่ได้กำหนดว่าสินค้าอันตรายตามที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญา CRTD นี้ให้หมายถึงสสารหรือสิ่งของตามการจำแนกประเภทตามระเบียบข้อบังคับว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของยุโรป (ADR) หรือเป็นไปตามบทบัญญัติใดๆ ของอนุสัญญานี้ ซึ่งการจำแนกประเภทของสินค้าอันตรายตาม ADR นี้ก็มีลักษณะเดียวกับการจำแนกประเภทของสินค้าอันตรายตาม UN Recommendation และตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 นั้นเอง

เนื่องจากหลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามอนุสัญญา CRTD นี้ เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด ดังนั้น เมื่อปรากฏเหตุที่ว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าอันตรายแล้วนั้น ผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการนั้น แต่อย่างไรก็ตาม การที่จะให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยที่เขาไม่ได้มีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ก็ดูจะไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่ง ดังนั้น หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ให้เข้า

<sup>14</sup> CRTD Convention Article 4.1 "...the carrier at the time of an incident shall be liable for damage caused by any dangerous goods during their carriage by road, rail or inland navigation vessel."

<sup>15</sup> CRTD Convention Article 5.2 "If an incident consists of a series of occurrences having the same origin, the liability shall attach to the carrier at the time of the first of such occurrences."

เงื่อนไขดังต่อไปนี้ได้ แม้จะมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าอันตราย ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ ซึ่งข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าอันตรายตามอนุสัญญา CRTD นี้ มีดังนี้<sup>16</sup>

(1) ความเสียหายนั้นเกิดจากสงครามไม่ว่าจะในรูปแบบสงครามกลางเมือง สถานะการเป็นศัตรูต่อกัน การจลาจล หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่ไม่ว่าอย่างไรก็ตามไม่สามารถหลีกเลี่ยงชัดเจนได้

(2) ความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยจงใจของบุคคลภายนอกแต่เพียงผู้เดียว

(3) ผู้ส่งหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องคนอื่นๆ ละเลยเพิกเฉยไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ในการแจ้งถึงสภาพอันตรายของบรรดาสินค้าที่ต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ และผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นก็ไม่ทราบหรือไม่อาจจะทราบได้ถึงสภาพอันแท้จริงของสินค้าอันตรายนั้นด้วย

นอกจากนี้แล้ว ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตรายเกิดมา ผู้ขนส่งก็สามารถที่จะพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายเหล่านั้น เกิดจากการทำหรืองดเว้นการกระทำทั้งหมดหรือบางส่วนโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ที่ได้รับความเสียหายได้ ซึ่งในกรณีเช่นนี้ ผู้ขนส่งอาจจะไม่ต้องรับผิดชอบเลย หรืออาจจะยังคงต้องรับผิดชอบบางส่วนหากเป็นกรณีที่ต่างฝ่ายต่างก็ประมาทเลินเล่อเช่นกัน<sup>17</sup>

<sup>16</sup> CRTD Convention Article 5.4 "No liability shall attach to the carrier if he prove that :

(a) the damage resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or

(b) the damage was wholly caused by an act or omission with the intent to cause damage by a third person; or

(c) the consignor or any other person failed to meet his obligation to inform him of the dangerous nature of the goods, and that neither he nor his servants or agents knew or ought to have known of their nature."

<sup>17</sup> CRTD Convention Article 5.5 "If the carrier proves that the damage resulted wholly or partially either from an act or omission with the intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the carrier may be exonerated wholly or partially from his liability to such person."



จึงอาจสรุปได้ว่า ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าอันตรายตามอนุสัญญา CRTD นี้ เป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด กล่าวคือ กฎหมายสันนิษฐานไว้ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเสียก่อน เว้นแต่จะพิสูจน์เหตุยกเว้นทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด แต่อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งเป็นฝ่ายที่จงใจหรือประมาทเลินเล่อในการขนส่งสินค้าอันตรายแล้วก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นแล้วนั้น ผู้ขนส่งก็ต้องเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดต่อผู้ที่ได้รับความเสียหาย ทั้งนี้ ผู้ขนส่งจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดของตนได้ (ตามที่จะได้กล่าวต่อไปในหัวข้อเรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าอันตราย) เพราะผู้ขนส่งจะต้องรับผิดตามกฎหมายลักษณะละเมิดที่ต้องรับผิดในมูลค่าความเสียหายที่แท้จริงนั่นเอง ซึ่งหลักการนี้ก็ปรากฏอยู่ในอนุสัญญา CRTD นี้เช่นกัน ซึ่งกรณีนี้ที่ผู้ขนส่งจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดของตนได้ จะมีอยู่ 2 กรณีด้วยกัน คือ<sup>18</sup>

(1) เป็นการกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ของผู้ขนส่งเอง

(2) เป็นการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ของบรรดาลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ต้องปรากฏด้วยว่าเป็นการกระทำภายในขอบเขตของการว่าจ้างด้วย

ข) ผู้ส่งหรือบุคคลอื่นที่มีหน้าที่ในการแจ้งหรือบอกกล่าวลักษณะของสินค้าอันตรายให้ผู้ขนส่งทราบ

เนื่องจากผู้ส่งหรือบุคคลอื่นที่มีหน้าที่ในการแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพของสินค้าก่อนที่จะตกลงทำการขนส่งก่อนนั้น ถือว่าเป็นหน้าที่ที่สำคัญของบุคคลดังกล่าวที่จะต้องปฏิบัติให้เรียบร้อยเสียก่อน มิฉะนั้นแล้ว หากตัวผู้ขนส่งไม่รู้หรือไม่ควรรู้โดยเหตุเหมาะสมว่าสินค้านั้นเป็นสินค้าอันตราย เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นมา ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดแต่อย่างใด ทั้งนี้ เป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งประการหนึ่ง เพื่ออุดช่องว่างใน

<sup>18</sup> CRTD Convention Article 10.1 "The carrier shall not be entitled to limit his liability under this Convention if it is proved that the damage resulted from his personal act or omission or an act or omission of his servants or agents, committed with the intent to cause such damage or recklessly and with knowledge that such damage would probably result, provided that, in the case of such act or omission of a servants or agents, it is also proved that he was acting within the scope of his employment."

กรณีนี้ อนุสัญญา CRTD จึงกำหนดให้ผู้ส่งมีฐานะเสมือนเป็นผู้ขนส่งตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ในการที่จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตราย<sup>19</sup>

#### 4.1.4.2 การจำกัดความรับผิด

ในเรื่องของการรับผิดของผู้ขนส่ง กฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น มักจะมีการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เกือบทุกฉบับ เนื่องจาก หากให้ผู้ขนส่งเป็นฝ่ายที่ต้องแบกรับภาระในเรื่องของค่าเสียหายแต่เพียงฝ่ายเดียวก็จะทำให้การขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจชะงักได้ เพราะ ผู้ขนส่งอาจจะคิดค่าระวางการขนส่งที่มีราคาสูงขึ้นเพื่อให้ครอบคลุมความเสี่ยงที่เขาอาจจะต้องรับผิดในการขนส่งสินค้าได้ ซึ่งภาระในส่วนที่ค่าระวางเพิ่มสูงขึ้น ก็จะส่งผลกระทบต่อในด้านราคาของสินค้าที่อาจจะต้องปรับตัวสูงขึ้นได้ ดังนั้น เพื่อให้ธุรกรรมต่างๆ ดำเนินไปอย่างสมดุลกัน จึงมีแนวความคิดที่จะจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่อัตราหนึ่ง เพื่อที่จะกระจายความเสี่ยงภัยไปให้กับบุคคลอื่นให้รับผิดชอบด้วย

ตามข้อ 9 แห่งอนุสัญญา CRTD ได้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยมีการจำกัดความรับผิดโดยพิจารณาต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละครั้ง และจะแยกการจำกัดความรับผิดสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน ทางรถไฟ หนึ่งกรณี กับการขนส่งสินค้าอันตรายโดยยานพาหนะทางน้ำภายในประเทศอีกกรณีหนึ่ง

ก) สำหรับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางถนน ทางรถไฟ จะแบ่งออกเป็น 2 กรณีด้วยกัน คือ

- กรณีใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากการสูญเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บทางร่างกาย ให้จำกัดความรับผิดไว้ที่ 18 ล้าน หน่วยคิดบัญชี\*

<sup>19</sup> CRTD Convention Article 7 "Where no liability attaches to the carrier in accordance with article 5, paragraph 4 (c), the consignor or the other person referred to therein shall be deemed to be the carrier for the purpose of this Convention. However, article 5, paragraph 6 shall not apply in respect of claims for compensation for damage made against the consignor or the other person, nor shall article 13 to 17 apply to their liability under this Convention"

\* หน่วยคิดบัญชี (Unit of Account) ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 9 ของอนุสัญญา CRTD นี้ คือ สิทธิพิเศษในการถอนเงิน (Special Drawing Right) ที่ระบุตามกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

- กรณีใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอื่นๆ ให้จำกัดความรับผิดไว้ที่ 12 ล้าน หน่วยคิดบัญชี

ข) สำหรับการจำกัดความรับผิดของการขนส่งโดยยานพาหนะทางน้ำภายในประเทศ ก็แบ่งเป็น 2 กรณีเช่นเดียวกัน แต่จำนวนเงินไม่เท่ากับการจำกัดความรับผิดทางถนนหรือทางรถไฟ คือ

- กรณีใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเนื่องจากการสูญเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บทางร่างกาย ให้จำกัดความรับผิดไว้ที่ 8 ล้าน หน่วยคิดบัญชี

- กรณีใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอื่นๆ ให้จำกัดความรับผิดไว้ที่ 7 ล้าน หน่วยคิดบัญชี

สำหรับกรณีที่ผู้ส่งหรือบุคคลอื่นที่จะต้องรับผิดตามอนุสัญญานี้ ก็มีสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดตามข้อ 9 แห่งอนุสัญญา CRTD นี้ได้ดังเช่นผู้ขนส่ง

#### 4.1.4.3 สิทธิไล่เบี่ย

อนุสัญญานี้ไม่ตัดสิทธิผู้ขนส่งที่จะใช้สิทธิไล่เบี่ยที่มีต่อผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับตราส่งสินค้าที่ก่อให้เกิดอันตรายหรือจะไล่เบี่ยเอากับบุคคลอื่นๆ ที่เป็นผู้ที่ต้องรับผิด<sup>20</sup>

#### 4.1.5 การประกันภัยและการจัดตั้งกองทุน

อนุสัญญากำหนดให้ผู้ขนส่งทางถนนและผู้ขนส่งโดยเรือขนส่งทางน้ำภายในประเทศจะต้องเป็นผู้จัดหาประกันหรือหลักทรัพย์ทางการเงินอื่นๆ เช่นหนังสือค้ำประกันจากธนาคารพาณิชย์ หรือหลักประกันอื่นๆ ในวงเงินที่เท่ากับจำนวนเงินที่เขาได้ถูกจำกัดความรับผิดไว้ เว้นแต่ผู้ขนส่งทางถนนและทางน้ำภายในประเทศที่เป็นของรัฐและดำเนินการในฐานะที่เป็นรัฐก็ไม่ต้องมีหน้าที่ในการจัดหาประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ และผู้ขนส่งทางรถไฟซึ่งส่วนใหญ่แล้วก็มักจะเป็นหน่วยงานของรัฐ ไม่จำเป็นต้องมีหน้าที่ที่จะต้องหาประกันตามที่

<sup>20</sup> CRTD Convention Article 5.9 "Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against the consignor or the consignee of the goods causing the damage or against any other third party"

อนุสัญญาที่กำหนด<sup>21</sup> และประเทศภาคีแต่ละประเทศก็อาจจะก่อตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องของการออกหรือเห็นชอบหนังสือรับรองเพื่อแสดงให้เห็นว่าผู้ขนส่งได้จัดหาประกันหรือหลักทรัพย์อื่นๆ ที่ยังคงมีผลใช้บังคับได้ ซึ่งประกันภัยหรือหลักทรัพย์ทางการเงินอื่นๆ จะคุ้มครองความรับผิดของผู้ขนส่งตลอดระยะเวลาภายใต้อนุสัญญานี้ ซึ่งอนุสัญญานี้ ก็ได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคีที่ผู้ขนส่งได้จดทะเบียนยานพาหนะไว้หรือประเทศภาคีที่ผู้ขนส่งมีสถานประกอบการหรือประเทศภาคีที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา ในกรณีที่ไม่มีสถานประกอบการหรือไม่ได้จดทะเบียนยานพาหนะไว้<sup>22</sup> มีอำนาจในการเห็นชอบกับหนังสือรับรองดังกล่าว เนื่องจากหนังสือรับรองมีความสำคัญอย่างมากในการที่จะทำการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านเข้าไปประเทศใดประเทศหนึ่ง ซึ่งเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจของประเทศภาคีมีสิทธิที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งแสดงหนังสือรับรองตลอดเวลา

หนังสือรับรองจะต้องจัดทำเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาฝรั่งเศส หรืออาจจะทำเป็นภาษาอื่นๆ ได้แต่ต้องมีคำแปลเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาฝรั่งเศสอย่างใดอย่างหนึ่ง และจะต้องมีเนื้อหารายละเอียด ดังต่อไปนี้

- ก) ตัวเลขของหนังสือรับรอง
- ข) ประเภทของยานพาหนะที่ใช้ทางถนนและเรือ
- ค) ชื่อ สถานประกอบการ หรือในกรณีที่ไม่มีสถานประกอบการคือให้ระบุชื่อภูมิลำเนาของผู้ขนส่ง
- ง) ประเภทของหลักทรัพย์
- จ) ชื่อและสถานที่ประกอบธุรกิจของผู้รับประกันหรือบุคคลอื่นๆ ที่เป็นผู้จัดหาหลักประกัน
- ช) ระยะเวลาที่มีผลใช้บังคับของหนังสือรับรองที่ซึ่งจะต้องไม่เกินไปกว่าระยะเวลาของประกันหรือหลักประกันอื่นๆ ที่ยังมีผลใช้บังคับอยู่

<sup>21</sup> CRTD Convention Article 16

<sup>22</sup> CRTD Convention Article 14



ผู้เสียหายสามารถฟ้องร้องบังคับกับผู้รับประกันหรือผู้ที่จัดหาหลักทรัพย์ได้โดยตรง โดยที่ผู้รับประกันสามารถใช้สิทธิยกข้อต่อสู้ที่ผู้ขนส่งมีต่อผู้ที่ได้รับความเสียหายได้เช่นเรื่องของการจำกัดความรับผิดเป็นต้น เว้นแต่เป็นเรื่องการล้มละลายของผู้ขนส่ง แต่อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันไม่สามารถยกข้อต่อสู้ที่ตนมีต่อผู้ขนส่งได้โดยตรง แต่ผู้รับประกันสิทธิที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งเข้ามาร่วมในกระบวนการพิจารณาได้

กรณีที่ผู้ขนส่งไม่ดำเนินการหาประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ นั้น อนุสัญญา CRTD ก็ได้ระบุว่าให้เป็นอำนาจของประเทศภาคีที่จะใช้มาตรการใดๆ ก็ได้เพื่อให้แน่ใจว่าบทบัญญัติของอนุสัญญาในส่วนที่ว่าด้วยเรื่องของการประกันภัยภาคบังคับนี้ จะได้รับการปฏิบัติอย่างจริงจัง บทบัญญัตินี้เป็นการเปิดช่องให้ประเทศภาคีหาวิธีการในการแก้ปัญหาในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว ซึ่งมาตรการหนึ่งที่นิยมใช้กันก็คือ การไม่อนุญาตให้ผู้ขนส่งสามารถประกอบกิจการขนส่งได้เลย<sup>23</sup>

นอกจากนี้แล้ว อนุสัญญา CRTD ก็มีหลักการเดียวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดในการขนส่งต่างๆ ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งหรือผู้รับประกันหรือผู้ส่งสินค้าอาจจะจัดตั้งกองทุนขึ้นมาเพื่อช่วยเหลือเยียวยาผู้ที่ได้รับความเสียหายอีกทางหนึ่ง กองทุนนี้จะประกอบไปด้วยเงินฝากในบัญชีต่างๆ หนังสือค้ำประกันจากธนาคาร และหลักประกันอื่นๆ

#### 4.1.6 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญา

การใช้สิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญานี้จะพ้นไปเว้นแต่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะนำคดีไปฟ้องร้องภายใน 3 ปี นับจากวันที่ผู้เสียหายรู้หรือควรจะรู้ถึงสภาพอันตรายและรู้ตัวผู้ขนส่ง แต่อย่างไรก็ตาม ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องตามมาตรานี้ ก็ไม่เหมือนกับบทบัญญัติไว้ในกฎหมายขนส่งอื่นๆ ที่กำหนดให้คู่สัญญาสามารถที่จะตกลงกันทำการขยายระยะเวลาในมาตรานี้ได้ แต่อย่างไรก็ตาม ในการฟ้องร้องเรียกร้องสิทธิตามอนุสัญญานี้มีกำหนดระยะเวลาอย่างมากที่สุดที่ 10 ปี หากผู้ที่ได้รับความเสียหายนำคดีมาฟ้องภายหลัง 10 ปี นับจากวันที่เกิดเหตุและเพื่อประโยชน์แก่การพิจารณา แต่สำหรับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องเกณฑ์ที่จะใช้นับระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องนี้ให้ถือเอาเหตุการณ์อันหลังสุดเป็นเกณฑ์<sup>24</sup>

<sup>23</sup> HNS Convention Article 12.10

<sup>24</sup> CRTD Convention Article 18

#### 4.1.7 การบังคับตามคำพิพากษาของศาล

อนุสัญญากำหนดให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายสามารถนำคดีมาฟ้องร้องในศาลของประเทศภาคีใดประเทศหนึ่ง ได้ดังต่อไปนี้<sup>25</sup>

- ที่เกิดขึ้น
- ก) ประเทศที่ความเสียหายเกิดขึ้นเป็นผลมาจากเหตุการณ์
  - ข) ประเทศที่เหตุการณ์เกิดขึ้น
  - ค) ประเทศที่ได้ใช้มาตรการในการป้องกันเพื่อลดความเสียหาย

ง) ประเทศที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา

ในกรณีของยานพาหนะหรือเรือที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ได้จดทะเบียนไว้ในประเทศภาคี ให้ถือว่าประเทศนั้นถือเป็นภูมิลำเนาของผู้ขนส่งอีกที่หนึ่งด้วย

คำพิพากษาใดๆ ที่ได้ทำขึ้นในศาลของประเทศที่ได้ระบุไว้ข้างต้น อนุสัญญา CRTD นี้ได้กำหนดให้สามารถบังคับใช้ในประเทศภาคีอื่นๆ ของอนุสัญญานี้ด้วย เป็นการแก้ปัญหาในเรื่องการบังคับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ เนื่องจาก โดยหลัก ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งมักจะไม่นิยมรับบังคับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ เนื่องจากแต่ละประเทศต่างก็มีอำนาจอธิปไตยของประเทศนั้นๆ แต่ก็มีข้อยกเว้นตามหลักต่างตอบแทนที่ศาลของแต่ละประเทศจะบังคับให้ตอบแทนกันและกัน แต่อย่างไรก็ดี การบังคับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศก็มีข้อยกเว้นให้ประเทศภาคีอื่นไม่ต้องบังคับให้ก็ได้ หากเป็นกรณีที่คำพิพากษาที่ได้ทำขึ้นนั้น กระทำโดยกลฉ้อฉล หรือกรณีที่จำเลยไม่ได้รับการบอกกล่าวอย่างพอสมควรในการที่จะดำเนินคดี หรือกรณีที่กระบวนการพิจารณาคดีดำเนินไปอย่างไม่เป็นธรรม<sup>26</sup>

เนื่องจากอนุสัญญา CRTD เป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่จัดทำขึ้นมาโดยองค์ระหว่างประเทศและยังไม่มีผลใช้บังคับอยู่ในขณะนี้ จึงควรจะศึกษาถึงแนวทางปฏิบัติต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบแห่งในการขนส่งสินค้าอันตรายควบคู่กันไป เพื่อนำมาพิจารณาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศไทยว่าเหมือนหรือแตกต่างกันอย่างไรบ้าง สำหรับกฎหมายของประเทศที่จะศึกษา คือ กฎหมายของประเทศอังกฤษ

<sup>25</sup> CRTD Convention Article 19

<sup>26</sup> CRTD Convention Article 20



#### 4.2 หลักกฎหมายของประเทศอังกฤษว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย

ประเทศอังกฤษเป็นประเทศหนึ่งที่มีการนำเข้าส่งออกสินค้าอันตรายเป็นจำนวนมากเช่นเดียวกับประเทศอุตสาหกรรมอื่นๆ และก็ประสบปัญหาเช่นเดียวกับประเทศไทยที่มีหลักเกณฑ์ที่ว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายมากมายและกระจัดกระจายอยู่ในแต่ละหน่วยงานซึ่งอาจส่งผลทำให้ผู้ประกอบการขนส่งอาจจะไม่ได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งก็จะมีโทษทั้งทางแพ่งและทางอาญา สำหรับกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น ประเทศอังกฤษก็ได้้นำแนวทางปฏิบัติสากลมาบัญญัติเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรเช่นกัน<sup>27</sup> สำหรับกฎหมายที่เกี่ยวข้องของสินค้าอันตรายในประเทศอังกฤษก็มีอยู่หลายฉบับเหมือนกับประเทศไทย ยกตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติปิโตรเลียม ค.ศ. 1879 (Petroleum Act 1879) และ พระราชบัญญัติปิโตรเลียม (การรวมกลุ่ม) ค.ศ. 1928 (Petroleum (Consolidation) Act 1928) ที่เป็นกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับกับผู้ที่ต้องการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับน้ำมัน ในกรณีที่ต้องการเปิดสถานีน้ำมันจะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ ใบอนุญาตนี้จะต้องออกใหม่ทุกๆ ปี กฎหมายนี้ยังรวมถึงเงื่อนไขในการบรรจุ การบำรุงรักษา ให้ได้มาตรฐานตามที่เจ้าหน้าที่ของรัฐกำหนดอีกด้วย ซึ่งถือว่าเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการขนส่งสินค้าอันตรายจนกระทั่งถึงในช่วงปี 1980

หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการออกกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายที่สำคัญในประเทศอังกฤษคือ คณะกรรมการเพื่อความปลอดภัยและสุขภาพ (Health and Safety Executive) ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐที่มีอำนาจในการออกระเบียบข้อบังคับต่างๆ เพื่อที่จะคุ้มครองคุณภาพชีวิตของประชาชนในประเทศ ซึ่งการขนส่งสินค้าอันตรายนั้นก็ถือว่าเป็นเรื่องที่จะต้องให้ความสำคัญระมัดระวังอย่างสูงในการที่จะต้องควบคุมการขนส่งสินค้าอันตรายให้ปลอดภัยมากที่สุด สำหรับระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวกับการดำเนินวิธีการขนส่งสินค้าอันตรายได้แก่ The Carriage of Dangerous Goods and Use of Transportable Pressure Equipment Regulations 2007 ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 2007 เนื้อหาของระเบียบข้อบังคับนี้ได้กำหนดให้การจำแนกประเภทของสินค้าอันตราย การกำหนดรายชื่อสินค้าอันตรายที่ใช้บรรทุกทางถนนและทางรถไฟให้เป็นไปตามข้อกำหนดของคณะกรรมการยุโรปว่าด้วยข้อบังคับในการขนส่งสินค้าอันตรายทางบก (ADR) และทางรถไฟ (RID) การบรรจุสินค้าอันตราย การติดเครื่องหมาย ฉลาก และป้าย การจัดแยกและการขนถ่ายสินค้าอันตราย เอกสารที่ใช้สำหรับการ

<sup>27</sup> David Lowe, *Intermodal Freight Transport*, (UK : Butterworth, 2005), p.218.

ขนส่งสินค้าอันตราย และแนวทางในการป้องกันและระงับอุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าอันตราย หลักเกณฑ์ต่างๆ นี้มีลักษณะคล้ายคลึงกับข้อบังคับในการขนส่งสินค้าอันตรายของประเทศไทย เช่นกัน เนื่องจากหลักเกณฑ์ดังกล่าวถือเป็นหลักเกณฑ์ที่ทุกประเทศจะต้องใช้บังคับการ วิธดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายทั้งสิ้น

ส่วนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดเพื่อความเสียหายจากการขนส่งสินค้า อันตรายของประเทศอังกฤษนั้น จากการศึกษาพบว่า ประเทศอังกฤษได้ออกระเบียบข้อบังคับที่ เกี่ยวกับการค้าทางเรือ (การจำกัดค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากมลพิษน้ำมัน) ค.ศ. 2003 (Statutory Instrument 2003 No. 2559 The Merchant Shipping (Oil Pollution Compensation Limits) Order 2003 ระเบียบข้อบังคับนี้เป็นการนำหลักการของอนุสัญญา CLC ที่ประเทศอังกฤษได้ให้ สัตยาบันไว้มาออกเป็นกฎหมายภายใน ซึ่งประเทศอังกฤษได้นำไปใส่เอาไว้ในพระราชบัญญัติ การค้าทางเรือ ค.ศ. 1995 (The Merchant Shipping Act 1995) ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ก็ได้นำ หลักการของอนุสัญญา CLC มาใช้บังคับด้วย

สำหรับกฎหมายว่าด้วยความรับผิดเพื่อความเสียหายจากการขนส่งน้ำมันข้างต้น ถือว่าเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่ว่าด้วยเรื่องความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากการ ขนส่งสินค้าอันตรายเพียงประเภทเดียวเท่านั้น ส่วนสินค้าอันตรายประเภทอื่นๆ ไม่ปรากฏว่ามี กฎหมายเฉพาะเพื่อการนั้น ในกรณีที่เกิดความเสียหายจากสินค้าอันตรายประเภทอื่นๆ หรือเกิด จากการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ กฎหมายที่จะนำมาปรับใช้ก็คือ ก็มีอยู่หลายส่วนด้วยกัน ไม่ว่าจะ เป็นกฎหมายลักษณะสัญญาหรือกฎหมายลักษณะละเมิด นอกจากนี้แล้วยังมีกฎหมาย ลายลักษณ์อักษรอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย คือ กฎหมายสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

กฎหมายลักษณะสัญญาของประเทศอังกฤษในส่วนที่กล่าวถึง การขนส่งสินค้า อันตราย จะพบอยู่ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1924 และพระราชบัญญัติการรับ ขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 ซึ่งเป็นกฎหมายที่อนุวัติการมาจาก Hague Rules และ Hague-Visby Rules ตามลำดับ ซึ่งหลักการก็จะคล้ายกับกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลของ ประเทศไทยเช่นเดียวกัน กล่าวคือ ผู้ขนส่งนั้น มีหน้าที่ในการขนส่งสินค้าที่ได้รับมอบหมายมาให้ ถึงที่ปลายทาง โดยจะต้องใช้ความระมัดระวังโดยสมควร (reasonable care) หากไม่ใช้ความ ระมัดระวังก็ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยไม่สามารถยกเว้นความรับผิดได้



ในกฎหมายของประเทศอังกฤษ ได้แบ่งประเภทของผู้ขนส่งออกเป็น 2 ประเภท คือ ผู้ขนส่งสาธารณะ (Common Carrier) และ ผู้ขนส่งเอกชน (Private Carrier) ซึ่งความแตกต่างระหว่างผู้ขนส่งสองประเภทนี้ ได้แก่<sup>28</sup>

(1) ผู้ขนส่งสาธารณะมีหน้าที่ในการรับขนของตามให้แก่บุคคลใดๆ ที่ร้องขอให้เขารับขนสินค้าให้ โดยที่ผู้ขนส่งสาธารณะไม่สามารถปฏิเสธไม่รับจัดการขนส่งได้ เว้นแต่ จะมีกฎหมายให้สิทธิที่จะปฏิเสธไม่รับขน แต่ผู้ขนส่งเอกชนนั้นไม่มีหน้าที่ดังกล่าว เพราะเขาสามารถที่จะตกลงหรือปฏิเสธที่จะรับขนอย่างไรก็ได้ ขึ้นอยู่กับความพึงพอใจของผู้ขนส่งเอง

(2) ผู้ขนส่งสาธารณะจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายในระหว่างการขนส่งสินค้า เว้นแต่จะเข้าข้อยกเว้นความรับผิดชอบประการ ได้แก่ การกระทำของพระเจ้า การกระทำของศัตรูพระราชา/พระราชินี ความผิดของผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้า สภาพแห่งของนั่นเอง หรือ การกระทำโดยฉ้อฉลของผู้ส่ง<sup>29</sup> ซึ่งหลักนี้ถือว่าเป็นหลักความรับผิดชอบโดยเด็ดขาดนั่นเอง

นอกจากนี้แล้วยังถืออีกว่าผู้ขนส่งสาธารณะมีฐานะเสมือนหนึ่งเป็นนายประกัน (Bailee) สินค้าที่ตัวเขาได้ทำการรับขน ส่วนผู้ขนส่งส่วนบุคคลจะรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อเท่านั้น ซึ่งภาระในการพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งส่วนบุคคลประมาทเลินเล่อ ตกอยู่แก่คู่สัญญาที่เป็นฝ่ายกล่าวอ้าง<sup>30</sup> แต่หากเข้าใจที่ว่าตอนส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งส่วนบุคคลสินค้ายังอยู่ในสภาพที่เรียบร้อย แต่พอมาถึงที่หมายปลายทาง สินค้ากลับได้รับความเสียหาย ในกรณีเช่นนี้ ถือว่า ผู้ขนส่งส่วนบุคคลมีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ว่าสินค้าดังกล่าวไม่ได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อของเขา แต่เกิดเนื่องมาจากสาเหตุอื่นๆ<sup>31</sup> ถือว่าเป็นการผลักภาระในการพิสูจน์ให้แก่ผู้ขนส่งส่วนบุคคล เนื่องจากในบางกรณี สภาพของเหตุการณ์ได้แสดงอยู่ในตัวอยู่แล้วว่าผู้ขนส่งน่าจะประมาท เพราะก่อนที่จะส่งมอบสินค้ายังอยู่ในสภาพที่

<sup>28</sup> Jasper Ridley, *The Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air*, (London : Shaw&Sons Ltd., 1982), pp. 7-8.

<sup>29</sup> Ibid, p. 15.

<sup>30</sup> *Whalley v. Wray* [1799] 3 Esp. 74.

<sup>31</sup> *Joseph Travers and Son Ltd. v. Cooper*, [1915] 1 K.B. 73.

เรียบร้อย แต่เพราะความเสียหายเกิดระหว่างการขนส่งของผู้ขนส่ง หากผู้ขนส่งไม่ประมาท ความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น\*

(3) ในเรื่องข้อสัญญายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น โดยหลักจะต้องตกลงไว้ให้ชัดเจนว่าจะยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในเรื่องใดบ้าง แต่ในกรณีที่ ข้อตกลงดังกล่าวไม่ชัดเจน ก็จะต้องอาศัยการตีความสัญญา ซึ่งในกรณีนี้ หากเป็นผู้ขนส่ง สาธารณะ จะถือว่ายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเฉพาะกรณีการเป็นนายประกันเท่านั้น ส่วนความรับผิดในความเสียหายหรือสูญหายเนื่องจากความประมาทเลินเล่อยังคงมีอยู่<sup>32</sup> ส่วนผู้ขนส่งส่วนบุคคล จะถือว่าไม่มีข้อตกลงดังกล่าวแต่อย่างใด เพราะความรับผิดของผู้ขนส่งส่วนบุคคลมีเฉพาะ ความรับผิดในความเสียหายหรือสูญหายเนื่องจากความประมาทเลินเล่อเท่านั้น เมื่อข้อตกลง ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไม่ชัดเจน ก็ไม่สามารถที่จะถือว่าเขาตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้<sup>33</sup>

สำหรับผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้แยกประเภทของผู้ขนส่งไว้อย่างกฎหมายอังกฤษ กฎหมายไทยถือแต่ว่า บุคคลใดที่รับขนส่งเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติ ก็อยู่ในความหมายของคำว่า ผู้ขนส่งทั้งสิ้น และในการทำสัญญาทางแพ่งนั้นต้องอยู่บนพื้นฐานความสมัครใจของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตามหลักความเป็นอิสระในการแสดงเจตนา ดังนั้น ผู้ขนส่งตามกฎหมายไทยก็สามารถที่จะปฏิเสธไม่ทำการขนส่งให้กับผู้ส่งได้ เว้นแต่จะมีกฎหมายกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

มีข้อสังเกตว่า ผู้ขนส่งนั้นมีหน้าที่ในการจัดหาเรือที่เหมาะสมแก่การเดินเรือ (Seaworthiness) ด้วย ดังนั้น หากผู้ขนส่งไม่ได้ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว แล้วเกิดความเสียหายแก่สินค้าที่เขาตกลงรับขนให้ นั้น ซึ่งความเสียหายนั้นมิได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง ในกรณีนี้ ผู้ขนส่งสามารถจะปลดเปลื้องความรับผิดของตนได้หรือไม่ ในประเด็นนี้แม้จะไม่ได้มีข้อตกลงไว้ใน สัญญารับขนของก็ตาม แต่ก็เป็นหน้าที่ตามจารีตของเจ้าของเรือที่ต้องจัดการให้เรือ อุปกรณ์การ

---

\* หลักการในการผลักภาระการพิสูจน์ไปให้ฝ่ายผู้ขนส่ง เป็นหลักที่เรียกว่า "Res Ipsa Loquitur" หมายความว่า สิ่งทั้งหลายที่เกิดขึ้นย่อมพิสูจน์ได้ด้วยตัวเอง ไม่จำเป็นต้องให้ใครมาพิสูจน์ โปรดดู จรัญ ภักดีธนากุล, คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ : จีระวิชาการพิมพ์, 2549), หน้า 183-184.

<sup>32</sup> Price and Company v. Union Lighterage Company, [1904] 1 K.B. 412.

<sup>33</sup> Fagan v. Green and Edward Ltd., [1926] 1 K.B. 102

เดินเรือรวมทั้งบุคคลากรให้พร้อมเสมอสำหรับการเดินเรือ และในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้ทำหน้าที่ดังกล่าว หรือคู่สัญญารับขนได้ทำสัญญาตกลงยกเว้นความรับผิดให้แก่เจ้าของเรือที่ไม่ดำเนินการจัดหาเรือให้เหมาะสมกับการเดินทะเลก็ตาม ผู้ขนส่งก็ยังคงจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีที่ไม่จัดหาเรือที่เหมาะสมในการเดินทะเล<sup>34</sup> ทั้งนี้ ผู้ขนส่งไม่สามารถยกเว้นความรับผิดของตนได้<sup>35</sup>

สำหรับผู้ส่งที่เป็นคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้น ก็มีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพของสินค้าอันตรายนั้น พร้อมทั้งคำแนะนำในการป้องกัน (ถ้ามี) หากฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าวผู้ส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการละเลยไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่ตน<sup>36</sup> ซึ่งในเรื่องของความรับผิดเนื่องจากสินค้าอันตรายนั้น ศาลของประเทศอังกฤษในสมัยก่อนตีความคำว่าสินค้าอันตราย (dangerous goods) โดยไม่ได้หมายความเฉพาะสินค้าที่มีสภาพเป็นอันตรายในตัวของมันเอง เช่น สินค้าที่ระเบิดได้ หรือติดไฟได้เท่านั้น แต่หมายความรวมถึงทรัพย์สินที่ปกติทั่วไปอาจจะไม่ได้ก่อให้เกิดอันตรายอย่างความหมายทั่วไป แต่สินค้านั้นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าของบุคคลอื่นๆ ในกรณีเช่นนี้ ก็ถือว่า สินค้านั้นก่อให้เกิดอันตรายโดยผู้ส่งมีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบด้วย เมื่อผู้ส่งไม่แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ส่งก็ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน<sup>37</sup> แต่ในปัจจุบัน ประเทศอังกฤษก็เป็นประเทศหนึ่งที่น่าเอาหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศต่างๆ ในการจำแนกประเทศของสินค้าอันตรายเช่นเดียวกับประเทศไทย ดังนั้น ปัญหาในการตีความคำว่า

<sup>34</sup> Owner of Cargo Onboard SS Waikato v New Zealand Shipping Co. [1899] 1 Q.B. 56 and Kopitoff v Wilson [1876] 1 Q.B.D. 377.

<sup>35</sup> Goodfellow (Charles) Lumber Sales v. Verreault, Hovington and Verreault Navigation Inc. [1971] 1 L.L.R. 185 (Canadian Sup. Ct.).

<sup>36</sup> The Carriage of Goods by Sea Act 1971 Article 4.6 "Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability in the part of the carrier except to general average, if any."

<sup>37</sup> Effort Shipping Co., Ltd v. Linden Management SA [1998] 1 Lloyd's Rep 337 (HL)

สินค้าอันตรายคงไม่มีแล้ว เนื่องจากผู้ส่งสินค้าอันตรายมีหน้าที่ในการให้ความมั่นใจในเรื่องของความปลอดภัย (Duties of Insuring Safety) และผูกพันในการที่จะต้องให้คำแนะนำที่สมควรเกี่ยวกับลักษณะของสินค้าที่มีความอันตราย ถ้าไม่ปฏิบัติ เขาก็จะต้องรับผิดชอบในผลเสียที่เกิดขึ้น<sup>38</sup> หน้าที่ในการแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบนั้นเป็นหน้าที่ที่จะต้องทำก่อนที่จะทำสัญญารับขนส่ง<sup>39</sup>

ส่วนกรณีที่สินค้าอันตรายก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก สิทธิในการนำคดีมาฟ้องของบุคคลภายนอกนั้น จะเป็นไปตามกฎหมายในเรื่องอื่นเช่นเดียวกับหลักการในประเทศไทย ซึ่งก็ได้แก่ กฎหมายละเมิด หรือกฎหมายสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

สำหรับความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น อย่างที่ได้กล่าวมาแล้ว ข้างต้น ความเสียหายที่เกิดขึ้น สามารถเกิดได้จากการกระทำละเมิดหรือเป็นการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนต่อหน้าที่ของตนตามที่ระบุไว้ในสัญญา ตามกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษนั้น ในการที่จะพิจารณาว่ากรณีใดเป็นความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำที่เป็นการละเมิดหรือการผิดสัญญาละเมิดนั้น พิจารณาได้จาก หากเป็นกรณีเรื่องละเมิดก็จะเป็นเรื่องความรับผิดที่เกิดจากการกระทำบางสิ่งบางอย่างให้แย่ลงกว่าเดิม ส่วนเรื่องของสัญญาก็จะเป็นเรื่องของการทำบางสิ่งบางอย่างไม่ดีกว่าที่ควรจะเป็น<sup>40</sup> หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ความเสียหายที่เกิดจากการละเมิดนั้น ความรับผิดที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้ตั้งแต่ต้นแล้ว ส่วนความรับผิดตามสัญญานั้นเป็นเรื่องของการฝ่าฝืนหน้าที่ที่คู่สัญญาได้ตกลงกันเอาไว้<sup>41</sup> นอกจากนี้แล้ว หลักกฎหมายในเรื่องสัญญาตามกฎหมายจารีตประเพณีจะมีหลักเกณฑ์ที่สำคัญคือประการหนึ่ง กล่าวคือ สัญญาต้องมีค่าตอบแทน (consideration) หากผู้เสียหายต้องการฟ้องคดีตามมูลสัญญา ก็ต้องนำสืบเกี่ยวกับองค์ประกอบของสัญญา คือ ค่าตอบแทนด้วย อย่างไรก็ตาม คดีบางเรื่อง ไม่สามารถที่จะชี้ชัดได้ว่าเกิดจากมูลสัญญาหรือมูลละเมิด ดังนั้น เพื่อความเป็น

<sup>38</sup> Philco Radio Corp v. Spurling [1949] 2 All E.R 882.

<sup>39</sup> Farrant v. Barnes [1826] 11 C.B.N.S 553

<sup>40</sup> Weir, *Int.Encl.Comp.L.xi*, ch. 12, *Complex Liabilities*, p 5. Cited in R.W.M. Dias and B.S. Markesins, *Tort Law*, (Great Britain : Oxford University Press, 1984), p.7

<sup>41</sup> R.W.M. Dias and B.S. Markesins, *Tort Law*, (Great Britain : Oxford University Press, 1984), p.5.



ธรรมในการคุ้มครองผู้เสียหาย ศาลของประเทศอังกฤษก็ให้สิทธิผู้เสียหายที่จะดำเนินคดีใน  
มูลละเมิดได้ ทำให้ไม่ต้องเสียเวลาในการนำสืบองค์ประกอบของสัญญาในส่วนของค่าตอบแทน<sup>42</sup>

กฎหมายละเมิดของประเทศอังกฤษเป็นกฎหมายจารีตประเพณีที่ว่าด้วยเรื่อง  
ความรับผิดของบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น ซึ่งหลักกฎหมายว่าด้วย  
เรื่องละเมิดนี้จะมีวิวัฒนาการมาจากคำตัดสินของศาล การทำละเมิดต้องทำให้เกิดความเสียหาย  
ถ้าไม่มีความเสียหาย ความรับผิดก็ไม่อาจเกิดขึ้นได้ ละเมิดเป็นความผิดที่เกิดจากการกระทำหรือ  
งดเว้นการกระทำที่ผิดหน้าที่ตามกฎหมายซึ่งไม่ได้เกิดจากสัญญาหรือความรับผิดตามหลัก  
Equity (เช่นความรับผิดของ Trustee เป็นต้น) กล่าวได้ว่า ละเมิดเป็นเรื่องของการผิดสิทธิทั่วไป  
(Jus in Rem) คือ สิทธิที่มีต่อบุคคลทั่วไปในการที่จะไม่ให้ใครทำละเมิด ส่วนการผิดสัญญาเป็น  
เรื่องของการผิดสิทธิหน้าที่ส่วนบุคคล (Jus in Personam) ดังนั้น การใดเป็นเรื่องของการผิดสัญญา  
หรือผิดหน้าที่ตามหลักกฎหมาย Equity ก็จะไม่มีลักษณะเป็นความผิดทางละเมิด เว้นแต่จะมี  
ลักษณะเป็นพิเศษ กล่าวคือ การกระทำมีความใกล้เคียงกับความผิดอาญา เช่น คดีที่มีคนตายหรือ  
ได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น<sup>43</sup> ความรับผิดในเรื่องละเมิด คือการที่บุคคลจะต้องรับผิดที่เกิดจากการที่ไม่  
ปฏิบัติตามหน้าที่ที่จะต้องให้ความระมัดระวังกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง อย่างไรก็ตามจะเรียกว่าเป็นการใช้  
ความระมัดระวังนั้น Lord Denning ได้กล่าวไว้ในคดี Roe v. Minister of Health<sup>44</sup> ว่า บุคคลใดๆ  
ก็ตามไม่ถือว่ามีหน้าที่ที่จะต้องให้ความระมัดระวังสำหรับการกระทำใดๆ ก็ตามที่ไม่สามารถคาด  
เห็นได้ว่าจะทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น หมายความว่า การกระทำใดๆ ก็ตามที่ไม่  
สามารถคาดหมายได้ว่าจะทำให้ผู้อื่นเดือดร้อนก็ไม่ถือว่าเป็นการฝ่าฝืนหน้าที่ในอันที่จะต้องให้  
ความระมัดระวังไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้นมา สำหรับมาตรฐานในการใช้ความระมัดระวัง โดย  
หลักจะใช้มาตรฐานของวิญญูชน<sup>45</sup> แต่ในบางครั้งบุคคลที่ใช้ทักษะในด้านใดด้านหนึ่งเป็นพิเศษ  
ความระมัดระวังก็ต้องใช้ความระมัดระวังในระดับเดียวกับบุคคลที่อยู่ในฐานะเดียวกัน อย่างเช่น  
กรณีของผู้ขนส่ง ก็ต้องใช้ความระมัดระวังในการขนส่งสินค้าในระดับของผู้ขนส่งสินค้านั้นๆ

<sup>42</sup> Lister v. Romford Ice & Cold Storage Co., Ltd. [1957] อ้างถึงใน ประเสริฐ ป้อมป้อง  
ศึก, "ข้อสังเกตบางประการต่อกฎหมายรับขนทางอากาศ", วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี ปีที่ 1  
ฉบับที่ 1 (เมษายน 2549) : หน้า 34.

<sup>43</sup> ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช, กฎหมายอังกฤษว่าด้วยลักษณะสัญญาและละเมิด, (พระนคร :  
สุวรรณศรี, 2479), หน้า 135 และโปรดดูคดี Winsor v. United Airlines [1960].

<sup>44</sup> [1954] 2 Q.B 66

<sup>45</sup> Weld-Blundell v. Stephens [1920] A.C. 956, 986 and Stapley v. Gypsum Mines  
Ltd. [1953] A.C. 663,681,687

หากเป็นสินค้าอันตราย การให้ความระมัดระวังตรวจสอบ บรรทุกสินค้าลงเรือก็ต้องมากกว่าการขนส่งสินค้าโดยทั่วไป นอกจากนี้แล้ว การกระทำของจำเลยในบางกรณีก็อาจที่จะไม่ต้องรับผิดชอบ โจทก์ก็ได้ หากความเสียหายที่เกิดขึ้นไกลกว่าเหตุ (Damage too remote)

สำหรับความรับผิดตามกฎหมายในเรื่องละเมิดของประเทศอังกฤษอาจจะสรุปได้ เป็น 4 ประเภท ได้แก่

1. ความเสียหายในตัวของมันเอง เป็นกรณีที่โจทก์ไม่ต้องพิสูจน์ว่าได้รับความเสียหายโดยความเป็นจริง เช่น เรื่องบุกรุกที่ดิน (Tresspass) เพราะการบุกรุกถือว่าการก่อให้เกิดความเสียหายในตัวอยู่แล้ว แม้ความเป็นจริง โจทก์เองจะยังไม่รู้ว่าผู้บุกรุกเข้ามาในที่ของตนก็ตามที่ การบุกรุกจะเป็นละเมิดต่อเมื่อไม่มีอำนาจหรือข้อยกเว้นของกฎหมายหรือตามสัญญาหรือด้วยความยินยอมจากเจ้าของอสังหาริมทรัพย์
2. ความรับผิดที่จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่ามีความเสียหายเกิดขึ้น หลักนี้เป็นหลักในเรื่องของความรับผิดในเรื่องละเมิด มาจากทฤษฎีความรับผิด กล่าวคือ ฝ่ายโจทก์ในฐานะที่เป็นผู้ที่ถูกกล่าวอ้างว่าจำเลยกระทำละเมิดต่อตนนั้น โจทก์จะต้องเป็นฝ่ายที่จะต้องพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่าจำเลยจงใจหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนอย่างไร วิธีการนี้อาจจะไม่ใช่ธรรมเนียมแก่ฝ่ายผู้เสียหายมากนัก เนื่องจากปัญหาข้อเท็จจริงในบางกรณี ผู้เสียหายก็ไม่สามารถที่จะรู้เห็นได้ ดังนั้น จึงมีแนวความเห็นที่พัฒนาระบบความรับผิดในเรื่องละเมิดให้เกิดความเป็นธรรมแก่สังคมให้มากขึ้น
3. ความรับผิดละเมิดในกรณีที่ประมาทเลินเล่อ กล่าวคือ เป็นการละเว้นไม่ทำสิ่งซึ่งคนโดยทั่วไปพึงจะต้องให้ความระมัดระวังตามธรรมดาที่จะต้อง มีหน้าที่ที่จะต้องให้ความระมัดระวังมีอยู่ในบุคคลมากมาย เช่น หน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องให้ความระมัดระวังไม่ให้เกิดอันตรายแก่ผู้โดยสารหรือสินค้า หรือหน้าที่ของผู้เป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์อันมีสภาพเป็นอันตรายจะต้องให้ความระมัดระวังไม่ให้ผู้ที่ตนอนุญาตได้รับความเสียหาย การวินิจฉัยว่าการกระทำหรือละเว้นการกระทำของบุคคลจะเป็นประมาทเลินเล่อหรือไม่นั้น จะต้องวินิจฉัยโดยเทียบความประพฤติของผู้ที่กระทำละเมิดกับวิญญูชนโดยจะต้องพิจารณาข้อเท็จจริงในคดีเป็นเรื่องๆ ไป

4. ละเมิดในลักษณะที่สร้างความเดือดร้อนรำคาญ (Nuisance) เป็นความรำคาญอันเกิดจากการทำให้ผู้อื่นได้รับความเดือดร้อนรำคาญในอสังหาริมทรัพย์ของตน หรือเป็นการรบกวนละเมิดในสิทธิการะจำยอม

แต่อย่างไรก็ตาม หลักความรับผิดดังกล่าว เมื่อนำมาปรับใช้กับคดีบางเรื่องแล้ว อาจจะทำให้เกิดความไม่ยุติธรรมในสังคมขึ้นได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ บุคคลที่เป็นฝ่ายเสียเปรียบในการต่อสู้คดี และนอกจากนี้ เพื่อให้เกิดความสมดุลแก่ประโยชน์ของ สังคม จึงเกิดหลักในเรื่องของความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) และหลักการนี้ก็จะมี ปรากฏอยู่ในกฎหมายใหม่ๆ เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ<sup>46</sup>

สำหรับหลักในเรื่องความรับผิดโดยเคร่งครัดได้ปรากฏอยู่ในคำพิพากษาคดี Rylands v. Fletcher<sup>47</sup> โดยคดีนี้เป็นเรื่องที่จำเลยเป็นเจ้าของเหมืองแร่ที่อยู่ติดกับที่ดินของฝ่าย โจทก์ จำเลยได้สร้างเขื่อนกั้นทางน้ำ ทำให้น้ำนั้นไหลเข้าไปในที่ดินของโจทก์ ศาลพิพากษาให้ จำเลยรับผิดโดยเคร่งครัด โดยให้เหตุผลว่า บุคคลใดที่นำสิ่งใดก็ตามที่อาจก่อให้เกิดอันตรายเข้า มาในที่ดินของตน บุคคลนั้นก็ต้องจัดการเก็บรักษาสิ่งนั้นโดยไม่ให้ไปก่อความเดือดร้อนให้แก่ บุคคลอื่น

สำหรับประเด็นในเรื่องของเจ้าของยานพาหนะจะต้องรับผิดในการกระทำละเมิด ของผู้ขับขี่ยานพาหนะด้วยหรือไม่นั้น ตามแนวคำพิพากษาของศาลไทย วินิจฉัยไปในแนวที่ว่า หากในขณะที่เกิดเหตุ เจ้าของยานพาหนะไม่ได้ร่วมอยู่ในเหตุการณ์ด้วยแล้ว ก็ไม่ต้องรับผิดใดๆ ต่อ ผู้ที่ได้รับความเสียหาย แต่ในกรณีนี้ ศาลของประเทศอังกฤษได้วินิจฉัยให้เจ้าของยานพาหนะ จะต้องร่วมรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำของผู้ขับขี่ด้วย<sup>48</sup> Lord Denning กล่าวไว้ในคดีนี้ว่า โดยทั่วไปแล้วกฎหมายกำหนดให้เจ้าของยานพาหนะจะต้องรับผิดชอบในการ กระทำที่ประมาทเลินเล่อของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เจ้าของนั้นได้ยินยอมให้ใช้ไม่ว่าจะเป็นลูกจ้าง หรือเพื่อนหรือบุคคลใดๆ ก็ตามและไม่ว่าจะเป็นการใช้โดยวัตถุประสงค์ของเจ้าของยานพาหนะ

<sup>46</sup> Richard Kidner, *Casebook on Torts*, 8<sup>th</sup> ed. (Great Britain : Oxford University Press, 2004), p. 336.

<sup>47</sup> Rylands v. Fletcher [1868] LR 3HL 330

<sup>48</sup> Ormrod v. Crosville Motor Services Ltd. (Murphie Third Party) Court of Appeal [1953] 1 W.L.R. 1120 ; 97 S.J. 570 ; [1953] 2 All E.R. 753 cited in Tony Weir, *A Casebook on Tort*, 5<sup>th</sup> ed., (London : Sweet&Maxwell, 1983), pp. 260-262.

นั่นเองหรือของผู้ขับขี่ก็ตาม ในกรณีเช่นว่านี้ จะต้องพิจารณาด้วยว่า เจ้าของยานพาหนะมีผลประโยชน์หรือผลสืบเนื่องที่เกี่ยวข้องกับการที่ยินยอมให้บุคคลอื่นใช้ยานพาหนะของตนหรือไม่ ประกอบการพิจารณาในเรื่องความรับผิดของเจ้าของยานพาหนะด้วย หลักเกณฑ์นี้เป็นเรื่องของการตัวการตัวแทนนั่นเอง ประเด็นในเรื่องของการเป็นตัวแทนของเจ้าของยานพาหนะหรือไม่นั้น ต้องพิจารณาว่า มีการร้องขอให้บุคคลหนึ่งกระทำการบางสิ่งบางอย่างให้กับตนเองหรือไม่ ในทางตรงกันข้าม การที่อนุญาตให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อตัวของบุคคลนั้นเองก็ไม่ใช่เรื่องของการเป็นตัวแทนแต่อย่างใด ในกรณีนี้ เจ้าของยานพาหนะจะต้องรับผิดชอบเมื่อ<sup>49</sup>

ก) ประมาทเลินเล่อในการที่อนุญาตให้ผู้กระทำความเสียหายขับขี่ยานพาหนะของตน

ข) เป็นนายจ้างและผู้ทำละเมิดกระทำไปในทางการที่จ้าง เนื่องจากกฎหมายเห็นว่าลูกจ้างไม่สามารถที่จะชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายอันเนื่องมากจากการที่ลูกจ้างทำตามคำสั่งของนายจ้าง จึงให้นายจ้างจะต้องร่วมรับผิดชอบ และเหตุผลอีกประการที่กฎหมายกำหนดให้นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบในละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง เนื่องจากเป็นหน้าที่ของนายจ้างที่จะต้องหาลูกจ้างที่ดี เมื่อนายจ้างได้เลือกลูกจ้างที่ไม่ดีที่กระทำละเมิดต่อบุคคลอื่นแล้ว นายจ้างก็ควรจะต้องร่วมรับผิดชอบด้วย<sup>50</sup>

ค) เจ้าของร้องขอให้ผู้ทำละเมิดขับขี่ยานพาหนะนั้นเอง<sup>51</sup>

ง) เจ้าของอนุญาตให้ขับขี่ยานพาหนะนั้นและทั้งสองก็ไม่ได้มีกรรมธรรม์ที่จะรับผิดชอบในความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก

ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำละเมิดมีทั้งความเสียหายทางกายภาพ (physical damage) และความเสียหายที่ไม่ใช่ทางกายภาพ (non physical damage) ซึ่งความเสียหายทางกายภาพได้แก่ความเสียหายที่มีผลต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจของมนุษย์ ส่วนความเสียหายที่ไม่ใช่ทางกายภาพได้แก่ความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน ความเสียหายทางเศรษฐกิจ ความ

<sup>49</sup> Ibid, p. 262.

<sup>50</sup> ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช, กฎหมายอังกฤษว่าด้วยลักษณะสัญญาและละเมิด, หน้า 187-188.

<sup>51</sup> Carberry v. Davies [1968] 1 W.L.R 1103, [1968] 2 All E.R. 817.



เสียหายต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งการคำนวณค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายแต่ละประเภทก็จะใช้หลักเกณฑ์ในเรื่องของการชดใช้ค่าเสียหายที่แตกต่างกันออกไป กล่าวคือ สำหรับค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินทั่วไปนั้น โดยหลักการแล้ว ศาลจะพิจารณาให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนความเสียหายเสมือนหนึ่งว่าไม่เคยเกินความเสียหายหรือให้มากที่สุดเท่าที่จะมากได้ เนื่องจากทรัพย์สินที่เสียหายไปนั้นสามารถหาทรัพย์สินอย่างอื่นมาแทนได้หรือก็สามารถคำนวณเป็นราคาที่ต้องเสียหายไปได้ง่าย<sup>52</sup> แต่อย่างไรก็ดี หากเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่บุคคล ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายที่ส่งผลต่อชีวิต ร่างกาย หรือจิตใจ หรือความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินที่เก่าแก่ หายาก หรือมีอันเดียวในโลกนี้ การคำนวณค่าสินไหมทดแทนจึงต้องพิจารณาจากจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้น เทียบกับค่าใช้จ่ายที่จะต้องเสียไปเนื่องจากการรักษาหรือซ่อมแซมพร้อมทั้งค่าใช้จ่ายที่จะแก้ไขให้ความเสียหายนั้นกลับคืนสู่สภาพเดิมอย่างที่เคยเป็นให้มากที่สุด เนื่องจากละเมิดตามกฎหมายของอังกฤษนั้น หมายความว่าถึง การกระทำใดๆ ที่เป็นการฝ่าฝืนถึงสิทธิตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยที่การกระทำนั้นไม่ถึงกับการกระทำความผิดทางอาญา ดังนั้น แนวความคิดในเรื่องของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจจึงจะต้องเป็นจำนวนที่เหมาะสมกับสภาพของความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งค่าเสียหายที่ให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายดังกล่าว ไม่ถือว่าเป็นเรื่องของการลงโทษผู้ที่กระทำละเมิดแต่อย่างใด<sup>53</sup> ซึ่งหลักการที่สำคัญในการกำหนดจำนวนค่าเสียหายนั้นจะต้องเต็มจำนวนและอย่างเหมาะสม ซึ่งในคดี Fair v. London and North Western Rail.Co.<sup>54</sup> ได้วินิจฉัยถึงคำว่า "อย่างเหมาะสม" (adequate) นั้น ไม่ได้หมายความว่า จะต้องเป็นค่าเสียหายเต็มร้อย หากแต่จะต้องเป็นค่าเสียหายที่ทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้ละเมิดได้รับการเยียวยาตามสภาพการณ์

กล่าวโดยสรุป ตามกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษจะมีหลักเกณฑ์ในการชดใช้ค่าเสียหายเพราะเหตุละเมิด ดังนี้<sup>55</sup>

1. Nominal Damages เป็นค่าเสียหายสำหรับความผิดที่แม้จะไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ใจทกก็ตามความเป็นจริง แต่ตามกฎหมายแล้วถือว่าเป็นเรื่องละเมิด เช่น

<sup>52</sup> John Munkman, *Damages for Personal Injuries and Death*, 5<sup>th</sup> ed., (London : Butterworths, 1973), p. 1 และโปรดดูคดี Livingstone v. Rawyards Coal Co. [1880] 5 App. Cas. 25.

<sup>53</sup> British Transport Commission v. Gourley [1956] A.C. 185.

<sup>54</sup> [1869] 21 L.T. 326.

<sup>55</sup> ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช, *กฎหมายอังกฤษว่าด้วยลักษณะสัญญาและละเมิด*, หน้า 142.

เรื่อง การบุกรุก (trespass) เป็นต้น ศาลจะกำหนดค่าเสียหายให้เพียงเล็กน้อยเท่านั้น เพื่อรับรู้ว่าได้มีการละเมิดสิทธิต่อกัน

2. Substantial Damages เป็นค่าเสียหายที่จะคำนวณจากผลร้ายแรงของความเสียหายที่เกิดจากการกระทำละเมิด ถือว่าเป็นค่าเสียหายที่จำเลยต้องชดใช้ให้แก่โจทก์ตามความเสียหายที่โจทก์ได้รับอย่างแท้จริง ซึ่งค่าเสียหายในส่วนนี้ตรงกับหลักเกณฑ์ในการชดใช้ค่าเสียหายตามกฎหมายไทย

3. Exemplary damages เป็นค่าเสียหายที่มีลักษณะเป็นการลงโทษจำเลยซึ่งมักจะมากกว่าความเสียหายที่โจทก์ได้รับ ซึ่งค่าเสียหายส่วนนี้ ก็มีลักษณะเช่นเดียวกับค่าเสียหายในเชิงลงโทษ (punitive damages) ของประเทศสหรัฐอเมริกานั่นเอง

นอกเหนือจากกฎหมายลักษณะสัญญาและกฎหมายลักษณะละเมิดที่กำหนดความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายแล้ว ประเทศอังกฤษก็ตระหนักเห็นว่า ความเสียหายที่เกิดจากสินค้าอันตรายมีผลกระทบต่อสภาพสิ่งแวดล้อมทุกส่วน ดังนั้น จึงมีการตรากฎหมายลายลักษณ์อักษรที่วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อมขึ้นมา โดยที่ประเทศอังกฤษถือว่าเป็นประเทศที่มีกฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เก่าแก่ประเทศหนึ่งในโลก โดยในระยะเริ่มต้นนั้น กฎหมายสิ่งแวดล้อมของประเทศอังกฤษมีวัตถุประสงค์ในการที่จะคุ้มครองสุขภาพอนามัยของประชาชนในประเทศ เช่น ในปีค.ศ. 1273 สมัยกษัตริย์เอ็ดเวิร์ดที่ 1 มีพระบรมราชโองการห้ามเผาถ่านหินในบริเวณที่ห้าม เป็นต้น แต่ต่อมาภายหลัง การพัฒนากฎหมายสิ่งแวดล้อมก็มีความคิดในการที่จะคุ้มครองรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมเข้ามารวมกับวัตถุประสงค์แรก โดยในปีค.ศ. 1974 ได้มีการออกกฎหมายลายลักษณ์อักษรฉบับแรก คือ พระราชบัญญัติควบคุมมลพิษ (Control of Pollution Act 1974) ซึ่งต่อมาได้ถูกยกเลิกโดยพระราชบัญญัติพิทักษ์สิ่งแวดล้อม ค.ศ. 1990 (The Protection Environment Act 1990)<sup>56</sup> เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการใช้มาตรการปกป้องรักษาสภาพสิ่งแวดล้อมทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และพื้นดิน โดยเป็นกฎหมายที่บดทอนโทษทางอาญาที่เข้มงวดและมีมาตรการอื่นในการที่จะควบคุมป้องกันมิให้มีการทำร้ายสภาพสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้แล้ว ยังเป็นกฎหมายแม่บทในการออกกฎหมายควบคุมสิ่งแวดล้อมด้านอื่นๆ เช่น Noise and Statutory Nuisance Act 1993 เป็นต้น

<sup>56</sup> Susan Wolf & Anna White, Environment Law, 1<sup>st</sup> ed. (London : Cavendish Publishing, 1995), p.p. 3-4.

จากการศึกษาข้างต้น จะพบว่า ประเทศอังกฤษไม่มีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยเรื่อง ความรับผิดทางแพ่งในการขนส่งสินค้าอันตรายเหมือนประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ประเทศอังกฤษ ก็มีกฎหมายว่าด้วยเรื่องความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมัน ซึ่งปรากฏ อยู่ใน The Merchant Shipping Act ถือว่าเป็นกฎหมายภายในที่อนุวัติการมาจากประเทศ อังกฤษเป็นประเทศภาคีในอนุสัญญา CLC และ อนุสัญญา Fund นั้นเอง

#### 4.3 วิเคราะห์เปรียบเทียบหลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องแก่กรณีกับหลักเกณฑ์ของ Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels 1989

จากการศึกษากฎหมายไทยว่าด้วยเรื่องของความรับผิดในการขนส่งสินค้าอันตรายในบทที่ 3 จะพบว่า ในกรณีเกิดความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตราย กฎหมายที่จะ นำมาปรับใช้ได้แก่ กฎหมายลักษณะสัญญารับขน แต่เนื่องจากความรับผิดตามสัญญารับขนเป็น เรื่องของสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายที่จะเรียกร้องต่อกัน ดังนั้น ในกรณีที่ บุคคลภายนอกได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งสินค้าอันตราย บุคคลภายนอกก็ไม่สามารถ เรียกร้องให้ผู้ที่จะต้องรับผิดซึ่งอาจจะเป็นผู้ขนส่ง หรือ ผู้ส่ง ให้รับผิดต่อตนได้ บุคคลภายนอกพึง ใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายในลักษณะละเมิดเท่านั้น ซึ่งกฎหมายลักษณะละเมิดของไทยไม่ว่า จะเป็นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 ลักษณะ 5 ว่าด้วยเรื่องละเมิด พระราชบัญญัติ วัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ต่างก็มีวัตถุประสงค์ในการเยียวยาผู้ที่ได้รับความเสียหายโดยเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เท่านั้น ซึ่งบุคคลที่จะต้องรับผิดตามกฎหมายลักษณะละเมิดนี้ มักจะเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะ หรือ ลูกจ้างของผู้ขนส่งเท่านั้น เพราะกฎหมายระบุผู้ที่จะต้องรับผิดให้เป็นผู้ที่ครอบครองยานพาหนะ หรือสินค้าอันตรายในระหว่างการขนส่งเท่านั้น ปัญหาที่เกิดขึ้นตามมาคือ บุคคลเหล่านี้อาจจะไม่ อยู่ในฐานะที่จะสามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายได้ ส่วน ผู้ประกอบการขนส่งในฐานะที่เป็นนายจ้างซึ่งอาจต้องร่วมรับผิดในมูลละเมิดที่ลูกจ้างของตนทำไป ในทางการที่จ้าง ก็จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน ซึ่งก็ไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ใน เรื่องของการรับผิดของผู้ขนส่งที่จะให้มีการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้จำนวนหนึ่งตามความ เหมาะสมของสภาพปัญหา เนื่องจากในปัจจุบัน ผู้ขนส่งไม่ได้ร่วมเดินทางไปกับผู้ขับขี่ยานพาหนะ ด้วย เมื่อเกิดความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตราย การที่จะให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเต็มจำนวน อาจจะไม่เป็นธรรมแก่เขานัก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อมาอีกหลายๆ ทอด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการ

เอาประกันที่ต้องมีจำนวนสูงขึ้น การเพิ่มค่าระวางการขนส่ง และท้ายที่สุด ภาระก็จะตกแก่ผู้บริโภคเนื่องจากราคาสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น

เนื่องจาก ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่กำหนดเรื่องความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งสินค้าอันตราย แต่ในขณะนี้ ก็มีการร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน โดยนำอนุสัญญา CLC มาเป็นต้นแบบ และมีแนวความคิดที่ในการออกกฎหมายว่าด้วยเรื่องความรับผิดและการชดเชยค่าเสียหายจากการรั่วไหลของสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเล ซึ่งนำอนุสัญญา HNS มาเป็นต้นแบบ ผู้เขียนขอวิเคราะห์ในประเด็นปัญหาในเรื่องความรับผิดทางแพ่งในการขนส่งสินค้าอันตรายตามอนุสัญญา CRTD เป็นสำคัญ ดังนี้

#### 4.3.1 บุคคลที่จะต้องรับผิด

ตามกฎหมายลักษณะละเมิดของประเทศไทย บุคคลที่จะเป็นผู้ที่จะต้องรับผิดส่วนใหญ่แล้ว มักจะเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งเป็นลูกจ้างของผู้ขนส่งเท่านั้น ส่วนผู้ที่จะต้องรับผิดตามอนุสัญญา CRTD ได้ขยายความรวมถึงผู้มีชื่อในทะเบียนยานพาหนะที่ไม่สามารถพิสูจน์ให้เห็นว่าตนไม่ใช่ผู้ขนส่งที่แท้จริง นอกจากนี้แล้ว ความรับผิดตามอนุสัญญา CRTD ยังรวมถึงผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นๆ ที่ไม่ได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายของสินค้า กฎหมายกำหนดให้บุคคลเหล่านี้ต้องรับผิดเสมือนหนึ่งเป็นผู้ขนส่ง ดังนั้น เมื่อพิจารณาถึงบุคคลที่จะต้องรับผิดตามกฎหมายไทยและอนุสัญญา CRTD จะเห็นได้ว่า อนุสัญญานี้กำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งไว้โดยชัดแจ้ง เนื่องจากเป็นความรับผิดอย่างเคร่งครัด จึงเป็นการรับประกันให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายจากบุคคลที่มีฐานะที่จะเยียวยาให้ตนได้ ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายไทย เพราะกฎหมายไทยผู้ที่จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตราย จะเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะในขณะที่เกิดเหตุเท่านั้น ส่วนผู้ขนส่งในฐานะที่เป็นนายจ้างซึ่งอาจจะร่วมรับผิดกับลูกจ้างนั้น ก็สามารถยกข้อต่อสู้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นไม่ได้เกิดจากกระทำในทางการที่จ้างได้ ฉะนั้น บุคคลที่จะต้องรับผิดตามอนุสัญญา CRTD จึงน่าจะเป็นประโยชน์ต่อผู้เสียหายมากกว่า

#### 4.3.2 ข้อยกเว้นและจำกัดความรับผิด

สำหรับความรับผิดของผู้ประกอบการรับขนส่งสินค้าและบุคคลที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นลูกจ้างหรือบุคคลอื่นๆ จะเป็นความรับผิดอย่างเคร่งครัด หากไม่ต้องการที่จะรับผิดก็ต้อง



พิสูจน์ให้เข้าช้อยกเว้นตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งช้อยกเว้นของกฎหมายของไทยและอนุสัญญา CRTD ก็มีความคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ หากเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับเหตุสุดวิสัยหรือเป็นเพราะความผิดของผู้ที่ได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด แต่อนุสัญญา CRTD ได้กำหนดช้อยกเว้นที่มากกว่ากฎหมายแพ่งของไทยอยู่หลายประการ ทำให้ผู้ขนส่งสามารถหลุดพ้นความรับผิดได้มากกว่ากฎหมายไทย และหลักการประการหนึ่งที่ทำให้อนุสัญญา CRTD และอนุสัญญาอื่นๆ ด้วยความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตรายแตกต่างไปจากความรับผิดตามกฎหมายแพ่งของไทยว่าด้วยละเมิด ก็คือ อนุสัญญานี้ จะกำหนดวงเงินที่จะให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดไว้จำนวนหนึ่ง ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายไทยที่ไม่มีการจำกัดเพดานวงเงินชั้นสูงสุดเอาไว้ มองในประเด็นนี้ ก็ดูเหมือนว่าจะเป็นการเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเต็มจำนวน แต่เมื่อพิจารณาถึงผลกระทบด้านทางอื่นๆ แล้ว จะพบว่า วงเงินที่จำกัดให้ผู้ขนส่งนั้นก็ได้ไม่น้อยไปกว่าค่าเสียหายที่จะได้รับจากการฟ้องร้องตามกฎหมายลักษณะละเมิด และนอกจากนี้กลไกของอนุสัญญาที่กำหนดให้ต้องมีประกันภัยภาคบังคับและการจัดตั้งกองทุนเพื่อชดเชยค่าเสียหายในส่วนที่ขาดไปนั้น ก็น่าจะเป็นการเยียวยาผู้ที่ได้รับความเสียหายอย่างเหมาะสมและเพียงพอแล้ว

#### 4.3.3 การชดเชยค่าสินไหมทดแทน

ในเรื่องความรับผิดตามกฎหมายลักษณะละเมิดที่ต้องนำมาปรับใช้กับกรณีที่สินค้าอันตรายที่อยู่ในระหว่างการขนส่งก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลภายนอกนั้น ในเรื่องของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะเป็นไปตามความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยขึ้นอยู่กับความร้ายแรงและพฤติการณ์แห่งการกระทำเป็นสำคัญ ซึ่งในกรณีนี้มองดูเหมือนว่าผู้เสียหายก็จะได้รับประโยชน์จากหลักการนี้ แต่ต้องไม่ลืมว่า ผู้ที่จะต้องรับผิดต่อผู้เสียหายอาจจะไม่ใช่ผู้ขนส่งก็เป็นไปได้แต่ส่วนใหญ่แล้วก็จะเป็นลูกจ้างของผู้ประกอบการขนส่งซึ่งในอยู่ในฐานะที่จะชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากสินค้าอันตราย ประกอบกับการที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้น ผู้ขนส่งอาจจะไม่ได้อยู่ในฐานะที่จะชดเชยให้ได้เต็มจำนวน และถึงแม้ว่ากฎหมายจะกำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องจัดหาประกันในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตราย แต่ประกันดังกล่าว ก็มักจะมีการตั้งวงเงินประกันในการที่จะชดเชยเยียวยาให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งอาจจะไม่เต็มตามจำนวนของค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยควรจะได้รับ ดังนั้น ตามอนุสัญญา CRTD นี้ จึงกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องจัดหาประกันและหรือจัดตั้งกองทุนเพื่อที่จะชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายในค่าเสียหายที่ไม่ได้รับการชดเชยจากผู้ประกอบการขนส่งหรือผู้รับประกันภัย ซึ่งกองทุนจะเป็นผู้ที่จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความ

เสียหายในทันทีเพราะสามารถนำเงินของกองทุนมาจ่ายได้เลย ทั้งนี้ ก็เพื่อความรวดเร็วในการได้รับการชดใช้เยียวยาอันเป็นวัตถุประสงค์ของอนุสัญญา

#### 4.3.4 หน้าที่ในการจัดหาประกันภัย

ในเรื่องของการบังคับให้ผู้ขนส่งสินค้าอันตรายมีหน้าที่ต้องจัดให้มีการประกันภัยค่าจนเพื่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าอันตรายดังกล่าวในขณะที่กฎหมายไทยก็ได้มีบทบัญญัติกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งสินค้าอันตรายให้ต้องจัดให้มีการประกันภัยแก่บุคคลภายนอกเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายในลักษณะเดียวกันนี้เช่นกัน ความสำคัญที่จะต้องมีเอาประกันภัยก็เพื่อแก้ปัญหาในกรณีที่ผู้ขนส่งอาจไม่มีความสามารถเพียงพอที่จะชำระค่าสินไหมทดแทน หรือค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายให้ครบถ้วนได้ ดังนี้ ผู้เสียหายอาจไม่ได้รับการเยียวยาจากความเสียหายใดๆ ที่ตนได้รับอย่างเพียงพอ

#### 4.3.5 การจัดตั้งกองทุนทดแทนความเสียหาย

ในเรื่องของการจัดตั้งกองทุนทดแทนเพื่อชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตรายในส่วนที่เกินไปจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ปรากฏอยู่ในอนุสัญญา CRTD ซึ่งกองทุนนี้จะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากสินค้าอันตรายโดยตรง ส่วนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 และกองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ยังครอบคลุมไม่เพียงพอในกรณีความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตราย ซึ่งในกรณีนี้จะเห็นได้ชัดเจนว่าหากมีการจัดตั้งกองทุนเช่นอนุสัญญา CRTD แล้ว ทั้งผู้เสียหายและผู้ขนส่งผู้ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมได้รับประโยชน์จากการจัดตั้งกองทุนด้วยกันทั้งสองฝ่าย กล่าวคือ ผู้เสียหายย่อมได้รับเงินชดเชยเพื่อความเสียหายอย่างแน่นอน โดยไม่ต้องกังวลว่าผู้ขนส่งอาจมีเงินไม่เพียงพอชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ตน ส่วนตัวผู้ขนส่งเองก็จะมี ความมั่นใจว่าตนจะต้องรับผิดชอบสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายเพียงใด อีกทั้งยังสามารถลดความยุ่งยากในการบังคับคดี ในขั้นตอนของการยึดทรัพย์และการขายทอดตลาดในกรณีที่ผู้ขนส่งมีเงินไม่พอชำระสำหรับความเสียหายลงได้ด้วย และนอกจากนี้ อนุสัญญา CRTD ยังเปิดโอกาสให้ผู้รับประกันหรือผู้ที่จัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นๆ จัดตั้งกองทุนตามที่อนุสัญญานี้กำหนดได้อีก