



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

เรื่อง

ปัญหาในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเล: กรณีศึกษาบริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด

Problems in International Trade deriving from the Financial Crisis of Maritime Carrier: Case Study of Hanjin Shipping Co., Ltd.

โดย

ว่าที่ร้อยตรี ดร.มัธยะ ยูวมิตร

โครงการวิจัยประเภทงบประมาณเงินรายได้ งานวิจัยพัฒนาและ
ถ่ายทอดเทคโนโลยี จากกองทุนเพื่อการวิจัย เงินอุดหนุนทุนการวิจัย
คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
ประจำปี พ.ศ. 2562

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

เรื่อง

ปัญหาในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเล: กรณีศึกษาบริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด

Problems in International Trade deriving from the Financial Crisis of Maritime Carrier: Case Study of Hanjin Shipping Co., Ltd.

โดย

ว่าที่ร้อยตรี ดร.มัธยะ ยุวมิตร

คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

มกราคม พ.ศ. 2562

กิตติกรรมประกาศ (Acknowledgement)

ประการแรก ผู้วิจัยขอขอบพระคุณคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ที่ได้ให้ทุนอุดหนุนการวิจัยนี้ (โครงการวิจัยประเภทงบประมาณเงินรายได้ งานวิจัยพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยี จากกองทุนเพื่อการวิจัย เงินอุดหนุนทุนการวิจัย คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ประจำปี พ.ศ. 2562 เลขที่สัญญา ล.02/2562) โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รองศาสตราจารย์ ดร.จิตติมา เจริญพานิช รองอธิการบดีฝ่ายวิจัยและนวัตกรรม, รองศาสตราจารย์ ดร.ณกร อินทร์พยุง คณบดีคณะโลจิสติกส์, รองศาสตราจารย์ ดร.ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์ รองคณบดีฝ่ายวิจัยและบริการวิชาการ และผู้บริหารของคณะโลจิสติกส์ทุกท่าน ที่ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาบุคลากรด้วยวิธีการอุดหนุนการวิจัย อันนำมาสู่การจัดทำรายงานการวิจัยฉบับนี้

ประการถัดมา ผู้วิจัยขอขอบพระคุณท่านศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร และท่านศาสตราจารย์ (พิเศษ) ประมวล จันทร์ชิวะ ครูผู้บ่มเพาะความรู้ของผู้วิจัยมาโดยตลอดและเป็นผู้เขียนตำราเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์และการประกันภัยทางทะเลซึ่งเป็นตำราที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่องานวิจัยฉบับนี้ รวมไปถึงบุคคลต่าง ๆ ที่ได้ให้คำชี้แนะในประเด็นที่สำคัญอันมีผลทำให้เนื้อหาของงานวิจัยฉบับนี้มีความละเอียดและข้อพิจารณาที่น่าสนใจมากยิ่งขึ้น ได้แก่ ท่านพลภวิชัย พันธุ์คำเกิด ผู้พิพากษา, กัปตัน ผสนต์ ธัมปราชนู ประธานสาขาวิชาวิทยาการเดินเรือ, อาจารย์พณณกร ทองหลิม ประธานสาขาวิชาการค้าระหว่างประเทศและการจัดการโลจิสติกส์ ตลอดจนบุคคลท่านอื่น ๆ ที่ผู้วิจัยมิได้เอ่ยนามไว้ ณ ที่นี้

ประการสุดท้าย ผู้วิจัยขอยกประโยชน์ทั้งปวงของการศึกษาวิจัยครั้งนี้แต่บิดา มารดา ครู อาจารย์ พี่ชาย และภรรยาของผู้วิจัย ที่คอยให้กำลังใจและสนับสนุนให้ผู้วิจัยยังคงยืนหยัดในการทำสิ่งที่รักโดยไม่ย่อท้อต่ออุปสรรคใด ๆ แม้ว่าจะต้องอาศัยพลังกาย พลังใจ และความทุ่มเทมากถึงเพียงใดก็ตาม

มัธยะ ยุวมิตร
ผู้วิจัย

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

ข้าพเจ้า ว่าที่ร้อยตรี มัธยะ ยุวมิตร อาจารย์ประจำคณะโลจิสติกส์ ได้รับการสนับสนุนทุนวิจัยจากคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ประเภทงบประมาณเงินรายได้ งานวิจัยพัฒนาและถ่ายทอดเทคโนโลยี จากกองทุนเพื่อการวิจัย เงินอุดหนุนทุนการวิจัย คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา ประจำปี พ.ศ. 2562 ให้ดำเนินโครงการวิจัย เรื่อง “ปัญหาในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเล: กรณีศึกษาบริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด” (Problems in International Trade deriving from the Financial Crisis of Maritime Carrier: Case Study of Hanjin Shipping Co., Ltd.) สัญญาเลขที่ ล.02/2562 ได้รับงบประมาณรวมทั้งสิ้น 100,000 บาท (หนึ่งแสนบาทถ้วน) ระยะเวลาการดำเนินงาน 1 ปี (ระหว่างวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2562 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2562) โดยมีบทสรุปดังต่อไปนี้

1. ความเป็นมาของกรณีศึกษา

บริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด (Hanjin Shipping Co., Ltd.) เป็นบริษัทสายการเดินเรือที่ให้บริการโลจิสติกส์และให้บริการด้านการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ของเกาหลีใต้ ก่อนที่จะเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงิน บริษัทฮันจินฯ เป็นบริษัทสายการเดินเรือขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของเกาหลีใต้และเป็นหนึ่งใน 10 อันดับของบริษัทชั้นนำของโลก อย่างไรก็ตาม ด้วยปัญหาทางเศรษฐกิจของโลกและการลดลงซึ่งการค้าระหว่างประเทศ บริษัทฮันจินฯ เกิดปัญหาทางการเงินโดยมีการขาดทุนสะสมเรื่อยมาเป็นระยะเวลายาวนานถึง 4 ปี (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 - 2558) ทำให้บริษัทฮันจินฯ มีหนี้สินมากถึง 6.6 ล้านล้านวอน (5.7 พันล้านดอลลาร์) และเมื่อธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศเกาหลี (Korea Development Bank: KDB) ปฏิเสธการให้ความช่วยเหลือในเรื่องของการปรับโครงสร้างหนี้ของบริษัท บริษัทฮันจินฯ จึงได้ยื่นคำร้องขอให้มีการพิทักษ์ทรัพย์ (receivership) ที่ศาลแขวงประจำกรุงโซล (Seoul Central District Court) และภายหลังจากที่ศาลได้มีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ บริษัทฮันจินฯ ก็ได้ประกาศแผนการเลิกกิจการของสำนักงานต่าง ๆ ที่มีอยู่ทั่วโลก มีการงดจ้างลูกจ้างแรงงาน ขายสินทรัพย์ต่าง ๆ ที่คงเหลือ และเรือถอนเครือข่ายการให้บริการของตน จนกระทั่งในที่สุดศาลได้มีคำสั่งให้บริษัทฮันจินฯ เป็นบุคคลล้มละลายพร้อมกับให้มีการชำระบัญชีในช่วงต้นปี พ.ศ. 2560

2. ขอบเขต ประเด็นปัญหา และผลการศึกษา

การที่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลรายใหญ่อย่างบริษัทฮันจินฯ เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินจนนำไปสู่กระบวนการล้มละลายนั้นได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่เป็นผู้ใช้บริการเป็นอย่างมาก โดยผู้วิจัยมีขอบเขต ประเด็นปัญหา และผลการศึกษาดังต่อไปนี้

2.1 ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ประกอบการภาคเอกชน

(1) ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก (ผู้ซื้อ-ผู้ขาย)

ก. การซื้อขายที่ทำการขึ้นระหว่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ใช้ข้อตกลงในกลุ่มที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยในประเทศต้นทาง (Departure terms) อันได้แก่ EXW, FCA, CPT, CIP และ FAS บุคคลที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงภัยแห่งความสูญหายเสียหายของสินค้า (รวมถึงค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจมีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดการสินค้า) ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล จะตกแก่ผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) ผลที่ตามมาคือ ผู้ซื้อจะไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อความสูญหายเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งจากผู้ขายได้ ผู้ซื้อจะต้องไปเรียกร้องเอากับผู้ขนส่งในฐานะที่ตนเป็นผู้รับตราส่งตามสัญญาฉบับของทางทะเลเท่านั้น

ข. การซื้อขายที่ทำการขึ้นระหว่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ใช้ข้อตกลงในกลุ่มที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยในประเทศปลายทาง (Arrival terms) อันได้แก่ DAT, DAP และ DDP บุคคลที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงภัยแห่งความสูญหายเสียหายของสินค้า (รวมถึงค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจมีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดการสินค้า) ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล จะตกแก่ผู้ส่งออก (ผู้ขาย) ผลที่ตามมาคือ ผู้ขายจะยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางทะเล (ระหว่างท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง) โดยผู้ขายจะต้องจัดหาสินค้าชิ้นใหม่มาส่งมอบเป็นการทดแทนสินค้าที่เกิดการสูญหายเสียหายในระหว่างการขนส่งทางทะเล หรือจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายอย่างใด ๆ ที่เพิ่มขึ้นจากข้อบกพร่องในประการใด ๆ อันมีที่มาจากผู้ขนส่ง และในขณะเดียวกันผู้ซื้ออาจปฏิเสธการชำระราคาค่าสินค้าได้ในฐานะที่สัญญาซื้อขายนั้นเป็นสัญญาต่างตอบแทนและผู้ขายนั้นไม่อาจปฏิบัติการชำระหนี้ส่งมอบได้สำเร็จ

ค. การซื้อขายที่ทำการขึ้นระหว่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ใช้ข้อตกลงในกลุ่มที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยเมื่อมีการบรรทุกสินค้าลงเรือ (Shipment terms) อันได้แก่ CFR, CIF และ FOB บุคคลที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงภัยแห่งความสูญหายเสียหายของสินค้า (รวมถึงค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจมีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดการสินค้า) ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล จะตกแก่ผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) ผลที่ตามมาคือ ผู้ซื้อจะไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อความสูญหายเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งจากผู้ขายได้ ผู้ซื้อจะต้องไปเรียกร้องเอากับผู้ขนส่งในฐานะที่ตนเป็นผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งตามสัญญาฉบับของทางทะเลเท่านั้น

(2) ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนสิทธิจากผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย

ก. ในเรื่องของการประกันภัยสินค้า ข้อกำหนดตาม ICC 1/1/09 มีเงื่อนไขแห่งข้อยกเว้นความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้นจาก ICC 1/1/82 กล่าวคือ ตาม ICC 1/1/82 นั้นถ้าหากว่าบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่ง (ซึ่งได้แก่ เจ้าของเรือ ผู้จัดการ ผู้เช่าเรือหรือผู้ดำเนินการของเรือ) มีสถานะแห่งการมี

หนี้สินล้นพ้นตัว (insolvency) หรือการไม่สามารถชำระหนี้ได้ (financial default) แล้วสถานะเหล่านั้นส่งผลให้มีความสูญเสีย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น ข้อเท็จจริงเพียงเท่านี้ก็ถือเป็นมูลเหตุที่เพียงพอต่อการปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย โดยที่ไม่ต้องพิจารณาเลยว่าผู้เอาประกันภัยนั้นได้ตระหนักหรือควรจะตระหนักถึงสถานะดังกล่าวของบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่งหรือไม่ ซึ่งแตกต่างไปจาก ICC 1/1/09 ที่มีเงื่อนไขเพิ่มเติมในลักษณะที่ว่า การที่ผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้นั้นจะต้องเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ตระหนัก (aware) หรือโดยปกติของการดำเนินธุรกิจแล้วผู้เอาประกันภัยควรที่จะตระหนัก (in the ordinary course of business should be aware) ว่าสถานะแห่งการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ได้ของบุคคลในฝั่งผู้ขนส่งนั้นอาจเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการขนส่งสินค้าตามปกติได้ ทั้งนี้ ภาระการพิสูจน์ว่าผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักหรือควรที่จะตระหนักถึงการดังกล่าวนี้หรือไม่จะตกแก่ผู้รับประกันภัย ถ้าหากว่าผู้รับประกันภัยไม่สามารถที่จะพิสูจน์ถึงความตระหนักหรือพฤติการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยควรจะตระหนักได้ ผู้รับประกันภัยก็พึงที่จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย

ข. ข้อกำหนดที่ผู้รับประกันภัยอาจยกขึ้นกล่าวอ้างเพื่อปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักหรือควรที่จะตระหนักถึงสถานะแห่งการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ได้ของบุคคลในฝั่งผู้ขนส่งนั้น ถึงแม้ว่า ICC 1/1/09 จะมีหลักเกณฑ์ที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยเพิ่มมากขึ้นไปจาก ICC 1/1/82 แต่ก็มีได้ครอบคลุมไปถึงพฤติการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักแต่ไม่อยู่ในวิสัยที่จะระงับการบรรทุกสินค้าลงเรือแต่อย่างใด ฉะนั้น ในกรณีเช่นว่านี้ผู้เอาประกันภัยจึงสามารถอ้างข้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อ 4.6 นี้เพื่อปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหาย ความเสียหายและค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของบุคคลในฝั่งผู้ขนส่งได้ และอาจถือได้ว่าเป็นข้อบกพร่องหรือช่องว่างที่แสดงให้เห็นถึงความไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์แห่งการแก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดอย่างสิ้นเชิง

ค. ข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้าสองฉบับนี้มีการเชื่อมโยงจากผลไปหาเหตุด้วยถ้อยคำที่มีความกว้างหรือแคบที่แตกต่างกัน กล่าวโดยเฉพาะเจาะจงคือ ความสูญหาย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่าย “อันเกิดจาก” การมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ นั้น ICC 1/1/82 ใช้คำว่า “arising from” ในขณะที่ ICC 1/1/09 นั้นใช้คำว่า “caused by” ซึ่งแม้ว่าถ้อยคำทั้งสองนี้จะมีถ้อยคำที่สื่อความหมายไปในทิศทางเดียวกันแต่ “การกินความ” ของคำว่า “arising from” นั้นจะมีความหมายที่กว้างยิ่งกว่า ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่าน่าจะแปลเป็นภาษาไทยได้ว่า “อันสืบเนื่องมาจาก” ในขณะที่คำว่า “caused by” ซึ่งปรากฏอยู่ใน ICC 1/1/09 นั้นจะมีลักษณะที่แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (causation) ที่มีความใกล้ชิดกันมากกว่า

ง. ข้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อ 4.6 วรรคแรก (ซึ่งมีความหมายว่าผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่บุคคลในฝ่ายของผู้ขนส่งนั้นมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือมีปัญหาทางการเงินจนไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามปกติ) จะใช้บังคับกับสัญญาประกันภัยที่ผู้ขายสินค้าหรือผู้ซื้อสินค้าได้ทำไว้ในฐานะผู้เอาประกันภัยและเป็นผู้ที่เลือกผู้ขนส่งทางทะเลที่จะใช้บริการเท่านั้น ข้อยกเว้นความคุ้มครองนี้จะไม่ใช่บังคับแก่ผู้ซื้อสินค้าที่ไม่ได้เป็นผู้เอาประกันภัยด้วย

ตนเองและไม่ได้เป็นผู้เลือกผู้ขนส่ง ซึ่งหมายถึงการซื้อขายที่ใช้เทอม CIF เพราะฉะนั้น หากผู้ซื้อและผู้ขายได้ตกลงกันซื้อขายสินค้าด้วยเทอมอื่น ๆ ที่ต้องมีการขนส่งทางทะเลไม่ว่าจะเป็น CFR, FAS หรือ FOB กรณีเหล่านี้จะไม่สามารถอ้างวรรคสองของข้อ 4.6 ได้เนื่องจากว่าข้อตกลงเช่นนี้ล้วนแต่เป็นกรณีที่ผู้ซื้อต้องเป็นผู้เอาประกันภัยเพื่อให้เกิดความคุ้มครองในการขนส่งทางทะเลทั้งสิ้น (ซึ่งทำให้ไม่เข้าเงื่อนไขเพราะไม่ใช่กรณีที่จะมีการโอนสัญญาประกันภัย) อีกทั้งข้อตกลงในบางเทอมข้างต้นยังมีผลเป็นการกำหนดให้ผู้ซื้อต้องเป็นฝ่ายเลือกผู้ขนส่งที่จะทำการขนส่งสินค้าทางทะเลอีกด้วย เช่น FAS และ FOB

จ. ข้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อ 4.6 วรรคสอง มีปัญหาการตีความเกี่ยวกับข้อความที่ว่า “โดยสุจริตตามสัญญาที่มีผลผูกพัน” (“...in good faith under a binding contract”) ซึ่งมีความเป็นไปได้ในสองลักษณะคือ (1) คู่กรณีฝ่ายที่เรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญานี้ได้ซื้อหรือตกลงที่จะซื้อสินค้าซึ่งเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นไว้โดยสุจริต (...the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith...) หรือ (2) สัญญาประกันภัยที่ได้มีการโอนไปยังคู่กรณีฝ่ายที่เรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนนั้นต้องเป็นไปโดยสุจริต (the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder...in good faith) ดังนั้น ในการตีความข้อยกเว้นความคุ้มครองในข้อนี้จึงต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ซื้อที่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเลือกใช้บริการผู้ขนส่งเป็นสำคัญ

ฉ. การเลือกซื้อข้อกำหนดประกันภัยสินค้า ICC (A) ซึ่งเป็นข้อกำหนดแบบคุ้มครองภัยทุกชนิด (All risks) นั้นอาจจะไม่สามารถตอบโจทย์ในกรณีที่ผู้ขนส่งมีวิกฤตการณ์ทางการเงินได้เสมอไป ผู้เอาประกันภัยอาจต้องพิจารณาเงื่อนไขของ ICC ในแต่ละฉบับ (version) ที่จำหน่ายในตลาดประกันภัยด้วย เพราะถึงแม้ว่าจะได้ใช้ความระมัดระวังในการเลือกใช้บริการจากผู้ขนส่งแล้วแต่ถ้าผู้เอาประกันภัยเลือกใช้ ICC 1/1/82 เป็นข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้าตามความคุ้นเคยหรือแนวปฏิบัติทางการค้าตามปรกติที่กระทำมาโดยตลอดก็จะส่งผลทำให้ผู้เอาประกันภัยนั้นไม่สามารถเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนได้เพราะ ICC 1/1/82 มิได้เปิดช่องให้ผู้เอาประกันภัยพิสูจน์ความสุจริตเกี่ยวกับการเลือกใช้บริการผู้ขนส่งแต่อย่างใด และแม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะได้เลือกใช้ ICC 1/1/09 เป็นข้อกำหนดความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยก็ฟังที่จะต้องเตรียมการหักล้างข้อพิสูจน์ของผู้รับประกันภัยที่อาจจะกล่าวอ้างถึงความตระหนักรู้หรือพฤติการณ์ที่ควรจะตระหนักถึงสถานะทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเลที่ตนได้เลือกใช้บริการ อีกทั้งยังมีประเด็นอื่น ๆ ที่ฟังต้องระวังเกี่ยวกับหลักการพื้นฐานของการประกันภัยด้วย เช่น เรื่องของความชอบด้วยกฎหมายของการประกันภัย (Legality) ความเป็นผู้มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย (Insurable interest) การนำเสนอข้อเท็จจริงที่เป็นธรรมเกี่ยวกับความเสี่ยงต่อผู้รับประกันภัย (Fair presentation of the risk) คำรับรอง (Warranty)

ช. ข้อยกเว้นความคุ้มครองตาม ICC ข้อ 4.5 มีสาระสำคัญว่าการประกันภัยจะไม่คุ้มครองความสูญเสีย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุ [ใกล้ชิด] มาจากความล่าช้า แม้ว่า

ความล่าช้านั้นจะมีสาเหตุมาจากภัยที่ได้รับความคุ้มครอง ฉะนั้น หากเกิดความล่าช้าในการปฏิบัติการขนส่งสินค้าของผู้ขนส่ง ดังเช่นในกรณีศึกษาที่เรือของบริษัทฮันจินฯ ไม่ได้รับอนุญาตให้ออกจากท่าเรือของประเทศต่าง ๆ และมีบางลำที่ถูกกักเรือไว้ด้วยเนื่องจากบรรดาผู้ให้บริการท่าเรือเกรงว่าจะไม่ได้รับเงินค่าบริการท่าเทียบเรือหลังจากที่บริษัทฮันจินฯ ได้ยื่นขอพิทักษ์ทรัพย์สินที่เกาหลีสู่ ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง เช่นนี้ก็จะถือเป็นพฤติการณ์ที่เข้าข่ายกเว้นความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนกรรมสิทธิ์ประกันภัยนั้นไม่สามารถที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยเพื่อความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

ข. ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวพึงต้องระบุว่าตนจะเรียกร้องในฐานะที่เป็นความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss) หรือความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) ซึ่งการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในแต่ละลักษณะนั้นอาจมีเงื่อนไขในการเรียกร้องที่แตกต่างกัน ซึ่งหากพิจารณาลักษณะแห่งความเสียหายตามกรณีศึกษาที่เกิดขึ้นแล้ว จะพบว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ขนส่งมีวิกฤตการณ์ทางการเงินจนถึงขนาดต้องเข้าสู่กระบวนการล้มละลายนั้นไม่ได้ส่งผลกระทบต่อความสูญเสียในรูปแบบของการได้รับความเสียหายหรือถูกทำลายจนหมดสภาพจะเป็นทรัพย์สินชนิดหรือประเภทเดียวกันแต่อย่างใด อีกทั้งยังไม่ใชกรณีที่สูงสุดสูญทรัพย์สินไปโดยไม่สามารถกลับคืนมาได้ เพราะผู้นำเข้า-ส่งออกยังคงสามารถอ้างให้เรือของผู้ขนส่งรายอื่นเข้าไปรับสินค้าและนำมาส่งที่ท่าเรือปลายทางได้ กรณีจึงไม่ใช่ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง (Actual total loss) และครั้งนี้จะกล่าวอ้างว่าเป็นความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิง (Constructive total loss) นั้นก็จะต้องเป็นกรณีที่ค่าใช้จ่ายในการติดตามเอาคืนสินค้าที่อยู่ภายใต้การจัดการของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์สินนั้นมีมูลค่าการใช้จ่ายที่สูงเกินกว่ามูลค่าทรัพย์สิน ซึ่งข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นก็ได้มีลักษณะเช่นนี้เสมอไป ข้อกล่าวอ้างเพื่อการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดจึงน่าจะเป็นความเสียหายบางส่วน (partial loss) เพราะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยซึ่งไม่ถึงขนาดที่ทำให้วัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเสียหายทั้งหมดหรือเสียหายโดยสิ้นเชิง อีกทั้ง ICC ยังมีข้อกำหนดความคุ้มครองข้อ 12 ที่ครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้า (Forwarding Charges Clause) ซึ่งจะต้องเป็นกรณีที่การขนส่งที่ได้เอาประกันภัยไว้แล้วนั้นได้สิ้นสุดลง ณ ท่าเรือหรือสถานที่อื่นใดนอกเหนือจากที่ซึ่งวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัย ผู้รับประกันภัยจึงจะมีความผูกพันที่จะชดเชยคืนให้แก่ผู้เอาประกันภัยสำหรับค่าใช้จ่ายพิเศษใด ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างสมควรและเหมาะสมในการขนส่งขึ้นจากเรือ การเก็บรักษาและการส่งวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ไปยังจุดหมายปลายทางซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ แต่ทั้งนี้ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกรรมสิทธิ์ประกันภัยในข้อนี้จะต้องเป็นกรณีที่ไม่ต้องด้วยข้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อ 4, 5, 6 และ 7 ด้วย

(3) ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง

ก. ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้รับสินค้าไว้ในความครอบครองดูแลแล้ว (Received for shipment) แต่ยังมีได้ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ แล้วในเวลาต่อมาไม่นานศาลได้มีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์สินของผู้ขนส่งตามกระบวนการแห่งกฎหมายล้มละลายขึ้นในระหว่างนั้น จนเป็นเหตุให้ไม่สามารถ

กระทำการขนส่งสินค้าต่อไปให้ถึงท่าเรือปลายทางได้ พหุติการณดังกล่าวเข้าลักษณะเป็น “การชำระหนี้กลายเป็นพันธวิสัย” เพราะหลังจากที่ได้ถูกศาลสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ตามกฎหมายล้มละลายแล้ว ผู้ขนส่งย่อมไม่มีอำนาจที่จะครอบครองทรัพย์สินหรือดำเนินกิจการใด ๆ จึงไม่อยู่ในฐานะที่จะปฏิบัติการชำระหนี้กระทำการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์แห่งหนี้ได้อีกต่อไป และเป็นกรณีที่การชำระหนี้นั้นกลายเป็นพันธวิสัยเพราะพหุติการณอันใดอันหนึ่งซึ่งลูกหนี้ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 218 เพราะการที่ผู้ขนส่งถูกดำเนินการเกี่ยวกับทรัพย์สินโดยเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์นั้นก็เนื่องมาจากการที่ผู้ขนส่งนั้นได้ยื่นคำร้องขอให้มีการพิทักษ์ทรัพย์ที่ศาลแขวงประจำกรุงโซลเพื่อให้ศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ด้วยตนเอง และเหตุแห่งการยื่นคำร้องนั้นก็มิสาเหตุมาจากการที่ตนนั้นขาดทุนสะสมมาเป็นระยะเวลาอันช้านานซึ่งเป็นข้อบกพร่องในการบริหารจัดการองค์กรของผู้ขนส่งเอง จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ส่งของที่มีสถานะเป็นเจ้าของนี้เพื่อค่าเสียหายอย่างไร ๆ อันเกิดจากการไม่สามารถปฏิบัติการชำระหนี้ (กระทำการ) นั้น และลูกหนี้ (ผู้ขนส่ง) ก็ย่อมไม่พึงที่จะมีสิทธิได้รับชำระหนี้ (ค่าระวาง) จากเจ้าหนี้ (ผู้ส่งของ) แต่อย่างใด

ข. ในกรณีของการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้รับตราส่ง (กรณีที่ประเทศไทยเป็นประเทศปลายทาง) โดยเฉพาะในกรณีที่คู่สัญญาซื้อขายได้มีการเลือกใช้ข้อตกลงที่ผู้ขายเป็นว่าจ้างผู้ขนส่ง เช่น CFR, CIF ผู้ซื้ออาจมีปัญหาเกี่ยวกับอำนาจฟ้องเพราะผู้ซื้อจะไม่ได้เป็นคู่สัญญาในสัญญา รับขนของทางทะเล และครั้งจะนำเอาหลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 374 มาใช้กล่าวอ้างเพื่อให้ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นบุคคลนอกสัญญาได้ใช้เป็นฐานอำนาจในการฟ้องร้องคดีต่อผู้ขนส่ง พหุติการณก็จะต้องปรากฏข้อเท็จจริงในลักษณะที่ผู้รับตราส่งนั้นแสดงเจตนาเข้าถือประโยชน์ตามสัญญา รับขนของทางทะเลดังกล่าวแล้ว แต่บทบัญญัติในมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กลับให้สิทธิแก่ผู้ส่งของในการสั่งให้ผู้ขนส่งงดการขนส่งนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือจัดการแก่นั้นเป็นประการอื่นก็ได้ถ้าหากว่าของนั้นยังคงอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ซึ่งถือเป็นบทบัญญัติที่ขัดแย้งกันกับหลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก

ค. ในกรณีที่การส่งมอบชักช้าในลักษณะที่ผู้รับตราส่งได้รับสินค้าภายหลังจากที่เวลาได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่า 60 วันนับแต่วันสิ้นกำหนดส่งมอบหรือกำหนดเวลาอันควรส่งมอบ ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นบุคคลที่มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจะมีสิทธิเลือกได้ว่าตนจะรับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้าหรือจะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิง ในกรณีที่ผู้รับตราส่งเลือกที่จะรับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้า ผู้รับตราส่งหาได้มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเต็มจำนวนตามที่ระบุไว้ในหนังสือดังกล่าวไม่ เพราะพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญา รับขนของทางทะเล และสำหรับกรณีที่ผู้รับตราส่งเลือกที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิง แม้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 42 จะได้เปิดช่องไว้แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าผู้รับตราส่งจะสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้เต็มจำนวนตามมูลค่าทรัพย์สินแต่อย่างใด การที่กฎหมายให้นำบทบัญญัติมาตรา 227 แห่งประมวลกฎหมาย

แพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลมนั้นน่าจะหมายถึงการรับช่วงสิทธิในตัวทรัพย์สินเท่านั้น มิได้มุ่งที่จะให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบอย่างเต็มจำนวนแต่อย่างใด

ง. ในประเด็นการขอรับชำระหนี้หลังจากที่ศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์บริษัทผู้ขนส่ง เจ้าหนี้มีกระบวนการขั้นตอนที่จะต้องเข้าร่วมดำเนินการอยู่ไม่น้อย เช่น เรื่องของการเข้าประชุมเจ้าหนี้ การออกเสียงเพื่อลงมติยอมรับหรือปฏิเสธคำขอประนอมหนี้ การคัดค้านคำขอประนอมหนี้ รวมไปถึงการปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการพิสูจน์หลักต่างตอบแทนระหว่างเจ้าหนี้ต่างประเทศและลูกหนี้ในคดีล้มละลาย ตลอดจนเงื่อนไขเกี่ยวกับการแถลงถึงการได้รับหรือสิทธิที่จะได้รับทรัพย์สินหรือส่วนแบ่งนอกราชอาณาจักร ซึ่งถ้าหากว่าเจ้าหนี้ต่างประเทศนั้นไม่สามารถมาดำเนินการได้ไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ก็อาจจะทำให้เจ้าหนี้ที่เสียสิทธิที่จะขอรับชำระหนี้

2.2 มาตรการของรัฐเพื่อการแก้ไขและการป้องกันปัญหา

(1) มาตรการว่าด้วยการดำรงหลักประกันเพื่อรองรับความรับผิดของผู้ขนส่ง

ก. ใน ประเด็นเกี่ยวกับการดำรงหลักประกันของผู้ขนส่งทางทะเล พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่มุ่งกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ และความรับผิดของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งและผู้รับตราส่ง แต่กฎหมายฉบับนี้มิได้วางระบบที่เป็นบทบังคับให้ต้องมีการจดทะเบียนแต่อย่างใด กฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมกิจการสำหรับการขนส่งทางทะเลนั้นมีแต่เพียงพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งเป็นกฎหมายที่วางหลักเกณฑ์ในการควบคุมผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่จะจดทะเบียนเป็นเรือไทย แต่กฎหมายฉบับนี้ก็เพียงแต่กำหนดคุณสมบัติของบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่จะใช้ในการประกอบกิจการเท่านั้น แต่มิได้มีวัตถุประสงค์ในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางทะเล และไม่มีบทบัญญัติใดที่กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลต้องมีการดำรงหลักประกันเหมือนกับกรณีของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งที่ในตลาดของการให้บริการขนส่งสินค้านั้น ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลเล็กราคาส่วนของผู้ให้บริการในปริมาณที่สูงกว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอย่างมีนัยสำคัญ

ข. ในเรื่องของการควบคุมมิให้มีการส่งเงินรายได้นั้นกลับคืนสู่บริษัทผู้ให้บริการในต่างประเทศนั้น ไม่พบว่ามีการกฎหมายฉบับใดที่ให้อำนาจในการดำเนินการดังกล่าวเป็นการเฉพาะ ฉะนั้น ในกรณีที่บุคคลใดต้องการให้มีการยึดหรืออายัดเงินรายได้ของบริษัทสินจันฯ ที่พึงได้รับในประเทศไทย ก่อนที่จะมีการส่งหรือโอนออกไปต่างประเทศ บุคคลดังกล่าวจะต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีต่อศาล ทั้งนี้ ในการฟ้องร้องคดีกับจำเลยที่มีภูมิลำเนาหรือสำนักงานอยู่ต่างประเทศ โจทก์จะมีภาระและค่าใช้จ่ายสำหรับกระบวนการขั้นตอนทางศาลที่มากกว่าการฟ้องจำเลยในประเทศเพราะจะต้องยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อให้ศาลจัดส่งหมายเรียกและคำฟ้องตั้งต้นคดีแก่จำเลยโดยโจทก์จะต้องทำคำแปลหมายเรียก คำฟ้องตั้งต้นคดีและเอกสารอื่น ๆ ที่จะส่งไปยังประเทศที่จำเลยมีภูมิลำเนาหรือสำนักทำการงานอยู่เป็นภาษาราชการของประเทศนั้นหรือเป็นภาษาอังกฤษ พร้อมทั้งคำรับรองคำแปลว่าถูกต้องยื่นต่อศาลพร้อมกับคำร้องดังกล่าว และวางเงินค่าใช้จ่ายไว้ต่อศาลตามจำนวนและ

ภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนด ซึ่งค่าใช้จ่ายในการแปลเอกสารและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่น ๆ นั้นอาจไม่คุ้มค่าต่อการใช้สิทธิเรียกร้องของโจทก์

ค. ในกรณีที่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกเลือกที่จะฟ้องร้องคดีกับตัวแทนของบริษัทอันจึนฯ ที่อยู่ในประเทศไทย ข้อเท็จจริงจะต้องฟังได้ความว่าเข้าเงื่อนไข 3 ประการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 824 ได้แก่ (1) ในขณะที่ทำสัญญานั้น ตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ (2) ตัวแทนผู้ทำการแทนตัวการนั้นมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยและเป็นผู้ทำสัญญานั้นกับบุคคลภายนอกด้วยตนเองแทนตัวการ และ (3) การทำการแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศนั้นจำกัดขอบเขตเฉพาะการทำสัญญาเท่านั้น และแม้ว่าตัวการจะมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ แต่หากมีข้อเท็จจริงว่าในขณะที่เดียวกันตัวการก็เข้ามาประกอบกิจการค้าขายในประเทศไทย เช่นนี้กฎหมายก็จะมองว่าบุคคลภายนอกย่อมสามารถฟ้องร้องตัวการในประเทศไทยได้โดยสะดวกอยู่แล้ว การเรียกร้องให้ตัวแทนต้องรับผิดชอบตามมาตรา 824 ก็อาจจะไม่สามารถกระทำได้เช่นกัน

(2) มาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีให้เกิดความยั่งยืน

ก. ในประเด็นเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทย รัฐบาลได้กำหนดให้อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) เป็น New S-curve ที่ต่อยอดมาจาก First S-curve ในส่วนของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) จึงสามารถอนุมานได้ว่าอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ที่กล่าวถึงใน New S-curve นี้เป็นการมุ่งเน้นในส่วนของ การขนส่งคนโดยสาร มิใช่ในส่วนของ การขนส่งสินค้า แม้ว่าการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีนั้นจะเป็นรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศที่ได้รับความนิยมมากที่สุดก็ตาม

3. ข้อเสนอแนะ

ตามที่ผู้วิจัยได้สรุปปัญหาและข้อพิจารณาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากกรณีศึกษาดังที่กล่าวถึงข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

ก. ในการเข้าทำสัญญาประกันภัยสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล ผู้เอาประกันภัยควรเลือกซื้อข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 เพราะเป็นข้อกำหนดฉบับที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัยมากยิ่งขึ้น โดยข้อความในข้อกำหนดต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่แล้วจะเปิดช่องให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนกรมธรรม์ประกันภัยมีโอกาสในการได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้มากกว่า ICC 1/1/82

ข. นอกจากการเลือกซื้อข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 แล้ว ผู้เอาประกันภัยควรเลือกใช้บริการผู้ขนส่งที่มีความน่าเชื่อถือและคอยตรวจสอบสถานะในทางบัญชีการเงินของบริษัทผู้ขนส่งอยู่อย่างสม่ำเสมอ พร้อมกับจัดทำบันทึกและรายงานการประเมินผู้ขนส่งที่ตนใช้บริการ

ทั้งนี้ การจัดทำบันทึกและรายงานการประเมินต่าง ๆ นั้นนอกจากจะช่วยให้การตัดสินใจเลือกใช้ผู้ขนส่งนั้นเป็นไปโดยอยู่บนพื้นฐานของการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างสมเหตุสมผลแล้ว เอกสารเหล่านี้ยังอาจถูกนำมาใช้ได้ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อันไม่อาจคาดคิดเกี่ยวกับสถานะทางการเงินและการให้บริการของผู้ขนส่ง กล่าวโดยเฉพาะเจาะจงคือ ผู้เอาประกันภัยอาจนำเอกสารเหล่านี้มาใช้เป็นข้อต่อสู้ได้ว่าตนมิได้ตระหนักและไม่อยู่ในสถานะที่ควรที่จะตระหนักถึงปัญหาทางการเงินหรือสถานะผิดปกติอื่นใดของผู้ขนส่ง ซึ่งการมีพยานหลักฐานที่เพียงพอจะทำให้ผู้เอาประกันภัยนั้นสามารถปกป้องผลประโยชน์ในการรับค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยที่พยายามที่จะปฏิเสธความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยได้

ค. ในกรณีของการนำเข้าสินค้าภายใต้สัญญาซื้อขายที่ใช้เทอม CIF ผู้นำเข้าควรตกลงให้ผู้ส่งออกต้องเลือกข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 โดยอาจมีเกณฑ์การเลือกผู้ขนส่งเพื่อให้ผู้ส่งออกเลือกใช้บริการผู้ขนส่งที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงในระดับที่น้อยลงได้ แต่ไม่ควรให้ปรากฏในทางเอกสารว่าผู้นำเข้าได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเลือกใช้ผู้ขนส่ง เพราะอาจทำให้เข้าข่ายกเว้นความคุ้มครองในข้อ 4.6 แห่ง ICC 1/1/09 ได้ ซึ่งจะทำให้เสียสิทธิในการได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย

ง. ในกรณีที่ได้เลือกข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 เอาไว้แล้วเกิดปัญหาทางการเงินเกิดขึ้นกับผู้ขนส่งอันนำมาสู่ความเสียหายอย่างใด ๆ ผู้นำเข้าพึงต่อสู้ในลักษณะที่ว่าความเสียหายเหล่านั้นมิได้มีความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (causation) กับปัญหาทางการเงินของผู้ขนส่ง เพราะในข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 นั้นใช้คำว่า “caused by” ซึ่งตีความได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะต้องมีสาเหตุใกล้ชิดมาจากปัญหาทางการเงินของผู้ขนส่งเท่านั้น แต่ถ้าหากว่าผู้นำเข้าพิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงในประการใด ๆ ที่แสดงถึงการได้รับผลกระทบในลักษณะที่ไม่ได้เกิดจากสาเหตุโดยตรงทางการเงินแล้ว ก็จะทำให้ผู้นำเข้ามีโอกาสที่จะต่อสู้คดีเพื่อให้ตนได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยได้มากกว่า

จ. นอกจากการเลือกข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 แล้ว คู่สัญญายังควรให้ความสำคัญกับประเด็นอื่น ๆ ที่เป็นหลักการพื้นฐานของการประกันภัยด้วย ทั้งในเรื่องของความชอบด้วยกฎหมายของการประกันภัย (Legality) ความเป็นผู้มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย (Insurable interest) การนำเสนอข้อเท็จจริงที่เป็นธรรมเกี่ยวกับความเสี่ยงต่อผู้รับประกันภัย (Fair presentation of the risk) และการปฏิบัติตามคำรับรอง (Warranty) เพื่อป้องกันมิให้ตนต้องถูกปฏิเสธความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย

ฉ. ในกรณีที่เกิดปัญหาในลักษณะเดียวกันกับกรณีศึกษา คือ ต้องจ้างสายเรืออื่น ๆ ให้ไปรับสินค้าที่ทำเรือที่มีการถ่ายลำสินค้า (Transshipment Port) ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนกรรมธรรม์ประกันภัยควรเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในฐานะที่เป็นความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) พร้อมกับเรียกเอาค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้า (Forwarding Charges Clause) ตาม ICC ข้อ 12 ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องนั้นได้รับการเยียวยาในลักษณะที่เหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น

ข. เพื่อป้องกันมิให้เกิดการโต้แย้งอำนาจในการฟ้องคดีของผู้รับตราส่ง ถ้าหากว่าเป็นกรณีที่ผู้รับตราส่งได้รับโอนใบตราส่งแล้ว หลักกฎหมายที่ควรยกขึ้นกล่าวอ้างเพื่อเป็นฐานอำนาจในการฟ้องคดีคือเรื่องการโอนสิทธิเรียกร้อง โดยมีข้อสนับสนุนว่าใบตราส่งเป็นตราสารที่แสดงถึงหนี้ อันพึงต้องชำระตามเขาสั่ง ดังนั้น การสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งจึงถือเป็นการโอนสิทธิเรียกร้องในหนี้อันพึงต้องชำระตามเขาสั่งตามมาตรา 309 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ข. เนื่องจากข้อมูลทางสถิติได้แสดงให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งอันเป็นที่นิยมมากที่สุด การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงควรเป็นกิจการที่ได้รับการควบคุมในลักษณะเดียวกันกับการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อีกทั้งการขนส่งสินค้าทางทะเลในแต่ละเที่ยวการเดินทางนั้นผู้ขนส่งจะต้องดูแลรักษาทรัพย์สินของลูกค้าในปริมาณที่มาก กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมกิจการดังกล่าวจึงควรที่จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยการดำรงหลักประกันในลักษณะเดียวกันกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยอาจจะกำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมเข้าไปในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือจะร่างกฎหมายขึ้นใหม่เป็นอีกฉบับหนึ่งในรูปของพระราชบัญญัติก็ได้

ฅ. การขนส่งสินค้าทางทะเลและอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีควรถูกกำหนดให้เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทย โดยรัฐบาลไทยควรพิจารณาในประเด็นเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่งทางทะเลให้สามารถจัดตั้งเป็น Maritime Hub หรือสามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ โดยอาจจะต้องพิจารณาทบทวนการขาดดุลของไทยหรือการจัดทำโครงการอื่น ๆ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลทั้งสองฝั่งของประเทศไทยให้สามารถทำการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลเป็นองค์ประกอบ เช่น โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย (โครงการแลนด์บริดจ์สงขลา-สตูล) เป็นต้น ซึ่งการกำหนดยุทธศาสตร์ให้ประเทศไทยเป็น Maritime Hub หรือ Maritime Country นั้นจะส่งผลดีในเชิงบวกต่ออุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีและจะเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศเป็นอย่างยิ่ง เพราะเมื่อประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางทะเลแล้ว แหล่งรายได้ที่จะตามมาก็จะได้แก่ค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ (เช่น ค่าภาระเรือเข้าท่า ค่าภาระเรือลากจูง ค่าภาระการใช้ท่าของเรือ) ค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก (เช่น ค่าภาระยกขนสินค้า ค่าภาระฝากสินค้า ค่าภาระสินค้าขนถ่ายข้างลำ) และค่าภาระตู้สินค้า (เช่น ค่าภาระยกตู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือ ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า ค่าภาระควบคุมการบรรจุตู้สินค้า)

บทคัดย่อ

การประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลในยุคปัจจุบันนี้ ผู้ประกอบการที่อยู่ในตลาดการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอาจได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจโลกอันเป็นปัจจัยสำคัญต่อการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ ดังเช่นกรณีของบริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด ซึ่งเป็นสายการเดินเรือชั้นนำของโลกที่ได้เข้าสู่กระบวนการล้มละลายอันเนื่องมาจากผลประกอบการที่ขาดทุนอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาหนึ่ง ข้อเท็จจริงในกรณีศึกษานี้ได้ก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ประกอบการภาคเอกชน อันได้แก่ สิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก สิทธิเรียกร้องระหว่างผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนสิทธิจากผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย และสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดข้อพิจารณาเกี่ยวกับมาตรการของรัฐเพื่อการแก้ไขและการป้องกันปัญหาที่พึงต้องได้รับการพิจารณาทบทวนว่ามาตรการเกี่ยวกับการดำรงหลักประกันเพื่อรองรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีของประเทศไทยนั้นมีอยู่อย่างเพียงพอและยั่งยืนหรือไม่

Abstract

At the present time, the business of carriage of goods by sea is likely to be affected by the world economic crisis which considerably impacts the international trade. One of the obvious circumstances is the case of Hanjin Shipping Co., Ltd. which has always been classified as global leader in liner shipping industry. However, Hanjin Shipping Co., Ltd. has entered the bankruptcy process due to the continuous loss in business for a period of time. The case study evoked problems in claiming between private entrepreneurs especially in import/export, insurance and transportation business. In addition to the promotion of maritime industry, the solution and preventive measures of Thailand for this kind of crisis are consequently questioned whether they are sufficient and sustainable particularly in terms of the financial collateral to cover carrier's liability.

สารบัญ

บทที่	หน้า
1. บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย	1
1.3 ขอบเขตของการวิจัยและประเด็นปัญหาในงานวิจัย	2
1.4 วิธีการดำเนินการวิจัยและการเก็บรวบรวมข้อมูล	3
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
2. ข้อเท็จจริงในกรณีศึกษาและการดำเนินการของสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือ แห่งประเทศไทย	4
2.1 ข้อเท็จจริงในกรณีศึกษา	4
2.2 การดำเนินการของสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)	6
3. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษา	12
3.1 กฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อประโยชน์ในการควบคุมการประกอบกิจการ	12
3.1.1 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548	12
3.1.2 พระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน พุทธศักราช 2485	12
3.2 กฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อประโยชน์ในการสนับสนุน ส่งเสริมและอำนวยความสะดวก แก่ผู้ประกอบการ	13
3.2.1 พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ สำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560	13
3.2.2 พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537	13
3.3 กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ	14
3.3.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534	14
3.3.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง หนี้	15
3.3.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง ตัวแทน	16
3.4 กฎหมายเกี่ยวกับวิธีพิจารณาความเพื่อการใช้สิทธิเรียกร้อง	17
3.4.1 พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 และที่แก้ไขเพิ่มเติม	17
3.4.2 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534	18

4. บทวิเคราะห์.....	19
4.1 ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ประกอบการภาคเอกชน	19
4.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก (ผู้ซื้อ-ผู้ขาย).....	19
4.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนสิทธิ จากผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย	22
(1) ปัญหาในประเด็นเกี่ยวกับความคุ้มครองตามข้อกำหนดแห่ง สัญญาประกันภัย	22
ก. ปัญหาเกี่ยวกับการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถ ชำระหนี้ของบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่ง	23
ข. ปัญหาเกี่ยวกับการส่งมอบล่าช้า	28
(2) ปัญหาในประเด็นเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตาม สัญญาประกันภัย	29
ก. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในลักษณะแห่งความเสียหาย สิ้นเชิง	29
ข. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในลักษณะแห่งความเสียหาย เสมือนหนึ่งสิ้นเชิง.....	30
ค. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในลักษณะแห่งความเสียหาย บางส่วน	31
4.1.3 ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง	32
(1) ปัญหาในประเด็นของการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง.....	32
ก. ข้อพิจารณาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	32
ข. ข้อพิจารณาเกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	39
ค. ข้อพิจารณาเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	40
(2) ปัญหาในประเด็นการขอรับชำระหนี้หลังจากที่ศาลมีคำสั่งพิทักษ์ ทรัพย์บริษัทผู้ขนส่ง	42
4.2 มาตรการของรัฐเพื่อการแก้ไขและการป้องกันปัญหา.....	45
4.2.1 มาตรการว่าด้วยการดำรงหลักประกันเพื่อรองรับความรับผิดชอบของ ผู้ขนส่ง	45
(1) การดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง	45
ก. การดำรงหลักประกันของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง	46
ข. การดำรงหลักประกันของผู้ขนส่งทางทะเล	51

(2) การควบคุมเงินรายได้ที่จะส่งกลับคืนสู่บริษัทผู้ขนส่งในต่างประเทศเพื่อประโยชน์ในการดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง	51
ก. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมการโอนเงินระหว่างประเทศ	52
ข. การฟ้องร้องคดีกับจำเลยที่มีภูมิลำเนาหรือสำนักงานอยู่ต่างประเทศ.....	52
ค. การฟ้องร้องคดีกับตัวแทนของบริษัทฮันจินฯ ที่อยู่ในประเทศไทย	53
4.2.2 มาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีให้เกิดความยั่งยืน.....	55
(1) ที่มาและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติ	56
(2) การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ	57
(3) กลไกการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย.....	58
(4) ข้อพิจารณาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเป้าหมายและการขนส่งสินค้าทางทะเล	59
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ	63
5.1 บทสรุป.....	63
5.2 ข้อเสนอแนะ	70
บรรณานุกรม	74
ภาคผนวก.....	77
ก. Hanjin Shipping Bankruptcy Timeline	77
ข. คมนาคมยื่นมือแก้ไขปัญหาคาถึยเรือ Hanjin Shipping.....	83
ค. หนังสือด่วนที่สุด ที่ ออก0808/6015 เรื่อง ข้อเสนอ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย: กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2558	89
ง. บันทึกข้อความ ที่ ศธ 6200/04357 เรื่อง ขอแจ้งรับรองโครงการวิจัยที่ส่งมาขอรับการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยบูรพา ลงวันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2562	96
ประวัติผู้เขียน	98

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
5.1	มาตรการเพื่อการส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย	59
5.2	สถิติการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในการขนส่งแต่ละรูปแบบ	60

สารบัญรูปภาพ

รูปที่		หน้า
2.1	แผนภาพแสดงอัตราการค้ากำไร/ขาดทุนและสถานะหนี้สินของ บริษัท อັນจิน ชิปปิ้ง จำกัด	4
5.1	ความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรมในกลุ่ม First S-curve และ New S-curve	58

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

การประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลในยุคปัจจุบันนี้ ผู้ประกอบการที่อยู่ในตลาดการให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอาจได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจโลกอันเป็นปัจจัยสำคัญต่อการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระยะเวลาที่มีผู้ประกอบการเข้าสู่ตลาดบริการในด้านดังกล่าวมากยิ่งขึ้นในขณะที่ยอดการนำเข้าและการส่งออกสินค้าของแต่ละประเทศนั้นเป็นไปด้วยสัดส่วนที่ลดน้อยลง จึงเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้อุปสงค์แห่งการเคลื่อนย้ายสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง (Transport demand) นั้นเริ่มที่จะปรับตัวลงมาอยู่ในระดับที่น้อยกว่าอุปทานด้านการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเล (Supply in maritime transportation) ที่มีการประกอบกิจการอยู่ ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้านั้นต้องแบกรับต้นทุนในการให้บริการอย่างต่อเนื่องจนเกินกว่าโครงสร้างทางการเงินของผู้ประกอบการจะรับไหว ดังเช่นกรณีของบริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด ซึ่งเป็นสายการบินเรือชั้นนำสัญชาติเกาหลีในอันดับ 7 ของโลก ที่ได้ยื่นคำขอต่อศาลให้มีการพิทักษ์ทรัพย์เมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2559 ด้วยเหตุที่บริษัทฯ มีผลการประกอบการที่ขาดทุนต่อเนื่องมากกว่าระยะเวลา 4 ปี

เหตุการณ์ดังกล่าวได้สร้างความสั่นคลอนต่อแวดวงทางด้านธุรกิจพาณิชย์นาวีและการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างยิ่ง เพราะผลกระทบของเหตุการณ์นี้ไม่เพียงแต่เกิดขึ้นกับบริษัทสายการบินเรือที่กล่าวถึงเท่านั้น แต่กระบวนการว่าด้วยการพิทักษ์ทรัพย์ก่อนการล้มละลายนั้นได้สร้างความเสียหายต่อผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่ใช้บริการจากสายการบินเรือดังกล่าว อีกทั้งยังเป็นเหตุการณ์ที่ทำให้เห็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลอีกด้วย เพราะทันทีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นจากกระบวนการอันเนื่องมาจากปัญหาทางการเงินหรือการมีหนี้สินล้นพ้นตัวของบริษัทสายการบินเรือที่เป็นผู้ขนส่งแล้ว ผู้รับประกันภัยอาจนำเอาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นนั้นมายกขึ้นเป็นข้อกล่าวอ้างเพื่อปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่ถูกพิทักษ์ทรัพย์และไม่สามารถเคลื่อนย้ายสินค้านั้นได้ หรือหากมีการซื้อกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าบางฉบับหรือบางเวอร์ชัน ผู้เอาประกันภัยก็อาจมีโอกาที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้แต่อาจต้องมีการต่อสู้คดีกันระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยที่พยายามพิสูจน์ข้อเท็จจริงบางประการที่มีผลเป็นการหักล้างความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยอันนำไปสู่การไม่คุ้มครองตามเงื่อนไขแห่งข้อยกเว้นความคุ้มครองดังที่ปรากฏอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัย

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

(1) เพื่อศึกษาข้อเท็จจริงและสาเหตุของปัญหาที่ขึ้นกับบริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด อันนำไปสู่การร้องขอต่อศาลให้ล้มละลายจนนำมาสู่การพิทักษ์ทรัพย์ในระหว่างที่บริษัทสายเรือยังคงให้บริการด้านการขนส่งทางทะเล

(2) เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อจำกัดของความคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าที่เป็นอุปสรรคต่อการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าที่เป็นผู้เอาประกันภัยหรือได้รับโอนกรมธรรม์จากผู้เอาประกันภัย

(3) เพื่อศึกษาแนวทางเกี่ยวกับมาตรการของรัฐในการแก้ไขปัญหาและการป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีให้เกิดความยั่งยืน

1.3 ขอบเขตของการวิจัย และประเด็นปัญหาในงานวิจัย (โจทย์วิจัย)

การศึกษาในงานวิจัยฉบับนี้ ผู้วิจัยมุ่งศึกษาปัญหาในทางกฎหมายและมาตรการของรัฐที่เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษา โดยแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ประกอบการภาคเอกชน และมาตรการของรัฐเพื่อการแก้ไขและการป้องกันปัญหา ซึ่งมีประเด็นปัญหาในงานวิจัย (โจทย์วิจัย) ดังนี้

1.3.1 ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ประกอบการภาคเอกชน

(1) ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก (ผู้ซื้อ-ผู้ขาย)

ปัญหานี้มีที่มาจากการสูญเสียอำนาจในการบริหารจัดการทรัพย์สินที่อยู่ในความครอบครองดูแลของผู้ขนส่งอันเนื่องมาจากการได้รับคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์สินจากศาลอันนำมาซึ่งผลกระทบต่อสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง ทำให้ผู้ขนส่งนั้นไม่สามารถปฏิบัติการขนส่งหรือส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่งหรือบุคคลที่มีสิทธิรับของนั้น ณ ท่าเรือปลายทางได้ พฤติการณ์ดังกล่าวจึงนำมาซึ่งความเสียหายต่อธุรกิจหรือกิจการของบุคคลที่เกี่ยวข้อง และทำให้เกิดปัญหาในทางกฎหมายว่าในพฤติการณ์เช่นว่านี้ผู้ซื้อและผู้ขายจะมีความรับผิดชอบต่อกันภายใต้นิติสัมพันธ์แห่งสัญญาซื้อขายในลักษณะใด

(2) ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนสิทธิจากผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย

นอกจากปัญหาระหว่างผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกตามสัญญาซื้อขายดังกล่าวถึงข้างต้นแล้ว บุคคลที่เกี่ยวข้องยังประกอบไปด้วยคู่กรณีอื่น ๆ ตามสัญญาที่เกี่ยวข้องกับสัญญาซื้อขาย เช่น สัญญาประกันภัยทางทะเลที่ผู้เอาประกันภัยนั้นอาจเป็นผู้ขายหรือผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขาย โดยมีประเด็นอยู่ที่ผู้เอาประกันภัยที่ได้รับความเสียหายจากกรณีศึกษาจะสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างไร ๆ ตามสัญญาประกันภัยทางทะเลที่ตนได้ทำไว้หรือได้รับโอนกรรมสิทธิ์ประกันภัยมาได้หรือไม่ เจื่อนไขความคุ้มครองตามข้อกำหนดแห่งสัญญาประกันภัยนั้นมีหลักเกณฑ์และข้อพิจารณาอย่างไร และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายในแต่ละลักษณะนั้นมีช่องทางอย่างไรบ้าง และในแต่ละช่องทางนั้นจะมีข้อจำกัดหรือข้อพิจารณาอันเป็นอุปสรรคต่อการใช้สิทธิดังกล่าวหรือไม่ อย่างไร

(3) ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง

กรณีศึกษานี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้ขนส่งทางทะเล โดยผู้ขนส่งที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางการเงินนั้นเป็นคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งในสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งเมื่อผู้ขนส่งประสบปัญหาขึ้นก็ย่อมส่งผลกระทบต่อผู้ส่งของที่อยู่ ณ ท่าเรือต้นทาง และผู้รับตราส่งที่อยู่ ณ ท่าเรือปลายทาง เพราะการปฏิบัติการขนส่งสินค้าที่ถือเป็นหนึ่งกระทำการตามสัญญารับขนของทางทะเลนั้นอาจจะไม่สามารถดำเนินการต่อไปได้ด้วยเหตุแห่งกระบวนการตามกฎหมายล้มละลาย ทำให้ผู้ส่งของและผู้รับตราส่งได้รับผลกระทบ ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ส่งของและผู้รับตราส่งนั้นจะสามารถได้รับการเยียวยาตามกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลหรือไม่ และการใช้สิทธิเรียกร้องภายหลังจากที่ศาลได้มีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์สินบริษัทผู้ขนส่งไปแล้วนั้นจะมีผลต่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านั้นหรือไม่ อย่างไร

1.3.2 มาตรการของรัฐเพื่อการแก้ไขและการป้องกันปัญหา

(1) มาตรการว่าด้วยการดำรงหลักประกันเพื่อรองรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ตามข้อเท็จจริงในกรณีศึกษาที่เกิดขึ้นพบว่าในกรณีที่ผู้รับตราส่งต้องการที่จะขอให้มีการออกของที่ถูกขนส่งมายังท่าเรือปลายทางนั้นผู้รับตราส่งจะต้องชำระค่าใช้จ่ายบางประการที่โดยปกติแล้วมิใช่ความรับผิดชอบของผู้รับตราส่ง หากแต่เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนที่ผู้ขนส่งพึงต้องรับผิดชอบ เช่น ค่าภาระท่าเรือ (Tariff) ดังนั้น จึงมีข้อพิจารณาว่าการที่ผู้รับตราส่งต้องมาแบกรับภาระหน้าที่ในส่วนของผู้ขนส่งในลักษณะเช่นนี้ส่อให้เห็นถึงปัญหาในระบบว่าด้วยการดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลที่พึงมีมาตรการในทางกฎหมายหรือไม่ หรือถ้ามีเช่นนั้นแล้วพึงมีกลไกรองรับสถานการณ์ในลักษณะดังกล่าวอย่างไรได้บ้าง

(2) มาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีให้เกิดความยั่งยืน

รัฐบาลในยุคของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ดำเนินนโยบายให้มียุทธศาสตร์เป้าหมายที่มีศักยภาพที่จะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engine) ของประเทศ โดยมีการกำหนดให้อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) เป็น “อุตสาหกรรมเป้าหมาย” ในกลุ่มที่สองที่เป็นอุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ในขณะที่การขนส่งทางทะเลนั้นมิได้อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมใด ๆ ฉะนั้น จึงมีข้อพิจารณาว่ารัฐบาลควรให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางทะเลและการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีในระดับที่สูงยิ่งขึ้นหรือไม่ อย่างไร

1.4 วิธีการดำเนินการวิจัยและการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาวิจัยในโครงการนี้ดำเนินการโดยวิธีการวิจัยจากเอกสาร (Documentary research) โดยสืบค้นจากหนังสือรายงานความคืบหน้าของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ว่าด้วยสถานการณ์การจอร์จระวางเรือกับสายเดินเรืออื่น ๆ ข่าวนิตยสารพิมพ์ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเล (Institute Cargo Clauses: ICC) บทบัญญัติของกฎหมาย ตำรา บทความวิจัย บทความวิชาการ บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา และรายงานการประชุมของหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเมื่อได้รวบรวมข้อมูลจากเอกสารแล้วก็นำมาเรียบเรียงโดยแยกพินิจพิเคราะห์ตามโจทย์วิจัยหรือประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในกรณีศึกษา

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

(1) เกิดความตระหนักและเข้าใจในปัญหาที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทผู้ขนส่งทางทะเล และผลกระทบที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก

(2) เกิดความตระหนักและเข้าใจในหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องและข้อจำกัดของควบคุมครองในกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าที่เป็นอุปสรรคต่อการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าที่เอาประกันภัยหรือได้รับโอนกรมธรรม์จากผู้เอาประกันภัย

(3) สร้างแนวทางเกี่ยวกับมาตรการของรัฐในการแก้ไขปัญหาและการป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต รวมถึงมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีให้เกิดความยั่งยืน

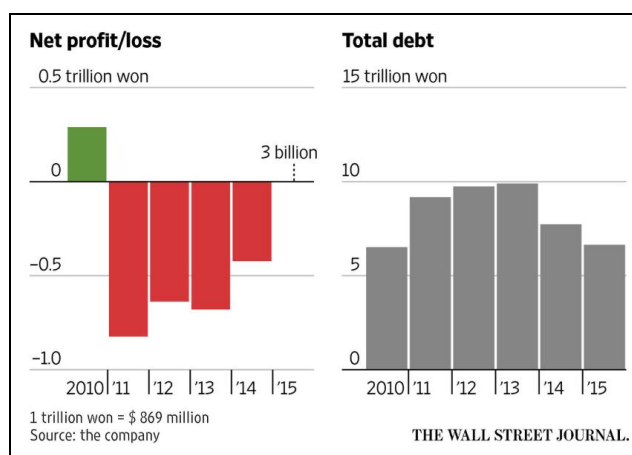
บทที่ 2

ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในกรณีศึกษาและการดำเนินการของ สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

2.1 ข้อเท็จจริงในกรณีศึกษา

บริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด (Hanjin Shipping Co., Ltd.)¹ เป็นบริษัทสายการเดินเรือที่ให้บริการโลจิสติกส์และให้บริการด้านการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ของเกาหลีใต้ โดยบริษัทดังกล่าวได้ถูกจัดตั้งขึ้นโดยกลุ่มบริษัทฮันจิน (Hanjin Group) เมื่อปี พ.ศ. 2520 (ค.ศ. 1977) ภายใต้ชื่อว่า “ฮันจิน คอนเทนเนอร์ ไลน์ส์” (Hanjin Container Lines) และต่อมาในปี พ.ศ. 2531 ก็ได้มีการควบรวมกิจการกับบริษัท Korea Shipping Corp. จึงได้มีการเปลี่ยนชื่อมาเป็นชื่อที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

ก่อนที่จะเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงิน บริษัทฮันจินฯ เป็นบริษัทสายการเดินเรือขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของเกาหลีใต้และเป็นหนึ่งใน 10 อันดับของบริษัทชั้นนำของโลก โดยมีการให้บริการขนส่งสินค้าแบบที่มีเส้นทางประจำ (Liner services) และการให้บริการขนส่งสินค้าแบบขจรหรือที่ไม่มีเส้นทางประจำ (Tramper services) กว่า 100 ลำตันต่อปี กองเรือที่มีไว้เพื่อให้บริการนั้นประกอบไปด้วยเรือบรรทุกสินค้าคอนเทนเนอร์ เรือบรรทุกสินค้าเทกองและเรือบรรทุกก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefied Natural Gas: LNG) นอกจากนี้ บริษัทฮันจินฯ ยังมีสำนักงานสาขาของตนเองในหลายประเทศเพื่อประโยชน์ในการให้บริการด้านการขนส่งทางทะเลและการปฏิบัติการท่าเรือ



รูปที่ 2.1 แผนภาพแสดงอัตราการได้กำไร/ขาดทุน
และสถานะหนี้สินของบริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด²

¹ ต่อไปในบทนี้จะเรียกว่า “บริษัทฮันจินฯ”

² In-Soo Nam, “Hanjin Shipping Asks Creditor to Restructure Debt,” The Wall Street Journal, published 25 April 2016, available at <https://www.wsj.com/articles/hanjin-shipping-asks-creditor-to-restructure-debt-1461582330>, retrieved November 11, 2018.

อย่างไรก็ดี แม้ว่าบริษัทฮันจินฯ จะได้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลมาอย่างต่อเนื่อง แต่ด้วยปัญหาทางเศรษฐกิจของโลกและการลดลงซึ่งการค้าระหว่างประเทศ บริษัทฮันจินฯ จึงเกิดปัญหาทางการเงินโดยมีการขาดทุนสะสมเรื่อยมาเป็นระยะเวลายาวนานถึง 4 ปี (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 - 2558) กล่าวคือ บริษัทฮันจินฯ มีหนี้สินมากถึง 6.6 ล้านล้านวอน (5.7 พันล้านดอลลาร์) โดยอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนนั้นมีอัตราเกือบเท่ากับร้อยละ 850 ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558³

หลังจากนั้นเมื่อวันที่ 25 เมษายน พ.ศ. 2559 บริษัทฮันจินฯ ได้ยื่นคำขอต่อเจ้าหน้าที่ของ บริษัทฮันจินฯ ที่มีอยู่หลายราย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่รายใหญ่คือธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศเกาหลี (Korea Development Bank: KDB) เพื่อปรับโครงสร้างหนี้ของตนและขอความช่วยเหลือโดยบริษัทฮันจินฯ ได้เสนอที่จะดำเนินการบางอย่างเพื่อการช่วยเหลือตนเอง เช่น การขายสินทรัพย์บางส่วนของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการหลีกเลี่ยงการเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย⁴ แต่แล้วคำขอดังกล่าวก็ไม่ได้รับการยอมรับจากธนาคาร KDB เนื่องจากธนาคาร KDB พิจารณาแล้วเห็นว่าแผนการอุดหนุนทางการเงินจากบริษัทเมื่อนั้นไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาทางหนี้สินที่มีมูลค่าสูงถึง 5.6 ล้านล้านวอน (หรือประมาณ 5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ) ณ สิ้นปี พ.ศ. 2559⁵ และแล้วในวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2559 บริษัทฮันจินฯ ได้ยื่นคำร้องขอให้มีการพิทักษ์ทรัพย์ (receivership) ที่ศาลแขวงประจำกรุงโซล (Seoul Central District Court) โดยได้ขอให้ศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ของบริษัทฮันจินฯ⁶ และเมื่อข่าวดังกล่าวได้เผยแพร่ออกไป เรือของบริษัทฮันจินฯ ก็เริ่มประสบปัญหาจากการที่ผู้ประกอบการท่าเรือแห่งต่าง ๆ ทั่วโลกปฏิเสธไม่ยอมให้เรือของบริษัทฮันจินฯ เข้าเทียบท่า เพราะเกรงว่าจะไม่ได้รับค่าบริการเพื่อการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าจากเรือของบริษัทฮันจินฯ⁷ และในช่วงต้นเดือนถัดมา (วันที่ 2 กันยายน พ.ศ. 2559) บริษัทฮันจินฯ ได้ยื่นคำร้องต่อศาลล้มละลายของสหรัฐอเมริกาที่เมืองนิวอาร์ก รัฐนิวเจอร์ซีย์ (Newark, New Jersey) เพื่อขอให้ศาลมีคำสั่งอนุญาตให้เรือของบริษัทฮันจินฯ สามารถเข้าเทียบท่าได้โดยที่เรือ สินค้าหรือเครื่องมืออุปกรณ์ใด ๆ นั้นไม่จำเป็นต้องถูกยึดโดยการดำเนินการของบรรดาเจ้าหนี้ แต่ด้วยเหตุที่บริษัทฮันจินฯ ตกอยู่ในสภาวะแห่งการมีหนี้สินล้นพ้นตัวและไม่มีท่าทีที่จะสามารถปรับปรุงแก้ไขได้ภายในระยะเวลาอันสั้น ภายในไม่กี่สัปดาห์หลังจากที่ศาลได้มีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ บริษัทฮันจินฯ ก็ได้ประกาศแผนการเลิกกิจการของสำนักงานต่าง ๆ ที่มีอยู่ทั่วโลก มีการดจ้างลูกจ้างแรงงาน⁸ ขายสินทรัพย์ต่าง ๆ ที่คงเหลือ⁹ และเรือถอน

³ In-Soo Nam, *Ibid.*

⁴ เหตุการณ์นี้ได้ส่งผลโดยตรงต่อมูลค่าของหุ้นของบริษัทฮันจินฯ ที่มีอัตรการลดลงถึง 30% อันเป็นการลดมูลค่าในระดับที่รุนแรงที่สุดในประวัติศาสตร์. In-Soo Nam, *Ibid.*

⁵ Joyce Lee & Se Young Lee, "Hanjin Shipping files for receivership, as ports turn away its vessels," Reuters, published August 31, 2016, available at <https://www.reuters.com/article/us-hanjin-shipping-debt/hanjin-shipping-files-for-receivership-as-ports-turn-away-its-vessels-idUSKCN11603N>, retrieved November 11, 2018.

⁶ Joyce Lee & Se Young Lee, *Ibid.*

⁷ กรุงเทพธุรกิจ, "ฮานจินล้มละลาย-ขนส่งทางเรือทั่วโลกป่วน," ฉบับวันที่ 2 กันยายน 2559, แหล่งข้อมูลจาก <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/715828>, สืบค้นเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2561.

⁸ Maritime Herald, "Hanjin Shipping layoff 2,500 marine crew until end of January" November 12, 2016. Retrieved April 21, 2019.

⁹ Fortune – Reuters, "Here's Who Might Bid for Hanjin Shipping's Assets" October 17, 2016. Retrieved April 21, 2019.

เครือข่ายการให้บริการของตน จนกระทั่งในที่สุดศาลเกาหลีใต้ก็ได้มีคำสั่งให้บริษัทฮันจินฯ เป็นบุคคลล้มละลายพร้อมกับการชำระบัญชีเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2560¹⁰

2.2 การดำเนินการของสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)

สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) เป็นองค์กรตัวแทนของผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศ (นำเข้า-ส่งออก) จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมและปกป้องผลประโยชน์ของผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนทำหน้าที่เป็นตัวแทนภาคเอกชนที่มีศักยภาพในการเจรจากับภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึง Shippers Council ต่างๆ ในต่างประเทศ นอกจากนี้ สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยยังมุ่งมั่นในการพัฒนารัฐวิสาหกิจภาคการส่งออกของประเทศให้แข็งแกร่งด้วยการส่งเสริมและผลักดันให้มีการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการในทุกระดับ ซึ่งจะในการลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว¹¹ ทั้งนี้ วัตถุประสงค์หลักของสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ได้แก่ การส่งเสริมและคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ส่งออกสินค้าทางเรือ การให้ความร่วมมือและประสานงานกับหน่วยงานของรัฐและเอกชนเกี่ยวกับการส่งออกสินค้าทางเรือ การประสานงานและร่วมมือกับองค์กรที่เกี่ยวข้องกับผู้ส่งออกสินค้าทางเรือของต่างประเทศ ฯลฯ¹² ดังนั้น เมื่อเกิดปัญหาในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเลรายใหญ่อย่างบริษัทฮันจินฯ ก็ย่อมมีผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกที่เป็นสมาชิกของสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้รับผลกระทบในฐานะที่เป็นผู้ใช้บริการบริษัทผู้ขนส่งดังกล่าว ดังนั้น สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยจึงต้องดำเนินการบางประการเพื่อแก้ไขปัญหา อำนวยความสะดวกแก่สมาชิก และประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

2.2.1 การรายงานความคืบหน้า ณ วันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2559

สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือรายงานความคืบหน้าการล้มละลายของบริษัทฮันจินฯ เรื่อง สถานการณ์การจอร์วางเรือกับสายเดินเรือ Hanjin โดยมีการรายงานว่า ทางบริษัท Hanjin Shipping Line ได้ชี้แจงสถานการณ์กับผู้ให้บริการดังนี้

- 1) กรณีผู้ส่งออกมีการจอร์วางเรือกับทางบริษัทฮันจินฯ แต่ยังไม่มีการลากตู้ให้ยกเลิก booking และไปจองกับสายเดินเรืออื่น
- 2) กรณีผู้ส่งออกมีการลากตู้ไปบรรทุกสินค้า (load) แล้ว ให้ขนถ่ายสินค้า (unload) และคืนตู้เปล่า

¹⁰ In-Soo Nam, (February 16, 2017), *Hanjin Shipping Is Declared Bankrupt*, New York City: *The Wall Street Journal*, retrieved February 17, 2017.

¹¹ สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, “ทำไมต้องเป็นสมาชิก,” <http://www.tnsc.com/member/why>, สืบค้นเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2561.

¹² พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537 มาตรา 6

- 3) กรณีผู้ส่งออกมีการคืนตู้ที่ท่าเรือแล้ว ให้ทำพิธีการตรวจรับกลับคืนตู้สินค้าออกจากท่าเรือ เนื่องจากบริษัทฮันจินฯ จะไม่ดำเนินการขนส่งสินค้าต่อ
- 4) กรณีที่ตู้สินค้าออกจากประเทศไทยไปแล้ว และอยู่ระหว่างการขนส่งไปยังท่าเรือปลายทาง บริษัทฮันจินฯ จะรับผิดชอบให้สินค้าไปถึงท่าเรือปลายทางให้ทันตามเวลา แต่ทั้งนี้ ต้องขึ้นกับสถานการณ์ท่าเรือปลายทางด้วย

2.2.2 การรายงานความคืบหน้า ณ วันที่ 2 กันยายน 2559

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ชี้แจงความคืบหน้าและแนวทางการแก้ไขปัญหาสำหรับการรับขน (shipment) ของสมาชิกดังนี้

- 1) หากเรือสินค้ายังไม่เข้าเทียบท่า ขึ้นกับดุลยพินิจของท่าเรือ นั้น ๆ ว่าจะอนุญาตให้เข้าเทียบท่าหรือไม่ ซึ่งปัจจุบันพบว่ามีเรือสินค้าส่วนหนึ่งทั้งสมออยู่กลางทะเลเนื่องจากไม่สามารถนำเรือเข้าเทียบท่าได้
- 2) หากตู้สินค้าเดินทางอยู่ระหว่างทางถึงท่าเรือถ่ายลำสินค้า (Transshipment Port) และไม่สามารถขึ้นเรือแม่ต่อไปยังท่าเรือปลายทาง (Destination Port) ได้ แนะนำให้ติดต่อ Agent เพื่อขออนุญาตเปิดตู้ ณ ท่าเรือ นั้น ๆ และจองระวางกับสายเรือใหม่ เพื่อให้สามารถดำเนินการกระบวนการส่งออกต่อได้ อย่างไรก็ตามต้องตรวจสอบกับท่าเรือถ่ายลำสินค้านั้น ๆ ว่าอนุญาตให้เปิดตู้และเปลี่ยนไปใช้บริการของสายเรืออื่นได้หรือไม่ เนื่องจากมีบางท่าเรือไม่อนุญาตให้กระทำการดังกล่าว เช่น Port of Singapore Authority (PSA)
- 3) หากตู้สินค้าเดินทางถึงท่าเรือปลายทางแล้ว ผู้นำเข้า (Consignee) จะต้องดำเนินการพิธีการขาเข้าปกติ แต่จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมหลายรายการ ทั้งค่าภาระท่าเรือ (Tariff) ที่โดยปกติทางบริษัทฮันจินฯ จะจ่ายให้ท่าเรือ แต่ ณ เวลานี้ทาง Consignee จะต้องเป็นผู้จ่ายแทน Hanjin ทั้งหมดด้วยเงินสด อีกทั้งยังมีค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากท่าเรือและค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจาก Hanjin เป็นค่ามัดจำตู้ เช่น กรณีฮ่องกงคิดประมาณตู้ละ 6,000 HKD เป็นต้น

2.2.3 การรายงานความคืบหน้า ณ วันที่ 5 กันยายน 2559

ในกรณีที่มีตู้สินค้าตกค้างในเรือและในท่าเรือ ทั้งในส่วนของท่าเรือปลายทางและท่าเรือถ่ายลำสินค้า (Transshipment Port) นั้น สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ประสานงานเพื่อขอความร่วมมือไปยังกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เพื่อให้มอบหมายสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ (สคต.) ช่วยเหลือผู้ส่งออกไทยในการประสานงานกับท่าเรือและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในท้องถิ่นสำหรับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

2.2.4 การรายงานความคืบหน้า ณ วันที่ 6 กันยายน 2559

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ชี้แจงความคืบหน้าการดำเนินงานที่ผ่านมาของตนและแนวทางการแก้ไขปัญหาเบื้องต้นให้กับสมาชิก ดังนี้

- 1) กรณีสินค้าถึงท่าเรือปลายทางเรียบร้อยแล้ว ณ ตอนนี้งานสมาชิกอาจให้ทาง Consignee ดำเนินการเคลียร์สินค้าออกจากท่าเรือได้ตามปกติ แต่จะต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ได้แก่ ค่าภาระท่าเรือ (Tariff) ที่แต่เดิมบริษัทฮันจินฯ เป็นผู้หน้าที่จ่ายให้กับทางท่าเรือ และค่ามัดจำตู้สินค้า (Deposit) เพื่อเป็นหลักประกันว่าทางท่าเรือจะได้ตู้สินค้าคืน
- 2) กรณีสินค้าตกค้างอยู่ที่ท่าเรือถ่ายลำสินค้า (Transshipment Port) ท่าเรือโดยส่วนใหญ่ยังไม่ยอมให้ทำการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า เนื่องจากต้องการหลักประกันหนี้สินและค่าใช้จ่ายที่ค้างชำระของบริษัทฮันจินฯ แต่ก็มีแนวโน้มที่บางท่าเรือจะยอมเริ่มให้มีการบรรทุกตู้สินค้าของบริษัทฮันจินฯ ขึ้นเรือของสายเดินเรืออื่นเพื่อออกจากท่าเรือได้บ้างแล้ว เช่น Port of Singapore เป็นต้น
- 3) กรณีเรือสินค้าที่ยังไม่ถึงท่าเรือและกำลังอยู่ในระหว่างการเดินทางในทะเลท่าเรือโดยส่วนใหญ่ไม่ยอมรับที่จะให้เรือของบริษัทฮันจินฯ เข้าเทียบท่า ดังนั้น ทางรัฐบาลของเกาหลีใต้จึงได้เสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาคือให้เรือสินค้าลำต่าง ๆ ที่ยังค้างอยู่กลางทะเลกลับไปขนถ่ายตู้สินค้าลงที่ท่าเรือ Pusan (South Korea) และท่าเรือ Offshore Ports หรือ Base Ports ที่กระจายอยู่ในแต่ละภูมิภาค ได้แก่ ท่าเรือ Singapore ท่าเรือ Hamburg (Germany) และท่าเรือ Los Angeles (USA)
- 4) ที่ผ่านมามาทางสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ประสานงานไปยังกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และทูตพาณิชย์ในต่างประเทศ เพื่อทำการช่วยเหลือผู้ส่งออกไทยในการประสานงานกับท่าเรือและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในท้องถิ่น สำหรับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว
- 5) สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ทำหนังสือไปยัง Korean Shippers' Council (KSC) ที่เป็นหน่วยงานตัวแทนผู้ส่งออกในประเทศเกาหลีใต้เพื่อขอแนวทางการดำเนินงานแก้ไขปัญหาดังกล่าว และยังทำหนังสือโดยตรงไปยังสำนักงานใหญ่ของบริษัทฮันจินฯ (Hanjin Shipping (Head Quarter)) ในประเทศเกาหลีใต้ เพื่อประสานงานขอความชัดเจนในแนวทางการแก้ไขปัญหาด้วยเช่นกัน

2.2.5 การรายงานความคืบหน้า ณ วันที่ 7 กันยายน 2559

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้มีหนังสือรายงานความคืบหน้าโดยมีข้อชี้แจงว่า กระทรวงพาณิชย์ของไทยได้ประสานงานไปยังทูตพาณิชย์ในต่างประเทศเพื่อดำเนินการช่วยเหลือ ตามที่สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยได้ร้องขอ โดยนางอภิรดี ตันตราภรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เปิดเผยว่า กระทรวงพาณิชย์ได้ประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ อาทิ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และทูตพาณิชย์ของประเทศต่าง ๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยที่ว่าจ้างขนส่งสินค้าโดยเรือบรรทุกของบริษัทฮันจินฯ ที่ขณะนี้ประสบปัญหาการล้มละลาย และยังลอยเรืออยู่กลางทะเลหรือกำลังเข้าเทียบท่าเรือ ให้มีการขนถ่ายสินค้ารวมถึงการช่วยเหลือด้านอื่น ๆ อย่างเต็มที่ ทั้งนี้ ผู้ส่งออกที่ประสบปัญหาการขนส่งสินค้ากับบริษัทฮันจินฯ สามารถติดต่อเพื่อแจ้งปัญหาและปรึกษาแนวทางแก้ไขได้ที่สายด่วนของกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (DITP Service Center โทร. 1169)

นอกจากนี้ สถานการณ์ล่าสุด ณ วันที่ 7 ก.ย. 2559 รัฐบาลเกาหลีใต้ได้ตัดสินใจช่วยสนับสนุนทางการเงินในการกู้วิกฤติในครั้งนี้ แต่มีเงื่อนไขว่าบริษัทฮันจินฯ ต้องมีหลักประกัน ซึ่งขณะนี้ ฮันจินกรุ๊ป (บริษัทผู้ถือหุ้น) ตัดสินใจยื่นมือให้ความช่วยเหลือ โดยให้เงินจำนวน 4 ล้านล้านวอน (ประมาณ 4,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) เพื่อใช้เป็นหลักประกันให้รัฐบาลเกาหลีใต้ยินยอมให้การช่วยเหลือการสนับสนุนเงินจำนวน 6 ล้านล้านวอน (ประมาณ 6,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ) ในการแก้ไขปัญหาเบื้องต้นโดยให้เรือของบริษัทฮันจินฯ สามารถเทียบท่าในประเทศต่าง ๆ ได้ และเพื่อป้องกันการยึดทรัพย์สินจากบริษัทฮันจินฯ

นอกจากนี้รัฐบาลเกาหลีใต้ได้ตั้งคณะกรรมการฉุกเฉินขึ้นมา เพื่อให้ความช่วยเหลือและแก้ปัญหาการล้มละลายของเรือฮันจินชิปปิงใน 43 ประเทศทั่วโลก โดยบริษัทฮันจินฯ ได้ยื่นคำขอต่อศาลเพื่อไม่ให้เรือถูกยึด ซึ่งนายคิมยองช็อก รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการประมงและทะเลของเกาหลีใต้ยืนยันว่าประเทศแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ต่างเตรียมให้ความช่วยเหลือโดยการเปิดเส้นทางเดินเรือให้บริษัทฮันจินฯ แล้ว

2.2.6 การรายงานความคืบหน้า ณ วันที่ 8 กันยายน 2559

สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้ประสานงานกับสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ และ European Shippers' Council ซึ่งเป็นพันธมิตรของ สรท. ในสหภาพยุโรป เกี่ยวกับสถานการณ์ค่าใช้จ่ายสำหรับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากท่าเรือ จึงได้มีการแจ้งข้อมูลต่อสมาชิกดังนี้

- 1) สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ นครดูไบ แจ้งให้ทราบว่าบริษัทสายเรือฯ ได้เจรจากับท่าเรือ Jebel Ali ให้รับเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าได้แล้ว และทางสายเรือได้ยกเลิกและปรับลดการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าลงจากเดิม ฉะนั้น ทางสมาชิกจึงสามารถติดต่อกับ Hanjin Dubai ได้

ตามช่องทางการติดต่อที่ สรท. แจ้งไว้¹³ หรือประสานงานกับตัวแทนของฮันจินฯ ในประเทศไทยให้ติดต่อต่อไป

- 2) European Shippers' Council ได้แจ้งให้ทราบว่าได้เจรจาต่อรองกับผู้บริหารท่าเรือในกลุ่ม Europe Container Terminal (ECT) ประกอบไปด้วย the ECT Delta Terminal and Euromax Terminal ในเขตท่าเรือ Rotterdam รวมถึงท่าเรือ MCT Moerdijk, TCT Venlo, DeCeTe Duisburg and TCT Belgium (Willebroek) โดยทางท่าเรือได้อนุญาตให้มีการปล่อยตู้สินค้าและเรียกเก็บค่าใช้จ่ายในอัตราที่เหมาะสม¹⁴

นอกจากนี้ ภายในวันเดียวกัน สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยยังได้มีหนังสือชี้แจงเพิ่มเติมอีกฉบับหนึ่ง โดยมีความว่า หลังจากที่ศาล ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น ได้รับคำร้องอนุญาตให้เรือของบริษัทฮันจินฯ เข้าเทียบท่าได้เมื่อวันที่ 5 กันยายน 2559 อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ณ ท่าเรือเมืองนาโกยา, โตเกียว และโยโกฮาม่า ต่างปฏิเสธไม่ยอมให้เรือของบริษัทฮันจินฯ เข้าเทียบท่า แม้จะมีคำสั่งจากรัฐบาลก็ตาม ทำให้เรือของบริษัทฮันจินฯ 2 ลำต้องตัดสินใจเดินเรือกลับยังท่าเรือปูซาน และเรืออีก 2 ลำยังคงลอยอยู่กลางทะเลใกล้เมืองโตเกียวเพื่อรอคูท่าที่ ในขณะเดียวกัน หลังจากที่บริษัทฮันจินฯ ได้ยื่นขอพิทักษ์ทรัพย์สินต่อสหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 2 กันยายน 2559 ล่าสุดในวันที่ 7 กันยายน 2559 ศาลนิวยอร์กของสหรัฐอเมริกาได้อนุญาตให้เรือของบริษัทฮันจินฯ เทียบท่าได้เป็นการชั่วคราว และในวันที่ 9 กันยายน 2559 จะมีการนัดหารือเกี่ยวกับสิทธิคุ้มครองเจ้าหนี้

อนึ่ง จำนวนผู้เสียหายจากกรณีบริษัทฮันจินฯ ล้มละลายมีจำนวน 161 ราย มูลค่าความเสียหายคิดเป็นจำนวนเงินประมาณ 7 แสนล้านบาท ขณะนี้มีเรือจำนวน 58 ลำถูกกักไว้ไม่ให้ขนถ่ายสินค้า และเรืออีกจำนวน 54 ลำถูกปฏิเสธไม่ให้เทียบท่าเนื่องจากค้างชำระหนี้ ทั้งนี้ การล้มละลายของบริษัทฮันจินฯ ไม่เพียงแต่ส่งผลกระทบต่อวงการโลจิสติกส์เท่านั้น แต่ยังกระทบต่อธุรกิจส่งออกและบริษัทในเครือ แม้ว่ารัฐบาลได้ให้ความช่วยเหลือและประสานบริษัทฮันจินกรุป ได้ประกาศว่าจะใช้ทรัพย์สินส่วนตัวในการแก้ไขปัญหาในครั้งนี้ แต่ยังไม่มีความเห็นว่าสถานการณ์จะคลี่คลายลง ด้วยเหตุนี้ศาลเกาหลีใต้จึงได้ออกคำสั่งให้ธนาคาร Korea development bank (KDB) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของฮันจินฯ จ่ายเงินสนับสนุนเพื่อช่วยคลี่คลายสถานการณ์ในเบื้องต้นก่อนโดยให้เวลาแก้ไขปัญหาในการชำระหนี้ภายในวันที่ 9 กันยายน 2559

หลังจากที่ได้มีคำสั่งของรัฐบาล ทาง Financial Services Commission/The Financial Supervisory Service ได้ประชุมหารือเพื่อหาแนวทางช่วยเหลือ Subcontractor ของบริษัทฮันจินฯ เฉพาะในเกาหลีใต้ เพื่อพยุงสถานการณ์ภายในประเทศก่อน โดยประกาศว่าจะให้เงินช่วยเหลือจำนวน 2,900 ล้านบาท

นอกจากนี้ บริษัท ฮุนได เมอร์แซนท์ มารีน จำกัด บริษัท โครยอ ชิปปิ้ง จำกัด บริษัท จังกิม เมอร์แซนท์ มารีน จำกัด และบริษัท ฮีงอา ชิปปิ้ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเล

¹³ ในที่นี้หมายถึง ให้ติดต่อกับ Hanjin Dubai

¹⁴ <http://www.ect.nl/en/content/new-procedure-hanjin-containers-0>

จำนวน 4 แห่งซึ่งควบคุมเส้นทางเดินเรือบนท้องทะเลตะวันออกเฉียงใต้ ได้รวมตัวกันในนาม “Mini Alliance” และได้เสนอแนวทางช่วยเหลือบริษัทฮันจินฯ โดยอนุญาตให้ใช้เรือของบริษัทตัวเองในการส่งของล็อตต่อไป

บทที่ 3

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษา

หากพิจารณาในภาพรวมของเหตุการณ์ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของบริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด และบุคคลต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบ รวมไปถึงความเกี่ยวข้องกับภาครัฐในฐานะเป็นฝ่ายที่พึงต้องสนับสนุน ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้การประกอบกิจการของผู้ประกอบการในรัฐนั้นเป็นไปด้วยความเรียบร้อยแล้ว จะพบว่าหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องนั้นจะประกอบไปด้วยกฎหมายฉบับต่าง ๆ ดังนี้

3.1 กฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อประโยชน์ในการควบคุมการประกอบกิจการ

3.1.1 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติฉบับนี้เกิดขึ้นจากพัฒนาการของรูปแบบการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่มีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือหรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยาน มาเป็นลักษณะที่มีการขยายการให้บริการจากจุดรับมอบสินค้าที่ต้นทางจนถึงจุดส่งมอบสินค้าปลายทางโดยมีรูปแบบหรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบหรือหนึ่งประเภทภายใต้สัญญาขนส่งเพียงฉบับเดียว ฉะนั้น จึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์การอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว¹ ซึ่งในส่วนของ การอนุญาตและการประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นจะต้องมีการดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่สร้างขึ้น จึงมีข้อนำพิจารณาว่าในกรณีศึกษาที่ผู้ขนส่งทางทะเลจะมีภาระหน้าที่เกี่ยวกับการดำรงหลักประกันในลักษณะเดียวกันหรือไม่ และกฎหมายฉบับใด ๆ ที่เกี่ยวข้องจะมีหลักเกณฑ์ที่เพียงพอต่อการสร้างหลักประกันให้แก่ผู้ใช้บริการหรือไม่ หรือควรที่จะต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขในทิศทางประการใด รายละเอียดตามเนื้อหาที่ผู้วิจัยจะนำเสนอในบทที่ 4 ต่อไป

3.1.2 พระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน พุทธศักราช 2485

พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ถูกตราขึ้นและมีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมด้วยเหตุที่มีปัญหาในทางปฏิบัติอันเนื่องมาจากกรณีที่มีการลักลอบส่งหรือนำเงินตราไทยออกไปนอกหรือเข้ามาในประเทศไทยโดยผิดกฎหมาย ทางราชการไม่สามารถริบเงินตราไทยจากบุคคลที่ได้ทำการลักลอบนั้นได้ เพราะโดยแนวคำพิพากษาศาลฎีกาแล้วธนบัตรไม่ถือว่าเป็น “ของ” ที่อาจนำไปจำหน่ายเป็นสินค้าอย่างธรรมดาทั่ว ๆ ไปได้ ดังนั้น เพื่อความชัดเจนและขจัดปัญหาต่อไปในอนาคต ฝ่ายนิติบัญญัติจึงเห็นสมควรกำหนดให้เงินตราต่างประเทศ ธนาकारบัตรต่างประเทศ และหลักทรัพย์ทั้งของ

¹ ดู หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติ

ไทยและต่างประเทศเป็น "ของ" ตามความหมายในกฎหมายว่าด้วยศุลกากรด้วย² อย่างไรก็ตามก็ดี กฎหมายฉบับนี้อาจจะมีได้เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษาในงานวิจัยฉบับนี้โดยตรงแต่ผู้วิจัยเห็นควรที่จะ นำมาศึกษาเพื่อประโยชน์ในการชี้แนะช่องว่างของกฎหมายในพฤติการณ์บางกรณี เช่น กรณีที่ตัวแทน ในประเทศไทยของบริษัทผู้ขนส่งต่างประเทศจะทำการโอนเงินรายได้กลับไปยังบริษัทผู้ขนส่ง ต่างประเทศจะมีช่องทางใดหรือไม่ที่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่ได้รับความเสียหายจากผู้ขนส่งจะ ยึดหน่วงเงินรายได้ดังกล่าวไว้เพื่อชดใช้ค่าเสียหายอย่างใด ๆ โดยที่ไม่ต้องอาศัยอำนาจศาล เป็นต้น จึงเป็นที่มาของการนำเอากฎหมายที่มีความเกี่ยวข้องที่สุดมาพิจารณาเพื่อหาช่องทางและชี้แนะ ปัญหาต่อไป รายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมายฉบับนี้ผู้วิจัยจะนำเสนอต่อไปในบทที่ 4

3.2 กฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อประโยชน์ในการสนับสนุน ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกแก่ ผู้ประกอบการ

3.2.1 พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับ อุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560

พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับ อุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 เป็นกฎหมายที่ประกาศใช้ด้วยเหตุที่ประเทศไทยมีความ จำเป็นต้องปรับปรุงมาตรการและเครื่องมือส่งเสริมการลงทุนให้มีความหลากหลายและมี ประสิทธิภาพมากขึ้นเพื่อที่จะสามารถดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายและยกระดับขีด ความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น³ ในที่ประชุมของคณะรัฐมนตรีจึงได้มีการเสนอ อุตสาหกรรมเป้าหมาย 10 รายการซึ่งเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคตและมาตรการ สนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรม โดย 10 อุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นอุตสาหกรรมที่มี ศักยภาพและเป็นที่น่าสนใจของนักลงทุนทั่วโลก ซึ่งจะมีบทบาทสำคัญในการผลักดันเศรษฐกิจของไทย ในอนาคต พระราชบัญญัติฉบับนี้จึงมีบทบัญญัติที่กำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรม เป้าหมาย” เพื่อทำหน้าที่ต่าง ๆ เกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และการจัดทำแผนเกี่ยวกับการ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยมีรายละเอียด ดังที่ผู้วิจัยจะนำเสนอในบทที่ 4 ต่อไป

3.2.2 พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537

“สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย” (สรท.) เป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็น ตัวแทนของผู้ส่งสินค้าทางเรือในการเจรจา ปกป้องหาหรือและประสานงานกับผู้ส่งสินค้าทางเรือในเรื่อง ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับการขนส่งสินค้าทางเรือเพื่อประโยชน์ในการค้าระหว่างประเทศ⁴ ซึ่งในกรณีศึกษา

² รก.2527/174/1พ/26 พศจิกายน 2527, <http://web.krisdika.go.th>, สืบค้นเมื่อวันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2562.

³ ดู หมายเหตุนายพระราชบัญญัติ

⁴ สรท. ก่อตั้งจากการที่การค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ และผู้ส่งออกจำนวนมากมีความจำเป็นต้องใช้บริการของผู้ขนส่งสินค้าทางเรือซึ่งมีอำนาจในการกำหนดอัตราค่าระวาง ค่าบริการและค่าใช้จ่ายตลอดจน

สรท. ได้ทำหน้าที่ในการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐของประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อให้ข้อมูลแก่ผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิก และอำนวยความสะดวกให้การนำเข้า-ส่งออกสินค้าของสมาชิคนั้นสามารถเป็นไปได้ด้วยความเรียบร้อย

พระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยให้เป็นตัวแทนของบรรดาผู้ส่งสินค้าของไทย เป็นกฎหมายที่มีลักษณะเป็นกฎหมายปกครองโดยมีเนื้อหาสำคัญ ได้แก่ การจัดตั้งสภาสมาชิก กรรมการและพนักงาน การดำเนินกิจการของสภา การควบคุมของรัฐ บทกำหนดโทษต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัติฉบับนี้สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางเรือที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ ศึกษา วิจัย และเสนอแนะการแก้ไขปัญหา รวมทั้งการพัฒนาการส่งสินค้าทางเรือ ตลอดจนให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะแก่รัฐบาลเพื่อพัฒนาการส่งสินค้าทางเรือ⁵ ดังนั้น การใด ๆ ที่สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นประโยชน์ต่อการสนับสนุนพัฒนาการขนส่งสินค้าทางเรือให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสินค้าที่ขนส่งนั้นจะได้รับความปลอดภัยยิ่งขึ้น ก็ย่อมอยู่ในอำนาจของสภาฯ ที่จะผลักดันให้เกิดขึ้นด้วยการยื่นข้อเสนอแนะดังกล่าวแก่รัฐบาล

3.3 กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ

3.3.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษาในฐานะที่บริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด นั้นเป็นบริษัทสายการเดินเรือที่ประกอบการขนส่งสินค้าโดยได้รับค่าระวางเป็นบำเหน็จทางการค้าปกติของตน ซึ่งบริษัทฯ นั้นย่อมมีความสัมพันธ์ทางสัญญาต่อบรรดาเจ้าของสินค้าที่มาใช้บริการบริษัทฯ ทั้งนี้ ตามสัญญาการรับขนของทางทะเลที่เกิดขึ้นจากการที่มี “คำเสนอ” ซึ่งมักจะเกิดขึ้นในลักษณะที่ผู้ส่งของหรือตัวแทนของผู้ส่งของนั้นได้ขออนุญาตจากระวางเรือ และมี “คำสนอง” ซึ่งมักจะเกิดขึ้นในลักษณะที่ผู้ขนส่งได้ยืนยันการจอร์วางเรือตามที่ผู้ส่งของหรือตัวแทนนั้นร้องขอ

พระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อใช้บังคับกับสัญญาการรับขนของทางทะเลที่ทำขึ้นระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่ง ทั้งนี้ เนื่องจากว่าคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายนั้นถือเป็นคู่สัญญาที่มีอำนาจการต่อรองที่ไม่เท่าเทียมกัน ดังนั้น ถ้าหากว่าไม่มีกฎหมายฉบับนี้คู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจการต่อรองที่เหนือกว่าอย่างผู้ขนส่งก็อาจกำหนดข้อสัญญาบางประการที่อาจมีผลเป็นการเอาเปรียบผู้ส่งของได้ ดังนั้น กฎหมายฉบับนี้จึงถูกจัดทำขึ้นโดยมุ่งคุ้มครองผู้ส่งของและผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้มีอำนาจการต่อรองที่ด้อยกว่า อนึ่ง สาระสำคัญของกฎหมายฉบับนี้ ได้แก่ สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ส่งของและผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เหตุตัดสิทธิในการจำกัด

เงื่อนไขต่าง ๆ เกี่ยวกับการให้บริการในการส่งสินค้าทางเรือ ซึ่งมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก สมควรจัดตั้งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย. สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, <http://www.tnsc.com/upload/TNsc%20Booklet%202017.pdf>, สืบค้นเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561.

⁵ พระราชบัญญัติสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537 มาตรา 6 (4) (6) และ (8).

ความรับผิดของผู้ขนส่ง ลักษณะข้อสัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลที่กฎหมายกำหนดให้ตกเป็น โหมฆะ

นอกจากนี้ กฎหมายฉบับนี้ยังได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งทั้งในเรื่องของ ความสามารถที่จะออกเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยของเรือ (Seaworthiness) และความเหมาะสมของ เรือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าให้ปลอดภัย (Cargoworthiness) เช่น ในส่วนของ Seaworthiness กฎหมายได้กำหนดให้เรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้านั้นก่อนที่จะบรรทุกของลงเรือหรือ ก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางผู้ขนส่งจะต้องทำให้เรือนั้นอยู่ในสภาพที่สามารถออกเดินทะเลได้อย่าง ปลอดภัยในเส้นทางการเดินเรือและจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์และ สิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น ในขณะที่ในส่วนของ Cargoworthiness กฎหมายได้กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและ ปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่รับขนส่งและรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น ทั้งนี้ สิ่งที่เป็น เครื่องกำชับหรือควบคุมการปฏิบัติตามหน้าที่ของผู้ขนส่งดังกล่าวก็คือความรับผิดของผู้ขนส่งใน อันที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหายในกรณีที่ตนไม่ได้ปฏิบัติตามหน้าที่ดังที่ได้กล่าวถึงข้างต้น⁶ ทั้งนี้ ภายใต้อหุทธิกฤษฎะที่ว่าด้วยเหตุยกเว้นความรับผิด การจำกัดความรับผิด และเหตุตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ดังนั้น หลักเกณฑ์ทางกฎหมายของพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงนับว่ามีส่วนสำคัญในการ สร้างความเป็นธรรมแก่คู่สัญญาในทุกฝ่ายทั้งในส่วนของผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง รวมถึงผู้รับตราส่ง

3.3.2 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง หนี้

บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่อง “หนี้” นั้นมีบทหลักอยู่ที่ มาตรา 194 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “ด้วยอำนาจแห่งมูลหนี้ เจ้าหนี้อย่อมมีสิทธิจะเรียกให้ลูกหนี้ชำระหนี้ได้ อนึ่งการชำระหนี้ด้วยตนเองอันใดอันหนึ่งก็ย่อมมีได้” โดยบทบัญญัติมาตรานี้มีที่มาจากประมวล กฎหมายแพ่งเยอรมันซึ่งเป็นระบบสองสัญญา⁷ โดยในเรื่องของวัตถุแห่งหนี้นั้นมีอยู่ทั้งสิ้น 3 ประการ ได้แก่ (1) หนี้กระทำการ (2) หนี้งดเว้นกระทำการ และ (3) การโอนทรัพย์สิน ทั้งนี้ วัตถุแห่งหนี้ที่จะ เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษาตามการวิจัยนี้คือ “หนี้กระทำการ” ซึ่งหมายความถึงการชำระหนี้ของลูกหนี้ที่ ต้องการการลงมือทำของลูกหนี้ เช่น การทาสีบ้าน การร้องเพลง การตัดเย็บเสื้อผ้า การขับรถ เป็นต้น⁸ โดยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกรณีศึกษานี้ ผู้ขนส่งที่ประสบปัญหาทางการเงินนั้นเป็นผู้ให้บริการใน การขนส่งสินค้าทางทะเล เพราะฉะนั้น ในความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของตามสัญญารับขน ของทางทะเล วัตถุแห่งหนี้ที่ลูกหนี้ (ผู้ขนส่ง) พึ่งต้องปฏิบัติเพื่อการชำระหนี้ก็คือการปฏิบัติขนส่ง สินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง ซึ่งถ้าหากว่าผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติขนส่งสินค้าให้ สำเร็จได้ตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้ส่งของ ผู้ขนส่งก็อาจมีความรับผิดเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อัน เนื่องมาจากการไม่สามารถปฏิบัติชำระหนี้ในส่วนของตนได้ ทั้งนี้ ยังคงมีปัญหาในข้อเท็จจริงที่

⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 51

⁷ ศนันท์กรณ โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะหนี้ (ผลแห่งหนี้), (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2555), น. 45.

⁸ ศนันท์กรณ โสทธิพันธ์, เพิ่งอ้าง, น. 46.

จะต้องพิจารณาต่อไปว่าเป็นกรณีของการชำระหนี้ตกเป็นพันวิสัยหรือไม่ อย่างไร โดยมีรายละเอียดตามที่ผู้วิจัยจะกล่าวถึงในบทที่ 4 ต่อไป

3.3.3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่อง ตัวแทน

โดยทางปฏิบัติแล้ว ผู้ประกอบการส่งออกจำนวนมากไม่ได้ดำเนินการติดต่อกับผู้ขนส่งทางทะเลด้วยตนเอง แต่ใช้วิธีการจ้างวานให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ทำการติดต่อผู้ขนส่งเพื่อประโยชน์ในการขออนุญาตเรือ ซึ่งการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นมิได้มีเพียงแค่การขออนุญาตเรือเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงบริการอื่น ๆ เช่น การบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ การลากตู้คอนเทนเนอร์ไปส่งให้แก่ผู้ขนส่งทางทะเล การขอรับใบตราส่งจากผู้ขนส่ง การดำเนินพิธีการศุลกากร รวมไปถึงการทราดจ่ายในเงินค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่พึงต้องจ่ายให้แก่ผู้ขนส่งทางทะเล ฉะนั้น การดำเนินการต่าง ๆ เหล่านี้จึงล้วนแล้วแต่เป็นการดำเนินการไปเพื่อประโยชน์ของผู้ส่งออกซึ่งมีสถานะตามกฎหมายเป็นตัวการ ที่ได้มีการจ้างวานให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการให้แทนตน

ดังนั้น บทบัญญัติที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งออกและผู้รับจัดการขนส่งจึงได้แก่บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 15 ว่าด้วยตัวแทน ซึ่งมีบทหลักที่วางหลักเกณฑ์ไว้ว่าสัญญาตัวแทนนั้นเป็นสัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่งเรียกว่า “ตัวแทน” มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่า “ตัวการ” โดยได้ตกลงที่จะกระทำการดังที่ได้ตกลงนั้นไว้ ซึ่งความเป็นตัวแทนนั้นอาจเกิดขึ้นโดยการแต่งตั้งโดยชัดหรือโดยปริยายก็ได้⁹ แต่เมื่อใดก็ตามที่ได้มีการมอบหมายอำนาจให้ตัวแทนดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งเป็นการเฉพาะ ในกรณีเช่นนี้ตัวแทนก็จะมีอำนาจกระทำการดังกล่าวแทนตัวการได้แต่เพียงในสิ่งที่จำเป็นเท่านั้นเพื่อให้ภารกิจอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสำเร็จลุล่วงไป¹⁰ ซึ่งเมื่อภารกิจดังกล่าวได้บรรลุผลโดยสำเร็จเสร็จสิ้นแล้วตัวการย่อมมีความผูกพันต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งปวงอันตัวแทนนั้นได้ทำไปภายในขอบอำนาจแห่งฐานของการเป็นตัวแทน¹¹ อย่างไรก็ตาม ในการศึกษาวิจัยนี้จะมีข้อพิจารณาเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ทางกฎหมายในส่วนที่เป็นข้อยกเว้นประกอบด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของตัวแทนที่ทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศตามมาตรา 824 เพราะอาจมีประเด็นว่าในกรณีที่ผู้ส่งของในประเทศไทยได้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่งที่อยู่ในต่างประเทศ ผู้ส่งของนั้นจะสามารถใช้สิทธิเรียกร้องต่อตัวแทนของผู้ขนส่งที่อยู่ในประเทศไทยได้หรือไม่ อย่างไร รายละเอียดในเรื่องนี้ผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์หลักเกณฑ์ทางกฎหมายต่อไปในบทที่ 4

⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 797

¹⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 800

¹¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 820

3.4 กฎหมายเกี่ยวกับวิธีพิจารณาความเพื่อการใช้สิทธิเรียกร้อง

3.4.1 พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ปัญหาของกรณีศึกษาที่เกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก นั้นมีสาเหตุหลักมาจากการที่บริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินอันเนื่องมาจากการขาดทุนสะสมมาเป็นระยะเวลาที่ยาวนานถึง 4 ปี ในที่สุดทางบริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด เกิดหนี้สินล้นพ้นตัวจนถึงขนาดตัดสินใจดำเนินการยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อขอให้ศาลมีคำสั่งล้มละลาย อันเป็นเหตุให้เกิดกระบวนการในการพิทักษ์ทรัพย์และไม่สามารถเคลื่อนย้ายทรัพย์สินรวมถึงสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งได้ ซึ่งกระบวนการทั้งหมดนี้เป็นกระบวนการตามปกติของกฎหมายล้มละลาย พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นกฎหมายที่ใช้จัดการกับความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าหนี้และลูกหนี้ โดยในกรณีที่ลูกหนี้ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลนั้นมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือมีหนี้สินมากกว่าทรัพย์สินอย่างมีนัยสำคัญตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด กล่าวคือ มีหนี้สินมากเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 1,000,000 บาทในกรณีของบุคคลธรรมดา หรือมีหนี้สินมากเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 2,000,000 บาทในกรณีของนิติบุคคล¹² ศาลจะมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ ซึ่งการมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์นั้นแบ่งเป็น (1) คำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ชั่วคราว ซึ่งเป็นคำสั่งที่เกิดขึ้นในช่วงของการพิจารณาค่าฟ้อง ซึ่งเจ้าหนี้อาจขอให้ศาลมีคำสั่งเช่นว่านี้ได้เพื่อป้องกันมิให้ลูกหนี้ทำการโยกย้ายหรือถ่ายโอนทรัพย์สิน และ (2) คำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาด ซึ่งเป็นคำสั่งที่เกิดขึ้นภายหลังจากที่ศาลได้วินิจฉัยชี้ขาดแล้วว่าลูกหนี้มีหนี้สินล้นพ้นตัวจริงตามคำฟ้องของเจ้าหนี้ที่ได้มีการยื่นต่อศาล โดยคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดนั้นจะส่งผลให้เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์มีอำนาจในการเข้ารวบรวมทรัพย์สินทั้งหมดของลูกหนี้เพื่อแบ่งเฉลี่ยให้แก่เจ้าหนี้ตามส่วน¹³ ซึ่งหลังจากที่ศาลได้มีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดแล้ว บรรดาเจ้าหนี้รายต่าง ๆ ที่มีสิทธิเรียกร้องอยู่เหนือลูกหนี้จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนในเรื่องของการยื่นขอรับชำระหนี้¹⁴ ไม่ว่าจะเป็นเจ้าหนี้ตามคำพิพากษาหรือได้ยื่นฟ้องคดีทางแพ่งไว้แล้วและอยู่ในระหว่างการพิจารณาก็ตาม ทั้งนี้ ก่อนที่ศาลจะมีคำสั่งให้ลูกหนี้ยื่นตกอยู่ในสภาวะบุคคลล้มละลาย เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์อาจมีการเรียกประชุมเจ้าหนี้¹⁵ เพื่อให้มีการประนอมหนี้¹⁶ และศาลจะพิจารณาคำขอประนอมหนี้ดังกล่าว¹⁷ แต่ถ้าหากว่าศาลไม่เห็นสมควรตามคำขอประนอม

¹² อนุรักษ์ นิยมเวช, พระราชบัญญัติล้มละลายฉบับแก้ไขเพิ่มเติม, เผยแพร่ 29 สิงหาคม 2558, http://www.anurakbusinesslaw.com/www.anurakbusinesslaw.com/Article_files/Articles/2015/04_bankrupt.html, สืบค้นเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2561.

¹³ พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 22, 23

¹⁴ พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 27

¹⁵ พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 31

¹⁶ พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 45

¹⁷ พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 50 - 53

หนี้ ศาลก็จะมีคำสั่งให้ล้มละลาย¹⁸ แต่ก็ยังคงสามารถมีการยื่นคำขอประนอมหนี้ภายหลังจากที่ได้มีคำสั่งให้ล้มละลายแล้วก็ได้¹⁹

3.4.2 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

การกักเรือเป็นมาตรการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองประโยชน์ของบุคคลที่อยู่ในราชอาณาจักรซึ่งเป็นเจ้าหนี้ของเรือต่างชาติหรือผู้ปฏิบัติการเรือที่ไม่มีภูมิลำเนาและไม่มีทรัพย์สินในประเทศไทยอันเป็นเหตุให้เจ้าหนี้ไม่สามารถฟ้องร้องคดีหรือฟ้องบังคับชำระหนี้เอากับทรัพย์สินอื่น ๆ ดังนั้น กฎหมายฉบับนี้จึงมุ่งหมายให้เจ้าหนี้มีสิทธิตามกฎหมายในการยื่นคำร้องขอให้ศาลมีคำสั่งกักเรือของลูกหนี้ไว้เป็นประกันการชำระหนี้ที่ตนจะฟ้องร้องบังคับเอาในเวลาต่อไปก่อนจะดำเนินการฟ้องร้องคดีตามสิทธิเรียกร้องของตนต่อไป ซึ่งในกรณีศึกษานั้นจะพบเห็นว่าที่ประเทศสิงคโปร์ได้มีการยึดเรือลำหนึ่งของบริษัท ฮันจิน ชิปปิ้ง จำกัด เพราะเกรงว่าจะไม่มีเงินมาชำระค่าภาระและค่าบริการท่าเรือ เพราะฉะนั้น กฎหมายฉบับนี้จึงเป็นหลักเกณฑ์อีกประการหนึ่งที่มีความเกี่ยวข้องกับกรณีศึกษา

พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกักเรือ ได้แก่ สิทธิเรียกร้องที่ขอให้กักเรือได้ เวลาที่ขอให้กักเรือได้ บุคคลผู้มีสิทธิร้องขอให้กักเรือ ภูมิลำเนาของลูกหนี้ในการขอให้กักเรือ เรือที่ถูกกักได้ ศาลที่มีอำนาจสั่งให้กักเรือได้ คำร้องขอให้กักเรือ การดำเนินกระบวนการพิจารณาของศาล ขั้นตอนในช่วงเจ้าพนักงานบังคับคดีเกี่ยวกับการกักเรือ อำนาจของเจ้าพนักงานบังคับคดี ความรับผิดชอบของเจ้าพนักงานบังคับคดี ผลแห่งการกักเรือหลังจากมีการส่งหมายหรือปิดหมายกักเรือแล้ว การฟ้องคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่ขอให้กักเรือ หลักเกณฑ์และวิธีการปล่อยเรือ และการคืนหลักประกันที่เจ้าหนี้ ลูกหนี้ หรือบุคคลอื่นที่วางไว้ต่อศาล

¹⁸ พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 61 - 62

¹⁹ พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 61

บทที่ 4

บทวิเคราะห์

4.1 ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ประกอบการภาคเอกชน

4.1.1 ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก (ผู้ซื้อ-ผู้ขาย)

ปัญหานี้มีที่มาจากกรณีการสูญสิ้นอำนาจในการบริหารจัดการทรัพย์สินที่อยู่ในความครอบครองดูแลของผู้ขนส่งอันเนื่องมาจากการได้รับคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์จากศาล กล่าวโดยเฉพาะเจาะจงคือ ณ เวลาที่ผู้ส่งของ (Shipper) ได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่ง (Carrier) ณ ท่าเรือต้นทาง เพื่อให้ผู้ขนส่งดำเนินการบรรทุกขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางนั้น ผู้ขนส่งยังคงอยู่ในสถานะบุคคลที่มีอำนาจในการจัดการทรัพย์สินภายใต้กิจการของตนได้อย่างสมบูรณ์ตามกฎหมาย แม้ว่าจะมีปัญหาเกี่ยวกับการขาดทุนสะสมในทางบัญชีก็ตาม แต่หลังจากที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้า ณ ท่าเรือต้นทาง และได้ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือเพื่อออกเดินทางไปยังท่าเรือปลายทางนั้น ตามข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นกับกรณีศึกษา ศาลได้รับคำร้องและได้มีคำสั่งให้มีการพิทักษ์ทรัพย์ตามกฎหมายล้มละลายอันส่งผลให้บริษัทฮันจินฯ หมดสิ้นลงซึ่งอำนาจในการบริหารจัดการทรัพย์สินที่อยู่ในความครอบครองดูแลของตน เสมือนหนึ่งว่าถูก “แช่แข็ง” (Freeze) และไม่สามารถเคลื่อนย้ายหรือดำเนินการใด ๆ กับสินค้าหรือทรัพย์สินต่าง ๆ เหล่านั้นอีกต่อไป เช่นนี้จึงก่อให้เกิดผลกระทบที่ตามมาคือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งโดยบริษัทฮันจินฯ นั้นไม่สามารถที่จะนำไปส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือบุคคลที่มีสิทธิรับของนั้น ณ ท่าเรือปลายทางได้ตามความประสงค์ของผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่มีความจำเป็นต้องส่งมอบหรือรับมอบสินค้าตามสัญญาซื้อขายที่ตนได้ทำไว้กับคู่ค้า พฤติการณ์ดังกล่าวจึงนำมาซึ่งความเสียหายต่อธุรกิจหรือกิจการของบุคคลที่เกี่ยวข้อง และทำให้เกิดปัญหาในทางกฎหมายตามมาว่า ในพฤติการณ์เช่นว่านี้ผู้ซื้อและผู้ขายจะมีความรับผิดชอบต่อกันภายใต้นิติสัมพันธ์แห่งสัญญาซื้อขายในลักษณะใด

ในทางนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อนั้น ด้วยเหตุที่ในทางปฏิบัติของการค้าระหว่างประเทศ คู่สัญญาในสัญญาซื้อขายมักจะตกลงซื้อขายโดยใช้ข้อสัญญามาตรฐานที่สภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce: ICC) ได้จัดทำไว้โดยเรียกกันย่อๆ แพร่หลายว่า “อินโคเทอม” (INCOTERMS) โดยอินโคเทอมนั้นจะมีการปรับปรุงแก้ไขครั้งสำคัญในทุก ๆ 10 ปี และอินโคเทอมฉบับล่าสุดคือ INCOTERMS 2010 ซึ่งประกอบไปด้วยข้อสัญญามาตรฐานจำนวนทั้งสิ้น 11 ข้อตกลง ดังนั้น คู่สัญญาในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศจึงเพียงแต่ตกลงกันว่าจะให้ใช้ข้อตกลงใดมาเป็นสาระสำคัญแห่งการกำหนดสิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย เพราะฉะนั้น การวิเคราะห์ในประเด็นเกี่ยวกับความรับผิดชอบของคู่สัญญานั้นจึงต้องพิจารณาในเรื่องของการโอนความเสี่ยงภัยตามข้อสัญญามาตรฐานในแต่ละข้อตกลงเสียก่อน เพื่อให้ทราบถึงหน้าที่ในการแบกรับบาปเคราะห์ที่อาจเกิดขึ้นจากความเสียหายของสินค้า แล้วจึงพิจารณาต่อไปในเรื่องของความรับผิดชอบส่งผลกระทบต่อสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายของคู่สัญญา

ข้อตกลงอินโคเทอมทั้งหมด 11 ข้อตกลงนั้น หากใช้จุดโอนความเสี่ยงภัยเป็นหลักในการแบ่งกลุ่มแล้วจะสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มข้อตกลงที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยในประเทศต้นทาง (Departure terms) กลุ่มข้อตกลงที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยในประเทศปลายทาง (Arrival terms) และกลุ่มข้อตกลงที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยเมื่อมีการบรรทุกสินค้าลงเรือ (Shipment terms) ดังนี้

กลุ่มที่ 1 ข้อตกลงที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยในประเทศต้นทาง (Departure terms) ข้อตกลงที่อยู่ในกลุ่มนี้ ได้แก่ EXW, FCA, CPT, CIP และ FAS ในกรณีที่ผู้นำเข้า-ผู้ส่งออกที่ทำสัญญาซื้อขายโดยเลือกใช้ข้อตกลงในกลุ่มนี้ ความเสี่ยงภัยต่อความสูญหายเสียหายของสินค้าจะโอนไปยังผู้ซื้อ ณ ประเทศต้นทาง กล่าวคือ

- EXW (Ex Work) ความเสี่ยงภัยจะโอนไปยังผู้ซื้อทันทีที่ผู้ขายได้จัดเตรียมสินค้าไว้ที่หน้าโรงงานของตนเองเป็นที่เรียบร้อยแล้ว
- FCA (Free Carrier), CPT (Carriage Paid To) และ CIP (Carriage Insurance Paid To) ความเสี่ยงภัยจะโอนไปยังผู้ซื้อทันทีที่ผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่งของผู้ซื้อ ณ สถานที่ที่ตกลงกันในประเทศต้นทาง
- FAS (Free Alongside Ship) ความเสี่ยงภัยจะโอนไปยังผู้ซื้อทันทีที่ผู้ขายได้นำสินค้าไปวางไว้ข้างตัวเรือ ณ ท่าเรือต้นทาง

เพราะฉะนั้น สำหรับการซื้อขายที่ทำขึ้นระหว่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ใช้ข้อตกลงในกลุ่มนี้ บุคคลที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงภัยแห่งความสูญหายเสียหายของสินค้า (รวมถึงค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจมีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดการสินค้า) ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเลจะตกแก่ผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) ผลที่ตามมาคือ ผู้ซื้อจะไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อความสูญหายเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งจากผู้ขายได้ ผู้ซื้อจะต้องไปเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งในฐานะที่ตนเป็นผู้รับตราส่งตามสัญญาฉบับของทางทะเลเท่านั้น ทั้งนี้ ดังที่ผู้วิจัยจะได้กล่าวถึงต่อไป

กลุ่มที่ 2 ข้อตกลงที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยในประเทศปลายทาง (Arrival terms) ข้อตกลงที่อยู่ในกลุ่มนี้ ได้แก่ DAT, DAP และ DDP ในกรณีที่ผู้นำเข้า-ผู้ส่งออกที่ทำสัญญาซื้อขายโดยเลือกใช้ข้อตกลงในกลุ่มนี้ ความเสี่ยงภัยต่อความสูญหายเสียหายของสินค้าจะโอนไปยังผู้ซื้อ ณ ประเทศปลายทาง กล่าวคือ

- DAT (Delivered At Terminal) ความเสี่ยงภัยจะโอนไปยังผู้ซื้อทันทีที่สินค้าได้ถูกบรรทุกไปถึงท่าจอด (Terminal) ที่ตั้งอยู่ในประเทศปลายทาง (ประเทศของผู้ซื้อ)
- DAP (Delivered At Place) ความเสี่ยงภัยจะโอนไปยังผู้ซื้อทันทีที่สินค้าได้ถูกบรรทุกไปถึงสถานที่ที่ผู้ซื้อกำหนด และพร้อมที่จะให้ผู้ซื้อนั้นทำการขนถ่ายลงจากยานพาหนะที่ได้เดินทางเข้าไปถึงสถานที่ดังกล่าว
- DDP (Delivered Duty Paid) ความเสี่ยงภัยจะโอนไปยังผู้ซื้อทันทีที่สินค้าได้ถูกบรรทุกไปถึงสถานที่ที่ผู้ซื้อกำหนด และผู้ขนส่งของผู้ขายที่ได้รับบรรทุกสินค้าเข้าไปยังสถานที่ของผู้ซื้อนั้นได้ทำการขนถ่ายสินค้านั้นลงวางไว้ที่สถานที่ดังกล่าวเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

เพราะฉะนั้น สำหรับการซื้อขายที่ทำขึ้นระหว่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ใช้ข้อตกลงในกลุ่มนี้ บุคคลที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงภัยแห่งความสูญหายเสียหายของสินค้า (รวมถึงค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจมีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดการสินค้า) ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล จะตกแก่ผู้ส่งออก (ผู้ขาย) ผลที่ตามมาคือ ผู้ขายจะยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางทะเล (ระหว่างท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง) โดยผู้ขายจะต้องจัดหาสินค้าขึ้นใหม่มาส่งมอบเป็นการทดแทนสินค้าที่เกิดการสูญหายเสียหายในระหว่างการขนส่งทางทะเล หรือจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายอย่างใด ๆ ที่เพิ่มขึ้นจากข้อบกพร่องในประการใด ๆ อันมีที่มาจากผู้ขนส่ง และในขณะเดียวกันผู้ซื้ออาจปฏิเสธการชำระราคาค่าสินค้าได้ในฐานะที่สัญญาซื้อขายนั้นเป็นสัญญาต่างตอบแทนและผู้ขายนั้นไม่อาจปฏิบัติการชำระหนี้ส่งมอบได้สำเร็จ ทั้งนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 369

ดังนั้น ในกรณีของสัญญาซื้อขายที่มีการใช้ข้อตกลงในกลุ่ม Arrival Terms ผู้ขายในฐานะผู้แบกรับความเสี่ยงภัยตลอดระยะเวลาที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศจึงเป็นบุคคลที่พึงต้องรับผิดชอบต่อการจัดหาสินค้าขึ้นใหม่มาส่งมอบแทนสินค้าเดิมหรือพึงต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายอย่างใด ๆ ที่อาจมีเพิ่มขึ้นตามสถานการณ์เพื่อการจัดส่งสินค้าให้ถึงสถานที่ตามที่ตกลงกันไว้กับผู้ซื้อในประเทศปลายทาง ดังเช่นกรณีของบริษัทฮันจินฯ ที่มีข้อเท็จจริงว่ามีสินค้าที่ได้ถูกบรรทุกไปถึงท่าเรือถ่ายลำ (Transshipment Port) ซึ่งมีใช้ท่าเรือปลายทางแล้วเกิดมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ขึ้นในระหว่างนั้นทำให้ไม่สามารถทำการขนส่งสินค้าไปให้ถึงท่าเรือปลายทางได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้ขายย่อมมีหน้าที่ดำเนินการใด ๆ เพื่อให้สินค้านั้นไปถึงสถานที่ตามที่ตกลงไว้ในประเทศปลายทางให้เสียจนได้ เช่น อาจจะต้องว่าจ้างให้บริษัทเรือแห่งอื่นรับเอาสินค้า ณ ท่าเรือถ่ายลำนั้นแล้วทำการขนส่งต่อไปยังท่าเรือปลายทาง เป็นต้น ซึ่งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มเติมขึ้นจากการดำเนินการดังกล่าวนี้ย่อมเป็นความรับผิดชอบในส่วนของผู้ขายในฐานะที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงภัยภายใต้ข้อตกลงอินโคเทอมในรูปแบบ Arrival Terms (และหากผู้ขายต้องการไล่เบี่ยงเพื่อความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่ตนได้ชดใช้หรือได้จ่ายไป ก็จะต้องไปเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งในฐานะที่ผู้ขายเป็นผู้ส่งของตามสัญญารับขนของทางทะเล ทั้งนี้ ดังที่ผู้วิจัยจะได้กล่าวถึงต่อไป)

กลุ่มที่ 3 ข้อตกลงที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยเมื่อมีการบรรทุกสินค้าลงเรือ (Shipment terms) ข้อตกลงที่อยู่ในกลุ่มนี้ ได้แก่ CFR, CIF และ FOB ในกรณีที่ผู้นำเข้า-ผู้ส่งออกที่ทำสัญญาซื้อขายโดยเลือกใช้ข้อตกลงในกลุ่มนี้ ความเสี่ยงภัยต่อความสูญหายเสียหายของสินค้าจะโอนไปยังผู้ซื้อเมื่อผู้ขายได้จัดให้มีการบรรทุกสินค้าขึ้นไปวางไว้บนเรือของผู้ขนส่ง ณ ประเทศต้นทาง ซึ่งข้อตกลงทั้งสามข้อตกลงนี้มีจุดโอนความเสี่ยงภัย ณ สถานที่เดียวกัน เพียงแต่มีข้อแตกต่างในประเด็นดังต่อไปนี้

- CFR (Cost and Freight) เป็นข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในค่าระวาง กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ผู้ขายจะมีหน้าที่ในการไปติดต่อว่าจ้างผู้ขนส่งและเข้าเป็นคู่สัญญาในฐานะผู้ส่งของตามสัญญารับขนของทางทะเล (ในการนี้ผู้ซื้อก็จะมีสถานะเป็นผู้รับตราส่ง) ดังนั้น ตามข้อตกลง CFR ผู้ขายจะมีความเสี่ยงภัยที่สิ้นสุดถึงเพียงแค่ว่าเมื่อผู้ขายได้นำสินค้าไปบรรทุกไว้บนระวางเรือ ซึ่งในทางปฏิบัติผู้ขายก็จะมีการทำสัญญาประกันภัยให้

ครอบคลุมถึงเพียงแค่จุดดังกล่าวเท่านั้น แต่ไม่จำเป็นต้องทำประกันภัยให้ครอบคลุมถึงการขนส่งทางทะเล

- CIF (Cost, Insurance and Freight) เป็นข้อตกลงที่มีข้อกำหนดในลักษณะเดียวกับกับ CFR แต่มีข้อกำหนดที่เพิ่มเติมมากขึ้นจาก CFR ในประเด็นที่ว่าผู้ขายจะต้องทำสัญญาประกันภัยสินค้าให้ครอบคลุมถึงการขนส่งทางทะเลโดยให้ความคุ้มครองตลอดไปจนถึงท่าเรือปลายทางด้วย กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ แม้ว่าความเสี่ยงภัยจากท่าเรือต้นทาง (นับตั้งแต่ที่ผู้ขายได้จัดให้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือโดยเสร็จสิ้นเรียบร้อยแล้ว) ถึงท่าเรือปลายทางนั้นจะเป็นความเสี่ยงภัยที่ตกแก่ผู้ซื้อ แต่ผู้ขายก็จะต้องทำประกันภัยสินค้าให้แก่ผู้ซื้อด้วย โดยผู้ขายจะเป็นผู้ชำระค่าเบี้ยประกันภัยและเมื่อได้กรรมธรรม์ประกันภัยมาแล้วก็ต้องโอนกรรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวให้แก่ผู้ซื้อ
- FOB (Free ON Board) เป็นข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ซื้อเป็นผู้รับผิดชอบในค่าระวาง กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ผู้ซื้อจะมีหน้าที่ในการไปติดต่อว่าจ้างผู้ขนส่งและเข้าผูกพันตามสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่ง (ในการนี้ผู้ซื้อก็จะมีสถานะเป็น “ผู้ส่งของ” ในฐานะที่ตนเข้าเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534)

เพราะฉะนั้น สำหรับการซื้อขายที่ทำขึ้นระหว่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ใช้ข้อตกลงในกลุ่มนี้ บุคคลที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงภัยแห่งความสูญหายเสียหายของสินค้า (รวมถึงค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจมีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดการสินค้า) ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล จะตกแก่ผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) ผลที่ตามมาคือ ผู้ซื้อจะไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อความสูญหายเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งจากผู้ขายได้ ผู้ซื้อจะต้องไปเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งในฐานะที่ตนเป็นผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น ทั้งนี้ ดังที่ผู้วิจัยจะได้กล่าวถึงต่อไป

4.1.2 ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องระหว่างผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนสิทธิจากผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย

(1) ปัญหาในประเด็นเกี่ยวกับความคุ้มครองตามข้อกำหนดแห่งสัญญาประกันภัย

ปัญหาในประเด็นนี้สืบเนื่องมาจากการที่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกได้เข้าทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยเพื่อประโยชน์ในการบริหารจัดการความเสี่ยงต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าที่ทำการขนส่งซึ่งเป็นปกติทางการค้าของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ แต่แล้วเมื่อเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งทำให้ไม่สามารถดำเนินการขนส่งสินค้าไปให้ถึงจุดหมายปลายทางได้ ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เพิ่มเติมขึ้นแก่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก ซึ่งเมื่อมีการเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อค่าใช้จ่ายดังกล่าวไปยังผู้รับประกันภัยกลับ

พบว่าไม่สามารถเรียกrogateค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านั้นได้ด้วยสาเหตุที่ต้นเหตุของค่าใช้จ่ายนั้นได้ถูกระบุให้เป็นข้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อกำหนดการประกันภัยสินค้าทางทะเล

ในการทำความเข้าใจรายละเอียดของเรื่องนี้ พึงต้องเข้าใจเสียก่อนว่า โดยวิธีปฏิบัติของการประกันภัยสินค้านั้นผู้เอาประกันภัยจะเลือกซื้อกรมธรรม์ประกันภัยที่มีเงื่อนไขความคุ้มครองที่เหมาะสมกับความเสียหายของตนมากที่สุด ทั้งนี้ ข้อกำหนดการประกันภัยสินค้าทางทะเล หรือ “ข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า” (Institute Cargo Clauses: ICC) ที่ผู้เอาประกันภัยเลือกซื้อ นั้นโดยทั่วไปแล้วจะประกอบไปเนื้อหาออกเป็นหมวดต่าง ๆ ซึ่งหมวดที่เกี่ยวข้องกับความคุ้มครองนั้น จะอยู่ในหมวดแรกที่มีชื่อหมวดว่า “Risks Covered” (ภัยที่ได้รับคุ้มครอง) (ข้อ 1 – 3) และในอีกหมวดหนึ่งที่เป็นข้อกำหนดตัดจากหมวดแรกไปซึ่งมีชื่อหมวดว่า “Exclusions” (ข้อยกเว้น) (ข้อ 4 – 7)¹

ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัยตามกรณีศึกษาครั้งนี้คือข้อกำหนดว่า ด้วยข้อยกเว้นความคุ้มครองข้อ 4.5 และ 4.6 ซึ่งเป็นข้อกำหนดที่มีอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัยทุกระดับ ความคุ้มครองไม่ว่าจะเป็น ICC (A), ICC (B) หรือ ICC (C) โดยในการนี้ผู้วิจัยจะนำเสนอประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องมากที่สุดก่อน คือ ปัญหาเกี่ยวกับการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ของบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่งตามข้อยกเว้นความคุ้มครองข้อ 4.6 ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ของบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่ง แล้วจึงนำเสนอประเด็นปัญหาอันเกิดจากข้อยกเว้นความคุ้มครองข้อ 4.5 ซึ่งเกี่ยวข้องกับการส่งมอบล่าช้า เป็นลำดับต่อไป

ก. ปัญหาเกี่ยวกับการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ของบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่ง

โดยข้อกำหนดนี้จะกำหนดให้สัญญาประกันภัยที่ได้ทำกันไว้นั้นไม่คุ้มครองในกรณีที่มีความสูญเสีย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่าย อันเกิดจากการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ของเจ้าของเรือ ผู้จัดการ ผู้เช่าเรือหรือผู้ดำเนินการของเรือ

ข้อกำหนดข้างต้นนี้มีที่มาจากว่าในอดีตผู้รับประกันภัยได้รับผลกระทบจากบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่ง (ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของเรือหรือผู้ที่ไม่ใช่เจ้าของเรือแต่มีอาชีพรับบริหารกิจการเรือหรือดำเนินการเรือให้แก่เจ้าของเรือ รวมถึงผู้เช่าเรือ) ที่มีฐานะทางการเงินที่ไม่มั่นคงจึงต้องมีการดำเนินการบางอย่างกับสินค้า เช่น การนำเอาสินค้าที่บรรทุกมากับเรือขึ้นไปขายในระหว่างการเดินทางเพื่อให้ได้เงินมาใช้จ่ายและสามารถทำให้เรือเดินทางต่อไปได้ ดังนั้น ในปี ค.ศ. 1982 จึงได้มีการกำหนดข้อยกเว้นความคุ้มครองในเรื่องนี้ขึ้นเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยใช้ความระมัดระวังในการเลือกผู้ขนส่ง²

ข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้า หรือ ICC (A) (B) (C) นั้นเป็นข้อกำหนดที่ถูกนำมาใช้แทน All Risks, FPA (Free of Particular Average) และ WA (With Average) ที่เคยใช้

¹ เนื่องจากว่าข้อกำหนดการประกันภัยสินค้าทางทะเล (ICC) ที่ใช้กันในทางปฏิบัตินั้นจะระบุแต่เพียงชื่อหมวดเท่านั้น ไม่ได้มีการกำกับหมายเลขประจำหมวด ผู้วิจัยจึงไม่อาจเรียกว่าเป็นหมวดที่ 1 หรือหมวดที่ 2

² ประมวล จันทร์ชิวะ, การประกันภัยทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 4, (กรุงเทพฯ: คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ สมาคมประกันวินาศภัยไทย, 2561) น. 123.

อยู่ในอดีต และ ICC (A) (B) (C) นี้ใช้คู่กับแบบฟอร์มกรมธรรม์ประกันภัยฉบับใหม่ที่มีชื่อเรียกว่า “MAR Form” โดย ICC (A) (B) (C) นั้นเริ่มใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1982 เป็นต้นมา (ข้อกำหนดฉบับนี้จึงเรียกว่า “Institute Cargo Clauses 1/1/82” หรือ “ICC 1/1/82”) ต่อมาคณะกรรมการ Joint Cargo Committee (JCC) ซึ่งเป็นคณะกรรมการร่วมที่ประกอบไปด้วยผู้แทนจากสถาบันลอยด์ (Lloyd’s) และบริษัทประกันภัยในกลุ่มสมาชิกสมาคมการรับประกันภัยระหว่างประเทศของกรุงลอนดอน (the International Underwriting Association of London: IUA) ได้ทำการศึกษา ICC 1/1/82 ที่ใช้มาตั้งแต่ต้นปี ค.ศ. 1982 และมีความเห็นว่าควรแก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดนี้ จึงทำให้เกิดฉบับใหม่คือ “Institute Cargo Clauses 1/1/09” หรือ “ICC 1/1/09” ซึ่งเริ่มใช้เป็นครั้งแรกเมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2009 (พ.ศ. 2552)³

อย่างไรก็ดี แม้ว่าจะมี ICC 1/1/09 มาตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. 2552 แล้ว แต่ในตลาดประกันภัยก็ยังคงมีการใช้ ICC 1/1/82 อยู่ และผู้ประกอบการส่วนใหญ่ก็ยังคงนิยมใช้ ICC 1/1/82 อยู่ต่อไปเพราะเป็นข้อกำหนดที่ตนคุ้นเคยและอาจจะขาดความรู้ความเข้าใจว่า ICC 1/1/09 มีข้อดี-ข้อเสียหรือข้อแตกต่างไปจากที่ใช้อยู่มาโดยตลอดอย่างไร ดังนั้น กรณีศึกษาที่เกิดขึ้นครั้งนี้จึงก่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้นในข้อแตกต่างระหว่าง ICC 1/1/82 กับ ICC 1/1/09 โดยข้อกำหนดทั้งสองฉบับมีข้อความ

Institute Cargo Clauses 1/1/82

“4. In no case shall this insurance cover

4.6 loss damage or expense arising from insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel”

Institute Cargo Clauses 1/1/09

“4. In no case shall this insurance cover

4.6 loss damage or expense caused by insolvency or financial default of the owners managers charterers or operators of the vessel where, at the time of loading of the subject-matter insured on board the vessel, the Assured are aware, or in the ordinary course of business should be aware, that such insolvency or financial default could prevent the normal prosecution of the voyage

This exclusion shall not apply where the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith under a binding contract”

ข้อกำหนดทั้งสองฉบับข้างต้นมีข้อพิจารณาดังต่อไปนี้

ประการแรก ข้อกำหนดตาม ICC 1/1/09 มีเงื่อนไขแห่งข้อยกเว้นความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้นจาก ICC 1/1/82 กล่าวคือ ตาม ICC 1/1/82 นั้นถ้าหากว่าบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่ง (ซึ่งได้แก่ เจ้าของเรือ ผู้จัดการ ผู้เช่าเรือหรือผู้ดำเนินการของเรือ) มีสถานะแห่งการมีหนี้สินล้นพ้นตัว (insolvency) หรือการไม่สามารถชำระหนี้ได้ (financial default) แล้วสถานะเหล่านั้นส่งผลให้มี

³ ประมวล จันทรชีวะ, *เพ็ญอักษร*, น. 103.

ความสูญเสีย ความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น ข้อเท็จจริงเพียงเท่านี้ก็ถือเป็นมูลเหตุที่เพียงพอต่อการปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย โดยที่ไม่ต้องพิจารณาเลยว่าผู้เอาประกันภัยนั้นได้ตระหนักหรือควรจะตระหนักถึงสภาวะดังกล่าวของบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่งหรือไม่ ซึ่งแตกต่างไปจาก ICC 1/1/09 ที่มีเงื่อนไขเพิ่มเติมในลักษณะที่ว่า การที่ผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้นั้นจะต้องเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ตระหนัก (aware) หรือโดยปกติของการดำเนินธุรกิจแล้วผู้เอาประกันภัยควรที่จะตระหนัก (in the ordinary course of business should be aware) ว่าสภาวะแห่งการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ได้ของบุคคลในฝั่งผู้ขนส่งนั้นอาจเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการขนส่งสินค้าตามปกติได้ ทั้งนี้ ภาระการพิสูจน์ว่าผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักหรือควรที่จะตระหนักถึงการดังกล่าวนั้นหรือไม่จะตกแก่ผู้รับประกันภัย ถ้าหากว่าผู้รับประกันภัยไม่สามารถที่จะพิสูจน์ถึงความตระหนักหรือพฤติการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยควรจะตระหนักได้ ผู้รับประกันภัยก็พึงที่จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย

ประการที่สอง ข้อกำหนดที่ผู้รับประกันภัยอาจยกขึ้นกล่าวอ้างเพื่อปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักหรือควรที่จะตระหนักถึงสภาวะแห่งการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ได้ของบุคคลในฝั่งผู้ขนส่งนั้น ถึงแม้ว่า ICC 1/1/09 จะมีหลักเกณฑ์ที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยเพิ่มมากขึ้นไปจาก ICC 1/1/82 แต่ก็ได้ครอบคลุมไปถึงพฤติการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักแต่ไม่อยู่ในวิสัยที่จะระงับการบรรทุกสินค้าลงเรือแต่อย่างใด⁴ ฉะนั้น ในกรณีเช่นว่านี้ผู้เอาประกันภัยจึงสามารถอ้างข้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อ 4.6 นี้เพื่อปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสีย ความเสียหายและค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของบุคคลในฝั่งผู้ขนส่งได้ และอาจถือได้ว่าเป็นข้อบกพร่องหรือช่องว่างที่แสดงให้เห็นถึงความไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์แห่งการแก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดอย่างสิ้นเชิง

ประการที่สาม ข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้าสองฉบับนี้มีการเชื่อมโยงจากผลไปหาเหตุด้วยถ้อยคำที่มีความกว้างหรือแคบที่แตกต่างกัน กล่าวโดยเฉพาะเจาะจงคือ ความสูญเสีย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่าย “อันเกิดจาก” การมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ นั้น ICC 1/1/82 ใช้คำว่า “arising from” ในขณะที่ ICC 1/1/09 นั้นใช้คำว่า “caused by” ซึ่งแม้ว่าถ้อยคำทั้งสองนี้จะมีถ้อยคำที่สื่อความหมายไปในทิศทางเดียวกันแต่ “การกินความ” ของคำว่า “arising from” นั้นจะมีความหมายที่กว้างยิ่งกว่า (wider definition)⁵ ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่า จะแปลเป็นภาษาไทยได้ว่า “อันสืบเนื่องมาจาก” ในขณะที่คำว่า “caused by” ซึ่งปรากฏอยู่ใน ICC 1/1/09 นั้นจะมีลักษณะที่แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (causation) ที่มีความใกล้ชิดกันมากกว่า⁶

ประการที่สี่ ICC 1/1/09 มีหลักเกณฑ์ที่เพิ่มเติมขึ้นจาก ICC 1/1/82 อีกประการหนึ่งคือ วรรคที่สองของข้อ 4.6 ซึ่งมีสาระสำคัญว่า ข้อยกเว้นความคุ้มครองนี้จะไม่ใช้บังคับ

⁴ Yvonne Baatz et al., *Maritime Law*, 4th ed., (New York: Informa Law from Routledge, 2018), p. 481.

⁵ Incisive Law LLC, “Hanjin, 6 months on Legal Reflections from an insurance perspective,” p. 13, available at http://gia.org.sg/pdfs/Industry/Marine/MKSS/SS34_Presentation_MosesLin.pdf, assessed 29 May 2019.

⁶ Incisive Law LLC, *ibid*, p. 15.

แก่สัญญาประกันภัยที่ได้มีการโอนไปยังคู่กรณีฝ่ายที่เรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญานี้ ที่ได้ซื้อหรือตกลงที่จะซื้อวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น โดยสุจริตตามสัญญาที่มีผลผูกพัน

กล่าวอีกนัยหนึ่ง ข้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อ 4.6 วรรคแรก (ซึ่งมีความหมายว่าผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่บุคคลในฝ่ายของผู้ขนส่งนั้นมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือมีปัญหาทางการเงินจนไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามปกติ) จะใช้บังคับกับสัญญาประกันภัยที่ผู้ขายสินค้าหรือผู้ซื้อสินค้าได้ทำไว้ในฐานะผู้เอาประกันภัยและเป็นผู้ที่ได้เลือกผู้ขนส่งทางทะเลที่จะใช้บริการเท่านั้น ข้อยกเว้นความคุ้มครองนี้จะไม่ใช่บังคับแก่ผู้ซื้อสินค้าที่ไม่ได้เป็นผู้เอาประกันภัยด้วยตนเองและไม่ได้เป็นผู้เลือกผู้ขนส่ง ซึ่งหมายถึงการซื้อขายที่ใช้เทอม CIF⁷ เพราะฉะนั้น หากผู้ซื้อและผู้ขายได้ตกลงกันซื้อขายสินค้าด้วยเทอมอื่น ๆ ที่ต้องมีการขนส่งทางทะเลไม่ว่าจะเป็น CFR, FAS หรือ FOB กรณีเหล่านี้จะไม่สามารถอ้างวรรคสองของข้อ 4.6 ได้เนื่องจากว่าข้อตกลงเช่นนี้ล้วนแต่เป็นกรณีที่ผู้ซื้อต้องเป็นผู้เอาประกันภัยเพื่อให้เกิดความคุ้มครองในการขนส่งทางทะเลทั้งสิ้น (ซึ่งทำให้ไม่เข้าเงื่อนไขเพราะไม่ใช่กรณีที่จะมีการโอนสัญญาประกันภัย) อีกทั้งข้อตกลงในบางเทอมข้างต้นยังมีผลเป็นการกำหนดให้ผู้ซื้อต้องเป็นฝ่ายเลือกผู้ขนส่งที่จะทำการขนส่งสินค้าทางทะเลอีกด้วย เช่น FAS และ FOB

ประการที่ห้า การที่ผู้ซื้อสินค้าในเทอม CIF จะอ้างวรรคสองของข้อ 4.6 นี้ได้พฤติการณ์ยังจะต้องเข้าเงื่อนไขอีกสองประการคือ “โดยสุจริตตามสัญญาที่มีผลผูกพัน” (“...in good faith under a binding contract”) ซึ่งเป็นถ้อยคำที่อยู่ท้ายประโยค แต่ด้วยเหตุที่ต้นฉบับของข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้าที่เป็นภาษาอังกฤษนั้นไม่ได้มีการแบ่งวรรคหรือตอนด้วยเครื่องหมายคอมม่า (,) หรือเครื่องหมายอื่นใด จึงทำให้ต้องอาศัยการตีความว่าข้อกำหนดนั้นมีเจตนาที่จะสื่อถึงความหมายใด

สำหรับคำว่า “โดยสุจริต” (in good faith) มีความเป็นไปได้ในสองลักษณะคือ (1) คู่กรณีฝ่ายที่เรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญานี้ได้ซื้อหรือตกลงที่จะซื้อสินค้าซึ่งเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นไว้โดยสุจริต (...the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith...) หรือ (2) สัญญาประกันภัยที่ได้มีการโอนไปยังคู่กรณีฝ่ายที่เรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนนั้นต้องเป็นไปโดยสุจริต (the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder...in good faith) อย่างไรก็ตามจากการศึกษาพบว่า หลักเกณฑ์ในวรรคสองของข้อ 4.6 นี้ได้ถูกเพิ่มเติมขึ้นมาเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขายที่ตกลงกันด้วยเทอม CIF ที่มีได้ตระหนักถึงการมีหนี้สินล้นพ้นตัวและมีได้เป็นผู้เลือกผู้ขนส่ง⁸ ดังนั้น หากพิจารณาตามเจตนารมณ์ดังกล่าวแล้ว ข้อกำหนดนี้จึงน่าจะมีความหมายในแบบหลังมากกว่า คือ การโอนสัญญาประกันภัยไปยังคู่กรณีฝ่ายที่เรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนนั้นต้อง

⁷ ตามข้อกำหนด CIF ผู้ขายเป็นผู้รับผิดชอบในค่าระวาง จึงถือเป็นคู่สัญญาฝ่ายที่จะต้องจัดหาและเลือกผู้ขนส่งทางทะเลที่ตนจะใช้บริการขนส่ง และผู้ขายยังมีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัยให้มีขอบเขตความคุ้มครองที่ครอบคลุมถึงท่าเรือปลายทางด้วย ทั้งที่ระยะการขนส่งจากท่าเรือต้นทางไปจนถึงท่าเรือปลายทางนั้นจะอยู่ภายใต้การแบกรับความเสี่ยงภัยของผู้ซื้อ ดังนั้น เมื่อผู้ขายได้ “ซื้อประกันภัย” แล้วก็ต้องโอนกรรมสิทธิ์ประกันภัยเช่นนั้นให้แก่ผู้ซื้อ เพื่อที่ว่าหากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สินค้า ผู้ซื้อที่อยู่ในฐานะผู้มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยจะได้ดำเนินการเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้นจากผู้รับประกันภัย

⁸ Yvonne Baatz et al., *supra* note 4, p. 481.

เป็นไปโดยสุจริต ซึ่ง “สุจริต” หมายความว่า เป็นการโอนไปโดยที่ผู้รับโอนกรรมธรรม์ประกันภัยนั้น มิได้รู้หรือตระหนักถึงการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือปัญหาเกี่ยวกับการไม่สามารถชำระหนี้ได้ของผู้ขนส่ง แต่ในประเด็นนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ข้อสำคัญของการได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นคือการที่ผู้ซื้อมิได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเลือกใช้บริการจากผู้ขนส่ง ฉะนั้น ถึงแม้ว่าผู้ซื้อจะได้รับรู้ถึงปัญหาของผู้ขนส่งแต่ไม่ได้เป็นผู้เลือกกว่าจะให้มีการใช้บริการจากผู้ขนส่งรายใด ในกรณีนี้ผู้วิจัยก็ยังคงเห็นว่าเป็นกรณีที่ผู้ซื้อพึงต้องได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย

สำหรับคำว่า “ตามสัญญาที่มีผลผูกพัน” (under a binding contract) ก็มีความเป็นไปได้ในสองลักษณะเช่นเดียวกันคือ (1) หมายถึงตามสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศที่มีผลโดยสมบูรณ์และปราศจากข้อบกพร่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับความมีผลของสัญญาซื้อขาย หรือ (2) หมายถึงตามสัญญาประกันภัยที่มีผลผูกพันให้ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ในกรณีนี้ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ข้อกำหนดนี้น่าจะหมายถึงสัญญาประกันภัยที่มีผลผูกพัน เพราะหากพิจารณาจากบริบทของผู้รับประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยจะมีหน้าที่ในอันที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีที่มีความสูญเสีย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ นั้นต้องเป็นไปตามเงื่อนไขความคุ้มครองดังที่ได้มีการระบุไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัย (โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่ผู้ใช้ข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้าประเภท “ระบุภัย” (named perils) เช่น ICC (B), (C)) รวมไปถึงความผูกพันที่เกี่ยวข้องกับระยะเวลาที่คุ้มครองและประเด็นอื่น ๆ อันเป็นหลักการพื้นฐานของการประกันภัยด้วย เช่น เรื่องของความชอบด้วยกฎหมายของการประกันภัย (Legality) ความเป็นผู้มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย (Insurable interest) การนำเสนอข้อเท็จจริงที่เป็นธรรมเกี่ยวกับความเสี่ยงต่อผู้รับประกันภัย (Fair presentation of the risk) คำรับรอง (Warranty)

ประการที่หก จากที่ผู้วิจัยได้นำเสนอมาทั้งหมดข้างต้น เมื่อพิจารณากรณีศึกษาที่มีข้อเท็จจริงว่าผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่ได้รับความเสียหายหรือมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นจากการไม่สามารถปฏิบัติการขนส่งสินค้าให้ถึงท่าเรือปลายทางได้ตามสัญญารับประกันของทางทะเลด้วยเหตุแห่งการมีหนี้สินล้นพ้นตัวและการมีปัญหาด้านการเงินอันทำให้ไม่สามารถชำระหนี้ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการบริหารจัดการด้านการบริการให้สำเร็จได้นั้น หากมุ่งเน้นไปที่มุมมองของผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกที่มีความเสี่ยงที่อาจได้รับความเสียหายจากความไม่สำเร็จในการขนส่งทางทะเลแล้ว ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกที่เข้าทำสัญญาประกันภัยทางทะเลนอกจากจะต้องเลือกใช้บริการจากผู้ขนส่งที่มีความน่าเชื่อถือทางการเงินแล้ว ยังพึงที่จะศึกษาเงื่อนไขความคุ้มครองในสัญญาประกันภัยด้วย เพราะการเลือกซื้อข้อกำหนดประกันภัยสินค้า ICC (A) ซึ่งเป็นข้อกำหนดแบบคุ้มครองภัยทุกชนิด (All risks) นั้นอาจจะไม่สามารถตอบโจทย์ในกรณีที่ผู้ขนส่งมีวิกฤตการณ์ทางการเงินได้เสมอไป ผู้เอาประกันภัยอาจต้องพิจารณาเงื่อนไขของ ICC ในแต่ละฉบับ (version) ที่จำหน่ายในตลาดประกันภัยด้วย เพราะถึงแม้ว่าจะได้ใช้ความระมัดระวังในการเลือกใช้บริการจากผู้ขนส่งแล้วแต่ถ้าผู้เอาประกันภัยเลือกใช้ ICC 1/1/82 เป็นข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้าตามความคุ้นเคยหรือแนวปฏิบัติทางการค้าตามปกติที่กระทำมาโดยตลอดก็จะส่งผลทำให้ผู้เอาประกันภัยนั้นไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ เพราะ ICC 1/1/82 มิได้เปิดช่องให้ผู้เอาประกันภัยพิสูจน์ความสุจริตเกี่ยวกับการเลือกใช้บริการผู้ขนส่งแต่อย่างใด และแม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะได้เลือกใช้ ICC 1/1/09 เป็นข้อกำหนดความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยก็พึงที่จะต้องเตรียมการหักล้างข้อพิสูจน์ของผู้รับประกันภัยที่อาจจะกล่าวอ้างถึงความ

ตระหนักหรือพฤติการณ์ที่ควรจะตระหนักถึงสถานะทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเลที่ตนได้เลือกใช้บริการ อีกทั้งยังมีประเด็นอื่น ๆ ที่พึงต้องระวังเกี่ยวกับหลักการพื้นฐานของการประกันภัยดังที่ได้กล่าวถึงในตอนท้ายของข้อพิจารณาประการที่ห้าข้างต้นอีกด้วย

ข. ปัญหาเกี่ยวกับการส่งมอบล่าช้า

ปัญหาในประเด็นนี้มีสาเหตุมาจากการที่ ICC ได้กำหนดข้อยกเว้นความคุ้มครองดังที่ปรากฏในข้อ 4.5 ดังนี้ “4. In no case shall this insurance cover... 4.5 loss damage or expense [proximately]⁹ caused by delay, even though the delay be caused by a risk insured against...” โดยข้อกำหนดนี้มีความหมายว่า ICC นั้นจะไม่คุ้มครองความสูญเสีย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุ [ใกล้เคียง] มาจากความล่าช้า แม้ว่าความล่าช้า นั้นจะมีสาเหตุมาจากภัยที่ได้รับความคุ้มครอง ข้อกำหนดนี้มีที่มาจากกรณีที่พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act, 1906: MIA 1906) นั้นได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่มีเนื้อหาในลักษณะเดียวกันเพียงแต่ MIA 1906 นั้นกล่าวถึงแต่เพียง “loss” (ความเสียหาย) เท่านั้น แต่ไม่ได้กล่าวถึง “damage” กับ “expense” ด้วยเหตุนี้ ICC จึงมีข้อ 4.5 เพื่อเป็นการยกเว้นความคุ้มครองทั้งในส่วนของความสูญเสีย ความเสียหายและค่าใช้จ่าย¹⁰ เพราะฉะนั้น หากเกิดความล่าช้าในการปฏิบัติการขนส่งสินค้าของผู้ขนส่ง ดังเช่นในกรณีศึกษาที่เรือของบริษัทฮันจินฯ เป็นจำนวนถึง 68 ลำไม่ได้รับอนุญาตให้ออกจากท่าเรือใน 23 ประเทศ และมีบางลำที่ถูกกักในประเทศสิงคโปร์ด้วยเนื่องจากบรรดาผู้ให้บริการท่าเรือเกรงว่าจะไม่ได้รับเงินค่าบริการท่าเทียบเรือหลังจากที่บริษัทฮันจินฯ ได้ยื่นขอพิทักษ์ทรัพย์ที่เกาหลีใต้¹¹ แล้วผลของการกักเรือนั้นทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง เช่นนี้ก็จะเป็นพฤติการณ์ที่เข้าข้อยกเว้นความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนกรรมสิทธิ์ประกันภัยนั้นไม่สามารถที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยเพื่อความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

⁹ ข้อยกเว้นความคุ้มครองข้อ 4.5 ของ ICC 1/1/82 และ ICC 1/1/09 นั้นมีความแตกต่างกันหนึ่งประเด็นคือ ICC 1/1/82 จะใช้คำว่า “approximately caused by” ซึ่งมีผลทำให้สาเหตุแห่งความสูญหาย ความเสียหายและค่าใช้จ่ายนั้นต้องเป็น “สาเหตุใกล้เคียง” ที่ทำให้เกิดความล่าช้า ในขณะที่ ICC 1/1/09 ได้ตัดคำว่า “approximately” ออกไป ทำให้เหลือเพียง “caused by” (อันมีสาเหตุมาจาก) เท่านั้น แต่ก็ไม่ได้ทำให้ผลแตกต่างไปจากเดิมเพราะตามหลักการประกันภัยทางทะเลถือว่าผู้รับประกันภัยสินค้าและเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายที่มีสาเหตุใกล้เคียงมาจากความล่าช้า แม้ว่าความล่าช้าอันจะมีสาเหตุ (caused by) จากภัยที่ได้รับความคุ้มครอง เว้นแต่กรรมสิทธิ์ประกันภัยจะกำหนดความคุ้มครองไว้เป็นอย่างอื่น. ดู MIA 1906, Section 55(2)(b). ประมวล จันทร์ชิวะ, วิเคราะห์ข้อกำหนดการประกันภัยสินค้าฉบับใหม่ Institute Cargo Clauses 1/1/09 เปรียบเทียบ Institute Cargo Clauses 1/1/82, (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552) น. 28.

¹⁰ ประมวล จันทร์ชิวะ, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 2*, น. 123.

¹¹ BBC News, “ปิดฉากมหากาพย์ธุรกิจเดินเรือยักษ์ ฮันจิน ชิปปีง,” แหล่งข้อมูลจาก <https://www.bbc.com/thai/international-39001315>, สืบค้นวันที่ 31 พฤษภาคม 2562. โพสต์ทูเดย์, “ขวางฮันจินขนส่ง รัฐช่วยระบายนสินค้า,” แหล่งข้อมูลจาก <https://www.posttoday.com/world/452712>, สืบค้นวันที่ 31 พฤษภาคม 2562.

(2) ปัญหาในประเด็นเกี่ยวกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย

ในกรณีที่พฤติการณ์แห่งกรณีหลุดพ้นจากประเด็นปัญหาเกี่ยวกับความคุ้มครองตามข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยดังที่กล่าวถึงข้างต้น และผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนกรมธรรม์ประกันภัยนั้นประสงค์ที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวพึงต้องระบุว่าตนเองจะเรียกร้องในฐานะที่เป็นความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss) หรือความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) ซึ่งการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในแต่ละลักษณะนี้อาจมีเงื่อนไขในการเรียกร้องที่แตกต่างกัน เพราะโดยหลักเกณฑ์แห่งการประกันภัยทางทะเลแล้วการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายสิ้นเชิงนั้นอาจกระทำได้ในลักษณะที่เป็นความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง (Actual total loss) และความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิง (Constructive total loss) จึงเป็นที่น่าตั้งข้อสังเกตว่าในกรณีที่มีความเสียหายอันเกิดขึ้นจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของผู้ขนส่งนั้นจะทำให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาประกันภัยสามารถที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายในลักษณะที่เป็นความเสียหายสิ้นเชิงได้หรือไม่ หรือถ้าไม่เช่นนั้นแล้วในกรณีที่จำเป็นต้องเรียกร้องในฐานะที่ความเสียหายนั้นเป็นความเสียหายบางส่วน ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะสามารถเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายในประการใดได้บ้าง เพื่อประโยชน์แห่งการวิเคราะห์โจทย์ปัญหาในแต่ละประเด็นผู้วิจัยจึงเห็นควรนำเสนอเป็นลำดับดังนี้

ก. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในลักษณะแห่งความเสียหายสิ้นเชิง

ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง (Actual total loss) มีลักษณะเป็นความเสียหายที่เมื่อดูตามสภาพของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้วจะพบว่าทรัพย์สินนั้นได้รับความเสียหายหรือถูกทำลายจนหมดสภาพที่จะเป็นทรัพย์สินชนิดหรือประเภทเดียวกันนั้น หรือเกิดจากการที่ผู้เอาประกันภัยได้สูญเสียทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไปโดยที่ไม่อาจจะกลับคืนมาได้อีก ซึ่งการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในลักษณะนี้ถ้าหากว่าเป็นการประกันภัยที่มีกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า (valued policy) ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงินเอาประกัน (sum insured) แต่ถ้าหากว่าเป็นกรณีของกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า (unvalued policy) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะเป็นไปมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ (insurable value)¹²

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาลักษณะแห่งความเสียหายตามกรณีศึกษาที่เกิดขึ้นแล้ว จะพบว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ขนส่งมีวิกฤตการณ์ทางการเงินจนถึงขนาดต้องเข้าสู่กระบวนการล้มละลายนั้นไม่ได้ส่งผลกระทบต่อความสูญเสียในรูปแบบของการได้รับความเสียหายหรือถูกทำลายจนหมดสภาพจะเป็นทรัพย์สินชนิดหรือประเภทเดียวกันแต่อย่างใด อีกทั้งยังไม่ใช่วินิจฉัยที่สูญเสียทรัพย์สินไปโดยไม่สามารถกลับคืนมาได้ เพราะผู้นำเข้า-ส่งออกยังคงสามารถว่าจ้างให้เรือของผู้

¹² ประมวล จันทร์ชิวะ, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 2*, น. 79-80.

ขนส่งรายอื่นเข้าไปรับสินค้าและนำมาส่งที่ท่าเรือปลายทางได้แม้ว่าศาลจะได้มีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ ลูกหนี้เด็ดขาดจนนำมาสู่ขั้นตอนที่เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ต้องเข้าจัดการกิจการของลูกหนี้ก็ตาม เพราะในเรื่องของการยึดทรัพย์สินของลูกหนี้ตามคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์นั้น ทรัพย์สินที่อยู่ในความครอบครองของลูกหนี้มีไว้ว่าเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จะยึดได้เสียทุกอย่าง กรณีที่เป็นทรัพย์สินของผู้อื่นเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จะยึดได้ในกรณีที่ทรัพย์สินนั้นต้องด้วยบทบัญญัติมาตรา 109 (3) แห่งพระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 เท่านั้น¹³ ซึ่งหมายความว่า จะต้องเป็นสิ่งของซึ่งอยู่ในครอบครองหรืออำนาจสั่งการหรือสั่งจำหน่ายของลูกหนี้ในทางการค้าหรือธุรกิจของลูกหนี้ เป็นสิ่งของที่ได้เข้ามาอยู่ในความครอบครองของลูกหนี้ด้วยความยินยอมของเจ้าของอันแท้จริง และโดยพฤติการณ์การครอบครองเช่นว่านั้นจะต้องทำให้บุคคลภายนอกเห็นหรือเข้าใจว่าลูกหนี้เป็นเจ้าของในขณะที่มีการขอให้ลูกหนี้ล้มละลาย¹⁴ แต่จากข้อเท็จจริงในกรณีศึกษาจะเห็นว่าลูกหนี้ประกอบกิจการรับขนของทางทะเล ซึ่งโดยพฤติการณ์ทั่วไปแล้วสินค้าบนเรือเหล่านั้นไม่พึงที่จะเป็นทรัพย์สินของลูกหนี้และก็ไม่น่าที่จะมีบุคคลใดที่อาจเห็นหรือเข้าใจว่าสินค้าเหล่านั้นเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทอื่น ๆ กรณีจึงไม่เข้าบทบัญญัติมาตรา 109 (3) แต่อย่างใด

ข. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในลักษณะแห่งความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิง

ความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิง (Constructive total loss) นั้นเป็นความเสียหายที่มีผู้ให้ความเห็นไว้ว่าเป็นความเสียหายที่อยู่ตรงครึ่งทางระหว่างความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงในด้านหนึ่งและความเสียหายบางส่วนในอีกด้านหนึ่ง หรืออาจเรียกอีกนัยหนึ่งได้ว่าเป็นความเสียหายที่เป็น “ลูกผสม” (hybrid)¹⁵ หรือเป็นสิ่งซึ่งทำให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องได้เต็มจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัยไว้ด้วยการให้ค่าบอกกล่าวการสละทิ้งโดยชอบ¹⁶ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิงเกิดขึ้นจากการที่วัตถุที่ได้เอาประกันภัยไว้ได้รับความเสียหายแต่เพียงบางส่วน (partial loss) แต่ต่อมาได้ถูกสละทิ้ง (abandon) อย่างมีเหตุผลหรืออย่างสมควรเพราะสาเหตุ 2 ประการ คือ ประการแรก เนื่องจากไม่อาจหลีกเลี่ยงที่จะไม่ให้เกิดความเสียหายแท้จริง และประการที่สอง ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม สงวนรักษาหรือติดตามเอาคืนมานั้นเกินกว่ามูลค่าของวัตถุนั้นเอง¹⁷ ซึ่งในกรณีศึกษานี้ ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกในบางกรณีอาจมีความเป็นไปได้ที่ค่าใช้จ่ายในการติดตามเอาคืนสินค้าโดยการว่าจ้างบริษัทสายเรือแห่งอื่นให้ทำการบรรทุกขนสินค้าต่อไปให้ถึงท่าเรือปลายทางนั้นอาจมีมูลค่าสูงกว่าราคาของสินค้า ฉะนั้น ในพฤติการณ์เช่นว่านี้ก็อาจส่งผลทำให้ผู้นำ

¹³ สมศักดิ์ เอี่ยมพลับใหญ่, กรณีกฎหมายล้มละลาย, พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์บัณฑิตอักษร, 2552), น. 45.

¹⁴ สมศักดิ์ เอี่ยมพลับใหญ่, เพิ่งอ้าง, น. 149.

¹⁵ E.R. Hardy Ivamy, Chalmers' Marine Insurance Act 1906, 10th ed., (London: Butterworths, 1993), p. 91, อ้างถึงใน ประมวล จันทรชีวะ, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 2, น. 80.

¹⁶ Donald O'May, "O'May on Marine Insurance." Marine Insurance Law and Policy In Hill, Julian, ed. (London: Sweet&Maxwell, 1993), p. 415. อ้างถึงใน ประมวล จันทรชีวะ, เพิ่งอ้าง.

¹⁷ ประมวล จันทรชีวะ, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 2, น. 80-81.

เข้า-ส่งออกนั้นมีความเสียหายในลักษณะที่เป็นความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิงได้¹⁸ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงความเป็นไปได้ที่สูงกว่าแล้ว ค่าใช้จ่ายในการติดตามเอาคืนสินค้าที่อยู่ภายใต้การจัดการของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์นั้นไม่น่าที่จะมีมูลค่าการใช้จ่ายที่สูงเกินกว่ามูลค่าทรัพย์สินเสมอไป เพราะฉะนั้น โอกาสที่พฤติการณ์จะเข้าลักษณะเป็นความเสียหายสิ้นเชิงจึงเป็นไปได้ค่อนข้างน้อย การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจึงควรพิจารณาในลักษณะแห่งความเสียหายบางส่วนประกอบด้วย ทั้งนี้ ดังที่ผู้วิจัยจะได้นำเสนอต่อไป

ค. การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในลักษณะแห่งความเสียหายบางส่วน

ความเสียหายบางส่วน (partial loss) คือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยซึ่งไม่ถึงขนาดที่ทำให้วัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเสียหายทั้งหมดหรือเสียหายโดยสิ้นเชิง¹⁹ ซึ่งความเสียหายบางส่วนนั้นหากพิจารณาตาม Marine Insurance Act 1906 แล้วจะหมายความรวมถึงความเสียหายทั่วไป (General average loss) ค่าช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage charges) และค่าใช้จ่ายอื่นที่ผู้เอาประกันภัยเสียไปเป็นการเฉพาะเพื่อความปลอดภัยหรือเพื่อสงวนรักษาวัตถุที่เอาประกันภัย (Particular charges)²⁰ และเมื่อพิจารณาข้อกำหนดความคุ้มครอง Institute Cargo Clauses แล้วจะพบว่าในข้อ 12 จะมีข้อกำหนดค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้า (Forwarding Charges Clause) ซึ่งมีสาระสำคัญว่า หากการขนส่งที่ได้เอาประกันภัยไว้ต้องสิ้นสุดลง ณ ท่าเรือหรือสถานที่อื่นใดนอกเหนือจากที่ซึ่งวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยนี้ ผู้รับประกันภัยจะชดใช้คืนให้แก่ผู้เอาประกันภัยสำหรับค่าใช้จ่ายพิเศษใด ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างสมควรและเหมาะสมในการขนขึ้นจากเรือ การเก็บรักษาและการส่งวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ไปยังจุดหมายปลายทางซึ่งได้เอาประกันภัยไว้²¹

ข้อกำหนดความคุ้มครองตาม ICC ข้อ 12 ข้างต้นนี้เป็นความคุ้มครองที่สนับสนุนให้ผู้เอาประกันภัยใช้ความพยายามเพื่อให้วัตถุที่เอาประกันภัยไว้เดินทางต่อไปได้จนถึงจุดหมายปลายทาง²² ฉะนั้น ในกรณีที่บริษัทอันจีนฯ ได้ขนส่งสินค้าไปถึงท่าเรือถ่ายลำ (Trans-shipment Port) แล้วแต่ไม่สามารถขนส่งต่อไปถึงท่าเรือปลายทางได้ด้วยเหตุแห่งการเข้าพิทักษ์ทรัพย์ ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงภัย (Risk) ตามข้อกำหนดอินโคเทอม และเป็นผู้มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยนั้นย่อมสามารถดำเนินการว่าจ้างบริษัทสายเรืออื่น ๆ ให้เข้าดำเนินการรับและขนส่งสินค้าต่อมาจนถึงท่าเรือปลายทางได้โดยมีสิทธิ

¹⁸ โดยผู้นำเข้า-ส่งออกที่เป็นผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนประกันภัยนั้นจะต้องแจ้งการสละทิ้งต่อผู้รับประกันภัยจึงจะมีผลทำให้ความเสียหายนั้นอยู่ในสถานะแห่งการเป็นความเสียหายสิ้นเชิงได้ เพราะคำบอกกล่าวสละทิ้ง (Notice of abandonment) นั้นเป็นองค์ประกอบสำคัญในการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนกรรมสิทธิ์ประกันภัยเพื่อเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนอย่างความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิง. ดู คำพิพากษาของศาลอังกฤษคดี George Cohen v. Standard Marine Insurance Company (1925) 21 Ll LR30 และคดี Currie & Co. v. Bombay Native Insurance Company (1869) LR 3 PC 72, อ้างถึงใน ประมวล จันทรชิวะ, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 2, น. 82.

¹⁹ Marine Insurance Act 1906, Section 56(1)

²⁰ Marine Insurance Act 1906, Sections 64, 65 and 66.

²¹ ประมวล จันทรชิวะ, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 2, น. 142.

²² ประมวล จันทรชิวะ, อ้างแล้ว, น. 143.

เรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนเพื่อค่าใช้จ่ายพิเศษที่ตนต้องสูญเสียไปเพื่อการดังกล่าว แต่การเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนตามกรรมธรรม์ประกันภัยในข้อนี้จะต้องเป็นกรณีที่ไม่ต้องด้วยข้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อ 4, 5, 6 และ 7 ซึ่งครอบคลุมถึงข้อ 4.6 ดังที่ได้กล่าวถึงไปแล้วข้างต้นด้วย

4.1.3 ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้อยระหว่างผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง

(1) ปัญหาในประเด็นของการเรียกร้อยค่าเสียหายจากผู้ขนส่ง

ตามที่ผู้วิจัยได้กล่าวถึงประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยทางทะเลมาแล้วข้างต้น ถ้าหากว่าพฤติการณ์แห่งกรณีนั้นไม่เป็นไปตามเงื่อนไขความคุ้มครองเพราะต้องด้วยข้อยกเว้นความคุ้มครอง (Exclusion Clauses) ตามข้อกำหนดประกันภัยสินค้าแล้ว ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนกรรมธรรม์ประกันภัยนั้นก็จะจำเป็นต้องดำเนินการเรียกร้อยค่าเสียหายจากผู้ขนส่งด้วยตนเอง ซึ่งทำให้เกิดประเด็นปัญหาในลำดับถัดมาว่าการเรียกร้อยเช่นนั้นผู้ใช้สิทธิเรียกร้อยจะสามารถดำเนินการเพื่อให้ตนได้รับการชดใช้ค่าเสียหายได้หรือไม่ อย่างไร

ก. ข้อพิจารณาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ก.1 ปัญหาเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกร้อยของผู้ส่งของ (กรณีในประเทศไทย เป็นประเทศต้นทาง)

ประเด็นนี้มีข้อพิจารณาในประการแรกว่า ถ้าหากว่าบริษัทฮันจินฯ ได้รับสินค้าไว้ในความครอบครองดูแลแล้ว (Received for shipment) แต่ยังมีได้ทำการบรรจุทุกสินค้าลงเรือ แล้วในเวลาต่อมาไม่นานศาลได้มีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ของผู้ขนส่งตามกระบวนการแห่งกฎหมายล้มละลายขึ้นในระหว่างนั้น จนเป็นเหตุให้บริษัทฮันจินฯ ไม่สามารถกระทำการขนส่งสินค้าต่อไปให้ถึงท่าเรือปลายทางได้ กรณีนี้จะมีผลทางกฎหมายอย่างไร จะถือว่าเป็นการชำระหนี้กลายเป็นพันวิสัยหรือไม่ บริษัทฮันจินฯ จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ส่งของเพราะเหตุที่ตนไม่สามารถปฏิบัติการขนส่งสินค้าต่อไปหรือไม่ อย่างไร และบริษัทฮันจินฯ จะยังคงมีสิทธิได้รับเงินค่าระวางตามสัญญารับขนของทางทะเลอยู่หรือไม่ เพราะพฤติการณ์เช่นนี้ย่อมส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นของผู้ส่งของ เพราะในเมื่อบริษัทฮันจินฯ ไม่สามารถดำเนินการขนส่งสินค้าได้อีกต่อไปแล้ว ผู้ส่งของย่อมจะต้องแก้ไขปัญหาค่าเสียหายเฉพาะหน้าด้วยการว่าจ้างบริษัทเรือรายอื่นให้ดำเนินการขนส่งสินค้าให้แทน ซึ่งมีความเป็นไปได้ว่าค่าระวางของบริษัทสายเรือแห่งอื่นอาจมีค่าระวางในอัตราที่สูงกว่าอัตราค่าระวางของบริษัทฮันจินฯ และเมื่อเป็นเช่นนี้ผู้ส่งของที่ได้ทำสัญญาไว้แล้วกับบริษัทฮันจินฯ จะสามารถเรียกร้อยค่าเสียหายเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดจากการที่บริษัทฮันจินฯ ไม่สามารถดำเนินการขนส่งให้ได้หรือไม่

จากการศึกษาหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยมีข้อพิจารณาดังต่อไปนี้

ประเด็นแรก ในเรื่องของการขนส่งสินค้าไม่สามารถดำเนินการได้อีกต่อไปด้วยเหตุแห่งการที่ศาลได้มีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ของผู้ขนส่งถือเป็นการชำระหนี้ที่กลายเป็นพันวิสัย

หรือไม่นั้น ผู้วิจัยเห็นว่า พฤติการณ์ดังกล่าวเข้าลักษณะเป็น “การชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัย” ซึ่งได้มีผู้ให้คำนิยามไว้ทั้งในแง่ของความเป็นไปได้ในการชำระหนี้และในแง่ของลูกหนี้ ซึ่งหากพิจารณาจากความเป็นไปได้ในการชำระหนี้แล้ว ได้มีนักวิชาการที่อธิบายว่าจะต้องเป็นการชำระหนี้ที่ไม่อาจเกิดขึ้นได้ หรือไม่อาจเป็นไปได้ หรือไม่อาจชำระหนี้ให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์แห่งหนี้ เพราะหนี้ซึ่งเป็นไปได้นั้นไม่อาจบังคับให้ชำระกันได้ตามหลัก “impossibilium nulla obligatio”²³ หรือหากพิจารณาจากสถานะของลูกหนี้แล้วอาจกล่าวได้ว่าเป็นกรณีที่ลูกหนี้ตกอยู่ในสภาพที่ไม่สามารถชำระหนี้ได้อย่างเด็ดขาดเพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งที่เกิดขึ้นภายหลังก่อนหนี้²⁴ ซึ่งจากข้อเท็จจริงตามกรณีศึกษา บริษัทฮันจินฯ ได้ถูกศาลสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ตามกฎหมายล้มละลายย่อมไม่มีอำนาจที่จะครอบครองทรัพย์สินหรือดำเนินกิจการใด ๆ จึงไม่อยู่ในฐานะที่จะปฏิบัติการชำระหนี้กระทำการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์แห่งหนี้ได้อีกต่อไป

ประเด็นที่สอง บริษัทฮันจินฯ จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ส่งของเพราะเหตุที่ตนไม่สามารถปฏิบัติการขนส่งสินค้าต่อไปหรือไม่ จากการศึกษาพบว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้แบ่งผลของการที่หนี้ตกเป็นพ้นวิสัยไว้เป็น 2 กรณี กล่าวคือ (1) กรณีตามมาตรา 219 ที่มีสาระสำคัญว่าให้ลูกหนี้เป็นอันหลุดพ้นจากการชำระหนี้ถ้าการชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัยเพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งซึ่งเกิดขึ้นภายหลังที่ได้ก่อนหนี้และลูกหนี้ไม่ต้องรับผิดชอบ กับ (2) กรณีตามมาตรา 218 ที่มีสาระสำคัญว่าลูกหนี้จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่เจ้าหนี้เพื่อค่าเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแต่การไม่ชำระหนี้ถ้าการชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัยจะทำได้เพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งซึ่งลูกหนี้ต้องรับผิดชอบ

ในอดีตศาลฎีกาได้เคยมีคำพิพากษาเกี่ยวกับวิกฤตเศรษฐกิจของประเทศไทยที่อาจมีผลกระทบต่อลูกหนี้บางคนทำให้ไม่สามารถชำระหนี้สินที่ตนมีต่อสถาบันการเงินได้เหมือนเช่นปกติ เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3506/2546 ซึ่งเป็นเรื่องที่จำเลยที่ 1 ได้จำนองที่ดินเป็นประกันเงินกู้ยืมไว้กับโจทก์แต่สุดท้ายจำเลยที่ 1 ก็ไม่สามารถปฏิบัติการชำระหนี้เงินกู้ยืมดังกล่าวได้ด้วยเหตุผลที่อ้างคือประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ กรณีนี้ศาลพิพากษาว่า โจทก์มีสิทธิร้องขอต่อศาลให้บังคับชำระหนี้ได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 213, 728 การชำระหนี้ของจำเลยที่ 1 จึงอยู่ในวิสัยที่พึงปฏิบัติได้ ต้องชำระหนี้แก่โจทก์ต่อไป จะอ้างวิกฤตทางเศรษฐกิจของประเทศมาปลดเปลื้องเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากการบังคับคดีไม่ได้ หรือในอีกคดีหนึ่ง คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1678/2546 มีข้อเท็จจริงว่า จำเลยซื้อผ้าไปจากโจทก์ การที่จำเลยไม่สามารถชำระหนี้แก่โจทก์ได้เพราะผู้ซื้อผ้าจากจำเลยอีกทอดหนึ่งมีปัญหาทางการเงินไม่สามารถชำระหนี้ให้แก่จำเลย คดีนี้ศาลพิจารณาว่าการประสบปัญหากำไรหรือขาดทุนเป็นปกติทางการค้าย่อมเกิดขึ้นได้เสมอในการประกอบธุรกิจการค้า ไม่อาจถือได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยอันจะทำให้จำเลยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 219 วรรคหนึ่ง

²³ โสภณ รัตนานกร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้: บทเบ็ดเสร็จทั่วไป, (กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ, 2556), น. 108. พลภวิชัย พันธุ์คำเกิด, คู่มือสัมมนาและวิเคราะห์ข้อสอบกฎหมาย ลักษณะนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1, (กรุงเทพฯ: ปณรัชช, 2560), น. 206.

²⁴ วิเชียร ตีระกอดมศักดิ์, กฎหมายแพ่งพิสดาร เล่ม 1, (กรุงเทพฯ: แสงจันทร์การพิมพ์, 2559), น. 292.

สำหรับกรณีของบริษัทฮันจินฯ ที่ไม่สามารถปฏิบัติการขนส่งสินค้าต่อไปได้ด้วยเหตุที่ถูกเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เข้าครอบครองทรัพย์สินและกิจการนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าเป็นพฤติการณ์ที่ต้องด้วยบทบัญญัติมาตรา 218 เพราะการที่บริษัทฮันจินฯ ถูกดำเนินการเกี่ยวกับทรัพย์สินโดยเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์นั้นก็เนื่องมาจากการที่บริษัทฮันจินฯ ได้ยื่นคำร้องขอให้มีการพิทักษ์ทรัพย์ที่ศาลแขวงประจำกรุงโซลเพื่อให้ศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ด้วยตนเอง และเหตุแห่งการยื่นคำร้องนั้นก็มิสาเหตุมาจากการที่ตนนั้นขาดทุนสะสมมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานซึ่งเป็นข้อบกพร่องในการบริหารจัดการองค์กรของบริษัทฮันจินฯ เอง จึงถือเป็นพฤติการณ์อันอาจจะโทษลูกหนี้ได้ บริษัทฮันจินฯ ในฐานะลูกหนี้แม้ว่าจะหลุดพ้นจากการชำระหนี้²⁵ แต่ก็ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ส่งของที่มีสถานะเป็นเจ้าของนี้เพื่อค่าเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดจากการไม่สามารถปฏิบัติการชำระหนี้ (กระทำการ) นั้น

ประเด็นที่สาม เมื่อพิจารณาได้ความแล้วว่า บริษัทฮันจินฯ เป็นผู้ขนส่งที่อยู่ในฐานะลูกหนี้ที่จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ส่งของที่มีสถานะเป็นเจ้าของนี้เพื่อค่าเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแต่การไม่ปฏิบัติการชำระหนี้ (กระทำการ) ตามสัญญา (รายละเอียดตามข้อพิจารณาในประเด็นที่สองข้างต้น) ข้อพิจารณาในประการถัดมาคือ บริษัทฮันจินฯ จะต้องรับผิดชอบตามหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายฉบับใด กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ ความรับผิดชอบของบริษัทฮันจินฯ จักต้องว่ากล่าวกันตามหลักเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือตามหลักเกณฑ์แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในประเด็นนี้ผู้วิจัยได้พิเคราะห์แล้วเห็นว่า การที่ผู้ขนส่งจะหยิบยกบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มากกล่าวอ้างเพื่อให้ตนได้มีโอกาสที่จะอาศัยหลักเกณฑ์ว่าด้วยเหตุยกเว้นความรับผิดชอบหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบได้นั้นจะต้องเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งได้มีการปฏิบัติตามสัญญาแล้วแต่การปฏิบัติตามสัญญานั้นอาจมีข้อบกพร่องในลักษณะที่มีข้อเท็จจริงว่าสินค้านั้นได้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้าเกิดขึ้นภายหลังจากที่ได้ปฏิบัติการขนส่งซึ่งถือเป็น “หนี้กระทำการ” ของผู้ขนส่ง (ทั้งนี้ด้วยเหตุผลที่ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้นกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเอาไว้เฉพาะในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย และส่งมอบชกช้าเท่านั้น ซึ่งเป็นลักษณะของความเสียหายที่เกิดขึ้นภายหลังจากที่ได้มีการขนส่ง (การปฏิบัติการชำระหนี้) เกิดขึ้น) แต่ถ้าหากว่าผู้ขนส่งมิได้ปฏิบัติการชำระหนี้ในส่วนของตนเสียเลย เช่น ยังมีได้ริเริ่มปฏิบัติการขนส่ง หรือการไม่สามารถปฏิบัติการขนส่งได้อีกต่อไปแล้วเพราะเหตุที่ผู้ขนส่งได้ถูกศาลสั่งให้มีการพิทักษ์ทรัพย์ตามกฎหมายล้มละลาย ในกรณีเช่นนี้ผู้วิจัยเห็นว่า ในเมื่อยังไม่มีการขนส่ง การปฏิบัติการชำระหนี้ในส่วนของผู้ขนส่งนั้นจึงยังไม่เกิดขึ้น ผู้ขนส่งจึงไม่มีสิทธิกล่าวอ้างหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่ออาศัยประโยชน์จากหลักเกณฑ์ว่าด้วยเหตุยกเว้นความรับผิดชอบหรือข้อจำกัดความรับผิดชอบได้แต่อย่างใด เพราะฉะนั้น สำหรับข้อเท็จจริงตามกรณีศึกษาในประเด็นนี้ ผู้วิจัยจึงเห็นว่าหลักเกณฑ์ที่พึงนำมาใช้บังคับกับการไม่ปฏิบัติหน้าที่ขนส่งสินค้าหรือการไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวด้วยเหตุที่การชำระหนี้กระทำการนั้นได้ตกเป็นพ้นวิสัยไปแล้วนั้นจะต้องนำเอาบทบัญญัติแห่ง

²⁵ จีต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 6, (กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), น. 14.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับเท่านั้น ซึ่งผลทางกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับกรณีที่มีการชำระหนี้กลายเป็นพันธวิสัยเหมือนดังกรณีศึกษานี้คือ เจ้าหนี้อาจบอกเลิกสัญญาเพราะไม่มีการชำระหนี้ (มาตรา 389)²⁶ และอาจเรียกค่าเสียหายได้อีกด้วย (มาตรา 391 วรรคท้าย)²⁷ หรือจะเลือกเอาเพียงเรียกค่าเสียหายตามมาตรา 218 ก็ได้²⁸

ประเด็นที่สี่ บริษัทฮันจินฯ จะยังคงมีสิทธิได้รับเงินค่าระวางตามสัญญา รับขนของทางทะเลอยู่หรือไม่ ในประเด็นนี้หลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่พึงพิจารณาคือบทบัญญัติเกี่ยวกับผลของการชำระหนี้พันธวิสัยในสัญญาต่างตอบแทน ตามมาตรา 370, 371 และมาตรา 372 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

อย่างไรก็ดี หลักเกณฑ์ตามมาตรา 370 และมาตรา 371 นั้นวัตถุประสงค์แห่งหนี้คือหนี้ส่งมอบทรัพย์สินตามสัญญาต่างตอบแทนที่มีวัตถุประสงค์ในการโอนกรรมสิทธิ์แล้วตัวทรัพย์สินนั้นเกิดความสูญหายหรือเสียหายไป บทบัญญัติมาตราทั้งสองข้างต้นจึงไม่น่าจะใช้หลักเกณฑ์ที่พึงนำมาพิจารณาสำหรับการวิเคราะห์ผลทางกฎหมายของกรณีศึกษานี้

ฉะนั้น บทบัญญัติที่พึงพิจารณาสำหรับกรณีของบริษัทฮันจินฯ คือ มาตรา 372²⁹ อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติดังกล่าวแล้วจะพบว่า มาตรา 372 วรรคหนึ่งเป็นเรื่องของการชำระหนี้ตกเป็นพันธวิสัยเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่ได้ ในขณะที่มาตรา 732 วรรคสอง ก็เป็นเรื่องการชำระหนี้ตกเป็นพันธวิสัยเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษเจ้าหนี้ได้ โดยที่บทบัญญัติดังกล่าวไม่ได้มีวรรคใดที่กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับกรณีการชำระหนี้ตกเป็นพันธวิสัยด้วยเหตุอันจะโทษลูกหนี้ได้ไว้โดยตรง แต่เมื่อพิจารณาตามมาตรา 732 วรรคสอง ที่มีบทบัญญัติว่า “ถ้าการชำระหนี้ตกเป็นพันธวิสัย เพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษเจ้าหนี้ได้ ลูกหนี้ก็หาเสียสิทธิที่จะรับชำระหนี้ตอบแทนไม่...” แล้ว ก็สามารถตีความได้ว่า ถ้าการชำระหนี้ตกเป็นพันธวิสัยด้วยเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นความผิดของลูกหนี้แล้ว ลูกหนี้ก็ไม่พียงที่จะมีสิทธิได้รับชำระหนี้แต่อย่างใด (หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ เจ้าหนี้ไม่มีภาระที่จะต้องชำระหนี้ตอบแทน)³⁰ เพราะถ้าหากว่ายังคงให้ลูกหนี้มีสิทธิได้รับชำระหนี้ (เงินค่าระวาง) ทั้งที่ตนก็ได้ปฏิบัติการชำระหนี้ (กระทำการขนส่ง) โดยที่การพันธวิสัยนั้นก็เป็นสิ่งที่เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งแล้ว การนั้นย่อมไม่เป็นธรรมแก่ผู้ส่งของ นอกจากนี้ ถ้าหากพิจารณาตามบทบัญญัติที่เป็นบทหลักของสัญญาต่างตอบแทนแล้ว มาตรา 369 ยังได้มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ด้วยว่า “ในสัญญาต่างตอบแทนนั้น

²⁶ มาตรา 389 บัญญัติว่า “ถ้าการชำระหนี้ทั้งหมดหรือบางส่วนกลายเป็นพันธวิสัยเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษลูกหนี้ได้ไซ้ เจ้าหนี้จะเลิกสัญญานั้นเสียก็ได้”

²⁷ มาตรา 391 วรรคท้าย บัญญัติว่า “การใช้สิทธิเลิกสัญญานั้นหากกระทบกระทั่งถึงสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายไม่”

²⁸ โสภณ รัตนกร, *อ่าวแล้วเชิงอรรถที่ 23*, น. 124.

²⁹ มาตรา 372 บัญญัติว่า “นอกจากกรณีทีกล่าวไว้ในสองมาตราก่อน ถ้าการชำระหนี้ตกเป็นพันธวิสัย เพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่ได้ไซ้ ท่านว่าลูกหนี้หาสิทธิจะรับชำระหนี้ตอบแทนไม่

ถ้าการชำระหนี้ตกเป็นพันธวิสัย เพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันจะโทษเจ้าหนี้ได้ ลูกหนี้ก็หาเสียสิทธิที่จะรับชำระหนี้ตอบแทนไม่ แต่ว่าลูกหนี้ได้อะไรไว้เพราะการปลดหนี้ก็ดี หรือใช้คุณวุฒิความสามารถของตนเป็นประการอื่นเป็นเหตุให้ได้อะไรมา หรือแกล้งละเลยเสียไม่ชวนขายเอาอะไรที่สามารถจะทำได้ก็ดี มากน้อยเท่าไร จะต้องเอามาหักกับจำนวนอันตนจะได้รับชำระหนี้ตอบแทนวิธีเดียวกันนี้ทำให้ใช้ตลอดถึงกรณีการชำระหนี้ฝ่ายหนึ่งยังค้างชำระอยู่นั้นตกเป็นพันธวิสัยเพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งซึ่งฝ่ายนั้นมิต้องรับผิดชอบ ในเวลาเมื่ออีกฝ่ายหนึ่งผิดนัดไม่รับชำระหนี้”

³⁰ โสภณ รัตนกร, *อ่าวแล้วเชิงอรรถที่ 23*, น. 124.

คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะไม่ยอมชำระหนี้จนกว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะชำระหนี้ หรือขอปฏิบัติการชำระหนี้ก็ได้...” ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องกันกับการตีความถ้อยคำตามมาตรา 372 วรรคสอง เพื่อสนับสนุนข้อสรุปที่ว่า ในกรณีที่มีการชำระหนี้ของลูกหนี้ (ผู้ขนส่ง) ตกเป็นพันวิสัยด้วยเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นความผิดของลูกหนี้ ลูกหนี้ย่อมไม่พึงที่จะมีสิทธิได้รับชำระหนี้ (ค่าระวาง) จากเจ้าหนี้ (ผู้ส่งของ) แต่อย่างใด

หลังจากที่ได้วินิจฉัยในประเด็นเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ส่งของสำหรับกรณีการไม่สามารถปฏิบัติการขนส่งสินค้าได้ตามสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งเป็นการใช้สิทธิเรียกร้องต่อกันในระหว่างคู่สัญญา (ผู้ส่งของ-ผู้ขนส่ง) ไปแล้ว ในประเด็นถัดมาที่ผู้วิจัยเห็นควรพิจารณาคือ ถ้าหากว่าสินค้าได้มีการบรรทุกขนส่งไปจนถึงท่าเรือปลายทางแล้ว แต่ยังมีได้มีการส่งมอบสินค้าเหล่านั้นแก่ผู้รับตราส่งแล้วเกิดการพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาดขึ้นเสียก่อนจนเป็นเหตุให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบสินค้าได้ตามกำหนดเวลาเพราะในระหว่างนั้นเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จะเข้ามาครอบครองกิจการและทรัพย์สินของผู้ขนส่ง จึงอาจทำให้ผู้ขนส่งได้รับสินค้าของตนล่าช้ากว่าที่มีการคาดหมายเอาไว้ และอาจมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการที่ตนต้องได้รับมอบสินค้าล่าช้า เช่นนี้จึงมีประเด็นว่า บริษัทฮันจินฯ ในฐานะผู้ขนส่งจะมีความรับผิดเพื่อความเสียหายดังกล่าวหรือไม่ หรือหากต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเต็มจำนวนหรือไม่

ในประเด็นข้างต้นนี้ หากพิจารณาข้อเท็จจริงประกอบกับหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้วจะพบว่ากฎหมายได้วางโครงสร้างความรับผิดของผู้ขนส่งโดยแบ่งเป็นหมวด ๆ ได้แก่ ความรับผิดของผู้ขนส่ง³¹ ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง³² และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย³³ ซึ่งโครงสร้างความรับผิดในรูปแบบนี้เป็นลักษณะทั่วไปที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล³⁴ การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ³⁵ การรับขนของทางถนน³⁶ การขนส่งทางรถไฟ³⁷ รวมไปถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ³⁸

³¹ หมวด 4 (มาตรา 39-50)

³² หมวด 5 (มาตรา 51-57)

³³ หมวด 6 (มาตรา 58-61)

³⁴ เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading 1924: Hague Rules), อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978: Hamburg Rules), อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2008 (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2008: Rotterdam Rules)

³⁵ เช่น อนุสัญญากรุงวอร์ซอว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929: Warsaw Convention) อนุสัญญากรุงมอนทรีออลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999: Montreal Convention)

³⁶ เช่น อนุสัญญาว่าด้วยสัญญาการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road 1956 : CMR)

ดังนั้น เพื่อประโยชน์ในการวิเคราะห์กรณีศึกษาในบริบทที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการนำเข้า (Importer) ในประเทศไทย ผู้วิจัยจึงเห็นสมควรนำเสนอข้อพิจารณาตามหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยมีข้อพิจารณาดังต่อไปนี้

ก.2 ปัญหาเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้รับตราส่ง (กรณีประเทศไทยเป็นประเทศปลายทาง)

ตามที่ผู้วิจัยได้มีการกล่าวถึงการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ขายหรือผู้ซื้อที่พึงกระทำต่อผู้ขนส่งในหัวข้อข้างต้นนั้น จะสังเกตได้ว่าบุคคลที่จะเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเลนั้นอาจเป็นไปได้ทั้งผู้ขายและผู้ซื้อ ขึ้นอยู่กับว่าผู้ขายและผู้ซื้อนั้นตกลงใช้ข้อตกลงใดในชุดข้อสัญญามาตรฐานอินโคเทอม เพราะในกรณีที่คู่สัญญาในสัญญาซื้อขายตกลงกันใช้เทอมที่ผู้ขายพึงต้องชำระค่าระวาง เช่น CIF ผู้ขายก็จะมีสถานะเป็นผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ในทางตรงกันข้ามถ้าหากว่าผู้ขายและผู้ซื้อตกลงกันให้ผู้ซื้อต้องชำระค่าระวางดังเช่นข้อตกลง FOB ในกรณีนี้ผู้ซื้อก็จะเป็นผู้ว่าจ้างผู้ขนส่งโดยมีสถานะเป็นผู้ส่งของตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

เพราะฉะนั้น ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้รับที่จะดำเนินการขนส่งสินค้าภายใต้สัญญารับขนของทางทะเลแล้ว บุคคลที่อาจเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งนั้นโดยหลักแล้วก็เป็นผู้ส่งของในฐานะที่เป็นคู่สัญญากันกับผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล ทั้งนี้ ตามหลัก “Privity of Contract” ซึ่งมีนัยยะว่าเฉพาะบุคคลที่เป็นคู่สัญญาเท่านั้นที่จะมีสิทธิหน้าที่ตามสัญญา³⁷ เพราะฉะนั้น ภายใต้หลักการข้างต้น หากผู้ซื้อสินค้าเป็นผู้มีหน้าที่ว่าจ้างผู้ขนส่งด้วยความผูกพันตามอินโคเทอม เช่น FAS, FOB ผู้ซื้อสินค้าเช่นว่านั้นก็ย่อมมีสถานะเป็นผู้ส่งของที่เป็นคู่สัญญากันกับผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลอยู่แล้ว จึงย่อมไม่มีปัญหาใด ๆ ถ้าหากมีความจำเป็นต้องเรียกร้องหรือฟ้องร้องคดีต่อผู้ขนส่ง แต่ปัญหาที่จะเกิดขึ้นมักจะเป็นกรณีที่คู่สัญญาซื้อขายได้มีการเลือกใช้ข้อตกลงที่ผู้ขายเป็นผู้ว่าจ้างผู้ขนส่ง เช่น CFR, CIF โดยผู้ซื้อจะไม่ได้เป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล เพียงแต่ผู้ซื้อจะมีสถานะเป็นผู้รับตราส่ง ณ ท่าเรือปลายทาง ซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่แม้ว่าจะมีสิทธิได้รับของหรือสินค้าจากผู้ขนส่ง แต่จะมีสิทธิฟ้องร้องคดีต่อผู้ขนส่งหรือไม่นั้นอาจจะยังคงมีข้อกังขาในทางกฎหมายอยู่ตามสมควร ทั้งนี้เนื่องจากว่าโดยหลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้นไม่ได้มีบทบัญญัติโดยชัดแจ้งที่กำหนดให้อำนาจฟ้องแก่ผู้รับตราส่ง ทำให้เกิดการตีความกฎหมายอันนำมาซึ่งความคิดเห็นที่แตกต่างกันออกไปทั้งในทางที่เห็นว่าผู้รับตราส่งมีอำนาจฟ้องผู้ขนส่งโดยปริยาย (โดยอาศัยบทบัญญัติมาตรา

³⁷ เช่น Convention concerning International Carriage by Rail, 1980 (COTIF): Appendix B - Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM)

³⁸ เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980)

³⁹ กำชัย จงจักรพันธ์, “อำนาจฟ้องของผู้รับตราส่ง,” *ตุลพาท*. 46:2, 2542, น. 155.

ต่าง ๆ ในกฎหมายฉบับนี้ เช่น มาตรา 3, 26, 30, 36, 48)⁴⁰ และในทางที่เห็นว่า บทบัญญัติต่าง ๆ ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลที่กล่าวมานั้นไม่ชัดเจนเพียงพอที่จะตีความได้ว่าผู้รับตราส่งมีอำนาจฟ้องผู้ขนส่ง (เพราะมาตราต่าง ๆ ที่กล่าวมานั้นเป็นหลักกฎหมายที่กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง กำหนดสิทธิรับของของผู้รับตราส่ง กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเท่านั้น หลักกฎหมายดังกล่าวมิได้กำหนดให้สิทธิฟ้องร้องแก่ผู้รับตราส่งแต่อย่างใด)⁴¹ อีกทั้งยังมีข้อจำกัดเพราะมาตราต่าง ๆ ดังกล่าวจะปรับใช้ได้เฉพาะกรณีที่ได้มีการออกใบตราส่งไว้เท่านั้นด้วย⁴² และครั้งจะนำเอาหลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกมาใช้กล่าวอ้างเพื่อให้ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นบุคคลนอกสัญญาได้ใช้เป็นฐานอำนาจในการฟ้องร้องคดีต่อผู้ขนส่ง พฤติการณ์ก็จะต้องปรากฏข้อเท็จจริงในลักษณะที่ผู้รับตราส่งนั้นแสดงเจตนาเข้าถือประโยชน์ตามสัญญารับขนของทางทะเลดังกล่าวแล้ว ทั้งนี้ ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 374 ซึ่งเมื่อได้มีการแสดงเจตนาถือเอาประโยชน์เช่นนั้นแล้วคู่สัญญาในสัญญารับขนย่อมไม่สามารถเปลี่ยนแปลงหรือระงับสิทธินั้นในภายหลังได้⁴³ แต่บทบัญญัติในมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กลับให้สิทธิแก่ผู้ส่งของในการสั่งให้ผู้ขนส่งงดการขนส่งนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่นก็ได้ถ้าหากว่าของนั้นยังคงอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ซึ่งถือเป็นบทบัญญัติที่ขัดแย้งกันกับหลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก เพราะฉะนั้น การอ้างอิงหลักดังกล่าวเพื่อประโยชน์ในการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ขนส่งจึงอาจจะไม่สามารถกระทำได้อย่างสมบูรณ์ด้วยเงื่อนไขและข้อจำกัดดังที่กล่าวมาข้างต้น

เพราะฉะนั้น แนวทางในการแสวงหาอำนาจฟ้องของผู้รับตราส่งจึงอาจแบ่งออกได้เป็น 2 กรณีดังต่อไปนี้

กรณีที่ 1 กรณีของผู้รับตราส่งที่ได้รับโอนใบตราส่งแล้ว หลักกฎหมายที่อาจนำมาใช้ยกขึ้นกล่าวอ้างเพื่อเป็นฐานอำนาจในการฟ้องคดีคือเรื่องการโอนสิทธิเรียกร้อง⁴⁴ ทั้งนี้ เนื่องจากว่าใบตราส่งเป็นตราสารที่แสดงถึงหนี้อันพึงต้องชำระตามเขาสั่ง⁴⁵ ดังนั้น การสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งจึงถือเป็นการโอนสิทธิเรียกร้องในหนี้อันพึงต้องชำระตามเขาสั่งตามมาตรา 309 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

กรณีที่ 2 กรณีที่ผู้รับตราส่งยังมีได้รับโอนใบตราส่ง หรือกรณีของการรับขนที่ออกเอกสารอย่างอื่นแทนใบตราส่ง (เช่น Sea waybill) หรือไม่มีการออกเอกสารการขนส่งใด ๆ การฟ้องคดีอาจจำเป็นต้องใช้นิติวิธีว่าด้วยการอุดช่องว่างของกฎหมายด้วยการอาศัยหลักกฎหมายของอังกฤษ คือ The Carriage of Goods by Sea Act 1992 มาใช้ในฐานะที่เป็นหลัก

⁴⁰ อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ การรับขนของทางทะเลและกฎประกันภัยทางทะเล. (สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2542) น. 133-136.

⁴¹ กำชัย จงจักรพันธ์, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 39*, น. 164.

⁴² กำชัย จงจักรพันธ์, *เพิ่งอ้าง*, น. 179.

⁴³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 375 บัญญัติว่า “เมื่อสิทธิของบุคคลภายนอกได้เกิดขึ้นตามบทบัญญัติแห่งมาตราก่อนแล้ว คู่สัญญาหาอาจจะเปลี่ยนแปลงหรือระงับสิทธินั้นในภายหลังได้ไม่”

⁴⁴ กำชัย จงจักรพันธ์, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 39*, น. 178.

⁴⁵ กำชัย จงจักรพันธ์, *เพิ่งอ้าง*.

กฎหมายทั่วไป⁴⁶ ซึ่งก็อาจจะยังคงมีปัญหาอยู่เช่นกันในประเด็นที่ว่าหลักกฎหมายอังกฤษนั้นถือเป็นข้อกฎหมายหรือข้อเท็จจริง เพราะถ้าหากเป็นข้อกฎหมายก็ย่อมแสดงว่าศาลนั้นย่อมพึงรู้อยู่โดยที่มีต้องนำสืบ ซึ่งในทางปฏิบัติคงเป็นไปได้ยากที่ศาลจะสามารถรับรู้หรือเข้าถึงคำพิพากษาต่าง ๆ ของประเทศอังกฤษซึ่งถือเป็นบ่อเกิดกฎหมายตามระบบคอมมอนลอว์ แต่ถ้าหากว่าศาลปฏิบัติต่อข้อกฎหมายของประเทศอังกฤษในลักษณะที่เป็นข้อเท็จจริงแล้ว โอกาสในการแพ้ชนะคดีก็จะขึ้นอยู่กับความสามารถของคู่ความซึ่งอาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อฝ่ายของผู้รับตราส่งที่ไม่อาจนำสืบพิสูจน์ข้อเท็จจริงเช่นว่านั้นได้

ข. ข้อพิจารณาเกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในเรื่องของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น กฎหมายได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกซ้ำ ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกซ้ำนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน⁴⁷ ซึ่งเมื่อพิจารณาตามข้อเท็จจริงในกรณีศึกษานี้จะพบว่าประเด็นที่น่าพิจารณาที่สุดคือเรื่องของการส่งมอบชกซ้ำ (ซึ่งเป็นความเสียหายทางการเงินหรือทางเศรษฐกิจ)⁴⁸ เพราะการที่เรือของบริษัทฮันจินฯ ถูกดำเนินมาตรการพิทักษ์ทรัพย์จะทำให้สินค้าที่อยู่ในความครอบครองของบริษัทฮันจินฯ นั้นไม่สามารถที่จะทำการขนส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทางได้อีกต่อไป และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการใช้มาตรการว่าด้วยการพิทักษ์ทรัพย์อันทำให้บริษัทฮันจินฯ ไม่สามารถดำเนินการขนส่งได้อีกต่อไปนั้นก็ไม่น่าจะเป็นเหตุที่จะทำให้สินค้าเกิดการสูญหายหรือเสียหายในทางวัตถุ ลักษณะแห่งความเสียหายเพียงประการเดียวที่เป็นไปได้มากที่สุดจึงเป็นกรณีของการส่งมอบชกซ้ำเท่านั้น ซึ่งในเรื่องนี้กฎหมายมีหลักเกณฑ์อยู่ว่า “การส่งมอบชกซ้ำ” ได้แก่⁴⁹ (1) กรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาที่ได้ให้ไว้กับผู้ส่งของ หรือ (2) ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย ซึ่งถ้าหากว่าเวลาได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่า 60 วันนับแต่วันสิ้นกำหนดส่งมอบหรือกำหนดเวลาอันควรส่งมอบตามที่กล่าวถึงข้างต้น บุคคลซึ่งมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจะมีสิทธิเลือกดำเนินการในแนวทางใดแนวทางหนึ่งดังต่อไปนี้ คือ⁵⁰ (1) จะรับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชกซ้ำ หรือ (2) จะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงก็ได้ ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้อธิบายขยายความในแต่ละทางเลือกนี้ไว้ในหัวข้อต่อไป

อนึ่ง มีข้อพิจารณาที่น่าสนใจประการหนึ่งว่า การที่เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์เข้าจัดการกิจการของบริษัทฮันจินฯ จนเป็นเหตุให้เกิดการส่งมอบชกซ้ำนั้น ถือเป็นพฤติการณ์ที่

⁴⁶ กำชัย จงจักรพันธ์, *เพิ่งอ้าง*.

⁴⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39

⁴⁸ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่สินค้าที่ขนส่งนั้นไม่ใช่วัตถุที่อาจเกิดการเน่าเสียได้โดยง่าย เพราะถ้าหากเป็นกรณีของสินค้าที่เน่าเสียได้โดยง่าย ความเสียหายก็จะเกิดขึ้นแก่ตัววัตถุด้วย ไม่ใช่เพียงแต่ความเสียหายในทางการเงินหรือเศรษฐกิจเท่านั้น

⁴⁹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 41

⁵⁰ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 42

เข้าเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 52(5) ที่กล่าวถึง “การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยว หรือการแทรกแซงด้วยประการใด ๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตาม บทบัญญัติแห่งกฎหมาย...” หรือไม่⁵¹ ในประเด็นนี้ผู้วิจัยเห็นว่า ถึงแม้ว่าจะมีการแทรกแซงที่กระทำ ต่อเรือของบริษัทฮันจินฯ จนเป็นเหตุให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งก็ตาม แต่ในตอนท้ายของมาตรา 52(5) ก็มีเงื่อนไขอยู่ว่า “แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง” เพราะฉะนั้น การที่บริษัทฮันจินฯ ถูกดำเนินการพิทักษ์ทรัพย์ตามคำสั่งศาลซึ่งถือได้ว่าเป็นการปฏิบัติ ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายนั้นแท้จริงแล้วต้นเหตุของการกระทำดังกล่าวก็สืบเนื่องมาจากการ ขาดทุนสะสมจนนำมาสู่การมีหนี้สินล้นพ้นตัวของบริษัทฮันจินฯ จึงถือได้ว่าเป็นเหตุที่มาจากความผิด ของผู้ขนส่งซึ่งทำให้บริษัทฮันจินฯ นั้นไม่สามารถกล่าวอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 52(5) ได้ เพราะฉะนั้น ในประเด็นนี้จึงสรุปได้ว่าบริษัทฮันจินฯ (ผู้ขนส่ง) ย่อมมีความรับผิดต่อผู้ประกอบการ นำเข้า-ส่งออกที่เป็นผู้รับตราส่ง

ค. ข้อพิจารณาเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

ตามที่ได้กล่าวถึงข้างต้น ในกรณีที่การส่งมอบซักชำในลักษณะที่ผู้รับตราส่ง ได้รับสินค้าภายหลังจากที่เวลาได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่า 60 วันนับแต่วันสิ้นกำหนดส่งมอบหรือ กำหนดเวลาอันควรส่งมอบ ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นบุคคลที่มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจะมีสิทธิเลือกได้ ว่าตนจะรับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบซักชำหรือจะเรียกค่าสินไหม ทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิง ซึ่งผลของการเลือกใช้สิทธิในแต่ละรูปแบบจะส่งผลกระทบต่อ ลักษณะและจำนวนของค่าสินไหมทดแทนที่แตกต่างกัน ดังนี้

ค.1 กรณีที่ผู้รับตราส่งเลือกที่จะรับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็น ผลจากการส่งมอบซักชำ

ในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายในลักษณะนี้ มีเงื่อนไขสำคัญ ประการหนึ่งคือ ผู้รับตราส่งจะต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งภายใน 60 วันนับแต่วันที่ ได้รับมอบของ มิฉะนั้น สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อการส่งมอบซักชำดังกล่าวจะระงับสิ้นไป⁵² โดยคำ บอกกล่าวนั้นแม้ว่ากฎหมายจะมีได้กำหนดไว้ว่าจะต้องมีสาระสำคัญประการใดบ้างแต่โดยพฤติการณ์ แล้วก็พึงตีความได้ว่าหนังสือบอกกล่าวพึงมีข้อความที่ทำให้ผู้ขนส่งได้รับทราบว่าคุณรับตราส่งได้รับความเสียหายจากการที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซักชำและคิดเป็นมูลค่าความเสียหายในจำนวนเท่าใด โดยมีข้อความที่เรียกร้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิด⁵³

เมื่อผู้รับตราส่งได้มีหนังสือบอกกล่าวข้างต้นแล้ว ผู้รับตราส่งหาได้มี สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเต็มจำนวนตามที่ระบุไว้ในหนังสือดังกล่าวไม่ เพราะพระราชบัญญัติการรับ ขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ โดยใน

⁵¹ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในถ้อยคำที่ว่า “ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย”

⁵² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 48

⁵³ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, *กฎหมายพาณิชย์นาวี* ตอน 2, พิมพ์ครั้งที่ 6, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2552), น. 383.

กรณีของการส่งมอบซั๊กซ่า มาตรา 58 วรรคสาม ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีสิทธิจำกัดความรับผิดของตนไว้เพียง “สองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบซั๊กซ่า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล” ซึ่งหมายความว่า ในลำดับแรกจะต้องดูเสียก่อนว่าค่าระวางแห่งของที่มีการส่งมอบซั๊กซ่านั้นมีราคาเท่าใด แล้วจึงนำราคาค่าระวางนั้นไปคูณด้วย 2.5 (สองเท่าครึ่ง) เมื่อคำนวณออกมาแล้วก็จะได้จำนวนค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งพึงต้องชดใช้ แต่ในบางกรณีผู้ขนส่งอาจไม่จำเป็นต้องชดใช้ในจำนวนดังกล่าวก็ได้ถ้าหากว่าผลคำนวณนั้นมีมูลค่าสูงเกินกว่าค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล เพราะหากพฤติการณ์เข้าลักษณะอย่างหลังแล้ว ผู้ขนส่งก็พึงต้องชดใช้ค่าเสียหายด้วยจำนวนเพียงแค่มูลค่าของค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น

เพื่อความเข้าใจที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอยกตัวอย่างดังนี้ นาย ก. มีสินค้าเป็นตู้คอนเทนเนอร์จำนวน 2 ตู้ ตู้ที่หนึ่งเป็นตู้สั้น มีมูลค่าของค่าระวางเท่ากับ 250,000 บาท ในขณะที่ตู้ที่สองเป็นตู้ยาวที่มีค่าระวางเท่า 500,000 บาท ซึ่งปรากฏว่าในครั้งนี้นาย ก. ได้ทำสัญญารับขนของทางทะเลที่มีการรวมเอาค่าระวางของสินค้าคอนเทนเนอร์ทั้งสองตู้ไว้ด้วยกัน (250,000 + 500,000 = 750,000 บาท) ปรากฏว่าในระหว่างการขนส่งนั้นได้มีการขนถ่ายสินค้าผิดตู้ ณ ท่าเรือแห่งหนึ่ง ทำให้สินค้าตู้ยวนั้นตกค้างที่ท่าเรือดังกล่าวซึ่งมิใช่ท่าเรือปลายทางจนสุดท้ายผู้ขนส่งต้องติดตามเอาคืนกลับมาให้ผู้รับตราส่งซึ่งก็ล่วงเวลาออกไปนานถึง 3 เดือนจนทำให้ผู้รับตราส่งได้รับความเสียหายจากการส่งมอบล่าช้า ในกรณีนี้ผู้ขนส่งจะมีสิทธิจำกัดความรับผิดคือ ค่าระวางตู้ที่ถูกส่งมอบซั๊กซ่า 500,000 บาท คูณ 2.5 เท่ากับ 1,250,000 บาท แต่ด้วยเหตุที่ 1,250,000 บาทนั้นเป็นมูลค่าที่สูงเกินกว่าค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมีมูลค่าเพียง 750,000 บาท ฉะนั้น ในกรณีนี้ผู้ขนส่งจึงมีสิทธิจำกัดความรับผิดไว้เพียงแค่ 750,000 บาทเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องชดใช้สูงถึง 1,250,000 บาทแต่อย่างใด⁵⁴

ค.2 กรณีที่ผู้รับตราส่งเลือกที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิง

ในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายในลักษณะนี้ มาตรา 42 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดให้นำบทบัญญัติมาตรา 227 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม โดยมาตรา 227 นั้นมีบทบัญญัติว่า “เมื่อเจ้าหนี้ได้รับค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเต็มตามราคาทรัพย์สินหรือสิทธิซึ่งเป็นวัตถุแห่งหนี้แล้ว ท่านว่าลูกหนี้ย่อมเข้าสู่ฐานะเป็นผู้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้อันเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือสิทธินั้น ๆ ด้วยอำนาจกฎหมาย” เพราะฉะนั้น ประเด็นปัญหาจึงมีอยู่ว่า ในกรณีที่ผู้รับตราส่งเลือกที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงตามมาตรา 42 จะมีผลทำให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างเต็มจำนวนตามมูลค่าของสินค้าเลยใช่หรือไม่

ในกรณีข้างต้นนี้ ผู้วิจัยมีความเห็นว่า แม้ว่าผู้รับตราส่งจะมีสิทธิเลือกที่จะเรียกร้องให้ตนได้รับค่าสินไหมทดแทนเสมือนหนึ่งว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงก็ตาม แต่ก็ไม่ได้

⁵⁴ อนึ่ง ค่าเสียหายตามความเป็นจริงจะต้องไม่น้อยกว่าจำนวนจำกัดความรับผิดที่คิดคำนวณออกมาได้ด้วย มิฉะนั้นผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าเสียหายตามมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

หมายความว่าผู้รับตราส่งจะสามารถเรียกองค์ค่าเสียหายได้เต็มจำนวนตามมูลค่าทรัพย์สินแต่อย่างไรก็ตาม เพราะโดยโครงสร้างความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว ผู้ขนส่งย่อมมีสิทธิที่จะกล่าวอ้างข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามหมวดที่ 6 เพื่อให้ตนไม่จำต้องรับผิดแบบเต็มจำนวน การที่กฎหมายบัญญัติให้นำมาตรา 227 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลมนั้นน่าจะหมายถึงการรับช่วงสิทธิในตัวทรัพย์สินเท่านั้น มิได้มุ่งที่จะให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดอย่างเต็มจำนวน

เพราะฉะนั้น การส่งมอบซึกซ์ซาที่เวลาได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่า 60 วันนับแต่วันสิ้นกำหนดส่งมอบหรือกำหนดเวลาอันควรส่งมอบ ผู้รับตราส่งจะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิงก็ได้ ซึ่งในกรณีนี้ผู้ขนส่งก็จะมีสิทธิกล่าวอ้างข้อจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 วรรคแรก แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่กำหนดให้จำกัดความรับผิดไว้เพียง 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า และเมื่อผู้ขนส่งได้รับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับตราส่งตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยการจำกัดความรับผิดแล้วผู้ขนส่งก็จะเข้ารับช่วงสิทธิในตัวสินค้านั้น ซึ่งหมายความว่าผู้ขนส่งจะนำสินค้าเช่นว่านั้นไปขายต่อหรือไปใช้ประโยชน์ในลักษณะอื่นใดก็ได้เพราะทรัพย์สินนั้นได้ตกแก่ผู้ขนส่งแล้ว

(2) ปัญหาในประเด็นการขอรับชำระหนี้หลังจากที่ศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์สินบริษัทผู้ขนส่ง

โดยปกติแล้วในกรณีที่ศาลได้มีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์สินภายหลังจากที่ได้มีการยื่นฟ้องในคดีล้มละลาย บุคคลผู้เป็นเจ้าของหนี้รายต่าง ๆ ของลูกหนี้ย่อมมีหน้าที่ในอันที่จะต้องมายื่นขอรับชำระหนี้จากลูกหนี้ ซึ่งหลังจากนั้นก็จะมีกรเรียกประชุมเจ้าหนี้และอาจมีการประนอมหนี้กันระหว่างลูกหนี้และบรรดาเจ้าหนี้ ปัญหาที่เกิดขึ้นคือในกรณีนี้เป็นคำสั่งของศาลแขวงกลางประจำกรุงโซล (Seoul Central District Court) ในขณะที่เจ้าหนี้ซึ่งมักจะเป็นผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่อยู่ต่างประเทศ จึงย่อมไม่สะดวกที่จะดำเนินขั้นตอนต่าง ๆ ตามกระบวนการของกฎหมายล้มละลายและผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกในประเทศไทยก็ไม่อาจรับรู้ได้ด้วยว่ากฎหมายล้มละลายของประเทศเกาหลีมีกระบวนการขั้นตอนที่เจ้าหนี้พึงต้องดำเนินการอย่างไรบ้าง

เพื่อให้เกิดความเข้าใจในภาพรวมของกระบวนการว่าด้วยการจัดการทรัพย์สินของลูกหนี้เมื่อศาลได้มีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์สิน ผู้วิจัยจึงเห็นสมควรที่จะนำเสนอหลักเกณฑ์ตามกฎหมายไทย ซึ่งก็คือ พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ทั้งนี้ แม้ว่ากฎหมายของประเทศเกาหลีได้ (Debtor Rehabilitation and Bankruptcy Act)⁵⁵ อาจจะมีแตกต่างกับกฎหมายไทยก็ตาม แต่ลำดับขั้นตอนตามกฎหมายไทยดังที่ผู้วิจัยจะนำเสนอต่อไปนี้ก็น่าจะเพียงพอที่จะทำให้ผู้อ่านสามารถเข้าใจภาพรวมของความเป็นไปในกระบวนการล้มละลายได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น ในรายงานการศึกษาฉบับนี้ผู้วิจัยจึงขอเสนอหลักเกณฑ์ตามกฎหมายไทยโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

⁵⁵ Ministry of Government Legislation, <http://www.moleg.go.kr/english/korLawEng?pstSeq=52645>, retrieved September 14, 2019.

1. เมื่อศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ ลูกหนี้ย่อมเป็นอันหมดสิทธิในการจัดการทรัพย์สิน เพราะมาตรา 24 ห้ามมิให้ลูกหนี้กระทำการใด ๆ เกี่ยวกับทรัพย์สินหรือกิจการของตน เว้นแต่จะได้กระทำตามคำสั่งหรือความเห็นชอบของศาล เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ ผู้จัดการทรัพย์ หรือที่ประชุมเจ้าหนี้ และถ้าหากว่าลูกหนี้ฝ่าฝืนกระทำการใด ๆ ภายหลังจากที่ศาลได้มีคำสั่งดังกล่าว นิติกรรมเช่นนั้นย่อมตกเป็นโมฆะเพราะถือเป็นการขัดต่อบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย⁵⁶
2. ในกรณีที่คำสั่งของศาลนั้นเป็นคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาด ลูกหนี้มีหน้าที่ต้องไปรายงานตัวต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และยื่นคำชี้แจงเกี่ยวกับกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้ตามมาตรา 30
3. ลูกหนี้ประสงค์ทำความตกลงเรื่องหนี้สินโดยวิธีขอชำระหนี้แต่เพียงบางส่วนหรือโดยวิธีอื่น ลูกหนี้ต้องทำคำขอประนอมหนี้เป็นหนังสือยื่นต่อเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ภายใน 7 วันนับแต่ยื่นคำชี้แจงเกี่ยวกับกิจการและทรัพย์สิน หรือภายในเวลาตามที่เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ได้กำหนดให้ (มาตรา 45)
4. เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จะต้องเรียกประชุมเจ้าหนี้เพื่อปรึกษาลงมติพิเศษว่าจะยอมรับคำขอประนอมหนี้หรือไม่ (มาตรา 45 วรรคท้าย) โดย “มติพิเศษ” นั้นหมายความว่า มติของเจ้าหนี้ฝ่ายข้างมากและมีจำนวนหนี้เท่ากับ 3 ใน 4 ของจำนวนหนี้ทั้งหมดของเจ้าหนี้ที่มาประชุมด้วยตนเองหรือมอบฉันทะให้ผู้อื่นมาประชุมแทน (มาตรา 6) ทั้งนี้ สำหรับเจ้าหนี้ที่ไม่สามารถมาประชุมในวันดังกล่าวจะต้องออกเสียงโดยทำเป็นหนังสือ แต่หนังสือนั้นเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จะต้องได้รับก่อนวันประชุม จึงจะถือเสมือนหนึ่งว่าเจ้าหนี้ได้มาประชุมและออกเสียงด้วยตนเอง (มาตรา 48) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะที่ประชุมจะมีมติยอมรับ แต่มติดังกล่าวจะยังไม่เกิดผลผูกพันเจ้าหนี้จนกว่าศาลจะเห็นชอบ ดังนั้น บุคคลที่มีหน้าที่ในการขอให้ศาลพิจารณาว่าเห็นชอบหรือไม่ จึงได้แก่ลูกหนี้หรือเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ (มาตรา 49)
5. เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จะมีหน้าที่ในการยื่นรายงานเกี่ยวกับการประนอมหนี้ กิจการทรัพย์สินและความประพฤติของลูกหนี้ต่อศาลเพื่อให้ศาลพิจารณาก่อนวันนัดพิจารณาไม่น้อยกว่า 3 วัน (มาตรา 50)
6. ก่อนที่ศาลจะพิจารณาคำขอประนอมหนี้ ศาลจะต้องไต่สวนลูกหนี้โดยเปิดเผย (มาตรา 51) ซึ่งจะต้องกระทำการเป็นการด่วน เพื่อทราบกิจการและทรัพย์สินของลูกหนี้ เหตุผลที่ทำให้มีหนี้สินล้นพ้นตัว ตลอดจนความประพฤติของลูกหนี้ว่าได้กระทำหรือละเว้นกระทำการใดที่เป็นความผิดตาม

⁵⁶ ดู ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150

กฎหมายล้มละลาย หรือเป็นข้อบกพร่องอันจะเป็นเหตุให้ศาลไม่ยอมปลดจากล้มละลายโดยไม่มีเงื่อนไข (มาตรา 42) ทั้งนี้ ในการที่ศาลจะมีคำสั่งเห็นชอบด้วยกับการประนอมหนี้หรือไม่นั้น ศาลจะต้องพิจารณารายงานของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์และข้อคัดค้านของเจ้าหนี้ (ถ้ามี) ซึ่งเจ้าหนี้ที่ยื่นคำขอรับชำระหนี้แล้วมีอำนาจคัดค้านต่อศาลได้ถึงแม้จะได้เคยออกเสียงลงมติยอมรับไว้ในที่ประชุมเจ้าหนี้ก็ตาม (มาตรา 52) อย่างไรก็ตาม กฎหมายได้กำหนดข้อห้ามที่ศาลไม่อาจเห็นชอบด้วยกับการประนอมหนี้ไว้ เช่น กรณีที่การประนอมหนี้ไม่มีข้อความให้ใช้หนี้ก่อนและหลังตามลำดับที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่าด้วยการแบ่งทรัพย์สินของบุคคลล้มละลาย กรณีที่การประนอมหนี้ไม่เป็นประโยชน์แก่เจ้าหนี้ทั่วไปหรือทำให้เจ้าหนี้ได้เปรียบเสียเปรียบแก่กัน เป็นต้น (มาตรา 53)

7. เมื่อที่ประชุมเจ้าหนี้ได้ยอมรับและศาลเห็นชอบด้วยแล้ว การประนอมหนี้ดังกล่าวจะมีผลผูกมัดเจ้าหนี้ทั้งปวงที่ยื่นคำขอรับชำระหนี้ได้ (มาตรา 56) ซึ่งรวมถึงเจ้าหนี้ไม่มีประกันที่มูลหนี้ได้เกิดขึ้นก่อนวันที่ศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์ด้วย (ทั้งกรณีของการพิทักษ์ทรัพย์ชั่วคราวและการพิทักษ์ทรัพย์เด็ดขาด) แม้ว่าหนี้ดังกล่าวจะยังไม่ถึงกำหนดชำระหรือมีเงื่อนไขอยู่ก็ตาม (มาตรา 94) แต่จะไม่มีผลผูกมัดเจ้าหนี้ตามมาตรา 77 ซึ่งได้แก่เจ้าหนี้ในหนี้เกี่ยวกับภาษีอากร หรือจังกอบของรัฐบาลหรือเทศบาล และเจ้าหนี้ในหนี้ที่เกิดขึ้นโดยความทุจริตฉ้อโกงของบุคคลล้มละลาย หรือหนี้ซึ่งเจ้าหนี้ไม่ได้เรียกร้องเนื่องจากความทุจริตฉ้อโกงซึ่งบุคคลล้มละลายมีส่วนเกี่ยวข้องของสมรู้ เว้นแต่เจ้าหนี้เหล่านั้นจะได้อำนาจการประนอมหนี้ด้วย

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 ยังมีบทบัญญัติในหมวด 8 ส่วนที่ 2 ว่าด้วยการล้มละลายเกี่ยวกับต่างประเทศ ที่มีหลักเกณฑ์ว่า เจ้าหนี้ต่างประเทศที่มีภูมิลำเนาอยู่นอกราชอาณาจักรจะขอรับชำระหนี้ในคดีล้มละลายได้ต่อเมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้⁵⁷ (1) ต้องพิสูจน์ว่าเจ้าหนี้ในประเทศไทยก็มีสิทธิขอรับชำระหนี้ในคดีล้มละลายตามกฎหมายและในศาลแห่งประเทศของตนได้ในการทำงานของตัวเองกัน และ (2) ต้องแถลงว่าตนได้รับหรือมีสิทธิจะได้รับทรัพย์สินหรือส่วนแบ่งจากทรัพย์สินของลูกหนี้คนเดียวกันนั้นนอกราชอาณาจักรเป็นจำนวนเท่าใดหรือไม่ และถ้ามี ตนยอมส่งทรัพย์สินหรือส่วนแบ่งจากทรัพย์สินของลูกหนี้ดังกล่าวแล้วมารวมในกองทรัพย์สินของลูกหนี้ในราชอาณาจักร

จากหลักเกณฑ์ข้างต้นจะพบว่า เจ้าหนี้มีกระบวนการขั้นตอนที่จะต้องเข้าร่วมดำเนินการอยู่ไม่น้อย เช่น เรื่องของการเข้าประชุมเจ้าหนี้ การออกเสียงเพื่อลงมติยอมรับหรือปฏิเสธคำขอประนอมหนี้ การคัดค้านคำขอประนอมหนี้ รวมไปถึงการปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการพิสูจน์หลักต่างตอบแทนระหว่างเจ้าหนี้ต่างประเทศและลูกหนี้ในคดีล้มละลาย ตลอดจนเงื่อนไขเกี่ยวกับการแถลงถึงการได้รับหรือสิทธิที่จะได้รับทรัพย์สินหรือส่วนแบ่งนอกราชอาณาจักร ซึ่งถ้าหากว่าเจ้าหนี้

⁵⁷ พระราชบัญญัติล้มละลาย พุทธศักราช 2483 มาตรา 178

ต่างประเทศนั้นไม่สามารถมาดำเนินการได้ไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ก็อาจจะทำให้เจ้าหน้าที่นั้นเสียสิทธิที่จะขอรับชำระหนี้ กล่าวโดยเฉพาะเจาะจงก็คือ ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่ได้รับความเสียหายจากการที่บริษัทฮันจินฯ ไม่สามารถขนส่งสินค้าต่อไปได้นั้นอาจจะไม่มีสิทธิได้รับการเยียวยาใด ๆ จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในรูปแบบเดียวกันกับกรณีศึกษานี้ได้เสียเลย

4.2 มาตรการของรัฐเพื่อการแก้ไขและการป้องกันปัญหา

4.2.1 มาตรการว่าด้วยการดำรงหลักประกันเพื่อรองรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ตามหนังสือรายงานความคืบหน้าเกี่ยวกับสถานการณ์บริษัทฮันจินฯ ของสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2559 สรท. ได้ชี้แจงถึงกรณีสินค้าถึงท่าเรือปลายทางเรียบร้อยแล้ว ทางผู้รับตราส่ง (Consignee) จะสามารถดำเนินการเคลียร์สินค้าออกจากท่าเรือได้ตามปกติ แต่จะต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม ได้แก่ ค่าภาระท่าเรือ (Tariff) ที่แต่เดิมบริษัทฮันจินฯ เป็นผู้มีหน้าที่จ่ายให้กับทางท่าเรือ ปัญหาก็คือว่าเหตุใดผู้รับตราส่งจึงต้องแบกรับภาระหน้าที่ของผู้ขนส่ง การที่ผู้รับตราส่งต้องมาแบกรับภาระหน้าที่ในส่วนของผู้ขนส่งในลักษณะเช่นนี้ก่อให้เกิดปัญหาในระบบว่าด้วยการดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลที่พึงมีมาตรการในทางกฎหมายหรือไม่ หรือถ้ามีเช่นนั้นแล้วพึงมีกลไกรองรับสถานการณ์ในลักษณะดังกล่าวอย่างไรได้บ้าง

เพื่อประโยชน์ในการศึกษาปัญหาและการเสนอแนะ ผู้วิจัยเห็นสมควรที่จะศึกษาในประเด็นดังต่อไปนี้

(1) การดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้น ผู้ประกอบการที่ให้บริการดังกล่าวอาจดำเนินการได้ใน 2 ลักษณะด้วยกัน คือ (1) การให้บริการขนส่งสินค้าในรูปแบบทางทะเลแต่เพียงอย่างเดียว (wholly by sea) ซึ่งหมายถึงการขนส่งจากท่าเรือต้นทางถึงท่าเรือปลายทาง (Port-to-Port) และ (2) การให้บริการขนส่งสินค้าที่มีรูปแบบการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่ง (partly by sea) ซึ่งอาจมีการขนส่งจากสถานที่ต้นทางที่อยู่ในภาคพื้นดินถึงท่าเรือปลายทาง (Place-to-Port) หรืออาจมีการขนส่งจากท่าเรือต้นทางไปจนถึงสถานที่ปลายทาง (Port-to-Place) หรืออาจเป็นการขนส่งจากสถานที่ต้นทางที่อยู่ในภาคพื้นดินแล้วไปสิ้นสุดการขนส่ง ณ สถานที่ปลายทางโดยมีการขนส่งทางทะเลอยู่ในช่วงใดช่วงหนึ่ง (Place-to-Place หรือ Door-to-Door)

หากพิจารณาตามขอบเขตการบังคับใช้ของกฎหมายการขนส่งที่เกี่ยวข้องแล้ว จะพบว่า กรณีของการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลแต่เพียงอย่างเดียว (wholly by sea) นั้นจะตกอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในขณะที่การให้บริการขนส่งที่มีทั้งทางทะเลและการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ประกอบด้วย (partly by sea) นั้นจะอยู่ในบังคับของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับที่กล่าวถึงข้างต้นนี้มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญโดยเฉพาะในเรื่องของการควบคุมการประกอบกิจการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ก. การดำรงหลักประกันของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการให้บริการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator: MTO) ที่จะต้องมีการขนส่งในรูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ซึ่งอาจจะไม่มีการขนส่งช่วงหนึ่งช่วงใดเป็นการขนส่งทางทะเลเสียเลยก็ได้ เช่น การขนส่งทางถนนไปจนถึงท่าอากาศยานต้นทางแล้วทำการขนส่งต่อไปทางอากาศจนถึงท่าอากาศยานปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง แต่ถ้าหากว่ามีการขนส่งช่วงหนึ่งช่วงใดเป็นการขนส่งทางทะเลแล้วก็จะเข้าลักษณะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่มีการขนส่งทางทะเลเป็นส่วนหนึ่ง (International carriage of goods partly by sea) ซึ่งก็จะอยู่ในขอบเขตการบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ด้วยเช่นกัน

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า นั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งของนั้น⁵⁸ โดยกฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดำเนินการในประเทศไทยทั้งหมด รวมถึงผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบผ่านประเทศไทยด้วย⁵⁹ ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จดทะเบียนในประเทศไทย หรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทน⁶⁰ ซึ่งในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศจะสามารถประกอบกิจการได้โดยตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนในประเทศไทย ซึ่งตัวแทนนั้นจะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียนในประเทศไทยหรือสำนักงานตัวแทนก็ได้⁶¹ ส่วนในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศจะสามารถประกอบกิจการได้โดยตั้งตัวแทนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียนเท่านั้น⁶² ซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจดทะเบียน

⁵⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 20

⁵⁹ สวรรส สุวรรณวัฒน์, “การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ: ศึกษาเฉพาะกรณีธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549), น. 59.

⁶⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 39

⁶¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 45

⁶² พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 48

ทะเบียนเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร⁶³

เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตลอดเส้นทางที่ต้องมีการขนส่งหลายทอด ทำให้โอกาสที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสูงกว่าผู้ขนส่งที่ดำเนินการขนส่งทอดใดทอดหนึ่งแต่เพียงทอดเดียว หลักเกณฑ์การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและกลไกเรื่องการประกันภัยความรับผิดจึงถูกนำมาเข้ามาใช้เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จะประกอบธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยต้องจดทะเบียน และมีหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น⁶⁴ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ก.1 การจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นั้นมีบทบัญญัติที่บังคับให้ผู้ประสงค์จะประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นต้องจดทะเบียนเสียก่อน⁶⁵ ทั้งในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยโดยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร⁶⁶ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ⁶⁷ และผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักรซึ่งจะต้องมีการยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทนต่อนายทะเบียน⁶⁸

ก.2 หน้าที่หลังการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนนั้นจะต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 หลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ประกาศจากกรมเจ้าท่า รวมถึงเงื่อนไขต่าง ๆ ดังที่กรมเจ้าท่าได้กำหนดไว้ในใบทะเบียนเช่น⁶⁹

⁶³ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 50

⁶⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 39, 41

⁶⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 39

⁶⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 39(1) ประกอบมาตรา 40

⁶⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 39 (2)

⁶⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 39(3) ประกอบมาตรา 48

⁶⁹ กรมเจ้าท่า, “การจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ,” www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-00-37/2014-01-19-05-08-40/2014-01-19-05-53-30/-85/--41, สืบค้นเมื่อวันที่ 10 กันยายน 2562.

(1) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน จะต้องต่ออายุใบทะเบียนไว้ตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและเมื่อประสงค์จะต่ออายุใบทะเบียนจะต้องยื่นคำขอก่อนใบทะเบียนสิ้นอายุไม่น้อยกว่า 30 วัน

(2) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่สร้างขึ้น โดยก่อนที่หลักประกันจะสิ้นอายุ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน จะต้องดำเนินการขอต่ออายุหลักประกัน และยื่นหลักฐานแสดงการขอต่ออายุหลักประกันนั้น หรือสำเนาของหลักประกันที่ได้รับการต่ออายุแล้วต่อนายทะเบียน และยื่นสำเนาของหลักประกันที่ได้รับการต่ออายุแล้วภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับการต่ออายุ และในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนประกอบกิจการในฐานะตัวแทนจะต้องดำรงหลักประกันความรับผิดชอบติดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่สร้างขึ้นโดยรวมถึงกิจการที่กระทำในฐานะที่เป็นตัวแทนด้วย

(3) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน จะต้องดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่า 80,000 SDR (หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน) ตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยยื่นสำเนาบัญชีงบดุลที่มีรายการแสดงสินทรัพย์ต่อนายทะเบียน เมื่อครบทุกรอบระยะเวลาบัญชีภายใน 5 เดือนนับแต่วันครบรอบระยะเวลาบัญชีของตน

(4) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน จะต้องยื่นรายงานเกี่ยวกับการประกอบการต่อนายทะเบียนตามแบบ ขต.-บ6 กองกำกับการพาณิชย์นาวี โดยยื่นรายงานเกี่ยวกับการประกอบการที่เกิดขึ้นในระหว่างวันที่ 1 มกราคม – 31 ธันวาคม ของแต่ละปี ภายในวันที่ 31 มีนาคม ของปีถัดไป

(5) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน จะต้องแสดงใบทะเบียนไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขา และในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนประกอบกิจการในฐานะตัวแทนจะต้องแสดงใบทะเบียนการตั้งตัวแทนพร้อมเอกสารสำคัญของตัวการไว้ในที่เปิดเผย ณ ที่ตั้งสำนักงานตัวแทน ดังต่อไปนี้ (ก) สำเนาหลักฐานการเป็นผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของตัวการที่ได้รับรองจากโนตารีพับลิก หรือหน่วยงานที่มีอำนาจในการรับรองเอกสารในประเทศของตัวการ (ข) สำเนาสัญญาการตั้งตัวแทน (ค) สำเนาหลักประกันความรับผิดชอบที่ยังไม่หมดอายุของตัวการและตัวแทน

(6) ในกรณีที่ใบทะเบียนสูญหาย ถูกทำลาย หรือชำรุดในสาระสำคัญ ให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง จดทะเบียนยื่นคำขอรับใบแทนใบทะเบียนต่อนายทะเบียนภายใน 15 วันนับแต่วันที่ได้ทราบถึงการสูญหาย ถูกทำลายหรือชำรุดดังกล่าว

(7) ในกรณีมีการย้ายสำนักงานใหญ่หรือสำนักงานสาขาหรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญในข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรายการหนึ่งอย่างใดในใบทะเบียน จะต้องแจ้งนายทะเบียนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลง

(8) ในกรณีเลิกประกอบการจะต้องแจ้งความประสงค์เป็นหนังสือให้นายทะเบียนทราบไม่น้อยกว่า 90 วันก่อนจะที่จะเลิกประกอบการและส่งคืนใบทะเบียนให้กับนายทะเบียนภายใน 7 วัน นับแต่วันที่เลิกประกอบการ

(9) ในกรณีที่ถูกเพิกถอนใบทะเบียน ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ซึ่งถูกเพิกถอนใบทะเบียน จะต้องส่งคืนใบทะเบียนต่อนายทะเบียนภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งเพิกถอนใบทะเบียน

(10) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนจะต้องอำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควรในการปฏิบัติการของนายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่

ก.3 การดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้น และดำรงทรัพย์สินขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 80,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ⁷⁰ ทั้งนี้ หลักประกันของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยตามมาตรา 39(1) นั้น กระทรวงคมนาคมได้มีการออกกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีกำหนด จำนวน ชนิด ขนาด และเงื่อนไขการดำรงหลักประกันและสินทรัพย์ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน พ.ศ. 2553 ซึ่งมีสาระสำคัญว่าหลักประกันนั้นอาจเป็นชนิดหนึ่งชนิดใดดังต่อไปนี้⁷¹ (1) กรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดแบบกำหนดเวลา (2) หนังสือรับรองจากสมาคมสถาบัน หรือองค์กรที่ให้ความคุ้มครองสมาชิกในลักษณะของการป้องกันและชดใช้ หรือหนังสือรับรองการเข้าเป็นสมาชิกสมาคม สถาบันหรือองค์กร ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนนั้นเป็นสมาชิก (3) หนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือหลักประกันอื่นใดในลักษณะเดียวกันที่ออกให้แก่กรมเจ้าท่า (รายละเอียดเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวง)

ยิ่งไปกว่านั้น ในกรณีที่ผู้ประกอบการดังกล่าวนั้นดำเนินกิจการในฐานะตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนในต่างประเทศ กฎหมายยังกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติมว่านอกจากการดำรงหลักประกันดังที่ได้กล่าวถึงข้างต้นแล้ว ยังจะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้นโดยรวมถึงกิจการที่ตนนั้นกระทำในฐานะที่เป็นตัวแทนอีกด้วย⁷²

สำหรับกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักร พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดให้ต้องยื่นคำขอจดทะเบียนต่อนายทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียน

⁷⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 43 วรรคหนึ่ง

⁷¹ กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีกำหนด จำนวน ชนิด ขนาด และเงื่อนไขการดำรงหลักประกันและสินทรัพย์ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน พ.ศ. 2553, แหล่งข้อมูล <http://web.krisdika.go.th/lawPDF.jsp?LType=2B&formatFile=pdf&vID=2>

⁷² พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 43 วรรคสาม

ในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ พร้อมทั้งให้ตั้งตัวแทนหรือตั้งสำนักงานสาขาในราชอาณาจักร⁷³ ทั้งนี้ ในการรับจดทะเบียนดังกล่าว นายทะเบียนอาจกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในใบจดทะเบียนได้ตามความจำเป็นเพื่อให้บรรลุตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548⁷⁴

ดังที่ผู้วิจัยได้กล่าวถึงข้างต้นว่า กระทรวงคมนาคมได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีกำหนด จำนวน ชนิด ขนาด และเงื่อนไขการดำรงหลักประกันและสินทรัพย์ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไว้ในรูปแบบของกฎกระทรวง โดยให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเลือกใช้หลักประกันชนิดใดชนิดหนึ่งจากทั้งหมดสามชนิด⁷⁵ แต่จากการศึกษาวิจัยพบว่าหลักประกันที่ได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายที่สุดคือการใช้กลไกการประกันภัยความรับผิดโดยกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิด เพราะหลักประกันในชนิดดังกล่าวนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อโอนหน้าที่การชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมายังผู้รับประกันภัย โดยหลักเกณฑ์การประกันภัยนี้เป็นกลไกที่สร้างความเชื่อมั่นและส่งผลดีต่อทั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและผู้ให้บริการอย่างผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่ง เพราะเมื่อใดที่มีความเสียหายเกิดขึ้นผู้เสียหายมีสิทธิที่จะได้รับชดเชยเพื่อความเสียหายจากผู้รับประกันภัยโดยตรง ทั้งนี้ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับนั้นจะมีจำนวนไม่เกินวงเงินตามสัญญาประกันภัย⁷⁶ ดังนั้น วิธีการประกันภัยความรับผิดด้วยกลไกของกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดจึงเป็นช่องทางบรรเทาความเสียหายที่น่าจะดีที่สุด⁷⁷ และเป็นประโยชน์ต่อทั้งผู้เสียหายและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ในขณะที่หลักประกันรูปแบบของหนังสือค้ำประกันของธนาคาร (Bank Guarantee) นั้นไม่น่าจะเป็นที่นิยมเท่าใดนัก เนื่องจากว่า Bank Guarantee นั้นอยู่ในบังคับของหลักเกณฑ์ว่าด้วยการค้ำประกันตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีการให้สิทธิแก่ธนาคารในฐานะผู้ค้ำประกันสามารถใช้ “สิทธิเกี่ยง” คือสามารถปฏิเสธความรับผิดโดยให้ผู้เสียหายไปเรียกร้องเอาจากลูกหนี้ชั้นต้นซึ่งก็คือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเสียก่อน⁷⁸ ต่อเมื่อการเรียกร้องไม่สำเร็จธนาคารในฐานะผู้ค้ำประกันถึงจะยอมชดเชยหนี้ให้แทนลูกหนี้ชั้นต้น⁷⁹ ซึ่งในความคิดเห็นของผู้วิจัยแล้ว หลักประกันความรับผิดต่อผู้ใช้บริการนั้นอาจเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและอาจจะสะท้อนถึงความน่าเชื่อถือที่เป็นส่วนหนึ่งของข้อพิจารณาในการตัดสินใจเลือกใช้บริการจากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในตลาดการขนส่งก็ได้

⁷³ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 45 วรรคหนึ่ง ประกอบกับ กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการในการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการตั้งตัวแทนหรือสำนักงานสาขาในราชอาณาจักร พ.ศ. 2553

⁷⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 45 วรรคท้าย

⁷⁵ กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีกำหนด จำนวน ชนิด ขนาด และเงื่อนไขการดำรงหลักประกันและสินทรัพย์ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน พ.ศ. 2553, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 71*.

⁷⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887-888

⁷⁷ สวรรส สุวรรณวัฒน์, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 59*, น. 61-62.

⁷⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 688

⁷⁹ สวรรส สุวรรณวัฒน์, *อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 59*, น. 61.

ข. การดำรงหลักประกันของผู้ขนส่งทางทะเล

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่มุ่งกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งและผู้รับตราส่ง แต่กฎหมายฉบับนี้มิได้วางระบบที่เป็นบทบังคับให้ต้องมีการจดทะเบียนแต่อย่างใด กฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมกิจการสำหรับการขนส่งทางทะเลนั้นมีแต่เพียงพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งเป็นกฎหมายที่วางหลักเกณฑ์ในการควบคุมผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่จะจดทะเบียนเป็นเรือไทย ทั้งในกรณีของเรือที่มุ่งใช้สำหรับการทำการค้าในน่านน้ำไทยและเรือที่มุ่งใช้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศโดยเฉพาะ ซึ่งบทบัญญัติเหล่านี้มีลักษณะเป็นการกำหนดคุณสมบัติของบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่จะใช้ในการประกอบกิจการเท่านั้น แต่มิได้มีวัตถุประสงค์ในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางทะเล และไม่มีบทบัญญัติใดที่กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลต้องมีการดำรงหลักประกันเหมือนกับกรณีของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งที่ในตลาดของการให้บริการขนส่งสินค้านั้น เมื่อพิจารณาอัตราส่วนของผู้ประกอบการแล้วจะพบว่าผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลนั้นมีผู้ให้บริการในปริมาณที่มากกว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอย่างมีนัยสำคัญ

(2) การควบคุมเงินรายได้ที่จะส่งกลับคืนสู่บริษัทผู้ขนส่งในต่างประเทศเพื่อประโยชน์ในการดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในกรณีที่ตัวแทนของบริษัทฮันจินฯ ในประเทศไทยมีรายได้ได้อย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้น เช่น เงินที่ได้จากการเรียกเก็บค่าระวาง ณ ท่าเรือปลายทาง (Freight collect) ซึ่งเป็นเงินที่ได้เรียกเก็บจากลูกค้าในประเทศไทย และจะต้องมีการส่งเงินรายได้ทั้งหมดหรือส่วนหนึ่งส่วนใดจากเงินนั้นไปยังบริษัทฮันจินฯ ที่ประเทศเกาหลีใต้ ภาครัฐของไทยจะสามารถดำเนินมาตรการอย่างใด ๆ ได้หรือไม่เพื่อที่จะควบคุมมิให้มีการส่งเงินรายได้ที่กลับคืนสู่บริษัทฮันจินฯ ในต่างประเทศ แล้วให้ตัวแทนนั้นต้องนำเงินดังกล่าวมาเป็นหลักประกันเพื่อการชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่ได้รับความเสียหายจากบริษัทฮันจินฯ เพราะถ้าหากว่าเงินรายได้ดังกล่าวได้ถูกโอนไปยังบริษัทฮันจินฯ แล้ว และในระหว่างนั้นบริษัทฮันจินฯ ได้ถูกดำเนินคดีล้มละลายในประเทศเกาหลีใต้ เงินรายได้ดังกล่าวนั้นอาจกลายเป็นทรัพย์สินที่โจทก์ในคดีล้มละลายอาจบังคับชำระหนี้ได้⁸⁰ ซึ่งเจ้าหนี้ในประเทศไทยที่ต้องการได้รับการชดเชยค่าเสียหายอาจจะต้องไปดำเนินการขอรับชำระหนี้ที่ศาลในประเทศเกาหลีใต้แทนที่จะบังคับเอาทันทีกับเงินรายได้เช่นนั้น

⁸⁰ เทียบเคียงกับหลักเกณฑ์ตามกฎหมายไทยที่ตีความโดยศาลฎีกาอันมีสาระสำคัญว่า แม้ว่าจำเลยจะเพิ่งได้รับโอนทรัพย์สินมาภายหลังจากที่โจทก์ฟ้องคดีล้มละลายแล้ว ย่อมเป็นทรัพย์สินที่โจทก์สามารถบังคับชำระหนี้ได้ ไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายใดที่กำหนดจะต้องเป็นทรัพย์สินที่มีอยู่ก่อนฟ้องคดีล้มละลายแต่อย่างใด (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5429/2543). สมศักดิ์ เอี่ยมพลับใหญ่, *อ้าวแล้วเชิงอรรถที่ 13*, น. 36.

ก. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมการโอนเงินระหว่างประเทศ

ประเด็นข้างต้นนี้หากพิจารณาจากกฎหมายที่วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการส่งหรือโอนเงินจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศแล้ว กฎหมายแม่บทที่ใช้บังคับแก่การควบคุมการโอนเงินระหว่างประเทศคือ พระราชบัญญัติควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน พุทธศักราช 2485 ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ โดยพระราชบัญญัติดังกล่าวมีบทบัญญัติที่ให้อำนาจในการออกกฎหมายลำดับรองทั้งในรูปแบบของกฎกระทรวง ประกาศกระทรวง และประกาศเจ้าพนักงานควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการซื้อ ขาย แลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ⁸¹ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการควบคุมและการกำกับดูแลให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังได้มอบหมายให้ธนาคารแห่งประเทศไทยทำหน้าที่กำกับดูแลการซื้อขายแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทยจะแต่งตั้งพนักงานของธนาคารเป็นเจ้าพนักงานตามพระราชบัญญัตินี้เพื่อทำหน้าที่ควบคุมให้การปฏิบัติตามกฎหมายควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน การซื้อ ขาย แลกเปลี่ยน รวมไปถึงการโอนเงินตราต่างประเทศทุกประเภทต้องกระทำกับธนาคารพาณิชย์ที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจเงินตราต่างประเทศ (ธนาคารรับอนุญาต) หรือผู้ที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจเงินตราต่างประเทศจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และในการโอนเงินตราต่างประเทศออกนอกประเทศผ่านธนาคารรับอนุญาตจะต้องมีการยื่นแสดงภาระผูกพันในต่างประเทศ โดยสามารถโอนออกได้ตามภาระหรือวงเงินที่กำหนดด้วย⁸²

อย่างไรก็ดี ในเรื่องของการควบคุมมิให้มีการส่งเงินรายได้นั้นกลับคืนสู่บริษัทผู้ให้บริการในต่างประเทศนั้น ไม่พบว่ามีความหมายฉบับใดที่ให้อำนาจในการดำเนินการดังกล่าวเป็นการเฉพาะ ในกรณีที่บุคคลใดต้องการให้มีการยึดหรืออายัดเงินรายได้ของบริษัทฮันจินฯ ก่อนที่จะมีการส่งหรือโอนออกไปต่างประเทศ บุคคลดังกล่าวจะต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีต่อศาล โดยมีรายละเอียดที่จะผู้วิจัยจะนำเสนอต่อไป

ข. การฟ้องร้องคดีกับจำเลยที่มีภูมิลำเนาหรือสำนักงานอยู่ต่างประเทศ

การที่จะดำเนินการฟ้องคดีต่อบุคคลที่มีได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยอย่างบริษัทฮันจินฯ นั้น แม้ว่าประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งจะกำหนดให้โจทก์ที่เป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยสามารถเสนอคำฟ้องต่อศาลแพ่งหรือศาลที่โจทก์มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือศาลที่ทรัพย์สินนั้นอยู่ในเขตศาลสำหรับกรณีที่จำเลยมีทรัพย์สินที่อาจถูกบังคับคดีได้อยู่ในประเทศไทย⁸³ แต่ในเรื่องของการส่งหมายเรียกและคำฟ้องตั้งต้นคดีนั้น โจทก์จะมี

⁸¹ ธนาคารแห่งประเทศไทย, <https://www.bot.or.th/Thai/FinancialMarkets/ForeignExchangeRegulations/ResearchandPublications/DocLib1/> ข้อควรทราบเกี่ยวกับระเบียบควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน, สืบค้นวันที่ 10 กันยายน 2562.

⁸² ธนาคารแห่งประเทศไทย, *เพ็งอ้วง*.

⁸³ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ตรี (เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2534)

ภาระและค่าใช้จ่ายสำหรับกระบวนการขั้นตอนทางศาลที่เพิ่มมากขึ้นเพราะในกรณีที่จำเลยมี ภูมิลำเนาหรือสำนักทำ कारงานอยู่ต่างประเทศ โจทก์จะต้องยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อให้ศาลจัดส่ง หมายเรียกและคำฟ้องตั้งต้นคดีแก่จำเลยโดยโจทก์จะต้องทำคำแปลหมายเรียก คำฟ้องตั้งต้นคดีและ เอกสารอื่น ๆ ที่จะส่งไปยังประเทศที่จำเลยมีภูมิลำเนาหรือสำนักทำ कारงานอยู่เป็นภาษาราชการของ ประเทศนั้นหรือเป็นภาษาอังกฤษ พร้อมทั้งคำรับรองคำแปลว่าถูกต้องยื่นต่อศาลพร้อมกับคำร้อง ดังกล่าว และวางเงินค่าใช้จ่ายไว้ต่อศาลตามจำนวนและภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนด ซึ่งถ้าหากว่า โจทก์เพิกเฉยไม่ดำเนินการตามที่กล่าวถึงข้างต้นก็จะถือว่าโจทก์ทิ้งฟ้อง⁸⁴ ซึ่งค่าใช้จ่ายในการแปล เอกสารและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่น ๆ นั้นอาจไม่คุ้มค่าต่อการใช้สิทธิเรียกร้องของโจทก์ก็ เป็นได้ อีกทั้งยังไม่มีความแน่นอนใด ๆ ว่าการฟ้องร้องคดีนั้นจะนำมาสู่การบังคับคดีเอา กับเงินของ บริษัทสินเงินฯ ที่กำลังจะมีการส่งหรือโอนกลับไปยังต่างประเทศได้ทันท่วงที เว้นเสียแต่ว่าโจทก์จะยื่น คำขอฝ่ายเดียวเพื่อร้องขอให้ศาลมีคำสั่งให้ใช้วิธีการชั่วคราวก่อนพิพากษาโดยให้ยึดหรืออายัด ทรัพย์สินของจำเลยทั้งหมดหรือบางส่วนไว้ก่อนพิพากษา รวมทั้งจำนวนเงินหรือทรัพย์สินของ บุคคลภายนอกซึ่งถึงกำหนดชำระแก่จำเลย⁸⁵ ซึ่งในการนี้จะต้องเป็นที่พอใจแก่ศาลว่าจำเลยตั้งใจจะ ยักยอกทรัพย์สินของตนทั้งหมดหรือแต่บางส่วนไปให้พ้นจากอำนาจศาลเพื่อจะ ทำให้โจทก์ เสียเปรียบ⁸⁶ ทั้งนี้ ก่อนที่ศาลจะออกหมายยึด หมายอายัด หมายห้ามชั่วคราว หรือคำสั่งใด ๆ ศาลจะ สั่งให้ผู้ขอ นำเงินหรือหาหลักประกันตามจำนวนที่เห็นสมควรมาวางศาลเพื่อการชำระค่าสินไหม ทดแทนซึ่งจำเลยอาจได้รับก็ได้⁸⁷

ค. การฟ้องร้องคดีกับตัวแทนของบริษัทสินเงินฯ ที่อยู่ในประเทศไทย

ในกรณีที่บริษัทสินเงินฯ มีตัวแทนอยู่ในประเทศไทย ซึ่งบริษัทสินเงินฯ อาจจะได้มอบหมายให้ดำเนินการแทนตนในเรื่องใดเรื่องหนึ่งเป็นการเฉพาะ เช่น การมอบหมาย ตัวแทนเรือให้ดำเนินการแจ้งการเข้า-ออกของเรือแก่กรมเจ้าท่า หรือการมอบหมายให้มีการเรียกเก็บ เงินค่าระวางจากผู้รับตราส่ง ณ ท่าเรือปลายทาง (Freight collect) เช่นนี้จึงอาจมีประเด็นว่า เจ้าของ สินค้าที่ประสงค์จะเรียกร้องค่าเสียหายอย่างใด ๆ จากการดำเนินงานของบริษัทสินเงินฯ จะสามารถ ฟ้องร้องคดีกับตัวแทนดังกล่าวแทนที่จะไปฟ้องร้องคดีกับบริษัทสินเงินฯ ได้หรือไม่ และการฟ้องร้อง คดีกับตัวแทนของผู้ขนส่งในลักษณะเช่นนี้มีหลักเกณฑ์ทางกฎหมายในประการใดบ้างที่ควรได้รับการ พิจารณา

⁸⁴ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 83 จัตวา (เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมตามประมวล กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2534)

⁸⁵ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 254 (1) (เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมตามประมวล กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2538)

⁸⁶ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 255 (1)(ก) (เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมตาม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2538)

⁸⁷ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 257 ประกอบมาตรา 263 (เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไข เพิ่มเติมตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2538)

ประเด็นแรก ในเรื่องของการฟ้องคดีนั้นโจทก์อาจยื่นเสนอคำฟ้องต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง⁸⁸ ฉะนั้น การยื่นฟ้องตัวแทนของบริษัทฮันจินฯ ที่มีสถานประกอบกิจการอยู่ในประเทศไทยเป็นโจทก์ซึ่งเป็นประเด็นปัญหาในทางกฎหมายวิธีสบัญญัติจึงไม่น่าจะเป็นกังวลมากไปกว่าการตั้งฟ้องคดีแก่จำเลยในทางกฎหมายสารบัญญัติ ดังที่จะกล่าวต่อไปในประเด็นที่สอง

ประเด็นที่สอง ในการตั้งเรื่องเพื่อฟ้องคดีแก่จำเลยให้ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายอย่างใด ๆ ด้วยเงินที่เป็นรายได้ของบริษัทฮันจินฯ นั้น บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องคือ มาตรา 824 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า “ตัวแทนคนใดทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ท่านว่าตัวแทนคนนั้นจะต้องรับผิดชอบตามสัญญานั้นแต่ลำพังตนเอง แม้ทั้งชื่อของตัวการจะได้เปิดเผยแล้ว เว้นแต่ข้อความแห่งสัญญาจะแย้งกันกับความรับผิดชอบของตัวแทน” โดยบทบัญญัติมาตรานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกฟ้องร้องบังคับเอากับตัวแทนได้เพื่อความสะดวก เพราะการจะไปฟ้องร้องตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศเป็นเรื่องลำบากและต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก แต่ทั้งนี้ตัวการยังคงต้องผูกพันหรือรับผิดชอบอยู่ตามหลักทั่วไป จึงเป็นการเปิดโอกาสให้แก่คู่สัญญาที่มีสิทธิเลือกได้ว่าจะบังคับเอากับตัวแทนที่อยู่ในประเทศหรือจะไปบังคับเอากับตัวการซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศก็ได้⁸⁹

อย่างไรก็ดี การที่กฎหมายกำหนดให้ตัวการต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกตามสัญญาที่ตัวแทนทำแทนตัวการไปแม้ว่าตัวแทนจะได้ทำสัญญานั้นภายในขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายจากตัวการนั้นเป็นความรับผิดชอบ “โดยบทบัญญัติของกฎหมาย” ซึ่งเป็นความรับผิดชอบที่เกิดจากการที่กฎหมายบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบ มิใช่ความรับผิดชอบตามสัญญาหรือตามเจตนาของคู่สัญญา ความรับผิดชอบของตัวแทนในกรณีเช่นนี้จึงต้องอยู่ภายใต้ “เงื่อนไข” บางประการและต้องมี “เหตุผลที่เหมาะสม”⁹⁰ กล่าวคือ ข้อเท็จจริงจะต้องฟังได้ความว่าเข้าเงื่อนไข 3 ประการ ได้แก่ (1) ในขณะที่ทำสัญญานั้น ตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ⁹¹ (2) ตัวแทนผู้ทำการแทนตัวการนั้นมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยและเป็นผู้ทำสัญญานั้นกับบุคคลภายนอกด้วยตนเองแทนตัวการ และ (3) การทำการแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศนั้นจำกัดขอบเขตเฉพาะการทำสัญญาเท่านั้น⁹² และใน

⁸⁸ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 (1) (เพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2534)

⁸⁹ สรรเสริญ ไกรจิตติ, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า, (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2520), น. 97. อ้างถึงใน ไผ่ชิต เอกจริยกร, ตัวแทน-นายหน้า, พิมพ์ครั้งที่ 15, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2562) น. 313.

⁹⁰ นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธิ์, หลักกฎหมายเอกเทศสัญญา ลักษณะตัวแทน-นายหน้า, พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559) น. 142.

⁹¹ หากเป็นสัญญาที่ได้ทำไว้กับตัวการในต่างประเทศแล้วมาเกิดความเสียหายในประเทศ ตัวแทนในประเทศไทยไม่ต้องรับผิดชอบ (ฎ. 155/2519) เพราะไม่ต้องด้วยมาตรา 824 ที่ตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ. สมชัย ซีฆาอุตมากร, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ภาค 2, (กรุงเทพฯ: พลสยาม พรินต์ติ้ง (ประเทศไทย), 2553), น. 74.

⁹² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 987/2506 ตัวแทนในประเทศมีหน้าที่ดำเนินธุรกิจรับจัดส่งสินค้าและผู้โดยสารแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศ จะต้องรับผิดชอบตามลำพังตนเองก็แต่เฉพาะในกรณีที่ตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการเท่านั้น และไม่ต้องรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างของตัวการได้กระทำให้ในหน้าที่การงานของตัวการนั้นแต่อย่างใด, อ้างถึงใน นนทวัชร นวตระกูลพิสุทธิ์, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 90, น. 142.

ส่วนของเหตุผลที่เหมาะสมนั้นหมายถึงว่า แม้ว่าตัวการจะมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ แต่ในขณะที่เดียวกันตัวการก็เข้ามาประกอบกิจการค้าขายในประเทศไทย เช่นนี้กฎหมายจะมองว่าบุคคลภายนอกย่อมสามารถฟ้องร้องตัวการในประเทศไทยได้โดยสะดวกอยู่แล้ว ตัวแทนจึงไม่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาต่อบุคคลภายนอกตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 824 แต่อย่างไร⁹³ ทั้งนี้ ในตีความบทบัญญัตินี้ศาลฎีกาจะมีหลักเกณฑ์สำคัญอยู่ที่ว่า มาตรา 824 ศาลจะพิจารณาในขณะที่ทำสัญญาเป็นสิ่งสำคัญ ไม่ใช่ขณะฟ้องคดี เพราะฉะนั้น แม้จะปรากฏว่าตัวแทนได้เลิกเป็นตัวแทนของตัวการซึ่งเป็นบริษัทต่างประเทศไปแล้ว และตัวการได้เข้ามาอยู่ในประเทศไทยโดยมีการตั้งสาขาในประเทศไทยแล้ว ตั้งแต่ก่อนฟ้องคดี เช่นนี้ศาลจะยังคงพิจารณาพิพากษาคดีต่อบุคคลภายนอกสามารถฟ้องตัวแทนให้รับผิดชอบได้ (แต่ตัวแทนก็สามารถไต่เบี่ยงเอาจากตัวการในภายหลังได้) (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 50/2521)⁹⁴

กล่าวโดยสรุป ในเรื่องของการควบคุมมิให้มีการส่งเงินรายได้นั้นกลับคืนสู่บริษัทผู้ให้บริการในต่างประเทศนั้น ไม่พบว่ามีความหมายฉบับใดที่ให้อำนาจในการดำเนินการดังกล่าวเป็นการเฉพาะ ในกรณีที่บุคคลใดต้องการให้มีการยึดหรืออายัดเงินรายได้ของบริษัทอื่น ๆ ก่อนที่จะมีการส่งหรือโอนออกไปต่างประเทศ บุคคลดังกล่าวจะต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีต่อศาลและศาลได้ดำเนินการพิจารณาพิพากษาคดีจนเป็นที่สิ้นสุดให้โจทก์เป็นฝ่ายชนะคดี ศาลจึงจะออกหมายบังคับคดีให้มีการยึดหรืออายัดทรัพย์สินของลูกหนี้ได้ หรือหากจะไม่รอให้ถึงขั้นตอนของการพิพากษาคดี โจทก์ซึ่งเป็นเจ้าหนี้จะต้องยื่นคำขอต่อศาลให้ใช้วิธีการชั่วคราวเพื่อจัดให้มีวิธีคุ้มครองทรัพย์สินของลูกหนี้ และจะบังคับคดีกับทรัพย์สินดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อศาลได้พิพากษาคดีจนถึงที่สุดให้โจทก์เป็นฝ่ายชนะคดี และในกรณีที่โจทก์ประสงค์จะฟ้องคดีกับตัวแทนของบริษัทอื่น ๆ ก็จะต้องพิจารณาเงื่อนไขและมีเหตุผลที่เหมาะสมตามที่ได้นำเสนอมาข้างต้น ซึ่งหากพฤติการณ์แห่งกรณีไม่เป็นไปตามเงื่อนไขหรือไม่มีเหตุผลที่เหมาะสมตามรายละเอียดข้างต้นแล้วก็จะไม่สามารถเรียกร้องให้ตัวแทนดังกล่าวนั้นต้องรับผิดชอบได้

4.2.2 มาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมพาณิชย์ให้เกิดความยั่งยืน

รัฐบาลในยุคของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ดำเนินนโยบายให้มีอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพที่จะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engine) ของประเทศ โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 โดยมีการกำหนดให้อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) เป็น “อุตสาหกรรมเป้าหมาย” ในกลุ่มที่สองที่เป็นอุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ในขณะที่การขนส่งทางทะเลนั้นมิได้อยู่ในกลุ่มอุตสาหกรรมใด ๆ เลยไม่ว่าจะเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) หรือกลุ่มอุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) เพราะฉะนั้น ผู้วิจัยจึงสังเกตเห็นประเด็นที่น่าพิจารณาว่ารัฐบาลควรให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางทะเลและพึงมีการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีในระดับที่สูงยิ่งขึ้นหรือไม่ ในการนี้จึงขอเสนอ

⁹³ นนทวิชร์ นวตระกูลพิสุทธ์, *เพิ่งอ้าง*, น. 144.

⁹⁴ วิเชียร ติเรกอุดมศักดิ์, *กฎหมายแพ่งพิสดาร เล่ม 2*, (กรุงเทพฯ: แสงจันทร์การพิมพ์, 2560), น. 521.

ข้อพิจารณาเกี่ยวกับ (1) ที่มาและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติ (2) การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ (3) กลไกการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย และ (4) ข้อพิจารณาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเป้าหมายและการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) ที่มาและสาระสำคัญของพระราชบัญญัติ

พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 เป็นกฎหมายที่ประกาศใช้ด้วยเหตุผลที่ว่าในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาหลายประเทศในภูมิภาคมีการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมอย่างรวดเร็ว ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องปรับปรุงมาตรการและเครื่องมือส่งเสริมการลงทุนให้มีความหลากหลาย และมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อที่จะสามารถดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมายและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้น ซึ่งการปรับปรุงมาตรการและเครื่องมือส่งเสริมการลงทุนนั้นจะมีส่วนสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยสามารถก้าวพ้นจากประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลางได้⁹⁵ โดยพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่ง เรียกว่า “คณะกรรมการนโยบายเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย”⁹⁶ ซึ่งเป็นคณะกรรมการที่มีอำนาจหน้าที่ในประการสำคัญเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ การจัดทำแผนเกี่ยวกับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย รวมทั้งการประกาศกำหนดประเภทอุตสาหกรรมเป้าหมายและลักษณะของกิจการในอุตสาหกรรมเป้าหมาย⁹⁷

ที่มาของการที่จะต้องมียกกฎหมายฉบับนี้ตามที่ปรากฏในเอกสารประกอบการลงมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 คือ⁹⁸ ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวของการลงทุนและมีอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ที่ลดต่ำลง โดยจะเห็นได้จากช่วงปี 2543 – 2548 ประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวของการลงทุนเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 9 ต่อปี และมีอัตราการขยายตัวของ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.3 ต่อปี แต่ในช่วงปี 2549 – 2557 เป็นต้นมากลับมีอัตราการขยายตัวของการลงทุนเฉลี่ยเหลือเพียงร้อยละ 2 ต่อปี และมีอัตราการขยายตัวของ GDP เฉลี่ยเพียงร้อยละ 3.4 ต่อปี นอกจากนี้ หากพิจารณาถึงส่วนแบ่งการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) มาสู่ประเทศไทยในระยะ 10 ปีที่

⁹⁵ ดู หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติ

⁹⁶ ประกอบด้วย นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ รองนายกรัฐมนตรีซึ่งนายกรัฐมนตรีมอบหมาย เป็นรองประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการนโยบายวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และนวัตกรรมแห่งชาติ เป็นกรรมการ โดยให้เลขาธิการเป็นกรรมการและเลขานุการ และให้เลขาธิการแต่งตั้งข้าราชการในสำนักงานจำนวนสองคนเป็นผู้ช่วยเลขานุการ

⁹⁷ พระราชบัญญัติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย พ.ศ. 2560 มาตรา 6

⁹⁸ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, แหล่งข้อมูลจาก http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99316813, สืบค้นเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2562.

ผ่านมาแล้วจะพบว่ามีส่วนแบ่งการลงทุนที่ลดลงอย่างต่อเนื่องเช่นกันเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศอาเซียน โดยมีส่วนแบ่ง FDI ลดลงร้อยละ 6 ต่อปี ซึ่งต่ำกว่าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค ดังนั้น การลงทุนที่ลดลงจึงส่งผลกระทบต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งอัตราการขยายตัวของการลงทุนในระดับที่ต่ำนี้ไม่เพียงพอที่จะขับเคลื่อนการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะถัดไป⁹⁹

ฉะนั้น เพื่อให้ประเทศไทยสามารถหลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วภายในปี พ.ศ. 2575 โดยประเทศไทยจะต้องมีการลงทุนขยายตัวร้อยละ 10 ต่อปี และมี GDP ขยายตัวร้อยละ 6 ต่อปีอย่างต่อเนื่อง อันจำเป็นต้องมีการกำหนดกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพที่สามารถสร้างผลกระทบในการผลักดันการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมจึงได้เสนออุตสาหกรรมเป้าหมาย 10 รายการซึ่งเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) และมาตรการสนับสนุนการพัฒนาคัลเลคเตอร์อุตสาหกรรม เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยมีรายละเอียดว่า ประเทศไทยสามารถผลักดันการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (S-curve) ได้ใน 2 รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบที่ 1 คือ First S-curve ซึ่งเป็นการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีอยู่แล้วในประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ปัจจัยผลิตโดยการลงทุนชนิดนี้จะส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะสั้นและระยะกลาง อย่างไรก็ตาม กลุ่มอุตสาหกรรมในปัจจุบันไม่เพียงพอที่จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตได้อย่างก้าวกระโดด จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนา S-curve ในรูปแบบที่ 2 คือ New S-curve ควบคู่ไปด้วย ซึ่งเป็นรูปแบบของการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่ เพื่อเปลี่ยนรูปแบบสินค้าและเทคโนโลยี โดยอุตสาหกรรมใหม่หรืออุตสาหกรรมอนาคตเหล่านี้จะเป็นกลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engines) ของประเทศ ซึ่งการต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมจะสามารถเพิ่มรายได้ของประชากรได้ประมาณร้อยละ 70 จากเป้าหมาย ส่วนอีกร้อยละ 30 จะมาจากอุตสาหกรรมใหม่¹⁰⁰

(2) การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ

การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ มีดังต่อไปนี้

(1) การต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) ประกอบด้วย

- ก. อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive)
- ข. อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)
- ค. อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism)
- ง. การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology)
- จ. อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the Future)

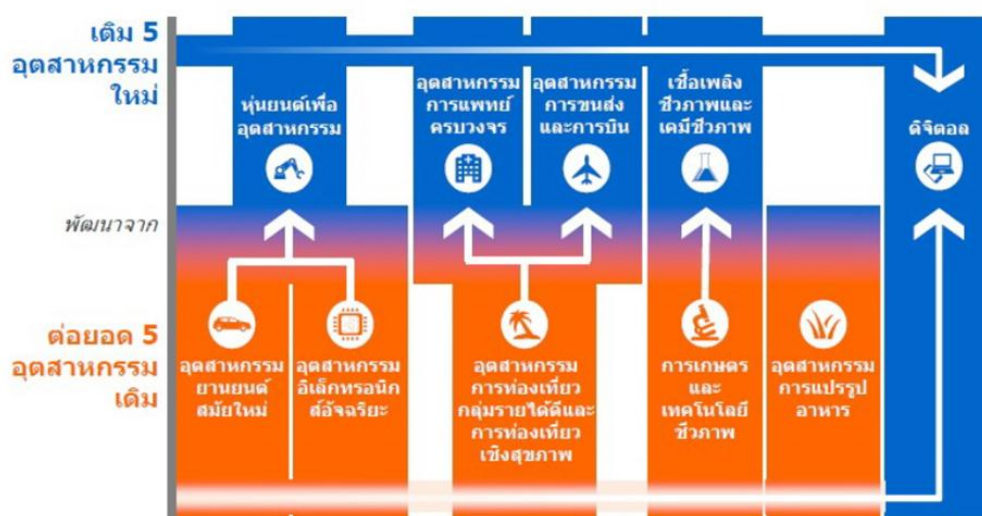
⁹⁹ หนังสือด่วนที่สุด ที่ อก 0808/6015 ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2558 เรื่อง ข้อเสนอ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย: กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth), น. 1, แหล่งข้อมูลจาก http://www.cabinet.soc.go.th/doc_image/2558/9931681342.pdf, สืบค้นวันที่ 17 กันยายน 2562.

¹⁰⁰ เฝ้าอ้าง, น. 2-3.

(2) การเติม 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ประกอบด้วย

- ก. อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics)
- ข. อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics)
- ค. อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals)
- ง. อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital)
- จ. อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

ทั้งนี้ 10 อุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและเป็นที่สนใจของนักลงทุนทั่วโลก ซึ่งจะมีบทบาทสำคัญในการผลักดันเศรษฐกิจของไทยในอนาคต และการพัฒนาอุตสาหกรรม New S-curve ก็เป็นอุตสาหกรรมที่มีรากฐานสืบเนื่องมาจากการต่อยอดของอุตสาหกรรมในกลุ่ม First S-curve (ดังรูป)



รูปที่ 5.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรมในกลุ่ม First S-curve และ New S-curve¹⁰¹

(3) กลไกการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย

ความสำเร็จของการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย จำเป็นจะต้องมีกลไกการขับเคลื่อนโดยการแต่งตั้งคณะกรรมการเร่งรัดการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งจะจัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ¹⁰² เพื่อทำหน้าที่ “คัดเลือก-เจรจา” โครงการ

¹⁰¹ รูปภาพจาก ไทยพับลิก้า, “10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย: กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต,” แหล่งข้อมูลจาก <https://thaipublica.org/2015/11/kanis-boi/>, สืบค้นเมื่อวันที่ 17 กันยายน 2562.

¹⁰² ประกอบด้วย รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน และมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการ โดยมีเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นอนุกรรมการและเลขานุการ

ลงทุนรายสำคัญที่จะให้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติม ซึ่งจะช่วยให้อุตสาหกรรมเป้าหมายเกิดขึ้นได้โดยเร็ว และนำเสนอผลการเจรจาให้กับคณะกรรมการนโยบายเศรษฐกิจพิเศษเพื่อพิจารณาต่อไป ทั้งนี้ สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมในการเจรจาที่นอกเหนือจากสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ประกอบด้วยมาตรการดังต่อไปนี้¹⁰³

ตารางที่ 5.1 มาตรการเพื่อการส่งเสริมและสนับสนุนการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย

มาตรการ	ลำดับ	รายละเอียด
มาตรการการเงิน	1	จัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อสนับสนุนการลงทุนภาคเอกชน โดยให้เงินสนับสนุน (Grant) ขดเชยเปียเงินกู้ยืม (Loan) หรือเพื่อเป็นทุนสำหรับผู้ลงทุนภาคเอกชนที่มีการลงทุนสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่กำหนด รวมทั้งสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา และการให้เงินอุดหนุนสถาบันการศึกษาเพื่อสร้างบุคลากรที่มีคุณภาพ
มาตรการการคลัง	2	ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็น 10 หรือ 15 ปี (เพิ่มเติมจาก BOI ที่ให้ 8 ปี)
	3	ลดภาษีรายได้นิติบุคคลเหลือ 0 หรือไม่เกินร้อยละ 15 ให้กับผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ลงทุน/ผู้บริหารระดับสูง
	4	ปรับอัตราภาษีศุลกากรชิ้นส่วน วัตถุดิบ และสำเร็จรูป เพื่อขจัดความลักลั่น
มาตรการอื่น ๆ	5	ให้ถือหุ้นเกินร้อยละ 50 ได้ โดยเฉพาะกิจการวิจัยและพัฒนา
	6	ให้ต่างชาติถือครองที่ดินได้ 99 ปี
	7	สนับสนุนการอำนวยความสะดวกในการเข้าประเทศ และการทำงานในประเทศสำหรับผู้เชี่ยวชาญ ผู้บริหาร และนักลงทุนต่างชาติในโครงการที่ได้รับการส่งเสริม

(4) ข้อพิจารณาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเป้าหมายและการขนส่งสินค้าทางทะเล

จากการประชุมคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเป้าหมายเพื่อการเคลื่อนเศรษฐกิจในอนาคตเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558 นั้นจะสังเกตได้ว่า รัฐบาลได้กำหนดให้อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) ซึ่งเมื่อพิจารณาตาม รูปที่ 5.1 (ความสัมพันธ์ระหว่างอุตสาหกรรมในกลุ่ม First S-curve และ New S-curve) ดังที่ได้นำเสนอข้างต้นแล้ว จะสังเกตได้ว่าอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์นั้นเป็น New S-curve ที่ต่อยอดมาจาก First S-curve ในส่วนของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) จึงสามารถอนุมานได้ว่าอุตสาหกรรมการบินและ

¹⁰³ หนังสือด่วนที่สุด ที่ อก 0808/6015 ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2558, อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 99.

โลจิสติกส์ที่กล่าวถึงใน New S-curve นี้เป็นการมุ่งเน้นในส่วนของการขนส่งคนโดยสาร มิใช่ในส่วนของการขนส่งสินค้า

อย่างไรก็ดี ผู้วิจัยมีความคิดเห็นในเรื่องนี้ว่า รัฐบาลควรมีนโยบายในการกำหนดให้อุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี (Maritime Industry) เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ด้วยเหตุผลดังต่อไปนี้

ประการแรก การขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี นั้นเป็นรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศที่ได้รับความนิยมมากที่สุด ซึ่งเหตุที่การขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุดนั้นน่าจะเป็นเรื่องของความสามารถในการบรรทุกสินค้าของยานพาหนะ เนื่องจากว่าเรือเดินทะเลเป็นยานพาหนะที่สามารถทำการขนส่งได้ในแต่ละครั้งเป็นจำนวนมาก และในขณะเดียวกันเมื่อพิจารณาในเรื่องของค่าใช้จ่ายแล้ว การขนส่งทางทะเลจะมีอัตราค่าระวางต่อหน่วยสินค้าในระดับที่ต่ำกว่าอัตราค่าระวางของการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ (รายละเอียดตามตารางที่ 5.2) ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความเห็นว่า การประกอบกิจการรับขนของทางทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี และเป็นส่วนหนึ่งของการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ ก็ควรได้รับการสนับสนุนส่งเสริมจากภาครัฐด้วยมาตรการใด ๆ ที่เป็นการส่งเสริมความมั่นคงของการประกอบกิจการและมีระบบการควบคุมการประกอบกิจการเพื่อประโยชน์ต่อผู้ใช้บริการการรับขนของทางทะเลด้วย

ตารางที่ 5.2 สถิติการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศในการขนส่งแต่ละรูปแบบ¹⁰⁴

รูปแบบการขนส่ง	2555	2556	2557	2558
ทางถนน	24,574	26,142	27,525	32,297
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	4.7	6.4	5.3	17.3
ทางราง	103	97	80	126
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-29.5	-5.8	-17.5	57.5
ทางเรือระหว่างประเทศ	194,318	186,087	204,293	202,104
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	0.4	-4.2	9.8	-1.1
ทางอากาศ	746	679	696	688
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	2.9	-9.0	2.5	-1.1
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	2	1	1	2
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	-33.3	-50.0	0.0	100.0
ปริมาณขนส่งสินค้าระหว่างประเทศรวม	219,743	213,006	232,595	235,217
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	0.8	-3.1	9.2	1.1

¹⁰⁴ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, “รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2559,” ISSN 1906-4373, กรกฎาคม 2560, แหล่งข้อมูลจาก https://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6854, สืบค้นเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2562.

ประการที่สอง ประเทศไทยเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ตรงกลางภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีทางออกสู่ทะเลทั้งในฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่ง ณ ปัจจุบัน ในบริเวณของอ่าวไทยฝั่งตะวันออกมีปริมาณเรือและสินค้าที่ผ่านเข้า-ออกในปริมาณที่สูงที่สุด ซึ่งคิดเป็นเกือบร้อยละ 60 ของปริมาณเรือทั้งหมด และมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากชายฝั่งทะเลด้านนี้ได้รับการพัฒนาให้เป็นเขตอุตสาหกรรมที่ใหญ่ที่สุดของประเทศตามโครงการพัฒนาชายฝั่งตะวันออก ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเป็นที่ตั้งของท่าเรือหลักของประเทศ 2 แห่ง คือ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด¹⁰⁵

อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาในบริบทของความเป็นไปได้ในการจัดตั้งให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางการขนส่งทางทะเล (Maritime Hub) แล้ว แม้ว่าตลอดชายฝั่งทะเลของประเทศไทยทั้งอ่าวไทยและอันดามันจะมีท่าเรือสินค้า ท่าเรือประมง และท่าเรือโดยสาร/ท่าเรือท่องเที่ยวตั้งอยู่ถึง 443 ท่า¹⁰⁶ ซึ่งหากจำแนกท่าเรือตามประเภทการให้บริการจะเห็นว่าท่าเรือเหล่านี้ประกอบด้วย ท่าเรือสินค้า 147 ท่า ท่าเรือประมง 222 ท่า และท่าเรือโดยสารรวม 74 ท่าก็ตาม¹⁰⁷ แต่ผู้วิจัยมีความเห็นว่าตัวเลือกที่สำคัญของการใช้บริการของเรือเดินทะเลระหว่างประเทศยังคงมีอยู่ในจำนวนที่ค่อนข้างจำกัดอยู่ และเส้นทางเดินเรือที่เชื่อมโยงระหว่างทะเลฝั่งอันดามันกับทะเลในฝั่งอ่าวไทยนั้น ณ ปัจจุบัน คือ ช่องแคบมะละกา (Strait of Malacca) ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างประเทศมาเลเซียกับประเทศอินโดนีเซีย โดยมีประเทศสิงคโปร์อยู่ที่ปากทางเข้าด้านใต้ ด้วยเหตุนี้ช่องแคบมะละกาจึงกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์และทำเลที่สำคัญของการค้าทางทะเลและเป็นเส้นทางเดินเรือที่ใช้ขนถ่ายสินค้าและน้ำมันที่สำคัญทั้งในทวีปเอเชียและทั่วโลก¹⁰⁸ ประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์จึงได้อาศัยความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของช่องแคบดังกล่าวในการจัดตั้งให้ตนนั้นมีลักษณะเป็น Maritime Hub ที่สำคัญ และในขณะเดียวกันก็เป็นปัจจัยที่ทำให้ประเทศไทยไม่สามารถที่จะแข่งขันทางการค้าหรือจัดตั้งเป็น Maritime Hub ได้เหมือนกับประเทศดังกล่าวทั้งสอง

เพราะฉะนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่ารัฐบาลไทยควรพิจารณาในประเด็นเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งทางทะเลให้สามารถจัดตั้งเป็น Maritime Hub หรือสามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ โดยอาจจะต้องพิจารณาทบทวนการขุดคลองไทยหรือการจัดทำโครงการอื่น ๆ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางทะเลทั้งสองฝั่งของประเทศไทยให้สามารถทำการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลเป็นองค์ประกอบ เช่น โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย (โครงการแลนด์บริดจ์สงขลา-สตูล) เป็นต้น ซึ่งการกำหนดยุทธศาสตร์ให้ประเทศไทยเป็น Maritime Hub หรือ Maritime Country นั้นจะส่งผลดีในเชิงบวกต่ออุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีและจะเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศเป็นอย่างยิ่ง

¹⁰⁵ นอกจากนี้ อ่าวจอดเรือศรีราชายังเป็นอ่าวจอดเรือที่มีการบรรทุกขนถ่ายสินค้ากลางน้ำที่ใหญ่ที่สุดของประเทศอีกด้วย. ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล, “การขนส่งทางทะเล,” แหล่งข้อมูลจาก www.mkh.in.th/index.php?option=com_content&view=article&layout=edit&id=339&Itemid=157&lang=th, สืบค้นเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2562.

¹⁰⁶ โดยท่าเรือที่ตั้งอยู่ในอ่าวไทยฝั่งตะวันออกมีจำนวน 112 ท่า อ่าวไทยตอนใน 86 ท่า อ่าวไทยฝั่งตะวันตก 120 ท่า และทะเลอันดามัน 125 ท่า. ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล, *เพ็ญอ้าง*.

¹⁰⁷ ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล, *เพ็ญอ้าง*.

¹⁰⁸ Tiger Thematic, “ช่องแคบมะละกา”จุดยุทธศาสตร์โลก” (Strait of Malacca),” แหล่งข้อมูลจาก <http://tigerthematic.blogspot.com/2015/01/strait-of-malacca.html>, สืบค้นเมื่อวันที่ 18 กันยายน 2562.

เพราะเมื่อประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางทะเลแล้ว แหล่งรายได้ที่จะตามมาก็จะได้แก่ ค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ (เช่น ค่าภาระเรือเข้าท่า ค่าภาระเรือลากจูง ค่าภาระการใช้ท่าของเรือ) ค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก (เช่น ค่าภาระยกขนสินค้า ค่าภาระฝากสินค้า ค่าภาระสินค้าขนถ่ายข้างลำ) และค่าภาระตู้สินค้า (เช่น ค่าภาระยกตู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือ ค่าภาระการใช้ท่าของตู้สินค้า ค่าภาระควบคุมการบรรจุตู้สินค้า)¹⁰⁹

¹⁰⁹ ท่าเรือกรุงเทพ, แหล่งข้อมูลจาก <http://bkg.port.co.th/cs/internet/bkg/คำนิยาม.html>, สืบค้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2562.

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

บริษัท ฮันจิน ชิปปิง จำกัด (Hanjin Shipping Co., Ltd.) เป็นบริษัทสายการเดินเรือที่ให้บริการโลจิสติกส์และให้บริการด้านการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ของเกาหลีใต้ ก่อนที่จะเกิดวิกฤตการณ์ทางการเงิน บริษัทฮันจินฯ เป็นบริษัทสายการเดินเรือขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของเกาหลีใต้และเป็นหนึ่งใน 10 อันดับของบริษัทชั้นนำของโลก อย่างไรก็ตาม ด้วยปัญหาทางเศรษฐกิจของโลกและการลดลงซึ่งการค้าระหว่างประเทศ บริษัทฮันจินฯ เกิดปัญหาทางการเงินโดยมีการขาดทุนสะสมเรื่อยมาเป็นระยะเวลายาวนานถึง 4 ปี (ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 - 2558) ทำให้บริษัทฮันจินฯ มีหนี้สินมากถึง 6.6 ล้านล้านวอน (5.7 พันล้านดอลลาร์) และเมื่อธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศเกาหลี (Korea Development Bank: KDB) ปฏิเสธการให้ความช่วยเหลือในเรื่องของการปรับโครงสร้างหนี้ของบริษัท บริษัทฮันจินฯ จึงได้ยื่นคำร้องขอให้มีการพิทักษ์ทรัพย์ (receivership) ที่ศาลแขวงประจำกรุงโซล (Seoul Central District Court) และภายหลังจากที่ศาลได้มีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ บริษัทฮันจินฯ ก็ได้ประกาศแผนการเลิกกิจการของสำนักงานต่าง ๆ ที่มีอยู่ทั่วโลก มีการงดจ้างลูกจ้างแรงงาน ขายสินทรัพย์ต่าง ๆ ที่คงเหลือ และเรือถอนเครือข่ายการให้บริการของตน จนกระทั่งในที่สุดศาลได้มีคำสั่งให้บริษัทฮันจินฯ เป็นบุคคลล้มละลายพร้อมกับให้มีการชำระบัญชีในช่วงต้นปี พ.ศ. 2560

การที่ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลรายใหญ่อย่างบริษัทฮันจินฯ เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินจนนำไปสู่กระบวนการล้มละลายนั้นได้ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกที่เป็นผู้ใช้บริการเป็นอย่างมาก โดยผู้วิจัยมีข้อพิจารณาและปัญหาที่สรุปเป็นข้อ ๆ ดังต่อไปนี้

1. การซื้อขายที่ทำขึ้นระหว่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ใช้ข้อตกลงในกลุ่มที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยในประเทศต้นทาง (Departure terms) อันได้แก่ EXW, FCA, CPT, CIP และ FAS บุคคลที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงภัยแห่งความสูญหายเสียหายของสินค้า (รวมถึงค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจมีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดการสินค้า) ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล จะตกแก่ผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) ผลที่ตามมาคือ ผู้ซื้อจะไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อความสูญหายเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งจากผู้ขายได้ ผู้ซื้อจะต้องไปเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งในฐานะที่ตนเป็นผู้รับตราส่งตามสัญญาฉบับของทางทะเลเท่านั้น
2. การซื้อขายที่ทำขึ้นระหว่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ใช้ข้อตกลงในกลุ่มที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยในประเทศปลายทาง (Arrival terms) อันได้แก่ DAT, DAP และ DDP บุคคลที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงภัยแห่งความสูญหายเสียหายของสินค้า (รวมถึงค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจมีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดการสินค้า) ในระหว่างที่สินค้าอยู่ใน

ระหว่างการขนส่งทางทะเล จะตกแก่ผู้ส่งออก (ผู้ขาย) ผลที่ตามมาคือ ผู้ขายจะยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางทะเล (ระหว่างท่าเรือต้นทางและท่าเรือปลายทาง) โดยผู้ขายจะต้องจัดหาสินค้าขึ้นใหม่มาส่งมอบเป็นการทดแทนสินค้าที่เกิดการสูญหายเสียหายในระหว่างการขนส่งทางทะเล หรือจะต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายอย่างใด ๆ ที่เพิ่มขึ้นจากข้อบกพร่องในประการใด ๆ อันมีที่มาจากผู้ขนส่ง และในขณะเดียวกันผู้ซื้ออาจปฏิเสธการชำระราคาค่าสินค้าได้ในฐานะที่สัญญาซื้อขายนั้นเป็นสัญญาต่างตอบแทนและผู้ขายนั้นไม่อาจปฏิบัติการชำระหนี้ส่งมอบได้สำเร็จ

3. การซื้อขายที่ทำขึ้นระหว่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ใช้ข้อตกลงในกลุ่มที่มีจุดโอนความเสี่ยงภัยเมื่อมีการบรรทุกสินค้าลงเรือ (Shipment terms) อันได้แก่ CFR, CIF และ FOB บุคคลที่เป็นผู้แบกรับความเสี่ยงภัยแห่งความสูญหายเสียหายของสินค้า (รวมถึงค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่อาจมีขึ้นเพื่อประโยชน์ในการจัดการสินค้า) ในระหว่างที่สินค้าอยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล จะตกแก่ผู้นำเข้า (ผู้ซื้อ) ผลที่ตามมาคือ ผู้ซื้อจะไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อความปลอดภัยเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งจากผู้ขายได้ ผู้ซื้อจะต้องไปเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งในฐานะที่ตนเป็นผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งตามสัญญาซื้อขายของทางทะเลเท่านั้น
4. ในเรื่องของการประกันภัยสินค้า ข้อกำหนดตาม ICC 1/1/09 มีเงื่อนไขแห่งข้อยกเว้นความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้นจาก ICC 1/1/82 กล่าวคือ ตาม ICC 1/1/82 นั้นถ้าหากว่าบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่ง (ซึ่งได้แก่ เจ้าของเรือ ผู้จัดการ ผู้เช่าเรือหรือผู้ดำเนินการของเรือ) มีสถานะแห่งการมีหนี้สินล้นพ้นตัว (insolvency) หรือการไม่สามารถชำระหนี้ได้ (financial default) แล้วสถานะเหล่านั้นส่งผลให้มีความสูญเสีย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น ข้อเท็จจริงเพียงเท่านี้ก็ถือเป็นมูลเหตุที่เพียงพอต่อการปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย โดยที่ไม่ต้องพิจารณาเลยว่าผู้เอาประกันภัยนั้นได้ตระหนักหรือควรจะตระหนักถึงสถานะดังกล่าวของบุคคลในฝั่งของผู้ขนส่งหรือไม่ ซึ่งแตกต่างไปจาก ICC 1/1/09 ที่มีเงื่อนไขเพิ่มเติมในลักษณะที่ว่า การที่ผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้นั้นจะต้องเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ตระหนัก (aware) หรือโดยปกติของการดำเนินธุรกิจแล้วผู้เอาประกันภัยควรที่จะตระหนัก (in the ordinary course of business should be aware) ว่าสถานะแห่งการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ได้ของบุคคลในฝั่งผู้ขนส่งนั้นอาจเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติการขนส่งสินค้าตามปกติได้ ทั้งนี้ ภาระการพิสูจน์ว่าผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักหรือควรที่จะตระหนักถึงการดังกล่าว นั้นหรือไม่จะตกแก่ผู้รับประกันภัย ถ้าหากว่าผู้รับประกันภัยไม่สามารถที่จะพิสูจน์ถึงความตระหนักหรือพฤติการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยควรจะตระหนักได้ ผู้รับประกันภัยก็พึงที่จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย

5. ข้อกำหนดที่ผู้รับประกันภัยอาจยกขึ้นกล่าวอ้างเพื่อปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักหรือควรที่จะตระหนักถึงสถานะแห่งการมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ได้ของบุคคลในฝั่งผู้ขนส่งนั้น ถึงแม้ว่า ICC 1/1/09 จะมีหลักเกณฑ์ที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยเพิ่มมากขึ้นไปจาก ICC 1/1/82 แต่ก็มีได้ครอบคลุมไปถึงพฤติการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยได้ตระหนักแต่ไม่อยู่ในวิสัยที่จะระงับการบรรทุกทุกสินค้าลงเรือแต่อย่างใด ฉะนั้น ในกรณีเช่นว่านี้ผู้เอาประกันภัยจึงสามารถอ้างข้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อ 4.6 นี้เพื่อปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหาย ความเสียหายและค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของบุคคลในฝั่งผู้ขนส่งได้ และอาจถือได้ว่าเป็นข้อบกพร่องหรือช่องว่างที่แสดงให้เห็นถึงความไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์แห่งการแก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดอย่างสิ้นเชิง
6. ข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้าสองฉบับนี้มีการเชื่อมโยงจากผลไปหาเหตุด้วยถ้อยคำที่มีความกว้างหรือแคบที่แตกต่างกัน กล่าวโดยเฉพาะเจาะจงคือ ความสูญเสีย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่าย “อันเกิดจาก” การมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือการไม่สามารถชำระหนี้ นั้น ICC 1/1/82 ใช้คำว่า “arising from” ในขณะที่ ICC 1/1/09 นั้นใช้คำว่า “caused by” ซึ่งแม้ว่าถ้อยคำทั้งสองนี้จะมีถ้อยคำที่สื่อความหมายไปในทิศทางเดียวกันแต่ “การกินความ” ของคำว่า “arising from” นั้นจะมีความหมายที่กว้างยิ่งกว่า ซึ่งผู้วิจัยมีความเห็นว่าน่าจะแปลเป็นภาษาไทยได้ว่า “อันสืบเนื่องมาจาก” ในขณะที่คำว่า “caused by” ซึ่งปรากฏอยู่ใน ICC 1/1/09 นั้นจะมีลักษณะที่แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (causation) ที่มีความใกล้ชิดกันมากกว่า
7. ข้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อ 4.6 วรรคแรก (ซึ่งมีความหมายว่าผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่บุคคลในฝ่ายของผู้ขนส่งนั้นมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือมีปัญหาทางการเงินจนไม่สามารถชำระหนี้ได้ตามปกติ) จะใช้บังคับกับสัญญาประกันภัยที่ผู้ขายสินค้าหรือผู้ซื้อสินค้าได้ทำไว้ในฐานะผู้เอาประกันภัยและเป็นผู้ที่ได้เลือกผู้ขนส่งทางทะเลที่จะใช้บริการเท่านั้น ข้อยกเว้นความคุ้มครองนี้จะไม่ใช่บังคับแก่ผู้ซื้อสินค้าที่ไม่ได้เป็นผู้เอาประกันภัยด้วยตนเองและไม่ได้เป็นผู้เลือกผู้ขนส่ง ซึ่งหมายถึงการซื้อขายที่ใช้เทอม CIF เพราะฉะนั้น หากผู้ซื้อและผู้ขายได้ตกลงกันซื้อขายสินค้าด้วยเทอมอื่น ๆ ที่ต้องมีการขนส่งทางทะเลไม่ว่าจะเป็น CFR, FAS หรือ FOB กรณีเหล่านี้จะไม่สามารถอ้างวรรคสองของข้อ 4.6 ได้เนื่องจากว่าข้อตกลงเช่นว่านี้ล้วนแต่เป็นกรณีที่ผู้ซื้อต้องเป็นผู้เอาประกันภัยเพื่อให้เกิดความคุ้มครองในการขนส่งทางทะเลทั้งสิ้น (ซึ่งทำให้ไม่เข้าเงื่อนไขเพราะไม่ใช่กรณีที่จะมีการโอนสัญญาประกันภัย) อีกทั้งข้อตกลงในบางเทอมข้างต้นยังมีผลเป็นการกำหนดให้ผู้ซื้อต้องเป็นฝ่ายเลือกผู้ขนส่งที่จะทำการขนส่งสินค้าทางทะเลอีกด้วย เช่น FAS และ FOB

8. ข้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อ 4.6 วรรคสอง มีปัญหาการตีความเกี่ยวกับข้อความที่ว่า “โดยสุจริตตามสัญญาที่มีผลผูกพัน” (“...in good faith under a binding contract”) ซึ่งมีความเป็นไปได้ในสองลักษณะคือ (1) คู่กรณีฝ่ายที่เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญานี้ได้ซื้อหรือตกลงที่จะซื้อสินค้าซึ่งเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นไว้โดยสุจริต (...the party claiming hereunder who has bought or agreed to buy the subject-matter insured in good faith...) หรือ (2) สัญญาประกันภัยที่ได้มีการโอนไปยังคู่กรณีฝ่ายที่เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนั้นต้องเป็นไปโดยสุจริต (the contract of insurance has been assigned to the party claiming hereunder...in good faith) ดังนั้น ในการตีความข้อยกเว้นความคุ้มครองในข้อนี้จึงต้องคำนึงถึงเจตนารมณ์ของการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ซื้อที่มิได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเลือกใช้บริการผู้ขนส่งเป็นสำคัญ
9. การเลือกซื้อข้อกำหนดประกันภัยสินค้า ICC (A) ซึ่งเป็นข้อกำหนดแบบคุ้มครองภัยทุกชนิด (All risks) นั้นอาจจะไม่สามารถตอบโจทย์ในกรณีที่ผู้ขนส่งมีวิกฤตการณ์ทางการเงินได้เสมอไป ผู้เอาประกันภัยอาจต้องพิจารณาเงื่อนไขของ ICC ในแต่ละฉบับ (version) ที่จำหน่ายในตลาดประกันภัยด้วย เพราะถึงแม้ว่าจะได้ใช้ความระมัดระวังในการเลือกใช้บริการจากผู้ขนส่งแล้วแต่ถ้าผู้เอาประกันภัยเลือกใช้ ICC 1/1/82 เป็นข้อกำหนดความคุ้มครองสินค้าตามความคุ้นเคยหรือแนวปฏิบัติทางการค้าตามปรกติที่กระทำมาโดยตลอดก็จะส่งผลทำให้ผู้เอาประกันภัยนั้นไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้เพราะ ICC 1/1/82 มิได้เปิดช่องให้ผู้เอาประกันภัยพิสูจน์ความสุจริตเกี่ยวกับการเลือกใช้บริการผู้ขนส่งแต่อย่างใด และแม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะได้เลือกใช้ ICC 1/1/09 เป็นข้อกำหนดความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยก็เพียงที่จะต้องเตรียมการหักล้างข้อพิสูจน์ของผู้รับประกันภัยที่อาจจะกล่าวอ้างถึงความตระหนักรู้หรือพฤติกรรมที่ควรจะตระหนักถึงสถานะทางการเงินของผู้ขนส่งทางทะเลที่ตนได้เลือกใช้บริการ อีกทั้งยังมีประเด็นอื่น ๆ ที่พึงต้องระวังเกี่ยวกับหลักการพื้นฐานของการประกันภัยด้วย เช่น เรื่องของความชอบด้วยกฎหมายของการประกันภัย (Legality) ความเป็นผู้มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย (Insurable interest) การนำเสนอข้อเท็จจริงที่เป็นธรรมเกี่ยวกับความเสี่ยงต่อผู้รับประกันภัย (Fair presentation of the risk) คำรับรอง (Warranty)
10. ข้อยกเว้นความคุ้มครองตาม ICC ข้อ 4.5 มีสาระสำคัญว่าการประกันภัยจะไม่คุ้มครองความสูญเสียชีวิต ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายอันมิสาเหตุ [ใกล้ชิด] มาจากความล่าช้า แม้ว่าความล่าช้านั้นจะมีสาเหตุมาจากภัยที่ได้รับความคุ้มครอง ฉะนั้น หากเกิดความล่าช้าในการปฏิบัติการขนส่งสินค้าของผู้ขนส่ง ดังเช่นในกรณีศึกษาที่เรือของบริษัทฮันจินฯ ไม่ได้รับอนุญาตให้ออกจากท่าเรือของประเทศต่าง ๆ และมีบางลำที่ถูกกักเรือไว้ด้วยเนื่องจากบรรดาผู้ให้บริการท่าเรือเกรงว่าจะไม่ได้รับเงินค่าบริการท่าเทียบเรือหลังจากที่บริษัทฮันจินฯ ได้ยื่นขอพิทักษ์ทรัพย์ที่เกาหลีใต้ ทำให้เกิดความ

ล่าช้าในการขนส่ง เช่นนี้ก็จะถือเป็นพฤติการณ์ที่เข้าช้อยกเว้นความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนกรมธรรม์ประกันภัยนั้นไม่สามารถที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยเพื่อความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

11. ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องดังกล่าวพึงต้องระบุว่าจะตนจะเรียกร้องในฐานะที่เป็นความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss) หรือความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) ซึ่งการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในแต่ละลักษณะนั้นอาจมีเงื่อนไขในการเรียกร้องที่แตกต่างกัน ซึ่งหากพิจารณาลักษณะแห่งความเสียหายตามกรณีศึกษาที่เกิดขึ้นแล้ว จะพบว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ขนส่งมีวิฤตการณ์ทางการเงินจนถึงขนาดต้องเข้าสู่กระบวนการล้มละลายนั้นไม่ได้ส่งผลกระทบต่อความสูญเสียในรูปแบบของการได้รับความเสียหายหรือถูกทำลายจนหมดสภาพจะเป็นทรัพย์สินชนิดหรือประเภทเดียวกันแต่อย่างใด อีกทั้งยังไม่ใช้กรณีสูญเสียทรัพย์สินไปโดยไม่สามารถกลับคืนมาได้ เพราะผู้นำเข้า-ส่งออกยังคงสามารถว่าจ้างให้เรือของผู้ขนส่งรายอื่นเข้าไปรับสินค้าและนำมาส่งที่ท่าเรือปลายทางได้ กรณีจึงไม่ใช่ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง (Actual total loss) และครั้งนี้จะกล่าวอ้างว่าเป็นความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิง (Constructive total loss) นั้นก็ต้องเป็นกรณีที่ค่าใช้จ่ายในการติดตามเอาคืนสินค้าที่อยู่ภายใต้การจัดการของเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์นั้นมีมูลค่าการใช้จ่ายที่สูงเกินกว่ามูลค่าทรัพย์สิน ซึ่งข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นก็มีได้มีลักษณะเช่นนี้เสมอไป ข้อกล่าวอ้างเพื่อการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดจึงน่าจะเป็นความเสียหายบางส่วน (partial loss) เพราะเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยซึ่งไม่ถึงขนาดที่ทำให้วัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเสียหายทั้งหมดหรือเสียหายโดยสิ้นเชิง อีกทั้ง ICC ยังมีข้อกำหนดความคุ้มครองข้อ 12 ที่ครอบคลุมถึงค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้า (Forwarding Charges Clause) ซึ่งจะต้องเป็นกรณีที่การขนส่งที่ได้เอาประกันภัยไว้แล้วได้สิ้นสุดลง ณ ท่าเรือหรือสถานที่อื่นใดนอกเหนือจากที่ซึ่งวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัย ผู้รับประกันภัยจึงจะมีความผูกพันที่จะชดใช้คืนให้แก่ผู้เอาประกันภัยสำหรับค่าใช้จ่ายพิเศษใด ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างสมควรและเหมาะสมในการขนส่งขึ้นจากการเก็บรักษาและการส่งวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ไปยังจุดหมายปลายทางซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ แต่ทั้งนี้ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยในข้อนี้จะต้องเป็นกรณีที่ไม่ต้องด้วยช้อยกเว้นความคุ้มครองตามข้อ 4, 5, 6 และ 7 ด้วย
12. ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้รับสินค้าไว้ในความครอบครองดูแลแล้ว (Received for shipment) แต่ยังมีได้ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ แล้วในเวลาต่อมาไม่นานศาลได้มีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์ของผู้ขนส่งตามกระบวนการแห่งกฎหมายล้มละลายขึ้นในระหว่างนั้น จนเป็นเหตุให้ไม่สามารถระทำการขนส่งสินค้าต่อไปให้ถึงท่าเรือปลายทางได้ พฤติการณ์ดังกล่าวเข้าลักษณะเป็น “การชำระหนี้กลายเป็นพันธวิสัย”

เพราะหลังจากที่ได้ถูกศาลสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์สินตามกฎหมายล้มละลายแล้ว ผู้ขนส่งย่อมไม่มีอำนาจที่จะครอบครองทรัพย์สินหรือดำเนินกิจการใด ๆ จึงไม่อยู่ในฐานะที่จะปฏิบัติการชำระหนี้กระทำการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์แห่งหนี้ได้อีกต่อไป และเป็นกรณีที่การชำระหนี้ดังกล่าวกลายเป็นพันวิสัยเพราะพฤติการณ์อันใดอันหนึ่งซึ่งลูกหนี้ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 218 เพราะการที่ผู้ขนส่งถูกดำเนินการเกี่ยวกับทรัพย์สินโดยเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์สินนั้นก็เนื่องมาจากการที่ผู้ขนส่งนั้นได้ยื่นคำร้องขอให้มีการพิทักษ์ทรัพย์สินที่ศาลแขวงประจำกรุงโซลเพื่อให้ศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์สินด้วยตนเอง และเหตุแห่งการยื่นคำร้องนั้นก็มิสาเหตุมาจากการที่ตนนั้นขาดทุนสะสมมาเป็นระยะเวลาอันนานซึ่งเป็นข้อบกพร่องในการบริหารจัดการองค์กรของผู้ขนส่งเอง จึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ส่งของที่มีสถานะเป็นเจ้าของหนี้เพื่อค่าเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดจากการไม่สามารถปฏิบัติการชำระหนี้ (กระทำการ) นั้น และลูกหนี้ (ผู้ขนส่ง) ก็ย่อมไม่พึงที่จะมีสิทธิได้รับชำระหนี้ (ค่าระวาง) จากเจ้าหนี้ (ผู้ส่งของ) แต่อย่างใด

13. ในกรณีของการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้รับตราส่ง (กรณีในประเทศไทยเป็นประเทศปลายทาง) โดยเฉพาะในกรณีที่คู่สัญญาซื้อขายได้มีการเลือกใช้ข้อตกลงที่ผู้ขายเป็นว่าจ้างผู้ขนส่ง เช่น CFR, CIF ผู้ซื้ออาจมีปัญหาเกี่ยวกับอำนาจฟ้องเพราะผู้ซื้อจะไม่ได้เป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล และครั้งจะนำเอาหลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 374 มาใช้กล่าวอ้างเพื่อให้ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นบุคคลนอกสัญญาได้ใช้เป็นฐานอำนาจในการฟ้องร้องคดีต่อผู้ขนส่ง พฤติการณ์ก็จะต้องปรากฏข้อเท็จจริงในลักษณะที่ผู้รับตราส่งนั้นแสดงเจตนาเข้าถือประโยชน์ตามสัญญารับขนของทางทะเลดังกล่าวแล้ว แต่บทบัญญัติในมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กลับให้สิทธิแก่ผู้ส่งของในการสั่งให้ผู้ขนส่งงดการขนส่งนั้นไป ส่งกลับคืนมา ระงับการส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่นก็ได้ถ้าหากว่าของนั้นยังคงอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ซึ่งถือเป็นบทบัญญัติที่ขัดแย้งกันกับหลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก
14. ในกรณีที่การส่งมอบชักช้าในลักษณะที่ผู้รับตราส่งได้รับสินค้าภายหลังจากที่เวลาได้ล่วงพ้นไปแล้วไม่น้อยกว่า 60 วันนับแต่วันสิ้นกำหนดส่งมอบหรือกำหนดเวลาอันควรส่งมอบ ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นบุคคลที่มีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนจะมีสิทธิเลือกได้ว่าตนจะรับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้าหรือจะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิง ในกรณีที่ผู้รับตราส่งเลือกที่จะรับมอบของและเรียกค่าเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชักช้า ผู้รับตราส่งหาได้มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเต็มจำนวนตามที่ระบุไว้ในหนังสือดังกล่าวไม่ เพราะพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่ง

มอบชั่งช้ำ แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับประกันของทางทะเล และสำหรับกรณีที่ผู้รับตราส่งเลือกที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนว่าของนั้นได้สูญหายสิ้นเชิง แม้ว่าพระราชบัญญัติการรับประกันของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 42 จะได้เปิดช่องไว้แต่ก็ไม่ได้หมายความว่าผู้รับตราส่งจะสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้เต็มจำนวนตามมูลค่าทรัพย์สินแต่อย่างใด การที่กฎหมายให้นำบทบัญญัติมาตรา 227 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลมนั้นน่าจะหมายถึงการรับช่วงสิทธิในตัวทรัพย์สินเท่านั้น มิได้มุ่งที่จะให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบอย่างเต็มจำนวนแต่อย่างใด

15. ในประเด็นการขอรับชำระหนี้หลังจากที่ศาลมีคำสั่งพิทักษ์ทรัพย์บริษัทผู้ขนส่ง เจ้าหนี้มีกระบวนการขั้นตอนที่จะต้องเข้าร่วมดำเนินการอยู่ไม่น้อย เช่น เรื่องของการเข้าประชุมเจ้าหนี้ การออกเสียงเพื่อลงมติยอมรับหรือปฏิเสธคำขอประนอมหนี้ การคัดค้านคำขอประนอมหนี้ รวมไปถึงการปฏิบัติตามเงื่อนไขเกี่ยวกับการพิสูจน์หลักต่างตอบแทนระหว่างเจ้าหนี้ต่างประเทศและลูกหนี้ในคดีล้มละลาย ตลอดจนเงื่อนไขเกี่ยวกับการแถลงถึงการได้รับหรือสิทธิที่จะได้รับทรัพย์สินหรือส่วนแบ่งนอกราชอาณาจักร ซึ่งถ้าหากว่าเจ้าหนี้ต่างประเทศนั้นไม่สามารถดำเนินการได้ไม่ว่าด้วยเหตุผลใด ก็อาจจะทำให้เจ้าหนี้ที่เสียสิทธิที่จะขอรับชำระหนี้
16. ในประเด็นเกี่ยวกับการดำรงหลักประกันของผู้ขนส่งทางทะเล พระราชบัญญัติการรับประกันของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่มุ่งกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งและผู้รับตราส่ง แต่กฎหมายฉบับนี้ได้วางระบบที่เป็นบทบังคับให้ต้องมีการจดทะเบียนแต่อย่างใด กฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมกิจการสำหรับการขนส่งทางทะเลนั้นมีแต่เพียงพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ซึ่งเป็นกฎหมายที่วางหลักเกณฑ์ในการควบคุมผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่จะจดทะเบียนเป็นเรือไทย แต่กฎหมายฉบับนี้ก็เพียงแต่กำหนดคุณสมบัติของบุคคลที่สามารถถือกรรมสิทธิ์ในเรือที่จะใช้ในการประกอบกิจการเท่านั้น แต่มิได้มีวัตถุประสงค์ในการควบคุมการประกอบกิจการขนส่งทางทะเล และไม่มีบทบัญญัติใดที่กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลต้องมีการดำรงหลักประกันเหมือนกับกรณีของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งที่ในตลาดของการให้บริการขนส่งสินค้านั้น ผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลมีอัตราส่วนของผู้ให้บริการในปริมาณที่สูงกว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอย่างมีนัยสำคัญ
17. ในเรื่องของการควบคุมมิให้มีการส่งเงินรายได้แก่นักกลับคืนสู่บริษัทผู้ให้บริการในต่างประเทศนั้น ไม่พบว่ากฎหมายฉบับใดที่ให้อำนาจในการดำเนินการดังกล่าวเป็นการเฉพาะ ฉะนั้น ในกรณีที่บุคคลใดต้องการให้มีการยึดหรืออายัดเงินรายได้ของบริษัทฮันจินฯ ที่พึงได้รับในประเทศไทย ก่อนที่จะมีการส่งหรือโอนออกไปต่างประเทศ บุคคลดังกล่าวจะต้องดำเนินการฟ้องร้องคดีต่อศาล ทั้งนี้ ในการ

ฟ้องร้องคดีกับจำเลยที่มีภูมิลำเนาหรือสำนักงานอยู่ต่างประเทศ โจทก์จะมีภาระและค่าใช้จ่ายสำหรับกระบวนการขั้นตอนทางศาลที่มากกว่าการฟ้องจำเลยในประเทศ เพราะจะต้องยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อให้ศาลจัดส่งหมายเรียกและคำฟ้องตั้งต้นคดีแก่จำเลยโดยโจทก์จะต้องทำคำแปลหมายเรียก คำฟ้องตั้งต้นคดีและเอกสารอื่น ๆ ที่จะส่งไปยังประเทศที่จำเลยมีภูมิลำเนาหรือสำนักทำการงานอยู่เป็นภาษาราชการของประเทศนั้นหรือเป็นภาษาอังกฤษ พร้อมทั้งคำรับรองคำแปลว่าถูกต้องยื่นต่อศาล พร้อมกับคำร้องดังกล่าว และวางเงินค่าใช้จ่ายไว้ต่อศาลตามจำนวนและภายในระยะเวลาที่ศาลกำหนด ซึ่งค่าใช้จ่ายในการแปลเอกสารและค่าใช้จ่ายในการดำเนินการอื่น ๆ นั้นอาจไม่คุ้มค่าต่อการใช้สิทธิเรียกร้องของโจทก์

18. ในกรณีที่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกเลือกที่จะฟ้องร้องคดีกับตัวแทนของบริษัทฮันจินฯ ที่อยู่ในประเทศไทย ข้อเท็จจริงจะต้องฟังได้ความว่าเข้าเงื่อนไข 3 ประการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 824 ได้แก่ (1) ในขณะที่ทำสัญญานั้นตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ (2) ตัวแทนผู้ทำการแทนตัวการนั้นมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยและเป็นผู้ทำสัญญานั้นกับบุคคลภายนอกด้วยตนเองแทนตัวการ และ (3) การทำการแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศนั้นจำกัดขอบเขตเฉพาะการทำสัญญาเท่านั้น และแม้ว่าตัวการจะมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ แต่หากมีข้อเท็จจริงว่าในขณะเดียวกันตัวการก็เข้ามาประกอบกิจการค้าขายในประเทศไทย เช่นนี้กฎหมายก็จะมองว่าบุคคลภายนอกย่อมสามารถฟ้องร้องตัวการในประเทศไทยได้โดยสะดวกอยู่แล้ว การเรียกร้องให้ตัวแทนต้องรับผิดชอบตามมาตรา 824 ก็อาจจะไม่สามารถกระทำได้เช่นกัน
19. ในประเด็นเกี่ยวกับอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทย รัฐบาลได้กำหนดให้อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) เป็น New S-curve ที่ต่อยอดมาจาก First S-curve ในส่วนของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism) จึงสามารถอนุมานได้ว่าอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ที่กล่าวถึงใน New S-curve นี้เป็นการมุ่งเน้นในส่วนของ การขนส่งคนโดยสาร มิใช่ในส่วนของ การขนส่งสินค้า แม้ว่าการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีนั้นจะเป็นรูปแบบการขนส่งระหว่างประเทศที่ได้รับความนิยมมากที่สุดก็ตาม

5.2 ข้อเสนอแนะ

ตามที่ผู้วิจัยได้สรุปปัญหาและข้อพิจารณาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากกรณีศึกษาดังที่กล่าวถึงข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

1. ในการเข้าทำสัญญาประกันภัยสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล ผู้เอาประกันภัยควรเลือกซื้อข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 เพราะเป็นข้อกำหนดฉบับที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัยมากยิ่งขึ้น โดยข้อความในข้อกำหนดต่าง ๆ โดยส่วนใหญ่แล้วจะเปิดช่องให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนกรรมสิทธิ์ประกันภัยมีโอกาสในการได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้มากกว่า ICC 1/1/82
2. นอกจากการเลือกซื้อข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 แล้ว ผู้เอาประกันภัยควรเลือกใช้บริการผู้ขนส่งที่มีความน่าเชื่อถือและคอยตรวจสอบสถานะในทางบุคคลการเงินของบริษัทผู้ขนส่งอยู่อย่างสม่ำเสมอ พร้อมกับจัดทำบันทึกและรายงานการประเมินผู้ขนส่งที่ตนใช้บริการ ทั้งนี้ การจัดทำบันทึกและรายงานการประเมินต่าง ๆ นั้นนอกจากจะช่วยให้การตัดสินใจเลือกใช้บริการนั้นเป็นไปโดยอยู่บนพื้นฐานของการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างสมเหตุสมผลแล้ว เอกสารเหล่านี้ยังอาจถูกนำมาใช้ได้ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์อันไม่อาจคาดคิดเกี่ยวกับสถานะทางการเงินและการให้บริการของผู้ขนส่ง กล่าวโดยเฉพาะเจาะจงคือ ผู้เอาประกันภัยอาจนำเอกสารเหล่านี้มาใช้เป็นข้อต่อสู้ได้ว่าตนมิได้ตระหนักและไม่อยู่ในสถานะที่ควรที่จะตระหนักถึงปัญหาทางการเงินหรือสภาวะผิดปกติอื่นใดของผู้ขนส่ง ซึ่งการมีพยานหลักฐานที่เพียงพอจะทำให้ผู้เอาประกันภัยนั้นสามารถปกป้องผลประโยชน์ในการได้รับค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยที่พยายามที่จะปฏิเสธความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยได้
3. ในกรณีของการนำเข้าสินค้าภายใต้สัญญาซื้อขายที่ใช้เทอม CIF ผู้นำเข้าควรตกลงให้ผู้ส่งออกต้องเลือกซื้อข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 โดยอาจมีเกณฑ์การเลือกผู้ขนส่งเพื่อให้ผู้ส่งออกเลือกใช้บริการผู้ขนส่งที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงในระดับที่น้อยลงได้ แต่ไม่ควรให้ปรากฏในทางเอกสารว่าผู้นำเข้าได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเลือกใช้บริการผู้ขนส่ง เพราะอาจทำให้เข้าข้อยกเว้นความคุ้มครองในข้อ 4.6 แห่ง ICC 1/1/09 ได้ ซึ่งจะทำให้เสียสิทธิในการได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย
4. ในกรณีที่ได้เลือกซื้อข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 เอาไว้แล้วเกิดปัญหาทางการเงินเกิดขึ้นกับผู้ขนส่งอันนำมาสู่ความเสียหายอย่างใด ๆ ผู้นำเข้าพึงต่อสู้ในลักษณะที่ว่าความเสียหายเหล่านั้นมิได้มีความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (causation) กับปัญหาทางการเงินของผู้ขนส่ง เพราะในข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 นั้นใช้คำว่า “caused by” ซึ่งตีความได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะต้องมีสาเหตุใกล้ชิดมาจากปัญหาทางการเงินของผู้ขนส่งเท่านั้น แต่ถ้าหากว่าผู้นำเข้าพิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงในประการใด ๆ ที่แสดงถึงการได้รับผลกระทบในลักษณะที่

ไม่ได้เกิดจากสาเหตุโดยตรงทางด้านการเงินแล้ว ก็จะทำให้ผู้นำเข้ามีโอกาสที่จะต่อสู้อคติเพื่อให้ตนได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยได้มากกว่า

5. นอกจากการเลือกข้อกำหนดความคุ้มครอง ICC 1/1/09 แล้ว คู่สัญญาควรให้ความสำคัญกับประเด็นอื่น ๆ ที่เป็นหลักการพื้นฐานของการประกันภัยด้วย ทั้งในเรื่องของความชอบด้วยกฎหมายของการประกันภัย (Legality) ความเป็นผู้มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย (Insurable interest) การนำเสนอข้อเท็จจริงที่เป็นธรรมเกี่ยวกับความเสี่ยงต่อผู้รับประกันภัย (Fair presentation of the risk) และการปฏิบัติตามคำรับรอง (Warranty) เพื่อป้องกันมิให้ตนต้องถูกปฏิเสธความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย
6. ในกรณีที่เกิดปัญหาในลักษณะเดียวกันกับกรณีศึกษา คือ ต้องจ้างสายเรืออื่น ๆ ให้ไปรับสินค้าที่ทำเรือที่มีการถ่ายลำสินค้า (Transshipment Port) ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับโอนกรรมสิทธิ์ประกันภัยควรเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในฐานะที่เป็นความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) พร้อมกับเรียกเอาค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้า (Forwarding Charges Clause) ตาม ICC ข้อ 12 ซึ่งจะทำให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องนั้นได้รับการเยียวยาในลักษณะที่เหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น
7. เพื่อป้องกันมิให้เกิดการโต้แย้งอำนาจในการฟ้องคดีของผู้รับตราส่ง ถ้าหากว่าเป็นกรณีที่ผู้รับตราส่งได้รับโอนใบตราส่งแล้ว หลักกฎหมายที่ควรยกขึ้นกล่าวอ้างเพื่อเป็นฐานอำนาจในการฟ้องคดีคือเรื่องการโอนสิทธิเรียกร้อง โดยมีข้อสนับสนุนว่าใบตราส่งเป็นตราสารที่แสดงถึงหนี้อันพึงต้องชำระตามคำสั่ง ดังนั้น การสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งจึงถือเป็นการโอนสิทธิเรียกร้องในหนี้อันพึงต้องชำระตามคำสั่งตามมาตรา 309 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์
8. เนื่องจากข้อมูลทางสถิติได้แสดงให้เห็นว่าการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งอันเป็นที่นิยมมากที่สุด การให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลจึงควรเป็นกิจการที่ได้รับการควบคุมในลักษณะเดียวกันกับการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อีกทั้งการขนส่งสินค้าทางทะเลในแต่ละเที่ยวการเดินทางนั้นผู้ขนส่งจะต้องดูแลรักษาทรัพย์สินของลูกค้าในปริมาณที่มาก กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมกิจการดังกล่าวจึงควรที่จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยการดำรงหลักประกันในลักษณะเดียวกันกับพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยอาจจะกำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมเข้าไปในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือจะร่างกฎหมายขึ้นใหม่เป็นอีกฉบับหนึ่งในรูปของพระราชบัญญัติก็ได้
9. การขนส่งสินค้าทางทะเลและอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีควรถูกกำหนดให้เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศไทย โดยรัฐบาลไทยควรพิจารณาในประเด็นเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่งทางทะเลให้สามารถจัดตั้งเป็น

Maritime Hub หรือสามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ โดยอาจจะต้องพิจารณา ทบทวนการชดเชยของไทยหรือการจัดทำโครงการอื่น ๆ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทาง ทะเลทั้งสองฝั่งของประเทศไทยให้สามารถทำการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลเป็นองค์ประกอบ เช่น โครงการสะพาน เศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย (โครงการแลนด์บริดจ์สงขลา-สตูล) เป็นต้น ซึ่งการกำหนดยุทธศาสตร์ให้ประเทศไทยเป็น Maritime Hub หรือ Maritime Country นั้นจะส่งผลดีในเชิงบวกต่ออุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีและจะเป็น แหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศเป็นอย่างยิ่ง เพราะเมื่อประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง ของการขนส่งทางทะเลแล้ว แหล่งรายได้ที่จะตามมาจะได้แก่ค่าภาระและค่าบริการ เรียกเก็บจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือ (เช่น ค่าภาระเรือเข้าท่า ค่าภาระเรือ ลากจูง ค่าภาระการใช้ท่าของเรือ) ค่าภาระและค่าบริการเรียกเก็บจากผู้นำเข้าหรือผู้ ส่งออก (เช่น ค่าภาระยกขนสินค้า ค่าภาระฝากสินค้า ค่าภาระสินค้าขนถ่ายข้างลำ) และค่าภาระตู้สินค้า (เช่น ค่าภาระยกตู้สินค้าขึ้นหรือลงเรือ ค่าภาระการใช้ท่าของตู้ สินค้า ค่าภาระควบคุมการบรรจุตู้สินค้า)

บรรณานุกรม

หนังสือ

- จิต เศรษฐบุตร์, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 6, กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นนทวัชร์ นวตระกูลพิสุทธิ์, หลักกฎหมายเอกเทศสัญญา ลักษณะตัวแทน-นายหน้า, พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2559.
- ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 4, กรุงเทพฯ: คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ สมาคมประกันวินาศภัยไทย, 2561.
- ประมวล จันทรชีวะ, วิเคราะห์ข้อกำหนดการประกันภัยสินค้าฉบับใหม่ Institute Cargo Clauses 1/1/09 เปรียบเทียบ Institute Cargo Clauses 1/1/82, กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, พิมพ์ครั้งที่ 6, กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2552.
- พลวิชย์ พันธุ์คำเกิด, คู่มือสัมมนาและวิเคราะห์ข้อสอบกฎหมาย ลักษณะนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1, กรุงเทพฯ: ปณรัชช, 2560.
- วิเชียร ดิเรกอุดมศักดิ์, กฎหมายแพ่งพิสดาร เล่ม 1, กรุงเทพฯ: แสงจันทร์การพิมพ์, 2559.
- วิเชียร ดิเรกอุดมศักดิ์, กฎหมายแพ่งพิสดาร เล่ม 2, กรุงเทพฯ: แสงจันทร์การพิมพ์, 2560.
- ศันท์ภรณ์ โสทธิพันธุ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะหนี้ (ผลแห่งหนี้), กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2555.
- สมศักดิ์ เอี่ยมพลับใหญ่, เกร็ดกฎหมายล้มละลาย, พิมพ์ครั้งที่ 2, กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์บัณฑิตอักษร, 2552.
- โสภณ รัตนากร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้: บทเบ็ดเสร็จทั่วไป, กรุงเทพฯ: นิติบรรณการ, 2556.
- สรเรณีย์ ไกรจิตติ, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า, กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2520.
- สมชัย ทีฆาอุดมการ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ภาค 2, กรุงเทพฯ: พลสยาม พรินต์ติ้ง (ประเทศไทย), 2553.
- อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวินัยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ การรับขนของทางทะเล และการประกันภัยทางทะเล. สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2542.
- Donald O'May, Marine Insurance Law and Policy, London: Sweet&Maxwell, 1993.
- E. R. Hardy Ivamy, Chalmers' Marine Insurance Act 1906, 10th ed., London: Butterworths, 1993.
- Yvonne Baatz et al., Maritime Law, 4th ed., New York: Informa Law from Routledge, 2018.

บทความวารสาร

กำชัย จงจักรพันธ์, “อำนาจฟ้องของผู้รับตราส่ง.” *ดูลพาท*. 46:2, 2542

วิทยานิพนธ์

สวรส สุวรรณวัฒน์, “การประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ: ศึกษาเฉพาะกรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.

เอกสารอื่น ๆ

กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีกำหนด จำนวน ชนิด ขนาด และเงื่อนไขการดำรงหลักประกัน และสินทรัพย์ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน พ.ศ. 2553, <http://web.krisdika.go.th/lawPDF.jsp?LType=2B&formatFile=pdf&vID=2>

หนังสือด่วนที่สุด ที่ อก 0808/6015 ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2558 เรื่อง ข้อเสนอ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย: กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth), http://www.cabinet.soc.go.th/doc_image/2558/9931681342.pdf

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

กรุงเทพธุรกิจ, “सानจีนล้มละลาย-ขนส่งทางเรือทั่วโลกปั่น.” ฉบับวันที่ 2 กันยายน 2559, แหล่งข้อมูลจาก <http://www.bangkokbiznews.com/news/detail/715828>

กรมเจ้าท่า, “การจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ.” www.md.go.th/md/index.php/2014-01-19-05-00-37/2014-01-19-05-08-40/2014-01-19-05-53-30/-85/--41

ฐานข้อมูลความรู้ทางทะเล, “การขนส่งทางทะเล.” www.mkh.in.th/index.php?option=com_content&view=article&layout=edit&id=339&Itemid=157&lang=th

ท่าเรือกรุงเทพ, <http://bkp.port.co.th/cs/internet/bkp/ค่านิยาม.html>

ไทยพับลิก้า, “10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย: กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต.” <https://thaipublica.org/2015/11/kanis-boi/>

ธนาคารแห่งประเทศไทย, <https://www.bot.or.th/Thai/FinancialMarkets/ForeignExchangeRegulations/ResearchandPublications/DocLib1/ข้อควรทราบเกี่ยวกับระเบียบควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน>

- โพสต์ทูเดย์, “ขวางฮันจินขนส่ง รัฐช่วยระบายสินค้า.” <https://www.posttoday.com/world/452712>
- สภาผู้ส่งออกสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย, “ทำไมต้องเป็นสมาชิก.” <http://www.tnsc.com/member/why>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, “รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2559.” ISSN 1906-4373, กรกฎาคม 2560, https://www.nesdb.go.th/ewtdl_link.php?nid=6854
- สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี, http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99316813
- อนุรักษ์ นิยมเวช, พระราชบัญญัติล้มละลายฉบับแก้ไขเพิ่มเติม, เผยแพร่ 29 สิงหาคม 2558, http://www.anurakbusinesslaw.com/www.anurakbusinesslaw.com/Article_files/Articles/2015/04_bankrupt.html
- BBC News, “ปิดฉากมหากาพย์ธุรกิจเดินเรือยักษ์ ฮันจิน ชีปปิง.” <https://www.bbc.com/thai/international-39001315>
- Incisive Law LLC, “Hanjin, 6 months on Legal Reflections from an insurance perspective.” p. 13, http://gia.org.sg/pdfs/Industry/Marine/MKSS/SS34_Presentation_MosesLin.pdf
- In-Soo Nam, “Hanjin Shipping Asks Creditor to Restructure Debt.” The Wall Street Journal, published 25 April 2016, <https://www.wsj.com/articles/hanjin-shipping-asks-creditor-to-restructure-debt-1461582330>
- Joyce Lee & Se Young Lee, “Hanjin Shipping files for receivership, as ports turn away its vessels.” Reuters, published August 31, 2016, <https://www.reuters.com/article/us-hanjin-shipping-debt/hanjin-shipping-files-for-receivership-as-ports-turn-away-its-vessels-idUSKCN11603N>
- Ministry of Government Legislation, <http://www.moleg.go.kr/english/korLawEng?pstSeq=52645>
- Tiger Thematic, “ช่องแคบมะละกา"จุดยุทธศาสตร์โลก" (Strait of Malacca).” <http://tigerthematic.blogspot.com/2015/01/strait-of-malacca.html>

ภาคผนวก ก

Hanjin Shipping Bankruptcy Timeline



[JOC \(/\)](#) ▶ [MARITIME NEWS \(/MARITIME-NEWS\)](#) ▶ [CONTAINER LINES \(/MARITIME-NEWS/CONTAINER-LINES\)](#)
▶ [HANJIN SHIPPING \(/MARITIME-NEWS/CONTAINER-LINES/HANJIN-SHIPPING\)](#)

Hanjin Shipping bankruptcy timeline: How did we get here?

Dustin Braden, Shipper Relationship Manger (/users/dustin-braden) | Sep 15, 2016 3:39PM EDT

Print (<https://www.joc.com/subscribe-print?width=500&height=500&iframe=true>) [✉](#) [🐦](#) [in](#) [f](#) [+](#)

Shippers may have woken up Aug. 31 wondering where their Hanjin Shipping cargo was, but there were plenty of foreboding signs leading up to the seventh-largest container line being placed into receivership. With industry executives and analysts warning Hanjin won't be the latest casualty of overcapacity before the market rebounds — a recovery is not expected to begin for at least a year (http://www.joc.com/maritime-news/hapag-lloyd-ceo-container-shipping-recovery-set-recover-1-2-years_20160913.html) — savvy industry watchers are wise to note the signs warning of trouble at South Korea's largest container line. Keep up with the latest developments on the crisis with our dedicated Hanjin Shipping bankruptcy page (<http://www.joc.com/special-topics/hanjin-shipping-bankruptcy>).



HANJIN SHIPPING BANKRUPTCY TIMELINE

How did we get here?

2009



2008-2009

FINANCIAL CRISIS

The container shipping industry lost **\$15 billion¹** as a result of the global financial crisis. Hanjin lost **\$1.1 billion in 2009²**.

2010

2010

EUROZONE CRISIS

The Eurozone crisis prevented a rebound in trade between Asia-Europe, which was critical to Hanjin, representing 22.7 percent of the company's revenue in fiscal 2010 before falling to 16.5 percent in fiscal **2015²**.

2010

CHINA SLOWDOWN

The rapid upward trend in Chinese GDP growth **reversed in 2010³**, with double-digit growth slowing to the single digits in the third quarter. The economy continues to grow at a slow pace and investors are jittery.

2010

GDP MULTIPLIER EVAPORATES

2011

Before the financial crisis, enormous mega-ships were ordered with the understanding that global container demand would grow at 2.2x, with x being global GDP growth, which averaged around 4 percent from **2000 to 2008⁴**. Since 2010 the multiplier has been 1.1 with average yearly growth of **2.8 percent⁵**.

been 1.1 with average yearly growth of 2.9 percent.

2011

HANJIN SLIPS INTO THE RED UNTIL 2015

Hanjin **lost \$487 million in 2011¹**, erasing the progress from **a profit of \$229 million¹** in 2010 that would have helped to offset losses of more than \$1 billion in 2009. The company by 2016 will have accrued more than \$5 billion in debt. Hanjin in 2015 posted a paltry profit of \$6 million.



2015

CONTAINER SHIP FLEET HITS RECORD 20 MILLION TEUS

Ship orders placed in 2015 **grew nearly 100 percent¹** year-over-year despite the impact overcapacity was already having on freight rates that year. Accounting for 24 percent of all orders were 60 ships of 18,000 to 20,000 TEUs, shipping analyst Alphaliner said.

June and October 2015

ASIA-EUROPE SPOT RATES HIT RECORD LOWS

Asia-North Europe rates fell to \$205 per TEU **on June 19, 2015¹** and Asia-Mediterranean rates hit **\$195 per TEU¹** on Oct. 16, 2015, according to the Shanghai Shipping Exchange.

2015

April 2016

TRANS-PACIFIC SPOT RATES HIT RECORD LOW

Trans-Pacific spot rates to the US West Coast hit **a record low of \$728¹** April 22, setting the stage for tough contract negotiations that would result in

2016

2016

SPRING CONTRACT SEASON

Trans-Pacific service contracts for the largest retailers **dropped below \$750 per 40-foot-equivalent unit¹** to the West Coast and \$1,500 FEU to the East Coast for the season that runs from May 1, 2016, through April 30, 2017, virtually guaranteeing Hanjin another year of losses. Typically, contract rates were in the range of \$1,800 to \$2,000 per FEU to the West Coast and about \$3,000 to the **East Coast¹**.



April 22, 2016

HANJIN GIVES UP MANAGEMENT CONTROL

Hanjin **hands over control¹** of operations to its largest creditor, the Korea Development Bank, signaling the magnitude of its struggle.

June 6, 2016

CHARTER TALKS BEGIN

Hanjin starts negotiations to **secure lower charter rates¹** from shipowners. Seaspan would later call the effort illegal although it did reportedly support **some sort¹** of reduction in late August.



July 26, 2016

PAYMENTS MISSED

Rumors of **missed payments¹** to suppliers begin to swirl as the company continues charter reduction talks.

- August 29, 2016



August 27, 2016

CREDITOR SUPPORT FADES

Media reports surface that Hanjin's banks, including the KDB, **have rejected**¹ its latest restructuring plan.

August 31, 2016

BANKRUPTCY

Hanjin **files for receivership**¹ in South Korean court.

Notes:

1. JOC.com original reporting
2. Hanjin Shipping annual financial reports
3. CNN Money money.cnn.com/2012/07/12/news/economy/china-gdp/
4. BIMCO bimco.org/Reports/Market_Analysis/2016/0125_ContainerSMOO_2016-01.aspx
5. World Bank
6. Alphaliner

Created by Dustin Braden and Sue Abt for JOC.com

©2016 IHS



ภาคผนวก ข

คมนาคมยื่นมือแก้ไขปัญหาคกรณีสายเรือ Hanjin Shipping

Ministry of Transport lends A HELPING HAND TO HANJIN SHIPPING SOLUTION

คมนาคมยื่นมือแก้ไขปัญหาคargo สายเรือ Hanjin Shipping

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายไพบูลย์ พลสุวรรณา ที่ปรึกษาคณะกรรมการและกรรมการสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย ร่วมกันผู้บริหารของทั้งสองหน่วยงาน ได้ประชุมหารือถึงกรณีปัญหาและผลกระทบที่เกิดจากการยื่นล้มละลายของสายเรือ Hanjin Shipping ต่อผู้นำเข้า-ผู้ส่งออกและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของไทย โดยได้มีการหารือเกี่ยวกับบทบาทของกระทรวงคมนาคมในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง และประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน



ประกอบไปด้วย 1. การขาดข้อมูล ตู้อินค้ำนำเข้าและส่งออกที่ใช้บริการผ่าน สายเรือ Hanjin Shipping ที่ชัดเจน ส่งผล ให้นำหน่วยงานภาครัฐไม่สามารถวางแผน และกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหา ได้อย่างชัดเจน ขณะที่ผู้ประกอบการค้า ระหว่างประเทศ ไม่สามารถตัดสินใจแก้ไข ปัญหาในทางธุรกิจได้อย่างทันท่วงที เพราะ ไม่ทราบสถานะของสินค้าและวัตถุดิบ ระหว่างการขนส่งว่าจะเดินทางถึงเมื่อใด

2. ผลกระทบจากการล้มละลายของ สายเรือ Hanjin Shipping แสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยจำเป็นต้องมีการกำหนดกลไก

ดำเนินงานในสถานการณ์ฉุกเฉิน โดยต้อง กำหนดให้มีหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบ ในการกำหนดมาตรการหรือแนวทางปฏิบัติ เพื่อรับมือเหตุการณ์ในลักษณะนี้ เพื่อให้ สามารถประสานงานและแก้ไขปัญหาได้ อย่างรวดเร็ว ทั้งภายในประเทศและระหว่าง ประเทศ

3. ความเสียหายต่อผู้ใช้บริการและ ผู้ส่งสินค้าเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ทั้งความเสียหายต่อตัวสินค้า และความเสียหาย ต่อกระบวนการทางธุรกิจในซัพพลายเชน และสะท้อนให้เห็นถึงความสามารถในการ รับผิดชอบของผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ซึ่ง จำเป็นต้องมีการพิจารณากำหนดหลัก เกณฑ์ด้านการเงินสำหรับการเข้าประกอบ การ ตลอดจนการดำเนินการอื่นใด เพื่อให้ มีหลักประกันสำหรับผู้ให้บริการในการได้ รับชดเชยเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น

4. ในปัจจุบันพบว่าผู้ใช้บริการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศบางรายแจ้งให้ผู้ ใช้บริการติดต่อกับทางสายเรือ Hanjin Shipping เพื่อติดตามสถานการณ์ และ เรียกชดเชยค่าเสียหายจากความเสียหาย ที่เกิดขึ้นด้วยตนเอง สะท้อนให้เห็นถึงความ พยายามในการปฏิเสธหน้าที่ตามความ สัมพันธระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการ ขนส่งตามสัญญารับขนส่งหรือที่เรียกว่า ไบตราส (Bill of Lading: B/L) และบทบาท ในการแก้ไขปัญหาของผู้ที่เกี่ยวข้องใน กระบวนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งกระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องเน้นย้ำ บทบาทและความรับผิดชอบ ตลอดจน ควบคุมกิจกรรมและบทบาทหน้าที่ให้เป็น ไปตามสัญญาขนส่งสินค้า

ทั้งนี้ ที่ประชุมได้สรุปมาตรการดำเนินการ เพื่อแก้ไขปัญหาโดยสรุปตามกรอบ ระยะเวลาประกอบไปด้วย สิ่งที่ต้องดำเนินการในทันที 1. ทานรัฐมนตรีว่าการกระทรวง คมนาคมมอบหมายให้กรมเจ้าท่าศึกษา กฎหมายที่สามารถนำมาใช้เรียกข้อมูล ตู้อินค้ำที่ขนส่งระหว่างทางจากตัวแทน Hanjin Shipping ในประเทศไทย และให้ทำ จดหมายอย่างเป็นทางการไปยังบริษัทโดย เร็ว (ทั้งนี้ ข้อมูลจากกระทรวงคมนาคมระบุว่า ตัวแทน Hanjin Shipping ในประเทศไทย

จดทะเบียนเป็นผู้รับจัดการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบตาม พ.ร.บ. ขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ พ.ศ. ๒๕๔๘ และอาจใช้ บทบัญญัติใน พ.ร.บ. ส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับมี บทบัญญัติกำหนดให้ผู้ขนส่งสินค้าต้อง ส่งข้อมูลให้ภาครัฐตามที่ร้องขอ)

แนวทางการดำเนินงานในระยะกลาง ประกอบไปด้วย 2. กระทรวงคมนาคมจะ พิจารณามอบหมายหน่วยงานเพื่อทำหน้าที่ เป็นผู้ประสานงานและรับผิดชอบในการ แก้ไขปัญหาในกรณีเดียวกันที่อาจเกิดขึ้น ในอนาคต เพราะผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ทางทะเลระหว่างประเทศ (สายเดินเรือ ในระบบคอนเทนเนอร์) หลายรายมีปัญหา การขาดทุนจากการให้บริการเช่นเดียวกัน 3. กระทรวงจะพิจารณาถึงผลกระทบจาก การให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอื่นๆ ที่บริษัท Hanjin Shipping ลงทุนหรือ ร่วมลงทุนในประเทศไทย เพื่อกำหนด แนวทางและมาตรการดำเนินการที่เหมาะสมต่อไป

สำหรับแนวทางการดำเนินงานในระยะ ยาว ประกอบไปด้วย 4. ให้มีการพิจารณา (ร่าง) พ.ร.บ. บริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ซึ่งมี บทบัญญัติที่สามารถนำมาใช้ในการแก้ไข ปัญหาได้อย่างรวดเร็ว 5. ให้ศึกษาแนวทางการ จัดทำ (ร่าง) พ.ร.บ. ผู้รับจัดการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. ... เพื่อให้มีการ กำหนดบทบาทหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศ ตามสัญญาขนส่ง ให้ชัดเจน รวมถึงให้มีการกำหนดวงเงิน สำหรับเป็นหลักประกันความรับผิดชอบในการ ให้บริการ เป็นต้น

และ 6. ควรมีการยกระดับระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศภายในท่าเรือและ กิจกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยอาจดำเนินการตามแนวทางขององค์การทางทะเล ระหว่างประเทศที่พยายามผลักดันให้มีการ พัฒนาระบบ Maritime Single Window (MSW) ซึ่งนอกจากจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ในการรวบรวมข้อมูลเพื่อแก้ไขปัญหาใน กรณีนี้ ระบบ MSW ยังช่วยให้ท่าเรือและ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย เชื่อมโยงกับต่างประเทศได้ดียิ่งขึ้น



LOGISTICS *Mag* Vol 8 Issue 32

Especially of Logistics - Supply Chains and Trading Magazine

www.logisticshubth.com



52



66

Trade Logistics

- 68** โครงการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศโปรแกรมการวางแผนกระจายสินค้าลัดระดับ (distribution Requirement Planning: DRP) และโปรแกรมระบบบริหารจัดการคลังสินค้า (Warehouse Management System: WMS) เพื่อรับมือการเปลี่ยนแปลงในยุคอุตสาหกรรม 4.0 (Industry 4.0)
- 69** โครงการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSP) เพื่อยกระดับสู่สากลแบบครบวงจร โครงการนำร่องเพื่อพัฒนาและช่วยยกระดับผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ไทย

TLAP's Activities

- 65** กิจกรรมกลุ่มหลังจากการอบรมในหลักสูตร ศึกษาต้นแบบการพัฒนาหัวหน้างานเพื่อรองรับมาตรฐานฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ (Professional Logistics Management)

Logistics Fair

- 66** "TILOG-LOGISTIX 2016" รวมพลังยกระดับศักยภาพโลจิสติกส์ไทย สู่ยุค 4.0



77

TLAP's Talk

- 48** National Skill Standard: Logistics Industry and Supply Chain ผู้ทดสอบ (กรรมการควบคุมการทดสอบ) ... เป้าขึ้นเงินแห่งสนามทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ
เกียรติพงษ์ สันตะบุตร

Logistics Corner

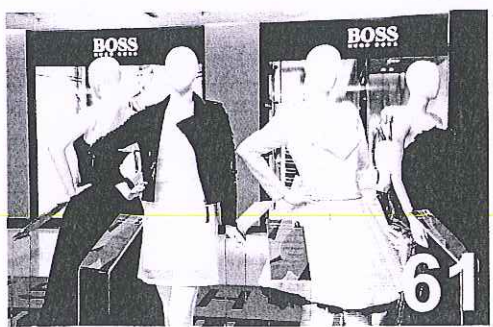
- 52** Observation Knowledge ความรู้โดยการสังเกต
ดร.อัศวิน วงศ์วิวัฒน์

Logistics's viewpoint

- 55** Role of Bangkok Port towards Port Congestion Surcharge (PCS) บทบาทของท่าเรือกรุงเทพกับการแก้ไขปัญหาการเก็บค่าใช้จ่ายพิเศษเนื่องจากความแออัด (PCS) ของบริษัทสายเดินเรือ
รองศาสตราจารย์ ดร. ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์

In Style • Hong Kong

- 61** Gateways to Success – In Style Hong Kong in Bangkok นักธุรกิจจับเท้าร่วมงานสัมมนา "In Style • Hong Kong" กรุงเทพฯ คับคั่ง HKTDC นำทัพวิทยากรแนะนำบริการและความเชี่ยวชาญระดับโลกของฮ่องกง



61

Logistics Focus

- 70** Ministry of Transport lends a helping hand to Hanjin Shipping Solution คมนาคมยื่นมือแก้ไขปัญหากรณีสายเรือ Hanjin Shipping
- 72** "Various Choice" meet On-Line Shopper's needs than "Fast Delivery"
- 73** News Update
- 77** Movement
- 81** Directory

All New "Logistics Mag"

Logistics Mag นิตยสารเพื่อวงการโลจิสติกส์และซัพพลายเชน โดยเป้าหมายหลักคือการเป็นศูนย์กลางข้อมูลข่าวสาร เป็นสื่อกลาง และเป็นกระบอกเสียง ระหว่างผู้ประกอบการที่เป็นทั้งผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ รวมทั้งเป็นสื่อกลางระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เกิดการพัฒนาโลจิสติกส์ได้อย่างมีศักยภาพ

ก้าวต่อไปของ **Logistics Mag** คือการพัฒนาเนื้อหาสาระให้มีความเข้มข้นมากขึ้น พร้อมทั้งปรับปรุงและพัฒนาเนื้อหาข้อมูลข่าวสารให้เกิดประโยชน์ต่อผู้อ่านมากที่สุด พร้อมทั้งยังปรับปรุงรูปแบบการจัดวางให้มีความทันสมัยสวยงาม อ่านง่าย

ในวันนี้ **Logistics Mag** ได้ปรับเปลี่ยนทีมงานและทีมผู้บริหารใหม่ และมีที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญในวงการเข้ามาร่วมพัฒนาปรับปรุงนิตยสาร เพื่อหวังให้นิตยสารมีความโดดเด่น และเป็นนิตยสารเพื่อวงการโลจิสติกส์และซัพพลายเชนอย่างแท้จริง

สำหรับ **Logistics Mag** ฉบับนี้ เราได้หยิบประเด็นการพัฒนาท่าเรือ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ที่วางวิสัยทัศน์เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์เชื่อมอาเซียน ตั้งเป้าเป็น "ศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยสู่อาเซียน" ดังนั้น การท่าเรือฯ จึงได้เดินหน้าแผนพัฒนาท่าเรือ เพื่อการให้บริการที่มีประสิทธิภาพสูงสุด และเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทย

โดยแผนงานในการดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานนั้น การท่าเรือฯ จะเร่งพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง เพื่อรองรับการขนส่งทางทะเลชายฝั่งระหว่างภาคใต้ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ส่งผลให้การขนส่งทางลำนํ้ามีศักยภาพเพิ่มขึ้น สามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

นอกจากนี้ การท่าเรือฯ ยังเร่งพัฒนาระบบไอทีให้เป็นระบบ One Stop Service ซึ่งจะเสร็จสิ้นในปี 2560 เชื่อว่าจะช่วยยกระดับการบริการให้มีการพัฒนาเทียบท่าประเทศในกลุ่มอาเซียน

ปาหนัน พัดทะยา

LOGISTICS Mag

บรรณาธิการ
คุณปาหนัน พัดทะยา

ผู้ช่วยบรรณาธิการ
คุณพิมพ์สุภา ประเสริฐประชา

ฝ่ายศิลปกรรมกราฟฟิคดีไซน์เนอร์
คุณสุริสา โพธิ์สุโข

ฝ่ายโฆษณาและประสานงาน
คุณประภาศรี ชาวเมือง

ที่ปรึกษาภาคีสถิตภัณฑ์
ผศ.ดร. พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล ผอ.ศูนย์ความเป็นเลิศ
ด้านโลจิสติกส์ ม.เทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี
ผศ.ดร. เผ่าภักดิ์ ศิริสุข

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า
เจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ศ. ดร. กมลชนก สุทธิวาหนฤพุมิ
ผู้อำนวยการหลักสูตร การจัดการโลจิสติกส์
และโซลูชัน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
คุณอมฤทัย บันศิริ ที่ปรึกษาภาคีสถิตภัณฑ์
สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

ดร. จุฬิา สุขมานพ
อธิบดีกรมการทำอากาศยาน
ดร. ธนิต ไสร์ธนิ์ ประธานกรรมการ V-SERVE GROUP
และรองประธานคณะกรรมการเศรษฐกิจมหภาค การเงิน
การคลัง สมาชิกสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ดร. บุญทรัพย์ พานิชการ วิทยาลัยโลจิสติกส์
และโซลูชัน มหาวิทยาลัยนเรศวร

ดร. วิทยา สุทธิพิตรัง ผู้ช่วยอธิการบดี
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
คุณไพบุลย์ พลสุวรรณ ที่ปรึกษาสภาผู้ส่งสินค้า
ทางเรือแห่งประเทศไทย
คุณสุวิทย์ รัตนจินดา กรรมการผู้จัดการ
บริษัท Pro Freight International จำกัด
คุณสุวัฒน์ อัครทองกุล ประธานสมาคมเจ้าของ
และตัวแทนเรือกรุงเทพฯ (BSAA)

จัดทำโดย
บริษัท ดิสไอเดีย จำกัด
12 ซ.สุขาภิบาล 5 ซ. 5 แยก 14 แขวงท่าแร้ง เขตบางเขน
กรุงเทพฯ 10220 โทร/แฟกซ์ : 02- 040 6436

สำนักพิมพ์บริษัท ประชุมทอง พรินติ้ง กรุ๊ป จำกัด
22-22/6 ซอยธนารักษ์ (เซ็นทรัล 3) ถนนสาทรใต้
แขวงยานนาวา เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทร 02-676 5065 แฟกซ์ 02-287 4183

จัดจำหน่ายโดย
ฝ่ายสมาชิก

ภาคผนวก ค

หนังสือด่วนที่สุด ที่ อก0808/6015 เรื่อง ข้อเสนอ 10 อุตสาหกรรมเป้าหมาย:
กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth)
ลงวันที่ 16 พฤศจิกายน 2558

ด่วนที่สุด

ที่ อก ๐๘๐๘/๖๐๑๕



กระทรวงอุตสาหกรรม
ถนนพระรามที่ ๖ เขตราชเทวี
กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๘

เรื่อง ข้อเสนอ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย : กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth)

เรียน เลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
๑. หนังสือรองนายกรัฐมนตรีเห็นชอบให้เสนอคณะกรรมการรัฐมนตรี
 ๒. สำเนาหนังสือสำนักเลขาธิการคณะกรรมการรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/๓๓๕๕๒ ลงวันที่ ๒๔ กันยายน ๒๕๕๘
 ๓. สำเนาคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนภาคเอกชน
 ๔. ข้อเสนอ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย : กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) จำนวน ๑๐๐ ชุด
 ๕. มาตรการสนับสนุนการพัฒนาคัสเตอร์อุตสาหกรรม จำนวน ๑๐๐ ชุด

ด้วย กระทรวงอุตสาหกรรม ขอเสนอเรื่อง ข้อเสนอ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย : กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) มาเพื่อคณะกรรมการรัฐมนตรีพิจารณา โดยเรื่องนี้เข้าข่ายที่จะต้องนำเสนอคณะกรรมการพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๔ (๑) แห่งพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะกรรมการ พ.ศ. ๒๕๕๘ ทั้งนี้ รองนายกรัฐมนตรี (นายสมคิด จาตุศรีพิทักษ์) กำกับการบริหารราชการกระทรวงอุตสาหกรรมได้เห็นชอบให้นำเรื่องดังกล่าวเสนอคณะกรรมการรัฐมนตรีด้วยแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ ความเป็นมาของเรื่องที่จะเสนอ

๑.๑.๑ ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวของการลงทุน และมีอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ที่ลดต่ำลง โดยจะเห็นได้จากในช่วงปี ๒๕๔๓ - ๒๕๔๘ ประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวของการลงทุนเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ ๙ ต่อปี และมีอัตราการขยายตัวของ GDP เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๕.๓ ต่อปี แต่ในช่วงปี ๒๕๔๙ - ๒๕๕๗ เป็นต้นมากลับมีอัตราการขยายตัวของการลงทุนเฉลี่ยเหลือเพียงร้อยละ ๒ ต่อปี และมีอัตราการขยายตัวของ GDP เฉลี่ยเพียงร้อยละ ๓.๔ ต่อปี นอกจากนี้ หากพิจารณาถึงส่วนแบ่งการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment : FDI) มาสู่ประเทศไทยในระยะ ๑๐ ปีที่ผ่านมาแล้ว จะพบว่ามีส่วนแบ่งการลงทุนที่ลดลงอย่างต่อเนื่องเช่นกันเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศในอาเซียน โดยมีส่วนแบ่ง FDI ลดลงร้อยละ ๖ ต่อปี ซึ่งต่ำกว่าประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค ดังนั้น การลงทุนที่ลดลงจึงส่งผลกระทบต่อขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งอัตราการขยายตัวของลงทุนในระดับที่ต่ำนี้ไม่เพียงพอที่จะขับเคลื่อนการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะถัดไป

ปี ๒๕๔๓ - ๒๕๔๘	ปี ๒๕๔๙ - ๒๕๕๗
การลงทุนขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๙	การลงทุนขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๒
GDP ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๕.๓	GDP ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ ๓.๔

๑.๑.๒ นอกจากนี้ ...

๑.๑.๒ นอกจากนี้ หากต้องการให้ประเทศไทยสามารถหลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลาง (middle income trap) ไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วภายในปี ๒๕๗๕ ซึ่งประชากรจะต้องมีรายได้มากกว่า ๑๒,๗๔๖ เหรียญสหรัฐต่อปี โดยในปัจจุบันประเทศไทยมีรายได้เพียง ๕,๔๑๐ เหรียญสหรัฐต่อปี นั่นหมายถึงประเทศไทยจะต้องมีการลงทุนขยายตัวร้อยละ ๑๐ ต่อปี และมี GDP ขยายตัวร้อยละ ๖ ต่อปี อย่างต่อเนื่องในอีก ๑๗ ปีข้างหน้า ดังนั้น หากต้องการที่จะบรรลุเป้าหมายดังกล่าวข้างต้นแล้วจึงจำเป็นต้องมีการกำหนดกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ชัดเจนและมีมาตรการสนับสนุนเพื่อชักจูงการลงทุนบริษัทชั้นนำจากทั่วโลกให้มาลงทุนในประเทศไทยเพื่อช่วยยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยพัฒนาจากโครงสร้างเศรษฐกิจที่พึ่งพาการผลิต (Manufacturing and asset based industry) ไปสู่โครงสร้างเศรษฐกิจการผลิตสมัยใหม่ที่ใช้ความรู้การผลิตขั้นสูงเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและพัฒนาคุณภาพสินค้าและบริการ (Knowledge based industry)

๑.๒ มติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน ๒๕๕๘ เห็นชอบนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในรูปแบบคลัสเตอร์ โดยเน้นคลัสเตอร์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศในอนาคต จำนวน ๖ คลัสเตอร์ ได้แก่ Super Cluster จำนวน ๔ คลัสเตอร์ คือ ๑) คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน ๒) คลัสเตอร์เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์โทรคมนาคม ๓) คลัสเตอร์ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ๔) คลัสเตอร์ดิจิทัล และคลัสเตอร์เป้าหมายอื่น ๆ อีกจำนวน ๒ คลัสเตอร์ คือ ๑) คลัสเตอร์เกษตรแปรรูป และ ๒) คลัสเตอร์สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม รวมทั้งมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนนโยบายดังกล่าวให้เป็นรูปธรรม รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

๑.๓ ผลการดำเนินการที่ผ่านมา

๑.๓.๑ กระทรวงการคลังได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนภาคเอกชน โดยมีกระทรวงการคลัง กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการเพื่อศึกษาและเสนอแนะแนวทางการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ซึ่งจะเป็ปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engines) ของประเทศ รวมถึงการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม (Cluster) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๓

๑.๓.๒ คณะทำงานฯ ได้ศึกษาและมีข้อเสนอแนะแนวทางการส่งเสริมอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ รวมถึงมาตรการสนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เสร็จสิ้นแล้ว รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๔ และ ๕

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถหลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วภายในปี ๒๕๗๕ โดยประเทศไทยจะต้องมีการลงทุนขยายตัวร้อยละ ๑๐ ต่อปี และมี GDP ขยายตัวร้อยละ ๖ ต่อปีอย่างต่อเนื่องในอีก ๑๗ ปีข้างหน้า ซึ่งจำเป็นต้องมีการกำหนดกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพที่สามารถสร้างผลกระทบในการผลักดันการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศทั้งในระยะสั้นและระยะยาว จึงเห็นควรมีข้อเสนอ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) และมาตรการสนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรม เสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา

๓. สาระสำคัญ ข้อเท็จจริง และข้อกฎหมาย

ประเทศไทยสามารถผลักดันการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ (S-curve) ได้ใน ๒ รูปแบบ ได้แก่ รูปแบบที่ ๑ คือ First S-curve ซึ่งเป็นการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมที่มีอยู่แล้วในประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ปัจจัยผลิตโดยการลงทุนชนิดนี้จะส่งผลต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะสั้นและระยะกลาง แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มอุตสาหกรรม

ในปัจจุบันนั้นไม่เพียงพอที่จะทำให้เศรษฐกิจของประเทศไทยเติบโตได้อย่างก้าวกระโดด จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนา S-curve ในรูปแบบที่ ๒ คือ New S-curve ควบคู่ไปด้วย ซึ่งเป็นรูปแบบของการลงทุนในอุตสาหกรรมใหม่ เพื่อเปลี่ยนรูปแบบสินค้าและเทคโนโลยี โดยอุตสาหกรรมใหม่หรืออุตสาหกรรมอนาคตเหล่านี้จะเป็นกลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engines) ของประเทศ ซึ่งการต่อยอดอุตสาหกรรมเดิมจะสามารถเพิ่มรายได้ของประชากรได้ประมาณร้อยละ ๗๐ จากเป้าหมาย ส่วนอีกร้อยละ ๓๐ จะมาจากอุตสาหกรรมใหม่

๓.๑ การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ

๓.๑.๑ การต่อยอด ๕ อุตสาหกรรมเดิมที่มีศักยภาพ (First S-curve) ประกอบด้วย

- ๑) อุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ (Next-Generation Automotive)
- ๒) อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics)
- ๓) อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Affluent, Medical and Wellness Tourism)
- ๔) การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology)
- ๕) อุตสาหกรรมการแปรรูปอาหาร (Food for the Future)

๓.๑.๒ การเติม ๕ อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ประกอบด้วย

- ๑) อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ (Robotics)
- ๒) อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics)
- ๓) อุตสาหกรรมเชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ (Biofuels and Biochemicals)
- ๔) อุตสาหกรรมดิจิทัล (Digital)
- ๕) อุตสาหกรรมการแพทย์ครบวงจร (Medical Hub)

ทั้งนี้ ๑๐ อุตสาหกรรมดังกล่าวเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและเป็นที่สนใจของนักลงทุนทั่วโลก ซึ่งจะมีบทบาทสำคัญในการผลักดันเศรษฐกิจของไทยในอนาคต โดยขณะนี้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอยู่ระหว่างการจัดทำมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้สอดคล้องกับ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมายดังกล่าวข้างต้น

๓.๒ มาตรการสนับสนุนที่สำคัญในการผลักดันให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย

จากผลการประมวลโดยการสัมภาษณ์นักลงทุนและเจ้าของเทคโนโลยีรายสำคัญทั่วโลกกว่า ๗๐ ราย พบว่า มาตรการส่งเสริมการลงทุนของประเทศไทยโดยทั่วไปยังไม่เพียงพอที่จะดึงดูดให้เกิดการลงทุนได้สำเร็จ นอกจากนี้ยังมีความจำเป็นที่จะต้องมีการส่งเสริมการลงทุนที่มีความยืดหยุ่นเพียงพอต่อการใช้วีธีเจรจาแก่นักลงทุนเป็นรายๆ ไป ดังนั้น การส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมายให้ประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมจำเป็นต้องมีมาตรการสนับสนุนในด้านต่าง ๆ ทั้งที่เป็นมาตรการในภาพรวม มาตรการสนับสนุนในแต่ละคลัสเตอร์ และการส่งเสริมการลงทุนที่มีความยืดหยุ่น ซึ่งอาจจัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย และมีคณะกรรมการเร่งรัดการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อทำหน้าที่ “คัดเลือก-เจรจา” โครงการลงทุนรายสำคัญและนำเสนอผลการเจรจาให้กับคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยมีรายละเอียดในแต่ละประเด็น ดังนี้

๓.๒.๑ มาตรการที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงการคลัง

มาตรการที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงการคลังเป็นมาตรการทางด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษีและการสนับสนุนเงินทุน ประกอบด้วย

กลุ่มมาตรการ ...

กลุ่มมาตรการ	ลำดับ	มาตรการ
มาตรการสนับสนุน ในภาพรวม	๑.	การจัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย
	๒.	การกำหนดสิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ๑๐-๑๕ ปี สำหรับ กิจการที่มีความสำคัญสูงใน Super Cluster
	๓.	การกำหนดสิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาสำหรับผู้เชี่ยวชาญ ชั้นนำระดับนานาชาติใน Super Cluster
มาตรการสนับสนุน คลัสเตอร์ยานยนต์ สมัยใหม่ (Next- Generation Automotive)	๔.	ยกเว้นอากรขาเข้ารถยนต์แบบหรือของที่นำเข้ามาเพื่อการวิจัยและพัฒนา หรือทดสอบ
มาตรการสนับสนุน คลัสเตอร์การเกษตร และเทคโนโลยีชีวภาพ (Agriculture and Biotechnology)	๕.	สนับสนุนการใช้พลาสติกชีวภาพ เช่น - ให้นำค่าใช้จ่ายจากการใช้พลาสติกชีวภาพไปหักเป็นค่าลดหย่อนภาษีได้ - เพิ่มสัดส่วนการจัดซื้อผลิตภัณฑ์พลาสติกชีวภาพของหน่วยงานภาครัฐ
มาตรการสนับสนุน คลัสเตอร์หุ่นยนต์ (Robotics)	๖.	แก้ไขโครงสร้างอากรขาเข้าชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตหรือ ให้บริการ Automation and Robotics หรือใช้มาตรา ๑๒ ของ กระทรวงการคลัง เนื่องจากอัตราอากรของชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์สูงกว่า ผลิตภัณฑ์ เช่น Servo Motor มีอากรร้อยละ ๑๐ ขณะที่แขนกล อเนกประสงค์มีอากรร้อยละ ๑
	๗.	ยกเว้นอากรขาเข้าของที่นำมาเพื่อทำ R&D หรือทดสอบ
	๘.	หักค่าใช้จ่ายมากกว่า ๑ เท่า สำหรับการซื้อสินค้า Automation and Robotics ที่อยู่ในบัญชีนวัตกรรมแห่งชาติ
	๙.	หักค่าเสื่อมอัตราเร่งเมื่อลงทุนโดยใช้ Automation and Robotics
	๑๐.	จัดตั้งโครงการพัฒนาผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรม Automation and Robotics โดยรัฐร่วมลงทุนกับบริษัทขนาดใหญ่ (บริษัทลงทุนในสัดส่วนที่สูงกว่า)
	๑๑.	ให้มีการชดเชยดอกเบี้ยเงินกู้ในการลงทุนแก่ผู้ประกอบการไทยเพื่อการผลิต อุปกรณ์และชิ้นส่วนอากาศยานและอวกาศ
มาตรการสนับสนุน คลัสเตอร์การบินและ โลจิสติกส์ (Aviation and Logistics)	๑๒.	ยกเว้นอากรขาเข้าของที่นำมาเพื่อทำ R&D หรือการทดสอบ

๓.๒.๒ มาตรการที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น ๆ

มาตรการที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น ๆ เป็นมาตรการให้สิทธิประโยชน์ การพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรค ประกอบด้วย มาตรการสนับสนุนในภาพรวม และมาตรการสนับสนุนเฉพาะคลัสเตอร์ รายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย ๕

๓.๒.๓ การจัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย

ปัจจุบันวิธีการและสิทธิประโยชน์ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนไม่เพียงพอที่จะชักจูงนักลงทุนรายสำคัญๆ ของโลกให้มาลงทุนในประเทศไทยจึงจำเป็นต้องปรับวิธีการมาสู่การเจรจากับนักลงทุนที่สำคัญเป็นราย ๆ ไป โดยเฉพาะนักลงทุน/บริษัท/เจ้าของเทคโนโลยีระดับโลก เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ยุโรป และสหรัฐอเมริกา เป็นต้น ซึ่งจะผลักดันให้เกิดการลงทุนในแต่ละอุตสาหกรรมในอนาคต ดังนั้น เพื่อให้มีระบบการส่งเสริมการลงทุนที่มีความยืดหยุ่นเพียงพอต่อการเจรจากับนักลงทุนที่สำคัญเป็นรายๆ จึงจำเป็นต้องมีการจัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อสนับสนุนการลงทุนของภาคเอกชน

๓.๓ กลไกการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย

ความสำเร็จของการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย จำเป็นต้องมีกลไกการขับเคลื่อน โดยการแต่งตั้งคณะกรรมการเร่งรัดการลงทุนอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งจะจัดตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย รองนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน และมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมเป็นคณะกรรมการ โดยมีเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เป็นอนุกรรมการและเลขานุการ เพื่อทำหน้าที่ “คัดเลือก-เจรจา” โครงการลงทุนรายสำคัญที่จะให้สิทธิประโยชน์เพิ่มเติม ซึ่งจะให้อุตสาหกรรมเป้าหมายเกิดขึ้นได้โดยเร็ว และนำเสนอผลการเจรจาให้กับคณะกรรมการนโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งมีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน เพื่อการพิจารณาอนุมัติต่อไป ทั้งนี้ สิทธิประโยชน์เพิ่มเติมในการเจรจาที่นอกเหนือจากสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุนของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ประกอบด้วย

มาตรการ	ลำดับ	รายละเอียด
มาตรการการเงิน	๑.	จัดตั้งกองทุนเพื่อส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อสนับสนุนการลงทุนภาคเอกชน โดยให้เงินสนับสนุน (Grant) ขดเชยดอกเบี้ยเงินกู้ยืม (Loan) หรือเพื่อเป็นทุนสำหรับผู้ลงทุนภาคเอกชนที่มีการลงทุนสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่กำหนด รวมทั้งสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาและการให้เงินอุดหนุนสถาบันการศึกษาเพื่อสร้างบุคลากรที่มีคุณภาพ
มาตรการการคลัง	๒.	ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็น ๑๐ หรือ ๑๕ ปี (เพิ่มเติมจาก BOI ที่ให้ ๘ ปี)
	๓.	ลดภาษีรายได้นิติบุคคลเหลือ ๐ หรือไม่เกินร้อยละ ๑๕ ให้กับผู้เชี่ยวชาญ/ผู้ลงทุน/ผู้บริหารระดับสูง
	๔.	ปรับอัตราภาษีศุลกากรชิ้นส่วน วัตถุดิบ และสำเร็จรูป เพื่อขจัดความลักลั่น
มาตรการอื่น ๆ	๕.	ให้ถือหุ้นเกินร้อยละ ๕๐ ได้ โดยเฉพาะกิจการวิจัยและพัฒนา
	๖.	ให้ต่างชาติถือครองที่ดินได้ ๙๙ ปี
	๗.	สนับสนุนการอำนวยความสะดวกในการเข้าประเทศ และการทำงานในประเทศ สำหรับผู้เชี่ยวชาญ ผู้บริหาร และนักลงทุนต่างชาติในโครงการที่ได้รับการส่งเสริม

ทั้งนี้ มาตรการส่งเสริมการลงทุนและมาตรการสนับสนุนดังกล่าวข้างต้นจะนำไปใช้ร่วมกันในการผลักดันและขับเคลื่อนการลงทุนให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

- ๖ -

๔. ข้อเสนอของส่วนราชการ

กระทรวงอุตสาหกรรมขอเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา ดังนี้

๑. ให้ความเห็นชอบข้อเสนอ ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engine of Growth) จำนวน ๑๐ คลัสเตอร์ และมอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนไปพิจารณาศึกษาวิเคราะห์ในรายละเอียดเพื่อจัดทำนโยบายส่งเสริมการลงทุน ต่อไป

๒. ให้ความเห็นชอบมาตรการที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นมาตรการทางด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษีและการสนับสนุนเงินทุน และมอบหมายให้กระทรวงการคลังไปพิจารณามาตรการสนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์ต่อไป

๓. ให้ความเห็นชอบมาตรการที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการให้สิทธิประโยชน์การพัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรค และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณามาตรการสนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์ต่อไป

๔. ให้ความเห็นชอบกลไกการผลักดันการลงทุนในอุตสาหกรรมเป้าหมาย และมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมไปพิจารณารายละเอียดของร่างพระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษให้มีความสอดคล้องกับอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการฯ ที่จะแต่งตั้งขึ้นภายใต้พระราชบัญญัติเขตเศรษฐกิจพิเศษ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำกราบเรียนนายกรัฐมนตรีเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นางอรรชกา สีบุญเรือง)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม

สำนักขับเคลื่อนอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพของประเทศ

โทร ๐ ๒๒๐๒ ๔๒๔๐

โทรสาร ๐ ๒๖๔๔ ๘๘๑๗

ภาคผนวก ง

บันทึกข้อความ ที่ ศธ 6200/04357 เรื่อง ขอแจ้งรับรองโครงการวิจัยที่ส่งมาขอรับ
การพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยบูรพา
ลงวันที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2562



บันทึกข้อความ

ส่วนงาน สำนักงานอธิการบดี กองบริหารการวิจัยและนวัตกรรม โทร. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๒

ที่ ศธ ๖๒๐๐/ ๐๔๓๕๗

วันที่ ๑๐ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๖๒

เรื่อง ขอแจ้งรับรองโครงการวิจัยที่ส่งมาขอรับการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยบูรพา

เรียน ว่าที่ร้อยตรี มัธยม ยุวมิตร (คณะโลจิสติกส์)

ตามที่ท่านได้ส่งเอกสารโครงการวิจัยเพื่อขอรับการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ ในหัวข้อโครงการวิจัย เรื่อง ปัญหาในทางการค้าระหว่างประเทศที่มีผลกระทบต่อมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงิน ของผู้ขนส่งทางทะเล: กรณีศึกษา บริษัท อันจิน ชิปปิ้ง จำกัด นั้น

บัดนี้ คณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยบูรพา ได้พิจารณาตาม วิธีดำเนินการมาตรฐาน (Standard Operating Procedures, SOP) ฉบับที่ ๑ พ.ศ. ๒๕๖๐ ที่ได้ประกาศใช้ เมื่อวันที่ ๙ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๐ แล้วว่า โครงการวิจัยดังกล่าวไม่ได้ทำการศึกษาวิจัยในมนุษย์ จึงเห็นสมควร ให้ดำเนินการวิจัยได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

จิรัช วัฒน

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิฑูรย์ แจ่มเอี่ยม)

ประธานคณะกรรมการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

มหาวิทยาลัยบูรพา