วารสารนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
THAMMASAT LAW JOURNAL

ชื่อเรื่อง: พัฒนาการกฎหมายไทยเกี่ยวกับการเลือกศาลกับการยอมรับคำพิพากษาต่างประเทศ เปรียบเทียบกฎหมายของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ชื่อผู้แต่ง: ประมวล จันทร์ชีวะ

การอ้างอิงที่แนะนำ: ประมวล จันทร์ชีวะ, ‘พัฒนาการกฎหมายไทยเกี่ยวกับการเลือกศาลกับการยอมรับคำพิพากษาต่างประเทศ เปรียบเทียบกฎหมายของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว’ (2568) 54(1) วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 67.

ผู้สนับสนุนหลัก

SATYAPON & PARTNERS THAILAND Intellectual Property Law Firm

ptt

Baker McKenzie.

Seri Manop & Doyle

ผู้สนับสนุนร่วม

CSBC LAW OFFICES

วิญญชน

WEERAWONG C&P
WEERAWONG, CHINNAVAT & PARTNERS LTD.

DS&B DOMNERN SOMGIAT & BOONMA

โครงการวารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เลขที่ 2 ถนนพระจันทร์ แขวงพระบรมมหาราชวัง เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร 10200 โทร. 02 613 2109 อีเมล tu.lawjournal@tu.ac.th

พัฒนาการกฎหมายไทยและกฎหมายสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเกี่ยวกับการเลือกศาลและการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ

Developments of Thai Laws and Laos People's Democratic Republic's Laws Concerning the Choice of Jurisdiction and Recognition of Foreign Judgements

ประมวล จันทร์ชีวะ
นิสิตหลักสูตรวิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา
Pramual Chancheewa
D.Sc. Candidate, Education Program in Logistics and Supply Chain Management,
Faculty of Logistics, Burapha University

วันที่รับบทความ 17 กันยายน 2567; วันแก้ไขบทความ 6 มกราคม 2568; วันตอบรับบทความ 18 มีนาคม 2568

บทคัดย่อ

หลังจากที่ประมวลวิธีพิจารณาความแพ่ง (พ.ศ. 2477) มาตรา 7 ที่ยอมให้คู่ความเสนอคำฟ้องต่อศาลที่คู่ความตกลงกันและระบุไว้ในสัญญาได้ถูกยกเลิกไปเมื่อ พ.ศ. 2534 โดยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 12) ประเทศไทยได้ออกพระราชบัญญัติหลายฉบับในช่วงปี พ.ศ. 2534 ถึง พ.ศ. 2560 เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศและกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งจากมลพิษน้ำมัน จากการศึกษากฎหมายขนส่งระหว่างประเทศ 4 ฉบับที่ตราขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557

และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 (รวมทั้งพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560) พบว่ากฎหมายเหล่านี้มีที่มาจากอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี ทำให้โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีต่อศาลใดศาลหนึ่งที่กำหนดไว้ในกฎหมายและบางฉบับยอมรับข้อตกลงของคู่สัญญาในการเลือกศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีทั้งข้อตกลงที่ทำขึ้นและระบุไว้ในเอกสารการขนส่งและข้อตกลงที่ทำขึ้นเพื่อเลือกศาลใด ๆ หลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นแล้ว ทำให้เกิดพัฒนาการของกฎหมายไทย ส่วนกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องมลพิษน้ำมัน 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และ พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 แสดงให้เห็นพัฒนาการอีกก้าวหนึ่งที่ยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ (แต่เฉพาะเรื่องความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน) และชี้ให้เห็นถึงอิทธิพลของทฤษฎีทวินิยม (dualism) แต่ประเทศไทยก็ยังไม่มีกฎหมายที่บัญญัติรายละเอียดการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ เอกสารที่ต้องใช้และกระบวนพิจารณาที่ใช้ได้เป็นการทั่วไป เมื่อเปรียบเทียบกับกฎหมายของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ซึ่งได้รับอิทธิพลจากทฤษฎีเอกนิยม (monism) ประเทศไทยและ สปป.ลาว ร่วมกันลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement หรือ GMS) ภาคผนวก 5 และภาคผนวก 10 ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าซึ่งมีบทบัญญัติเรื่องการเลือกศาลและใช้บังคับใน สปป.ลาว ในส่วนของกฎหมายเกี่ยวกับมลพิษน้ำมัน สปป.ลาว ไม่มีกฎหมายในลักษณะเดียวกับกฎหมายไทยเกี่ยวกับเรื่องมลพิษน้ำมัน 2 ฉบับที่กล่าวถึงข้างต้น แต่ สปป.ลาว มีกฎหมายการดำเนินคดีแพ่งฉบับใหม่ ค.ศ. 2012 ที่บัญญัติการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ เงื่อนไขการยอมรับเอกสารที่ต้องใช้และกระบวนพิจารณา จึงมีปัญหาด้วยว่าประเทศไทยควรจะพัฒนากฎหมายเรื่องการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศอย่างไร

คำสำคัญ : พัฒนาการกฎหมายไทยและกฎหมายสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว การเลือกศาล การยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ

Abstract

Section 7 of the Civil Procedure Code (B.E. 2547) which had allowed parties to file complaints with the Court as agreed by the parties and specified in the contract, was revoked in 1991 by the Civil Procedure Code (No. 12). Since then, Thailand, between 1991 and 2017, enacted a number of Acts concerning international carriage and laws relating to civil liability for oil pollution. From the study of four international carriage laws which were enacted during such period, namely, the Multimodal Transport Act B.E. 2548, the International Carriage of Goods by Road B.E. 2556, the

International Carriage of Passengers by Road B.E. 2557 and the International Carriage by Air Act B.E. 2558 (including the International Carriage by Air Act (No.2) B.E. 2560), it was found that these laws originated from international conventions and agreements to which Thailand is a party. As a result, a Plaintiff has the option to file a lawsuit with any of the Courts specified by the law concerned, and some laws also recognize agreements made by the parties on the choice of jurisdiction as specified in the transport agreements and agreements on the choice of court made after a claim has arisen, which is a development in Thai law. As for the two laws concerning oil pollution, namely, the Civil Liability for Oil Pollution Damage Caused by Ships Act B.E. 2560 and Requirement of Contributions to The International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage Caused by Ships Act B.E. 2560, these laws suggest a further development to recognize foreign judgments (but only for damages arising from oil pollution) and reinforce the influence of the dualism theory. However, Thailand has yet to introduce a law with general provisions detailing the documentation and procedures for the recognition of foreign judgments. This seems to be in contrast with the laws of the Lao People's Democratic Republic (“Lao PDR”) which has been influenced by the monism theory. Thailand and Lao PDR jointly signed the ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport and Annex 5 and Annex 10 of the Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement (GMS) regarding the cross-border transport of passengers and goods which have force of law in Lao PDR. Regarding laws on oil pollution, Lao PDR do not have any law like the aforesaid two Thai laws concerning oil pollution. However, Lao PDR introduced the new civil procedure law, 2012 which provides for the recognition of foreign judgments, the conditions on recognition, documentation required and procedures. Therefore, the question which requires further study is how Thai law concerning such recognition should develop.

Keywords: Developments of Thai Laws and Laos People’s Democratic Republic’s Laws, Choice of Jurisdiction, Recognition of Foreign Judgements

1. บทนำ

การระงับข้อพิพาทในทางแพ่งมีหลายวิธี เช่น การไกล่เกลี่ย (mediation) การยื่นข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ (arbitration) และการยื่นฟ้องคดีแพ่งต่อศาล (civil action) การระงับข้อพิพาทแต่ละวิธีจะมีข้อดีและข้อด้อยแตกต่างกัน ในกรณีของการไกล่เกลี่ยแม้ว่าคู่กรณีสามารถตกลงได้และทำบันทึกข้อตกลงไว้แล้วหรืออนุญาโตตุลาการมีคำตัดสิน (award) ชี้ขาดในประเด็นข้อพิพาทแล้วก็ตาม หากฝ่ายที่ต้องรับผิดไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงหรือคำตัดสินดังกล่าว คู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งที่มีสิทธิเรียกร้องต่อฝ่ายที่แพ้คดี จะต้องนำข้อตกลงหรือคำตัดสินนั้นไปยื่นฟ้องเป็นคดีต่อศาลเพื่อให้ศาลมีคำพิพากษาจึงจะสามารถบังคับคดีตามกฎหมายเอาจากทรัพย์สินของฝ่ายที่ต้องรับผิดได้ จึงอาจกล่าวได้ว่าการระงับข้อพิพาทโดยการยื่นฟ้องคดีต่อศาล เป็นวิธีการที่มีประสิทธิภาพที่สุดในแง่ของการบังคับคดีตามกฎหมาย อย่างไรก็ตาม การฟ้องคดีและบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลภายในประเทศมีข้อยุ่งยากน้อยกว่าการบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศซึ่งเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเรื่องอำนาจอธิปไตยทางศาล (judicial sovereignty) และการที่ศาลในประเทศใดที่ไม่ใช่ศาลที่ตัดสินคดีจะยอมบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ (enforcement) จะต้องผ่านการพิจารณาประเด็นเรื่องการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศก่อน (recognition) เนื่องจากการยอมรับหรือรับรองคำพิพากษาศาลต่างประเทศ กับการบังคับคดีให้นั้นไม่ใช่สิ่งเดียวกัน[1]

ปัญหาเรื่องการยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศเป็นปัญหาในระบบกฎหมายไทยที่เกิดมานานกว่าศตวรรษแล้ว ดังปรากฏเป็นประเด็นปัญหาในคดีตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 585/2461 ซึ่งเป็นคดีที่โจทก์ชาวเวียดนามนำคำพิพากษาของศาลไซง่อนในประเทศเวียดนามที่ตนชนะคดีมาฟ้องคดีต่อศาลไทยเพื่อขอให้ศาลไทยพิพากษาให้จำเลยในคดีของศาลไซง่อนดังกล่าวซึ่งหลบหนีเข้ามาอยู่ในประเทศไทยชำระหนี้ตามคำพิพากษาของศาลไซง่อนและในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 934/2476 ซึ่งมีประเด็นเรื่องการนำคำพิพากษาศาลต่างประเทศมารับฟังเป็นพยานหลักฐานในศาลไทยได้เพียงใด ประเด็นปัญหาดังกล่าวข้างต้นนี้ นักวิชาการกฎหมายของไทยมีความเห็นที่แตกต่างกัน แต่ส่วนใหญ่เห็นพ้องต้องกันว่าเมื่อประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ หากเจ้าหนี้ตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศจะขอให้ศาลไทยบังคับคดีตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศจะต้องนำมูลหนี้เดิมตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมาฟ้องเป็นคดีใหม่ต่อศาลไทยโดยอ้างคำพิพากษาศาลต่างประเทศเป็นหลักฐาน ความเห็นส่วนใหญ่ของนักวิชาการกฎหมายนี้ตรงกับแนวปฏิบัติของศาลไทยและมีตัวอย่างตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6565/2544[2] ตามคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้ เป็นกรณีที่โจทก์นำคำสั่งของศาลสูงแผนกคดีพาณิชย์

---

[1] Martin Wolff, *Private International Law* (Clarendon Press, 1962) 253; Elizabeth B Crawford, *International Private Law in Scotland* (W Green/Sweet & Maxwell, 1998) อ้างใน ประสิทธิ์ ปิวาวัฒนาพาณิช, *คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล* (พิมพ์ครั้งที่ 5, สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2561) 298.

[2] สำนักกฎหมายและวิชาการศาลยุติธรรม ส่วนกฎหมายและความร่วมมือระหว่างประเทศ, 'การยอมรับและ/หรือบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ ซึ่งคำพิพากษาของศาลต่างประเทศหนึ่งจะมีผลทางกฎหมายแค่ไหนประการใดในอีกประเทศหนึ่งมีแนวปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวอย่างไร' <https://jla.coj.go.th/th/content/category/detail/id/8/cid/9697/iid/176118> สืบค้นเมื่อ 22 กรกฎาคม 2567.

ประเทศอังกฤษที่กำหนดให้จำเลยชดใช้ค่าใช้จ่ายให้แก่โจทก์ (the defendants pay the plaintiffs' costs in any event) มาฟ้องจำเลยต่อศาลไทย คำสั่งของศาลสูงแผนกคดีพาณิชย์ จึงเป็นมูลหนี้[3]

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ถือเป็นพัฒนาการที่สำคัญก้าวหนึ่งของกฎหมายขนส่งของประเทศไทยที่เติมเต็มสิ่งที่ถูกทิ้งค้างไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นานหลายทศวรรษ เนื่องจากก่อนหน้าที่จะมีกฎหมายฉบับนี้ ประเทศไทยยังไม่เคยมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลทั้ง ๆ ที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรคสอง กล่าวถึงกฎหมายการรับขนของทางทะเลมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2471[4] การตราพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงเป็นการเติมเต็มกฎหมายขนส่งของประเทศไทยในระดับหนึ่ง กฎหมายฉบับนี้ได้รับอิทธิพลบางส่วนจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading หรือ ที่นิยมเรียกโดยย่อว่า "อนุสัญญา Hague Rules") โดยเฉพาะอย่างยิ่งอิทธิพลจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 หรือที่นิยมเรียกโดยย่อว่า "อนุสัญญา Hamburg Rules") เช่น ความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากการส่งมอบของชักช้า (delay) ซึ่งไม่มีบทบัญญัติเรื่องนี้ในอนุสัญญา Hague Rules และพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 (Protocol 1968 หรือนิยมเรียกโดยย่อว่า "Hague-Visby Rules") แต่พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้รับเอาหลักการของอนุสัญญา Hamburg Rules ตาม Article 21. ที่ให้โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีได้ในศาลใดศาลหนึ่งตามที่ Article 21.1 กำหนดไว้ และหลักการตาม Article 21.5 ที่ยอมให้คู่สัญญาตกลงกันหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้วเพื่อกำหนดสถานที่เพื่อฟ้องคดี[5] มาบัญญัติไว้

หลังจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นต้นมาจนถึง พ.ศ. 2560 ประเทศไทยได้ออกกฎหมายเกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศหลายฉบับที่มีหลักการที่ยอมให้โจทก์เลือกศาลที่จะฟ้องคดีได้ตามเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนด มี 4 ฉบับ ดังนี้

ในปี พ.ศ. 2548 ประเทศไทยได้ลงนามในความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ 3 ฉบับ คือ เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 ประเทศไทยลงนามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement หรือเรียกโดยย่อว่า GMS- CBTA) ภาคผนวก 5 (ว่าด้วยการขนส่งบุคคลข้ามพรมแดน) และภาคผนวก 10 (ว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน) ประเทศไทยจึงได้ตรา

---

[3] คำพิพากษาฎีกาที่ 6565/2544.

[4] พระราชกฤษฎีกาให้ใช้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ที่ตรวจชำระใหม่ มาตรา 609 ประกาศเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2471 มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2472 เป็นต้นไป มาตรา 609 อยู่ในลักษณะ 8 ของบรรพ 3.

[5] United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules) Article 21.5 'Notwithstanding the provisions of the preceding paragraphs, an agreement made by the parties, after a claim under the contract of carriage by sea has arisen, which designates the place where the claim may institute an action, is effective'.

พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 และพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 กฎหมายทั้งสองฉบับนี้ได้ยอมรับสิทธิของโจทก์ที่จะเลือกฟ้องคดีต่อศาลใดศาลหนึ่งตามที่กฎหมายกำหนดไว้ แต่ไม่มีบทบัญญัติใดที่ให้ศาลไทยยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2548 ประเทศไทยได้ลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) กับประเทศในกลุ่มสมาชิกสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (หรือนิยมเรียกสั้น ๆ ว่า “ASEAN”) ประเทศไทยจึงได้ตราพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ได้ยอมรับสิทธิของโจทก์ที่จะเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งตามที่กฎหมายกำหนดไว้ และยังยอมรับสิทธิของคู่สัญญาที่จะตกลงกันหลังเกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นแล้วเพื่อเลือกศาลที่จะพิจารณาคดีได้ในลักษณะเดียวกับ Article 26.2 ของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ[6] ซึ่งมีถ้อยคำที่ใกล้เคียงกับ Article 21.5 ของอนุสัญญา Hamburg Rules แต่ไม่มีบทบัญญัติใดในกฎหมายไทยฉบับนี้ที่ให้ศาลไทยยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยได้ตราพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560 ในปี พ.ศ. 2560 จึงได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศซึ่งลงนาม ณ กรุงมอนตรีออล ค.ศ. 1999 กฎหมายไทยฉบับนี้มีบทบัญญัติให้ผู้เสียหายเลือกฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจตามที่กฎหมายนี้ระบุไว้ แต่ไม่มีบทบัญญัติที่ให้ศาลไทยยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ

นอกจากพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2560 แล้ว ประเทศไทยตราพระราชบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องมลพิษน้ำมัน 2 ฉบับ ในปี พ.ศ. 2560 อีกด้วย คือ พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 เพื่ออนุวัติการอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992) ตามลำดับ ทำให้กฎหมายไทยทั้งสองฉบับนี้ต้องรับเอาหลักการยอมรับ (recognition) คำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับดังกล่าวมาด้วย จึงเป็นพัฒนาการก้าวสำคัญอีกก้าวหนึ่งของกฎหมายไทยเพิ่มเติมจากการให้สิทธิแก่โจทก์และคู่สัญญาเลือกเขตอำนาจศาลได้ แต่พระราชบัญญัติทั้งสองฉบับนี้เป็นเรื่องเฉพาะมลพิษน้ำมัน จึงทำให้ปัญหากฎหมายไทยเรื่องการยอมรับคำพิพากษา

[6] ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT) art 26.2 ‘Notwithstanding the provisions of paragraph1 of this Article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective’.

ศาลต่างประเทศยังคงมีอยู่ต่อไป ในขณะที่สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวซึ่งเป็นประเทศที่เป็นสมาชิก ASEAN และกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ได้รับหลักการเรื่องการให้สิทธิเลือกศาลไว้ในระบบกฎหมายของตน และได้ปรับปรุงกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ("กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่ง") เป็นฉบับปรับปรุง เลขที่ 13/สพช ลงวันที่ 4 กรกฎาคม ค.ศ. 2012 เพิ่มหลักการเรื่องการยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ เงื่อนไขของการยอมรับเอกสารที่จะต้องใช้และกระบวนการในการยอมรับไว้อีกด้วย[7] เมื่อเปรียบเทียบพัฒนาการของกฎหมายของทั้งสองประเทศเกี่ยวกับเรื่องการเลือกเขตอำนาจศาลและการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศจะเห็นได้ว่า สปป.ลาว มีพัฒนาการกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศด้วยการปรับปรุงกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งให้มีบทบัญญัติที่สร้างหลักเกณฑ์และรายละเอียดการยอมรับหรือไม่ยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ จึงมีประเด็นที่ควรศึกษาต่อไปด้วยว่าการพัฒนากฎหมายไทยในเรื่องการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศควรจะเป็นไปในแนวทางใด

2. กฎหมายไทยที่ยอมให้เลือกศาลได้และกฎหมายไทยที่ยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ

ในบรรดากฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศรวม 4 ฉบับที่มีบทบัญญัติเรื่องการเลือกศาล ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 (รวมทั้งฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560) อาจกล่าวได้ว่าพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มีบทบัญญัติเรื่องการเลือกเขตอำนาจศาลที่ซับซ้อนและยอมให้คู่สัญญาตกลงกันเลือกศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีได้ด้วย จึงมีประเด็นข้อกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวมากที่สุดซึ่งจะได้กล่าวในรายละเอียดบางประการต่อไป

ส่วนกฎหมายไทยที่มีบทบัญญัติเรื่องยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ แต่ไม่มีบทบัญญัติให้สิทธิในการเลือกเขตศาล ได้แก่ พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากการใช้เรือ พ.ศ. 2560

2.1 กฎหมายไทยที่ยอมให้เลือกศาลได้

กฎหมายไทยกลุ่มนี้มี 4 ฉบับดังที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น แต่ละฉบับมีหลักเกณฑ์ในเรื่องของการเลือกศาลและการยอมรับความตกลงของคู่สัญญาในการเลือกศาลรวมทั้งประเด็นปัญหาข้อกฎหมายบางประการที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

[7] กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่ง เลขที่ 13/สพช ลงวันที่ 4 กรกฎาคม ค.ศ. 2012 ภาคที่ 7 การร่วมมือสากลเกี่ยวกับการดำเนินคดีแพ่ง มาตรา 360 ถึงมาตรา 368.

2.1.1 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

กฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายที่มีที่มาจากกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศอาเซียน (Draft of ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) ซึ่งประเทศไทยเป็นแกนนำของกลุ่มประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในการจัดทำร่างกรอบความตกลงฯ และหากร่างกรอบความตกลงฯ มีผลบังคับใช้ระหว่างประเทศสมาชิก แต่ละประเทศสมาชิกจะต้องนำไปอนุวัติการเป็นกฎหมายภายใน ด้วยเหตุผลดังกล่าวจึงจำเป็นจะต้องร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับนี้ขึ้น[8]

พระราชบัญญัติฉบับนี้ ใช้บังคับกับการรับขนของระหว่างประเทศตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งเป็นสัญญาขนส่งที่มีรูปแบบการขนส่งแตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่กำหนดให้เป็นสถานที่ที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง[9] และยังใช้กับสัญญาการรับขนของภายในประเทศที่มีรูปแบบการขนส่งแตกต่างกันสองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญารับขนของฉบับเดียว หากคู่สัญญาตกลงกันเป็นหนังสือให้นำกฎหมายฉบับนี้มาใช้บังคับ

ด้วยเหตุที่คำนิยาม “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ในกฎหมายฉบับนี้บัญญัติให้สถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของไว้กับสถานที่ที่ต้องนำของไปส่งมอบจะต้องตั้งอยู่กันคนละประเทศ จึงทำให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีลักษณะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ

กฎหมายฉบับนี้บัญญัติหลักการเลือกศาลที่มีเขตอำนาจโดยผู้เสียหายอาจยื่นฟ้องคดีแพ่งต่อศาลตามที่ตนต้องการจะเลือกภายใต้หลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดตามมาตรา 65

ในภาพรวมของศาลทั้งหมดที่มาตรา 65 กล่าวถึง ศาลที่โจทก์มีสิทธิยื่นฟ้องคดีแพ่งที่เกี่ยวกับข้อพิพาทตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีทั้งหมด 5 ศาล ดังนี้

(1) ศาลที่มีการตกลงไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือในใบตราส่งต่อเนื่อง (มาตรา 65 วรรคแรก)

(2) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของจำเลย (มาตรา 65 (1))

(3) ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย (มาตรา 65 (2))

(4) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ (มาตรา 65 (3))

(5) ศาลที่คู่สัญญาตกลงกันเป็นหนังสือภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว (มาตรา 65 วรรคท้าย)

---

[8] วุฒิสภา บันทึกการประชุมคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ... ครั้งที่ 2 (4 ตุลาคม 2557).

[9] พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 4 และมาตรา 5.

สำหรับประเทศไทย ศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี คือ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง[10]

ศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีทั้ง 5 ศาลดังกล่าวข้างต้น ตรงกับที่บัญญัติไว้ในกรอบความตกลงของกลุ่มประเทศอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport)[11] แต่วิธีเขียนในกฎหมายไทยต่างกับบทบัญญัติในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กล่าวคือ กฎหมายไทยนำศาลที่มีการตกลงไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือในใบตราส่งต่อเนื่องไปบัญญัติไว้ในวรรคแรกของมาตรา 65 โดยใช้คำว่า “คู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจตกลงกันให้ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี โดยระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้” แต่กรอบความตกลงของอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแยกศาลที่มีการตกลงไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือในใบตราส่งต่อเนื่องออกมาเป็น (d) ของ Article 25 ว่า “Any other place designated for that purpose in the multimodal transport contract and evidenced in the multimodal transport document.”

การเลือกศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีตามกฎหมายนี้มี 2 ลักษณะ คือ

(ก) ศาลที่คู่สัญญาตกลงกันเอง ศาลในลักษณะนี้ คือ ศาลตามมาตรา 65 วรรคแรก และศาลตามมาตรา 65 วรรคท้าย

ศาลตามมาตรา 65 วรรคแรก เป็นศาลของศาลประเทศใดประเทศหนึ่งที่เกิดจากการที่คู่สัญญาตกลงกันและศาลนั้นจะต้องมีเขตอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น โดยจะต้องมีการระบุศาลที่มีเขตอำนาจนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้ ทั้งนี้ เพราะตามพระราชบัญญัติฉบับนี้สามารถแยกความแตกต่างระหว่างสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับใบตราส่งต่อเนื่องได้ด้วยการนิยาม “สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ไว้ในมาตรา 7 และนิยาม “ใบตราส่งต่อเนื่อง” ไว้ในมาตรา 4 โดยถือว่าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ศาลที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง เป็นเรื่องปกติที่พบเห็นได้ในใบตราส่งต่อเนื่องที่สายการเดินเรือ (Shipping lines) ใช้กับการขนส่งในลักษณะที่เป็นการขนส่งที่มีรูปแบบการขนส่งที่ต่างกันในการรับขนภายใต้ใบตราส่งซึ่งส่วนใหญ่จะมีการขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบหลักและใช้การขนส่งโดยรถบรรทุกร่วมด้วย[12] และสายการเดินเรือบางสายนิยมกำหนดนิยามคำนี้ไว้ในใบตราส่งอีกด้วย โดยเรียกการขนส่งในลักษณะนี้ว่าการขนส่งแบบ “Combined Transport” ซึ่งไม่ใช่การขนส่งเฉพาะทางทะเลจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง (Port-to-Port) แต่เป็นการขนส่งที่ในใบตราส่งจะมีการระบุสถานที่ (Place) ที่ไม่ใช่ท่าเรือไว้อย่างกว้าง ๆ ในช่อง Place of Receipt หรือ Place of Delivery

---

[10] พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 66.

[11] ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT) art 21.1 (a) - (b) and art 22.2.

[12] Peter Brodie, *Commercial Shipping Handbook* (LLP, 1999) 94.

หรือทั้งสองช่อง[13] เช่น Place of receipt to Place of delivery (หรือเรียกย่อ ๆ ว่า Place-to-Place) เพื่อแสดงว่าขนส่งจากสถานที่ที่ได้รับของไว้เพื่อไปยังสถานที่ที่จะส่งมอบ หรือ Place of receipt to Port of discharge (Place-to-Port) ขนส่งจากสถานที่ที่ได้รับของไว้เพื่อไปยังท่าเรือที่จะขนถ่ายของออกจากเรือ หรือ Port of loading to Place of delivery (Port-to-Place) ขนส่งจากท่าเรือที่บรรทุกของลงเรือเพื่อไปยังสถานที่ที่จะส่งมอบ ใบตราส่งที่ใช้กับการขนส่งแบบ “combined transport” ของสายการเดินเรือ ในลักษณะที่มีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันสองรูปแบบภายใต้ใบตราส่งฉบับเดียวนี้ เรียกว่า “Combined Transport Bill of Lading”[14] ใบตราส่งดังกล่าวนี้ นิยมกำหนดเรื่องเขตอำนาจศาลไว้ด้วย[15] หรือในแบบฟอร์มใบตราส่งมาตรฐานขององค์กรที่ใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น แบบฟอร์มมาตรฐาน FBL, Negotiable Multimodal Transport Bill of Lading ของสมาพันธ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Federation of Freight Forwarders Associations หรือเรียกโดยย่อว่า “FIATA”) ที่ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarders) ที่เป็นสมาชิกของ FIATA มีสิทธิใช้ก็จะกำหนดเขตอำนาจศาลไว้ด้วย[16]

มีข้อสังเกตว่า การกำหนดศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีไว้ในใบตราส่งในลักษณะดังกล่าวข้างต้น อาจจะไม่มีลักษณะเป็นความตกลงที่เกิดจากความประสงค์ที่จะตกลงและมีการตกลงเจรจากันเรื่องเขตอำนาจศาลเกิดขึ้นจริง ๆ ทั้งนี้ เพราะการขนส่งในลักษณะของ Combined Transport ตามใบตราส่งข้างต้น เป็นการขนส่งที่ให้บริการขนส่งโดยเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งปกติจะวิ่งประจำเส้นทางตามตารางเดินเรือที่กำหนดโดยสายการเดินเรือ (liner service)[17] ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากการขนส่งโดยเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่อาจมีตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรทุกสินค้าอยู่บนเรือเป็นจำนวนมากถึงร้อยหรือพันตู้ฯ ขึ้นอยู่กับขนาดเรือและในตู้คอนเทนเนอร์หนึ่งใบอาจมีสินค้าของผู้ส่งของหลายรายบรรจุอยู่รวมกัน (consolidate)[18] จึงเห็นได้ว่า หากการขนส่งสินค้าทุกรายจะต้องมีการเจรจาตกลงประเด็นเรื่องศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีทุกครั้งและทำให้ประเด็นนี้เป็นเรื่องที่ไม่ชัดเจนขึ้นอยู่กับความตกลงในแต่ละครั้ง อาจทำให้แบบฟอร์มใบตราส่งต้องถูกแก้ไขบ่อยครั้งเพราะต้องใช้เวลาเจรจาในประเด็น

---

[13] เช่น นิยาม “Combined Transport” ตามใบตราส่ง ข้อ 2 ของสายการเดินเรือ T.S. Lines ระบุว่า “COMBINED TRANSPORT” arises if the Place of Receipt and/or Place of Delivery are indicated on the face of this Bill of Lading in the relevant boxes” และ นิยาม “Combined Transport” ในข้อ 1 ของใบตราส่งของ Wan Hai Lines ที่ระบุว่า “Combined Transport” is when the Place of Receipt and the Place of Delivery are indicated in the relevant space on the face hereof.

[14] Peter Brodie, *Dictionary of Shipping Terms* (5th edn, LLP London 2007) 69.

[15] เช่น ตามข้อ 31 ของใบตราส่งของสายการเดินเรือ CMA CGM (ที่ใช้ได้กับ Combined Transport ด้วย) กำหนดว่า “All claims and actions arising between the Carrier and Merchant in relation with the contract of carriage evidenced by this Bill of Lading shall be brough before the Tribunal de Commerce de Marselle”.

[16] เขตอำนาจศาลตามใบตราส่งมาตรฐานของ FIATA นี้ ปรากฏอยู่ในข้อ 19 ของใบตราส่ง FBL มีข้อความว่า “Actions against the Freight Forwarder may be instituted in the place where the Freight Forwarder has his place of business as stated on the reversed of this FBL ...”.

[17] Peter Brodie (เชิงอรรถ 14) 150.

[18] Eric Sullivan, *The Marine Encyclopaedic Dictionary* (4th edn, LLP London 1995) 105.

เรื่องนี้ซึ่งจะทำให้ธุรกิจการขนส่งที่ต้องใช้เรือเดินประจำเส้นทางและให้บริการตามตารางเดินเรือที่กำหนดไว้นั้นเกิดความล่าช้าในการขนส่งและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเจรจาเพื่อยุติเรื่องเขตอำนาจศาลอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนค่าระวางที่จะต้องคิดกับเจ้าของสินค้าหรือผู้ใช้บริการเรือ

ด้วยข้อเท็จจริงข้างต้น ศาลที่คู่สัญญาอาจตกลงกันตามมาตรา 65 วรรคแรกนี้ จึงอาจเกิดขึ้นในกรณีที่เจ้าของสินค้าหรือผู้ใช้บริการจำเป็นที่จะต้องอาศัยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นประจำ เจ้าของสินค้าหรือผู้ใช้บริการอาจทำสัญญากับผู้รับจัดการขนส่งในลักษณะที่เป็นสัญญาระยะยาว (long term contract) เช่น 1 ปี หรือในกรณีที่การขนส่งวัสดุหรืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับงานตามโครงการที่มีความซับซ้อนในเรื่องของการจัดส่งหรือรับมอบรวมทั้งการใช้รูปแบบของการขนส่งที่เหมาะสม เจ้าของโครงการอาจจ้างผู้รับจัดการการขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นผู้รับผิดชอบและบริหารจัดการการขนส่งดังกล่าวตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งอาจจะมีระยะเวลาดำเนินการตามสัญญาที่ใกล้เคียงกับระยะเวลาของงานตามโครงการ หรือในกรณีที่ผู้ผลิตสินค้าจะต้องใช้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อส่งสินค้าไปยังบริษัทในเครือที่เป็นผู้จัดจำหน่ายสินค้าให้แก่ตนในต่างประเทศเป็นประจำ สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในลักษณะที่เป็นสัญญาระยะยาวเช่นนี้อาจมีข้อสัญญากำหนดศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี (หรืออาจมีข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการ) ที่เกิดจากการเจรจาตกลงของคู่สัญญาและไม่ขัดต่อมาตรา 65 วรรคแรก เพราะมาตรานี้ใช้ถ้อยคำว่า “โดยระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้” จึงไม่จำเป็นที่ข้อตกลงของคู่สัญญาในการเลือกศาลจะต้องระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องเท่านั้น แต่ศาลที่คู่สัญญาตกลงกันไว้นั้นจะต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขว่าศาลในประเทศนั้นต้องมีเขตอำนาจพิจารณาคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดตามกฎหมายของประเทศนั้น อนึ่ง มาตรา 10 ของกฎหมายฉบับนี้บังคับว่า “ในการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตราส่งเมื่อได้รับมอบของ” อาจทำให้เกิดคำถามว่า ในกรณีของสัญญาขนส่งที่เป็นสัญญาระยะยาว หากมีการออกใบตราส่งต่อเนื่องโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อเป็นเอกสารสิทธิที่จะถูกสลักหลังโอนให้แก่ผู้รับตราส่งในแต่ละครั้งนั้น ศาลที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องตามแบบฟอร์มมาตรฐานของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะลบล้างหรืออยู่เหนือศาลที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือไม่ หากกรณีตามคำถามนี้เกิดขึ้น ผู้เขียนเห็นว่า กรณีจะต้องพิจารณาจากบทบัญญัติของมาตรา 15 ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ที่ให้นำบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับใบตราส่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม และพิจารณาประกอบมาตรา 26 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่บัญญัติว่า “ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง” ดังนั้น เมื่อพิจารณากฎหมายทั้งสองมาตราดังกล่าวข้างต้น โจทก์ซึ่งเป็นผู้รับตราส่งตามใบตราส่งต่อเนื่องย่อมมีสิทธิที่เลือกศาลหนึ่งศาลใดก็ได้และยังมีสิทธิที่จะฟ้องต่อศาลอื่นที่มาตรา 65 ให้สิทธิไว้ เพียงแต่ว่ากฎหมายให้โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องได้เพียงศาลเดียวเนื่องจากมาตรานี้ใช้คำว่า “ศาลในประเทศใดประเทศหนึ่ง” และ “ศาลใดศาลหนึ่ง”

ศาลตามมาตรา 65 วรรคแรก ที่คู่สัญญาตกลงกันและระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และมีการกล่าวถึงต่อมาในตอนต้นของมาตรา 65 วรรคสอง มีปัญหาในการตีความ เนื่องจากมาตรา 65 วรรคสอง บัญญัติว่า “ในกรณีที่ไม่ได้ระบุศาลในการฟ้องคดีแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายของประเทศนั้นได้ ดังต่อไปนี้” ศาลดังต่อไปนี้ตามที่มาตรานี้บัญญัติไว้ก็คือ ศาลในประเทศตาม (1) – (3) ของวรรคสองของมาตรานี้นั่นเอง นักวิชาการบางท่านเห็นว่า ศาลที่โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีได้ตามมาตรา 65 วรรคสอง ควรมี 4 ศาล และเห็นว่าถ้อยคำตามมาตรา 65 วรรคสอง ก่อให้เกิดปัญหาเรื่องการตีความและเป็นการร่างที่ผิดเพี้ยนไป จึงควรแก้ไขให้ตรงกับ Article 25 ของกรอบความตกลงฯ[19] แต่มีนักกฎหมายบางท่าน เห็นว่าศาลที่ตกลงกันไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง เป็นเรื่องปกติที่จะปรากฏอยู่ในใบตราส่ง (combined transport bill of lading) ของสายการเดินเรือ ดังนั้น หากมีข้อตกลงที่ระบุศาลไว้แล้วในใบตราส่งต่อเนื่อง กรณีก็จะไม่เข้าเงื่อนไขของมาตรา 65 วรรคสอง ที่ว่า “ในกรณีที่ไม่ได้ระบุศาลในการฟ้องคดีแพ่ง” (ซึ่งต้องเป็นศาลที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ)[20] ศาลที่ระบุไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องก็ควรที่จะเป็นหนึ่งในศาลที่โจทก์อาจเลือกฟ้องได้[21] การตีความเช่นนี้เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของการร่างกฎหมายที่ยึดถือตามเจตนารมณ์ของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่จัดทำขึ้นเพื่อใช้บังคับระหว่างสมาชิกและเป็นกฎหมายแม่บท (model law) สำหรับแต่ละประเทศสมาชิกนำไปอนุวัติการเป็นกฎหมายภายในเมื่อกรอบความตกลงดังกล่าวมีผลใช้บังคับแล้ว[22] อย่างไรก็ตาม การใช้ถ้อยคำให้ตรงกับ Article 25 ของกรอบความตกลงอาเซียนฯ จะขจัดปัญหาการตีความในเรื่องนี้ได้

ส่วนศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีซึ่งเกิดจากความตกลงตามมาตรา 65 วรรคท้าย จะต้องเกิดจากความตกลงของ “คู่สัญญา” ที่กระทำขึ้นภายหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องแล้ว ทำให้มีข้อสังเกตและประเด็นปัญหาในข้อกฎหมายบางประการ กล่าวคือ

บทบัญญัติของกฎหมายที่ให้สิทธิคู่สัญญาในการเลือกศาลหลังเกิดข้อพิพาทขึ้น ไม่ใช่หลักการใหม่ที่เกิดขึ้นจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) แต่มีมาก่อนหน้านี้แล้ว ดังปรากฏใน Article 21.5 ของอนุสัญญา Hamburg Rules ที่บัญญัติให้ความตกลงระหว่างคู่สัญญา (“the parties”) ที่ทำขึ้นหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องภายใต้สัญญารับขนของทางทะเลซึ่งกำหนดสถานที่ที่ผู้เรียกร้องสามารถที่จะดำเนินคดีได้ย่อมมีผลใช้บังคับ[23] แม้ว่า Article 21.5 ของอนุสัญญา Hamburg Rules

---

[19] ไผทชิต เอกจริยกร, *คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548* (โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2550) 145.

[20] พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 65 วรรคแรก.

[21] ประมวล จันทร์ชีวะ, *การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)* (พิมพ์ครั้งที่ 2, (คณะกรรมการประกันภัยทางทะเลและโลจิสติกส์ สมาคมประกันวินาศภัย 2554) 115 – 117.

[22] บันทึกวิเคราะห์สรุป ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. .... สิ่งที่ส่งมาด้วยตามหนังสือของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่ คค0909/2888 ลงวันที่ 11 ธันวาคม 2541.

[23] Hamburg Rules, Article 21.5.

จะใช้คำว่า “place” ก็ตาม แต่ถ้อยคำ “may institute an action” ที่ตามมาหลังคำว่า “place” สามารถตีความได้ว่าสถานที่ที่อาจมีการฟ้องคดี ก็คือ ศาล

คำว่า “คู่สัญญา” ตามมาตรา 65 วรรคท้าย คือใคร แม้ว่าคำนี้จะเป็นคำเดียวกันกับที่ใช้ในมาตรา 65 วรรคแรก แต่ความตกลงของคู่สัญญาตามวรรคท้ายของมาตรานี้เป็นความตกลงหลังจากที่เกิด “สิทธิเรียกร้อง” ขึ้นแล้ว จึงเป็นความตกลงที่เกิดขึ้นหลังจากที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้เกิดขึ้นแล้ว เนื่องจากนิยาม “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” ตามกฎหมายฉบับนี้ คือ บุคคลที่เป็นคู่สัญญาขนส่งฯ และมาตรา 7 บัญญัติว่า “สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ สัญญาที่ผู้ตราส่งตกลงให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดำเนินการ ...” จึงมีความชัดเจนว่า “ผู้ตราส่ง” กับ “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” คือ “คู่สัญญา” ปัญหาเรื่องความเป็นคู่สัญญาจะเกิดขึ้นกับผู้รับตราส่งในกรณีที่ตนเป็นผู้รับโอนใบตราส่งต่อเนื่องมาจากผู้ตราส่ง โดยมีประเด็นปัญหาว่า ผู้รับตราส่งซึ่งไม่ใช่คู่สัญญาตามนิยามของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบควรจะอยู่ในฐานะที่เป็น “คู่สัญญา” ด้วยหรือไม่และมีสิทธิที่จะตกลงกับผู้ขนส่งต่อเนื่องเพื่อเลือกศาลได้หรือไม่ ปัญหานี้ ผู้เขียนเห็นว่าหากใบตราส่งต่อเนื่องได้โอนไปยังผู้รับตราส่งแล้วและเกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นระหว่างผู้รับตราส่งกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามใบตราส่งดังกล่าว แต่ผู้ตราส่งที่กฎหมายฉบับนี้ถือว่าเป็นคู่สัญญากับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงมีสิทธิที่จะตกลงเลือกศาลได้ตามมาตรา 65 วรรคท้าย ทั้ง ๆ ที่สิทธิเรียกร้องไม่ใช่ข้อพิพาทของตนกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็จะเป็นเรื่องที่แปลกมากที่ผู้ที่จะตกลงกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อเลือกศาลเป็นผู้ที่โอนใบตราส่งให้แก่ผู้อื่นไปแล้วและไม่ใช่คู่กรณีในเรื่องสิทธิเรียกร้องนั้น แต่หากตีความเคร่งครัดโดยยึดตามนิยามคำว่า “ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง” และความหมายของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตามมาตรา 7 สิทธิที่จะเลือกศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีตามมาตรา 65 วรรคท้าย จะเป็นสิทธิของผู้ตราส่งในฐานะที่เป็นคู่สัญญาตามความหมายของกฎหมาย

บทบัญญัติเรื่องข้อตกลงเลือกศาลตามมาตรา 65 วรรคท้ายนี้ยังอาจมีประโยชน์ในบางกรณีโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกรณีที่คู่สัญญาหรือคู่กรณีที่พิพาทตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่างมีสิทธิเรียกร้องซึ่งกันและกันในลักษณะที่ต่างคนต่างเป็นลูกหนี้ซึ่งกันและกัน เช่น ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องถูกกล่าวหาว่าทำให้ของเสียหายในระหว่างการขนส่ง ในขณะเดียวกัน ผู้ตราส่งยังค้างชำระค่าขนส่ง กรณีนี้ ทั้งสองฝ่ายอาจตกลงกันให้ศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจเป็นศาลที่จะพิจารณาคดีตามสิทธิเรียกร้องของทั้งสองฝ่ายให้เสร็จสิ้นไปในศาลเดียวกันซึ่งอาจจะทำให้ลดเวลาและค่าใช้จ่ายในทางคดีได้มากกว่าการที่ต่างคนต่างแยกฟ้องคดีในศาลที่ต่างกันและอยู่ในคนละประเทศ

คำว่า “สิทธิเรียกร้อง” กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้บัญญัติรายละเอียดไว้ว่าจะต้องมีลักษณะใดและต้องเกิดขึ้นกับคู่สัญญาฝ่ายใด อย่างไรก็ตาม สิทธิเรียกร้อง ในที่นี้ควรตีความว่าต้องเป็นสิทธิเรียกร้องทางแพ่งที่มีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรา 65 วรรคแรก และหากพิจารณาตามความหมายของศัพท์กฎหมาย อาจเป็นสิทธิเรียกร้องให้ชำระหนี้หรือเรียกเอาทรัพย์หรือเรียกให้งดกระทำการใดอันเป็นการละเมิดสิทธิก็ได้[24] สิทธิเรียกร้องนี้จึงอาจเกิดขึ้น

---

[24] ราชบัณฑิตยสถาน, *พจนานุกรมศัพท์กฎหมายไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน* (พิมพ์ครั้งที่ 4 (แก้ไขเพิ่มเติม), รุ่งศิลป์การพิมพ์ 2556) 563.

เมื่อมีการละเมิดหรือการผิดสัญญา เช่น ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ส่งมอบของให้ตามสัญญา หรือเมื่อเกิดความเสียหายต่อของที่รับขนและต้องมีการเรียกร้องค่าเสียหาย อันเป็นกรณีที่สิทธิเรียกร้องนั้นเกิดขึ้นก่อนที่จะมีการฟ้องร้องคดีระหว่างคู่สัญญาผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องกับผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี

คำว่า “ศาลใด ๆ” ตามมาตรา 65 วรรคท้าย ไม่จำเป็นต้องเป็นศาลตามมาตรา 65 วรรคแรก หรือตาม (1) – (3) ด้วยเหตุผลดังนี้

ประการแรก เมื่อสืบค้นที่มาของมาตรา 65 วรรคท้าย จะเห็นได้ว่าคำว่า “ศาลใด ๆ” ในมาตรานี้เป็นคำที่ขยายความโดยเพิ่มเติมจากบทบัญญัติใน Article 25.2 ของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่ได้ข้อสรุปเมื่อเดือนกันยายน ค.ศ. 2002 ซึ่งเป็นที่มาของกฎหมายไทยฉบับนี้ มีข้อความว่า “Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective.” ถ้อยคำนี้มีสาระสำคัญเดียวกับ Article 26.3 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (United Nations Convention International Multimodal Transport of Goods, 1980 หรือที่นิยมเรียกโดยย่อว่า “MT Convention” ซึ่งยังไม่มีผลใช้บังคับ[25]) ที่มีถ้อยคำว่า “Notwithstanding the preceding provisions of this article, an agreement made by the parties after a claim has arisen, which designates the place where the plaintiff may institute an action, shall be effective.” จึงเห็นได้อย่างชัดเจนว่าหลักการของมาตรา 65 วรรคท้าย ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับอิทธิพลทางกฎหมายมาจาก Article 26.3 ของอนุสัญญา MT Convention ผ่าน Article 25.2 ของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่ง Article 25.2 และ Article 26.3 ดังกล่าวข้างต้นนี้ ไม่ได้กำหนดเงื่อนไขว่าศาลที่จะตกลงกันนั้นต้องเป็นศาลใด แต่มาตรา 65 วรรคท้าย กฎหมายไทยฉบับนี้เพิ่มข้อความว่า “ใด ๆ” และเพิ่มเงื่อนไขว่าความตกลงเลือกศาลหลังเกิดสิทธิเรียกร้องแล้วนั้นจะต้อง “เป็นหนังสือ” และศาลในประเทศที่ตกลงกันนั้นต้องเป็นศาลซึ่งตามกฎหมายของประเทศนั้นมีเขตอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับข้อพิพาทตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นมูลผิดสัญญาหรือมูลละเมิด

ประการที่สอง มาตรา 65 วรรคท้ายนี้ไม่ได้บังคับว่าศาลดังกล่าวจำเป็นต้องเป็นศาลในประเทศที่ระบุไว้ในมาตรา 65 วรรคแรก หรือตาม (1) - (3) ของมาตรานี้

ประการที่สาม ความตกลงตามมาตรา 65 วรรคท้าย มีความหมายอยู่ในตัวแล้วว่าเมื่อคู่กรณี (คู่สัญญา) ได้ตกลงกันที่จะเลือกศาลที่อยู่ในประเทศใดก็ตามซึ่งศาลนั้นมีเขตอำนาจตามกฎหมายของประเทศนั้นที่จะพิจารณาคดีเกี่ยวกับข้อพิพาททางแพ่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ ย่อมมีความหมายเป็นนัยว่าทั้งสองฝ่ายอาจไม่ประสงค์ที่จะเลือกศาลในประเทศที่ได้

[25] ESCAP, ‘Proposed structure of guidelines on harmonization of legal frameworks for multimodal transport operations in Asia and the Pacific’ (2022) <https://www.unescap.org/events/2022/third-virtual-expert-meeting-legal-frameworks-multimodal-transport-operations-asia-and> สืบค้นเมื่อ 27 ธันวาคม 2567.

มีการระบุไว้แล้วในใบตราส่งต่อเนื่องหรือสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ตามมาตรา 65 วรรคแรก) หรือศาลใดในมาตรา 65 (1) – (3) แต่เป็นศาลในประเทศใด ๆ ที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีโดยอาศัยเพียงความตกลงเป็นหนังสือของคู่ความ (คู่สัญญา) เรื่องเขตอำนาจศาล (written jurisdiction agreement) ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีที่เกิดจากความตกลงเป็นหนังสือของคู่ความนี้มีศาลในบางประเทศให้การยอมรับหลักการนี้ เช่น Singapore International Commercial Court (หรือ “SICC”) ซึ่งมีเขตอำนาจศาลที่จะพิจารณาคดีและดำเนินการไต่สวนในคดีใด ๆ หากว่า

1. การเรียกร้องที่มีการฟ้องคดีมีลักษณะทางพาณิชย์และระหว่างประเทศ
2. คู่ความในคดีได้ยื่นต่อ SICC ภายใต้การตกลงที่เป็นลายลักษณ์อักษรเรื่องเขตอำนาจศาล
3. คู่ความในคดีไม่ต้องการที่จะแสวงหาการปลดเปลื้องทุกข์ในรูปของหรือเกี่ยวข้องกับคำสั่งของศาลสูงที่ให้ศาลอื่นปฏิบัติตาม (prerogative order) รวมทั้งคำสั่งที่เป็นการบังคับ คำสั่งห้าม คำสั่งเพิกถอนของศาลสูง (quashing order) หรือคำสั่งเพื่อให้ทบทวนการกักขัง (detention)

หากคู่กรณีได้ทำความตกลงกันไว้เป็นลายลักษณ์อักษรว่าให้ยื่นการเรียกร้องสิทธิเพื่อให้มีการระงับข้อพิพาทโดย SICC ความตกลงเช่นนั้นมีผลทำให้ SICC จะไม่ปฏิเสธที่จะรับเขตอำนาจศาลเพื่อพิจารณาคดีเพียงอาศัยเหตุว่าข้อพิพาทระหว่างคู่ความเกี่ยวข้องกับเขตอำนาจศาลอื่นที่ไม่ใช่สิงคโปร์[26]

อย่างไรก็ตาม คำพิพากษาที่ตัดสินโดย SICC จะบังคับคดีในประเทศอื่นได้หรือไม่นั้นเป็นประเด็นปัญหากฎหมายที่แตกต่างออกไปจากประเด็นเรื่องการมีเขตอำนาจของศาลโดยอาศัยเพียงความตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรของคู่สัญญาเท่านั้น

(ข) การเลือกศาลซึ่งไม่ได้เกิดจากความตกลงของคู่สัญญา แต่จำกัดอยู่เฉพาะศาลในประเทศที่กฎหมายฉบับนี้กำหนดไว้แล้ว

ศาลในลักษณะนี้ คือศาลตามมาตรา 65 วรรคสอง (1) – (3) ที่กฎหมายกำหนดไว้อย่างแน่นอนแล้วว่าจะต้องเป็นศาลที่อยู่ในประเทศใดประเทศหนึ่ง ดังต่อไปนี้

(1) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่หรือภูมิลำเนาของจำเลย

(2) ศาลในประเทศที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้กระทำขึ้น ซึ่งต้องปรากฏว่าจำเลยมีสำนักงาน สำนักงานสาขาหรือตัวแทนอยู่ในประเทศนั้นด้วย

(3) ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของหรือส่งมอบของ

ศาลในประเทศที่มาตรา 65 วรรคสอง กำหนดไว้ข้างต้นนี้ คู่สัญญามีสิทธิที่จะไม่เลือกศาลใดเลย แต่เลือกศาลอื่นแทนโดยอาศัยสิทธิตามมาตรา 65 วรรคท้าย เมื่อเกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นแล้ว

2.1.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556

ก่อนที่ประเทศไทยจะมีกฎหมายฉบับนี้ กรมการขนส่งทางบกได้มอบหมายให้สถาบันวิจัยของมหาวิทยาลัยของรัฐแห่งหนึ่งศึกษาข้อมูลเปรียบเทียบอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

---

[26] Singapore Court, ‘Establishment of the SICC’ <https://www.judiciary.gov.sg/singapore-international-commercial-court/about-the-sicc/establishment-of-the-sicc> สืบค้นเมื่อ 21 กรกฎาคม 2567.

เกี่ยวกับเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศและจากการสรุปของการศึกษาวิจัย ได้ข้อแนะนำว่าประเทศไทยควรมีกฎหมายสำหรับใช้บังคับกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามหลักเกณฑ์ที่ใช้อยู่ในอนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 (Convention on the Contracts for International Carriage of Goods by Road, 1956 หรือที่เรียกโดยย่อว่า "อนุสัญญา CMR") จึงได้มีการจัดทำร่างกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้ขึ้นโดยคณะกรรมการที่แต่งตั้งโดยกรมการขนส่งทางบก ดังนั้น ร่างดั้งเดิมของกฎหมายฉบับนี้จึงยึดถือตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา CMR ตามที่กรมการขนส่งทางบกเสนอ[27]

ร่างกฎหมายฉบับดังกล่าว ได้มีการแก้ไขปรับปรุงในเวลาต่อมาโดยฉบับที่ยุติและผ่านการพิจารณาของรัฐสภา เป็นร่างที่ได้นำหลักการสำคัญตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement) ภาคผนวก 10 (Conditions of Transport) ว่าด้วยการรับขนของทางถนนด้วยรถเพื่อสินจ้าง ซึ่งประเทศไทยได้ลงนามไว้กับประเทศภาคีสมาชิกมาพิจารณา[28] ทำให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 ได้รับอิทธิพลจากความตกลงดังกล่าวนี้ อันเป็นผลจากการอนุวัติการความตกลงฯ ดังกล่าวมาเป็นกฎหมายภายในของประเทศไทย

พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับกับการรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศไทยไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกประเทศไทยหรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกประเทศไทยมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในประเทศไทยหรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งส่งมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของอีกประเทศหนึ่งโดยผ่านเข้ามาในประเทศไทย เว้นแต่ที่คู่สัญญาระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศก็ให้บังคับไปตามนั้น[29]

กฎหมายฉบับนี้มีลักษณะของการขนส่งระหว่างประเทศและอาจมีความเกี่ยวข้องกับเขตอำนาจศาลในต่างประเทศ ทั้งนี้ เพราะการใช้บังคับของกฎหมายฉบับนี้จะต้องเป็นเรื่องของการรับขนของทางถนนจากต่างประเทศเข้ามาประเทศไทยในลักษณะที่เป็นสินค้านำเข้า (import Cargo) หรือสินค้าส่งออก (export Cargo) หรือสินค้าผ่านแดน (transit Cargo) โดยมีประเทศไทยเป็นจุดเกาะเกี่ยว

กฎหมายฉบับนี้บัญญัติให้ผู้เสียหายซึ่งเป็นโจทก์ฟ้องคดีอันเกิดจากการรับขนของระหว่างประเทศทางถนน ไม่ว่าจะมีมูลจากสัญญา หรือมูลละเมิด โดยยื่นต่อศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าวตามกฎหมายประเทศนั้นได้ดังต่อไปนี้[30]

(1) ศาลในประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางของการรับขนของ

---

[27] หนังสือของกระทรวงคมนาคมที่ คค (ปคร) 0204/231 (30 กันยายน 2547).

[28] วุฒิสภา รายงานของคณะกรรมาธิการการคมนาคม พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. .... แนบท้ายบันทึกข้อความของคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ที่ สว (กมธ1) 0009/(ร 43) ลงวันที่ 2 พฤศจิกายน 2555.

[29] พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 มาตรา 4.

[30] พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 มาตรา 39.

(2) ศาลในประเทศที่ของสูญหายหรือเกิดความเสียหายขึ้น

(3) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง

(4) ศาลในประเทศที่โจทก์มีภูมิลำเนา

สำหรับประเทศไทยศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี คือ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง

บทบัญญัติของกฎหมายฉบับนี้ในส่วนที่ระบุศาลที่โจทก์มีสิทธิยื่นฟ้องคดีได้ไว้ในมาตรา 39 นั้น ไม่มีถ้อยคำว่า “ศาลใดศาลหนึ่ง” แต่ระบุศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีไว้ 4 ศาล ซึ่งทั้ง 4 ศาล เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement) ส่วนที่ 4 ว่าด้วยการขนส่งข้ามแดน (Cross-Border Transport of Goods, ภาคผนวก 10 : เงื่อนไขการขนส่ง (Annex 10: Conditions of Transport)[31] ซึ่งประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้ร่วมลงนามไว้กับสมาชิกอื่นของความตกลงนี้อีก 4 ประเทศ คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน สหภาพพม่า ราชอาณาจักรกัมพูชา และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวมเป็นประเทศภาคีคู่สัญญา 6 ประเทศ[32] แต่การที่โจทก์จะเลือกศาลใดตามที่กฎหมายฉบับนี้กำหนดไว้ จะต้องตกอยู่ภายใต้บังคับว่าศาลที่โจทก์จะเลือกนั้นจะต้องเป็นศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยซึ่งก็คือ ประเทศภาคีคู่สัญญา 6 ประเทศในความตกลงระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement) นั่นเอง

กฎหมายฉบับนี้ ไม่มีบทบัญญัติให้ศาลไทยยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ ไม่ได้ให้สิทธิคู่สัญญาตกลงเลือกศาลกันได้เองในขณะเจรจาทำสัญญาโดยระบุไว้ในสัญญาขนส่งหรือเอกสารการขนส่งและไม่ได้ให้สิทธิในการเลือกศาลหลังจากที่เกิด “สิทธิเรียกร้อง” ขึ้นแล้ว แต่กฎหมายฉบับนี้ให้สิทธิคู่สัญญาที่จะตกลงใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศก็ได้ซึ่งเป็นเรื่องของการตกลงกฎหมายที่จะใช้บังคับ (applicable law) โดยไม่ได้กำหนดเงื่อนไขว่าความตกลงนั้นจะกระทำได้ก็ต่อเมื่อมีการเรียกร้องเกิดขึ้นแล้ว[33]

2.1.3 พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557

ความคิดริเริ่มในการที่ประเทศไทยจะมีกฎหมายฉบับนี้ สืบเนื่องจากการที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement) และเพื่อให้ประเทศไทยสามารถให้สัตยาบันต่อภาคผนวก 5 ของความตกลงฯ นี้ เรื่องการขนส่งบุคคลข้ามพรมแดน คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนและขนส่งข้ามแดนแห่งชาติจึงได้มีมติในคราวประชุมครั้งที่ 1/2550 เมื่อวันที่ 1

---

[31] กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม, *ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement)* (โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย 2556) 414.

[32] เพิ่งอ้าง 401.

[33] พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 มาตรา 4.

สิงหาคม พ.ศ. 2550 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการเพื่อจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศขึ้น[34]

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าหลักเกณฑ์และเนื้อหาสาระสำคัญของกฎหมายฉบับนี้มีที่มาจากความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Great Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement) ภาคผนวก 5 ซึ่งประเทศไทยลงนามความตกลงนี้เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับกับสัญญารับขนคนโดยสารระหว่างประเทศและสัมภาระ[35] เหตุที่พระราชบัญญัตินี้ใช้กับการขนส่งคนโดยสารระหว่างประเทศ เนื่องจากการขนส่งตามสัญญารับขนคนโดยสารระหว่างประเทศ เป็นการขนส่งคนโดยสารทางถนนและสัมภาระจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่งไม่ว่าจะมีการคิดบำเหน็จหรือไม่[36]

กฎหมายฉบับนี้บัญญัติให้สิทธิโจทก์ในการฟ้องคดีเรียกค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ในศาลใดศาลหนึ่งที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีตามกฎหมายของประเทศนั้น ดังต่อไปนี้[37]

(1) ศาลในประเทศที่การรับขนเริ่มต้นหรือสิ้นสุดลง

(2) ศาลในประเทศที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้น หากสามารถระบุได้

(3) ศาลในประเทศที่เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของผู้ขนส่ง หรือ

(4) ศาลในประเทศที่เป็นภูมิลำเนาของโจทก์

สำหรับประเทศไทย ศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดี คือ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง

กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้บัญญัติให้สิทธิแก่คู่สัญญาที่จะตกลงเลือกศาลไม่ว่าในเวลาทำสัญญาหรือหลังจากเกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นแล้วและไม่มีบทบัญญัติให้ยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ

2.1.4 พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 (และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2560)

กฎหมายฉบับนี้ได้ถูกยกร่างขึ้นในชั้นแรกโดยคณะอนุกรรมการที่แต่งตั้งขึ้นตามคำสั่งกรมการบินพาณิชย์ เนื่องจากกรมการบินพาณิชย์พิจารณาเห็นว่า ประเทศไทยควรเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศซึ่งลงนาม ณ นครมอนตริออล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม พ.ศ. 2542 (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999 หรือนิยมเรียกโดยย่อว่า “อนุสัญญามอนตริออล”) จึงแต่งตั้งคณะกรรมการยกร่างกฎหมายฉบับนี้[38]

---

[34] หนังสือของกระทรวงคมนาคม ที่ คค 0204/ว8556 (18 ตุลาคม 2549).

[35] พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 มาตรา 4.

[36] พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 มาตรา 6.

[37] พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 มาตรา 32.

[38] คำสั่งกรมการบินพาณิชย์ ที่ 173/2543 แต่งตั้งคณะอนุกรรมการยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศ พ.ศ. .... (12 เมษายน 2543).

พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นกฎหมายการรับขนทางอากาศฉบับแรก ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558[39] และมีผลใช้บังคับในวันที่ 14 พฤษภาคม พ.ศ. 2558

เนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนตริออล แต่โดยที่พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2558 มีบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์การรับขนทางอากาศระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุมครบถ้วนที่จะทำให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญามอนตริออลได้ สมควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวเพื่อให้การเป็นไปตามอนุสัญญา จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติฉบับที่ 2[40] เพื่อเพิ่มเติมกฎหมายฉบับแรกให้มีหลักเกณฑ์สำคัญครบถ้วนพอที่จะทำให้ประเทศไทยสามารถเข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนตริออลได้ ซึ่งการจัดทำพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560 ทำให้ต่อมาประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญามอนตริออล เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม พ.ศ. 2560 และอนุสัญญาฉบับนี้มีผลใช้บังคับกับประเทศไทยในวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2560[41]

ดังนั้น กฎหมายไทยฉบับนี้จึงได้รับอิทธิพลโดยตรงจากอนุสัญญามอนตริออล โดยกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับเอกสารการรับขน ความรับผิดและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในการรับขนคนโดยสาร สัมภาระหรือของทางอากาศระหว่างประเทศให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว[42]

พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้กับการรับขนคนโดยสาร สัมภาระ และการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งหมายถึงการรับขนทางอากาศตามความตกลงระหว่างคู่สัญญาที่ตกลงให้ถิ่นต้นทางและถิ่นปลายทางตั้งอยู่ภายในอาณาเขตทั้งสองประเทศหรือตั้งอยู่ในอาณาเขตของประเทศเดียว แต่มีถิ่นหยุดพักที่ตกลงกันไว้ภายในอาณาเขตของอีกประเทศหนึ่ง ไม่ว่าจะมีการหยุดพักในการรับขนหรือมีการถ่ายลำหรือไม่ก็ตาม[43] และยังใช้บังคับแก่การรับขนทางอากาศภายในประเทศโดยอนุโลมอีกด้วย[44]

เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับกับ “การรับขนทางอากาศ” ซึ่งตามนิยามของกฎหมายฉบับนี้หมายถึงการรับขนคนโดยสาร สัมภาระหรือของทางอากาศ หลักเกณฑ์ในเรื่องของการเลือกเขตอำนาจศาลสำหรับกรณีพิพาทจากการรับขนของกับกรณีพิพาทจากการรับขนคนโดยสารจึงใช้ร่วมกันบางส่วนและมีความแตกต่างกันในรายละเอียดบางประการ กล่าวคือ

---

[39] ราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 132 ตอนที่ 10 ก (13 กุมภาพันธ์ 2558) หน้า 12.

[40] หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2560.

[41] ICAO, ‘Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention)’ <https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf> สืบค้นเมื่อ 20 กรกฎาคม 2567.

[42] สภานิติบัญญัติแห่งชาติ, ‘บันทึกวิเคราะห์สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. ....’ <https://dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/web/viewer.php> สืบค้นเมื่อ 14 กรกฎาคม 2567.

[43] พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2560 มาตรา 4.

[44] พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2560 มาตรา 57.

ในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ การฟ้องร้องค่าเสียหายในการรับขนระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญามอนตริออล โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลซึ่งมีเขตอำนาจดังต่อไปนี้[45]

(1) ศาลที่ผู้ขนส่งมีภูมิลำเนา

(2) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจหลักตั้งอยู่

(3) ศาลที่ผู้ขนส่งมีสถานที่ประกอบธุรกิจซึ่งได้มีการทำสัญญารับขน

(4) ศาลในถิ่นปลายทาง

(5) ในกรณีของการฟ้องเรียกค่าเสียหายจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับบาดเจ็บ โจทก์มีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องต่อศาลในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งที่คนโดยสารนั้นมีถิ่นที่อยู่หลักและถาวรขณะที่เกิดอุบัติเหตุและผู้ขนส่งดำเนินการให้บริการการรับขนคนโดยสารไปยังหรือออกจากรัฐภาคีนั้น ฯลฯ

(6) การฟ้องร้องเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายในการรับขนทางอากาศซึ่งดำเนินการโดยผู้ขนส่งตามความเป็นจริง นอกจากจะมีสิทธิเลือกฟ้องตามข้อ (5) โจทก์ยังมีสิทธิเลือกที่จะเสนอคำฟ้องในอาณาเขตของรัฐภาคีหนึ่งต่อศาลที่ผู้ขนส่งตามความเป็นจริงมีภูมิลำเนาหรือสถานที่ประกอบธุรกิจที่ตั้งอยู่

ในกรณีที่โจทก์มีสิทธิที่จะเสนอคำฟ้องต่อศาลไทยเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ กฎหมายฉบับนี้บัญญัติให้คดีอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง[46]

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศภายในประเทศอีกด้วย[47]

กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้บัญญัติให้สิทธิแก่คู่สัญญาที่จะตกลงเลือกศาลหลังเกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นแล้ว และไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยการยอมรับบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศ

2.2 กฎหมายไทยที่ยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ

กฎหมายที่ยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับมลพิษน้ำมัน มี 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 กฎหมายไทยทั้ง 2 ฉบับนี้ไม่มีบทบัญญัติเรื่องการเลือกศาล แต่มีบทบัญญัติให้ศาลไทยยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

---

[45] พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2560 มาตรา 56/1.

[46] พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2560 มาตรา 56/2.

[47] พระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2560 มาตรา 58.

2.2.1 พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560

กฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายที่จัดทำขึ้นเนื่องจากประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992 (International convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 หรือเรียกโดยย่อว่า อนุสัญญา CLC 1992) ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่จัดทำขึ้นโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือเรียกโดยย่อว่า "IMO")[48] ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่ากฎหมายฉบับนี้มีที่มาจากอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992

กฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับกับความเสียหายจากมลพิษที่เกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทย รวมถึงทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย[49] โดยที่ไม่ได้กำหนดหลักการในการให้สิทธิของโจทก์หรือผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่จะเลือกศาลได้ แต่บัญญัติให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเป็นศาลที่มีเขตอำนาจเหนือคดีฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้[50] อย่างไรก็ตาม การที่ศาลจะพิจารณาคดีดังกล่าวนี้ได้ กฎหมายฉบับนี้บัญญัติไว้ในมาตรา 34 ว่า "โดยต้องมีการส่งหมายเรียกให้แก่จำเลยโดยชอบ และให้โอกาสตามสมควรสำหรับการต่อสู้คดี ทั้งนี้ อธิบดีผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางโดยอนุมัติประธานศาลฎีกามีอำนาจออกข้อกำหนดใด ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกระบวนพิจารณาก็ได้" ซึ่งข้อกำหนดนี้ รวมถึงกำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการในการขอให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

กฎหมายฉบับนี้มีหลักการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ (recognition and enforcement of foreign judgment) โดยบัญญัติเงื่อนไขของการยอมรับในการที่จะบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศไว้ในมาตรา 36 ว่าคำพิพากษาของศาลต่างประเทศเกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษตามอนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992 นั้นจะต้องเป็นคำพิพากษาที่ถึงที่สุดแล้ว และศาลไทยจะไม่บังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศใน 3 กรณี คือ

(1) คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉล

(2) จำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี

(3) คำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดี

ดังนั้น หากคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไม่ตกอยู่ในข้อยกเว้นใดใน (1) – (3) ข้างต้น ศาลไทยมีหน้าที่ตามกฎหมายฉบับนี้ที่จะต้องยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

---

[48] หมายเหตุท้ายพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560.

[49] พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 มาตรา 5.

[50] พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 นิยาม "ศาล" ตามมาตรา 3 และ 34.

มีข้อสังเกตว่าเงื่อนไขดังกล่าวข้างต้นเป็นไปตาม Article X ของอนุสัญญา CLC 1992 แต่ไม่ได้นำถ้อยคำตาม Article X.2 “The formality shall not permit the merits of the case to be re-opened” มาบัญญัติไว้ในกฎหมายไทยฉบับนี้ ซึ่งข้อความส่วนนี้ของอนุสัญญา CLC 1992 มีความหมายที่ชัดเจนว่าพิธีการหรือกระบวนพิจารณาในการที่จะยอมรับและบังคับตามคำตัดสินของศาลต่างประเทศจะต้องไม่อนุญาตให้มีการรื้อคดีใหม่ เกี่ยวกับเรื่องของความรับผิดของเรือ (re-open the merits of the case) ดังนั้น แม้ว่าข้อยกเว้น 3 ประการที่ศาลไทยจะไม่ยอมรับบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ จะมีความหมายเป็นนัยอยู่แล้วว่าจำเลยในคดีจะยกข้อต่อสู้ได้ก็เฉพาะในประเด็นตามข้อยกเว้น 3 ประการนี้เท่านั้น แต่ข้อกำหนดของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศที่จะออกตามความของหมวด 6 มาตรา 34 รวมทั้งรายละเอียดของหลักเกณฑ์ตามมาตรา 36 วรรคท้ายของกฎหมายฉบับนี้ น่าจะนำหลักการตามข้อความของ Article X.2 ดังกล่าวข้างต้นมากำหนดไว้ในข้อกำหนดของศาลฯ ที่จะออกตามความในกฎหมายฉบับนี้ด้วย

ในปัจจุบัน ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางยังไม่ได้ออกข้อกำหนดตามกฎหมายฉบับนี้

2.2.2 พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560

การจัดทำกฎหมายฉบับนี้สืบเนื่องจากการที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1992 (the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (อนุสัญญา CLC 1992) และคณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... แต่ด้วยเหตุที่อนุสัญญา CLC 1992 กำหนดให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดทางแพ่งจากความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมันที่เกิดจากเรือของตนได้ แต่หากความเสียหายนั้นเกินกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ความเสียหายอาจได้รับชดใช้จากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992 (the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 หรืออนุสัญญา FUND 1992) ดังนั้น หากประเทศไทยมีกฎหมายในลักษณะเดียวกับอนุสัญญา FUND 1992 ก็จะทำให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษได้รับการเยียวยาค่าสินไหมทดแทนที่เพียงพอและรวดเร็วซึ่งจะช่วยลดผลกระทบจากความเสียหายจากอุบัติการณ์ที่ก่อให้เกิดมลพิษน้ำมันที่รุนแรง จึงได้มีการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. ....[51]

[51] กรมเจ้าท่า สำนักกฎหมาย กลุ่มงานกฎหมายและความตกลงระหว่างประเทศ (26 ธันวาคม 2559) อ้างใน <https://dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/web/viewer.php> สืบค้นเมื่อ 22 กรกฎาคม 2567.

ดังนั้น จึงกล่าวได้ว่ากฎหมายฉบับนี้มีที่มาจากอนุสัญญา FUND 1992 และจัดทำขึ้นเพื่อที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ด้วยเหตุนี้ หลักการเรื่องการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมายไทยฉบับนี้จึงมีที่มาจากอนุสัญญา FUND

หลักการการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศตามอนุสัญญา FUND 1992 ได้กำหนดไว้ใน Article 8 ว่าคำพิพากษาของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดี ตาม Article 7 วรรค 1 และ 3 ให้กองทุน FUND 1992 ชดใช้นั้น เมื่อคำพิพากษานั้นได้ถึงที่สุดแล้วในรัฐที่ศาลที่พิพากษาตั้งอยู่ และสามารถที่จะใช้บังคับคดีได้แล้วในรัฐนั้นจะได้รับการยอมรับและบังคับได้ในทุกรัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ในเงื่อนไขเดียวกับที่บัญญัติใน Article 10 ของอนุสัญญา CLC 1992[52] ด้วยเหตุนี้ พระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงบัญญัติหลักการเรื่องการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไว้โดยมีเงื่อนไขเดียวกันกับที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ให้คำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่ถึงที่สุดเกี่ยวกับการใช้ค่าสินไหมทดแทนของกองทุน ให้ใช้บังคับในประเทศไทยได้ เว้นแต่เหตุ 3 ประการ คือ[53]

(1) คำพิพากษานั้นได้มาโดยกลฉ้อฉล

(2) จำเลยมิได้รับหมายเรียกโดยชอบและไม่มีโอกาสตามสมควรในการต่อสู้คดี

(3) คำพิพากษานั้นขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดี

พระราชบัญญัติฉบับนี้บัญญัติให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีที่มีการเรียกร้องตามพระราชบัญญัติฉบับนี้และให้อำนาจอธิบดีศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางโดยอนุมัติประธานศาลฎีกามีอำนาจออกข้อกำหนดใด ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกระบวนพิจารณา การกำหนดเวลา เงื่อนไข และวิธีการในการขอให้ศาลดังกล่าวบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ[54]

ในปัจจุบัน ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางยังไม่ได้ออกข้อกำหนดตามกฎหมายฉบับนี้

จากการศึกษาและค้นคว้ากฎหมายไทยรวม 6 ฉบับดังที่ได้สรุปไว้ข้างต้น ทำให้เห็นถึงพัฒนาการของกฎหมายไทยเกี่ยวกับการเลือกศาลและการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศดังนี้

1) การให้สิทธิแก่คู่สัญญาในการตกลงเลือกศาลกันเองได้โดยระบุไว้ในเอกสารการขนส่งตามมาตรา 65 วรรคแรก ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 หรือเลือก

---

[52] อนุสัญญา FUND 1992 art 8. “...any judgment given against the Fund by a court having jurisdiction in accordance with Article 7, paragraphs 1 and 3, shall, when it has become enforceable in the State of origin and is in that State no longer subject to ordinary forms of review, be recognized and enforceable in each Contracting State on the same conditions as are prescribed in Article X of the 1992 Liability Convention”.

[53] พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 มาตรา 34.

[54] พระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 มาตรา 30 และมาตรา 34 วรรคท้าย.

ศาลใด ๆ เมื่อเกิด “สิทธิเรียกร้อง” แล้ว ตามวรรคท้ายของมาตรานี้ หรือการให้โจทก์ผู้เสียหายมีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 และพระราชบัญญัติการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ พ.ศ. 2560 การเลือก “ศาล” แม้คำว่าศาลจะมีความหมายต่างจากคำว่า “เขตอำนาจพิจารณาคดี” และ “เขตอำนาจ” (ซึ่งหมายถึง เขตอำนาจศาล) แต่ด้วยเหตุที่กฎหมายเหล่านี้บัญญัติให้ศาลที่โจทก์จะเลือกหรือที่คู่สัญญาตกลงกันต้องเป็นศาลที่เขตอำนาจพิจารณาคดีในประเทศของตนด้วย ดังนั้น การเลือกศาลจึงเท่ากับเป็นการเลือกเขตอำนาจศาลด้วย การให้สิทธิแก่โจทก์หรือคู่สัญญาเช่นนั้นถือเป็นพัฒนาการของกฎหมายไทยเกี่ยวกับการเลือกศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาและพิพากษาคดีตามกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศ หลังจากที่ประมวลวิธีพิจารณาความแพ่ง (พ.ศ. 2477) มาตรา 7[55] ที่เคยยอมรับข้อตกลงเลือกศาลด้วยการให้สิทธิคู่ความเสนอคำฟ้องต่อศาลที่คู่ความตกลงกันและระบุไว้ในสัญญา ได้ถูกยกเลิกไปโดยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 12) ในปี พ.ศ. 2534 ซึ่งเดิมก่อนหน้าที่จะมีการแก้ไขประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งดังกล่าว ศาลฎีกาของไทยมีแนววินิจฉัยที่แตกต่างกันเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจศาลตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง มีทั้ง “ไม่อาจใช้บังคับได้” และ “ไม่ผูกพัน” ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงในคดี กล่าวคือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 951/2539[56] ถือว่าข้อตกลงเขตอำนาจศาลที่ระบุไว้ในใบตราส่งให้ฟ้องคดีที่ศาลในกรุงลอนดอนประเทศอังกฤษนั้น แม้สิทธิตามใบตราส่งจะตกไปยังผู้รับใบตราส่งและโจทก์เป็นผู้รับช่วงสิทธิมาจากผู้รับตราส่งก็ตาม แต่ข้อตกลงนั้นขัดต่อประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งฉบับที่ใช้อยู่ในขณะที่โจทก์ฟ้องคดีและเป็นกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนและไม่ได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ในกฎหมายเดิมขณะที่โจทก์ยื่นฟ้องคดี ข้อตกลงนั้นจึงไม่อาจใช้บังคับได้ แต่คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5809/2539[57] ถือว่าสัญญาว่าจ้างขนส่งสินค้าในคดีทำขึ้นก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีผลใช้บังคับจึงต้องใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 บังคับกับคดี เมื่อโจทก์เป็นผู้รับประกันภัยและได้รับช่วงสิทธิมาจากผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้สั่งซื้อสินค้าตามมาตรา 878 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ การรับช่วงสิทธิของโจทก์จึงเกิดขึ้นโดยอำนาจแห่งกฎหมาย ข้อตกลงในใบตราส่งที่ให้ฟ้องคดีต่อศาลเมืองโคเปนเฮเกน ไม่มีผลผูกพันโจทก์ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยผู้รับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัย อย่างไรก็ตาม หลังจากการแก้ไขประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งดังกล่าวข้างต้นแล้ว ศาลฎีกาในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3882/2549[58] พิพากษาว่าโจทก์มีสิทธิเลือกที่จะฟ้องคดีต่อศาลไทยที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีได้ด้วย หากมูลคดีเกิดในประเทศไทย กฎหมายไทยเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับข้อพิพาท และพยานหลักฐานส่วนใหญ่อยู่ในเขตอำนาจศาลไทย โดยโจทก์ “หาจำต้องนำคดีไปฟ้องยังศาลเมืองฮ่องกงแต่เพียงแห่งเดียวเท่านั้นไม่” ข้อความตามคำพิพากษาของศาลฎีกาในส่วนที่คัดลอกไว้นี้ แสดงให้เห็นเป็นนัยว่า

---

[55] ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง พ.ศ. 2477 มาตรา 7 (4).

[56] คำพิพากษาฎีกาที่ 951/2539.

[57] คำพิพากษาฎีกาที่ 5809/2539.

[58] คำพิพากษาฎีกาที่ 3882/2549.

ศาลฎีกาไม่ได้พิพากษาว่าข้อตกลงในใบตราส่งที่ให้ฟ้องคดีต่อศาลเมืองฮ่องกงไม่อาจใช้บังคับได้หรือไม่ ผูกพันโจทก์ แต่โจทก์ในคดีนี้มีสิทธิเลือกที่จะฟ้องคดีต่อศาลเมืองฮ่องกงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือจะเลือกฟ้องต่อศาลไทยที่มีเขตอำนาจพิจารณาและพิพากษาคดีก็ได้หากมีปัจจัยตามที่ศาลได้กล่าวไว้ ซึ่งหากพิจารณาจากปัจจัยที่ศาลไทยได้ยกขึ้นมาพิจารณาเพื่อรับฟ้องคดีของโจทก์ไว้ดูเหมือนว่าศาลไทยน่าจะใช้หลักว่าศาลไทยเป็นศาลที่สะดวกต่อการพิจารณาคดีมากกว่า (forum conveniens)

2) การให้สิทธิคู่สัญญาตกลงเลือกศาลได้หลังจากเกิดสิทธิเรียกร้อง ปรากฏอยู่ในกฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศเพียงฉบับเดียวเท่านั้น คือ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แต่ไม่ปรากฏในกฎหมายขนส่งฉบับอื่น ๆ รวมทั้งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แม้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฉบับนี้มีเจตนารมณ์ที่จะใช้กับการรับขนทางทะเลระหว่างประเทศโดยมีประเทศไทยเป็นจุดเกาะเกี่ยว[59] และได้รับอิทธิพลบางส่วนจากอนุสัญญา Hamburg Rules และอนุสัญญาฉบับนี้ให้สิทธิคู่สัญญาที่จะตกลงเลือกศาลได้ก็ตาม[60]

3) กฎหมายไทย 6 ฉบับที่กล่าวถึงในบทความนี้ แยกสิทธิของโจทก์ในการเลือกศาลและสิทธิของคู่สัญญาในการตกลงเลือกศาลออกจากการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศและถือเป็นคนละเรื่อง จึงไม่ได้หมายความว่าเมื่อกฎหมายฉบับใดยอมให้โจทก์มีสิทธิเลือกฟ้องคดีในศาลใดศาลหนึ่งที่กำหนดไว้ในกฎหมาย คำพิพากษาของศาลที่โจทก์เลือกนั้นจะได้รับการยอมรับและบังคับคดีให้โดยศาลในประเทศอื่นด้วย ดังจะเห็นได้จากการที่กฎหมายขนส่งของไทยรวม 4 ฉบับที่ได้กล่าวถึงไว้ในข้างต้นที่มีบัญญัติให้โจทก์เลือกศาลได้ ไม่มีฉบับใดที่มีบทบัญญัติว่าด้วยการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ แต่กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมัน 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ไม่มีบทบัญญัติให้เลือกศาล แต่กฎหมายทั้ง 2 ฉบับนี้ยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามเงื่อนไขของกฎหมาย

4) ผลของการตราพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ทำให้คำพิพากษาของศาลต่างประเทศมีการยอมรับและบัญญัติไว้ในกฎหมายไทยทั้งสองฉบับนี้ซึ่งมีหลักการเดียวกันคือ คำพิพากษาของศาลต่างประเทศจะต้องถึงที่สุดแล้ว และศาลไทยอาจไม่ยอมรับหากเข้าข้อยกเว้นใดใน 3 ประการตามที่ระบุไว้ในกฎหมายนี้ การยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับนี้ถือได้ว่าเป็นอีกก้าวหนึ่งของพัฒนาการของกฎหมายไทยเพิ่มเติมจากการให้สิทธิโจทก์เลือกศาลหรือคู่สัญญาตกลงเลือกศาลได้ ซึ่งโดยแท้จริงแล้วการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามกฎหมายไทยทั้งสองฉบับนี้ก็เป็นผลจากการอนุวัติการอนุสัญญา CLC 1992 และอนุสัญญา

---

[59] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4.

[60] United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules) art 21.

FUND 1992 เพื่อให้ประเทศไทยสามารถเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้ได้ การที่อนุสัญญาทั้งสองฉบับมีหลักการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในประเทศที่เป็นสมาชิกอนุสัญญาเหล่านี้ โดยมีเงื่อนไขการยอมรับและข้อยกเว้นเดียวกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา จึงเป็นความเท่าเทียมกันในระหว่างประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญานี้และไม่ได้ทำให้อำนาจอธิปไตยทางศาลของไทยด้อยลงหรือถูกกระทบ แต่การยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศตามกฎหมาย 2 ฉบับนี้เป็นเพียงการยอมรับเฉพาะกรณีตามกฎหมายนี้เท่านั้นจึงไม่ได้ทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายว่าด้วยการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศที่ใช้ได้กับมูลหนี้อื่น ๆ เป็นการทั่วไป

5) จากพัฒนาการของกฎหมายทั้ง 6 ฉบับที่กล่าวถึงข้างต้น จะเห็นได้ว่าหลักการใหม่ที่ปรากฏในกฎหมายไทยดังกล่าวไม่ว่าจะเป็นหลักการที่เกี่ยวกับการตกลงเลือกศาลและการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศเกี่ยวกับเรื่องมลพิษน้ำมัน เป็นผลจากการแปลงอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศให้เป็นกฎหมายภายในของประเทศตามทฤษฎี “ทวินิยม” (dualism) ซึ่งตามหลักทฤษฎีกฎหมายนี้ถือว่า กฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศแตกต่างและแยกจากกัน เนื่องจากมีจุดกำเนิดที่ต่างกัน ดังนั้น หากต้องการให้กฎหมายระหว่างประเทศเข้ามามีบทบาทหรืออยู่ในระบบกฎหมายภายในก็จำเป็นจะต้องผ่านกระบวนการแปลงรูปให้เป็นกฎหมายไทยก่อน[61] จึงเท่ากับเป็นการยืนยันอย่างว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่ใช้ทฤษฎีทวินิยมอีกด้วย

3. พัฒนาการของกฎหมายของ สปป.ลาว เกี่ยวกับการเลือกศาลกับการยอมรับคำพิพากษาต่างประเทศ

ในมุมมองจากทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายระหว่างประเทศกับกฎหมายภายในประเทศ ประเทศไทยและ สปป.ลาว ใช้ทฤษฎีกฎหมายที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ประเทศไทยใช้ทฤษฎีทวินิยม (dualism) แต่ สปป.ลาว ใช้ทฤษฎีอะไร นักกฎหมายใน สปป.ลาว ยังมีความเห็นที่ต่างกัน บางท่าน[62] เห็นว่าใช้ทฤษฎีเอกนิยม (monism) ด้วยผลจากการที่ สปป.ลาว ประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยอนุสัญญาและสัญญาระหว่างประเทศ (สัญญาสากล)[63] ซึ่งมีบทบัญญัติให้บุคคล นิติบุคคล หรือองค์กรที่เกี่ยวข้องจะต้องปฏิบัติตามสนธิสัญญาหรือสัญญาสากลโดยตรงทั้งหมดหรือบางส่วนเมื่อบทบัญญัติของสนธิสัญญาหรือสัญญาสากลมีความชัดเจน[64] แต่บางท่านเห็นว่า สปป.ลาว ใช้ทฤษฎีที่มีลักษณะผสมโดยในอดีต

---

[61] จตุรนต์ ถิระวัฒน์, *กฎหมายระหว่างประเทศ* (พิมพ์ครั้งที่ 4, วิญญูชน 2558) 66.

[62] สัมภาษณ์ ดร.เพ็ด แสงปันยา, Grandeur Law & Partner Co.,Ltd. (กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว, 31 สิงหาคม 2567).

[63] รัฐดำรัสของประธานประเทศ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เลขที่ 110/ปปท (19 มิถุนายน ค.ศ. 2017) ออกตามรัฐธรรมนูญแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ฉบับปรับปรุงปี ค.ศ . 2515) หมวดที่ 6 มาตรา 67 ข้อ 1.

[64] รัฐดำรัสของประธานประเทศ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เลขที่ 110/ปปท มาตรา 8 วรรคแรก (19 มิถุนายน ค.ศ. 2017) มาตรา 8 วรรคแรก บัญญัติว่า “อนุสัญญาและบทบัญญัติของกฎหมายภายในประเทศ ในกรณีสนธิสัญญาที่ สปป.ลาว เป็นภาคีและนิติกรรมภายใต้กฎหมายมีบทบัญญัติแตกต่างกันในปัญหาเดียวกัน ให้ปฏิบัติตามบทบัญญัติของสนธิสัญญานั้น” และวรรคสองของมาตราเดียวกันที่บัญญัติให้สภาแห่งชาติลาวหรือรัฐบาลจะต้อง “ตกลงให้บุคคล นิติบุคคล หรือการจัดตั้งที่เกี่ยวข้องปฏิบัติกับสนธิสัญญานั้นโดยตรง ทั้งหมดหรือบางส่วน เมื่อบทบัญญัติของสนธิสัญญานั้นละเอียดชัดแจ้งแล้ว.”

ได้รับอิทธิพลทฤษฎีเอกนิยมมาจากประเทศฝรั่งเศส ในยุคหลังตั้งแต่ต้นคริสตศตวรรษที่ 21 สปป.ลาว เริ่มปรับปรุงแก้ไขกฎหมายด้วยความช่วยเหลือจากประเทศญี่ปุ่นซึ่งใช้ทฤษฎีเอกนิยมและใช้เวลากว่า 15 ปี แก้ไขกฎหมายภายในประเทศมากกว่า 26 ฉบับและพระราชกฤษฎีกา 18 ฉบับ จนได้รับเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization หรือ WTO) ในปี พ.ศ. 2556 แต่นักกฎหมายของ สปป.ลาว ในยุคหลังที่มีบทบาทสำคัญในการปรับปรุงกฎหมายส่วนใหญ่จบการศึกษาจากประเทศไทยซึ่งใช้ทฤษฎีทวินิยม[65] อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว มีกฎหมายขนส่งบางฉบับที่สะท้อนให้เห็นถึงอิทธิพลทฤษฎีเอกนิยมที่ยังหลงเหลืออยู่จนถึงปัจจุบันจากการที่กฎหมายภายในบัญญัติให้ปฏิบัติตาม “สนธิสัญญาและสัญญาสากลที่ สปป.ลาว เป็นภาคี” โดยไม่ต้องนำรายละเอียดของสนธิสัญญาและสัญญาสากล (ความตกลงระหว่างประเทศ) มาใส่ไว้ในกฎหมายภายในอีก เช่น กฎหมายการบินพลเรือน[66] มาตรา 109 (ใหม่) บัญญัติให้การขนส่งวัตถุอันตรายต้องปฏิบัติตาม “สนธิสัญญาและสัญญาสากลที่ สปป.ลาว เป็นภาคี” และมาตรา 113 (แก้ไขเพิ่มเติม) ที่บัญญัติให้การชดใช้ค่าเสียหายสำหรับสินค้าตามมาตรา 110 และต่อผู้อื่นรวมทั้งผู้โดยสารตามมาตรา 111 จะต้อง “มีประกันภัยที่เกี่ยวข้องและยังคงมีผลใช้ได้ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของ สปป.ลาว หรือกฎหมายของประเทศเจ้าของเครื่องบินตามสนธิสัญญาและสัญญาสากลที่ สปป.ลาว เป็นภาคี” และ สปป.ลาว ยังยอมรับหลักการเรื่องการให้สิทธิผู้เสียหายที่จะเลือกฟ้องคดีต่อศาลใดศาลหนึ่งตามความตกลงระหว่างประเทศที่ สปป.ลาว เป็นภาคี โดยมีกฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่ง (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012 ของ สปป.ลาว ยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศอีกด้วย

3.1 กฎหมายสารบัญญัติของ สปป.ลาว เกี่ยวกับการรับขนสินค้าและบุคคล

สปป.ลาว ซึ่งเป็นหนึ่งใน 10 ประเทศของสมาชิกสมาคมอาเซียน ASEAN ที่มีประเทศไทยรวมอยู่ด้วย ได้ลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน ค.ศ. 2005 (พ.ศ. 2548) สปป.ลาว ได้ออกกฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ รัฐดำรัสของประธานประเทศว่าด้วยการประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ เลขที่ 031/ปปท ลงวันที่ 17 มกราคม ค.ศ. 2013 (พ.ศ. 2556) กฎหมายฉบับนี้ของ สปป.ลาว ไม่มีบทบัญญัติที่เขียนในลักษณะที่กำหนดรายละเอียดของศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเหมือนที่ปรากฏในมาตรา 65 ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ของประเทศไทย หรือในลักษณะเดียวกับ Article 26 ของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ แต่ด้วยผลของมาตรา 41 ของกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องของ สปป.ลาว ฉบับนี้[67] ที่ให้ถือปฏิบัติตาม

---

[65] สัมภาษณ์ เล่งสัก บุนทะลาด, ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ภาควิชากฎหมายธุรกิจ คณะนิติศาสตร์และรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยแห่งชาติลาว (กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว, 7 กันยายน 2567).

[66] กฎหมายการบินพลเรือน (แก้ไข) ฉบับเลขที่ 53/นปช. ลงวันที่ 26 มิถุนายน ค.ศ. 2018 (พ.ศ. 2561).

[67] มาตรา 41 “ในการแก้ไขข้อขัดแย้งว่าด้วยการดำเนินธุรกิจขนส่งหลายรูปแบบระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้านั้น คู่กรณีสามารถเสนอต่อหน่วยงานการแก้ไขข้อขัดแย้งภายใน, ต่างประเทศ หรือสากล ตามที่ตกลงกัน หรือให้ปฏิบัติตามสนธิสัญญา, สัญญาสากลที่ สปป.ลาว เป็นภาคี.”

ความตกลงระหว่างประเทศและสนธิสัญญาที่ สปป.ลาว เป็นภาคีในการแก้ไขข้อขัดแย้งที่มีลักษณะระหว่างประเทศ (ลักษณะสากล) มีผลทำให้คู่สัญญาสามารถตกลงกันเรื่องเขตอำนาจศาลหรือเลือกศาลใด ๆ ได้เองเมื่อเกิดสิทธิเรียกร้องขึ้นแล้ว เช่นเดียวกับที่คู่สัญญามีสิทธิตาม Article 26 ของกรอบความตกลงฯ

นอกจากความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวข้างต้น สปป.ลาว ยังเป็นภาคีความตกลง GMS-CBTA อันมีประเทศสมาชิกประกอบด้วย ราชอาณาจักรกัมพูชา สาธารณรัฐประชาชนจีน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สหภาพพม่า ราชอาณาจักรไทย และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม รวม 6 ประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดนทางถนนและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างภาคีสมาชิก[68] สปป.ลาว ลงนามภาคผนวก 10 ของความตกลง GMS-CBTA เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ. 2005 (พ.ศ 2548)[69] สปป.ลาว มีกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เลขที่ 24/สพข ลงวันที่ 12 ธันวาคม ค.ศ. 2012 (พ.ศ. 2555) มาตรา 7 ของกฎหมายฉบับนี้บัญญัติถึงขอบเขตการใช้กฎหมายว่าให้ใช้กับบุคคล นิติบุคคล หรือองค์การทั้งภายในและต่างประเทศที่ดำเนินการขนส่งทางบกทุกประเภทใน สปป.ลาว และข้ามแดนด้วยยานพาหนะทางบก เมื่อประกอบกับมาตรา 8 วรรคหนึ่งของกฎหมายว่าด้วยสนธิสัญญาและสัญญาสากล ทำให้ความตกลง GMS-CBTA ภาคผนวก 10 ว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนมีผลใช้บังคับใน สปป.ลาว ดังนั้น หลักการในการให้ผู้เสียหายที่เป็นโจทก์มีสิทธิเลือกที่จะยื่นฟ้องต่อศาลใดศาลหนึ่งในบรรดา 4 ศาลในประเทศที่เป็นภาคีความตกลง GMS-CBTA ตามที่ปรากฏไว้ใน Article 10 (C) (i) (ซึ่งตรงกับมาตรา 39 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 ของประเทศไทย) จึงมีผลใช้บังคับใน สปป.ลาว

สปป.ลาว ยังได้ลงนามในภาคผนวก 5 (การข้ามแดนของบุคคล) ซึ่งตามส่วนที่ 4 เงื่อนไขการขนส่งผู้โดยสาร (Part IV: Passenger Transport Conditions) ใช้กับการขนส่งผู้โดยสารในลักษณะเดียวกับพระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 ของประเทศไทย หลักการเรื่องการให้สิทธิแก่ผู้เสียหายที่เป็นโจทก์เลือกที่จะยื่นฟ้องต่อศาลใดศาลหนึ่งในบรรดา 4 ศาลในประเทศที่เป็นภาคีความตกลงตาม Article 17 (c) (i) ของความตกลง GMS-CBTA ภาคผนวก 5 จึงมีผลใช้บังคับใน สปป.ลาว ด้วยผลของมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ของกฎหมายของ สปป.ลาว ว่าด้วยอนุสัญญาและสัญญาระหว่างประเทศ (สัญญาสากล)

การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ สปป.ลาว มีสายการบินของรัฐให้บริการการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศใช้ชื่อว่า “การบินลาว” (Lao Airlines) เป็นรัฐวิสาหกิจดำเนินการโดยกระทรวงการทำงานและการขนส่งสาธารณะ (Ministry of Public Works and Transport)[70] แต่ปัจจุบัน สปป.ลาว ยังไม่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการรวบรวมกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับ

---

[68] กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (เชิงอรรถ 30).

[69] เพิ่งอ้าง 421.

[70] Lao Airlines, ‘Fare Type & Rules’ <https://laoairlines.com/en/fare-type-rules/> สืบค้นเมื่อ 22 กรกฎาคม 2567.

การขนส่งทางอากาศซึ่งลงนาม ณ นครมอนตริออล ค.ศ. 1999 แต่สปป.ลาวมีกฎหมายการบินพลเรือน[71] ซึ่งนิยาม คำว่า การบินพลเรือน ไว้ในมาตรา 2 (แก้ไขเพิ่มเติม) ว่า “การใช้เครื่องบินในการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และไปรษณีย์ทางอากาศ รวมถึงการบินทั่วไป” กฎหมายฉบับนี้มีหลายส่วนที่ตรงกับอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศซึ่งทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 (พ.ศ. 2474) แต่มีบทบัญญัติว่าด้วยสัญญาขนส่งสินค้าและความรับผิดทางแพ่งของผู้ขนส่งต่อสินค้าและผู้โดยสาร

ในเรื่องของกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งอันเกิดจากมลพิษน้ำมันตามอนุสัญญา CLC 1992 และอนุสัญญา FUND 1992 สปป.ลาว ไม่ได้เข้าเป็นสมาชิกของอนุสัญญาทั้งสองฉบับ แต่ก็ไม่น่าแปลกใจเมื่อพิจารณาจากสภาพทางภูมิศาสตร์ที่ตั้งของประเทศ สปป.ลาว เป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล (Landlocked country) จึงอาจเป็นไปได้ว่า สปป.ลาว ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเป็นสมาชิกของอนุสัญญาทั้งสองฉบับนี้

3.2 กฎหมายวิธีสบัญญัติของ สปป.ลาว

เกี่ยวกับกฎหมายวิธีสบัญญัติ สปป.ลาว มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและได้ออกกฎหมายฉบับใหม่ “กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่ง (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012” ที่ได้ผ่านการพิจารณาของรัฐสภาเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม ค.ศ. 2012 (พ.ศ. 2555) และมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 สิงหาคม ค.ศ. 2012 (พ.ศ. 2555) ตามพระราชกฤษฎีกา ฉบับเลขที่ 13/สพช ลงวันที่ 4 กรกฎาคม ค.ศ. 2012[72] กฎหมายวิธีสบัญญัติของ สปป.ลาว มีบทบัญญัติว่าด้วยการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไว้โดยเฉพาะเป็นภาคที่ 17 ว่า “การร่วมมือสากลว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่ง” ตั้งแต่มาตรา 360 ถึงมาตรา 368 แยกต่างหากจากกระบวนพิจารณาคดีแพ่งทั่วไป[73]

สรุปขั้นตอนการฟ้องคดีตามกฎหมายวิธีพิจารณาทางแพ่งฉบับใหม่ (2012) สำหรับคดีแพ่งทั่วไป (โดยถ้อยคำดั้งเดิมบางคำที่เป็นภาษาลาวจะใส่วงเล็บไว้) มีดังนี้[74]

1. โจทก์ยื่นคำฟ้อง (คำร้องฟ้อง) ต่อศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีโดยใช้แบบฟอร์มศาล พร้อมกับแนบเอกสารประกอบคำฟ้อง 2 ชุด ต้นฉบับ 1 ชุด และ สำเนา 1 ชุด (มาตรา 167)

2. รับคำฟ้องและใส่เลขคดี (เข้าเลขคดี) เมื่อศาลมีคำสั่งรับคำฟ้องไว้พิจารณาตามมาตรา 172 แล้ว ศาลจะต้องส่งหมายเรียกให้จำเลย (ผู้ถูกร้องฟ้อง) เพื่อยื่นคำให้การภายใน 15 วันนับแต่วันได้รับหมายศาล (มาตรา 175)

---

[71] กฎหมายการบินพลเรือน (แก้ไข) ฉบับเลขที่ 53/นปช. ลงวันที่ 26 มิถุนายน ค.ศ. 2018 (พ.ศ. 2561).

[72] Lao Official Gazette Ministry of Justice, ‘Welcome to the Lao PDR Official Gazette’ <https://laoofficialgazette.gov.la/> สืบค้นเมื่อ 22 กรกฎาคม 2567.

[73] มาตราของกฎหมายการดำเนินคดีแพ่งของ สปป.ลาว ฉบับนี้ที่อ้างไว้ในบทความนี้ <https://laoofficialgazette.gov.la/> สืบค้นเมื่อ 22 กรกฎาคม 2567.

[74] กลุ่มค้นคว้ากฎหมายดำเนินคดีแพ่ง องค์การความร่วมมือสากลประเทศญี่ปุ่น (JICA) ประจำ สปป.ลาว, *แผนภาพดำเนินคดีแพ่ง ศาลชั้นต้นและขั้นตอนการรื้อฟื้นคดีใน สปป.ลาว (กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่ง ฉบับปรับปรุง ปี 2012)* (โรงพิมพ์เทบปันยา มีนาคม 2013).

3. ประกอบสำนวนคดีส่งให้ประธานศาล เมื่อจำเลยให้การแก้คดีแล้วและคู่ความตกลงกันไม่ได้ เจ้าหน้าที่จะทำสำนวนคดีส่งให้ประธานศาล (มาตรา 184) เพื่อมอบให้หัวหน้าศาลมอบสำนวนให้ผู้พิพากษาเป็นผู้รับผิดชอบคดีต่อไป (มาตรา 186) กระบวนพิจารณาเมื่อมีผู้พิพากษาเข้ามาเกี่ยวข้องแล้วมักจะมีการไกล่เกลี่ยโดยศาลไม่ว่ากระบวนพิจารณาจะดำเนินไปจนถึงชั้นใดแล้วก็ตาม[75]

4. ผู้พิพากษาเจ้าของคดีศึกษาคดี (ค้นคว้าคดี) กำหนดประเด็นข้อโต้แย้ง ออกหมายเรียกคู่ความและพยานเข้าร่วมประชุมศาล (มาตรา 193 ข้อ 1 ถึงข้อ 3)

5. การเปิดประชุมศาล ศาลดำเนินการประชุมคดี (มาตรา 202 ถึงมาตรา 223) ประธานศาลแจ้งชื่อพนักงานอัยการ ถ้าพยานเป็นคนต่างชาติ จะต้องมีล่ามผู้แปลภาษา

6. การไต่สวนคดี ถ้าจำเลยโต้แย้งการเรียกร้องของโจทก์และการไกล่เกลี่ยไม่สามารถที่จะเป็นไปได้ ศาลจะไต่สวนโจทก์จำเลยและพยานบุคคลทั้งสองฝ่ายทีละคน หลังจากศาลไต่สวนพยานแล้วโจทก์จำเลยและพนักงานอัยการมีสิทธิถามพยาน (มาตรา 226 ถึงมาตรา 227)

7. การโต้แย้ง คู่ความแสดงความเห็นในข้อเท็จจริงที่ต่างกัน โดยอาจนำพยานหลักฐานมาสืบเพิ่มเติมได้หากเป็นประโยชน์ต่อศาล เสร็จแล้วคู่ความจะสรุปประเด็นว่าพยานของตนครบถ้วนแล้วหรือไม่ (มาตรา 237 ถึงมาตรา 240)

8. พนักงานอัยการแถลง ตลอดการไต่สวนพนักงานอัยการอาจได้รับการร้องขอให้แสดงความคิดเห็นหรือให้ถ้อยคำเกี่ยวกับคดีที่ตนดูแลอยู่ (มาตรา 241)

9. ประธานคณะศาลตัดสินประกาศปิดประชุมศาลชั่วคราว เมื่อประธานคณะศาลตัดสินเห็นว่าพยานหลักฐานเสร็จสิ้นและเป็นที่สุดแล้ว จะสั่งปิดการโต้แย้งและปิดการพิจารณาชั่วคราวเพื่อพิจารณาและตัดสินในห้องประชุมปิด (มาตรา 241) โดยให้ลงมติด้วยความเห็นข้างมากเริ่มจากผู้พิพากษาที่อาวุโสน้อยแสดงความคิดเห็นและลงมติก่อน ประธานคณะศาลตัดสินแสดงความคิดเห็นและลงมติเป็นคนสุดท้าย (มาตรา 243)

10. ประธานคณะศาลตัดสินอ่านคำตัดสินและปิดประชุมศาล หลังคณะศาลตัดสินทำคำพิพากษาเสร็จแล้ว ศาลผู้รับผิดชอบคดีจะทำร่างคำพิพากษาซึ่งเมื่อได้ผ่านการพิจารณาของคณะศาลตัดสินแล้ว ประธานคณะศาลตัดสินจะเป็นคนอ่านคำพิพากษา (มาตรา 246 ถึงมาตรา 247) หากคำพิพากษาศาลชั้นต้นไม่มีคู่ความฝ่ายใดอุทธรณ์จะถือว่าถึงที่สุดภายใน 23 วันนับแต่ที่แจ้งคำตัดสินให้จำเลยทราบ ศาลชั้นต้นจะส่งสำนวนไปให้หน่วยงานที่มีอำนาจเพื่อบังคับคดีตามคำพิพากษาต่อไป (มาตรา 258)

มาตรา 360 ของกฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่ง (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012 บัญญัติหลักการเบื้องต้นของความร่วมมือระหว่างประเทศในการดำเนินคดีแพ่งไว้ว่าให้เป็นไปตามความตกลงและอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ สปป.ลาว เป็นภาคี ในกรณีที่ไม่มีความตกลงหรืออนุสัญญาเช่นนั้น

---

[75] กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่ง (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012 มาตรา 9 บัญญัติว่า เมื่อมีเหตุที่สามารถนำคดีมาสู่ศาลได้แล้ว ศาลมีหน้าที่ที่ต้องดำเนินการไกล่เกลี่ย, มาตรา 18 บัญญัติว่า ศาลมีหน้าที่และรับผิดชอบในการไกล่เกลี่ยคู่ความโดยแสวงหาเงื่อนไขและวิธีการทั้งหมดที่จะทำให้คู่ความตกลงกันได้โดยสุจริตในทุกขั้นตอนของการกระบวนคดีและทุกชั้นศาล และมาตรา 195 (ใหม่) บัญญัติว่า ศาลสามารถที่จะไกล่เกลี่ยคู่ความโดยการร้องขอของคู่ความหรือตามที่ศาลเห็นเองว่าจะเป็นประโยชน์แก่คู่ความและแก่คดี.

สปป.ลาว อาจรับคดีไว้พิจารณาตามหลักความร่วมมือระหว่างกันเท่าที่ไม่ขัดต่อรัฐธรรมนูญและกฎหมายของ สปป.ลาว ซึ่งหลักการดังกล่าวข้างต้นมีลักษณะผสมผสานระหว่างหลักถ้อยทีถ้อยปฏิบัติระหว่างกัน (Reciprocity) และหลักอัธยาศัยไมตรีระหว่างประเทศ (Comity)

ส่วนขั้นตอนกระบวนพิจารณาการดำเนินคดีแพ่งเกี่ยวกับการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศของกฎหมายของ สปป.ลาว ฉบับนี้ สรุปโดยย่อได้ดังนี้

1. เจ้าหนี้ตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศเตรียมคำร้องขอและเอกสารที่กฎหมายกำหนดพร้อมคำแปลเป็นภาษาลาวและมีคำรับรองคำแปลถูกต้องโดยสำนักทะเบียนศาล (มาตรา 364)

2. เจ้าหนี้ตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศยื่นคำร้องขอ พร้อมเอกสารที่กฎหมายกำหนดต่อสถานทูต กงสุล หรือองค์การตัวแทนของ สปป.ลาว ในต่างประเทศ (มาตรา 362)

3. สถานทูตลาว กงสุลหรือองค์การตามข้อ 2 ส่งคำร้องขอพร้อมเอกสารไปยังกระทรวงการต่างประเทศ สปป.ลาว (มาตรา 363)

4. กระทรวงการต่างประเทศนำเสนอคำร้องขอและเอกสารต่อกระทรวงยุติธรรมเพื่อตรวจพิจารณา

5. กระทรวงยุติธรรมของ สปป.ลาว ส่งเรื่องให้ศาลประชาชนสูงสุด

6. ศาลประชาชนสูงสุดส่งเรื่องให้ศาลใน สปป.ลาว ที่มีเขตอำนาจตามกฎหมายในการพิจารณาคดี (มาตรา 365)

7. ศาลประชาชนนครนำคำร้องขอและเอกสารมาประกอบเป็นสำนวนคดีและขึ้นฟ้อง และมอบให้ผู้พิพากษาเป็นเจ้าของสำนวนและทำการศึกษาค้นคว้า

8. ศาลเรียกผู้แพ้คดีตามคำพิพากษาของต่างประเทศที่อยู่ใน สปป.ลาว มารับทราบและชี้แจงต่อศาล

9. ศาลที่มีเขตอำนาจเชิญหัวหน้าองค์การอัยการประชาชนเข้าร่วมการพิจารณาคดีของศาล

10. ศาลออกนั่งพิจารณาคดีภายใน 30 วัน

11. ศาลมีคำตัดสินให้ยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศเมื่อเข้าเงื่อนไขตามกฎหมาย (มาตรา 366)

12. ศาลส่งคำตัดสินให้คู่ความ และหัวหน้าอัยการทราบผลคำตัดสิน (ถ้าคู่ความอยู่ต่างประเทศให้ส่งคำตัดสินโดยผ่านกระทรวงยุติธรรม) (มาตรา 367)

3.4 สาระสำคัญของความแตกต่างของพัฒนาการกฎหมายไทยและกฎหมายของ สปป.ลาว

เมื่อนำข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายของ สปป.ลาว ดังกล่าวข้างต้นมาเปรียบเทียบกับสถานะของประเทศไทยในเรื่องการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา การเป็นสมาชิกความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับบทความนี้ รวมทั้งการออกกฎหมายเพื่อใช้บังคับ จะเห็นได้ว่า สปป.ลาว ได้เข้าเป็นภาคีสมาชิกของความตกลงระหว่างประเทศฉบับเดียวกับที่ประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิก 2 ฉบับคือ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal

Transport) และความตกลง GMS-CBTA ทั้งภาคผนวก 10 และภาคผนวก 5 ซึ่งความตกลงเหล่านี้มีบทบัญญัติที่ให้คู่สัญญาเลือกศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีได้ตามหลักเกณฑ์ที่ความตกลงนี้กำหนดไว้ แต่การเลือกศาลดังกล่าวมีผลใช้บังคับกับ สปป.ลาว โดยอาศัยกฎหมายว่าด้วยสนธิสัญญาและสัญญาระหว่างประเทศ (สัญญาสากล) จึงไม่ต้องมีการระบุรายละเอียดเรื่องศาลที่คู่สัญญามีสิทธิเลือกได้ ส่วนประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งอย่างน้อย 4 ฉบับตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นและด้วยอิทธิพลของทฤษฎีทวินิยมจึงทำให้กฎหมายไทยทั้ง 4 ฉบับมีการระบุรายละเอียดของศาลที่คู่ความจะเลือกฟ้องคดีได้ แต่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการยอมรับนับถือคำพิพากษาศาลต่างประเทศ จึงอาจกล่าวได้ว่าประเทศไทยกับ สปป.ลาว มีพัฒนาการกฎหมายเกี่ยวกับการเลือกศาลและการยอมรับคำพิพากษาต่างประเทศในลักษณะที่แตกต่างกัน

อย่างไรก็ตาม แม้กฎหมายเกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศของประเทศไทยบางฉบับจะยอมรับสิทธิของโจทก์หรือคู่สัญญาที่จะเลือกศาลได้ตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้ แต่เมื่อกฎหมายที่ให้สิทธิเลือกศาลเหล่านี้ไม่มีฉบับใดที่มีบทบัญญัติเรื่องการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ การให้สิทธิเลือกศาลจึงมีข้อจำกัดในทางปฏิบัติเพราะในที่สุด ฝ่ายผู้เสียหายที่จะเป็นโจทก์ฟ้องคดีจะต้องเลือกศาลในประเทศที่ตนสามารถบังคับคดีตามคำพิพากษาเอาจากทรัพย์สินของจำเลยได้เป็นสำคัญ

4. ข้อคิดเห็นในเรื่องการพัฒนากฎหมายไทยในเรื่องการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

เนื่องจากการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศที่มีปรากฏอยู่ในกฎหมายไทยอย่างชัดแจ้งจำกัดอยู่เพียงคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่เกี่ยวกับความรับผิดของเรือจากมลพิษน้ำมันตามอนุสัญญา CLC 1992 และอนุสัญญา FUND 1992 หรือตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ที่กล่าวไว้ข้างต้นเท่านั้น อีกทั้ง รายละเอียดของหลักเกณฑ์ในการยอมรับจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ประกอบกับกฎหมายขนส่งระหว่างประเทศทั้ง 4 ฉบับที่ได้วิเคราะห์ไว้ในบทความนี้ซึ่งเป็นกฎหมายสารบัญญัติมีที่มาจากความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี มีบทบัญญัติให้โจทก์สามารถเลือกศาลได้ และบางฉบับยอมรับความตกลงของคู่สัญญาในการเลือกศาล แต่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายวิธีสบัญญัติว่าด้วยการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศ ดังนั้น จึงมีประเด็นปัญหาว่าการพัฒนากฎหมายไทยเรื่องการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศโดยรวม ควรจะดำเนินการต่อไปอย่างไรเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ในระบบกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องนี้

4.1 การออกหรือแก้ข้อกำหนดของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเพื่อให้มีการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง[76] ได้ออกข้อกำหนดคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2566 โดยอาศัยอำนาจตามความในมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มีผลเป็นการยกเลิกข้อกำหนดคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ฉบับปี พ.ศ. 2540 แต่ข้อกำหนดของศาลฯ ฉบับใหม่นี้ไม่มีข้อกำหนดใดที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ กระบวนพิจารณา กำหนดเวลา และวิธีการในการขอให้ศาลฯ บังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ ดังนั้น การยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่อยู่ในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา CLC 1992 และอนุสัญญา FUND 1992 หรืออยู่ภายใต้พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ศาลฯ อาจจะต้องออกข้อบังคับของศาลฯ ฉบับใหม่เป็นการเฉพาะเพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับที่กล่าวถึงนี้ แต่ประโยชน์จากข้อกำหนดนี้จะเป็นเพียงการเติมเต็มบทบัญญัติเรื่องการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศตามพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับเท่านั้น

การแก้ไขปัญหาข้างต้นด้วยการแก้ข้อบังคับของศาลฯ หรือออกข้อกำหนดฉบับใหม่เพื่อให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศสามารถที่จะยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศให้กว้างขวางขึ้นจะกระทำได้หรือไม่ ปัญหานี้ จะเห็นได้ว่ามาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ให้อำนาจอธิบดีผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการดำเนินกระบวนพิจารณาและการรับฟังพยานหลักฐานเพื่อใช้ในศาลฯ ได้ แต่ข้อกำหนดที่อธิบดีมีอำนาจตามมาตรา 30 นี้ ก็มีข้อจำกัดที่ใช้ได้เฉพาะคดีที่อยู่ในเขตอำนาจของศาลฯ นี้เท่านั้น ไม่ว่าคดีที่อยู่ในเขตอำนาจศาลฯ นั้นจะเป็นคดีที่มีกฎหมายเฉพาะเรื่องบัญญัติให้ศาลฯ มีเขตอำนาจ เช่น พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 หรือเป็นคดีที่ศาลฯ มีเขตอำนาจอยู่แล้วตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มาตรา 6 แต่เมื่อพิจารณาจากคดีที่ศาลฯ มีเขตอำนาจตามมาตรา 6 นี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งคดีที่เป็นคดีแพ่งและอาจมีความเป็นไปได้ที่คำพิพากษาอาจกำหนดค่าเสียหายที่เป็นหนี้เงิน (Monetary debt) ได้ เช่น (3) “คดีแพ่งเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร และคดีพิพาทเกี่ยวกับสัญญาการถ่ายทอดเทคโนโลยี” (5) “คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย

[76] ต่อไปจะใช้อย่างย่อว่า “ศาลฯ”

แลกเปลี่ยนสินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ การให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง” และ (6) “คดีแพ่งเกี่ยวกับเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ออกเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมตาม (5) การส่งเงินเข้ามาในราชอาณาจักรหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ทรัสต์รีซีท รวมทั้งการประกันเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว” ข้อกำหนดของศาลฯ หากสามารถออกมาเพื่อยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในคดีที่ศาลฯ นี้มีเขตอำนาจพิจารณาคดีจะมีความกว้างขวางพอสมควร และครอบคลุมหลายเรื่อง แต่เมื่อพิจารณาจากหลักการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 จะเห็นได้ว่าเขตอำนาจของศาลฯ นี้ที่เกี่ยวกับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันไม่ได้เกิดขึ้นจากพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลฯ พ.ศ. 2539 ดังนั้น การที่จะให้ศาลฯ นี้มีอำนาจที่จะยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศในคดีที่ศาลฯ มีเขตอำนาจ มีปัญหาว่าจะต้องแก้พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลฯ พ.ศ. 2539 ด้วยหรือไม่ และวิธีการแก้พระราชบัญญัติฉบับนี้ก็ยังมีปัญหาข้อกฎหมายที่จะต้องพิจารณาอีกด้วยว่ากฎหมายสารบัญญัติเกี่ยวกับคดีตามมาตรา 6 ของพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลฯ พ.ศ. 2539 จะต้องแก้ไขด้วยหรือไม่ เพื่อให้กฎหมายสารบัญญัติที่เกี่ยวกับคดีดังกล่าวมีบทบัญญัติที่ให้มีการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศก่อน ดังนั้น ทางเลือกนี้จึงมีข้อจำกัดและมีปัญหาข้อกฎหมายมากเกินไป

4.2 การแก้ไขประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งเพื่อให้มีบทบัญญัติในการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ

ปัจจุบันประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทยบางประเทศมีกฎหมายวิธีสบัญญัติของบางประเทศที่กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ กระบวนพิจารณาและรายละเอียดของการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไว้เป็นการเฉพาะในลักษณะที่เป็นบทบัญญัติที่ใช้ได้ทั่วไป เช่น กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่ง (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012 ของ สปป.ลาว ที่เป็นกฎหมายวิธีสบัญญัติในลักษณะเดียวกับประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาคดีแพ่งของประเทศไทย

สำหรับประเทศไทย ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ถือเป็นกฎหมายหลักในเรื่องวิธีสบัญญัติในการดำเนินกระบวนพิจารณาตั้งแต่เริ่มคดีจนถึงการบังคับคดี อุทธรณ์และฎีกา แต่กฎหมายฉบับนี้ไม่มีบทบัญญัติว่าด้วยการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศทั้ง ๆ ที่ประมวลกฎหมายฉบับนี้มีความสำคัญต่อวิธีพิจารณาคดีแพ่งของศาลไทย ดังจะเห็นได้จากการที่พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 บัญญัติให้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาใช้บังคับโดยอนุโลมในกรณีที่ไม่มีบทบัญญัติในพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลฯ นี้ หรือข้อกำหนดของศาลฯ นี้[77] และยังมีกฎหมายอื่นอีกบางฉบับที่ให้นำบทบัญญัติวิธีพิจารณา

[77] พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มาตรา 26.

ความแพ่งมาใช้โดยอนุโลม ดังนั้น หากมีการแก้ไขประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งโดยกำหนดหลักเกณฑ์ กระบวนพิจารณา และรายละเอียดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเอกสารที่ต้องนำมาแสดงเพื่อการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่ออกโดยศาลในประเทศที่มีความตกลงกับประเทศไทยหรือเป็นภาคีในอนุสัญญาเดียวกับประเทศไทยซึ่งมีบทบัญญัติว่าด้วยการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ กรณีก็อาจไม่จำเป็นที่จะต้องออกข้อกำหนดของศาลทรัพย์สินฯ เป็นการเฉพาะเรื่อง

ข้อดีของการแก้ไขประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งเพื่อให้มีบทบัญญัติว่าด้วยการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ คือการที่บทบัญญัติว่าด้วยการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศกับบทบัญญัติว่าด้วยการบังคับคดีจะอยู่ในกฎหมายฉบับเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม การมีบทบัญญัติว่าด้วยการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศยังมีประเด็นในรายละเอียดที่ควรพิจารณาต่อไปด้วยว่าบทบัญญัติดังกล่าวควรจะกำหนดขอบเขตของการยอมรับและการที่ศาลจะปฏิเสธไม่ยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศไว้อย่างไร ประเด็นปัญหานี้จะเห็นได้ว่า ในปัจจุบัน เงื่อนไขของการที่ศาลไทยจะไม่ยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นมีปรากฏอยู่ในกฎหมาย 2 ฉบับ คือ พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 และพระราชบัญญัติการเรียกเงินสมทบเข้ากองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากเรือ พ.ศ. 2560 ซึ่งกฎหมายทั้งสองฉบับมีเงื่อนไขที่ตรงกันโดยได้รับอิทธิพลมาจาก Article 10 ของอนุสัญญา CLC 1992 แต่ในความตกลงระหว่างประเทศซึ่งประเทศไทยไม่ได้เข้าเป็นภาคี เช่น อนุสัญญากรุงเฮกว่าด้วยเรื่องข้อตกลงเลือกศาล ค.ศ. 2005 (the Hague Convention on Choice of Court Agreement 2005) มีบทบัญญัติว่าด้วยการยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาของรัฐภาคีสมาชิกไว้ใน Article 8 (1) – (5) และบทบัญญัติว่าด้วยการปฏิเสธที่จะยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศใน Article 9 (a) – (g) หรือตามกฎข้อบังคับที่ใช้ในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป (EU) ได้แก่ กฎระเบียบ 44/2001 ว่าด้วยเขตอำนาจศาลและการยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาในคดีแพ่งและพาณิชย์ (Council Regulation (EC) No. 44/2001 on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters) มีหลักเกณฑ์การยอมรับคำพิพากษา 3 ประการตาม Article 33.1 – .3 และเงื่อนไข 4 ประการที่คำพิพากษาจะไม่ได้รับการยอมรับตาม Article 34.1 - .4 ส่วนกฎระเบียบ 1215/2012 แห่งสภายุโรปและคณะมนตรีแห่งสหภาพยุโรป ลงวันที่ 12 ธันวาคม ค.ศ. 2012 ว่าด้วยเขตอำนาจศาลและการยอมรับและการบังคับตามคำพิพากษาในคดีแพ่งและพาณิชย์ (Regulation (EU) No.1215/2012 of the European Parliament and of the Council on Jurisdiction and the Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters (recast)) มีหลักเกณฑ์เรื่องการยอมรับคำพิพากษาและหลักการไม่ยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศใน Article 36 และ Article 37 ตามลำดับ ในทำนองเดียวกันแต่แตกต่างกันในรายละเอียดบางประการ

สำหรับกฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่งของ สปป.ลาว บัญญัติหลักเกณฑ์ที่จะยอมรับคำพิพากษา[78] ของศาลต่างประเทศโดยมีเงื่อนไข 3 ประการ[79] คือ

1. คำตัดสินนั้นจะต้องเป็นของศาลในประเทศที่เป็นสมาชิกของความตกลงระหว่างประเทศที่ สปป.ลาว เป็นภาคีด้วย

2. คำตัดสินนั้นไม่กระทบต่ออธิปไตยและไม่ขัดต่อกฎหมายของ สปป.ลาว

3. คำตัดสินนั้นไม่กระทบต่อความสงบสุขและความเรียบร้อยของสังคมลาว

ส่วนเหตุที่ศาลของ สปป.ลาว จะไม่ยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศมี 5 ประการ คือ

1. คำตัดสินยังอยู่ในระหว่างการพิจารณาคดีซึ่งยังไม่ถึงที่สุดและยังไม่เด็ดขาด

2. ผู้แพ้คดีตามคำตัดสินของศาลต่างประเทศยังไม่ได้เข้าร่วมในการพิจารณาคดี และคำตัดสินนั้นออกโดยการขาดนัดของผู้แพ้คดีนั้น

3. คดีของศาลต่างประเทศอยู่ในเขตอำนาจศาลของ สปป.ลาว ที่จะพิจารณาคดีได้

4. คำตัดสินนั้นขัดต่อรัฐธรรมนูญและกฎหมายของ สปป.ลาว

5. ประเด็นอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคำตัดสินของศาลต่างประเทศ

แม้ว่ากฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่งของ สปป.ลาว (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012 จะมีรายละเอียดของการยอมรับและเงื่อนไขที่จะไม่ยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศมากกว่าที่มีอยู่ในกฎหมายไทย 2 ฉบับที่เกี่ยวกับมลพิษน้ำมันตามที่กล่าวถึงข้างต้นก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่า ในการแก้ไขปรับปรุงประมวลกฎหมายพิจารณาความแพ่งของไทยเพื่อให้มีบทบัญญัติว่าด้วยการยอมรับและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้น ควรยึดถือตามหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องกับที่ใช้เป็นสากลโดยอาจนำอนุสัญญาและกฎระเบียบที่กล่าวถึงข้างต้นมาพิจารณาเป็นแนวทางประกอบ และอาจนำประเด็นบางประการในกฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่งของ สปป.ลาว ฉบับนี้ซึ่งมีบางเรื่องที่มีลักษณะเฉพาะและบางมาตรามีความไม่ชัดเจนมาพิจารณาประกอบการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายไทยด้วยก็ได้ กล่าวคือ

ตามกฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่งของ สปป.ลาว (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012 บัญญัติไว้อย่างชัดเจนในมาตรา 362 (ปรับปรุง) ว่า การยอมรับ (ซึ่งตามกฎหมายนี้ใช้คำว่า “การรับรู้”) คำตัดสินของศาลต่างประเทศนั้น สปป.ลาว รับรู้โดยผ่านสถานทูต สถานกงสุล หรือองค์การตัวแทนของ สปป.ลาว ที่อยู่ในต่างประเทศ[80] ทำให้กระบวนการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศจะต้องเริ่มที่สถานทูตหรือสถานกงสุลของ สปป.ลาว แทนที่จะเริ่มที่ศาลของ สปป.ลาว และทำให้เกิดปัญหาว่าการฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาและพิพากษาคดีโดยไม่ต้องเริ่มจากการ “รับรู้” ผ่านสถานทูตหรือสถานกงสุลหรือองค์กรตัวแทนของ สปป.ลาว ก่อนจะกระทำได้หรือไม่ หากตีความโดยเคร่งครัดตามถ้อยคำของ สปป.ลาว ฉบับนี้ การฟ้องคดีโดยตรงต่อศาลเพื่อขอบังคับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไม่น่าจะกระทำได้

---

[78] ตามกฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่งของ สปป.ลาว (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012 มาตรา 3.8 คำว่า “คำตัดสิน” (Decision) เป็นเอกสารของศาลที่รวมถึงคำสั่งและคำพิพากษาของศาลด้วย.

[79] กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่งของ สปป.ลาว (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012 มาตรา 362.

[80] กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่งของ สปป.ลาว (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012 มาตรา 362 “สปป.ลาว รับรู้และปฏิบัติคำตัดสินของศาลต่างประเทศ โดยผ่านสถานทูต กงสุล องค์การต่างหน้าของ สปป.ลาว อยู่ต่างประเทศ...”

มาตรา 365 (ใหม่) บัญญัติให้ศาลที่พิจารณาคดีต้องเชิญหัวหน้าองค์การอัยการประชาชนเข้าร่วมในการพิจารณาปัญหาในคดีด้วย[81] บทบาทของพนักงานอัยการในคดีแพ่งตามกฎหมายของ สปป.ลาว ค่อนข้างแปลกและแตกต่างจากบทบาทของพนักงานอัยการของประเทศไทย เนื่องจากกฎหมายของ สปป.ลาว ฉบับนี้ บัญญัติบทบาทและสิทธิขององค์การอัยการในส่วนของคดีแพ่งไว้โดยไม่ได้ระบุว่าคดีแพ่งที่พนักงานอัยการจะเข้ามามีส่วนร่วมในคดีจะเป็นคดีพิพาทระหว่างเอกชนหรือระหว่างเอกชนกับรัฐ แต่กฎหมายบัญญัติเพียงว่า “องค์การอัยการจะมีสิทธิเข้าร่วมในคดีแพ่งเพื่อติดตามการบังคับใช้กฎหมายที่ศาลด้วยความมุ่งหมายที่จะให้คดีดำเนินไปในลักษณะที่ครอบคลุมครบถ้วน เป็นกลาง ถูกต้อง และเป็นธรรม”[82] แม้ว่าถ้อยคำนี้ของกฎหมายจะกล่าวถึงความมุ่งหมายในการที่กฎหมายให้สิทธิพนักงานอัยการที่จะเข้าร่วมในคดีแพ่งเพื่อติดตามการใช้กฎหมาย แต่ด้วยถ้อยคำของกฎหมายนี้เองทำให้เกิดคำถามว่าการให้สิทธิแก่พนักงานอัยการในคดีแพ่งเช่นนั้นจะดูเสมือนเป็นการสอดส่องหรือตรวจสอบหรือติดตามการทำงานของศาลหรือไม่

4.3 การออกพระราชบัญญัติเฉพาะเรื่องเพื่อใช้บังคับกับการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ

หากจะพัฒนากฎหมายไทยเกี่ยวกับการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศโดยใช้วิธีนี้จะมีข้อด้อยที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือ บทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้กับการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศกับบทบัญญัติเรื่องการบังคับคดีจะแยกกันอยู่ในกฎหมายคนละฉบับ ทั้ง ๆ ที่คำพิพากษาของศาลต่างประเทศเมื่อได้รับการยอมรับโดยศาลไทย (หากประเทศไทยมีกฎหมายว่าด้วยการยอมรับคำพิพากษาศาลต่างประเทศ) การบังคับตามคำพิพากษาศาลต่างประเทศนั้น เช่น การยึดทรัพย์ของลูกหนี้เพื่อชำระหนี้ตามคำพิพากษา จะต้องใช้บทบัญญัติเดียวกับการบังคับคดีตามคำพิพากษาที่ตัดสินโดยศาลไทยตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ลักษณะ 2 การบังคับคดีตามคำพิพากษาหรือคำสั่ง ในทำนองเดียวกับคำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ เมื่อจะมีการบังคับคดีตามคำพิพากษาก็ต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ลักษณะ 2 เช่นเดียวกัน

4.4 การไม่ออกกฎหมายใหม่หรือแก้กฎหมายเดิมที่มีอยู่แล้วแต่ใช้หลักถ้อยทีถ้อยปฏิบัติตอบแทนระหว่างกัน (Reciprocity)

หากประเทศไทยเลือกที่จะไม่มีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการยอมรับคำพิพากษาของศาลต่างประเทศแต่ใช้หลักถ้อยทีถ้อยปฏิบัติตอบแทนระหว่างกันและคู่ความสามารถที่จะนำคำพิพากษาของศาลต่างประเทศมายื่นคำร้องต่อศาลในประเทศไทยที่มีเขตอำนาจพิจารณาคดีเพื่อออก

---

[81] กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่งของ สปป.ลาว (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012 มาตรา 365 (ใหม่) วรรคท้าย “ศาลต้องเชิญหัวหน้าอัยการประชาชนขั้นของตน เข้าร่วมในการพิจารณาปัญหาดังกล่าว”.

[82] กฎหมายว่าด้วยการดำเนินคดีแพ่งของ สปป.ลาว (ฉบับปรับปรุง) ค.ศ. 2012 มาตรา 63 (ปรับปรุง) วรรคแรก.

หมายบังคับคดีได้โดยตรง หากไม่ขัดต่อกฎหมายหรือความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน[83] การพัฒนากฎหมายไทยโดยใช้ทางเลือกนี้ น่าจะเป็นทางเลือกที่ไม่เหมาะสมเนื่องจากไม่มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนบัญญัติไว้ในกฎหมายหรือข้อบังคับของศาลและทำให้ศาลที่พิจารณาคดีต้องใช้ดุลพินิจซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่แน่นอนและอาจแตกต่างกันในแต่ละคดี

[83] สำนักกฎหมายและวิชาการศาลยุติธรรม ส่วนกฎหมายและความร่วมมือระหว่างประเทศ (เชิงอรรถ 2).