

ปัญหาการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษ ถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทตามกฎหมาย ขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมาย พาณิชย์นาวีของประเทศไทย*

ไพฑูริย์ เอกจริยกร**

บทคัดย่อ

เมื่อมีการนำหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินมาใช้ในการกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และร่างกฎหมายขนส่งและร่างกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย ได้พบว่ามีข้อกำหนดหลักเกณฑ์ในการแปลงค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทที่แตกต่างกัน ซึ่งทำให้เกิดปัญหาที่น่าพิจารณาตามมาว่า หลักเกณฑ์ในการแปลงค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายและร่างกฎหมายดังกล่าว เป็นหลักเกณฑ์ที่ถูกต้องหรือไม่ และสมควรกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ให้เหมือนกัน ซึ่งคำตอบในเรื่องนี้คือ ในกรณีที่ประเทศไทยได้เข้าหรือจะเข้าเป็นภาคีสัญญาหรือความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ หรือกฎหมายพาณิชย์นาวี และอนุสัญญาหรือความตกลงดังกล่าวได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินตราของประเทศไว้ ประเทศไทยต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวเหมือนกับที่อนุสัญญาหรือความตกลงได้กำหนดไว้ หรือแม้ประเทศไทยไม่ได้เป็นหรือจะไม่ใช่ภาคีสัญญาหรือความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี ก็ควรกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการแปลงค่าไว้ให้เหมือนกับที่อนุสัญญาหรือความตกลงดังกล่าวกำหนดไว้เช่นกัน

คำสำคัญ : กฎหมายพาณิชย์นาวี กฎหมายขนส่ง หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน สกุลเงินบาท

* บทความนี้เป็นบทความเพื่อเผยแพร่งานวิจัยเรื่อง “ปัญหาการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทย”

** ศาสตราจารย์ประจำ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์



Abstract

When the Special Drawing Rights was introduced in various transport laws, draft transport and maritime laws of Thailand. It has been found that the rules for the conversion of the Special Drawing Rights into Thai Baht are different. This causes problems to be considered that these rules are correct or not and should be the same. The answer to this is whether Thailand is party or will be party to convention or agreement relating to transport or maritime laws which provide the rules for the conversion of the Special Drawing Rights into the national currency or not, the rules for the conversion of the Special Drawing Rights into Thai Baht should be the same as the convention or agreement.

Keywords : maritime law, shipping law, Special Drawing Rights Thai Baht

เนื่องจากในช่วงระยะเวลาประมาณ 20 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ตราพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ตลอดจนกฎหมายพาณิชย์เพิ่มมากขึ้น และยังจะต้องมีการตรากฎหมายในกลุ่มนี้อีกเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในอนาคต แต่แรกเริ่มนั้นในกรณีที่มีการกำหนดถึงหน่วยเงินตราที่จะต้องนำมาใช้ในพระราชบัญญัติต่าง ๆ ดังกล่าว ได้มีการกำหนดเป็นสกุลเงินบาท เช่น ในเรื่องของการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเล ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของที่ขนส่งแล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่ากัน (มาตรา 58) เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ใช้บังคับมาระยะเวลาหนึ่งประมาณในช่วงราวปี พ.ศ. 2540 และ 2541 ประเทศไทยเกิดวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจ ค่าเงินบาทอ่อนตัวเป็นอย่างมาก ทำให้มูลค่าจริงของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวลดน้อยลงเหลือประมาณครึ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นเรื่องที่ไม่เหมาะสม จึงมีความคิดว่าเป็นไปได้หรือไม่ว่า ต่อไปข้างหน้าในระบบกฎหมายไทยจะมีการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดหรือความรับผิดของผู้ขนส่งโดยใช้หน่วยเงินตราซึ่งเป็นหน่วยเงินตราสากลระหว่างประเทศ ที่มีเสถียรภาพไม่แกว่งตัวมากเกินไป โดยเฉพาะอย่างการนำหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Right)¹ ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศมาใช้ เพราะหากเป็นเช่นนั้นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจะรู้ถึงมูลค่าแท้จริงของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งหรือบุคคลที่ต้องรับผิดได้ และจะเป็นไปได้หรือไม่ที่ฝ่ายต่าง ๆ ที่รับผิดชอบในกระบวนการตราพระราชบัญญัติของไทยจะยอมรับการกำหนดเช่นนั้น

ต่อมาเรื่องดังกล่าวได้เกิดขึ้นเมื่อประเทศไทยได้ร่วมกับกลุ่มประเทศต่าง ๆ ในประชาคมอาเซียนในการจัดทำ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 (Asean Framework Agreement on Multimodal Transport of 2005) ซึ่งมีการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยใช้หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินของกองทุนระหว่างประเทศ เพื่อให้กรอบความตกลงดังกล่าวมีเกณฑ์ที่สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (United Nations Convention on Multimodal Transport of 1980) และ UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents และเนื่องจากเป็นหลักเกณฑ์กลางที่ใช้ร่วมกันในกลุ่มประเทศประชาคมอาเซียนจึงไม่สามารถใช้สกุลเงินของประเทศใดประเทศหนึ่งในกลุ่มประเทศประชาคมอาเซียนได้ เมื่อประเทศไทยเห็นชอบกับกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่ง

¹หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Rights) (SDRs) เป็นสินทรัพย์ในสกุลเงินสมมติที่สร้างขึ้นโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) และจัดสรรให้ประเทศสมาชิกถือครอง เพื่อใช้เสริมเงินสำรองระหว่างประเทศและเสริมสภาพคล่อง เพื่อให้สอดคล้องกับการขยายตัวของการค้าและการเงิน

สุวัชชัย ใจซื่อ และปณตกริ ศุภอมรกุล, การปรับปรุงการบันทึกสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Rights-SDRs) และผลกระทบ ต่อการจัดทำข้อมูล, https://www.bot.or.th/Thai/Statistics/Articles/Doc_Lib_statisticsHorizon/WP_SDR_v6.pdf, สืบค้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2559, วิกิพีเดีย สารานุกรมเสรี, สิทธิพิเศษถอนเงิน, <https://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B8%AA%E0%B8%B4%E0%B8%97%E0%B8%98%E0%B8%B4%E0%B8%9E%E0%B8%B4%E0%B9%80%E0%B8%A8%E0%B8%A9%E0%B8%96%E0%B8%AD%E0%B8%99%E0%B9%80%E0%B8%87%E0%B8%B4%E0%B8%99>, สืบค้นวันที่ 18 กรกฎาคม 2559



ต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการต้องการมีกฎหมายเฉพาะในเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ดังนั้นจึงการยกย่องพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ที่มีสาระสำคัญตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว โดยต้องมีการนำหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินของกองทุนการเงินระหว่างประเทศมาใช้แก่การจำกัดความรับผิดชอบผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้หลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นไปตามความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 ด้วยเหตุดังกล่าวทำให้ฝ่ายต่าง ๆ ในกระบวนการตราพระราชบัญญัติฉบับนี้ยอมรับให้มีการกำหนดให้นำหน่วยเงินตราสากลระหว่างประเทศที่ไม่ใช่สกุลเงินบาทมาใช้ในกฎหมายรับขนของประเทศไทยเป็นครั้งแรก ซึ่งถือว่าเป็นเรื่องโชคดียิ่งของประเทศไทยในเรื่องนี้ที่นับว่าเป็นเรื่องใหม่ เพราะหากไม่มีกรอบความตกลงดังกล่าวที่ประเทศไทยเห็นด้วยและต้องปฏิบัติตามในอนาคตเมื่อกรอบความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับ การกำหนดให้ใช้หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินของกองทุนการเงินระหว่างประเทศมาใช้กับเรื่องทางแพ่งในกฎหมายขนส่งอาจเป็นเรื่องที่ถูกโต้แย้งหรือถกเถียงกันเป็นอย่างมากกว่าจะหาข้อสรุปได้

แม้มีการกำหนดให้นำหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินมาใช้ในการจำกัดความรับผิดชอบผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่เมื่อศาลมีคำพิพากษาให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้สิทธิเรียกร้อง ในที่สุดก็ต้องมีการชำระค่าเสียหายเป็นสกุลเงินบาท จึงต้องมีการกำหนดถึงหลักเกณฑ์ในการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทว่าจะใช้อัตราแลกเปลี่ยนเท่าใดและใช้วันใดเป็นวันแลกเปลี่ยน เพราะมีทางเลือกได้หลายทางตั้งแต่วันที่เกิดสิทธิเรียกร้อง วันที่มีการฟ้องคดี หรือวันที่มีคำพิพากษาของศาลถึงที่สุด ช่วงระยะเวลาดังกล่าวตั้งแต่แรกจนสิ้นสุดที่มีคำพิพากษาอาจใช้เวลาหลายปี ซึ่งจะก่อให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้สิทธิเรียกร้องได้ ดังนั้นมาตรา 35 ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จึงกำหนดให้การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหาย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย

ต่อมาเมื่อมีการตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 และพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 ได้มีการนำหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินของกองทุนการเงินระหว่างประเทศมาใช้ในการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบผู้ขนส่งในพระราชบัญญัติทั้ง 2 ฉบับดังกล่าวเพื่อให้เป็นไปตามความตกลงของกลุ่มอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง ที่กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบผู้ขนส่งเป็นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ จึงมีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทโดยมีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เนื่องจากผู้ร่างหลักของพระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับเป็นผู้ร่างหลักเดียวกัน โดยเห็นว่าเมื่อมีพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวไปใช้และพระราชบัญญัตินี้สามารถผ่านการพิจารณาเห็นชอบจากฝ่ายต่าง ๆ ในกระบวนการตรา

พระราชบัญญัติแล้ว การนำหลักการเดียวกันมากำหนดไว้ในพระราชบัญญัติอีก 2 ฉบับย่อมไม่เป็นปัญหาและจะได้เป็นหลักเกณฑ์เดียวกัน

แต่ต่อมาได้มีการตราพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และมีผลใช้บังคับแล้ว โดยกรรมการที่รับผิดชอบในการร่างพระราชบัญญัตินี้บางคนเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมในการร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 และพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 ในการกำหนดจำนวนเงินความรับผิดและจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง เพื่อให้เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air of 1999)² ซึ่งอนุสัญญานี้ได้กำหนดความรับผิดและจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งโดยใช้หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ และได้กำหนดถึงหลักเกณฑ์ในการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินของประเทศต่าง ๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญาและเป็นสมาชิกกองทุนการเงินระหว่างประเทศไว้โดยให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่ศาลมีคำพิพากษา ซึ่งการที่ผู้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ได้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมากำหนดไว้ ทำนองเดียวกัน เพราะวัตถุประสงค์ประการหนึ่งนอกจากต้องการให้ประเทศไทยมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศแล้วยังมีความประสงค์ที่จะให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันว่าด้วยการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 ด้วย

ประเด็นปัญหาจึงเกิดขึ้น เพราะหลักเกณฑ์ในการแปลงค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทมีความแตกต่างกันโดยเฉพาะวันที่จะมีการนำอัตราแลกเปลี่ยนมาใช้ ซึ่งในพระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับก่อนหน้านั้นการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาทให้คำนวณ ณ เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหาย โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย แต่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ได้กำหนดให้การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินให้เป็นสกุลเงินบาท ให้คำนวณ ณ วันที่ศาลมีคำพิพากษา โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ความแตกต่างดังกล่าวก่อให้เกิดความไม่สอดคล้องกันในระบบกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ของประเทศไทย และก่อให้เกิดปัญหาที่น่าพิจารณาตามมาว่า หลักเกณฑ์ในการแปลงค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามพระราชบัญญัติทั้ง 3 ฉบับที่เกิดขึ้นก่อนพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 เป็นหลักเกณฑ์ที่ถูกต้องหรือไม่ หลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวตามพระราชบัญญัตินี้ฉบับใดเป็นเรื่องที่ถูกต้อง และสมควรหรือไม่ที่จะมีการแก้ไขหรือกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ให้เหมือนกันและใช้เป็นแนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์ในการแปลงค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาท

²มีการเรียกว่า อนุสัญญาเพื่อการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ ค.ศ. 1999 เช่นกัน



ตามร่างพระราชบัญญัติต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และเกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในอนาคต

เพื่อหาคำตอบในเรื่องนี้ผู้วิจัยจึงทำการศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศและความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการศึกษาและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และพาณิชย์นาวีของประเทศไทย เช่น

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับกฎหมายขนส่งทะเลระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading Brussels of 1924) (Hague Rules 1924) และพิธีสาร ค.ศ. 1968 และ ค.ศ. 1979 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea of 1978) (Hamburg Rules) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศโดยทางทะเลไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009 (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea of 2009) อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนคนโดยสารทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1974 (Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea of 1974) (PAL) และพิธีสาร ค.ศ. 1976 และ ค.ศ. 2002

2. อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางน้ำภายใน ได้แก่ อนุสัญญาบูดาเปสต์ว่าด้วยการรับขนของทางน้ำภายใน ค.ศ. 2000 (Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway of 2000) (CMNI)

3. อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับกฎหมายขนส่งถนนระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 Convention on the Contract for the International Carriage Goods by Road of 1956) (CMR) และพิธีสาร ค.ศ. 1978 ภาคผนวก 10 ของเงื่อนไขการขนส่งความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Annex 10: Conditions of Transport to the GMS Cross-border Transport Agreement) อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (Convention on the Contract for the International Carriage of Passenger and Luggage by Road of 1973) (CVR) และพิธีสาร ค.ศ. 1978 ภาคผนวก 5 ว่าด้วยการข้ามแดนของบุคคลตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Annex 5: Cross-Border Movement of people of Great Mekong Subregion Cross Border Agreement)

4. อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับกฎหมายขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air 1929) (Warsaw Convention)

และ พิธีสาร ค.ศ. 1955, ค.ศ. 1971 พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 1 ค.ศ. 1975, พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 2 ค.ศ. 1975, พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 3 ค.ศ. 1975, พิธีสารเพิ่มเติมฉบับที่ 4 ค.ศ. 1975 และอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ.1999 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air of 1999)

5. อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ: อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (The Convention concerning International Carriage by Rail of 1980) เฉพาะภาคผนวก (Appendix) A กฎเกณฑ์ที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับสัญญารับขนคนโดยสารและสัมภาระทางรถไฟระหว่างประเทศ (Uniform Rules concerning the Contract for International Carriage of Passengers and Luggage by Rail) (CIV) และภาคผนวก (Appendix) B: กฎเกณฑ์ที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเกี่ยวกับสัญญารับขนของทางรถไฟ (Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail) (CIM)

6. อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้แก่ อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods 1980), กฎเกณฑ์ของ UNCTAD/ICC ว่าด้วยเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1991 (UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents of 1991) กรอบความตกลงของอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 2005 (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport of 2005)

7. อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเล³ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเล ค.ศ. 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea Going Vessels of 1924) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเล ค.ศ. 1957 (International Convention relating to the Limitation

³Francesco berlingieri, International Maritime Conventions (Volume 1): The Carriage of Goods and Passengers by Sea, (New York: Inforama law form Routledge),2014, IMO, Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (PAL), [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-\(PAL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-(PAL).aspx), สืบค้นเมื่อวันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2559, IMO, International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC), [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx), สืบค้นวันที่ 17 ธันวาคม 2559, IMO, Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-limitation-of-liability-for-maritime-claims-\(llmc\).aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/convention-on-limitation-of-liability-for-maritime-claims-(llmc).aspx), สืบค้นวันที่ 17 ธันวาคม 2559, IMO, International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage (BUNKER) [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-\(BUNKER\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Bunker-Oil-Pollution-Damage-(BUNKER).aspx), สืบค้นวันที่ 4 กันยายน 2559



of the Liability of Owners of Sea-Going Ships of 1957) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage of 1969) (CLC 1969) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage of 1971) (Fund 1971) อนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดชอบเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976 (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 1976) (LLMC 1976) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบและการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการขนส่งอันตรายและเป็นพิษทางทะเล ค.ศ.1996 (International Convention on Liability and Compensation for Damage in connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea of 1996) (HNS 1996) อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษจากน้ำมันในถังเชื้อเพลิง ค.ศ. 2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage of 2001) (BUNKER 2001) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าในการค้าระหว่าง ประเทศ ค.ศ. 1991 (United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade of 1991) (OTT 1991)⁴ รวมทั้งพิธีสารที่แก้ไขอนุสัญญาดังกล่าวมาแล้ว (ถ้ามี)

จากการศึกษาอนุสัญญาและความตกลงต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นพบว่า หลักเกณฑ์การแปลงหน่วยเงินตราสากลระหว่างประเทศเป็นเงินสกุลของแต่ละประเทศตามกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือความตกลงระหว่างประเทศสรุปได้ดังนี้ คือ

1. ใช้เวลาที่เรือมาถึงท่าปลายทางเป็นเวลาที่มีการแปลงหน่วยเงินตราสากลระหว่างประเทศเป็นสกุลเงินของแต่ละประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924⁵

⁴UNCITRAL, United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade (Vienna, 1991), http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/_transport_goods_1991_Convention_operators.html, สืบค้นวันที่ 3 กันยายน พ.ศ.2559

⁵Article 9

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value. Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve to themselves the right of translating the sums indicated in this Convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national currency according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

2. ใช้วันตามที่กฎหมายของประเทศที่รับฟ้องคดีไว้กำหนดเป็นวันการแปลงหน่วยเงินตราสากลระหว่างประเทศเป็นสกุลเงินของแต่ละประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาที่เกี่ยวกับกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 ที่แก้ไขโดยพิธีสาร ค.ศ. 1979⁶

3. ใช้วันที่ศาลมีคำพิพากษาคดีเป็นวันแปลงหน่วยเงินตราสากลระหว่างประเทศเป็นสกุลเงินของแต่ละประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาที่เกี่ยวกับกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนส่งทางทะเล ค.ศ. 1978 อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999⁷

4. ใช้วันที่มีคำพิพากษาหรือวันที่คู่กรณีตกลงกันเป็นวันแปลงหน่วยเงินตราสากลระหว่างประเทศเป็นสกุลเงินของแต่ละประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาที่เกี่ยวกับกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี เช่น พิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1978 แก้ไขอนุสัญญาว่าด้วยการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980⁸

5. ใช้มูลค่า ณ วันที่มีการจัดตั้งกองทุนเป็นวันแปลงหน่วยเงินตราสากลระหว่างประเทศเป็นสกุลเงินของแต่ละประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาที่เกี่ยวกับกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 ที่แก้ไขโดยพิธีสาร ค.ศ. 1976⁹

⁶ Article 4§ 5 (d)

The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.

⁷ Article 23 § 1

The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions.

⁸ Article 31

1. The unit of account referred to in article 18 of this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in article 18 shall be converted into the national currency of a State according to the value of such currency on the date of the judgement or award or the date agreed upon by the parties

⁹ Article 5

9. (a) The amounts mentioned in paragraph 1 shall be converted into the national currency of the State in which the fund is being constituted on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the constitution of the fund. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State which is a member of the



6. ใช้วันที่สมาชิกกองทุนมีมติให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นวันแรกเป็นวันแปลงหน่วยเงินตราสากลระหว่างประเทศเป็นสกุลเงินของแต่ละประเทศที่เป็นภาคีสัญญาที่เกี่ยวกับกฎหมายขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 ที่แก้ไขโดยพิธีสาร ค.ศ.1992¹⁰

ในส่วนที่เกี่ยวกับกฎหมายไทย กฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีอยู่ 5 ฉบับ โดยมีการใช้หน่วยเงินตราที่แตกต่างกันแบ่งได้เป็น 2 กลุ่ม กล่าวคือ ในกลุ่มแรกได้ใช้สกุลเงินบาทเป็นหน่วยเงินตราในการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 กลุ่มที่สอง ได้ใช้หน่วยสิทธิตพิเศษถอนเงินเป็นหน่วยเงินตราในการกำหนดจำนวนเงินความรับผิดและจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 พระราชบัญญัติการรับขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 และพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

แต่การกำหนดหลักเกณฑ์ในการแปลงหน่วยเงินตราต่างประเทศที่เป็นหน่วยสิทธิตพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทยังมีความแตกต่างกันแยกได้เป็น 2 กลุ่ม กล่าวคือ ในกลุ่มแรกได้ใช้วันแปลงค่าหน่วยสิทธิตพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทโดยใช้เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 พระราชบัญญัติการรับขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 กลุ่มที่สอง ใช้วันแปลงค่าหน่วยสิทธิตพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทโดยใช้วันที่ศาลมีคำพิพากษา ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ซึ่งทำให้เห็นได้ชัดถึงความแตกต่างของหลักเกณฑ์ของกฎหมายทั้งสองกลุ่ม

ส่วนในร่างกฎหมายไทยในอนาคตที่อยู่ในรูปแบบของร่างพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีนั้น สรุปได้ว่า ในขณะนี้¹¹ มีร่างพระราชบัญญัติที่มีข้อมูลที่ได้รับการเปิดเผยให้ทราบอย่างต่อเนื่องประมาณ 4 ฉบับ ซึ่งทุกฉบับได้ใช้หน่วยสิทธิตพิเศษถอนเงินเป็นหน่วยเงินตราในการกำหนดความรับผิดหรือการจำกัดความรับผิดของบุคคลที่ต้องรับผิดเหมือนกัน ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิตเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเล พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิด

International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions.

¹⁰Article 4

(e) The amounts mentioned in this Article shall be converted into national currency on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the decision of the Assembly of the Fund as to the first date of payment of compensation.

¹¹ขณะที่มีการเขียนงานวิจัย

จากเรือ พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ.

แต่อย่างไรก็ตาม การกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องของการแปลงค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทยังมีความแตกต่างกันอยู่โดยแยกออกได้เป็น 5 กลุ่ม กลุ่มแรกใช้วันที่วางหลักทรัพย์เพื่อการจำกัดความรับผิดไว้ต่อศาล ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเล พ.ศ. กลุ่มที่สอง ใช้เวลาที่ได้มีการวางหลักประกัน ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. กลุ่มที่สาม ใช้วันที่สภาแห่งกองทุนมีมติให้จ่ายค่าสินไหมทดแทน ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. และกลุ่มที่สี่ ใช้วันเริ่มต้นอายุความตามมาตรา 30 โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ. และกลุ่มที่ห้า ได้แก่ ใช้วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของหรือถ้าไม่มีการส่งมอบ ให้คำนวณ ณ วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันควรส่งมอบ โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่...) พ.ศ.

หากนำกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันและร่างกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาหรือความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีก็จะพบความเหมือนและความแตกต่างที่สรุปได้ดังนี้ คือ

ประการแรก กฎหมายไทยใช้สกุลเงินบาทซึ่งเป็นเงินของประเทศไทยเป็นหน่วยเงินตราในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไม่ได้ใช้หน่วยเงินตราซึ่งเป็นหน่วยเงินสากลระหว่างประเทศ ดังเช่นที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาหรือความตกลง กฎหมายฉบับดังกล่าว คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พระพุทธศักราช 2464

ประการที่สอง กฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันและร่างกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ได้ใช้หน่วยเงินตราในการกำหนดความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบเหมือนกับที่อนุสัญญาหรือความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้บังคับอยู่และที่เป็นปัจจุบันมากที่สุด คือ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเล พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติ



การเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน อันเกิดจากเรือ พ.ศ. และร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ.

ประการที่สาม อย่างไรก็ตามหลักเกณฑ์ในการแปลงค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามข้อสังเกตประการที่สองข้างต้น ตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันและร่างกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีเมื่อเปรียบเทียบกับอนุสัญญาหรือความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้บังคับอยู่และที่เป็นปัจจุบันมากที่สุด พบว่ามีทั้งความเหมือนและความแตกต่างกัน

ก. ในส่วนที่เกี่ยวกับความเหมือน พบว่ามีดังต่อไปนี้

(1) การแปลงค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทใช้วันที่ศาลมีคำพิพากษา ซึ่งเหมือนกับที่อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันเพื่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 คือ พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558

(2) การแปลงค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทใช้วันที่สภาแห่งกองทุนมีมติให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนซึ่งเหมือนกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 (ที่แก้ไขโดยพิธีสาร ค.ศ. 1992) คือ ร่างพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ.

ข. ในส่วนที่เกี่ยวกับความแตกต่าง พบว่ามีดังต่อไปนี้

(1) การแปลงค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทใช้เวลาอันเป็นฐานของการคำนวณค่าเสียหายโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ได้แก่

- พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ในขณะที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 ใช้วันที่มีคำพิพากษาหรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการหรือวันที่คู่กรณีตกลงกัน

- พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 ในขณะที่อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (ที่แก้ไขโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978) ใช้วันที่มีคำพิพากษาหรือวันที่คู่กรณีตกลงกัน

- พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 ในขณะที่อนุสัญญา อนุสัญญาว่าด้วยการรับขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1973 (ที่แก้ไขโดยพิธีสาร ค.ศ. 1978) ใช้วันที่มีคำพิพากษาหรือวันที่คู่กรณีตกลงกัน

(2) การแปลงค่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทใช้วันที่วางหลักทรัพย์เพื่อการจำกัดความรับผิดชอบไว้ต่อศาล ในขณะที่อนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดชอบสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976 ใช้วันที่มีการจัดตั้งกองทุนจำกัดความรับผิดชอบหรือมีการจ่ายค่าสินไหม

ทดแทนหรือมีการให้หลักประกัน ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดชอบสำหรับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเล พ.ศ.

(3) การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทใช้วันเริ่มต้นอายุความตามมาตรา 30 โดยใช้อัตราแลกเปลี่ยนตามประกาศของธนาคารแห่งประเทศไทย ในขณะที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าในการค้าระหว่างประเทศ ค.ศ. 1991 ใช้วันที่มีคำพิพากษาหรือวันที่คู่กรณีตกลงกัน ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ.

กล่าวโดยสรุปหลักเกณฑ์ในการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทที่ปรากฏอยู่ในกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน และร่างกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีมีหลักเกณฑ์ที่เหมือนกับอนุสัญญาหรือความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีมีอยู่ 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และร่างพระราชบัญญัติการเรียกเงินสทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. ส่วนที่เหลือนั้นมีความแตกต่างจากอนุสัญญาหรือความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี

ประเด็นสำคัญที่น่าพิจารณามีว่าประเทศไทยต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทในกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันและร่างกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีให้เหมือนกันทั้งหมดหรือไม่

ในเรื่องนี้ผู้วิจัยเห็นว่า ประเทศไทยไม่จำเป็นต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทในกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันและร่างกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีให้เหมือนกันทั้งหมด เนื่องจากเมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์ที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาหรือความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวียังกำหนดหลักเกณฑ์ที่ไม่เหมือนกัน เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (Montreal Convention 1999) ใช้วันที่ศาลมีคำพิพากษา ในขณะที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 (ที่แก้ไขโดยพิธีสาร ค.ศ. 1992 และพิธีสารฉบับอื่น ๆ ที่ตามมา) ใช้วันที่สมัชชากองทุนมีมติให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นวันแรก ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่ากรณีที่อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศได้ใช้หลักเกณฑ์ที่แตกต่างกันนั้นขึ้นอยู่กับเนื้อหาของสาระของเรื่องที่เกี่ยวข้อง

หากประเทศไทยไม่จำเป็นต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทในกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ใช้



บังคับอยู่ในปัจจุบันและร่างกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีให้เหมือนกันทั้งหมด ประเทศไทยสมควรที่จะกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้อย่างไร

ผู้วิจัยเห็นว่าในกรณีที่ประเทศไทยได้เข้าหรือจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาหรือความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวี และอนุสัญญาหรือความตกลงดังกล่าวได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินตราของประเทศไว้ ประเทศไทยก็ต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวเหมือนกับที่อนุสัญญาหรือความตกลงได้กำหนดไว้ และแม้ประเทศไทยไม่ได้เข้าเป็นภาคี ก็ควรกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินตราของประเทศไว้ดังเช่นที่อนุสัญญาหรือความตกลงกำหนดเช่นกัน

ในกรณีที่อนุสัญญาหรือความตกลงที่เกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ และกฎหมายพาณิชย์นาวีไม่ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการแปลงค่าไว้ ประเทศไทยควรกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ เพื่อที่จะได้เป็นที่ยอมรับของประเทศต่าง ๆ ว่าประเทศไทยมีหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้เหมือนกับหลักเกณฑ์สากลที่เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป ซึ่งสมควรแก้ไขหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ในพระราชบัญญัติหรือร่างพระราชบัญญัติต่าง ๆ ดังนี้

ก. พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ควรแก้ไขโดยใช้ใช้วันที่มีคำพิพากษาหรือวันที่คู่กรณีตกลงกัน

ข. พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 ควรแก้ไขโดยใช้ใช้วันที่มีคำพิพากษาหรือวันที่คู่กรณีตกลงกัน

ค. พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 ควรแก้ไขโดยใช้ใช้วันที่มีคำพิพากษาหรือวันที่คู่กรณีตกลงกัน

ง. ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่...) พ.ศ. ควรแก้ไขโดยใช้ใช้วันที่มีคำพิพากษาหรือวันที่คู่กรณีตกลงกัน

จ. ร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล พ.ศ. ควรแก้ไขโดยใช้ใช้วันที่มีการวางหลักประกันหรือมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

ฉ. ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ. ควรแก้ไขโดยใช้ใช้วันที่มีคำพิพากษาหรือวันที่คู่กรณีตกลงกัน

นอกจากนี้ยังสมควรจะแก้ไขพระราชบัญญัติต่าง ๆ และร่างพระราชบัญญัติให้ใช้คำที่เหมือนกันเพราะบางฉบับใช้คำว่า “สกุลเงินบาท” บางฉบับใช้คำว่า “เงินสกุลบาท” และบางฉบับใช้คำว่า “เงินตราสกุลบาท” โดยใช้ “สกุลเงินบาท”