

ความรับผิดชอบทางแพ่งในการขนส่งสินค้าอันตราย



นางสาวพิมสิริ อึ้งขจรกุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2550

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CIVIL LIABILITY FOR CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS

Miss Pimsiri Ungkhajornkul

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws Program in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2007

Copyright of Chulalongkorn University

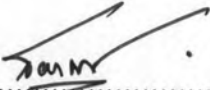
500614


หัวข้อวิทยานิพนธ์	ความรับผิดชอบทางแพ่งในการขนส่งสินค้าอันตราย
โดย	นางสาวพิมพ์สิริ อึ้งขจรกุล
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม (ถ้ามี)	อาจารย์ ดร. จุฬิา สุขมานพ


คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทมหาบัณฑิต

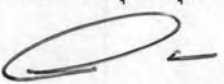

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์
(รองศาสตราจารย์นิติพันธุ์ เชื้อบุญชัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์สุมานิต เกิดสมเกียรติ)


..... อาจารย์ที่ปรึกษา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม (ถ้ามี)
(อาจารย์ ดร. จุฬิา สุขมานพ)


..... กรรมการ
(ศาสตราจารย์ ดร. ไผทชิต เอกจริยกร)

พินิติ อิงขจรกุล : ความรับผิดทางแพ่งในการขนส่งสินค้าอันตราย. (CIVIL LIABILITY FOR CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS) อ. ที่ปรึกษา: ผศ. ชัยนติ ไกรกาญจน์, อ.ที่ปรึกษาร่วม: อ. ดร. จุฬา สุขมานพ, 167 หน้า.

ในปัจจุบัน ประเทศไทยได้มีนำเข้าสินค้าอันตรายเพื่อใช้ในทางอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม เกษตรกรรม หรือ ใช้ในทางครัวเรือน มากขึ้นทุกปีๆ การขนส่งจึงเข้ามามีบทบาทมากในการที่จะทำให้อันตรายเหล่านั้นถึงมือผู้บริโภคได้ แต่แม้จะมีหลักเกณฑ์ที่ให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดแล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายอันส่งผลกระทบต่อชีวิต สุขภาพ อนามัยของมนุษย์หรือทรัพย์สินและอาจจะก่อให้เกิดมลพิษทางสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิด กำหนดให้ผู้ที่จะต้องรับผิด คือ ผู้ที่ครอบครองสินค้าอันตรายหรือยานพาหนะในขณะที่เกิดความเสียหาย แต่บุคคลดังกล่าวที่เป็นผู้ขับขี่หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งอยู่ในสถานะทางการเงินไม่เพียงพอในการชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นจำนวนมากได้ ต่อมาได้มีพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการครอบครองสินค้าอันตราย แต่ก็ยังไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศตาม Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD) ที่ว่าด้วยเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งที่จะต้องมีการจำกัดความรับผิดเอาไว้ เพราะหากให้ผู้ขนส่งรับภาระในเรื่องค่าสินไหมทดแทนในจำนวนที่สูงแล้ว ผู้ขนส่งก็อาจจะปรับค่าระวางการขนส่งให้สูงขึ้นและจะส่งผลกระทบต่อในเรื่องราคาของสินค้าที่อาจจะต้องปรับสูงขึ้นตามไปด้วย

ผู้เขียนจึงมีข้อเสนอแนะว่าประเทศไทยควรมีกฎหมายเฉพาะที่ว่าด้วยเรื่องความรับผิดทางแพ่งในการขนส่งสินค้าอันตรายโดยนำหลักการของ Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD) มาปรับใช้ โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายคนอื่นๆ ที่ไม่ได้ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กฎหมายบัญญัติไว้เกี่ยวกับการจัดการสินค้าอันตรายจะต้องเป็นผู้รับผิดโดยตรง จัดให้มีระบบประกันภัยภาคบังคับ และจัดตั้งกองทุนทดแทนความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตราย ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างเพียงพอและในขณะเดียวกันก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อถึงธุรกิจของผู้ขนส่งสินค้าอันตรายมากเกินไปนัก

สาขาวิชา นิติศาสตร์
ปีการศึกษา 2550

ลายมือชื่อนิติ.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....
ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

4786290634 : MAJOR LAWS

KEY WORD: DANGEROUS GOODS / CIVIL LIABILITY / CRTD

PIMSIRI UNGKHAJORNKUL : CIVIL LIABILITY FOR CARRIAGE OF DANGEROUS GOODS.

THESIS ADVISOR : ASST.PROF. CHAYANTI GREIGARN, THESIS COADVISOR :
CHULA SUKMANOP, Ph.D., 167 pp.

At present. Thailand has been yearly importing increasing quantities of dangerous goods for use in industries, commerce, agriculture and in household. Transportation or carriage of such goods thus play very important role in enabling such goods reaching consumers. Even though there exist strict regulations for carriers to follow, accidents still occur during the carriage causing damage to human lives, health, properties as well as environment., According to civil and commercial code those who are liable for damages arising from the carriage of dangerous goods are those who take control of goods or vehicle or performing such goods when danger occur. As a rule the said persons are normally drivers or employee of the carriers and these people do not have enough financial resources to pay for the actual damages arising from such damage which are usually of large magnitudes. In an effort to solve the said problem, The Dangerous Substances Act B.E. 2535 and The Protect and Promotion of Environment Act B.E. 2535 were enacted but they still fail to conform with International Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessel (CRTD) due to the fact that there has to be a limit liability on the damage borne by the carriers are required to pay for very large amount arise from damages during carriage. The carriers will have to adjust freight upwards which will in turn push up the price of such goods.

The writer would therefore propose that Thailand should enact specific law to govern civil liability for the carriage of dangerous goods by incorporating principles from Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels (CRTD) with provisions specifying clearly the party that will be directly liable for damage arising from the carriage such as carrier and/or any other person who fail to his duty to manage the dangerous goods by law, compulsory insurance and constituting funds for payment of damages arising from carriage of dangerous goods so that the party or parties sustaining damage will receive equitable compensation while the business of carriage will not be effected too much.

Field of Study : LAWS
Academic Year : 2007

Student's Signature : *Pimsiri*
Advisor's Signature : .. *Chayanti Greigarn*
Co-advisor's Signature : .. *Chula Sukmanop*

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้จะไม่สามารถสำเร็จลุล่วงไปได้โดยดี หากปราศจากความกรุณาและความอนุเคราะห์ของท่านทั้งหลายเหล่านี้

ท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ และท่านอาจารย์ดร. จุฬิา สุขมานพ ผู้เขียนขอกราบพระคุณท่านอาจารย์ทั้งสองอย่างสูงที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่ายิ่งของท่านทั้งสองให้แก่ผู้เขียน โดยการรับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาและอาจารย์ที่ปรึกษาร่วมตลอดจนได้ให้คำแนะนำชี้แนะแนวทาง และข้อคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ในการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์นี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ท่านผู้ช่วยศาสตราจารย์สุผานิต เกิดสมเกียรติ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่ายิ่งเป็นประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์และให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ในการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์นี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ท่านศาสตราจารย์ ดร. ไผทชิต เอกจริยกร ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่าเป็นกรรมการสอบวิทยานิพนธ์และให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์ในการปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์นี้ให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

นอกจากนี้แล้ว ผู้เขียน ขอกราบขอบพระคุณบิดามารดา ปู่ย่าตายาย ที่ได้อบรมเลี้ยงดู ส่งเสริมและคอยช่วยเหลือและให้กำลังใจผู้เขียนในทุกๆ ด้าน

ผู้เขียนขอขอบคุณพี่ๆ เพื่อนๆ น้องๆ ที่ได้ให้ความช่วยเหลือ และให้กำลังใจแก่ผู้เขียน จนทำให้วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลงได้ด้วยดี

หากวิทยานิพนธ์เล่มนี้จะมีประโยชน์อยู่บ้าง ผู้เขียนขออุทิศความดีดังกล่าวให้แก่บิดามารดา ปู่ย่าตายาย ครูบาอาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทความรู้ ผู้มีพระคุณทุกๆ ท่าน ส่วนข้อบกพร่องใดๆ ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	4
1.3 สมมติฐานของการวิจัย.....	4
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
1.5 วิธีการศึกษาวิจัย.....	5
บทที่ 2 รูปแบบและหลักเกณฑ์ในการขนส่งสินค้าอันตรายในประเทศไทย.....	6
2.1 รูปแบบในการขนส่งสินค้าอันตราย.....	12
2.1.1 การขนส่งสินค้าอันตรายทางน้ำ.....	13
2.1.2 การขนส่งสินค้าอันตรายทางบก.....	15
2.1.3 การขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ.....	17
2.1.4 การขนส่งสินค้าอันตรายทางท่อ.....	18
2.2 หลักเกณฑ์ในการขนส่งสินค้าอันตราย.....	19
2.2.1 การขนส่งทางน้ำ.....	22
2.2.2 การขนส่งทางบก.....	23
2.2.3 การขนส่งทางอากาศ.....	26
2.2.4 การขนส่งทางท่อ.....	27
บทที่ 3 ปัญหาว่าด้วยเรื่องของความรับผิดในการขนส่งสินค้าอันตรายตามกฎหมายไทย	30
3.1 ปัญหาความรับผิดตามกฎหมายลักษณะสัญญาในการขนส่งสินค้าอันตราย.....	31
3.1.1 ความรับผิดของคู่สัญญารับขนส่งสินค้าอันตรายตามกฎหมายทั่วไป.....	32

	หน้า
3.1.1.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	34
3.1.1.2 ความรับผิดชอบของผู้ส่ง.....	36
3.1.1.3 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง.....	37
3.1.2 ความรับผิดชอบของคู่สัญญารับขนส่งสินค้าอันตรายตามกฎหมายเฉพาะ.....	38
3.1.2.1 ความรับผิดชอบของคู่สัญญารับขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ.....	38
3.1.2.1.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	39
3.1.2.1.2 ความรับผิดชอบของผู้ส่ง.....	41
3.1.2.1.3 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง.....	41
3.1.2.2 ความรับผิดชอบของคู่สัญญารับขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล.....	41
3.1.2.2.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.....	42
3.1.2.2.2 ความรับผิดชอบของผู้ส่ง.....	43
3.1.2.2.3 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง.....	45
3.1.2.3 ความรับผิดชอบของคู่สัญญารับขนส่งสินค้าอันตรายต่อเนื้อเรื่องหลาย รูปแบบ.....	45
3.1.2.3.1 ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อเรื่อง.....	46
3.1.2.3.2 ความรับผิดชอบของผู้ส่ง.....	47
3.1.2.3.3 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง.....	48
3.2 ปัญหาความรับผิดตามกฎหมายลักษณะละเมิดในการขนส่งสินค้าอันตราย.....	50
3.2.1 ความรับผิดชอบของบุคคลที่ครอบครองสินค้าอันตราย.....	50
3.2.2 สิทธิไต่เบี่ย.....	55
3.2.3 ค่าสินไหมทดแทน.....	56
3.2.4 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง.....	58
3.3. ปัญหาความรับผิดโดยผลของกฎหมายในการขนส่งสินค้าอันตราย.....	59
3.3.1 ความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายตาม พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535.....	59
3.3.1.1 ความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย.....	60
3.3.1.2 สิทธิไต่เบี่ย.....	62
3.3.1.3 ค่าสินไหมทดแทน.....	62
3.3.1.4 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง.....	63

	หน้า
3.3.2 ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535.....	64
3.3.2.1 ความรับผิดของบุคคลที่ก่อให้เกิดมลพิษ.....	64
3.3.2.2 สิทธิไต่เบี่ย.....	66
3.3.2.3 ค่าสินไหมทดแทน.....	66
3.3.2.4 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง.....	66
3.4 การเยียวยาชดเชยความเสียหายโดยวิธีอื่นนอกเหนือจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	67
3.4.1 การประกันภัย.....	68
3.4.1.1 การประกันวินาศภัย.....	68
3.4.1.2 การประกันชีวิต.....	72
3.4.1.3 การประกันภัยค้ำจุน.....	72
3.4.2 การตั้งกองทุนทดแทนความเสียหาย.....	76
บทที่ 4 หลักกฎหมายว่าด้วยเรื่องความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตรายตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ.....	79
4.1 หลักเกณฑ์ความรับผิดตาม Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels 1989.....	86
4.1.1 ความเป็นมาของอนุสัญญา.....	86
4.1.2 ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญา.....	87
4.1.3 ข้อยกเว้นการบังคับตามอนุสัญญา.....	90
4.1.4 หลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดตามอนุสัญญา.....	92
4.1.4.1 บุคคลที่จะต้องรับผิดตามอนุสัญญา.....	92
4.1.4.2 การจำกัดความรับผิด.....	96
4.1.4.3 สิทธิไต่เบี่ย.....	97
4.1.5 การประกันภัยและการจัดตั้งกองทุน.....	97
4.1.6 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องตามอนุสัญญา.....	99
4.1.7 การบังคับตามคำพิพากษาของศาล.....	100
4.2 หลักกฎหมายของประเทศอังกฤษว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย.....	101

4.3	วิเคราะห์เปรียบเทียบหลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องแก่กรณีกับหลักเกณฑ์ของ Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels 1989.....	113
4.3.1	บุคคลที่จะต้องรับผิดชอบ.....	114
4.3.2	ข้อยกเว้นและการจำกัดความรับผิด.....	114
4.3.3	การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน.....	115
4.3.4	หน้าที่ในการจัดหาประกันภัย.....	116
4.3.5	การจัดตั้งกองทุนทดแทนความเสียหาย.....	116
บทที่ 5	บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	117
5.1	บทสรุป.....	117
5.2	ข้อเสนอแนะ.....	120
	รายการอ้างอิง.....	132
	ภาคผนวก.....	136
	ก. Convention on Civil Liability for Damage caused during Carriage of Dangerous Goods by Road, Rail and Inland Navigation Vessels 1989.....	137
	ข. ตัวอย่างข้อมูลความปลอดภัยของสินค้าอันตราย.....	153
	ค. ตัวอย่างกรมธรรม์ประกันภัยการขนส่งสินค้าอันตราย.....	159
	ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	167

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1. มูลค่าของการนำเข้าและส่งออกสินค้าอันตราขในการจัดหมวดหมู่ ตามระบบฮาร์โมนีซ์.....	6