

ระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐเกาหลี (Maritime law system of the Republic of Korea)

พงศ์บวร ควะชาติ¹

สาธารณรัฐเกาหลีหรือประเทศเกาหลีได้ตั้งอยู่บนคาบสมุทรเกาหลีที่มีพื้นที่โดยรอบเกือบทั้งหมดเป็นทะเลและมหาสมุทร ทำให้มีผู้ประกอบการกิจการขนส่งทางทะเลหรือกิจการพาณิชย์นาวีเป็นส่วนใหญ่ มีเรือเดินสมุทรทั้งที่จดทะเบียนสัญชาติเกาหลีใต้ และจดทะเบียนสัญชาติอื่นจำนวนมาก ส่งผลให้กิจการขนส่งทางทะเลของเกาหลีใต้มีส่วนแบ่งการตลาดกว่าร้อยละ 4.04 ซึ่งถือเป็นอันดับที่ 5 ของโลก² นอกจากนี้ประเทศเกาหลีใต้ยังมีท่าเรือที่มีชื่อเสียงตั้งอยู่กระจายทั่วประเทศจำนวนมาก เช่น ท่าเรือปูซาน (Pusan - 부산) ตั้งอยู่ที่ฝั่งตะวันออกเฉียงใต้ของประเทศ ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศเกาหลีใต้ที่ตั้งอยู่ใกล้ประเทศญี่ปุ่นมากที่สุด และเป็นท่าเรือที่มีการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์มากที่สุดเป็นอันดับ 6 ของโลกอีกด้วย หรือท่าเรืออินชอน (Incheon - 인천) ตั้งอยู่ฝั่งตะวันตกที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศ โดยเป็นท่าเรือที่ใกล้กรุงโซล (Seoul - 서울) เมืองหลวงของประเทศเกาหลีใต้มากที่สุดซึ่งมีความสำคัญในการติดต่อค้าขายกับประเทศจีน³

นอกจากนี้ รัฐบาลยังมีการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจของประเทศมากขึ้น โดยมีแผนพัฒนาท่าเรือกวางยาง (Kwangyang - 광양) ให้เป็นท่าเรือใหญ่เป็นอันดับ 2 รองจากท่าเรือปูซาน และมีการสร้างท่าเรือที่เหมาะสมกับแหล่งทรัพยากรของประเทศ เช่น ท่าเรือในเมืองโปฮัง (Pohang - 포항) ซึ่งเป็นบริเวณอุตสาหกรรมเหล็กและถ่านหิน เพื่อให้ผู้ผลิตสามารถขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวก หรือท่าเรืออุลซาน (Ulsan - 울산) อันเป็นท่าเรือที่สำคัญในการเก็บน้ำมันและโรงกลั่นน้ำมัน⁴

พัฒนาการทางเศรษฐกิจของประเทศเกาหลีใต้ในระบกว่า 60 ปีที่ผ่านมา หลังจากยุคอาณานิคมของประเทศญี่ปุ่นและสงครามเกาหลีสิ้นสุดลง เศรษฐกิจของเกาหลีใต้มีพัฒนาการอยู่รอบ ๆ กลุ่มธุรกิจขนาดใหญ่ที่เรียกว่า “แชโบล”⁵ ซึ่งได้กลายเป็นแรงผลักดันสำคัญที่ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ⁶ กอปรกับการเล็งเห็น

¹ นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, นิติกรอนุญาตุลาการและกฎหมาย หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

² ข้อมูลเมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2012 จากรายงานของการประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) ระบุว่าประเทศเกาหลีใต้มีเรือจดทะเบียนสัญชาติเกาหลีใต้จำนวน 740 ลำ และจดทะเบียนสัญชาติอื่นจำนวน 496 ลำ รวมทั้งสิ้น 1,236 ลำ โปรดดู UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2012*, retrieved 10 August 2013 from <http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380> p. 41.

³ Kim In Hyeon, *Transport Law in South Korea*, (Alphen aan den Rijn, Netherland: Kluwer Law International, 2011), p. 23, para. 11.

⁴ *Ibid.* p. 23, para. 12-13.

⁵ แชโบล (재벌) เป็นชื่อเรียกกลุ่มตระกูลธุรกิจขนาดใหญ่ซึ่งเป็นเจ้าของธุรกิจภายในประเทศและธุรกิจข้ามชาติที่สำคัญจำนวนมากของประเทศเกาหลีใต้ เช่น ซัมซุง (Samsung - 삼성) ฮุนได (Hyundai - 현대) แอลจี (LG - 법인) ฯลฯ

ความสำคัญของกิจการพาณิชย์นับตั้งแต่ในสมัยปฏิวัติอุตสาหกรรมของประธานาธิบดีปาร์ค จอง ฮี (박정희)⁷ ที่มีแนวคิดว่าหากปราศจากธุรกิจกองเรือพาณิชย์ที่แข็งแกร่ง จะทำให้การค้าขายไม่อาจเกิดขึ้นได้⁸ จึงทำให้เกิดการพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ รวมไปถึงกิจการพาณิชย์จำนวนมาก

พัฒนาการของระบบกฎหมายเกาหลีใต้

ในอาณาจักรเกาหลีโบราณมีการปกครองโดยระบบกษัตริย์ พระราชโองการของกษัตริย์จึงมีค่าเทียบเท่ากฎหมาย กษัตริย์แต่ละพระองค์ได้ตรากฎหมายขึ้นใช้ในแต่ละช่วงที่ตนครองราชย์ เมื่อมีการเปลี่ยนรัชสมัยก็มักจะตรากฎหมายขึ้นใหม่ โดยมีการพัฒนากฎหมายอย่างจริงจังเริ่มต้นเมื่อช่วงปลายราชวงศ์โค-รยอ (고려왕조) ซึ่งได้รวบรวมกฎหมายของราชวงศ์หยวนและกฎหมายราชวงศ์หมิงของจีน ต่อมาในสมัยกษัตริย์แทโจ⁹ ปฐมกษัตริย์แห่งราชวงศ์โชซอน (조선왕조) ได้มีพระราชโองการให้รวบรวมกฎหมายที่มีมาตั้งแต่สมัยกษัตริย์อุแห่งราชวงศ์โค-รยอ ได้จัดตั้งหน่วยงานดูแลการเรียบเรียงและจัดพิมพ์กฎหมาย จนกระทั่งในรัชสมัยของกษัตริย์เซโจ¹⁰ ได้มีการยกเลิกวิธีการตรากฎหมายใหม่ในแต่ละรัชสมัย และให้ใช้กฎหมายที่ทรงประมวลขึ้น ซึ่งได้จัดเรียงบทบัญญัติเป็นหมวดหมู่จากบรรดากฎหมายของกษัตริย์พระองค์ก่อน ๆ เป็นกฎหมายหลัก จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1470 ประมวลกฎหมายฉบับสมบูรณ์ว่าด้วยเรื่องการบริหารงานของราชอาณาจักรสำหรับ 6 กระทรวงที่เรียกว่า “คยองกุกแดจอน” (경국대전) ได้จัดทำเสร็จสิ้นในรัชสมัยของกษัตริย์ซองจง (ค.ศ. 1469-1494)¹¹ ซึ่งถือว่าเป็นการจัดทำประมวลกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Codification) ฉบับแรกของประวัติศาสตร์เกาหลีที่มีอิทธิพลต่อกฎหมายในปัจจุบันในเวลาต่อมา

เนื่องจากการดำเนินนโยบายของอาณาจักรแบบปิด (Closed-Door Policy) ในสมัยนั้น ทำให้กิจการพาณิชย์ยังไม่มีการพัฒนาที่ชัดเจน อิทธิพลของลัทธิขงจื้อ (Confucianism) ทำให้อาชีพค้าขายและการทำงานเกี่ยวกับเรือถูกมองว่าเป็นงานสำหรับชนชั้นล่าง¹² ต่อมาในปี ค.ศ. 1876 เริ่มมีผู้ประกอบการพาณิชย์แบบสมัยใหม่ในลักษณะเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือเพื่อใช้ในงานของราชสำนักมากขึ้น และมีการอนุญาตให้คนทั่วไปสามารถซื้อเรือต่างประเทศได้ในปี ค.ศ. 1882 เป็นต้นมา¹³

ภายหลังสงครามโลกครั้งที่สองสิ้นสุดลง ประเทศเกาหลีถูกแบ่งตามเส้นละติจูดที่ 38 องศาเหนือออกเป็นประเทศเกาหลีเหนือและประเทศเกาหลีใต้ สำหรับประเทศเกาหลีใต้นั้นได้ใช้ระบอบการปกครองแบบ

⁶ Korea Legislation Research Institute, *Introduction to Korean Law*, (Heidelberg: Springer, 2013), p. 188.

⁷ หรือชื่อภาษาอังกฤษ Park Chung-hee ดำรงตำแหน่งระหว่างปี ค.ศ. 1963-1979

⁸ Kim In Hyeon, *supra note* 3, p. 22, Para. 5.

⁹ ครองราชย์ระหว่างปี ค.ศ. 1392-1398 ต่อมาสวรรคตในปี ค.ศ. 1408

¹⁰ ครองราชย์ระหว่างปี ค.ศ. 1455-1468

¹¹ ไพบุลย ปิตะเสน, *ประวัติศาสตร์เกาหลี : จากยุคเผ่าพันธุ์ถึงยุคสาธารณรัฐใหม่*, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพฯ: โฟสต์, 2555), น. 185-187.

¹² Kim In Hyeon, *supra note* 3, p. 21, para. 4.

¹³ Son Tae Hyun, *The History of Korean Shipping Business*, (Asaimg Press, 1982) cited in Kim In Hyeon, *ibid.* p. 29, para. 28.

ประชาธิปไตยโดยมีประธานาธิบดีเป็นประมุขของรัฐ ดำรงตำแหน่งคราวละ 5 ปี และมีรัฐสภาเป็นผู้ใช้อำนาจอธิปไตยบัญญัติเช่นเดียวกับประเทศไทย

กระบวนการนิติบัญญัติเริ่มต้นจากการเสนอร่างกฎหมายจากรัฐสภาหรือฝ่ายบริหารเข้าสู่การพิจารณาเห็นชอบของรัฐสภา หากร่างกฎหมายได้รับความเห็นชอบโดยเสียงข้างมากจากรัฐสภา ร่างกฎหมายจะถูกส่งต่อเพื่อให้ฝ่ายบริหารโดยประธานาธิบดีพิจารณาลงนามเพื่อประกาศใช้ภายใน 15 วัน หากประธานาธิบดีพิจารณาแล้วเห็นว่าร่างกฎหมายที่เสนอมายังไม่เหมาะสม จะส่งกลับไปให้รัฐสภาพิจารณาใหม่อีกครั้ง โดยต้องให้เหตุผลประกอบเป็นลายลักษณ์อักษร เมื่อรัฐสภาได้พิจารณาร่างกฎหมายใหม่โดยมีสมาชิกรัฐสภาเข้าร่วมพิจารณาไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งออกเสียงเห็นชอบร่างกฎหมายมากกว่า 2 ใน 3 ของสมาชิกรัฐสภาที่เข้าร่วมพิจารณา และเสนอต่อประธานาธิบดีอีกครั้งโดยไม่มีการแก้ไข ประธานาธิบดีจะต้องลงนามในร่างกฎหมายฉบับนั้นโดยมิชักช้าเพื่อประกาศใช้ต่อไป โดยกฎหมายนั้นจะต้องประกาศในหนังสือประกาศข่าวสารของราชการที่เรียกว่า “กวันโบ” (Gwanbo – 관보)¹⁴ และกฎหมายจะมีผลบังคับใช้เมื่อพ้น 20 วันหลังจากลงนาม¹⁵ หรือตามที่กฎหมายแต่ละฉบับกำหนดไว้โดยเฉพาะ ซึ่งจะมีลักษณะคล้ายกับการประกาศในราชกิจจานุเบกษาของประเทศไทย

ระบบกฎหมายพาณิชย์¹⁶

กฎหมายที่บังคับใช้ในปัจจุบันของประเทศเกาหลีใต้ที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นั้นปรากฏอยู่ในรูปแบบของกฎหมายลายลักษณ์อักษร ทั้งประมวลกฎหมาย เช่น ประมวลกฎหมายพาณิชย์ (상법) และรัฐบัญญัติที่เป็นกฎหมายเฉพาะเรื่องอื่น ๆ ส่วนคำพิพากษาของศาลนั้นไม่มีฐานะเป็นกฎหมายเช่นเดียวกับประเทศที่ใช้ระบบซีวิลลอว์ (Civil Law) ทั่วไป

1) ประมวลกฎหมายพาณิชย์ (상법)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์เกาหลีเป็นกฎหมายพื้นฐานที่มุ่งเน้นในเรื่องการประกอบธุรกิจเพื่อแสวงหากำไรแยกออกจากประมวลกฎหมายแพ่ง (민법) ประกาศให้ใช้ครั้งแรกในปี ค.ศ. 1962 โดยมีพื้นฐานจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ญี่ปุ่นที่ได้รับอิทธิพลจากสหพันธรัฐเยอรมันและสาธารณรัฐฝรั่งเศส¹⁷ ต่อมามีการปรับปรุงแก้ไขอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจที่มีลักษณะเฉพาะของประเทศเกาหลีใต้¹⁸ ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

¹⁴ โปรดดู <http://gwanbo.korea.go.kr>

¹⁵ Washington University, *Manual of International Legal Citation: Republic of South Korea*, Retrieved 10 August 2013 from <http://law.wustl.edu/WUGSLR/CitationManual/countries/southkorea.pdf>

¹⁶ ชื่อและคำแปลบทบัญญัติของกฎหมายในบทความนี้อ้างอิงจากกฎหมายฉบับแปลภาษาอังกฤษโดยสถาบันวิจัยกระบวนการนิติบัญญัติของประเทศเกาหลีใต้ (Korea Legislation Research Institute) โปรดดู <http://www.klri.re.kr/eng/category/main.do>

¹⁷ Kim In Hyeon, *supra* note 3, p.31, para. 34.

¹⁸ Korea Legislation Research Institute, *supra* note 6, p. 187.

ปัจจุบันประมวลกฎหมายพาณิชย์¹⁹ ประกอบด้วยบทบัญญัติจำนวน 6 บรรพ ได้แก่ (1) บททั่วไป (General Provisions) (2) กิจการค้าพาณิชย์ (Commercial Activities) (3) หุ้่นส่วนและบริษัท (Company) (4) การประกันภัย (Insurance) (5) พาณิชยนาวี (Marine Commerce) และ (6) การขนส่งทางอากาศ (Carriage by Air) รวมทั้งสิ้น 933 Articles โดยกำหนดนิติวิธีว่าด้วยการนำบทบัญญัติมาปรับแก้ข้อเท็จจริงไว้ว่า หากพิจารณาแล้วเห็นว่าบทบัญญัติใดในประมวลกฎหมายนี้ไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้เหมาะสม ให้วินิจฉัยตามจารีตประเพณีทางการค้า และหากไม่มีจารีตประเพณีทางการค้าเช่นนั้น ก็ให้นำประมวลกฎหมายแพ่งมาปรับใช้ตาม Article 1²⁰ ซึ่งถือว่าเป็นบ่อเกิดของแห่งกฎหมายพาณิชย์²¹

บทบัญญัติในส่วนของพาณิชยนาวีมีการปรับปรุง 2 ครั้ง ครั้งแรกในปี ค.ศ. 1996 โดยรับหลักการส่วนมากมาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการของกฎหมายเกี่ยวกับใบตราส่งและพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมฯ (Hague-Visby Rules) เช่น ในการเพิ่มจำนวนเงินของการจำกัดความรับผิด (Package Limitation Amounts) เป็นต้น และครั้งที่ 2 ในปี ค.ศ. 2007 มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติเพื่อรองรับพัฒนาการใหม่ ๆ ในทางการค้า เช่น การออกและสถานะทางกฎหมายของซีเวย์บิล (Sea Waybill) หรือบทบัญญัติเกี่ยวกับใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Bill of Lading) เป็นต้น ประกอบด้วยบทบัญญัติทั้งหมด 155 Articles และแบ่งเป็น 3 หมวด

ขอบเขตการบังคับใช้บทบัญญัติในส่วนของพาณิชยนาวีบรรพ 5 นี้ ไม่นำมาบังคับใช้กับการขนส่งในแม่น้ำลำคลองและน่านน้ำภายใน²² โดยจะไปใช้บทบัญญัติในส่วนการขนส่งทั่วไปในบรรพ 2 ตาม Article 125²³ อย่างไรก็ดี ประเทศเกาหลีใต้ไม่มีคลองหรือแม่น้ำที่ติดต่อกับเขตแดนประเทศอื่น อีกทั้งแม่น้ำและทะเลสาบส่วนใหญ่ถูกล้อมรอบโดยแผ่นดินภายในประเทศ จึงทำให้ข้อพิพาทจากการขนส่งในแม่น้ำลำคลองเกิดขึ้นน้อยมาก²⁴

เนื้อหาของบทบัญญัติในส่วนของพาณิชยนาวีจะเป็นเรื่องในทางแพ่งที่กำหนดถึงสิทธิและหน้าที่ของเอกชนที่เกี่ยวข้องกับเรือ สัญญา และพฤติกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกัพาณิชยนาวี มีสาระสำคัญโดยสังเขปดังนี้

หมวด 1 กิจการพาณิชยนาวี (Marine Commercial Enterprise) ว่าด้วยเรื่องของคำจำกัดความของ “เรือ” ตามประมวลกฎหมายนี้หมายถึงเรือที่ใช้เพื่อกิจการพาณิชย์ หรือเพื่อผลประโยชน์ตอบแทนอื่น ๆ²⁵

¹⁹ Korean Commercial Code (Amended though Act No. 10696, May 23, 2011)

²⁰ *Ibid.* Article 1 (Applicable Rules to Commercial Matters)

Where this Act does not provide for a particular commercial matter, commercial customary law shall apply; and if no such law exists, the Civil Act shall apply.

²¹ Kim In Hyeon, *supra* note 3, p. 32, para. 40.

²² *Ibid.* p. 31, para. 32.

²³ *supra* note 19, Article 125 (Definition)

For the purposes of this Act, the term "carrier" means a person who engages in the business of carrying goods or passengers by land or on lakes and rivers, and in ports and bays.

²⁴ Kim In Hyeon, *supra* note 3, p.136-137, para. 497.

²⁵ *supra* note 19, Article 740 (Definition of Ship)

The term "ship" in this Act means a ship used for navigation for commercial activities or for other profit-making purposes.

ขอบเขตของการบังคับใช้ ทรัพย์สินที่ถือว่าเป็นอุปกรณ์ของเรือ การโอนกรรมสิทธิ์ในเรือ การแต่งตั้งผู้ควบคุมเรือ (Shipmaster) สิทธิ หน้าที่ และอำนาจของผู้ควบคุมเรือ หลักกรรมสิทธิ์รวมในเรือ การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ บุริมสิทธิทางทะเล การนำเรือไปเป็นหลักประกัน ฯลฯ ตาม Article 740-790

หมวด 2 การขนส่งและการเช่าเรือ (Transport and Charter) ว่าด้วยการรับขนส่งของทั่วไป สัญญารับขนส่ง สิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง การเตรียมเรือเพื่อเผชิญอันตรายทางทะเล เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง การใช้บังคับแก่บุคคลภายนอกผู้ซึ่งมิใช่คู่สัญญา การเลิกสัญญา วิธีเฉพาะสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การรับขนคนโดยสาร สัญญาเช่าเรือ แบบต่าง ๆ เอกสารการขนส่ง ฯลฯ ตาม Article 791-864

หมวด 3 ภัยอันตรายทางทะเล (Maritime Perils) ว่าด้วยความเสียหายทั่วไป (General Average) เรือชนกัน (Collision of Ships) และการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) ตาม Article 865-895

นอกจากบทบัญญัติในบรรพ 5 แล้ว ประมวลกฎหมายพาณิชย์ยังกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance - 해상보험) ไว้ในบรรพ 4 ว่าด้วยการประกันภัย ตั้งแต่ Article 693 - 718 แยกออกต่างหาก ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับความรับผิดของผู้รับประกันภัย การชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีต่าง ๆ เช่น ความเสียหายทั่วไป (General Average) หรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) รายละเอียดที่จะต้องระบุในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลเพิ่มเติมจากกรมธรรม์ทั่วไป เช่น ชื่อและสัญชาติของเรือ เส้นทางเดินเรือ ท่าเรือต้นทางและปลายทาง ส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันได้ในกรณีต่าง ๆ ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย การสละทิ้งซากเรือ ฯลฯ เป็นต้น

2) รัฐบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์ (법률)

นอกเหนือจากบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายพาณิชย์แล้ว ประเทศเกาหลีใต้ยังมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์เฉพาะเรื่องในรูปของรัฐธรรมนูญต่าง ๆ ซึ่งให้อำนาจฝ่ายบริหารสามารถออกกฎหมายลำดับรองในรูปแบบของคำสั่งประธานาธิบดี (Presidential Decree - 명령) หรือกฎกระทรวง เหมือนกับพระราชบัญญัติตามกฎหมายไทย เช่น

2.1) การเดินเรือหรือการจราจรทางทะเล

กฎหมายการจราจรทางทะเล (Sea Traffic Safety Act)²⁶ เป็นกฎหมายปกครองที่มีบทกำหนดโทษทางอาญา เพื่อกำหนดระบบการควบคุมความปลอดภัยสำหรับการเดินเรือ และการกำจัดสิ่งอันตรายหรืออุปสรรคในการเดินเรือในทะเลอาณาเขตและน่านน้ำภายในของประเทศเกาหลีใต้ มีสาระสำคัญเกี่ยวกับการอนุญาตและอำนาจควบคุมของรัฐ การเดินเรือในสภาวะต่าง ๆ ความเร็วที่เหมาะสมในการเดินเรือ การเดินเรือในช่องแคบ การให้ทางเรืออื่น การใช้สัญญาณไฟ ฯลฯ เป็นต้น

2.2) การจดทะเบียนเรือ

²⁶ Sea Traffic Safety Act (Amended though Act No. 9626, Apr. 22, 2009)

กฎหมายเรือ (Ship Act)²⁷ ของเกาหลีใต้เป็นกฎหมายปกครองที่มีบทกำหนดโทษทางอาญา มีขึ้นเพื่อรักษาผลประโยชน์ของประเทศชาติและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เป็นการกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญชาติ การวัดขนาด และการจดทะเบียนเรือ เพื่อให้ใช้ในกิจการพาณิชย์และการปฏิบัติตามกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์ได้อย่างเหมาะสม โดยมีสาระสำคัญคือ เรือที่สามารถจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติเกาหลีใต้จะต้องเป็นกรณี (1) เรือของรัฐหรือเรือสาธารณะ (2) เรือที่มีเจ้าของเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติเกาหลีใต้ (3) เรือที่มีเจ้าของเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายของเกาหลีใต้ และ (4) เรือที่มีเจ้าของเป็นผู้ประกอบธุรกิจที่มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศเกาหลีใต้และผู้แทนนิติบุคคลเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติเกาหลีใต้²⁸ จึงอาจกล่าวได้ว่าระบบการจดทะเบียนเรือของประเทศเกาหลีใต้นั้นเป็นระบบปิดที่มีเงื่อนไขการจดทะเบียนเข้มงวดที่ยึดโยงอยู่กับแนวคิดในเรื่องสัญชาติของเจ้าของเรือเช่นเดียวกับการจดทะเบียนเรือของประเทศไทย²⁹

2.3) ท่าเรือ

สถานที่ซึ่งมีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับเรือ การขึ้นและลงเรือของผู้โดยสาร การขนถ่ายและการจัดการสินค้า การดำเนินกิจกรรมทางพาณิชย์ต่าง ๆ อันเป็นการสร้างมูลค่าเกี่ยวกับสินค้า เช่น การประกอบหรือการบรรจุหีบห่อ ฯลฯ ถือว่าสถานที่นั้นเป็น “ท่าเรือ” ตาม Article 2 ของ**กฎหมายท่าเรือ (Harbor Act)**³⁰ ซึ่งเป็นกฎหมายปกครองที่มีบทกำหนดโทษทางอาญา อันมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดรูปแบบการพัฒนาและการจัดการท่าเรือต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ มีการจัดประเภทของท่าเรือประเภทต่าง ๆ การจดทะเบียนผู้ประกอบการเรือลากจูง (Tugboat) รวมไปถึงโครงการพัฒนาท่าเรือและบริเวณพื้นที่โดยรอบ และบทกำหนดโทษสำหรับผู้ทำความเสียหายแก่ท่าเรือ เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังมี**กฎหมายกิจการเกี่ยวกับท่าเรือขนส่ง (Harbor Transport Business Act)**³¹ ที่กำหนดให้ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่าเรือ เช่น บริการขนถ่ายสินค้าขึ้นลงเรือ (Stevedore) บริการตรวจนับสินค้า (Tallying) บริการตรวจสอบสินค้าหรือเรือที่ขนส่ง (Surveyor) บริการชั่งน้ำหนักสินค้า (Measuring) เป็นต้น ต้องจดทะเบียนและมีคุณสมบัติตามที่กฎหมายกำหนดเพื่อประกอบกิจการตามกฎหมายนี้

2.4) กิจการขนส่งทางทะเล

ผู้ประกอบการเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลตาม**กฎหมายการขนส่งทางทะเล (Marine Transportation Act)**³² ของประเทศเกาหลีใต้ ไม่ว่าจะเป็นบริการขนส่งผู้โดยสารทางทะเล (Marine Passenger Transportation Services) บริการขนส่งสินค้าทางทะเล (Marine Cargo Transportation Services) บริการ

²⁷ Ship Act (Amended through Act No.10219, Mar. 31, 2010)

²⁸ *Ibid.* Article 2 (Definitions)

²⁹ นอกจากนี้ยังมีกฎหมายที่มีชื่อคล้ายคลึงกัน ได้แก่ กฎหมายการจดทะเบียนเรือ (Ship Registry Act, Amended through Act No. 10797, Jun. 15, 2011) ซึ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการดำเนินการทางทะเบียนสำหรับการโอนกรรมสิทธิ์ จานอง หรือเช่าเรือ เพื่อให้เป็นไปตามแบบที่กฎหมายกำหนด

³⁰ Harbor Act (Amended through Act No.10331, May 31, 2010)

³¹ Harbor Transport Business Act (Amended through Act No. 10219, Mar. 31, 2010)

³² Marine Transportation Act (Amended through Act No. 11480, Jun. 1, 2012)

นายหน้าการขนส่งทางทะเล (Marine Transportation Brokerage) บริการตัวแทนการเดินเรือ (Shipping Agency Services) บริการลีสซิงเรือ (Vessel Leasing Services) หรือบริการบริหารจัดการเรือ (Vessel Management Services) ล้วนจะต้องได้รับใบอนุญาตหรือจดทะเบียนตามกฎหมายฉบับนี้ โดยกฎหมายจะกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ เช่น จำนวนเรือที่ให้บริการ ระยะเวลาการให้บริการ ค่าบริการ ฯลฯ เป็นต้น นอกจากนี้กฎหมายยังกำหนดให้รัฐบาลจะต้องวางแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลระยะยาวในทุก ๆ 5 ปี ในเรื่องของความต้องการใช้บริการสวัสดิการและแรงงานต่าง ๆ การช่วยเหลือผู้ประกอบการให้มีการจัดหาเรือ การซ่อมแซมเรือ รวมไปถึงการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนต่าง ๆ เพื่อให้สามารถพัฒนากิจการขนส่งทางทะเลให้ได้ดียิ่งขึ้น

2.5) การกักเรือ

ประเทศเกาหลีใต้ไม่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการกักเรือเดินทะเล ค.ศ. 1952 (International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships) หรืออนุสัญญากักเรือ ค.ศ. 1999 (International Convention on the Arrest of Ships) และไม่มีกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการกักเรือที่มาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศ แต่ใช้กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (Civil Procedure Act) และกฎหมายการบังคับคดี (Civil Execution Act) ควบคู่กันเป็นกฎหมายหลักสำหรับการกักเรือ³³

2.6) การจำนองเรือ

แม้ว่าประเทศเกาหลีใต้จะมีประมวลกฎหมายพาณิชย์กำหนดบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการจำนองเรืออยู่แล้ว³⁴ แต่ประเทศเกาหลีใต้ยังมีกฎหมายว่าด้วยการจำนองสังหาริมทรัพย์ชนิดพิเศษและยานพาหนะ (Act on Mortgage of Specific Movables including Automobile)³⁵ แยกออกจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ เพื่อให้เจ้าของเรือสามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้สะดวกขึ้น รวมไปถึงการคุ้มครองสิทธิและผลประโยชน์ของคู่สัญญา โดยกำหนดให้เจ้าของยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นรถ เรือ เครื่องบิน หรือเครื่องจักรที่ใช้ในการประกอบกิจการสามารถนำไปจดทะเบียนจำนองได้

2.7) การนำร่องเรือ

ประเทศเกาหลีใต้เปิดโอกาสให้เอกชนสามารถประกอบกิจการเป็นผู้นำร่อง (Pilotage) ได้ต่างจากการนำร่องในประเทศไทย กฎหมายการนำร่อง (Pilotage Act) ได้กำหนดให้ผู้ที่ต้องการจะเป็นผู้นำร่องเรือ (Pilot) จะต้องเป็นบุคคลสัญชาติเกาหลีใต้ซึ่งได้รับใบอนุญาตจากรัฐตามคุณสมบัติที่กำหนดไว้ในกฎหมาย เช่น ผ่านการสอบตามหลักสูตร ผ่านการทดสอบสมรรถภาพร่างกาย มีประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือและการนำร่อง หรือมีอายุไม่เกิน 65 ปี ฯลฯ เป็นต้น นอกจากนี้ กฎหมายยังให้อำนาจกระทรวงที่เกี่ยวข้องกำหนดเขตพื้นที่การนำร่องเพื่อบังคับให้เรือ

³³ Kim In Hyeon, *supra* note 3, p. 33, para. 47.

³⁴ *supra* note 19, Article 787 (Ship Mortgages)

(1) A registered ship may be used for purposes of a mortgage.

(2) A ship mortgage shall extend to its appurtenances.

(3) The provisions concerning mortgages of the Civil Act shall apply *mutatis mutandis* to a ship mortgage.

³⁵ Act on Mortgage of Specific Movables including Automobile (Amended though Act No. 9525, Mar. 25, 2009)

ประเภทต่าง ๆ ที่กฎหมายกำหนดจะต้องมีผู้นำร่องสำหรับการสัญจรในพื้นที่นั้น ซึ่งถือว่าเป็นการนำร่องภาคบังคับ (Compulsory Pilotage)

2.8) คนประจำเรือ

ประเทศเกาหลีใต้มี **กฎหมายคนประจำเรือ (Ship Personnel Act)**³⁶ ที่ได้กำหนดมาตรฐานคุณสมบัติของคนประจำเรือด้านต่าง ๆ ที่ทำงานบนเรือสัญชาติเกาหลีใต้ เพื่อให้เรือสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย โดยกำหนดให้คนประจำเรือตำแหน่งต่าง ๆ ได้แก่ ผู้ควบคุมเรือ (Master of Ship)³⁷ เจ้าหน้าที่ประจำดาดฟ้าเรือ (Deck Officer)³⁸ วิศวกรประจำเรือ (Engineer Officer)³⁹ เจ้าหน้าที่วิทยุสื่อสารประจำเรือ (Radio Officer)⁴⁰ และเจ้าหน้าที่เฝ้าสังเกตการทำงานของเรือ (Operating Officer)⁴¹ จะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐ โดยเจ้าหน้าที่แต่ละประเภทจะมีลำดับชั้นแตกต่างกันออกไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น วิศวกรประจำเรือมี 6 ระดับ ส่วนเจ้าหน้าที่วิทยุสื่อสารประจำเรือมี 4 ระดับ เป็นต้น⁴² และเจ้าหน้าที่แต่ละตำแหน่งนั้นจะต้องผ่านการทดสอบต่าง ๆ หรือได้รับใบอนุญาตเฉพาะด้านตามที่กฎหมายกำหนด

2.9) แรงงานบนเรือ

เดิมแรงงานบนเรือหรือแรงงานทางทะเล (Maritime Labour) ของประเทศเกาหลีใต้ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายการประกันค่าสินไหมทดแทนสำหรับอุบัติเหตุในอุตสาหกรรม (Industrial Accident Compensation Insurance Act)⁴³ ที่บังคับให้นายจ้างจ่ายเบี้ยประกันภัยให้แก่รัฐ⁴⁴ เพื่อนำไปช่วยเหลือแรงงานในอุตสาหกรรมที่ประสบอุบัติเหตุจากการทำงาน⁴⁵ เพียงอย่างเดียว จนกระทั่งในปัจจุบันมีการตรา**กฎหมายแรงงานบนเรือ (Seafarers Act)**⁴⁶ เพิ่มเติมขึ้นเป็นการเฉพาะ เพื่อให้แรงงานบนเรือให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ซึ่งเป็นการยกระดับมาตรฐานแรงงานเรื่องต่าง ๆ เช่น หน้าที่ การทำงาน สัญญาจ้างแรงงานทางทะเล เงื่อนไขการจ้างงาน สวัสดิการ การศึกษา ฯลฯ ที่มีความแตกต่างจากแรงงานทั่วไปให้ดียิ่งขึ้น รวมถึงบทกำหนดโทษทางอาญาแก่เจ้าของเรือหรือนายเรือที่ไม่ปฏิบัติตามแรงงานบนเรือของตนให้ถูกต้องตามกฎหมายฉบับนี้

2.10) ความปลอดภัยบนเรือ

³⁶ Ship Personnel Act (Amended though Act No. 10798, Jun. 15, 2011)

³⁷ ผู้ควบคุมเรือ (Master of Ship) มีหน้าที่ควบคุมการทำงานและจัดการเรือ (*Ibid.* Article 11 (2) 1.)

³⁸ เจ้าหน้าที่ประจำดาดฟ้าเรือ (Deck Officer) ทำหน้าที่เฝ้าระวังการเดินเรืออยู่บนดาดฟ้าเรือ (*Ibid.* Article 11 (2) 2.)

³⁹ วิศวกรประจำเรือ (Engineer Officer) ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับเครื่องยนต์และเครื่องจักรประจำเรือ (*Ibid.* Article 11 (2) 3-4.)

⁴⁰ เจ้าหน้าที่วิทยุสื่อสารประจำเรือ (Radio Officer) ทำหน้าที่รับผิดชอบการติดต่อสื่อสารของเรือ (*Ibid.* Article 11 (2) 5.)

⁴¹ เจ้าหน้าที่เฝ้าสังเกตการทำงานของเรือ (Operating Officer) ทำหน้าที่ดูแลการทำงานของเรือ ดาดฟ้า เครื่องยนต์ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ของเรือที่เดินเครื่องอัตโนมัติ (*Ibid.* Article 11 (2) 6.)

⁴² *Ibid.* Article 4 (Species and Classes of Qualifications)

⁴³ Industrial Accident Compensation Insurance Act (Amended though Act No. 10339, Jun. 4, 2010)

⁴⁴ ผ่านทางศูนย์บริการเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนและสวัสดิการของแรงงานของประเทศเกาหลีใต้ (Korea Worker's Compensation & Welfare Service) ซึ่งเป็นหน่วยงานจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายฉบับนี้

⁴⁵ Kim In Hyeon, *supra* note 3, p. 56, para. 139.

⁴⁶ Seafarers Act (Amended though Act No. 11024, Aug. 4, 2011)

ความปลอดภัยบนเรือเป็นหนึ่งในสิ่งสำคัญที่เจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือจะต้องจัดเตรียมให้เรือมีสภาพพร้อมสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ซึ่งกฎหมายความปลอดภัยบนเรือ (Ship Safety Act)⁴⁷ ได้กำหนดให้เรือต้องมีความปลอดภัยตามมาตรฐาน ตั้งแต่การตรวจสอบในขั้นการต่อสร้างเรือ⁴⁸ หรือการนำเข้าเรือจากต่างประเทศ การนำเรือออกเดินทะเล รวมไปถึงความปลอดภัยของตู้คอนเทนเนอร์ เครื่องมือหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่อยู่บนเรือ ขั้นตอนการเดินเรือ การจัดการกับของบนเรือ สิ่งก่อสร้างและเครื่องมือต่าง ๆ บริเวณท่าเรือ ฯลฯ เพื่อเป็นการคุ้มครองชีวิตและทรัพย์สินของสาธารณชนให้มีมาตรฐานสูงสุด

2.11) บริษัทบริหารและจัดการการลงทุนเรือ

กฎหมายบริษัทบริหารและจัดการลงทุนเรือ (Ship Investment Company Act)⁴⁹

มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างโอกาสและกระตุ้นการลงทุนในเรือและอุตสาหกรรมเกี่ยวกับเรือ ซึ่งเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอีกทางหนึ่ง โดยผู้ที่ประกอบกิจการนี้จะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐ และต้องประกอบกิจการต่อเนื่องกันหลังจากได้รับใบอนุญาต 3 ปีขึ้นไป โดยกฎหมายจะกำกับดูแลในส่วนของชื่อที่ใช้ในกิจการ การออกหุ้น คุณสมบัติและอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท การจัดหาเรือ การชาร์เตอร์เรือ การหาแหล่งเงินทุนและออกตราสารหนี้ การดูแลรักษาและขายเรือที่จัดหามา ฯลฯ โดยห้ามนำทรัพย์สินของบริษัทไปลงทุนในหลักทรัพย์ใด ๆ ยกเว้นการซื้อหุ้นในบริษัทย่อยของตนเอง

2.12) การประกันภัยแบบสหการ (Mutual Insurance)

ในสมัยก่อนบริษัทรับประกันภัยแบบสหการ⁵⁰ ของต่างชาติได้ผูกขาดกิจการประกันภัยประเภทนี้ในประเทศเกาหลีใต้ ซึ่งมักจะมีการกำหนดกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญาและเขตอำนาจศาลเป็นของประเทศตน จนกระทั่งมีบริษัทรับประกันภัยแบบสหการของเกาหลีใต้เริ่มดำเนินการเมื่อปี ค.ศ. 2001 และได้มีการจัดตั้งสมาคมการประกันภัยแบบสหการของรัฐบาลขึ้น ตามกฎหมายสมาคมการประกันภัยแบบสหการของเจ้าของเรือเพื่อความปลอดภัยและการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Insurance Club Act)⁵¹ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนการคุ้มครองสิทธิและผลประโยชน์ของสมาชิกสมาคมและบุคคลภายนอก นอกจากนี้ยังเป็นการสร้างเสถียรภาพให้กับอุตสาหกรรมทางทะเลโดยการกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบธุรกิจการประกันภัยแบบสหการอีกด้วย ทำให้การประกันภัยแบบสหการได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน⁵²

2.13) วิธีพิจารณาความสำหรับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ

⁴⁷ Ship Safety Act (Amended though Act No. 9446, Feb. 6, 2009)

⁴⁸ *Ibid.* Article 7 (Shipbuilding Inspections, etc.)

⁴⁹ Ship Investment Company Act (Amended though Act No. 9707, May 22, 2009)

⁵⁰ การประกันภัยแบบสหการ (Mutual Insurance) หมายถึง การรับประกันภัยรูปแบบหนึ่ง ซึ่งจัดตั้งโดยกลุ่มบุคคลเพื่อประโยชน์สำหรับคนภายในกลุ่ม โปรดดู ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊คส์, 2549) น. 125.

⁵¹ Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Insurance Club Act (Amended though Act No. 9852, Apr. 5, 2010)

⁵² Kim In Hyeon, *supra* note 3, p.157, para. 573-575.

นอกจากกฎหมายสารบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือตาม Article 769-776 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์แล้ว ประเทศเกาหลีใต้ยังได้บัญญัติกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือและอื่น ๆ (Act on The Procedure for Limiting The Liability of Shipowners, etc.)⁵³ แยกออกจากกฎหมายความแพ่งทั่วไป⁵⁴ แต่ยังคงให้นำกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (Civil Procedure Act) และกฎหมายการบังคับคดีแพ่ง (Civil Execution Act) มาใช้ประกอบเท่าที่ไม่ขัดกับกฎหมายฉบับนี้⁵⁵

สาระสำคัญของกฎหมายฉบับนี้กำหนดให้คดีที่มีข้อเรียกร้องเกี่ยวกับความรับผิดของเจ้าของเรือที่อาจจำกัดความรับผิดได้สามารถยื่นคำร้องต่อศาลที่มีเขตอำนาจเหนือคดี ได้แก่ District Court⁵⁶ ที่มีเขตอำนาจเหนือภูมิลำเนาที่จดทะเบียนเรือที่ถูกฟ้องคดี หรือศาลที่มีเขตอำนาจศาลเหนือผู้ยื่นคำร้องเป็นการทั่วไป หรือศาลที่มีเขตอำนาจเหนือท้องที่ที่เกิดอุบัติเหตุ หรือศาลที่มีเขตอำนาจอยู่เหนือท้องที่ที่เรือประสบอุบัติเหตุมาถึงเป็นที่แรกหลังจากเกิดอุบัติเหตุขึ้น หรือท้องที่ที่ทรัพย์สินของผู้ยื่นคำร้องได้ถูกยึดหรือถูกยึดชั่วคราว แล้วแต่กรณี⁵⁷ เพื่อให้ศาลแต่งตั้งเจ้าพนักงานมีหน้าที่ทำความเข้าใจในการสืบสวนเกี่ยวกับข้อเรียกร้อง รายงานต่อศาล รวมไปถึงการแบ่งทรัพย์สินให้แก่บรรดาเจ้าหนี้ที่อาจถูกจำกัดไม่ให้ได้รับค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน และกระทำการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายฉบับนี้ให้อำนาจไว้⁵⁸

2.14) การสืบสวนและสอบสวนเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเล

กฎหมายการสืบสวนและสอบสวนเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents)⁵⁹ เป็นกฎหมายที่จัดตั้งสำนักงานความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Tribunal : MST) ซึ่งเป็นหน่วยงานทางปกครอง มีหน้าที่สืบสวนและสอบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุทางทะเล (Marine Accidents) อันหมายถึง อุบัติเหตุในกรณีที่มีผู้เสียชีวิต สูญหาย หรือได้รับบาดเจ็บจากสิ่งก่อสร้าง อุปกรณ์ หรือการทำงานของเรือ กรณีความเสียหายต่อเรือ แผ่นดิน หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อันเนื่องมาจากการทำงานของเรือ กรณีเรือหาย เรือโดนกัน เรือเกยตื้น เรือคว่ำ จม หรือไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ และกรณีความเสียหายที่เป็น

⁵³ Act on The Procedure for Limiting The Liability of Shipowners, etc. (Amended through Act No. 9833, Dec. 29, 2009)

⁵⁴ Kim In Hyeon, *supra* note 3, p.33, para. 45.

⁵⁵ *supra* note 53, Article 4 (Application Mutatis Mutandis of the Civil Procedure Act, etc.)

⁵⁶ ตามกฎหมายการจัดตั้งศาล (Court Organization Act, Amended through Act No. 9940, Jan. 25, 2010) กำหนดว่า District Court เป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาตัดสินลักษณะศาลชั้นต้น (First Instance) ปัจจุบันมีจำนวนทั้งสิ้น 18 แห่งทั่วประเทศ (อยู่ในกรุงโซลจำนวน 5 แห่ง)

⁵⁷ *supra* note 52, Article 2 (Jurisdiction over Liability Limitation Cases)

A district court having jurisdiction over the registered domicile of the ship against which a claim has been raised but the liability for which may be limited (hereinafter referred to as "limited claim"), general jurisdiction over a petitioner, jurisdiction over the place of accident, or jurisdiction over the place at which the ship involved in an accident arrived first after the accident had occurred or the place at which a petitioner's property has been seized or provisionally seized on the basis of a limited claim shall have exclusive jurisdiction over such cases.

⁵⁸ *Ibid.* Article 34 (Authority)

⁵⁹ Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents (Amended through Act No. 9854, Dec. 29, 2009)

มลพิษทางทะเลที่เกิดจากการทำงานของเรือ⁶⁰ เมื่อได้ผลการสอบสวนแล้ว MST สามารถออกคำสั่งลงโทษแก่ผู้ที่มีส่วนกระทำความผิดทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ หากเป็นกรณีที่เจ้าพนักงานอัยการเป็นโจทก์ฟ้องผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น เจ้าพนักงานอัยการอาจรับฟังความเห็นของ MST ประกอบการพิจารณาได้⁶¹ และผู้ได้รับคำสั่งลงโทษได้แย้งคำสั่งของคณะกรรมการสอบสวนได้ตามขั้นตอนในกฎหมายนี้⁶²

2.15) ความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน

ประเทศเกาหลีใต้เป็นภาคีสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage) และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม หรือ CLC ปี ค.ศ.1976 และ ค.ศ. 1992 และเป็นภาคีสัญญาว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษทางน้ำมัน (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage) และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติม หรือ FUND ปี ค.ศ.1992 จึงได้อนุมัติกฎหมายภายในประเทศตราเป็นกฎหมายประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน (Compensation for Oil Pollution Damage Guarantee Act)⁶³ ครั้งแรกในปี ค.ศ. 1992 หลังจากนั้นประเทศเกาหลีใต้ได้เข้าเป็นภาคีพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญา FUND ปี ค.ศ. 2003 และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิง (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage) หรือ BUNKER ปี ค.ศ. 2001 แล้ว จึงมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายประกันการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายที่เกิดจากน้ำมันอีกครั้งในปี ค.ศ. 2009⁶⁴

2.16) การส่งเสริมกิจการพาณิชย์ในด้านต่าง ๆ

นโยบายการส่งเสริมกิจการพาณิชย์ของประเทศเกาหลีใต้ที่รัฐออกมาในรูปแบบของกฎหมายนั้นปรากฏอยู่ในรัฐบัญญัติหลายฉบับ เช่น กฎหมายโครงสร้างนโยบายโลจิสติกส์ (Framework Act On Logistics Policies)⁶⁵ กฎหมายส่งเสริมการสร้างท่าเรือใหม่ (New Harbor Construction Promotion Act)⁶⁶ กฎหมายการจดทะเบียนเรือสากล (International Ship Registration Act)⁶⁷ ฯลฯ เป็นต้น

⁶⁰ *Ibid.* Article 2 (Definitions)

⁶¹ *Ibid.* Article 7-2 (Hearing from MST Prior to Public Prosecution)

⁶² *Ibid.* Article 68 (Procedure of Objection)

⁶³ Compensation for Oil Pollution Damage Guarantee Act (Amended through Act No. 9740, May 27, 2009)

⁶⁴ Kim In Hyeon, *supra* note 3, p.33, para. 44.

⁶⁵ Framework Act On Logistics Policies (Amended through Act No. 9445, Feb. 6, 2009)

⁶⁶ New Harbor Construction Promotion Act (Amended through Act No. 10331 May. 31, 2010)

⁶⁷ International Ship Registration Act (Amended through Act No. 9441, Feb. 6, 2009)

3) รัฐบัญญัติอื่น ๆ

นอกจากบทบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีโดยตรงดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังมีรัฐบัญญัติอื่น ๆ ที่กำหนดเรื่องพาณิชย์นาวีไว้โดยเฉพาะอีก เช่น **กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (Civil Procedure Act)**⁶⁸ มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในคดีที่เกี่ยวกับพาณิชย์นาวีต่าง ๆ แยกออกจากกฎหมายแพ่งทั่วไป ได้แก่ การดำเนินคดีเกี่ยวกับสิทธิในทางทรัพย์สินของพนักงานบนเรือ⁶⁹ หรือคดีเกี่ยวกับเรือหรือการเดินทะเลต่อเจ้าของเรือหรือผู้ใช้เรืออยู่ในเขตอำนาจศาลเหนือท้องที่ที่เรือจดทะเบียน⁷⁰ การดำเนินคดีเกี่ยวกับเรือที่เป็นหลักประกันอยู่ในเขตอำนาจศาลเหนือท้องที่ที่อยู่ของเรือ⁷¹ และการดำเนินคดีเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอยู่ในเขตอำนาจศาลเหนือท้องที่ที่การช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีขึ้น หรือสถานที่แรกที่เรือที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยได้มาถึง⁷² หรือหากกิจการพาณิชย์นาวีนั้นมีองค์ประกอบระหว่างประเทศ (Foreign Elements) จะต้องพิจารณาถึงกฎหมายระหว่างประเทศ แผนกคดีบุคคล หรือกฎหมายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย ซึ่งประเทศเกาหลีใต้มี**กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล (Private International Act)**⁷³ เช่นเดียวกับในหลายประเทศที่กำหนดให้คู่สัญญาสามารถเลือกกฎหมายที่นำมาปรับใช้ได้ (Applicable Law) และยังมีบทบัญญัติเฉพาะว่าด้วยพาณิชย์นาวีในหมวด 9 ที่กำหนดให้การเลือกกฎหมายในเรื่องต่าง ๆ เช่น กรรมสิทธิ์ในเรือ การจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เรือโดนกัน การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ตาม Article 60-62

หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวี

ในอดีตประเทศเกาหลีใต้จัดตั้งสำนักงานบริหารพาณิชย์นาวีและท่าเรือ (Maritime & Port Administration Agency) เพื่อกำกับดูแลกิจการพาณิชย์นาวี และได้พัฒนาเป็นกระทรวงมหาสมุทรและกิจการพาณิชย์นาวี (Ministry of Ocean and Maritime Affairs – MOMAF)⁷⁴ ซึ่งได้มีการเริ่มแปลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศเกาหลีใต้เป็นภาษาอังกฤษเพื่อเผยแพร่กฎหมายพาณิชย์นาวีในระดับสากล ต่อมาในปี ค.ศ. 2008 ได้ถูกยุบรวมเป็นกระทรวงที่ดิน การขนส่ง และกิจการพาณิชย์นาวี (Ministry of Land, Transport and Maritime Affairs - MLTM) มีหน้าที่กำกับดูแลเรือ ความปลอดภัย ระบบโลจิสติกส์ การขนส่ง นโยบายเกี่ยวกับเรือและลูกเรือต่าง ๆ⁷⁵

⁶⁸ Civil Procedure Act (Amended through Act No. 10373, Jul. 23, 2010)

⁶⁹ *Ibid.* Article 10 (1) (Special Forum for Seamen)

⁷⁰ *Ibid.* Article 13 (Special Forum of Place of Registry of Ship)

⁷¹ *Ibid.* Article 14 (Special Forum of Location of Ship)

⁷² *Ibid.* Article 19 (Special Forum for Salvage)

⁷³ Private International Act (Amended through Act No. 10629, May 19, 2011)

⁷⁴ ชื่อปรากฏตามหนังสือที่ใช้อ้างอิง และประวัติในเว็บไซต์ทางการของกระทรวงที่ดินสาธารณูปโภคพื้นฐาน และการขนส่ง (http://english.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m_28272/DTL.jsp) โดยผู้เขียนพบว่าการกล่าวสลับกับชื่อกระทรวงกิจการพาณิชย์นาวีและประมง (Ministry of Maritime Affairs and Fisheries) ซึ่งกล่าวถึงที่มาและประวัติเดียวกัน

⁷⁵ Kim In Hyeon, *supra* note 3, p. 22, para. 7.

ต่อมาในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2013 กระทรวงที่ดิน การขนส่ง และกิจการพาณิชย์ ได้ถูกแยกออกเป็น 2 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงมหาสมุทรและการประมง (Ministry of Oceans and Fisheries - MOF) และกระทรวงที่ดิน สาธารณูปโภคพื้นฐาน และการขนส่ง (Ministry of Land, Infrastructure and Transport – MOLIT)⁷⁶

บทสรุป

กฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐเกาหลีอยู่ในรูปแบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรจำนวนมากที่มีความหลากหลายและทันสมัย อันเนื่องมาจากการเล็งเห็นความสำคัญของกิจการพาณิชย์ของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง การวางแผนพัฒนาที่เหมาะสมทำให้สามารถดึงศักยภาพของประเทศเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง หากพิจารณาอรรถประโยชน์ในการแก้ไขกฎหมายแต่ละฉบับจะพบว่ากระบวนการนิติบัญญัติของสาธารณรัฐเกาหลีได้ใช้เวลาไม่นาน จึงส่งผลให้มีการปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับความเป็นพลวัตของสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

หากมองย้อนกลับมาเปรียบเทียบพัฒนาการของกฎหมายและกิจการพาณิชย์ของสาธารณรัฐเกาหลีกับประเทศไทยกับที่ครั้งหนึ่งเคยเป็นผู้ให้ความช่วยเหลือเพื่อการยุติสงครามในคาบสมุทรเกาหลี สิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาของกระบวนการนิติบัญญัติของประเทศไทยที่มักประสบความล่าช้า บทบัญญัติของกฎหมายที่ไม่หลากหลายและขาดความทันสมัย การเข้าเป็นภาคีสัญญาต่าง ๆ ที่เป็นมาตรฐานสากลยังคงไม่ได้รับความสำคัญมากนัก⁷⁷ ทำให้หวนนึกคิดว่าถึงเวลาแล้วหรือไม่ที่ประเทศไทยจะหันกลับมาทบทวนนโยบายการส่งเสริมกิจการพาณิชย์ของเราอีกครั้ง ด้วยการพัฒนากฎหมายที่เกี่ยวข้องให้ทัดเทียมนานาชาติทั้งกฎหมายพาณิชย์ภาคเอกชนและภาคมหาชน รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการนิติบัญญัติ เพื่อยกระดับมาตรฐานของกิจการพาณิชย์ให้ดีกว่าที่เป็นอยู่ทุกวันนี้

⁷⁶ Ministry of Land, Infrastructure and Transport, History, retrieved August 3, 2013 from http://english.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m_35387/DTL.jsp

⁷⁷ รายงานสถิติการเข้าร่วมอนุสัญญาระหว่างประเทศและพิธีสารที่เกี่ยวข้องของประเทศต่างๆ สามารถตรวจสอบจากเว็บไซต์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ได้ทาง <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/status-x.xls>

รายการอ้างอิง

หนังสือและบทความในหนังสือ

ไพบูลย์ ปิตะเสน. (2555). *ประวัติศาสตร์เกาหลี : จากยุคเผ่าพันธุ์ถึงยุคสาธารณรัฐใหม่*.

พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: โปสท์.

ราชบัณฑิตยสถาน. (2549). *พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย*. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ:

นานมีบุ๊คส์.

Kim In Hyeon. (2011). *Transport Law in South Korea*. Alphen aan den Rijn, Netherland:

Kluwer Law International.

Korea Legislation Research Institute. (2013). *Introduction to Korean Law*. Heidelberg:

Springer.

Electronic Media

Eun-Young Park. (2009) *The Rule of Law in the Republic of Korea*. retrieved August 3,

2013 from [http://www.law.ntu.edu.tw/ntulawreview/articles/6-1/10-Article-Eun-](http://www.law.ntu.edu.tw/ntulawreview/articles/6-1/10-Article-Eun-Young%20Park_p301-318.pdf)

[Young%20Park_p301-318.pdf](http://www.law.ntu.edu.tw/ntulawreview/articles/6-1/10-Article-Eun-Young%20Park_p301-318.pdf)

Korea Legislation Research Institute. (n.d.) *Statutes of The Republic of Korea*. retrieved

September 20, 2013 from http://elaw.klri.re.kr/eng_service/main.do

Ministry of Government Legislation. (n.d.) *국가법령정보센터*. retrieved August 13, 2013

From <http://law.go.kr/main.html>

Ministry of Government Legislation. (n.d.) *Korean Laws in English*. retrieved August 13,

2013 From <http://www.moleg.go.kr/english/korLawEng>

Ministry of Land, Infrastructure and Transport. (n.d.) *History*. retrieved August 13, 2013

from http://english.molit.go.kr/USR/WPGE0201/m_35387/DTL.jsp

Supreme court of Korea. (n.d.) *Court*. retrieved September 21, 2013 from

<http://scourt.go.kr/eboard/LocationViewAction.work?stat=district>

United Nations Conference on Trade and Development (n.d.) *Review of Maritime*

Transport 2012. retrieved July 23, 2013 from [http://unctad.org/en/pages/](http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380)

[PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380](http://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=380)

Washington University. (2013) *Manual of International Legal Citation: Republic of South*

Korea, Retrieved 10 August 2013 from <http://law.wustl.edu/WUGSLR/>

[CitationManual/countries/southkorea.pdf](http://law.wustl.edu/WUGSLR/CitationManual/countries/southkorea.pdf)

World Port Source. (n.d.) South Korea Port Index. retrieved August 10, 2013 from
<http://www.worldportsource.com/ports/index/KOR.php>

Yang Sung-jin. (n.d.) Choson's Legal System. retrieved August 3, 2013 from
<http://www.sungjinyang.com/history/click007.html>

Other Materials (South Korea Law)

- Korean Commercial Code (Amended though Act No. 10696, May 23, 2011)
- Sea Traffic Safety Act (Amended though Act No. 9626, Apr. 22, 2009)
- Ship Act (Amended though Act No.10219, Mar. 31, 2010)
- Ship Registry (Act Amended trough Act No. 10797, Jun. 15, 2011)
- Harbor Act (Amended though Act No.10331, May 31, 2010)
- Harbor Transport Business Act (Amended though Act No. 10219, Mar. 31, 2010)
- Marine Transportation Act (Amended though Act No. 11480, Jun. 1, 2012)
- Act on Mortgage of Specific Movables including Automobile (Amended though Act No. 9525, Mar. 25, 2009)
- Ship Personnel Act (Amended though Act No. 10798, Jun. 15, 2011)
- Industrial Accident Compensation Insurance Act (Amended though Act No. 10339, Jun. 4, 2010)
- Seafarers Act (Amended though Act No. 11024, Aug. 4, 2011)
- Ship Safety Act (Amended though Act No. 9446, Feb. 6, 2009)
- Ship Investment Company Act (Amended though Act No. 9707, May 22, 2009)
- Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Insurance Club Act (Amended though Act No. 9852, Apr. 5, 2010)
- Act on The Procedure for Limiting The Liability of Shipowners, etc. (Amended through Act No. 9833, Dec. 29, 2009)
- Court Organization Act (Amended through Act No. 9940, Jan. 25, 2010)
- Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents (Amended through Act No. 9854, Dec. 29, 2009)
- Compensation for Oil Pollution Damage Guarantee Act (Amended through Act No. 9740, May 27, 2009)

- Framework Act On Logistics Policies (Amended through Act No. 9445, Feb. 6, 2009)
 - New Harbor Construction Promotion Act (Amended through Act No. 10331 May. 31, 2010)
 - International Ship Registration Act (Amended through Act No. 9441, Feb. 6, 2009)
 - Civil Procedure Act (Amended through Act No. 10373, Jul. 23, 2010)
 - Private International Act (Amended through Act No. 10629, May 19, 2011)
 - Civil Execution Act (Amended through Act No. 10580, Apr. 12, 2011)
-