

ปัญหาอายุความในการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัติ
การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

กรชนก ยอดกันหา

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ.2549

ISBN 974-671-487-2

**Prescription Problems in Filing a Lawsuit under the Carriage of Goods
by Sea Act, B.E. 2534(1991)**

Kronchanok Yodkanha

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School, Dhurakij Pundit University

2006

ISBN 974-671-487-2

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความกรุณาของท่านอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ ท่านศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร ประธานกรรมการวิทยานิพนธ์และคณะกรรมการ ได้แก่ ศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ท่าน ดร.จุฬา สุขมานพ ท่านอาจารย์กมลมิตร วุฒิจำนงค์ ที่ได้สละเวลาแนะนำและให้ความรู้แก่ผู้เขียน ผู้เขียนจึงใคร่ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ทุกท่านมา ณ ที่นี้ และที่สำคัญคือคุณพ่อและคุณแม่ที่ทำให้กำลังใจตลอดเวลาที่ผ่านมาในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และอีกหลายๆท่านที่มีได้กล่าวนามในที่นี้ที่เอาใจใส่ถามถึง ให้กำลังใจผู้เขียนตลอดมา จึงขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ส่วนรวม ผู้เขียนขอยกความดีดังกล่าวให้แก่คณาจารย์และผู้มีพระคุณทุกท่านซึ่งรวมถึงมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์สถาบันที่ประสิทธิประสาทวิชาความรู้ให้แก่ผู้เขียน แต่หากมีความผิดพลาดหรือข้อบกพร่องประการใดเกิดขึ้น ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

กรชนก ยอดกันหา

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ณ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	5
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	5
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	6
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา.....	6
2 แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล	
และควมรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ.....	7
2.1 แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล	
2.21 การขนส่งของระหว่างประเทศ.....	7
2.1.1.1 การขนส่งโดยเรือค้ำจร (tramps trade).....	8
2.1.1.2 การขนส่งโดยเรือค้ำประจำ (liners trade).....	9
2.1.2 รูปแบบนิติสัมพันธ์ของการขนส่งของทางทะเล	
2.1.2.1 สัญญาเช่าเรือ (charter party).....	10
ก. สัญญาเช่าเรือเพื่อการเดินทางเที่ยวเดียว	
หรือหลายเที่ยว(voyage charter party).....	10
ข. สัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง	
(time charter party).....	13
ค. สัญญาเช่าเรือเปล่า	
(bareboat or demise charter party).....	15
2.1.2.2 สัญญารับขนของทางทะเล (carniage of goods by sea).....	16
2.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ.....	27
2.2.1 คอมมอนลอว์ (Common Law).....	27

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.2 ซีวิลลอว์ (Civil Law).....	28
2.2.3 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 924 (Hague Rules) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ.1968 (Hague-Visby Rules).....	31
2.2.4 อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเลลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 (Hamburg Rules).....	33
3. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ.....	35
3.1. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ.....	35
3.1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (Hague Rules) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ.1968 (Hague-Visby Rules).....	35
3.1.1.1 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี	
ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง.....	35
ข. อายุความฟ้องร้องไล่เบี่ยเอา กับบุคคลภายนอก.....	36
3.1.1.2 มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ.....	37
3.1.1.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ.....	38
3.1.1.4 การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดชอบในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ.....	38
3.1.2 อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเลลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 (Hamburg Rules).....	39
3.1.2.1 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี.....	39
ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง.....	39
ข. อายุความฟ้องไล่เบี่ยเอา กับบุคคลภายนอก.....	40

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า	
31.22	เหตุผลที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ.....	40
31.23	สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้ กำหนดอายุความ.....	41
31.24	การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทาง ทะเลภายใต้กำหนดอายุความ.....	42
32	หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามกฎหมาย ต่างประเทศ.....	43
321.	หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล ค.ศ.1992 ของประเทศญี่ปุ่น (The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992)	43
321.1	กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง.....	44
	ข. อายุความฟ้องร้องไล่เบี่ยเอา กับบุคคลภายนอก.....	44
321.2	เหตุผลที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ.....	45
321.3	สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้ กำหนดอายุความ.....	45
321.4	การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทาง ทะเลภายใต้กำหนดอายุความ.....	46
322	หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความฟ้องคดีขนส่งของทางทะเลตาม ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีน ค.ศ.1992 (Maritime Code of The People's Republic of China,1993).....	46
3221	กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง.....	47
	ข. อายุความฟ้องร้องไล่เบี่ยเอา กับบุคคลภายนอก.....	47
3222	เหตุผลที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ.....	48
3223	สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้ กำหนดอายุความ.....	49

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3224 การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดชอบในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ.....	49
4 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความทั่วไปและในคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534พร้อมทั้งปัญหาที่เกิดขึ้น	51
41. หลักเกณฑ์เรื่องอายุความทั่วไป.....	51
41.1 มูลเหตุของการกำหนดอายุความ	51
41.2 ความหมายของอายุความ.....	53
41.3 ประเภทของอายุความ.....	54
41.31 อายุความได้สิทธิ (acquisitive prescription).....	54
41.32 อายุความเสียสิทธิ (extinctive prescription).....	54
41.4 การขยายหรือย่ออายุความ.....	55
41.41 การขยายอายุความโดยกฎหมาย.....	55
ก. การขยายอายุความเพราะเหตุคดีไม่อยู่ในอำนาจหรือศาลให้ยกคำฟ้องโดยไม่ตัดสิทธิโจทก์ที่จะฟ้องคดีใหม่.....	55
ข. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีล้มละลาย มอบข้อพิพาทให้อนุญาตไต่สวนการพิจารณา หรือกระทำการอื่นใดอันมีผลเป็นอย่างเดียวกับการฟ้องคดีแต่คดีไม่อยู่ในอำนาจ.....	56
ค. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้เยาว์หรือบุคคลวิกลจริต ไม่มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาล.....	56
ง. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้เยาว์คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถฟ้องร้องผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือผู้พิทักษ์.....	57

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
จ. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ลูกหนี้เป็นสามี ภริยากัน.....	58
ฉ. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ถึง แก่ความตาย.....	58
ช. การขยายอายุความเพราะเหตุสุควิสัย.....	59
41.42 การยื่นอายุความโดยกฎหมาย.....	59
42 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับบทบัญญัติเรื่องอายุความในการฟ้องคดีรับขนของ ทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534.....	59
421 กำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล.....	63
422 มูลเหตุที่จะนำคดีรับขนของทางทะเลมาฟ้องภายใต้กำหนด อายุความ	64
423 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนด อายุความ.....	66
424 บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนด อายุความ.....	68
43 ปัญหาเกี่ยวกับความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความและความไม่ สมบูรณ์ครบถ้วนของบทบัญญัติ ที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534.....	69
431. ปัญหาอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลสั้นเกินไป และไม่อาจขยายอายุความได้	69
432 ปัญหาการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเลไปใช้แก่การ ฟ้องร้องในมูลละเมิด.....	74
433 ปัญหาการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเลไปใช้กับสิทธิ เรียกร้องในกรณีอื่น นอกเหนือจากสิทธิเรียกร้องเพื่อการที่ของที่ ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า	80
434 ปัญหาการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเลไปใช้ในการ ฟ้องร้องตัวแทน และลูกจ้างของผู้ขนส่ง.....	83

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
5.1 บทสรุป	87
5.2 ข้อเสนอแนะ	92
บรรณานุกรม	95
ประวัติผู้เขียน	100

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหาอายุความในการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534
ชื่อผู้เขียน	กรชนก ยอดกันหา
อาจารย์ที่ปรึกษา	ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร
สาขาวิชา	นิติศาสตร์ (กฎหมายเอกชนและกฎหมายธุรกิจ)
ปีการศึกษา	2549

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาเกี่ยวกับ “กำหนดอายุความและบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล” ซึ่งปัญหาในเรื่องนี้ คือ กำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นสั้นเกินไป อีกทั้งคู่กรณียังไม่สามารถตกลงขยายอายุความออกไปได้ ทำให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการเตรียมคดีเนื่องจากอาจทำให้คู่กรณีไม่สามารถเตรียมพยานหลักฐานได้ทัน หรืออาจไม่เพียงพอครบถ้วน นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความเนื่องจากในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้น ตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยสามารถฟ้องได้เฉพาะผู้ขนส่งของทางทะเลเท่านั้น ทั้งที่ในทางปฏิบัติยังมีบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องอีก กล่าวคือ ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง จึงส่งผลให้การฟ้องร้องบุคคลเหล่านี้จะต้องใช้อายุความตามกฎหมายอื่น กล่าวคือ อายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิด ซึ่งอาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งขึ้น เนื่องจากอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิดนั้น กฎหมายกำหนดให้มีอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงการทำละเมิด และรู้ตัวผู้ที่จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อพ้นกำหนด 10 ปี นับแต่วันทำละเมิด ดังนั้นระยะเวลาตั้งแต่มีการทำละเมิด จนถึงเวลาที่รู้ตัวผู้ทำละเมิด อายุความอาจจะมากกว่า 1 ปี ซึ่งเป็นกำหนดอายุความตามกฎหมายรับขนของทางทะเลก็เป็นได้ รวมทั้งในกรณีที่ผู้ขนส่งจะฟ้องร้องผู้ขนส่งอื่นหรือผู้ส่งของ ตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยก็ไม่ได้กำหนดไว้ให้สามารถฟ้องบุคคลเหล่านี้ได้ ทำให้ผู้ขนส่งต้องฟ้องร้องโดยอาศัยอายุความตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นบทกฎหมายทั่วไป โดยใช้กำหนดอายุความ 10 ปี ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมขึ้นแก่ผู้ขนส่งอื่น หรือผู้ส่งของ เนื่องจากต้องมีความรับผิดชอบที่ยาวนานกว่าผู้ขนส่ง นอกจากนี้ตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยยังสามารถฟ้องได้เฉพาะแต่โดยอาศัยมูลเหตุตามสัญญา และเพื่อสิทธิเรียกร้องเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเท่านั้น ดังนั้นหากผู้ที่ได้รับความเสียหายต้องการจะฟ้องร้อง

บุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่ง หรือฟ้องคดีโดยอาศัยมูลเหตุจากการกระทำโดยละเมิด หรือเพื่อสิทธิเรียกร้องอย่างอื่น ก็จะต้องอาศัยบทบัญญัติตามกฎหมายอื่น กล่าวคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกัน ซึ่งทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันและไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์สากล



Thesis Title: Prescription Problems in Filing a Lawsuit under the Carriage of Goods by Sea Act, B.E. 2534 (1991)
Author: Kronchanok Yodkanha
Thesis Advisor: Prof. Dr. Phathachit Ekkajaniyakom
Department: Law (Private and Business Law)
Academic Year: 2005

ABSTRACT

This thesis is related to the study on “the determination of prescription and provisions applicable under the prescription in filing a lawsuit with regard to the carriage of goods by sea”. The problems in this regard are that the determination of prescription in filing a lawsuit with regard to the carriage of goods by sea is too short. Moreover, the parties are not entitled to extend the prescription by their consent. This causes problems in preparing the case because both parties are unable to prepare the evidence in due course or they are able to do so, but their evidences are insufficient and incomplete. Apart from this, there are problems on provisions applicable under the prescription since in filing a lawsuit with regard to the carriage of goods by sea according to Thailand’s Carriage of Goods by Sea Act, only the carrier of goods by sea is entitled to file a lawsuit although in practice, there are still other related parties viz.: the employees and agents of the carrier. Consequently, the prescription under other laws is applied to file a lawsuit against these parties viz.: the prescription under the Civil and Commercial Code with regard to the wrongful act. This may create the unfairness to the employees or agents of the carrier because the prescription under the Civil and Commercial Code with regard to the wrongful act lasts one year from the day when the wrongful act and the person bound to make compensation became known to the injured person, or ten years from the day when the wrongful act was committed. Therefore, in the duration from the day when the wrongful act was committed until the day when the person bound to make compensation became known to the injured person, the prescription may last more than one year in which the prescription under the Carriage of Goods by Sea Act may be also applied. Moreover, in the case that the carrier wants to file a lawsuit against other carriers or consignors, Thailand’s Carriage of Goods by Sea Act does not entitle the carrier to do so.

Consequently, the carrier must file a lawsuit by virtue of the prescription under the provisions of the Civil Commercial Code, which is the general legislative, by which the prescription of ten year is applied. This creates the unfairness to other carriers or consignors because they bare the longer liability than the carrier. Apart from this, under the Thai Carriage of Goods by Sea Act, a lawsuit can be filed only based on the contractual ground and for the claim for any loss, damage or delay in delivery of goods. Therefore, if the injured person wanted to file a lawsuit against other persons apart from the carrier or to file a lawsuit based on the ground from the wrongful act or for other claims, the provisions under the other law viz.: the Civil and Commercial Code, shall be applied as well. Consequently, this is unfair and inconsistent with the international principle.

It is found from the analysis and comparison of this study that Hague Rules Convention, A.D. 1924 together with the amendments by the protocol, called Hague-Visby Rules, A.D. 1968 and Hamburg Rules Convention, A.D. 1978 prescribe the determination of prescription in filing a lawsuit with regard to the carriage of goods by sea that the prescription can be extended through the consent. This brings about the fairness and appropriate benefits to the parties since if the parties are entitled to extend the prescription by their consent, they will not be in hurry to file a lawsuit. During the extended period, the parties may negotiate and settle the case. It is unnecessary to file a lawsuit against one another. Moreover, with regard to the provisions applicable under the prescription, it is thoroughly prescribed by entitling to file a lawsuit against the carrier, employees and agents of the carrier. This causes the employees and agents of the carrier to be liable under the same prescription. Apart from this, a lawsuit can be filed based on the ground from the wrongful act and other claims beside the claims for loss, damage and delay in delivery of goods. This creates more fairness and equality due to the liability under the same law. Furthermore, it appears that the Carriage of Goods by Sea Acts of Japan and China also prescribe the same principles as the said international conventions. All of the information suggests and supports that Thailand's Carriage of Goods by Sea Act with regard to the prescription to file a lawsuit is not in the same international standard as the civilized countries. The said principles may be added to Thai law not more than what the civilized countries have consecutively practiced.

From the abovementioned reasons, it is suggested that the Carriage of Goods by Sea Act, B.E. 2534 (1991) be amended by adding the legal provisions to allow the parties to extend the prescription in filing a lawsuit with regard to the carriage of goods by sea together with

adding the part relating to the filing a lawsuit against the third parties to include the filing a lawsuit against other carriers or consignors as well. Moreover, this Act should be amended by adding the legal provisions to allow the parties to file a lawsuit based on the ground from the wrongful act and against the employees and agents of the carrier. The claim in any cases should not be limited only for loss, damage or delay in delivery of goods. To do so, the laws should be in the same international standard as the civilized countries.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในเรื่องการขนส่งของสำหรับประเทศไทย ได้มีการใช้การขนส่งทางน้ำเป็นระบบการขนส่งหลักมาช้านานแล้ว ในสมัยกรุงสุโขทัยอาณาจักรของไทยได้ขยายลงมาจรดถึงฝั่งทะเลทำให้ได้มีการติดต่อค้าขายและมีสัมพันธไมตรีกับต่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศจีน ซึ่งประเทศไทยได้เริ่มติดต่อค้าขายกับชาวยุโรปโดยติดต่อกับชาติโปรตุเกสเป็นชาติแรก ต่อมาก็มีฝรั่งเศส ชาติอื่นๆ เข้ามาติดต่อค้าขายกับประเทศไทยเพิ่มเติมอีก อาทิ สเปน เดนมาร์ก วิลันดา อังกฤษ และฝรั่งเศส ซึ่งส่งผลทำให้การค้าทางทะเลของประเทศไทยในช่วงนี้เจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมาก

แต่ในสมัยกรุงธนบุรี บ้านเมืองยังอยู่ในสภาพย่ำแย่ เนื่องจากเราได้เสียกรุงศรีอยุธยาให้แก่พม่า ยิ่งไปกว่านั้นพม่ายังได้ทำลายบ้านเมืองจนเสียหาย จึงทำให้เราต้องหยุดพักเรื่องการค้าทางทะเลไว้ จนกระทั่งในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์เริ่มตั้งแต่ พ.ศ.2325 เราจึงได้เริ่มทำการค้าขายทางทะเลขึ้นอีกครั้ง และเมื่อเราได้ติดต่อค้าขายกับต่างชาติหลายๆ ประเทศจึงทำให้ฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศไทยเราขยายตัวมากขึ้น

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการค้าทางทะเล การเดินเรือค้าขายกับต่างประเทศได้เริ่มมีมาตั้งแต่สมัยโบราณแล้ว และถึงแม้การเดินเรือพาณิชย์ในยุคนั้นจะเป็นการประกอบกิจการเดินเรือเพียงชั่วคราว แต่ก็ยังเป็นเครื่องแสดงอย่างหนึ่งให้เห็นว่าในยุคนั้นผู้นำของประเทศก็ได้เล็งเห็นความสำคัญและพยายามที่จะแสวงหาประโยชน์ทางรัฐศาสตร์ โนบาย ซึ่งหมายความรวมถึง การเมือง การสังคม และการทหารด้วย¹

สำหรับประเทศไทยก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ใช้บังคับ ศาลไทยได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนของมาปรับใช้กับคดีรับขนของทางทะเล แต่เนื่องจากบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้เป็นเรื่องของการรับขนของทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ ไม่ใช่บทบัญญัติเฉพาะสำหรับการรับขนของทางทะเล ดังนั้นจึงทำให้เกิดประเด็นปัญหาตามมาในหลายๆ เรื่อง โดยเฉพาะในประเด็นเรื่องอายุความในการ

¹ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2543). หลักการขนส่ง.

ฟ้องร้องคดี กล่าวคือ เกิดปัญหาว่ากำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลควรจะ เป็นเท่าใด เนื่องจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติไว้ ซึ่งข้อโต้แย้งที่ เกิดขึ้น ก็คือ เมื่อไม่มีการบัญญัติเกี่ยวกับกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลไว้ โดยเฉพาะ ดังนั้นจึงต้องใช้กำหนดอายุความ 10 ปี ตามมาตรา 193/30² แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์อันเป็นบทบัญญัติทั่วไป³ หรือ อายุความควรจะมีกำหนด 1 ปี โดยนำมาตรา 624⁴ แห่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในฐานะเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง⁵

แต่หลังจากที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับแล้ว ปัญหาที่เกิดขึ้นนี้ก็ป็นอันยุติไป เนื่องจากในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้ บัญญัติไว้อย่างชัดเจนแล้วในมาตรา 46 ความว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิ เรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำแห่งของที่รับขนตามสัญญารับ ขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายใน หนึ่งปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบ ตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาด อายุความ” เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติมาตรา 46 นี้ ก็เป็นที่เข้าใจได้ว่า อายุความในการฟ้องคดีรับ ขนของทางทะเล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดนั้น คือ ภายในกำหนด 1 ปี นับแต่ วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2)

อย่างไรก็ตามแม้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะบัญญัติไว้อย่าง ชัดเจนแล้วว่าอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ ชี้ขาดนั้นมีกำหนด 1 ปี แต่เมื่อพิจารณาอย่างละเอียดแล้วก็จะพบว่ากำหนดอายุความตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ยังคงมีปัญหาเกิดขึ้นในหลายๆด้านทั้งในเรื่อง ความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความ และเรื่องความไม่สมบูรณ์ ครอบคลุมของบทบัญญัติที่บังคับ ใช้ภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวด้วย

² มาตรา 193/30 “อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้ หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้มี กำหนด 10 ปี”

³ โปรดดูคำพิพากษาฎีกาที่ 1583/2511, 1295/2516 และ 731-732/2526

⁴ มาตรา 624 “ในข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งซักชำนั้น ท่าน ห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบ หรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการ ทูจริต”

⁵ โปรดดูคำพิพากษาฎีกาที่ 585/2521

สำหรับประเด็นเรื่องของความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดเอาไว้ 1 ปีนั้น ในส่วนนี้เห็นว่าเป็นกำหนดเวลาที่สั้นเกินไป อันเป็นการทำให้เปรียบแก่ผู้ขนส่งมากกว่าผู้ส่ง เหตุที่เห็นว่าเป็นกำหนดเวลาที่สั้นเกินไปนั้น เนื่องจากหากเราย้อนกลับมาพิจารณาศักยภาพในการขนส่งของทางทะเลของประเทศไทย ก็จะพบว่าประเทศไทยเรานั้นไม่ใช่ประเทศผู้ขนส่งหากแต่เป็นประเทศผู้ส่งมากกว่า เนื่องจากเราขาดเรือพาณิชย์ของตนเองในการขนส่งสินค้า หรือแม้ว่าจะมีเรือพาณิชย์เองก็ตามแต่ก็ไม่สามารถที่จะแข่งขันกับเรือต่างชาติได้ เพราะฉะนั้นหากเกิดข้อพิพาทขึ้นระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งในการขนส่งของทางทะเลเหล่านี้ ผู้ส่งซึ่งเป็นผู้ส่งออกของประเทศไทยจะมีเวลาในการเตรียมคดี เตรียมพยานหลักฐานเพื่อต่อสู้คดีเพียง 1 ปี อันอาจส่งผลทำให้ผู้ส่งไม่สามารถที่จะเตรียมพยานหลักฐานได้เพียงพอ หรือหนักแน่นพอที่จะเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากผู้ขนส่งได้ หรือมีฉะนั้นคดีก็อาจขาดอายุความก่อนที่ผู้ส่งจะฟ้องคดีได้ทัน แต่อย่างไรก็ดีหากจะกำหนดอายุความฟ้องร้องคดีให้ยาวนาน หรือให้ไปใช้กำหนดอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนอายุความทั่วไปที่มีกำหนด 10 ปี ก็จะทำให้การรับขนของทางทะเลของประเทศไทยไม่มีความเป็นสากลตามหลักเกณฑ์ที่นานาประเทศถือปฏิบัติกัน ซึ่งอาจจะส่งผลทำให้ต่างชาติไม่ต้องการมาลงทุนทำธุรกิจในประเทศไทย เนื่องจากทำให้เรือหรือผู้ขนส่งต้องรับภาระมากเกินไป ซึ่งอาจจะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยได้

นอกจากเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นกำหนดไว้สั้นเกินไปแล้ว ก็ยังมีประเด็นที่เกิดเป็นปัญหาขึ้นอีก กล่าวคือ เป็นเรื่องที่สืบเนื่องมาจากหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดไว้ว่า อายุความนั้นคู่กรณีจะตกลงกันให้ยื่นหรือขยายไม่ได้เพราะถือว่าเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ ก็มีอิทธิพลต่อกำหนดอายุความตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยด้วย กล่าวคือ ทำให้คู่กรณีไม่สามารถที่จะยื่นหรือขยายอายุความได้แม้คู่กรณีทั้ง 2 ฝ่ายจะยินยอมก็ตาม อันก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติและเป็นการไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากลที่ใช้อยู่ในต่างประเทศด้วย

นอกจากนี้ยังมีเรื่องความไม่สมบูรณ์ ครอบคลุมของบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความนี้ด้วย กล่าวคือ เป็นประเด็นความไม่สมบูรณ์ ครอบคลุมในการฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องให้ต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเล ภายใต้กำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

ในประเด็นแรก คือ การฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเล ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่จะอยู่ภายใต้กำหนดอายุความ 1 ปีนั้น มีเฉพาะกรณีการฟ้องร้องเพื่อเรียก

เอาค่าเสียหาย เพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำเท่านั้น โดยพิจารณาจากการที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46 ตอนต้นได้กำหนดว่า “ ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล.....” ด้วยเหตุนี้จึงเกิดข้อพิจารณาขึ้นว่าหากเป็นกรณีที่ไม่ใช่การฟ้องเพื่อเรียกเอาค่าเสียหายจากการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำแล้ว เช่น กรณีที่ผู้ขนส่งผิดสัญญาไม่ยอมรับขน ไม่ยอมออกใบตราส่ง หรือไม่ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดก็ตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดไว้ อันทำให้ผู้ทรงใบตราส่งได้รับความเสียหาย⁶ จะต้องนำกำหนดอายุความใดมาใช้บังคับในกรณีนี้

ประเด็นต่อมา คือ กำหนดอายุความตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นั้นนำไปใช้บังคับกับการฟ้องร้องคดีตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น โดยพิจารณาตามมาตรา 46 ตอนต้น ที่กำหนดว่า “ ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำ แห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล.....” ซึ่งจะเห็นได้ว่ามาตรา 46 นี้ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่า “...เพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำแห่งของที่รับขน ตามสัญญารับขนของทางทะเล.....” ดังนั้นข้อพิจารณาหรือประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้น ก็คือ หากคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งนำคดีมาฟ้องร้องในทางละเมิดแล้ว จะนำเอากำหนดอายุความใดมาใช้บังคับ จะเป็นอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 หรืออายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิด โดยทั้งนี้ในทางปฏิบัติก็มีคู่กรณีที่น่าเอาข้อพิพาทตามสัญญารับขนของทางทะเลมาฟ้องเป็นคดีละเมิดอยู่เช่นกัน แต่ศาลไทยก็ไม่ได้วางหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้อย่างชัดเจน

ประเด็นสุดท้ายในเรื่องความไม่สมบูรณ์ ครบถ้วนนี้ เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับของที่ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล ก็คือผู้ขนส่ง เนื่องจากผู้ขนส่งเป็นคู่สัญญากับผู้ส่ง ดังนั้นกำหนดอายุความ 1 ปี ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จึงต้องนำมาใช้บังคับกับผู้ขนส่ง แต่ข้อพิจารณาที่เกิดขึ้น ก็คือ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นกับของที่ขนส่งเนื่องจากการกระทำของลูกจ้างผู้ขนส่ง หรือเกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำของตัวแทนผู้ขนส่งแล้ว ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งที่ได้รับความเสียหายจะฟ้องบุคคลเหล่านี้ภายใต้กำหนดอายุความเท่าใด เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลไม่ได้กำหนดเอาไว้ จะเป็นกำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 หรืออายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิด ที่มีกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึง

⁶ ไพทิจิต เอกจริยกร ก (2547). “อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล.” วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, 7, หน้า 384

การละเมิด และรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อพ้น 10 ปี นับแต่วันทำละเมิด หรือให้รับผิดชอบกำหนดอายุความทั่วไปตามมาตรา 193/30 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือ 10 ปี แต่อย่างไรก็ตามหากลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่ง เป็นกำหนดเวลา 10 ปี ก็ย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ลูกจ้างหรือตัวแทนผู้นั้น เพราะตนเองเป็นเพียงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งเท่านั้น แต่กลับอาจถูกฟ้องให้รับผิดชอบภายใต้กำหนดอายุความที่ยาวกว่าผู้ขนส่ง ในทางกลับกันก็ยิ่งเกิดประเด็นปัญหาในเรื่องอายุความไล่เบียดที่ผู้ขนส่งจะฟ้องร้องผู้ขนส่งอื่น หรือบุคคลภายนอก อันเนื่องมาจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลภายนอก และในเรื่องกำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งจะฟ้องร้องผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งอันเนื่องมาจากความรับผิดชอบของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเองว่าจะใช้กำหนดอายุความตามกฎหมายใด เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ไม่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความไม่เท่าเทียม ความไม่เป็นธรรมต่อผู้ขนส่งอื่น บุคคลภายนอก ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง เช่นเดียวกัน หากในกรณีที่ผู้ขนส่งจะฟ้องไล่เบียดผู้ขนส่งอื่น บุคคลภายนอก หรือฟ้องร้องผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง โดยต้องอาศัยบทบัญญัติตามกฎหมายอื่นแทน ทั้งนี้เนื่องจากกำหนดอายุความในการฟ้องร้องอาจจะมากกว่า 1 ปี ก็เป็นไปได้

1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาถึงปัญหาในเรื่องความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในการที่จะนำมาใช้บังคับกับคดีรับขนของทางทะเลในประเทศไทย

1.2.2 เพื่อศึกษาถึงปัญหาในเรื่องความไม่สมบูรณ์ ครอบคลุมของบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวโดยเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ

1.2.3 เพื่อศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาเรื่องกำหนดอายุความ และบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความ

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

เนื่องจากการที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติถึงกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้ไม่เหมาะสม กล่าวคือได้กำหนดอายุความในการฟ้องร้องไว้สั้นเกินไป และไม่ให้มีการตกลงขยายอายุความดังกล่าวออกไปได้ ทำให้ผู้ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเลไม่ได้รับความเยียวยาอย่างเต็มที่ จึงก่อให้เกิดปัญหาขึ้นในทางปฏิบัติ และ

นอกจากนี้บทบัญญัติต่างๆที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวก็ยังไม่ครอบคลุมเพียงพอไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของมูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้อง สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหาย หรือกรณีของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าว ดังนั้นจึงเห็นสมควรให้มีการแก้ไขและเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าว

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเล และกรณีที่อยู่ภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ.1924 ที่เรียกว่า **“The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” (Hague Rules)** รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ. 1968 ที่เรียกว่า **“Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” (Hague-Visby Rules)** และอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 ที่เรียกว่า **“United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978” (Hamburg Rules)** เพื่อนำมาเปรียบเทียบประกอบกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทย นอกจากนี้ยังได้นำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลและบทบัญญัติที่ใช้ภายใต้กำหนดอายุความของกฎหมายต่างประเทศ คือ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1992 ของประเทศญี่ปุ่น (**The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992**) และหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความตามประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิของประเทศจีน ค.ศ.1992 (**Maritime Code of The People’s Republic of China,1992**) ซึ่งเป็นประเทศในแถบเอเชียมาประกอบในการศึกษาด้วย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1.51 ทำให้ทราบว่ากำหนดอายุความที่เหมาะสมสำหรับการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ควรจะมีกำหนดเท่าใด

1.52 ทำให้ทราบว่าควรที่จะเพิ่มเติมกรณีใดบ้าง เพื่อนำไปใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าว

1.53 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายต่อไปภายหน้า

บทที่ 2

แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลและความรับผิดชอบของ ผู้ขนส่งระหว่างประเทศ

ในบทนี้ผู้เขียนกล่าวถึงแนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ รูปแบบนิติสัมพันธ์ของการขนส่งของทางทะเล บุคคลที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล ต่อจากนั้นจึงกล่าวถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศตามกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) กฎหมายซีวิลลอว์ (Civil Law) และอนุสัญญาระหว่างประเทศ

21. แนวความคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล

21.1 การขนส่งของระหว่างประเทศ

ความเจริญทางเศรษฐกิจของประเทศแต่ละประเทศนั้น โดยส่วนใหญ่แล้วก็จะขึ้นอยู่กับการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสม แต่เนื่องด้วยเหตุผลที่ว่าทรัพยากรเหล่านี้มีอยู่อย่างกระจุกกระจายทั่วโลกไม่เท่าเทียมกัน ทำให้บางประเทศมีทรัพยากรมากเกินไปจนจำเป็นในทางตรงกันข้ามบางประเทศกลับขาดแคลนทรัพยากรที่จะนำมาใช้ ดังนั้นประเทศที่ขาดแคลนทรัพยากรจึงจำเป็นต้องแสวงหาหรือซื้อทรัพยากรที่ตนขาดแคลนเพื่อนำมาพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ เพราะฉะนั้นจึงทำให้เกิดระบบการซื้อขายแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศขึ้นมาเพื่อทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนกัน ซึ่งการที่จะทำให้การซื้อขายแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศนี้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยได้นั้นก็ต้องขึ้นอยู่กับ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โดยการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่มีการนิยมนำมาใช้กับการขนส่งของระหว่างประเทศนี้ ก็คือ การขนส่งของทางทะเล

การนำเรือมาใช้ในการขนส่งของทางทะเลนั้น ได้มีมาตั้งแต่โบราณกาลในยุคก่อนคริสตวรรษที่ 19 ซึ่งสินค้าที่ขนส่งกันนั้นส่วนใหญ่ก็เป็นของจำเป็นที่มีจำนวนจำกัด ส่วนการที่เราสามารถนำระบบการค้าระหว่างประเทศที่ทันสมัยมาใช้ได้นั้น เนื่องจากได้เกิดมีเรือกลไฟขึ้นซึ่งสามารถแล่นติดต่อระหว่างเมืองท่าต่างๆ ได้อย่างสม่ำเสมอและสามารถขนส่งในปริมาณมากๆ ได้ โดยเราเรียกระบบนี้ว่า อุตสาหกรรมการเดินทางเรือพาณิชย์⁷ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า การขนส่งของทาง

⁷ รังสรรค์ แขวงโสภ. การบริหารพาณิชย์นาวี. หน้า 1.1

ทะเล เป็นรูปแบบของการดำเนินธุรกิจขนส่งมาเป็นเวลาช้านานแล้ว ในปัจจุบันการขนส่งทางทะเล ได้มีการพัฒนาก้าวหน้าไปอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของเทคโนโลยี กระบวนการ วิธีการในการขนส่ง หรือแม้กระทั่งความรู้ ความสามารถของผู้ขนส่งเอง จึงทำให้การขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่ง ไปยังอีกประเทศหนึ่งสามารถทำได้อย่างรวดเร็ว และปลอดภัยมากขึ้น ทั้งยังช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งมากกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น เนื่องจากในการขนส่งของแต่ละเที่ยวแต่ละครั้งนั้น การขนส่งทางเรือจะสามารถบรรทุกของได้มากกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น

ในทางปฏิบัติโดยทั่วไป อาจแบ่งประเภทของการขนส่งของทางทะเล ได้เป็น 2 ประเภท⁷ คือ

21.1.1 การขนส่งโดยเรือค้ำจร (tramps trade)

เรือค้ำจร (tramps trade) เป็นเรือที่ไม่มีเส้นทางเดินเรือประจำ และเวลาที่จอดอยู่ในท่าเรือสั้นมาก ส่วนใหญ่มักจะอยู่ในท้องทะเล หรือเป็นเรือที่มีได้กำหนดว่าจะรับขนส่งสินค้าใด ประจำ แต่จะรับขนส่งสินค้าใดๆ ที่จะทำกำไรให้ และเป็นการสะดวกแก่เรือ

ต่อมาเมื่อมีการพัฒนาเรือขนส่งสินค้ากองรวมให้ขนส่งในเส้นทางที่กำหนดแน่นอน ได้ทำให้จำกัดความลักษณะของเรือจรกลางเดือนออกไป การแยกเรือจรให้เห็นอย่างเด่นชัดนั้น จะต้องพิจารณาจากการทำงานของเรือในตลาดของการขนส่ง ซึ่งภารกิจของตลาดการขนส่งทางเรื่อนั้น อาจสรุปได้ดังนี้

(ก) เพื่อจัดหาระวางบรรทุกบนเรือสำหรับสินค้าทุกชนิด แต่ปริมาณของสินค้าแต่ละปี ทิศทางของสินค้า ไม่อาจจะคาดการณ์ได้อย่างแน่นอน

(ข) เพื่อขนส่งสินค้าที่ยังตกค้างอยู่ ซึ่งส่วนใหญ่ได้ขนส่งไปก่อนแล้ว รวมทั้งที่ยังขาดจำนวนอยู่ สำหรับการขนส่งที่ได้กำหนดไว้ก่อนแล้ว

(ค) เพื่อจัดระบบการขนส่งสินค้าประจำทาง ให้มีที่ว่างสำรองสำหรับการบรรทุกสินค้าเพื่อรับกับสภาพของสินค้าตามฤดูกาล และสินค้าที่มีจำนวนเพิ่มขึ้นชั่วคราว และเพื่อเข้าแทนที่เรือเดินประจำทางตามที่ได้โฆษณาแจ้งไว้ ในกรณีที่เกิดมีการล่าช้าหรือเกิดมีภัยอันตรายขึ้น

(ง) ในกรณีที่สินค้าที่ส่งมีจำนวนไม่เพียงพอที่จะรวมเป็นสินค้ากองใหญ่ๆ ได้เต็มที่ การคิดอัตราค่าระวาง ก็จะคิดในอัตราที่น้อยกว่าอัตราของชมรมเดินเรือ

⁷ แหล่งเดิม.

(จ) เพื่อรวบรวมการเดินเรือเข้าไว้เป็นศูนย์รวม เพื่อให้มีจำนวนเพียงพอและพร้อมที่จะสับเปลี่ยนส่งออกไปได้ หากเกิดเหตุฉุกเฉินและเหตุอันตรายระหว่างชาติ เช่น การจัดบริการส่งเสบียงอาหารไปช่วยเหลือพลเมืองของประเทศที่มีการสู้รบกัน

ดังที่ได้กล่าวมานี้ แสดงให้เห็นถึงความยืดหยุ่นของเรือจร ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการขนส่งของเรือจร อาจสับเปลี่ยนไปได้ตามฤดูกาล จากการขนส่งเมล็ดธัญพืชทางภาคเหนือ ก็อาจเปลี่ยนไปเป็นการขนส่งน้ำตาลทางภาคใต้ หรือจากการขนส่งไม้ซุง ก็เปลี่ยนไปขนส่งเศษเหล็กแทน ตามความเปลี่ยนแปลงของความต้องการในตลาด ซึ่งทำให้ช่วยเกิดมีเสถียรภาพเกี่ยวกับอุปสงค์และอุปทานการขนส่งในท้องทะเล

ซึ่งสินค้าที่ขนส่งโดยเรือจรรั้น นอกจากสินค้าทั่วไปแล้ว ก็จะนิยมใช้ในการขนส่งสินค้าแบบเทกอง (**bulk cargo**) ซึ่งมีราคาต่อหน่วยต่ำ เช่น ปูน ถ่านหิน เมล็ดธัญพืช แร่อะลูมิเนียม เนื้อแร่ เศษโลหะ ไม้ท่อน เหล็ก ซีเมนต์ เนื้อมะพร้าวแห้ง น้ำตาล กำมะถัน⁸ เป็นต้น

สำหรับอัตราค่าระวางในการขนส่งสินค้าโดยเรือจรรนี้ จะเป็นไปตาม อุปสงค์และอุปทาน ซึ่งมีลักษณะหมุนเวียนไปตามสภาพของตลาด โดยเจ้าของเรือไม่มีอำนาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระดับอัตราค่าระวางได้ด้วยการกระทำของตน จำเป็นต้องรับเอาราคาของตลาดเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามเจ้าของเรือจรสามารถตัดสินใจได้หลายประการเท่าที่เกี่ยวกับเรือของตน โดยถือระดับปริมาณการขนส่งเท่าที่มีอยู่ กับปริมาณที่คาดหมายว่าจะมีขึ้นในอนาคต แล้วเลือกกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งแก่เรือของตน เช่น

1. ขาย
2. จอดไว้เฉยๆ
3. ปลดระวาง
4. ให้เช่า

21.1.2 การขนส่งโดยเรือค้าประจำ (**liners trade**)

ลักษณะของการเดินเรือโดยเรือค้าประจำนี้จะแตกต่างจากเรือจร ซึ่งการขนส่งโดยเรือค้าประจำ (**liners trade**) จะเป็นการขนส่งที่ให้บริการแก่ผู้ส่งและสินค้าทุกประเภท มีเส้นทางเดินเรือประจำตามท่าเรือและเวลาที่กำหนด โดยไม่คำนึงว่าจะบรรทุกสินค้าเต็มลำหรือไม่⁹ ซึ่งบริการของเรือค้าประจำนี้จะรวดเร็วและเสียค่าใช้จ่ายมากกว่าเรือจร

⁸Branch Alan E. (1989). Elements of shipping p.45.

⁹Ibid p.44

นอกจากนี้ การขนส่งโดยเรือค้าประจำมีทั้งการขนส่งแบบ **conventional** อันได้แก่ การขนส่งในรูปแบบดั้งเดิม ซึ่งสินค้าจะอยู่ในหีบห่อสินค้า เช่น ลัง ถุง กระสอบ และแบบ **container** อันได้แก่ การขนส่งโดยการนำเอาหีบห่อ ของสินค้าบรรจุใส่สินค้าที่ทำด้วยโลหะ แล้วจึงขนส่งเป็นตู้ๆ โดยค่าระวาง จะมีการกำหนดอัตราตายตัวไว้สำหรับสินค้าอย่างเดียวกัน

การให้บริการสำหรับการขนส่งทั้ง 2 ประเภทดังกล่าวนี้ นอกจากจะมีความแตกต่างกันในแง่ของการดำเนินงานแล้ว ยังแตกต่างกันในเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการ คือ เจ้าของเรือและผู้ให้บริการ คือ เจ้าของสินค้า อีกด้วย¹⁰

21.2 รูปแบบนิติสัมพันธ์ของการขนส่งของทางทะเล

21.21 สัญญาเช่าเรือ (charter party)

สัญญาเช่าเรือ คือ สัญญาที่เจ้าของเรือ (shipowner) ตกลงให้ผู้เช่าเรือ (charterer) ใช้ประโยชน์จากเรือทั้งลำหรือแต่บางส่วน ในการขนส่งของทางทะเลจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง โดยได้รับค่าระวาง (freight) จากผู้เช่าเรือ¹¹

ในทางปฏิบัติทั่วไป สัญญาเช่าเรือ จะมีอยู่ 3 ประเภท กล่าวคือ

ก. สัญญาเช่าเรือเพื่อการเดินทางเที่ยวเดียว หรือหลายเที่ยว (voyage charter party)

สัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวเป็นสัญญาซึ่งเจ้าของเรือ ตกลงให้ผู้เช่าเรือใช้ประโยชน์จากเรือที่เช่า ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการเช่าเหมาเพื่อขนส่งสินค้าจนเต็มลำ¹² จากเมืองท่าแห่งหนึ่งไปยังเมืองท่าอีกแห่งหนึ่ง

สัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวนี้เจ้าของเรือ และผู้เช่าเรือมีอิสระที่จะเลือกทำสัญญากันแบบใดก็ได้ แต่โดยปกติแล้วก็มักจะใช้สัญญาเช่าเรือที่เป็นแบบมาตรฐาน ที่มีชื่อเรียกย่อๆว่า “Gencon”, “Russwood” แต่ทั้งนี้คู่สัญญามีสิทธิที่จะเพิ่มเติมข้อกำหนด หรือเงื่อนไขต่างๆ ลงในแบบสัญญาเช่าเรื่อนั้นอย่างใดก็ได้

¹⁰ สุณีษ์ ปิงสุทธีวงศ์. (2533). การยกเว้นและจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล : การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง.

¹¹ Branch Alan E. Op.cit. p.343

¹² Bonnick S. (1988). Gram on chartering documents. p.4

ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว แบบมาตรฐานของสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวนี้มักจะมีข้อกำหนดต่างๆ ดังนี้¹³ คือ

1. เจ้าของเรือตกลงที่จะจัดหาเรือ และแจ้งให้ทราบถึงสภาพของเรือ ความสามารถ และประเภทของเรือที่ทำการจดทะเบียน

2. ในการเริ่มต้นเดินทางไปยังท่าเรือที่จะทำการบรรทุกของลงเรือ เจ้าของเรือตกลงว่าเรือจะเดินทางไปด้วยความรีบเร่งตามสมควร

3. เจ้าของเรือต้องแสดงให้เห็นว่าเรือนั้นมีความแข็งแรง ไม่รั่วซึม และเหมาะสมสำหรับการเดินเรือ

4. เจ้าของเรือตกลงที่จะขนส่งของไปยังจุดหมายปลายทาง

5. ผู้เช่าเรือตกลงที่จะจัดหาสินค้ามาบรรทุกจนเต็มลำ

6. ผู้เช่าเรือตกลงที่จะจ่ายค่าระวาง (**freight**) ซึ่งโดยปกติก็จะคำนวณจากน้ำหนักของสินค้า (ต่อตัน) หรือคำนวณต่อลูกบาศก์ฟุตของพื้นที่เรือ

7. ช้อยกเว้นความรับผิดในเหตุอันตรายต่างๆ

8. ข้อกำหนดเกี่ยวกับวิธีการในการบรรทุกของ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งกำหนดระยะเวลาที่ตกลงอนุญาตให้ดำเนินการดังกล่าว รวมทั้งอัตราของเงินที่ผู้เช่าเรือต้องจ่ายในกรณีที่ใช้เวลาเกินกว่าที่ได้มีการตกลงไว้

9. เงื่อนไขเกี่ยวกับการเลิกสัญญา ที่ให้สิทธิแก่ผู้เช่าเรือในการที่จะบอกเลิกสัญญาได้ในกรณีที่เรือไม่มาถึงตามวันที่กำหนดไว้ ณ ท่าเรือที่กำหนดไว้

10. เงื่อนไขที่เรียกว่า “**General paramount clause**”¹⁴ โดยมีวัตถุประสงค์ในการนำเอา **Hague-Visby Rules** เข้ามารวมด้วย

11. เงื่อนไขที่เรียกว่า “**amended Jason clause**”¹⁵

¹³ **Ivamy Hardy E.R. (1989). Payne and Ivamy's Carriage of goods by sea. pp12-13**

¹⁴ “**General paramount clause**” หมายถึง ข้อสัญญาที่ใส่ไว้ในใบตราส่งเพื่อกำหนดให้ข้อสัญญา **Hague Rules** กับการขนส่งของทางทะเลตามใบตราส่งนั้น และถือว่าข้อสัญญานี้เป็นข้อสัญญาที่สำคัญที่สุดที่สามารถกลบล้างข้อสัญญาอื่นๆในใบตราส่งนั้นที่ขัดแย้งกับ “**Paramount clause**”

¹⁵ “**amended Jason clause**” หมายถึง ข้อสัญญาที่ผู้ขนส่งระบุไว้ในใบตราส่ง (รวมทั้งสัญญาเช่าเรือ) เพื่อเป็นทางแก้ปัญหาข้อกฎหมายอันเกิดจากคำพิพากษาของศาลสูงประเทศสหรัฐอเมริกา ที่เกี่ยวข้องกับการตีความสิทธิเจ้าของเรือในการเรียกเฉลี่ยค่าใช้จ่ายอันเป็นความเสียหายทั่วไป (**General Average Expenditure**) จากเจ้าของสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีผลผูกพันเจ้าของสินค้าให้ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้นด้วย

12. เงื่อนไขที่เรียกว่า “**both-to-blame collision clause**”¹⁶
13. เงื่อนไขเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ
14. เงื่อนไขเกี่ยวกับจ่ายค่านายหน้าให้กับ **ship-broker** ในการติดต่อทำสัญญาเช่าเรือ
15. เงื่อนไขที่เรียกว่า “**cesser clause**”¹⁷
16. เงื่อนไขเกี่ยวกับสงคราม
17. เงื่อนไขเกี่ยวกับการให้นำเอา **York-Antwerp Rules 1974**¹⁸ มาใช้เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

สำหรับลักษณะสำคัญของการชาร์เตอร์เรือแบบรายเที่ยวนี้ เจ้าของเรือจะเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบการจัดการเรือ การเดินเรือ (**nautical operation**) กล่าวคือ¹⁹

1. จัดหาเรือที่มีคุณสมบัติสามารถเดินทะเลได้ (**seaworthiness**)

แม้ว่าความเสียหายหรือการสูญเสียของสินค้าจะเกิดจากความผิด (**fault**) หรือความผิดพลาด (**errors**) ในการเดินเรือ

¹⁶ “**both-to-blame collision clause**” เป็นชื่อข้อสัญญาในใบตราส่ง หรือสัญญาเช่าเรือ เช่น ในสัญญาเช่าเรือตามแบบฟอร์ม “**NYPE 93**” ของ **the Association of Ship Brokers and Agents (U.S.A.), Inc** ปรากฏอยู่ในข้อ 3 (b) ส่วนใบตราส่ง เช่น ในแบบฟอร์มใบตราส่ง “**Gongenbill**” edition 1994 ของ **BIMBO** ปรากฏอยู่ในข้อ (5) ข้อสัญญานี้เกิดจากอุปสรรคในกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาในกรณีเรือโดนกันและเป็นความผิดของทั้งสองลำ (**both to blame**) แต่เจ้าของสินค้าไม่อาจเรียกให้เรือลำที่ขนสินค้าของตน (**carrying vessel**) ชดใช้ความเสียหายของสินค้า ในกรณีที่เหตุแห่งความเสียหายเกิดจากความประมาทเลินเล่อในการเดินเรือของเรือลำที่ขนสินค้าของตน ดังนั้น จึงต้องไปฟ้องค่าเสียหายเอาจากเรือลำอื่นที่ไม่ได้ขนสินค้าของตน แต่เป็นคู่กรณีในการโดนกันครั้งนั้นแทน ทำให้เรือลำอื่นนั้นต้องไปรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าที่ฟ้องทั้งที่ตนไม่ได้ขนส่งสินค้านั้น

¹⁷ “**cesser clause**” หมายถึง ข้อสัญญาในสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (**voyage charter party**) ที่มีผลทำให้ผู้เช่าเรือหลุดพ้น (**relieve**) จากความรับผิด หรือสิ้นสุด (**cease**) ความรับผิดตามสัญญาเช่าเรือในทันทีที่สินค้าได้ถูกบรรทุกขึ้นเรือ (**shipped**) ซึ่งโดยทั่วไป ข้อสัญญาประเภทนี้จะใส่ไว้ในสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว เพื่อเป็นการตอบแทนในการที่ผู้เช่าเรือ ยอมให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วง (**lien**) สินค้าไว้เพื่อการชำระค่าเรือเสียหายเวลา (**demunage**) หรือค่าระวาง (**freight** รวมทั้ง **dead freight**)

¹⁸ กฎข้อบังคับ **York-Antwerp Rules** ได้วางหลักเกณฑ์และกฎเกณฑ์ต่างๆ ในเรื่องความเสียหายทั่วไป (**General Average**) ไว้หลายข้อ เริ่มตั้งแต่ **Rule A** ที่กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ว่าเมื่อไหร่จึงจะถือว่าได้เกิดความเสียหายทั่วไปขึ้น และกฎข้อต่อไป ก็จะพูดถึงวิธีการคำนวณมูลค่าส่วนได้เสียต่างๆ ที่ต้องร่วมออกส่วนเฉลี่ย (**contributory value**)

¹⁹ **Ibid** p.14

2 จะต้องเดินเรือด้วยความรีบเร่งตามสมควร

3 จะต้องไม่เบี่ยงเบนเรือออกนอกเส้นทางโดยไม่เหตุจำเป็น

นอกจากนี้เจ้าของเรือยังเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เช่น ค่าน้ำมัน ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่านายหน้า ค่าประกันภัย เป็นต้น ส่วนผู้เช่าเรือมีหน้าที่เพียงนำสินค้ามาบรรทุกลงเรือตามกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้เท่านั้น แต่สินค้าที่นำมาบรรทุกนั้นจะต้องไม่ใช่สินค้าอันตราย หากเป็นสินค้าอันตรายผู้เช่าเรือก็ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นแม้ว่ากัปตันเรือจะได้ออมรับไว้บรรทุกไว้บนเรือก็ตาม ดังคดี *Chandris v. Isbrandtsen-Moller Co. Inc (1951) 1 K.B. 240*²⁰ และนอกจากนี้ เจ้าของเรือจำเป็นที่จะต้องทราบถึงลักษณะของสินค้านั้นๆ เพื่อพิจารณาถึงสมรรถภาพของเรือ และอุปกรณ์ประจำเรือว่าจะสามารถบรรทุกสินค้านั้นๆ ได้มากน้อยเพียงใด เนื่องจากสินค้าบางชนิดจำเป็นต้องทำการขนส่งโดยเรือที่ออกแบบมาเพื่อการนั้นโดยเฉพาะ เช่น สินค้าน้ำมัน เรือที่ทำการขนส่ง จะต้องมียุทธภัณฑ์ที่ใช้สูบน้ำมันได้ หรือสินค้าที่ต้องบรรทุกในตู้คอนเทนเนอร์ที่เป็นตู้เย็น ในขณะที่สินค้าบางชนิดต้องทำการขนส่งด้วยความระมัดระวังอย่างยิ่ง เช่น สินค้าที่เป็นวัตถุระเบิด สินค้าเคมีต่างๆ เป็นต้น²¹

สำหรับการคิดค่าระวางเรือตามตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวนี้ ไม่ได้คิดจากระยะเวลาที่ใช้ไป แต่จะคิดตามส่วนของสินค้าที่ทำการบรรทุก หรือคิดเป็นเงินก้อน โดยพิจารณาจากระยะทางการเดินเรือซึ่งอาจจะเที่ยวเดียว (a single voyage) หรือหลายเที่ยว (consecutive voyage) ดังนั้นหากเกิดความชักช้าขึ้น หรือต้องใช้เวลาในการเดินเรือมากกว่าที่คำนวณไว้ เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นนั้น

ข. สัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (time charter party)

สัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่งนี้เป็นการเช่าเรือที่เจ้าของเรือ (shipowner) ตกลงให้ผู้เช่าเรือ (charterer) ใช้ประโยชน์จากเรือที่เช่าเพื่อทำการขนส่งสินค้าภายในระยะเวลาหนึ่งตามที่กำหนด ซึ่งสัญญาเช่าเรือในกรณีนี้คู่สัญญามีสิทธิที่จะเขียนสัญญากันอย่างใดๆ ก็ได้ แต่โดยปกติแล้วคู่สัญญาก็มักจะใช้แบบสัญญาที่ได้รับการรับรองจาก the Documentary Committee of the Chamber of Shipping ของสหราชอาณาจักร อาทิเช่น “the Transitime”, “the

²⁰ Ibid p24

²¹ ดวงเดือน ทองสุข. (2534). สถานะทางกฎหมายของค่าดีเมอร์เรจตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว.

Baltim 1939' สำหรับแบบสัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่งนี้โดยส่วนใหญ่แล้วมักจะมีข้อกำหนดดังนี้ คือ²²

1. เจ้าของเรือตกลงที่จะจัดหาเรือให้เช่าเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง และแจ้งให้ทราบถึงขนาดเรือ ความเร็ว ปริมาณการใช้เชื้อเพลิง และปริมาณเชื้อเพลิงที่มีอยู่ในเรือ
2. แจ้งให้ผู้เช่าเรือทราบถึงท่าเรือและกำหนดเวลาในการส่งมอบเรือที่เช่า
3. ผู้เช่าตกลงที่จะเช่าเรือเพื่อการค้าและการขนส่งสินค้าที่ถูกกฎหมายเท่านั้น และใช้เรือไปยังท่าเรือที่ปลอดภัยโดยเรือสามารถจอดลอยน้ำได้
4. เจ้าของเรือตกลงที่จะจ่ายค่าจ้างให้กับลูกเรือ ค่าประกันภัยตัวเรือและสินค้าที่บรรทุก และตกลงที่จะบำรุงรักษาเรือให้มีประสิทธิภาพตลอดการขนส่ง
5. ผู้เช่าตกลงที่จะจัดหาและจ่ายค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าภาระท่าเรือและจ่ายค่าบรรทุกของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ
6. ผู้เช่าตกลงจะชำระค่าเช่า ตามจำนวนที่ตกลงกัน
7. ข้อกำหนดในการส่งมอบเรือคืน เมื่อครบกำหนดสัญญาเช่า
8. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการงดยกจ่ายค่าเช่าเป็นการชั่วคราว
9. นายเรืออยู่ภายใต้คำสั่งของผู้เช่าเกี่ยวกับการใช้เรือในการค้าขาย
10. ข้อยกเว้นความรับผิดชอบในเหตุอันตรายต่างๆทางทะเล
11. ผู้เช่าเรือตกลงที่จะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของเรือเพื่อความสูญหาย หรือเสียหายอันเกิดแก่เรือ เนื่องจากความประมาทในการบรรทุกของลงเรือหรือขึ้นจากเรือ
12. เงื่อนไขในการเลิกสัญญา
13. เงื่อนไขเกี่ยวกับการให้นำเอา **York-Antwerp Rules 1974** มาใช้เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป
14. เงื่อนไขเกี่ยวกับอนุญาตตุลาการ
15. เงื่อนไขเกี่ยวกับจ่ายค่านายหน้าให้กับ **ship-broker** ในการติดต่อทำสัญญาเช่าเรือ
16. เงื่อนไขเกี่ยวกับสงคราม

สำหรับผู้มีอำนาจหน้าที่ทางด้านการเดินเรือ (**nautical operation**) ตามสัญญาเช่าเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (**time charter party**) นี้คือ เจ้าของเรือ กล่าวคือ เจ้าของเรือเป็นผู้จัดหาเรือ ลูกเรือ นายเรือ พร้อมทั้งอุปกรณ์การเดินเรือให้แก่ผู้เช่าเรือ จึงทำให้นายเรือและลูกเรือมีฐานะเป็น

²²Ivamy Hardy E.R Opcit. pp.25-27.

ลูกจ้างของเจ้าของเรือ นอกจากนี้เจ้าของเรือยังต้องรับผิดชอบในการบำรุงรักษาเรือ ค่าใช้จ่ายต่างๆ เกี่ยวกับลูกเรือ และความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือ

ส่วนผู้เช่าเรือเป็นผู้จัดการเกี่ยวกับการปฏิบัติการในเชิงพาณิชย์ (**commercial operation**) กล่าวคือ ผู้เช่าเรือสามารถออกคำสั่งให้นายเรือ ขนส่งสินค้าไปยังเมืองท่าที่ตนต้องการได้ เว้นแต่จะถูกจำกัดขอบเขตโดยเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ²³ โดยผู้เช่าเรือจะต้องออกค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปตามคำสั่งของผู้เช่า เช่น ค่าเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าลากจูงเรือ เป็นต้น นอกจากนี้หากมีความล่าช้า (**delay**) เกิดขึ้นในการเดินเรือ ผู้เช่าเรือก็จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบเอง

สำหรับค่าระวางเรือนั้น จะคิดคำนวณตามระยะเวลาที่เช่าเรือหรือตามส่วนของระยะเวลาที่ใช้เรือแล้วแต่ข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือ กับผู้เช่าเรือ อย่างไรก็ตามในสัญญาชาร์เตอร์เรือแบบมีกำหนดระยะเวลาจะมีเงื่อนไขการยินยอมให้หักเวลาที่คิดค่าเช่า สำหรับกรณีที่เรือไม่สามารถใช้งานได้ระหว่างเวลาที่เช่าด้วย เช่น กรณีที่เรือต้องเข้าซ่อมแซมในระหว่างเวลาเช่า ทำให้ต้องเสียเวลาเพิ่มขึ้น หากไม่มีการหักเวลาออกไป ผู้เช่าก็อาจจะต้องเสียค่าระวางเพิ่มขึ้น อันส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เช่าได้

ค. สัญญาชาร์เตอร์เรือเปล่า (bareboat or demise charter party)

สัญญาชาร์เตอร์เรือแบบเปล่านี เป็นกรณีที่บุคคลหนึ่งทำสัญญาเช่าเรือชั่วระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งอาจจะกำหนดกันเป็นเดือน เป็นปี แล้วแต่จะตกลงกัน โดยเจ้าของเรือมีหน้าที่เพียงจัดหาเรือให้แก่ผู้เช่าเท่านั้น²⁴ ไม่จำเป็นต้องจัดหาบุคลากรประจำเรือหรืออุปกรณ์ในการเดินเรือแต่อย่างใด ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวนี้ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้จัดหา กล่าวคือ ผู้เช่าเรือเป็นผู้จัดหาเสบียงสัมภาระ น้ำมัน เชื้อเพลิง ตลอดจนเป็นผู้ว่าจ้างลูกเรือเพื่อทำงานบนเรือ ดังนั้นทั้งนายเรือและลูกเรือจึงเป็นลูกจ้างของผู้เช่า ตลอดจนการครอบครองและการควบคุมเรือ ก็อยู่ที่ผู้เช่า²⁵

ด้วยเหตุนี้ เจ้าของเรือจึงไม่มีความรับผิดชอบในเรื่องที่เกี่ยวกับของที่ถูกขนส่งในระหว่างที่เรือถูกเช่า แต่เป็นความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือที่จะต้องรับผิดชอบต่อปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระหว่างที่เดินเรือ และจะต้องจัดหาประกันภัยที่เหมาะสมเพื่อคุ้มครองความสูญหาย เสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่เรือ ตลอดจนคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามด้วย

²³ ดวงเดือน ทองสุข. เล่มเดิม. หน้า 9

²⁴ Branch Alan E. Loc.cit

²⁵ Ivamy Hardy E.R Op.cit pp.910

สำหรับค่าตอบแทนในการชำระเรือแบบเปล่านี จะกำหนดเป็นค่าเช่า (hire) โดยคิดคำนวณตามระยะเวลาในการเช่าเรือไม่ได้คำนวณตามส่วนของสินค้าที่ทำการบรรทุก หรือระยะทางในการเดินเรือ นอกจากนี้ในสัญญาเช่าเรือแบบเปล่า อาจจะมีจำกัดอาณาเขตการใช้เรือ (trading limit) เพื่อช่วยไม่ให้เรือต้องเสี่ยงภัยมากเกินไป เช่น การห้ามผู้เช่าเรือใช้เรือในน่านน้ำที่มีสงครามหรือในท้องทะเลแถบขั้วโลกที่เป็นน้ำแข็ง²⁶

21.22 สัญญารับขนของทางทะเล (carriage of goods by sea)

สัญญารับขนของทางทะเล²⁷ คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่ง ตกลงรับขนส่งของทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยได้รับค่าระวางจากผู้ส่ง (หรือผู้รับตราส่ง)

สัญญารับขนของทางทะเลนี้เป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ และในทางปฏิบัติก็ไม่มีการทำสัญญาเป็นหนังสือ กล่าวคือ จะตกลงทำสัญญากันด้วยวาจา โดยผู้ขนส่งจะออกใบตราส่ง²⁸ (bill of lading) ให้แก่ผู้ส่ง เพื่อแสดงว่าได้รับของแล้ว

ในส่วนของประวัติความเป็นมาของใบตราส่งนี้ ไม่มีที่มาอย่างชัดเจนว่าใบตราส่งถูกนำมาใช้ครั้งแรกเมื่อใด อย่างไรก็ตามก็ถือจุดเริ่มต้นของหลักฐานที่แสดงให้เห็นถึงเค้าร่างของใบตราส่งนั้นเกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1063 โดยปรากฏอยู่ในเอกสารที่เรียกว่า **The Ordinance Maritime of Trani** (ชื่อเมืองของอิตาลี) ซึ่งมีการระบุให้มีสมุดเรือหรือทะเบียนเอาไว้ ต่อมาในปี ค.ศ.1255 มีการใช้เอกสารที่เรียกว่า **Le Fuero Real** ซึ่งระบุให้เจ้าของเรือต้องจัดการให้มีบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับสิ่งของต่างๆ ที่ถูกบรรทุกไว้บนเรือ หลังจากนั้นในปี ค.ศ.14 ได้มีการเขียนเอกสารฉบับหนึ่งขึ้นที่เมือง **Barcelona** โดยเรียกเอกสารนี้ว่า **Customs of the sea** ซึ่งมีข้อความว่า เสมียนจะเป็นผู้เก็บรักษาสมุดทะเบียนไว้ และพ่อค้าควรจะต้องแจ้งให้เสมียนทราบเกี่ยวกับสินค้าที่บรรทุก เพราะเจ้าของเรือจะไม่รับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้น หากไม่มีการบันทึกไว้เป็นลายลักษณ์อักษร และใน

²⁶ ดวงเดือน ทองสุข. เล่มเดิม หน้า 8

²⁷ **Hamburg Rules** ได้ให้ความหมายว่า “สัญญาขนส่งทางทะเล” หมายถึง สัญญาใดๆ ที่ผู้ขนส่งยอมรับที่จะขนส่งของทางทะเลจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง เพื่อจะได้รับค่าขนส่ง อย่างไรก็ตาม สัญญาที่รวมการขนส่งทางทะเลเข้ากับการขนส่งโดยวิธีอื่น ก็ให้ถือเป็นสัญญาขนส่งของทางทะเลเพื่อประโยชน์แห่งอนุสัญญานี้ แต่ทั้งนี้เพียงเท่าที่สัญญานั้นเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล

²⁸ พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ให้ความหมายของ “ใบตราส่ง” ไว้หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของ เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแล หรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้น เมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง

ปี ค.ศ.16 มีการใช้ออกสารที่เรียกว่า **Le Guidon de la Mer** ซึ่งมีข้อความว่าให้มีการทำสำเนาใบตราส่งเป็น 3 ฉบับ เพื่อให้นายเรือรับรู้เกี่ยวกับจำนวนและสภาพของสินค้าที่ถูกบรรทุก และหากมีการนำใบตราส่งฉบับใดฉบับหนึ่งไปใช้ กล่าวคือ มีการนำไปใช้รับของที่ขนส่งแล้วใบตราส่งฉบับอื่นๆ ก็จะเป็นอันสิ้นผลไป²⁹

สำหรับสถานะทางกฎหมายของใบตราส่งนั้น มีอยู่ 3 ประการ คือ³⁰

1. เป็นหลักฐานของสัญญาขนส่งของทางทะเล (evidence of the contract of carriage)

โดยปกติแล้วก่อนที่จะมีการออกใบตราส่ง (bill of lading) ก็จะต้องมีการทำสัญญารับขนของทางทะเลกันเสียก่อน และเงื่อนไขต่างๆ อันเกี่ยวกับสัญญารับขนก็จะมีการระบุไว้ในใบตราส่ง ดังนั้นใบตราส่งจึงเป็นเพียงหลักฐานของเงื่อนไขดังกล่าวนี้เท่านั้น ไม่ใช่ตัวสัญญารับขนของทางทะเล ดังปรากฏในคดี *Ardenne (1951) K.B. 55* ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า ผู้ขนส่งจะเดินทางตรงไปยังท่าเรือปลายทางโดยไม่จอดแวะที่ทำเรือใดในระหว่างทาง เพื่อจะให้ถึงท่าเรือปลายทางก่อนจะมีการขึ้นภาษีขาเข้าในวันที่ 1 ธันวาคม ค.ศ.1947 แต่ในใบตราส่งกลับมีข้อความระบุให้สิทธิที่เรือจะใช้เส้นทางตรงหรือจะแวะ ณ ท่าเรืออื่นได้ ปรากฏว่าเรือไม่ได้เดินทางตรงไปท่าเรือปลายทางและได้แวะที่ทำเรืออื่น เป็นเหตุให้ของถึงท่าเรือปลายทางในวันที่ 4 ธันวาคม ค.ศ. 1947 ทำให้ผู้ส่งได้รับความเสียหายเพราะต้องเสียภาษีขาเข้าสูงขึ้น และของได้ไปถึงท่าเรือปลายทางในขณะที่ราคาตลาดต่ำลง ศาลอังกฤษได้ตัดสินให้ผู้ส่งชนะคดี โดยให้เหตุผลว่าใบตราส่งมิใช่สัญญาขนส่งที่สร้างขึ้นเสร็จสำเร็จบริบูรณ์ ผู้ส่งจึงอาจนำสืบข้อความที่ตกลงด้วยวาจาได้ ใบตราส่งเป็นแต่เพียงหลักฐานของสัญญาขนส่งเท่านั้น³¹

2. เป็นใบรับสินค้า (a receipt for goods shipped)

ในการรับขนสินค้านี้ เมื่อผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้า หรือได้ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว ผู้ขนส่งก็จะออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งในฐานะเป็นใบรับของ ในกรณีที่ยังไม่มีการบรรทุกสินค้าลงเรือ ผู้ขนส่งก็จะออกใบตราส่งที่รับไว้เพื่อทำการบรรทุกต่อไป (received for shipment bill of lading) แต่หากมีการบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว ผู้ขนส่งก็จะออกใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้ว

²⁹ ไซทิต เอกจริยกร ข (2541). รับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea). หน้า 137-138

³⁰ ไซวัฒน์ บุนนาค. (2524). “กฎหมายพาณิชย์ทะเล (วิธีปฏิบัติและประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับบิลออฟเลตติง และสัญญาเช่าเรือ).” บทบัญญัติ, เล่มที่ 38, ตอนที่ 1.

³¹ ไซทิต เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 139 Ivany Hardy E.R Op.cit. pp.81,170

(shipped on board) ให้³² สำหรับในกรณีนี้มีคดีที่เป็นตัวอย่างชี้ให้เห็นว่า ใบตราส่งเป็นหลักฐานเกี่ยวกับการรับสินค้า โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบของที่ขนส่งมีจำนวนไม่ตรงกับใบตราส่ง หรือมีสภาพชำรุดเสียหายโดยไม่ได้มีการระบุไว้ในใบตราส่ง คดี *Smith & Co. v. Bedouin Steam Navigation Co. Ltd (1896) A.C. 70* ซึ่งศาลอังกฤษตัดสินว่า การที่ปกปิดเสียหายไป 12 มัด จากจำนวนที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์หักล้างข้อความอันเป็นหลักฐานเบื้องต้นในใบตราส่งได้ และในคดี *Silver v. Ocean Steamship Co. Ltd (1929) ALLER. Rep 611* ศาลอังกฤษได้วางหลักไว้ว่า หากผู้ขนส่งระบุไว้ในใบตราส่งว่าของที่รับไว้ อยู่ในสภาพที่เรียบร้อยไม่เสียหายแล้ว ผู้ขนส่งถูกปิดปากมิให้ปฏิเสธ (ต่อผู้รับโอนใบตราส่ง) ว่าได้รับมอบมาในสภาพที่ชำรุดเสียหาย ซึ่งความชำรุดบกพร่องที่ผู้ขนส่งไม่อาจปฏิเสธให้ตนพ้นผิดไปได้นี้ จะต้องเป็นความชำรุดบกพร่องที่อาจเห็นได้โดยการตรวจสอบตามสมควร

3. เป็นเอกสารสิทธิ (document of title)

ความหมายในกรณีที่ใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธินี้ คือ เป็นเอกสารที่แสดงสิทธิว่าสินค้าตามจำนวน และรายละเอียดที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้นเป็นของใคร ดังนั้นผู้ทรงใบตราส่งจึงเป็นผู้มีสิทธิในสินค้านั้น³³ หากมีผู้นำต้นฉบับใบตราส่งซึ่งผู้ขนส่งเป็นผู้ออกให้มาแสดง ผู้ขนส่งก็จะต้องส่งมอบสินค้าที่ขนส่งให้แก่ผู้นั้น และเนื่องจากใบตราส่งสามารถโอนไปยังผู้รับสลักหลังได้ ดังนั้นหากผู้รับตราส่ง สลักหลัง โอนใบตราส่งไปยังบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับสลักหลัง (endorsee) นั้น ก็จะมีผลทำให้สิทธิครอบครองในสินค้าโอนไปยังผู้รับตราส่งด้วย³⁴

สำหรับขั้นตอนการขนส่งของนั้นเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่ง อาจจะทำสัญญากับเจ้าของเรือ (ผู้ให้เช่าเรือ) โดยตรง หรืออาจจะไปติดต่อกับตัวแทนเรือ (shipping agent) เพื่อว่าจ้างให้ขนส่งของไปยังต่างประเทศ โดยจะแจ้งให้ทราบถึงลักษณะ จำนวนหีบห่อ ปริมาณ น้ำหนัก ในแบบฟอร์มที่เรียกว่า **Booking Note** ตัวแทนเรือก็จะทำการกำหนดวันนัดเพื่อทำการส่งมอบของเมื่อถึงกำหนดนัดก็จะมีการส่งมอบของและขนถ่ายของลงเรือ ตัวแทนเรือ หรือนายเรือ (master) ก็จะตรวจสอบสภาพภายนอกของสินค้า แล้วจดแจ้งลงในใบตราส่ง (bill of lading) พร้อมทั้งชื่อและมอบให้แก่เจ้าของสินค้า หรือผู้ส่งไว้เป็นหลักฐาน เพื่อที่ผู้ส่งจะได้ทำการโอนใบตราส่งไปให้ผู้รับ

³² ไพทิต เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 141.

³³ เรื่องเดช มหาสารานนท์. (2527, กุมภาพันธ์). “กฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล.” วารสารกฎหมาย, 8 3

³⁴ ไพทิต เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 143.

ตราส่ง (**consignee**) ซึ่งเป็นผู้รับของปลายทาง เมื่อของถึงที่หมายปลายทางแล้ว ตัวแทนเรือในอีกประเทศหนึ่ง ก็จะแจ้งให้ผู้รับตราส่งมารับของ โดยผู้รับตราส่งจะนำใบตราส่งที่ได้รับเป็นหลักฐานมาแลกเอาใบรับของ หรือใบปล่อยสินค้า (**delivery order**) ไปเรียกร้องให้ส่งมอบของแก่ตน³⁵

ใบตราส่งนี้ ส่วนใหญ่แล้วจะทำเป็นชุดโดยระบุไว้ว่าชุดหนึ่งมีต้นฉบับกี่ฉบับแล้วแต่ประเภทของการค้า แต่อย่างไรก็ตามจะต้องมีใบตราส่งอย่างน้อย 1 ชุด พร้อมสำเนา 1 ฉบับ ซึ่งเรียกว่า “ฉบับของนายเรือ” (**master's copy**) โดยนายเรือจะเก็บไว้เป็นหลักฐาน นายเรือจะได้รับคำสั่งให้ส่งมอบของให้แก่บุคคลที่นำใบตราส่งมาแสดง และในกรณีที่มีการออกใบตราส่งหลายฉบับ นายเรือก็ต้องดูแลผู้รับของที่แท้จริงเท่านั้นที่จะได้รับมอบของไป แต่โดยหลักแล้วนายเรือไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ส่งมอบของให้แก่ผู้ถือใบตราส่ง ซึ่งปรากฏภายหลังว่าไม่มีสิทธิที่จะได้รับสินค้าแต่อย่างใด หากนายเรือได้กระทำการไปโดยสุจริต

ในปัจจุบันส่วนใหญ่มักจะใช้ใบตราส่งอยู่ 2 ชนิด คือ 1. “ใบตราส่งชนิดรับของไว้เพื่อส่งลงเรือ” (**received for shipment bill of lading**) หรือเรียกว่า “**Received bill of lading**” ใบตราส่งชนิดนี้เป็นเพียงหลักฐานแสดงว่าของได้เข้ามาอยู่ในความครอบครองดูแลของเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งแล้วเท่านั้น มิได้ยืนยันว่าได้นำของลงเรือเพื่อรับขนแล้วแต่อย่างใด ซึ่งของที่ขนส่งนั้นอาจจะยังอยู่ที่ท่าเรือ (**dock**) โรงเก็บสินค้าที่ท่าเรือ (**warehouse**)³⁶ และ 2. “ใบตราส่งชนิดบรรทุกของลงเรือแล้ว” (**shipped bill of lading**) ใบตราส่งประเภทนี้ผู้ขนส่งจะออกให้ต่อเมื่อได้มีการบรรทุกของลงเรือแล้ว ซึ่งมักจะมีข้อความระบุว่า “ของที่ขนส่งอยู่ในสภาพดี” (**shipped in apparent good order and condition**) เพื่อเป็นการยืนยันว่าได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และโดยส่วนใหญ่ผู้ส่งของที่จะให้ออกใบตราส่งประเภทนี้เพราะจะทำให้ไม่เกิดข้อสงสัยว่าได้มีการบรรทุกของลงเรือแล้วหรือไม่ และเป็นการป้องกันมิให้เกิดข้อพิพาทขึ้นภายหลังกับทางธนาคารผู้จ่ายเงิน หรือกับผู้รับของ³⁷

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาลักษณะของผู้ที่มีสิทธิรับของแล้ว ก็อาจจำแนกใบตราส่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ³⁸

³⁵ เกริก วัฒนกุล. (2529 กันยายน - ตุลาคม). “จารีตประเพณีและหลักกฎหมายสากลว่าด้วยการรับขนของทางทะเล.” *ดูลพาท*, 33, 5. หน้า 54- 58

³⁶ Branch Alan E. *Op.cit* p.259

³⁷ *Ibid* p.256

³⁸ ไพทชาติ เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 145-146

2 ผู้ขนส่งเป็นบุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำาหนึ่งเป็นทางค้าปกติ ในกรณีนี้หมายถึง ผู้ขนส่งนั้นจะต้องเป็นผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลอยู่เป็นประจำ มิใช่เป็นการขนส่งครั้งคราว เพราะฉะนั้นหากบุคคลนั้นทำการขนส่งเป็นครั้งคราว แม้จะมีการเรียกำาหนึ่ง หรือสินจ้างก็ตามก็ไม่ใช่ผู้ขนส่งตามความหมายนี้

3 ผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่ทำาสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ โดยผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของนี้ ไม่จำเป็นต้องทำการขนส่งด้วยตนเอง กล่าวคือ ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ขนส่งจริง (actual carrier) แม้จะไม่ได้ทำการขนส่งในช่วงใดช่วงหนึ่งเลย หากแต่เป็นผู้ทำาสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ ก็ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามความหมายนี้

(2) ผู้ส่งของ (shipper) ก็คือ บุคคลที่เป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล⁴² อย่างไรก็ดี ผู้ส่งของก็ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ทำาสัญญากับผู้ขนส่งเองเสมอไป กล่าวคือ ผู้ส่งของอาจจะแต่งตั้งให้บุคคลอื่นเป็นตัวแทนไปติดต่อทำาสัญญากับผู้ขนส่งก็ได้ อย่างเช่น ในธุรกิจของส่งของในปัจจุบันมีธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (International or foreign freight forwarder) ที่ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder) ซึ่งกระทำการในฐานะตัวแทน (as agent) เป็นผู้ติดต่อและทำาสัญญาขนส่งของทางทะเลแทนผู้ส่งของ ดังนั้น โดยผลของกฎหมาย จึงถือว่าผู้ส่งของเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งด้วยในฐานะตัวการ⁴³

(3) ผู้รับตราส่ง (consignee) ผู้รับตราส่งไม่ใช่ผู้ที่ทำาสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่ง หากแต่เป็นบุคคลที่ได้รับประโยชน์จากสัญญารับขนของทางทะเล กล่าวคือ เป็นผู้มีสิทธิได้รับส่งมอบสินค้าที่ขนส่ง ซึ่งผู้รับตราส่งนี้จะเป็นบุคคลคนเดียวกับผู้ส่ง หรือเป็นคนละคนกันก็ได้ อย่างไรก็ดีการจะเป็นผู้รับตราส่งนั้น อาจแยกออกได้เป็น 2 กรณี⁴⁴ คือ 1. กรณีที่มีการออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง และ 2. กรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง

⁴² โปรดดู พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3

⁴³ สมยศ ลินถาวร. (2546). ปัญหาความรับผิดชอบของตัวแทนเรือ. หน้า 38

⁴⁴ ไพทชาติ เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 111-114

1. กรณีที่มีการออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง

1.1 ในกรณีที่ใบตราส่งนั้นเป็นชนิดที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม (**named bill of lading**) และมีข้อห้ามสลักหลัง ผู้รับตราส่ง ก็คือ บุคคลที่มีชื่อระบุไว้ว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือเป็นผู้รับของ

1.2 ในกรณีที่ใบตราส่งนั้นเป็นชนิดที่ออกให้แก่บุคคลใดโดยนามและไม่มีข้อห้ามสลักหลัง ผู้รับตราส่ง ก็คือ บุคคลซึ่งเป็นผู้รับสลักหลังคนสุดท้ายที่ได้รับโอนใบตราส่งมา

1.3 ในกรณีที่ใบตราส่งชนิดที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่ง (**order bill of lading**) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุใบตราส่ง ก็คือ ผู้รับตราส่ง แต่หากใบตราส่งนั้นยังไม่ได้ระบุชื่อผู้รับตราส่ง และมีการสลักหลังโอนใบตราส่งไป ผู้รับตราส่ง ก็คือ ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย

2. กรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง

2.1 ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง และไม่มีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นแทนผู้รับตราส่ง คือ บุคคลที่มีชื่อว่าเป็นผู้รับของ

2.2 ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง แต่มีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นแทน เช่น **Seaway Bill** ผู้รับตราส่ง ก็คือ บุคคลที่มีชื่อเป็นผู้รับของ

นอกจากนี้ยังมีบุคคลอื่นอีกที่แม้จะไม่ได้เข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในสัญญาฉบับของทางทะเล แต่ก็มีส่วนเกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล คือ

1. ผู้ขนส่งอื่น
2. ตัวแทนผู้ขนส่ง หรือ ตัวแทนเรือ (**ship's agent**)
3. ผู้รับจัดการขนส่ง (**freight forwarder**)

(1) ผู้ขนส่งอื่น

ความหมายของการเป็นผู้ขนส่งอื่น⁴⁵ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ให้คำนิยามไว้ว่า คือ บุคคลที่มีได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญาฉบับของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของนั้น แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และ

⁴⁵ สำหรับในเรื่องการเป็นผู้ขนส่งอื่นนี้ อาจเทียบได้กับการเป็นผู้ขนส่งจริง (**Actual carrier**) ซึ่ง **Hamburg Rules Article 1** ได้ให้คำนิยามของการเป็นผู้ขนส่งจริงไว้หมายความว่า บุคคลผู้ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของแม้เพียงช่วงใดช่วงหนึ่งของการขนส่ง และหมายความรวมถึงบุคคลอื่นที่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย

หมายความว่ารวมถึงบุคคลอื่นใดที่ผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย⁴⁶ ซึ่งการจะเป็นผู้ขนส่งอื่นตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ ไม่จำเป็นว่า บุคคลนั้นจะต้องเป็นผู้มีอาชีพในการรับขนของทางทะเลโดยเรียกบำเหน็จเป็นทางค้ำปกติ เหมือน คั้งผู้ขนส่งก็ได้ หรืออาจกล่าวได้ว่า “ผู้ขนส่งอื่น” ไม่จำเป็นจะต้องเป็น “ผู้ขนส่ง” ก็ได้

(2) ตัวแทนผู้ขนส่ง หรือตัวแทนเรือ (ship's agent)

ตัวแทนเรือ (ship's agent) คือ บุคคลที่ทำการแทนเจ้าของเรือ ณ ท่าเรือใดเป็นการ เฉพาะไม่ว่าจะทำการโดยชั่วคราวหรือถาวร สำหรับหน้าที่หลักของตัวแทนเรือนี้ ก็จะอยู่ที่การเป็น ตัวแทนของเจ้าของเรือ โดยตัวแทนเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่จำเป็นในนามของ เจ้าของเรือ ซึ่งจะเป็นเรื่องค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทางพิธีการศุลกากร และเอกสารอื่นๆที่ เกี่ยวข้อง

หน้าที่ของตัวแทนเรือดังกล่าวนี้ยังรวมถึงการแจ้งการมาถึง การออกเดินทางของเรือ การบรรทุกของลงเรือ การจ้างบุคคลอื่นมาทำการซ่อมแซมเรือ การจัดหาเสบียงสัมภาระ จัดหาทำ เทียบเรือ จัดหาเรือลากจูง ผู้นำร่อง การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ เป็นต้น⁴⁷

เหตุผลที่ทำให้เจ้าของเรือ หรือผู้ขนส่งของทางทะเลต้องตั้งตัวแทนเรือขึ้นก็เนื่องมาจาก ต้องการที่จะประหยัดเวลา ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ทั้งนี้เพราะในการขนส่งของทางทะเล จากท่าเรือประเทศหนึ่งไปยังท่าเรืออีกประเทศในแต่ละครั้งนั้นจะมีค่าใช้จ่ายมาก ไม่ว่าจะเป็น ค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเสบียง ค่าสัมภาระ ค่าลูกเรือ ค่าน้ำมันในการเดินเรือ ในการปั่นไฟ เป็นต้น และเมื่อมาถึงท่าเรือปลายทางแล้วเจ้าของเรือ หรือผู้ขนส่งยังต้องดำเนินการทางพิธีศุลกากร ต้องขน ถ่ายสินค้า ติดต่อกู้ค่า (ผู้รับตราส่ง) เพื่อให้มารับของ ซึ่งเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งต้องจอดเรืออยู่ เฉพาะที่ท่าเรือเป็นเวลานานอันทำให้ต้องเสียเวลา เสียค่าใช้จ่ายทั้งค่าเสบียง ค่าลูกเรือ ค่าน้ำมัน ไป โดยเปล่าประโยชน์ เพราะฉะนั้นเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งจึงได้ตั้งตัวแทนเรือขึ้นเพื่อให้ดำเนินการใน เรื่องต่างๆดังกล่าวนี้ให้เสร็จก่อนที่เรือจะเดินทางมาถึง อันเป็นการประหยัดเวลาและประหยัด ค่าใช้จ่ายของผู้ขนส่งไปได้มาก

⁴⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3

⁴⁷ Branch Alan E. Op.cit p.340

สำหรับประเภทของตัวแทนเรือนี้แยกออกเป็น 3 ประเภท คือ⁴⁸

1. ตัวแทนเจ้าของเรือในต่างประเทศ (agents to shipowner)

สำหรับตัวแทนเจ้าของเรือนี้ แยกออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

1.1 ตัวแทนเกี่ยวกับท่าเรือ (port agent) สำหรับหน้าที่ของตัวแทนประเภทนี้นั้น เป็นหน้าที่ที่ช่วยเหลื่อเรือให้สามารถดำเนินการได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งตัวแทนเรือจะคอยช่วยนายเรือในการติดต่อเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น สุลดการ เจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมโรคติดต่อ การท่าเรือ การนำร่อง และการลากจูงเรือ นอกจากนี้ตัวแทนเรือยังเป็นผู้จัดหาเสบียงอาหาร สัมภาระ การรักษาพยาบาลลูกเรือ การจัดการให้มีการตรวจสอบ การแจ้งคำสั่งและข่าวสารให้เจ้าของเรือ รับมอบคำสั่งและข่าวสารจากเจ้าของเรือ

1.2 ตัวแทนในการจัดการบริหาร (managing agent) สำหรับตัวแทนประเภทนี้เกิดขึ้นเป็นการเฉพาะ ในกรณีที่สัญชาติของเจ้าของเรือ หรือของผู้จัดการเรือ และสถานที่ประกอบการอยู่ไกลจากประเทศสัญชาติของลูก สำหรับหน้าที่หลักของตัวแทนในการจัดการบริหาร (managing agent) นี้ ก็คือ การคัดเลือกนายเรือ และลูกเรือที่มีความสามารถ การทำสัญญาจ้างแรงงานแทนเจ้าของเรือ ซึ่งในบางครั้งก็มีการจ่ายเงินเดือนให้แก่ลูกเรือ หรือครอบครัวของลูกเรือ ดูแลเกี่ยวกับการระงับของสัญญา เช่น การส่งลูกเรือกลับ การจ่ายโบนัส เป็นต้น

2. ตัวแทนผู้เช่าเรือ (charter's agent)

ในธุรกิจการเช่าเรือ (tramping business) นั้น ผู้เช่าเรืออาจจะเป็นผู้มีหน้าที่ดำเนินการต่างๆ ตามสัญญาเช่าเรือแทนที่เจ้าของเรือ ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวก็จะขึ้นอยู่กับประเภทของสัญญาเช่าเรือว่าเป็นสัญญาเช่าเรือประเภทใด ในกรณีที่เป็นสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter) และสัญญาเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลา (time charter) ผู้เช่าเรือจะมีหน้าที่ในการบรรทุกของลงเรือ และขนของขึ้นจากเรือ และนอกจากนี้การเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลา (time Charter) ผู้เช่าเรือมักจะเป็นผู้จ่ายค่าเช่าเรือ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับท่าเรือ ค่าภาระเรือ ค่านำร่อง ค่าลากจูงเรือ ดังนั้นผู้เช่าเรือจึงมักจะตั้งตัวแทน (charter's agent) ขึ้นมาเพื่อดำเนินการต่างๆนี้

⁴⁸ ไพทชิต เอกจริยกร ค (2544กันยายน). “ปัญหาความรับผิดชอบของตัวแทนเรือ (Ship's agent) ในการขนส่งระหว่างประเทศ.” วารสารนิติศาสตร์, 31, 3 หน้า 574-576

3 ตัวแทนหาสินค้า (loading broker)

สำหรับตัวแทนหาสินค้านี้เป็นบุคคลที่เจ้าของเรือตั้งขึ้นมาเพื่อดูแลการบรรทุกของขึ้น หรือลงเรือ โดย **Loading Broker** จะหาสินค้าให้แก่เรือ ประกาศข่าวต่างๆเกี่ยวกับการขนส่ง

(3) ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder)

ผู้รับจัดการขนส่ง คือ ผู้ที่ทำหน้าที่เป็นคนกลางในการดำเนินการเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าของผู้ส่งออก หรือนำเข้า เกี่ยวกับการปฏิบัติต่อผู้ขนส่งในเรื่องต่างๆ และการปฏิบัติพิธีการทางเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร เช่น การจองระวางเรือ การเตรียมสินค้าเพื่อที่จะนำไปทำการขนส่ง การบรรจุหีบห่อ การเก็บของในโรงพักสินค้า การประกันภัย การแจ้งการมาถึงของสินค้า การจัดทำเอกสารใบขนสินค้าเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรและชำระภาษีอากร ซึ่งลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งนี้ ถือว่าเป็นการทำงานเพื่อผลประโยชน์ของลูกค้า ไม่ใช่กระทำการในฐานะผู้ขนส่ง

กล่าวโดยสรุป ผู้รับจัดการขนส่งอาจจะทำหน้าที่หลากหลายในเรื่องที่เกี่ยวกับการขนส่งของ โดยผู้รับจัดการขนส่งอาจให้บริการต่างๆทั้งหมดหรือแต่บางส่วนดังต่อไปนี้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการค้าของบริษัทที่ให้บริการและทรัพยากรที่มี⁴⁹

การส่งออก

1. วิเคราะห์การกระจายการขนส่ง โดยตรวจสอบถึงความเป็นไปได้เกี่ยวกับทางเลือกให้แก่ผู้ส่งในการกระจายสินค้า และให้คำแนะนำ
2. จัดการขนส่ง การจองระวางเรือ และให้มีการขนส่งสินค้านี้ระหว่างที่อยู่ของผู้ส่งกับที่อยู่ของผู้รับตราส่ง หรือสถานที่อื่นใด
3. จัดการเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับสินค้า โดยดูถึงบทบัญญัติของกฎหมายและเงื่อนไขของสัญญาซื้อขาย
4. การดำเนินการพิธีการศุลกากร รวมถึงเอกสารต่างๆ และสิ่งจำเป็นในการนำเข้าและส่งออก
5. ชำระค่าระวาง และค่าภาระอื่นๆ แก่ผู้ขนส่ง ค่าจัดการสินค้า ณ ท่าอากาศยานท่าเรือ หรือสถานที่อื่นๆ
6. เก็บของในคลังสินค้า
7. ประกันภัยสินค้านี้ระหว่างการขนส่ง

⁴⁹ แหล่งเดิม. หน้า 577-578

8 รวมของต่างๆ แก่ผู้ส่ง

การนำเข้า

1. แจ้งการมาถึงของสินค้า และสถานที่ที่สินค้ามาถึง และเอกสารที่จำเป็นในการดำเนินการทางพิธีการศุลกากร
2. ดำเนินการทางพิธีการศุลกากร
3. จ่ายค่าภาษีมูลค่าเพิ่มและค่าภาระอื่นๆ
4. ส่งมอบสินค้าแก่ผู้นำเข้า ณ สถานที่ที่อยู่ของผู้นำเข้า หลังจากทำพิธีการผ่านศุลกากร
5. แยกและกระจายสินค้า เนื่องจากในการขนส่งแต่ละครั้งนั้นจะมีการรวมสินค้าไว้ด้วยกัน ดังนั้นผู้รับจัดการขนส่งจึงมีหน้าที่ต้องแยกสินค้าของลูกค้าของตนออกมา เพื่อนำไปส่งมอบให้แก่ลูกค้านั้น

จากการที่ได้ทำการศึกษาถึงความหมายของผู้ขนส่ง ผู้ส่ง ซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล ผู้รับตราส่ง ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับประโยชน์จากสัญญารับขนของทางทะเล รวมทั้งผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนเรือ และผู้รับจัดการขนส่ง แม้จะไม่ได้เกี่ยวข้องกับสัญญารับขนของทางทะเล แต่ก็มีส่วนเกี่ยวข้องในการรับขนของทางทะเล แล้ว ก็ทำให้ได้ทราบถึงสิทธิ หน้าที่ของแต่ละฝ่าย ดังนั้น หากผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล ไม่ปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางทะเล หรือกระทำการใดๆ อันทำให้เกิดความเสียหายแก่ของที่ขนส่ง หรือแม้กระทั่งผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนเรือ หรือผู้รับจัดการขนส่ง กระทำการใดๆ ทำให้ของที่ขนส่งได้รับความเสียหาย ก็จะต้องรับผิดชอบผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งในความเสียหายดังกล่าวนี้ ดังนั้นกำหนดอายุความในการฟ้องคดี จึงเข้ามาเกี่ยวข้องในส่วนนี้ว่า ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนเรือ หรือผู้รับจัดการขนส่ง จะมีความรับผิดชอบที่ยาวนานเท่าใด รวมทั้งจะสามารถจำกัดความรับผิดชอบได้หรือไม่ และมีข้อยกเว้นความรับผิดชอบใดๆ

ในทางกลับกัน หากผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง ไม่ปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางทะเล หรือกระทำการใดๆ อันทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งก็ต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่ง ซึ่งก็จะมีเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องคดีเข้ามาเกี่ยวข้องเช่นเดียวกันว่าผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งจะมีความรับผิดชอบที่ยาวนานเท่าใด

22 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ

เรื่องการค้าขายระหว่างประเทศนี้ แต่เดิมพ่อค้าจะเป็นผู้บรรทุกสินค้าและเดินทางไปกับสินค้าเองไม่ว่าจะเป็นโดยทางเรือ หรือโดยพาหนะอื่น ดังนั้นพ่อค้าจึงเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสี่ยงหรือเสียหายของสินค้านั้น แต่ต่อมาในปัจจุบันพ่อค้าหรือผู้ขายสินค้านั้นจะไม่เดินทางไปกับสินค้าด้วยตนเอง แต่จะส่งมอบสินค้าของตนให้กับผู้ขนส่งเพื่อทำการขนส่งสินค้านั้นไปยังที่หมายปลายทางโดยมีข้อตกลงระหว่างกัน กรณีนี้จึงเป็นจุดเริ่มต้นให้เกิดมีประเพณีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างพ่อค้ากับผู้ขนส่งขึ้น ที่เรียกว่า **Law merchant**⁵⁰ ซึ่งต่อมาก็ได้มีการพัฒนารูปแบบของความตกลงดังกล่าว เพื่อให้ยึดถือเป็นหลักปฏิบัติต่อกันเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ตามมูลฐานอันเป็นที่มาของหลักเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศนี้มีที่มาจากกฎหมายคอมมอนลอว์ (**Common Law**) และกฎหมายซีวิลลอว์ (**Civil Law**) ซึ่งกฎหมายทั้ง 2 ระบบนี้ถือได้ว่ามีอิทธิพลและเป็นแหล่งที่มาของกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ ที่สำคัญกล่าวคือ⁵¹

221 คอมมอนลอว์ (Common Law)

หลักใหญ่ที่เป็นพื้นฐานเบื้องต้นในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎหมายคอมมอนลอว์ (**Common Law**) นี้ คือ หลักเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอาชีพ ในความเสี่ยงหรือเสียหายแก่ของที่ตนรับขน กล่าวคือ

221.1 ในเบื้องต้น ผู้ขนส่งอาชีพต้องเป็นผู้รับประกันในความเสี่ยงและสูญหายทั้งปวงแก่ของที่อยู่ในระหว่างการขนส่งและอยู่ในความครอบครองของตน

221.2 ถ้าผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสี่ยงหรือสูญหายที่เกิดแก่ของที่ขนส่งนั้นเกิดจากเหตุหนึ่งเหตุใดดังต่อไปนี้แล้ว ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสี่ยง หรือสูญหายที่เกิดขึ้นนั้น คือ

- ก. เกิดจากเหตุสุคติวิสัย (**Act of God**)
- ข. เกิดจากศัตรูของแผ่นดิน (**Queen's enemies**)
- ค. เกิดจากความบกพร่องภายในของสินค้านั้นเอง
- ง. เกิดจากความผิดของผู้ตราส่ง

⁵⁰ กมล สนธิเกษตริณ. (2519,กันยายน). “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ.” วารสารกฎหมาย,

⁵¹ แหล่งเดิม.

สำหรับผู้ขนส่งอาชีพนั่น เพียงแต่แสดงว่าความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ตนรับขนนั้น มิได้เกิดจากความผิดของตน หรือแสดงว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังในการขนส่งอย่างสมควรแล้ว เท่านั้นยังไม่เป็นการเพียงพอ เนื่องจากโดยหลักหากข้อเท็จจริงปรากฏว่าสินค้าที่ผู้ส่งหรือเจ้าของได้ส่งมอบให้ผู้ขนส่งแล้วนั้นเกิดความเสียหายหรือสูญหาย ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบไว้ก่อน ต่อเมื่อผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายหรือสูญหายนั้นเกิดจากเหตุหนึ่งเหตุใดใน 4 ประการที่กล่าวไว้ข้างต้น และไม่ได้เกิดจากความประมาทของผู้ขนส่งรวมทั้งลูกจ้างของผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งจึงจะพ้นความรับผิด

2.22 ซีวิลลอว์ (Civil Law)

สำหรับบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งของระบบกฎหมายซีวิลลอว์นี้ ผู้เขียนขอแนะนำประมวลกฎหมายพาณิชย์ของฝรั่งเศสมาเป็นเกณฑ์ในการศึกษา ทั้งนี้เนื่องจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของฝรั่งเศสนับว่าเป็นต้นแบบสำหรับประเทศที่ใช้ประมวลกฎหมายทั้งหลายในการนำไปเป็นหลักในการบัญญัติกฎหมายของตน

สำหรับความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ฝรั่งเศสนี้ โดยหลักผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งในความสูญหายหรือเสียหายแห่งของที่ขนส่งตั้งแต่เวลาที่ได้รับมอบสินค้าจนถึงเวลาที่ส่งมอบ สำหรับการสูญหายของของที่ขนส่งนั้นอาจจะเป็นการสูญหายทั้งหมดหรือแต่บางส่วน แต่ความเสียหายนั้นไม่คำนึงถึงปริมาณเพียงแต่ค่าของที่ขนส่งนั้นได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งหรือไม่ เช่น ของเปียกน้ำ หรือละลายเนื่องจากความร้อน⁵² แต่อย่างไรก็ดีหากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายแห่งของที่ตนรับขนนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือจากความบกพร่องของของนั่นเอง ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด

สำหรับประเด็นในเรื่องการส่งมอบล่าช้า นั้น กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลของฝรั่งเศส ไม่ได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการส่งมอบของช้ากว่าที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องขนส่งด้วยความระมัดระวังและเอาใจใส่ แต่อย่างไรก็ดีหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นจะต้องนำบทบัญญัติมาตรา 1147 ของประมวลกฎหมายแพ่งมาใช้บังคับ ซึ่งผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ว่าความล่าช้านั้นสืบเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัย ความผิดของผู้ขนส่ง หรือความผิดของบุคคลที่ 3 เพื่อจะหลุดพ้นความรับผิด ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าผู้ขนส่งจะต้อง

⁵² โฟทซิด เอกจริยกร ง (2539). กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส DROIT MARITIME FRANCAIS. หน้า 111.

รับผิดชอบในการส่งมอบซักร้านในเบื้องต้น แต่หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความล่าช้านั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือความผิดของผู้ส่ง หรือความผิดของบุคคลที่ 3 ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ⁵³

นอกจากนี้หลักเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ ยังอาจพิจารณาได้จากอนุสัญญาระหว่างประเทศ กล่าวคือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (Hague Rules) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules) และอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules)

เนื่องจากการขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ที่มีส่วนได้เสียส่วนใหญ่จะอยู่คนละประเทศกัน ต่างสัญชาติกัน หากจะนำกฎหมายภายในของแต่ละประเทศมาบังคับใช้ ก็ย่อมก่อให้เกิดปัญหาอย่างมาก เพราะเป็นที่รู้กันว่ากฎหมายภายในของแต่ละประเทศนั้นจะมีความแตกต่างกันไป อันอาจส่งผลให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้เกี่ยวข้อง เนื่องจากผู้ที่เกี่ยวข้องอาจไม่ทราบถึงสิทธิหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของตนได้

ดังนั้น จึงเกิดแนวความคิดขึ้นว่าการมี Uniform Law จะเป็นแนวทางที่ดี และเหมาะสมที่สุดในการแก้ปัญหาข้อพิพาทในการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ และมีการผลักดันร่วมกันให้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศขึ้นเพื่อเป็นแนวทางให้เกิดกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่สอดคล้องกัน

ด้วยเหตุนี้ ประเทศต่างๆ ได้พยายามคิดกันว่าจะทำอย่างไรที่จะทำให้จารีตประเพณีและหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลมีลักษณะเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันยิ่งขึ้นไป ดังนั้นในเดือนกันยายน ค.ศ. 1921 สมาคมกฎหมายระหว่างประเทศ (International Law Association) จึงได้มีการจัดประชุมกัน ณ กรุงเฮก ในหัวข้อเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและผู้ส่งของ เพื่อจะได้มาซึ่งกฎเกณฑ์อันเป็นที่ยอมรับนับถือโดยทั่วไป และต่อมาในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1924 ณ กรุงบรัสเซลส์ จึงได้มีการลงนามใน “อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับใบตราส่ง”⁵⁴ (The International Convention

⁵³ แหล่งเดิม.

⁵⁴ เกริก วณิกกุล. (2529 ธันวาคม–2538 มีนาคม) “กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล:หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.” วารสารกฎหมาย, 11.1.

for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading) หรือที่เรียกว่า “Hague Rules”⁵⁵

Hague Rules เป็นกฎหมายที่ประสบความสำเร็จค่อนข้างสูง เนื่องจากประเทศต่างๆทั่วโลกให้การยอมรับ โดยการออกกฎหมายการขนส่งทางทะเลตามแนวของ **Hague Rules** อาทิเช่น ประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นประเทศหนึ่งที่ทำให้สัตยาบันอนุสัญญาฉบับนี้ และมีความมั่นใจมากกว่า **Hague Rules** เป็นสิ่งจำเป็น และจะต้องได้รับการยอมรับกันอย่างกว้างขวาง ถึงกับประกาศใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล (**Carriage of Goods by sea Act, 1924**) ตามแนวของ **Hague Rules** เป็นประเทศแรก⁵⁶ แต่ในเวลาต่อมาก็พบว่า **Hague Rules** ยังมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการซึ่งสมควรจะต้องได้รับการแก้ไข ดังนั้นเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1968⁵⁷ จึงได้มีการแก้ไขโดยพิธีสารที่เรียกว่า “**Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading**” และพิธีสารแก้ไข ค.ศ.1979⁵⁸ หรือที่เรียกสั้นๆ ว่า “**Hague-Visby Rules**”⁵⁹

⁵⁵ ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา **Hague Rules** ได้แก่ Algeria Angola Antigua Argentina Australia Bahamas Barbados Belgium Bolivia Cameroon Cape-Verde Croasia Cuba Cyprus Dominican Ecuador Fiji Finland France Gambia Gemany Ghana Groa Greece Grenada Guinea Guyana Hungary Iran Ireland Israel Ivory Coast Jamaica Kenya Kirilati Kuwait Lebanon Macao Madagascar Malaysia Mauritius Monaco Montserat Mogambique Nauru Nether-land Nigeria Papua-New-Guinea Paraguay Peru Poland Portugal Romania Sao Tome Sarawak Senegal Siera Leone Singapore Slovakia Solomon Island Somalia Spain Srilanka Lucia Grenadines Switzerland Syria Tanzania Timor Tonga Trinidad and Tobago Turks Turkey Tuvalu United States of America Yugoslavia Zaire นอกจากนี้บางประเทศแม้จะมีได้เข้าเป็นภาคี แต่ก็ได้นำหลักการของอนุสัญญานี้ไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของตน ได้แก่ Aruba Bangladesh Bonaire Brazil Bulgaria Estonia Malta Pakistan Panama Saba เป็นต้น

⁵⁶ สมาคมประกันวินาศภัย. (2531-2532). กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ. หน้า 13

⁵⁷ เกริก วณิชกุล. เล่มเดิม. หน้า 60.

⁵⁸ อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ. เล่มเดิม.

⁵⁹ ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** นั้น ได้แก่ Belgium Denmark Ecuador France Gemany Lebanon Netherlands Norway Poland Singapore Spain Sri Lanka Sweden Switzerland Syria Tonga U.K. ซึ่งรวมถึง หมู่เกาะต่างๆ เช่น ช่องแคบจิบรอลเตอร์ (**Gibraltar**) ระหว่างสเปน กับ โมร็อกโก, Bermuda Hong Kong

อย่างไรก็ตามแม้กฎแห่งกรุงเฮก ซึ่งรวมทั้ง **Hague Rules** และ **Hague-Visby Rules** จะได้รับการยอมรับนับถือ และใช้บังคับกันอย่างกว้างขวาง แต่โดยเหตุที่ประเทศหลักที่ยอมรับบังคับใช้กฎแห่งกรุงเฮกนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นประเทศมหาอำนาจทางทะเล และเป็นประเทศผู้ขนส่งผู้เป็นเจ้าของเรือ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่ากฎแห่งกรุงเฮกจึงออกมาเป็นคุณแก่เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง มากกว่าที่จะเป็นคุณแก่ผู้ส่งของ⁶⁰ อันเป็นการไม่ตรงกับเจตนารมณ์เบื้องต้นที่ต้องการจะคุ้มครองป้องกันผู้ส่งของ จึงทำให้ **UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)** ซึ่งเป็นหน่วยงานหนึ่งของสหประชาชาติต้องการที่จะร่างอนุสัญญาขึ้นมาใหม่เพื่อจัดข้อเสียเปรียบเหล่านี้ ดังนั้นในปลายปี ค.ศ.1969 UNCTAD จึงได้จัดให้มีการประชุมเกี่ยวกับเรื่องนี้ครั้งแรก และในปี ค.ศ.1670 UNCTAD ได้ตีพิมพ์รายงานวิเคราะห์ **Hague Rules** และ **Hague-Visby Rules** อย่างละเอียด พร้อมกับทำข้อเสนอให้แก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ ซึ่งมี **UNCITRAL (United Nations Commission on International Trade and Law)** หน่วยงานอีกหน่วยงานหนึ่งของสหประชาชาติ ช่วยศึกษาจุดอ่อนและข้อเสนอต่างๆ อีกครั้งหนึ่ง ต่อมา **UNCITRAL** ได้ร่างอนุสัญญาให้ **UNCTAD** พิจารณา และหลังจากมีการแก้ไขปรับปรุงให้สอดคล้องกับข้อเสนอของ **UNCTAD** แล้ว ในปลายปี ค.ศ.1976 จึงได้มีการนำร่างอนุสัญญาดังกล่าวเข้าที่ประชุมใหญ่ขององค์การสหประชาชาติเพื่อพิจารณา ท้ายที่สุด ร่างอนุสัญญานับนี้ก็ได้รับความเห็นชอบ เมื่อปี ค.ศ.1978 โดยเรียกอนุสัญญานับนี้ว่า “**United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978**” หรือ “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978” หรือเรียกสั้นๆว่า “กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก” (**Hamburg Rules**)⁶¹ โดย **Hamburg Rules** นี้ได้วางกฎเกณฑ์มาตรฐานความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ สูงกว่า **Hague Rules** และ **Hague-Visby Rules**⁶²

2.2.3 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (**Hague Rules**) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ.1968 (**Hague-Visby Rules**)

⁶⁰ เกริก วณิชกุล. หน้าเดิม.

⁶¹ ประเทศที่ให้สัตยาบันอนุสัญญานับนี้ ได้แก่ Barbados Chile Egypt Morocco Romania Tanzania Tunisia Uganda Austria Senegal Siera Leone Botswana Burkina Faso Burundi Cameroon Czech Republic Gambia Georgia Guinea Hungary Kenya Lebanon Lesatho Malawi Nigeria Zambia

⁶² เกริก วณิชกุล. หน้าเดิม.

Hague Rules ซึ่งหมายความรวมถึงพิธีสารแก้ไขที่เรียกว่า **Hague-Visby Rules** โดยจะเรียกรวมกันว่า “กฎแห่งกรุงเฮก” เป็นอนุสัญญาที่ใช้ได้กับใบตราส่งทุกฉบับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของระหว่างท่าในรัฐสองรัฐต่างกัน ถ้า

- ก. ได้มีการออกใบตราส่งให้ในรัฐภาคี หรือ
- ข. ได้ทำการขนส่งจากท่าในรัฐภาคี หรือ
- ค. สัญญาขนส่งของทางทะเล ซึ่งปรากฏหลักฐานตามใบตราส่ง ระบุว่ากฎเกณฑ์ของอนุสัญญานี้ หรือกฎหมายของรัฐใดซึ่งได้อนุวัติการตามกฎเกณฑ์ของอนุสัญญานี้ ให้ใช้บังคับกับสัญญานั้น ไม่ว่าผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้องจะมีสัญชาติใดก็ตาม

โดยกฎแห่งกรุงเฮกจะไม่ใช้บังคับแก่สัญญาเช่าเรือ (charter party) เว้นแต่จะได้มีการออกใบตราส่งหรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันที่ออกตามสัญญาเช่าเรือ เมื่อใบตราส่งหรือเอกสารดังกล่าวนี้ใช้แก่ความสัมพันธ์กันระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง นอกจากนี้กฎแห่งกรุงเฮกยังไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งบนปากกระวางเรือ และการขนส่งสัตว์มีชีวิตอีกด้วย⁶³

สำหรับรัฐที่เป็นภาคีมีความผูกพันที่จะต้องออกกฎหมายภายในบังคับตามอนุสัญญานี้ แต่รัฐที่ไม่ได้เข้าเป็นภาคี โดยหลักก็จะไม่ผูกพันตามอนุสัญญา แต่อย่างไรก็ดีในทางปฏิบัติผู้ขนส่งก็มักจะระบุข้อความไว้ในใบตราส่งให้ใช้กฎแห่งกรุงเฮกบังคับกับใบตราส่งนั้น ทั้งนี้เพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของตนเองนั้นเอง หรือมิฉะนั้น ก็จะเขียนข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ตามแนวทางของกฎแห่งกรุงเฮก ซึ่งข้อความที่ให้บังคับใช้กฎแห่งกรุงเฮกในใบตราส่งนี้เรียกว่า **Paramount Clause**⁶⁴

หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎแห่งกรุงเฮกนี้ เริ่มขึ้นตั้งแต่วันที่บรรทุกของลงเรือและสิ้นสุดเมื่อขนของขึ้นจากเรือโดยเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบขั้นต่ำซึ่งผู้ขนส่งไม่อาจหลีกเลี่ยง หรือปลดเปลื้องให้น้อยกว่านี้โดยระบุไว้ในใบตราส่งได้ นอกจากนี้หน้าที่ที่ผู้ขนส่งจะต้องกระทำ หรือกล่าวได้ว่าเป็นหน้าที่หลักของผู้ขนส่ง⁶⁵ ก็คือ

1. หน้าที่จัดเตรียมเรือให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมแก่การเดินทะเล, จัดหาคนประจำเรือ อุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นแก่เรือ, จัดสถานที่ และส่วนอื่นๆ ของเรือที่บรรทุกสินค้า ให้เหมาะสมและปลอดภัยสำหรับที่จะรับสินค้า ขนส่งสินค้า และเก็บรักษาสินค้า

⁶³ไพฑูริย์ เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 33

⁶⁴เกริก วณิกกุล. เล่มเดิม. หน้า 142-143

⁶⁵ดู Hague Rules 1924, Article 3

2. หน้าที่ที่จะต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลรักษาสินค้าให้ปลอดภัย

3. หน้าที่ที่จะต้องออกไปตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ หากผู้ส่งของต้องการ

นอกจากนี้ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหาย ในความสูญหาย เสียหายของของ ที่ขนส่งด้วย เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าที่ขนส่งนั้น เกิดจากเหตุที่ตนไม่ต้องรับผิดชอบ โดยทั้งนี้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะสามารถฟ้องผู้ขนส่ง หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องภายใต้กำหนดอายุความเท่าใด และในกรณีใดที่อยู่ภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวบ้าง เป็นเรื่องที่จะได้ศึกษากันต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

2.24 อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 (Hamburg Rules)

อนุสัญญา **Hamburg Rules** นี้ นับว่าเป็นวิวัฒนาการในหลักกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลที่สำคัญ เนื่องจากได้มีการแก้ไขความบกพร่องที่เกิดขึ้นตามอนุสัญญา **Hague Rules** และ **Hague-Visby Rules** โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเรื่องการให้เปรียบผู้ขนส่งซึ่งเป็นประเทศมหาอำนาจมากกว่าผู้ส่งซึ่งเป็นประเทศด้อยพัฒนาและกำลังพัฒนา

สาระสำคัญของ **Hamburg Rules** คือ รัฐภาคีของ **Hamburg Rules** จะต้องออกจากภาคีอนุสัญญาฯ กฎแห่งกรุงเฮก นอกจากนี้ขอบเขตในการนำอนุสัญญา **Hamburg Rules** ไปใช้นั้นก็มีความกว้างกว่าที่กำหนดไว้ใน **Hague Rules** และ **Hague-Visby Rules** อีกด้วย โดยจะเห็นได้จากการที่ **Hamburg Rules** นั้นจะอ้างถึง “สัญญาการขนส่ง” มากกว่าที่จะอ้างถึง “ใบตราส่ง” ดังนั้นสัญญาการขนส่งซึ่งมิได้ออกใบตราส่ง ก็อยู่ในความครอบคลุมของกฎเหล่านี้และยังครอบคลุมไปถึงสัญญาที่ตกลงกันมิให้ออกใบตราส่งด้วย⁶⁶

นอกจากนี้ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามอนุสัญญา **Hamburg Rules** ยังได้ขยายกว้างมากขึ้นจากอนุสัญญา **Hague Rules** กล่าวคือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้่าซึ่งของที่รับขนตั้งแต่รับของเข้ามา ณ ท่าต้นทางที่จะทำการบรรทุกของ, ในระหว่างที่ของอยู่ในความควบคุม ดูแลของตนตลอดการขนส่ง จนกระทั่งถึงท่าปลายทางที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าตนเอง ลูกจ้าง หรือตัวแทนได้ใช้มาตรการทุกอย่างอันสมควรแก่เหตุการณ์เพื่อหลีกเลี่ยงการสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นแล้ว และนอกจากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบแล้ว อนุสัญญา **Hamburg Rules** ยังได้แยกแยะผู้ที่อาจต้องรับผิดชอบเพราะความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้่าอีกประเภทหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งตัวจริง (**actual carrier**) ซึ่งหมายถึง

⁶⁶ สมามคมประกันวินาศภัย. (2533-2534). *Hague Rules, Hague-Visby Rules And Hamburg Rules อนุสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเล.*

ผู้ที่รับมอบหมายจากผู้ขนส่ง (carrier) ให้ทำการรับขนของแทน หรือรับขนของในช่วงใดช่วงหนึ่งของระยะทางทั้งหมด⁶⁷ แต่อย่างไรก็ดีผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบสำหรับการขนส่งโดยตลอด โดยไม่คำนึงว่าผู้ขนส่งจะได้มอบให้ผู้ขนส่งจริงทำการขนส่งหรือไม่ กล่าวคือ ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ขนส่งจริง แม้ตนจะไม่ได้ทำการขนส่งเองก็ตาม ซึ่งทำให้ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งไม่จำเป็นต้องเสียเวลาไปฟ้องผู้ขนส่งจริง ซึ่งไม่ได้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลด้วย

⁶⁷ เกริก วณิชกุล. เล่มเดิม. หน้า 90

บทที่ 3

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ

ในบทนี้ผู้เขียนได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลและบทบัญญัติต่างๆที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ เพื่อจะได้นำมาศึกษาเปรียบเทียบและเป็นแนวทางในการแก้ไขกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยในบทต่อไป

31. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

31.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (Hague Rules) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ.1968 (Hague-Visby Rules)

31.1.1 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี

กฎหมายกรุงเฮก ซึ่งรวมทั้ง Hague Rules และ Hague-Visby Rules ได้แบ่งอายุความในการฟ้องร้องไว้ 2 เรื่อง คือ

ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

Hague Rules ได้บัญญัติถึงกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้มีกำหนด 1 ปี นับจากวันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของนั้น⁵⁷

กล่าวคือ กำหนดอายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดชอบในการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหาย จะต้องฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ

อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณากำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีตาม Hague Rules แล้วอาจถือได้ว่าเป็นกำหนดอายุความที่เข้มงวดและสั้นเกินไป สำหรับผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง ที่ได้รับความ

⁵⁷ Hague Rules 1924, Article 3 paragraph 6 sub-paragraph 4 “ ..In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of the loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered..”

เสียหายจากการขนส่งของทางทะเล หรือแม้แต่ผู้รับประกันภัยทางทะเลที่รับช่วงสิทธิจากผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งมาฟ้องร้องผู้ขนส่ง เนื่องจากในระยะเวลา 1 ปีนี้ หากต้องรีบทำการฟ้องร้องเพื่อไม่ให้คดีขาดอายุความก็อาจจะทำให้การเตรียมพยานหลักฐานต่างๆ ไม่ครบถ้วน เพียงพออันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่คดีได้ หรือยิ่งไปกว่านั้นระยะเวลาอาจล่วงเลยไปเกินกว่า 1 ปี ซึ่งส่งผลให้คดีขาดอายุความทำให้ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยทางทะเลที่รับช่วงสิทธิมาไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย

ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวนี้ คณะกรรมการของ UNCITAD จึงได้ให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมใน **Hague-Visby Rules** โดยสืบเนื่องมาจากเหตุผลที่ว่าในทุกๆวันนี้การตกลงเพื่อยุติข้อพิพาทเพื่อความสูญหาย หรือเสียหายแห่งของที่ขนส่งในทางปฏิบัติทั่วไปนั้นมักเกิดจากการที่คู่กรณีได้ขยายระยะเวลากันออกไป⁵⁷ ซึ่งในอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** ได้บัญญัติให้กำหนดอายุความ 1 ปี อาจถูกขยายออกไปได้โดยความตกลงของคู่สัญญา หลังจากที่มูลเหตุแห่งคดีได้เกิดขึ้นแล้ว⁵⁸ อันเป็นการผ่อนคลายความเข้มงวดของ **Hague Rules** นั้นเอง

ข. อายุความฟ้องร้องไล่เบี่ยเอา กับบุคคลภายนอก

สำหรับอายุความในการฟ้องร้องไล่เบี่ยเอา กับบุคคลภายนอกนี้ ไม่มีบัญญัติไว้ใน **Hague Rules** แต่ได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมไว้ใน **Hague-Visby Rules** ซึ่งการฟ้องคดีบุคคลภายนอกเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนนี้ อาจทำการฟ้องร้องได้แม้จะเกินกำหนดอายุความ 1 ปีแล้ว หากได้มีการนำคดีขึ้นสู่ศาลภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น แต่ทั้งนี้ต้องไม่น้อยกว่า 3 เดือน นับแต่วันที่ได้มีการตกลงเพื่อยุติข้อพิพาทกัน หรือเมื่อได้รับหมายเรียกในคดีที่ถูกฟ้อง⁵⁹ เช่น ในกรณีที่ผู้ขนส่งยอมออกใบตราส่งให้ผู้ส่งของ โดยระบุว่าของอยู่ในสภาพที่

⁵⁷ W E Astle. (1981). The Hamburg Rules. p.51.

⁵⁸ Hague-Visby Rules 1968, Article 1 paragraph 2 “..In Article 3 paragraph 6 sub-paragraph 4 shall be deleted and replaced by : Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.”

⁵⁹ Hague-Visby Rules 1968, Article 1 paragraph 3 “..In Article 3, after paragraph 6, shall be added the following paragraph 6bis : An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case, However, the time allowed shall be not less than three months, commencing from

เรียบร้อย (**clean bill of lading**) ตามที่ผู้ส่งรื่องขอทั้งที่ของไม่อยู่ในสภาพเช่นนั้น ทั้งนี้ผู้ส่งของยอมรับที่จะชดใช้ความเสียหายที่ผู้ขนส่งอาจได้รับ ต่อมาเมื่อของถึงท่าปลายทางผู้รับตราส่งพบว่าของอยู่ในสภาพที่เสียหายจึงฟ้องร้องเอากับผู้ขนส่งให้รับผิดชอบในความเสียหายนั้น ในกรณีนี้เมื่อผู้ขนส่งออกใบตราส่งประเภทที่ไม่ได้แสดงว่าของเสียหายตั้งแต่แรกเช่นนี้แล้ว ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่ง ดังนั้นหากผู้ขนส่งต้องการที่จะฟ้องร้องให้ผู้ส่งชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้ ผู้ขนส่งก็ต้องฟ้องร้องภายในกำหนดที่กำหนดไว้ในกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น ซึ่งอายุความดังกล่าวอาจจะเกิน 1 ปี ก็ได้⁶⁰

31.1.2 มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ

มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องนั้น โดยปกติแล้วก็จะมีมูลเหตุตามสัญญา กับมูลเหตุจากการกระทำละเมิดของบุคคล แต่ในอนุสัญญา **Hague Rules** นั้นมีแต่เพียงการฟ้องร้องตามสัญญาขนส่งเท่านั้น⁶¹ ไม่ได้บัญญัติถึงการฟ้องร้องที่มีมูลเหตุมาจากการกระทำละเมิด

สำหรับอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** ก็ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนถึงการฟ้องร้องคดีรับขนที่มีมูลเหตุมาจากการกระทำละเมิดเช่นกัน แต่อย่างไรก็ตามในอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** ก็ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมไว้โดยให้นำข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดไปปรับใช้ในคดีต่างๆ อันเกี่ยวกับการสูญหาย หรือเสียหายของของ ไม่ว่าจะมูลเหตุมาจากสัญญา หรือจากการกระทำละเมิด⁶² กล่าวคือ เป็นกรณีที่อนุสัญญา **Hague-Visby Rules** กำหนดให้นำข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดมาใช้แก่การฟ้องร้องคดีในทางละเมิดด้วย ไม่ใช่แต่การฟ้องร้องทางสัญญาเท่านั้น เพราะฉะนั้นถึงแม้อนุสัญญา **Hague-Visby Rules** จะไม่ได้กำหนดไว้โดยตรงว่าให้ฟ้องมูลละเมิดได้ แต่ก็อาจกล่าวโดยอนุมานได้ว่าคู่สัญญาสามารถที่จะฟ้องร้องได้ทั้งมูลเหตุที่เกิดจากสัญญา และมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิดนั่นเอง

the day when the person bringing such action for indemnity has settle the claim or has been served with process in the action against himself..”

⁶⁰ เกริก วณิชกุล. เล่มเดิม. หน้า 158

⁶¹ โปรดดู **Hague Rules 1924, Article 2,4** และ 5 ประกอบ

⁶² **Hague-Visby Rules 1968, Article 3 paragraph 1** “..The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort..”

31.1.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ **Hague Rules** กำหนดไว้แต่เพียงว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหายเท่านั้น ไม่ได้พูดถึงสิทธิเรียกร้องในความเสียหายซึ่งเกิดจากการส่งมอบชั่งช้ำ หรือในกรณีอื่นๆ แต่อย่างใด⁶³

อย่างไรก็ตามอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องดังกล่าวนี้ กล่าวคือ ได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายในการขนส่งของทางทะเลนั้นกว้างกว่าอนุสัญญา **Hague Rules** โดยกำหนดว่า “ความรับผิดชอบทั้งปวงเกี่ยวกับของ” (**..all liability whatsoever in respect of the goods**)⁶⁴ ซึ่งไม่ใช่สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหาย สูญหายเพียงอย่างเดียว อย่างไรก็ตามอนุสัญญา **Hague Rules** บัญญัติไว้ แต่ยังคงรวมทั้งความเสียหาย สูญหาย ส่งมอบชั่งช้ำและสิทธิเรียกร้องอื่นใดที่เกิดจากผิดพลาดในการขนส่งและการผิดสัญญารับขนด้วย

31.1.4 การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ

บุคคลที่อาจถูกฟ้องร้องให้ต้องรับผิดเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลนั้นทั้งอนุสัญญา **Hague Rules** และอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** ก็ได้กำหนดไว้เพียงแต่ผู้ขนส่งเท่านั้น ในกรณีของบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขน อย่างเช่น ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ไม่ได้มีการกำหนดเอาไว้อย่างชัดเจน แต่อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาบทบัญญัติในอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** แล้วก็จะพบว่าแม้อนุสัญญา **Hague-Visby Rules** จะไม่ได้บัญญัติเอาไว้โดยตรง แต่ก็พอจะอนุมานได้เหมือนดังเรื่องการฟ้องคดีโดยอาศัยมูลเหตุจากการกระทำละเมิด เนื่องจากอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** ได้กำหนดไว้ว่า หากมีการฟ้องคดีแก่ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (ซึ่งไม่ใช่ลูกจ้างหรือตัวแทนที่เป็นผู้ทำสัญญาอิสระ) ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นมีสิทธิที่จะนำเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิด เช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีสิทธิภายใต้อนุสัญญานี้ ยกขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของเขาเองได้⁶⁵

⁶³ ดู **Hague Rules 1924, Article 3 paragraph 6 sub-paragraph 4**

⁶⁴ **Hague-Visby Rules 1968, Article 1.**

⁶⁵ **Hague-Visby Rules 1968, Article 3 paragraph 2 “..If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.”**

ในประเด็นนี้ ก็หมายความว่า แม้อนุสัญญา **Hague-Visby Rules** จะไม่ได้บัญญัติเอาไว้ โดยตรงว่าให้ฟ้องลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ แต่ก็ได้บัญญัติให้ลูกจ้าง หรือตัวแทนสามารถ ที่จะยกข้อต่อสู้ หรือข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีขึ้นอ้างได้ อันอาจกล่าวได้ว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางทะเล สามารถที่จะฟ้องร้องให้ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งให้รับผิดได้ภายใต้อนุสัญญา **Hague-Visby Rules** นี้ อันทำให้เกิดความเป็นธรรมขึ้นแก่ทั้งผู้ขนส่ง ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่ง ทั้งนี้เพราะมีความรับผิดภายใต้กำหนดอายุความเดียวกัน

31.2 อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 (Hamburg Rules)

31.21 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี

อนุสัญญา **Hamburg Rules** ได้แบ่งอายุความในการฟ้องร้องไว้ 2 เรื่อง เช่นเดียวกัน คือ

ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

สำหรับอายุความฟ้องร้องผู้ขนส่งนี้ อนุสัญญา **Hamburg Rules** ได้กำหนดให้มีการ ดำเนินการฟ้องร้องภายใน 2 ปี นับจากวันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของของ แล้ว หรือในกรณีที่ไม่มี การส่งมอบของให้เริ่มนับจากวันสุดท้ายที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ แต่ ทั้งนี้ไม่ให้นับวันที่เริ่มต้นแห่งกำหนดอายุความเข้ามารวมด้วย และอายุความดังกล่าวนี้อาจขยาย ออกไปได้ โดยผู้ถูกเรียกร้องจะต้องมีหนังสือแจ้งไปยังผู้เรียกร้องไม่ว่าเวลาใดๆ ในขณะที่อายุความ ยังคงดำเนินอยู่เพื่อขอขยายอายุความ⁶⁶

ในกรณีนี้จะเห็นได้ว่า กำหนดอายุความตามอนุสัญญา **Hamburg Rules** ได้ผ่อนคลาย ความเข้มงวดลงยิ่งกว่าอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** กล่าวคือ อนุสัญญา **Hamburg Rules** ได้ กำหนดให้อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นมีกำหนด 2 ปี ในขณะที่อนุสัญญา

⁶⁶Hamburg Rules 1978, Article 20

“1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations. ...”

Hague-Visby Rules กำหนดไว้เพียง 1 ปี เท่านั้น การที่อนุสัญญา **Hamburg Rules** ได้แก้ไขเรื่อง กำหนดอายุความดังกล่าวนี้ น่าจะมีผลมาจากการที่กำหนดอายุความ 1 ปี นั้นถือได้ว่าสั้นเกินไปในการที่จะให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมาเจรจาตกลงกัน⁶⁷ ทั้งนี้เนื่องจากหากกำหนดอายุความสั้นคู่สัญญาก็มักจะไม่นิยมเจรจาตกลงกัน แต่จะรีบทำการฟ้องคดีทันทีเพราะกลัวคดีจะขาดอายุความ เพราะหากมีการมาเจรจากัน แต่ในที่สุดยังไม่สามารถตกลงกันได้กำหนดอายุความก็อาจจะเดินไปจนใกล้จะขาดอายุความทำให้ไม่สามารถเตรียมคดีได้ครบถ้วน เพียงพอ หรือคดีอาจจะขาดอายุความไปแล้วก็เป็นได้ และนอกจากนี้อนุสัญญา **Hamburg Rules** ยังได้กำหนดให้มีการขยายอายุความออกไปอีกได้ โดยการให้ผู้ถูกเรียกร้องมีหนังสือแจ้งไปยังผู้เรียกร้อง ซึ่งจะเห็นว่ากำหนดอายุความตามอนุสัญญา **Hamburg Rules** นี้ก่อให้เกิดความเป็นธรรมอย่างยิ่งแก่ทุกฝ่าย คือ ทั้งฝ่ายผู้ส่ง และฝ่ายผู้ขนส่ง โดยในบางครั้งอาจจะไม่ต้องมีการฟ้องร้องคดีเลย เนื่องจากคู่สัญญาสามารถเจรจาตกลงยุติข้อพิพาทกันได้

ข. อายุความฟ้องไล่เบี้ยเอา กับบุคคลภายนอก

สำหรับการฟ้องคดีบุคคลภายนอกเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนนี้ ตามอนุสัญญา **Hamburg Rules** ได้กำหนดไว้ว่าอาจทำการฟ้องร้องได้แม้จะเกินกำหนดอายุความตามที่บัญญัติไว้ในวรรคก่อนแล้ว (เกินกำหนดอายุความ 2 ปี) ทั้งนี้ต้องยื่นฟ้องภายในกำหนดเวลาที่อนุญาตไว้โดยกฎหมายของรัฐซึ่งดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีนั้น อย่างไรก็ตามก็ระยะเวลาที่อนุญาตไว้จะต้องไม่น้อยกว่า 90 วัน นับแต่วันที่ได้มีการตกลงเพื่อยุติข้อพิพาทกัน หรือเมื่อได้รับหมายเรียกในคดีที่ถูกฟ้อง⁶⁸

31.22 มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ

จากที่ได้กล่าวไปแล้วว่ามูลเหตุแห่งการฟ้องร้องคดีนั้น มีทั้งมูลเหตุที่เกิดจากสัญญา และมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิด ซึ่งโดยปกติการขนส่งของทางทะเลก็จะต้องมีการทำสัญญา รับขนของทางทะเลกันเป็นปกติ ดังนั้นหากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นการฟ้องร้องก็มักจะเป็นการฟ้องร้องโดยอาศัยมูลเหตุจากสัญญาเป็นส่วนใหญ่

⁶⁷WE Astle. (1981). The Hamburg Rules. p.138

⁶⁸Hamburg Rules 1978, Article 20 “...5.An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself.”

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในอนุสัญญา **Hamburg Rules** แล้วก็จะพบว่า อนุสัญญา **Hamburg Rules** ได้บัญญัติไว้ว่า การฟ้องคดีใดๆ ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ให้เป็นอันขาดอายุความ หากไม่มีการฟ้องคดีหรือเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการภายในกำหนด 2 ปี⁶⁹ คำว่า “การฟ้องคดีใดๆ” (**any action**) ในที่นี้หมายความถึง การฟ้องคดีที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะมิมูลเหตุมาจากสัญญา ละเมิด หรือโดยประการอื่น และบทบัญญัติที่บัญญัติไว้ให้สามารถนำเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ ไปใช้ในการฟ้องคดีใดๆ ต่อผู้ขนส่งที่เกี่ยวกับการสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าที่สัญญารับขนของทางทะเลนี้ครอบคลุมถึง รวมทั้งเกี่ยวกับความล่าช้าในการส่งมอบไม่ว่าการฟ้องคดีนั้นจะมีมูลฐานมาจากสัญญา หรือการละเมิด หรือโดยประการอื่น⁷⁰ ดังนี้จึงทำให้เห็นได้ว่า มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้อนุสัญญา **Hamburg Rules** นี้ สามารถฟ้องได้ทั้งคดีที่มีมูลเหตุมาจากสัญญา และมูลเหตุที่เกิดจากการกระโดยละเมิด⁷¹

31.23 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง ภายใต้กำหนดอายุความ

สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ อนุสัญญา **Hamburg Rules** ได้กำหนดไว้ว่า การฟ้องคดีใดๆ ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ ให้เป็นอันขาดอายุความ หากไม่มีการฟ้องคดีหรือเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการภายในกำหนด 2 ปี⁷² จากกรณีนี้จะเห็นได้ว่าอนุสัญญา **Hamburg Rules** ได้กำหนดประเภทของสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งไว้ในลักษณะที่กว้างมาก โดยใช้คำว่า “เกี่ยวกับการรับขนของ” (**relating to carriage of goods**) ซึ่งไม่จำกัดเฉพาะความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเท่านั้น แต่ยังรวมถึงกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการรับขนทั้งหมด อาทิเช่น สิทธิเรียกร้องเพื่อการไม่ปฏิบัติตามสัญญา รับขนของทางทะเล เช่น ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่นำเรือมาบรรทุกของ ทำให้ผู้ส่งได้รับความเสียหาย

⁶⁹ Hamburg Rules 1978, Article 20 paragraph 1 “Any action relating to carriage of goods under this Convention is time barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years...”

⁷⁰ Hamburg Rules 1978, Article 7 paragraph 1 “The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise...”

⁷¹ S. Markabady. The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea. p.96

⁷² Hamburg Rules 1978, Article 20 paragraph 1

เนื่องจากผู้ส่งของอาจจะต้องไปว่าจ้างผู้ขนส่งรายอื่นให้มาทำการขนส่งของแทน ซึ่งผู้ส่งของจะต้องเสียเวลามากขึ้น และอาจทำให้ไปส่งของให้ผู้ซื้อไม่ทันกำหนดเวลา ทำให้อาจต้องเสียค่าปรับให้แก่ผู้ซื้อ

31.24 การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดชอบในคดีรับขนของทางทะเล ภายใต้กำหนดอายุความ

นอกจากผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่ขนส่งแล้ว อนุสัญญา **Hamburg Rules** ก็ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งจริง (**actual carrier**) ซึ่งก็คือ ผู้ที่รับมอบหมายจากผู้ขนส่ง (**carrier**) ให้ทำการรับขนของแทน หรือรับขนของในช่วงใดช่วงหนึ่งของระยะทางทั้งหมดต้องรับผิดชอบด้วย โดยกำหนดว่าบทบัญญัติทั้งหลายภายใต้อนุสัญญานี้ที่ใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้นำไปใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งจริงด้วย⁷³

อย่างไรก็ดี บุคคลที่เกี่ยวข้องในคดีรับขนของทางทะเลก็ไม่ได้มีแต่เพียงผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งจริงเท่านั้นหากแต่ยังมีลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งจริงด้วย แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในอนุสัญญา **Hamburg Rules** แล้วกลับไม่พบมาตราใดเลยที่บัญญัติให้สามารถฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ขนส่งจริงไว้โดยตรง แต่ก็พอที่จะอนุมานได้ดังเช่นในอนุสัญญา **Hague-Visby Rules**) โดยอนุสัญญา **Hamburg Rules** ได้กำหนดว่าในกรณีที่มีการฟ้องคดีต่อลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งหากลูกจ้างหรือตัวแทนผู้นั้นสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำให้ภายในขอบอำนาจในทางการที่จ้าง ก็มีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้ หรือข้อจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะอ้างภายใต้สัญญานี้ไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนได้⁷⁴ ในกรณีนี้ก็เหมือนกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** กล่าวคือ แม้อนุสัญญา **Hamburg Rules** จะไม่ได้บัญญัติเอาไว้โดยตรงว่าให้ฟ้องลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ แต่การที่บัญญัติไว้เช่นนี้ก็เท่ากับเป็นการบอกว่าลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งอาจถูกฟ้องเป็นคดีได้นั่นเอง เช่นเดียวกับกรณี

⁷³ Hamburg Rules 1978, Article 10 paragraph 2 “..All provision of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraph 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier. ..”

⁷⁴ Hamburg Rules 1978, Article 7 paragraph 2 “...If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention...”

ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริง อนุสัญญา **Hamburg Rules** ก็ได้กำหนดไว้ให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ไปใช้บังคับกับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงด้วย⁷⁵

ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเล นอกจากจะสามารถฟ้องร้องผู้ขนส่ง (**carrier**) ผู้ขนส่งจริง (**actual carrier**) ให้รับผิดชอบได้แล้ว ยังสามารถที่จะฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงให้รับผิดชอบได้อีกด้วย ภายใต้อนุสัญญา **Hamburg Rules** นี้ได้ ซึ่งส่งผลเกิดความเป็นธรรม ความเท่าเทียมกันขึ้น ระหว่างผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจริง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริง ทั้งนี้เนื่องจากมีความรับผิดชอบภายใต้กำหนดอายุความเดียวกันนั่นเอง

3.2 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศ

3.2.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1992 ของประเทศญี่ปุ่น (The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992)

ประเทศญี่ปุ่นได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา **Hague Rules 1924** เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 1957 และได้มีการออกพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Act No.172 of June 13, 1957) เพื่ออนุวัติการอนุสัญญา **Hague Rules** หลังจากนั้นก็ได้มีการให้สัตยาบัน **SDR Protocol** เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 1979 และในปี 1992 ก็ได้ให้สัตยาบัน **1968 Protocol (Visby amendments)** นอกจากนี้ยังได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 1992 ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 1993⁷⁶

บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1992 ของประเทศญี่ปุ่นดังกล่าวนี้ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลจากท่าเรือที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ ไปยังท่าเรือปลายทางซึ่งอยู่นอกเขตประเทศญี่ปุ่น โดยหน้าที่ของผู้ขนส่งในการดูแลรักษาของที่ขนส่งนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหาย หรือส่งมอบซ้่าแห่งของที่ตนรับขน อันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของตน หรือของลูกจ้างของตนในการรับของ การบรรทุกของ การเก็บรักษา การขนส่ง การดูแลรักษา การขนของขึ้นจากเรือ และการส่งมอบของ⁷⁷ โดยทั้งนี้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะสามารถฟ้องผู้ขนส่ง หรือ

⁷⁵ Hamburg Rules 1978, Article 10 paragraph 2

⁷⁶ www.mcgill.ca/files/maritimelaw/japan.pdf

⁷⁷ The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 3(1) "The carrier shall be liable for the loss, damage or delayed arrival of the goods which is caused by his own or his servant's negligence for the receipt, loading, stowage, carriage, custody, discharge and delivery of such goods. ..."

บุคคลที่เกี่ยวข้องภายใต้กำหนดอายุความเท่าใด และในกรณีใดที่อยู่ภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวข้างนั้น อาจแยกพิจารณาออกเป็นประเด็น ดังนี้ คือ

321.1 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่น⁷⁸ ได้แบ่งอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้ 2 เรื่อง คือ

ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

กฎหมายได้บัญญัติถึงกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้มีกำหนด 1 ปี นับจากวันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของนั้น กล่าวคือ กำหนดอายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดชอบในการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหาย จะต้องฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ อย่างไรก็ตาม กำหนดอายุความดังกล่าวนี้อาจขยายออกไปได้ โดยความตกลงของผู้สัญญาภายหลังจากที่ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งได้เกิดขึ้นแล้ว⁷⁸

ข. อายุความฟ้องร้องไล่เบี่ยเอา กับบุคคลภายนอก

สำหรับอายุความในการฟ้องร้องไล่เบี่ยเอา กับบุคคลภายนอกนี้ กฎหมายได้กำหนดให้การฟ้องคดีบุคคลภายนอกเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนนี้ อาจทำการฟ้องร้องได้แม้จะเกินกำหนดอายุความ 1 ปีแล้ว (หรือ กรณีที่มีการขยายอายุความออกไป ถ้าผู้ขนส่งและบุคคลภายนอกนั้นได้ตกลงกันในขยายอายุความนั้น) แต่ทั้งนี้ต้องได้กระทำภายใน 3 เดือน นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ชดใช้ค่าเสียหายไป หรือนับแต่วันที่ผู้ขนส่งถูกฟ้อง⁷⁹

⁷⁸ The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 14 “(1) The carrier shall be discharged from his liability for the goods unless a legal suit is brought within one year from the date of delivery of the goods (or the date when the goods should have been delivered in the case of the total loss of the goods) . (2) The one year period under the preceding paragraph may be extended by mutual agreement of the parties only after the damage to the goods has occurred.”

⁷⁹The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 14 (3) “Where the carrier has further consigned the transport of the goods to a third party, if the carrier has indemnified the damages or a legal suit has been brought against him within the period specified in paragraph (1), the third party’s liability for the goods shall not be discharged even after the expiration of the period specified in paragraph (1) (or the extended period if the period specified in paragraph (1) has been extended by the mutual agreement of the carrier and the

321.2 มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ

เป็นที่ทราบกันดีว่ามูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องร้องนั้น มีทั้งมูลเหตุตามสัญญาและมูลเหตุจากการกระทำละเมิด สำหรับกฎหมายรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นนี้ บุคคลผู้ได้รับความเสียหายนอกจากจะฟ้องร้องให้รับผิดชอบในมูลสัญญาได้แล้ว ก็ยังอาจฟ้องร้องโดยอาศัยมูลละเมิดได้ด้วย ทั้งนี้เนื่องจากพิจารณาบทบัญญัติที่กำหนดว่า ให้นำบทบัญญัติในมาตรา 3 (2), มาตรา 11 (4), มาตรา 12 ทวิ ถึง มาตรา 14 และมาตรา 20 (2) (ในกรณีนี้รวมทั้งเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องคดีด้วย) มาใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งเพราะการกระทำละเมิดของตนด้วยโดยอนุโลม⁸⁰

กรณีนี้หมายความว่า หากของที่ขนส่งนั้นเสียหายไปเนื่องจากการขนส่ง บุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายอาจจะฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดโดยอาศัยมูลละเมิดได้ ทั้งนี้ภายใต้กำหนดอายุความดังที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1992

321.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ จะเห็นได้ว่ากฎหมายใช้คำว่า “...liability for the goods...” หรือหมายความว่า ความรับผิดเกี่ยวกับของที่ขนส่ง โดยไม่ได้จำกัดว่า จะต้องเฉพาะความรับผิดเพื่อการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำเท่านั้น แต่อาจยังรวมสิทธิเรียกร้องอื่นๆ ที่ผู้ขนส่งต้องรับผิด หากความรับผิดนั้นเกี่ยวกับของที่ขนส่งด้วย⁸¹

third party under the preceding paragraph), until the expiration of three months commencing from the day when the carrier has compensated the damages or a legal suit has been brought against him”

⁸⁰ The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 20 bis “ (1) The provisions of paragraph (2) of Article 3, paragraph (4) of Article 11, Articles 12 bis to 14 and paragraph (2) of the preceding Article shall apply mutatis mutandis to the carrier’s liability for damage to the goods caused by his tort against the shipper, receiver, or holder of the bill of lading

⁸¹ The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 14 “ (1) The carrier shall be discharged from his liability for the goods unless a legal suit is brought within one year from the date of delivery of the goods (or the date when the goods should have been delivered in the case of the total loss of the goods). ...”

3.21.4 การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดชอบของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุ

ความ

สำหรับบุคคลที่อาจถูกฟ้องร้องให้ต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นนี้ โดยหลัก ก็คือ ผู้ขนส่ง ส่วนในกรณีของบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขน กฎหมายไม่ได้มีการกำหนดเอาไว้อย่างชัดเจน แต่อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามกฎหมายดังกล่าวนี้แล้ว ก็จะพบว่าลูกจ้างของผู้ขนส่ง ก็อาจถูกฟ้องให้รับผิดชอบ เช่นเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติที่ว่า หากผู้ขนส่งนั้นหลุดพ้นจากความรับผิด หรือได้รับการบรรเทาความรับผิด...., ลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดชอบเพื่อละเมิดต่อผู้ส่งของ ผู้รับของ หรือผู้ทรงใบตราส่ง ย่อมหลุดพ้น หรือได้รับการบรรเทาความรับผิดเพียงเท่าที่ผู้ขนส่งได้รับ⁸²

จะเห็นได้ว่า กฎหมายใช้คำว่า “ลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดชอบเพื่อละเมิดต่อผู้ส่งของ ผู้รับของ หรือผู้ทรงใบตราส่ง” (.... the tort liability of the carrier’s servant to shipper, receiver, or holder of the bill of lading for damage to the goods...) ซึ่งหมายความว่า บุคคลผู้ต้องเสียหายจากสินค้าที่ขนส่งนี้ อาจจะฟ้องให้ลูกจ้างของผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบภายใต้กำหนดอายุความตามกฎหมายดังกล่าวนี้ได้ หากลูกจ้างของผู้ขนส่งได้กระทำละเมิดขึ้นนั่นเอง

3.22 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน ค.ศ.1992 (Maritime Code of The People’s Republic of China,1992)

ประเทศจีนมิได้ให้สัตยาบันในอนุสัญญาใดๆ ไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญา Hague Rules, Hague-Visby Rules หรือ อนุสัญญา Hamburg Rules และมีได้บัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลแยกต่างหากไว้เป็นการเฉพาะ แต่ได้บัญญัติรวมไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ (Maritime Code of The People’s Republic of China) ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 1992 ซึ่งมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 กรกฎาคม 1993 โดยอยู่ใน Chapter IV ว่าด้วยเรื่อง Contract of Carriage of Goods by sea และใน Chapter XIII ว่าด้วยเรื่อง Limitation of Time แต่ทั้งนี้ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนก็ได้มีการนำเอาหลักการเรื่องการรับขนของทางทะเลมาจากอนุสัญญา Hague Rules, Hague-Visby Rules และอนุสัญญา Hamburg Rules⁸³

⁸² The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 20 bis “ .. (2) Where the carrier’s liability for the goods is relieved or lessened, the tort liability of the carrier’s servant to shipper, receiver, or holder of the bill of lading for damage to the goods shall also be relieved or lessened to the same extent as the carrier’s liability is relieved or lessened ..”

⁸³ <http://www.anu.edu.au/law/pub/icl/material.html>

สำหรับหน้าที่หลักของผู้ขนส่งของทางทะเลนั้น ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีนได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องจัดเตรียมเรือให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมแก่การเดินทางเรือ (Seaworthy) จัดหาคนประจำเรือ อุปกรณ์และสิ่งจำเป็นแก่เรือ จัดสถานที่ ห้องเย็น และส่วนอื่นๆ ของเรือสำหรับบรรทุกทำให้เหมาะสมและปลอดภัยสำหรับที่จะรับสินค้า ขนส่งและเก็บรักษาสินค้า⁸⁴

หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหายแห่งของที่ตนรับขน โดยประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีน ได้แบ่งขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งออกเป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ของที่ขนส่งถูกบรรทุกลงในตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบตั้งแต่รับของเข้ามาในความดูแล ณ ท่าต้นทาง จนกระทั่งถึงท่าปลายทางที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ส่วนกรณีที่ไม่ได้บรรทุกของในตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบตั้งแต่เวลาที่ได้บรรทุกสินค้าลงเรือ จนถึงเวลาที่ได้ออกขนถ่ายของขึ้นจากเรือ⁸⁵

สำหรับประเด็นในเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเล และบทบัญญัติอื่นๆ ที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวนี้ ผู้เขียนจะขอแยกพิจารณาออกเป็นประเด็น ดังนี้ กล่าวคือ

3.2.2.1 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี

ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีน ได้แบ่งกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้ 2 กรณี คือ

ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

กฎหมายได้กำหนดอายุความให้ฟ้องร้องผู้ขนส่งเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลไว้มีกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือควรจะได้มีการส่งมอบของ⁸⁶

ข. อายุความฟ้องร้องบุคคลภายนอก

สำหรับอายุความในการฟ้องร้องไล่เบี้ยเอาากับบุคคลภายนอกนี้ ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีนได้กำหนดไว้ให้ฟ้องร้องภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ได้มีการตกลงยุติข้อพิพาทกัน หรือเมื่อได้รับหมายเรียกในคดีที่ถูกต้อง⁸⁷

⁸⁴See Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 47.

⁸⁵See Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 46

⁸⁶Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 257 "The Limitation period for claims against the carrier with regard to the carriage of goods by sea is one year, counting from the day on which the goods were delivered or should have been delivered by the carrier....."

3.2.2.2 มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับมูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องร้องภายใต้กำหนดอายุความตามประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนนี้ ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนได้กำหนดให้สามารถฟ้องได้ทั้งมูลเหตุตามสัญญา และมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำโดยละเมิด โดยพิจารณาตามบทบัญญัติที่บัญญัติว่า “ข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายนี้ให้ใช้บังคับแก่สิทธิเรียกร้องใดๆอันเกี่ยวกับความสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าแห่งของที่ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล ไม่ว่าผู้เรียกร้องนั้นจะเป็นคู่สัญญาหรือไม่ก็ตาม หรือไม่ว่าการกระทำนั้นจะเกิดจากสัญญาหรือจากการกระทำละเมิดก็ตาม...”⁸⁸

กล่าวคือ แม้ว่าบทบัญญัติดังกล่าว จะไม่ได้บัญญัติไว้โดยตรงว่าบุคคลผู้ได้รับความเสียหาย หรือผู้เรียกร้องสามารถฟ้องคดีได้โดยอาศัยมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำโดยละเมิดก็ตาม แต่ก็ได้บัญญัติไว้ในทำนองว่าผู้ขนส่งสามารถอ้างข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายได้หากตนถูกฟ้องเป็นคดีไม่ว่าจะโดยเหตุสัญญาหรือโดยละเมิด ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของผู้ขนส่ง สามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งได้

อย่างไรก็ดี แม้ว่าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายจะสามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งโดยอาศัยมูลเหตุจากการกระทำโดยละเมิดได้ก็ตาม แต่ก็ต้องอยู่ภายในเงื่อนไขที่ว่าเหตุแห่งการละเมิดนั้นจะต้องเกี่ยวกับความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าแห่งของที่ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของทางทะเลด้วย หากไม่เกี่ยวแล้วบุคคลผู้ได้รับความเสียหายก็ไม่สามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งได้

⁸⁷ Maritime Code of The People’s Republic of China, 1992. Article 257 “..... Within the limitation period or after the expiration thereof, if the person allegedly liable has brought up a claim of recourse against a third person, that claim is timebarred at the expiration of 90 days, counting from the day on which the person claiming for the recourse settled the claim, or was served with a copy of the process by the court handling the claim against him.....”

⁸⁸ Maritime Code of The People’s Republic of China, 1992. Article 58 “The defence and limitation of liability provided for in this chapter shall apply to any legal action brought against the carrier with regard to the loss of or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage of goods by sea, whether the claimant is a party to the contract or whether the action is founded in contract or in tort...”

3223 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ

สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิกของ ประเทศจีนได้บัญญัติโดยใช้คำว่า “.....regard to the carriage of goods by sea...”⁸⁸ ซึ่งหมายความว่า เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล โดยไม่ได้จำกัดว่าจะต้องเฉพาะความรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้ช้ำแห่งของที่ขนส่งเท่านั้น แต่อาจยังรวมถึงสิทธิเรียกร้องอื่นๆที่ผู้ขนส่งต้อง รับผิดชอบหากสิทธิเรียกร้องนั้นเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลด้วย

3224 การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุ ความ

สำหรับบุคคลผู้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลนี้ โดยหลักแล้ว ก็คือ ผู้ขนส่งของ ทางทะเล และนอกจากผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดแล้ว ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิกของประเทศจีนยังได้ กำหนดมีผู้ขนส่งจริง (**actual carrier**) ซึ่งหมายถึง ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่ง ของทางทะเลแทน หรือเพียงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่งให้ต้องรับผิดด้วย โดยได้กำหนดว่า บทบัญญัติทั้งหลายที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้ประมวลกฎหมายนี้ให้นำมาใช้บังคับ แก่ผู้ขนส่งจริงด้วย⁹⁰

อย่างไรก็ดีในการรับขนของทางทะเลนั้น ไม่ได้มีเฉพาะแค่ผู้ขนส่งของทางทะเลผู้ทำ สัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ หรือผู้ขนส่งจริงเท่านั้น แต่ยังมีทั้งลูกจ้างและตัวแทนของ ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งจริงด้วย ซึ่งประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิกของประเทศจีนนี้ก็ได้บัญญัติเอาไว้ใน ทำนองว่า⁹¹ สามารถฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งจริงให้ต้องรับผิดได้โดย

⁸⁸ Maritime Code of The People’s Republic of China, 1992. Article 257 “The Limitation period for claims against the carrier with regard to the carriage of goods by sea is one year.....”

⁹⁰ Maritime Code of The People’s Republic of China, 1992. Article 61 “The provision with respect to the responsibility of the carrier contained in this Chapter shall be applicable to the actual carrier.....”

⁹¹ Maritime Code of The People’s Republic of China, 1992. Article 58 “The defence and limitation of liability provided for in this chapter shall apply to any legal action brought against the carrier with regard to the loss of or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage of goods by sea, whether the claimant is a party to the contract or whether the action is founded in contract or in tort

The provisions of the preceding paragraph shall apply if the action referred to in the preceding paragraph is brought against the carrier’s servant or agent, and the carrier’s servant or agent proves that his action was within the scope of his employment or agent”

พิจารณาบทบัญญัติที่กำหนดว่า ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิยกข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่บัญญัติอยู่ในประมวลกฎหมายนี้ขึ้นต่อสู้ได้ ในกรณีที่ดินถูกฟ้องคดีอันเกี่ยวกับความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ำแห่งของที่ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล ทั้งนี้เมื่อคนได้กระทำไปภายในขอบเขตแห่งการทางที่จ้าง หรือภายในขอบเขตแห่งการเป็นตัวแทน

Maritime Code of The People's Republic of China, 1992. Article 61 "The provision with respect to the responsibility of the carrier contained in this Chapter shall be applicable to the actual carrier. Where an action is brought against the servant or agent of the actual carrier, the provisions contained in paragraph 2 of Article 58 and paragraph 2 of Article 59 of this Code shall apply."

บทที่ 4

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความทั่วไปและในคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 พร้อมทั้งปัญหาที่เกิดขึ้น

ในบทที่แล้วได้กล่าวให้เห็นถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลและบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ ส่วนในบทนี้ผู้เขียนได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกำหนดอายุความทั่วไป กำหนดอายุความคดีรับขนของทางทะเลและบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทย พร้อมทั้งได้วิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการที่กฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยบัญญัติไว้ไม่สมบูรณ์ ครบถ้วน และผู้เขียนได้นำเอาหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศดังกล่าวมาศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศไทยเพื่อให้เห็นถึงความแตกต่างที่กฎหมายไทยยังขาดอยู่

41. หลักเกณฑ์เรื่องอายุความทั่วไป

41.1 มูลเหตุของการกำหนดอายุความ

สำหรับบทบัญญัติเรื่องอายุความตามกฎหมายไทยนั้นมีอยู่ในพระโอัยการตามกฎหมายเก่า ตั้งแต่สมัยอยุธยา ซึ่งการกำหนดอายุความนั้นก็จะมีขึ้นอยู่กับลักษณะของสัญญาว่าสัญญานั้นเป็นสัญญาลายลักษณ์อักษร หรือเป็นทรัพย์สินสัญญา ในกรณีที่เป็นสัญญาลายลักษณ์อักษร สัญญานั้นจะต้องทำเป็นหนังสือ ดังนั้นจึงเป็นสัญญาที่มีเอกสารแสดงความผูกพันของลูกหนี้ไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการที่จะต้องผูกพันกันเป็นเวลานานๆ และไม่มีมูลหนี้มาจากการยึดถือทรัพย์สินของผู้อื่นไว้ สัญญาประเภทนี้จะไม่มีกำหนดอายุความ ความผูกพันของคู่สัญญาก็จะมีอยู่ตราบเท่าที่สัญญายังมีได้ถูกทำลายลงหรือหนี้สินยังมีได้มีการชำระ และเนื่องจากสัญญาลายลักษณ์อักษรเป็นสัญญาที่ต้องมีเอกสาร เพราะฉะนั้นหากสัญญานั้นไม่มีอยู่ เจ้าหนี้ก็ไม่อาจที่จะบังคับชำระหนี้เอาจากลูกหนี้ได้ ต่อมาในสมัยพระเจ้าท้ายสระได้มีการกำหนดอายุความไว้ 10 ปี ในลักษณะสัญญาคู่ และเมื่อมีการชำระกฎหมายพระโอัยการ จึงได้มีการนำมาบัญญัติแทรกไว้ในพระโอัยการนี้

ในกรณีของทรัพย์สัญญา เช่น สัญญาฮีม ฝาก เช่า แลกเปลี่ยน เป็นต้นนั้น เป็นสัญญาที่มีความสัมพันธ์ในลักษณะเหนือทรัพย์ กล่าวคือ เป็นกรณีที่บุคคลหนึ่งอาจต้องผูกพันต่อบุคคลอื่นด้วยเหตุที่ว่าบุคคลนั้นได้ส่งมอบทรัพย์สินให้แก่ตนโดยมิได้มีเจตนาที่จะสละกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้น แต่มีเจตนาจะบังคับให้ส่งคืนทรัพย์นั้นภายในกำหนดชั่วระยะเวลาหนึ่ง หรือให้กระทำการอื่นเป็นการตอบแทน ดังนั้นสัญญาในลักษณะทรัพย์สัญญานี้จึงจะต้องมีกำหนดเวลาในการเรียกคืนทรัพย์สิน ซึ่งหากไม่ใช่สิทธิภายในกำหนดอายุความทรัพย์นั้นก็ต้องตกเป็นของผู้รับมอบ และเจ้าของเดิมก็จะเสียสิทธิในทรัพย์นั้น อันเป็นเหตุให้ความผูกพันทางสัญญาจะบังคับซึ่งกำหนดอายุความของทรัพย์สัญญาเหล่านี้ได้มีการกำหนดไว้ในพระไอยการลักษณะรับฟ้องบทที่ 11 ต่อมาในสมัยรัตนโกสินทร์ในรัชกาลที่ 1 เมื่อพ.ศ.2347 ได้มีการรวบรวมกฎหมายเก่าในอดีตมาทำการชำระครั้งใหญ่แล้วตั้งชื่อใหม่ว่า กฎหมายตราสามดวง โดยบทบัญญัติเรื่องอายุความก็ยังคงปรากฏอยู่ จนกระทั่งในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ.2466 ได้มีการจัดทำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ฉบับแรกของประเทศไทยในบรรพ 1 และบรรพ 2 และได้มีประกาศใช้ในปี พ.ศ.2468 พร้อมกับ บรรพ 3 โดยบทบัญญัติในเรื่องอายุความได้ปรากฏอยู่ในบรรพ 1 ลักษณะ 6 เริ่มตั้งแต่มาตรา 163 ถึง มาตรา 193 จนกระทั่งปี 2535 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติให้ใช้บทบัญญัติบรรพ 1 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ได้ตรวจชำระใหม่ โดยบทบัญญัติเรื่องอายุความก็ยังคงปรากฏอยู่ในบรรพ 1 ลักษณะ 6 เริ่มตั้งแต่มาตรา 193/1 ถึง มาตรา 193/35⁹⁸

บทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยอายุความนี้ มีความสำคัญต่อการทำนิติกรรมสัญญา ระหว่างเจ้าหนี้และลูกหนี้อย่างมาก เนื่องจากหากเจ้าหนี้ไม่ใช้สิทธิเรียกร้องตามกำหนดระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ ก็จะส่งผลให้หนี้ตามนิติกรรมสัญญานั้นขาดอายุความ ทำให้เจ้าหนี้ไม่อาจใช้สิทธิเรียกร้องเอาประโยชน์จากหนี้นั้นได้ ในทางตรงกันข้ามเมื่อหนี้ขาดอายุความแล้ว แต่ลูกหนี้เพิกเฉย มิได้ใส่ใจที่จะโต้แย้ง แล้วเจ้าหนี้มาใช้สิทธิเรียกร้องบังคับเอาหนี้ตามนิติกรรมสัญญานั้น ซึ่งหากลูกหนี้ชำระหนี้ไป ก็จะเป็นการชำระหนี้ในหนี้ที่ขาดอายุความซึ่งลูกหนี้ไม่อาจจะเรียกคืนได้

⁹⁸ กัทรกรรม จีรเชียรนาถ. (2543). สิทธิเรียกร้องที่ขาดอายุความ. หน้า 45.

กล่าวโดยสรุป สำหรับความสำคัญของการที่จะต้องมีกำหนดอายุความนั้น⁹⁴ มีดังนี้
คือ

ในแง่ของรัฐ การกำหนดเรื่องอายุความไว้เป็นนิติบัญญัติของรัฐที่จะก่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงแน่นอนในสิทธิต่างๆของบุคคล อันเป็นการปรามมิให้นำเรื่องราวที่เกิดขึ้นมาช้านานแล้วมาฟ้องร้องต่อกัน เพราะเรื่องที่เกิดมานานแล้วนั้น ย่อมเป็นการยุ่งยากมากสำหรับเจ้าหน้าที่ และลูกหนี้ในการที่จะหาพยานหลักฐานมาพิสูจน์ต่อสู้กัน เนื่องจากพยานหลักฐานนั้นอาจจะสูญหาย หรือคลาดเคลื่อนไปได้ ซึ่งทำให้การวินิจฉัยคดีนั้นเกิดความไม่เป็นธรรม กฎหมายจึงกำหนดเรื่องอายุความไว้เพื่อตัดปัญหาเหล่านี้

ในแง่ของเจ้าหน้าที่ จะเห็นได้ว่าการที่กฎหมายกำหนดเรื่องอายุความไว้ ก็เพื่อเป็นโทษสำหรับเจ้าหน้าที่ที่ปล่อยปละละเลยไม่ใช้สิทธิเรียกร้องของตน ภายในกำหนดอายุความตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งทำให้ลูกหนี้เกิดสิทธิปฏิเสธขึ้น โดยลูกหนี้ไม่จำเป็นต้องชำระหนี้ในหนี้ที่ขาดอายุความนั้น ดังนั้นกำหนดอายุความจึงเป็นเครื่องกระตุ้นให้เจ้าหน้าที่ต้องรีบขวนขวายใช้สิทธิเรียกร้องของตนภายในกำหนด

ในแง่ของลูกหนี้ หากกฎหมายไม่ได้กำหนดอายุความไว้ ก็จะทำให้ลูกหนี้ไม่อาจจะทราบได้ว่าระยะเวลาที่ตนจะต้องรับผิดชอบสิ้นสุดเมื่อไหร่ ซึ่งลูกหนี้จะต้องรับผิดชอบโดยไม่มีวันสิ้นสุด ดังนั้นกำหนดอายุความจึงเป็นการช่วยให้ลูกหนี้ทราบถึงขอบเขตที่ตนจะต้องรับผิดชอบ อีกทั้งยังเป็นการปลดเปลื้องภาระของลูกหนี้ในอันที่จะต้องเก็บหลักฐานในการชำระหนี้ไว้ โดยลูกหนี้ไม่จำเป็นต้องเก็บหลักฐานเหล่านั้นไว้ตลอด เพราะเมื่อพ้นกำหนดอายุความตามกฎหมายแล้ว ลูกหนี้ก็สามารถปฏิเสธการชำระหนี้ได้ด้วยเพียงแต่ยกข้อต่อสู้ว่าหนี้ขาดอายุความเท่านั้น

41.2 ความหมายของอายุความ

อายุความ หมายถึง ระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้เพื่อให้คู่กรณีใช้สิทธิเรียกร้องต่อกัน โดยเป็นการใช้สิทธิเรียกร้องทางศาล และหากมิได้ใช้สิทธิเรียกร้องภายในกำหนดระยเวลานานแล้ว ย่อมส่งผลให้คู่กรณีสิ้นสิทธิเรียกร้องต่อกัน หรือที่เรียกว่า “คดีขาดอายุความ”⁹⁵

⁹⁴ กำชัย จงจักรพันธ์. (2547). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยระยะเวลาและอายุความ. หน้า 85.

⁹⁵ ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2546). ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นิติกรรม. หน้า 268.

เมื่อเจ้าหนีนำคดีที่ขาดอายุความมาฟ้องร้องต่อศาล ลูกหนีมียุติธรรมที่จะปฏิเสธโดยยกอายุความขึ้นต่อสู้เจ้าหนีนี้อาจไม่ต้องรับผิดชอบ เนื่องจากหนีมียุติธรรมที่ขาดอายุความแล้ว และศาลย่อมพิพากษายกฟ้องโจทก์ (เจ้าหนี้) เสีย แต่ถ้าลูกหนี้ไม่ได้ยกอายุความขึ้นต่อสู้ กฎหมายก็ห้ามศาลมิให้ยกเรื่องอายุความมาเป็นมูลเหตุยกฟ้อง ดังนี้จึงเห็นได้ว่าในเรื่องกำหนดอายุความนี้ ในคดีแพ่งกับคดีอาญา จะมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ ในคดีแพ่ง ถ้าลูกหนี้หรือจำเลย ไม่ได้ยกเรื่องอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้แล้ว ศาลจะยกเหตุคดีขาดอายุความมายกฟ้องคดีเองไม่ได้ แต่สำหรับคดีอาญา หากคดีนั้นขาดอายุความแล้ว ศาลมีอำนาจที่จะยกฟ้องคดีเองได้ แม้จำเลยจะไม่ได้ยกเรื่องอายุความขึ้นต่อสู้ก็ตาม⁹⁶

41.3 ประเภทของอายุความ

อายุความตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

41.3.1 อายุความได้สิทธิ (acquisitive prescription)

อายุความได้สิทธิ คือ อายุความที่ทำให้ได้สิทธิเมื่อได้ใช้สิทธินั้นครบระยะเวลาตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น เมื่อบุคคลใดได้ครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่น โดยสงบ เปิดเผย ด้วยเจตนาเป็นเจ้าของเป็นเวลาติดต่อกัน 10 ปี สำหรับอสังหาริมทรัพย์ หรือ 5 ปี สำหรับสังหาริมทรัพย์ บุคคลนั้นย่อมได้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 1382

41.3.2 อายุความเสียสิทธิ (extinctive prescription)

อายุความเสียสิทธิ คือ กำหนดเวลาที่ทำให้ผู้ทรงสิทธิต้องเสียสิทธิ เนื่องจากผู้ทรงสิทธิไม่ใช้สิทธิเรียกร้องภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้

สำหรับวัตถุประสงค์ของบทบัญญัติในเรื่องอายุความเสียสิทธินี้ เป็นเหตุผลอันเนื่องมาจากสภาพแห่งสิทธิเรียกร้องนั่นเอง รวมทั้งพยานหลักฐาน ตลอดจนการดำเนินการทางศาล และเพื่อประโยชน์ของลูกหนี้ นอกจากนี้ยังเป็นการลงโทษเจ้าหนี้ผู้ซึ่งไม่ยอมใช้สิทธิของตนที่มีอยู่ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

อย่างไรก็ดี สำหรับในเรื่องอายุความเสียสิทธินี้ แม้สิทธินั้นจะขาดอายุความฟ้องร้องก็จริง แต่ตัวสิทธินั้นยังคงมีอยู่โดยสมบูรณ์ เพียงแต่ขาดสิทธิเรียกร้องที่จะฟ้องร้องให้ชำระหนี้เท่านั้น เจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้ทรงสิทธิยังมีสิทธิได้รับชำระหนี้อยู่ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 188วรรค 2 ความว่า

⁹⁶ วิริยะ เกิดศิริ. (2517). นิติกรรม สัญญา และหนี้. หน้า 138

“...ถ้ามีการชำระหนี้ใดๆ ไปตามสิทธิเรียกร้องอันขาดอายุความแล้วเป็นราคามากน้อยเท่าใด ท่านว่าจะเรียกคืนหาได้ไม่ ถึงแม้ว่าการชำระหนี้นั้นจะได้ทำไปเพราะไม่รู้กำหนดอายุความ ก็เรียกคืนไม่ได้...”⁹⁷

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าอายุความได้สิทธิ กับอายุความเสียสิทธิ นั้นใช้กับสิทธิที่ต่างกัน เนื่องมาจากเจตนารมณ์ของอายุความทั้งสองต่างกัน กล่าวคือ อายุความได้สิทธิ จะใช้กับทรัพย์สิน เพราะการได้สิทธิโดยอายุความจะต้องมีการครอบครองทรัพย์ โดยสงบ เปิดเผย ด้วยเจตนาเป็นเจ้าของ ซึ่งเป็นการใช้สิทธิที่เป็นปรปักษ์กับเจ้าของเดิมโดยพิจารณาจากการเข้าครอบครองใช้สิทธิเป็นสำคัญ โดยไม่ควรถือว่าเจ้าของเดิมจะเพิกเฉยไม่ใช้สิทธิในทรัพย์ของตนนานเพียงใด ซึ่งจะต่างกับอายุความเสียสิทธิ โดยอายุความเสียสิทธิจะใช้กับสิทธิเรียกร้อง ซึ่งหากเจ้าของสิทธิ (เจ้าหนี้) ไม่ใช้สิทธิเรียกร้องภายในกำหนด ก็จะทำให้อายุความขาดลงและการที่ลูกหนี้ยกอายุความขึ้นต่อสู้ก็ไม่ใช่เป็นการใช้สิทธิที่เป็นปรปักษ์กับเจ้าหนี้ เป็นแต่เพียงว่าเจ้าหนี้เสียสิทธิแล้วเท่านั้น

41.4 การขยายหรือย่นอายุความ

บทบัญญัติว่าด้วยอายุความนี้ เป็นบทบัญญัติของกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังนั้นหากบุคคลไปทำการตกลงให้นอกเหนือไปจากที่กฎหมายกำหนดไว้ ข้อตกลงนั้นย่อมตกเป็นโมฆะ⁹⁸ หรืออาจกล่าวได้ว่าคู่กรณีจะตกลงกันเพื่อขยายหรือย่นอายุความไม่ได้⁹⁹ แต่อย่างไรก็ตามมีกรณีที่เป็นข้อยกเว้นให้สามารถขยายหรือย่นอายุความได้โดยบทบัญญัติของกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ กล่าวคือ

41.41 การขยายอายุความโดยกฎหมาย อันได้แก่¹⁰⁰

ก. การขยายอายุความเพราะเหตุคดีไม่อยู่ในอำนาจ หรือศาลให้ยกคำฟ้องโดยไม่ตัดสิทธิโจทก์ที่จะฟ้องคดีใหม่¹⁰¹

⁹⁷ แหล่งเดิม. หน้า 139.

⁹⁸ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 151.

⁹⁹ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/11.

¹⁰⁰ กำชัย จงจักรพันธ์. เล่มเดิม. หน้า 210-253.

¹⁰¹ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/17 วรรคสอง.

การขยายอายุความเพราะเหตุคดีไม่อยู่ในอำนาจศาล เป็นกรณีที่เจ้าหน้าที่ได้นำคดีไปฟ้อง ศาลที่ไม่มีอำนาจพิจารณาพิพากษา และศาลได้มีการประทับฟ้องไว้ไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใดก็ตาม ซึ่งหากต่อมาศาลได้ตรวจพบและมีคำสั่งไม่รับหรือคืนหรือมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ยกคำฟ้อง แต่ปรากฏว่าอายุความนั้น ได้ครบกำหนดไปแล้วในระหว่างการพิจารณา หรือจะครบกำหนดภายใน ทศสิบวันนับแต่วันที่คำพิพากษาหรือคำสั่งนั้นถึงที่สุด กฎหมายจึงขยายอายุความให้โดยอนุญาต ให้เจ้าหน้าที่มีสิทธิฟ้องคดีนั้นใหม่ได้ ซึ่งการที่กฎหมายบัญญัติไว้เช่นนี้ก็เนื่องจากเจ้าหน้าที่ได้ปล่อย ปล่อยละเลยที่จะใช้สิทธิเรียกร้องของตนแต่อย่างใด เพียงแต่ยื่นฟ้องผิดศาลไป ทั้งยังเป็นความผิด ของศาลอยู่ด้วยที่ประทับฟ้องไว้แต่แรก

สำหรับการขยายอายุความเพราะเหตุศาลให้ยกฟ้องโดยไม่ตัดสิทธิโจทก์ที่จะนำคดีมา ฟ้องใหม่นี้ แม้เวลาที่โจทก์นำคดีมาฟ้องใหม่อายุความนั้นจะได้ขาดไปแล้ว ตามหลักเกณฑ์เรื่องการ นำคดีมาฟ้องใหม่ ที่จะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยอายุความ แต่ กฎหมายก็ได้ขยายอายุความให้โจทก์สามารถนำคดีมาฟ้องใหม่ได้ ทั้งนี้ตามแต่ศาลจะเห็นสมควร

ข. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหน้าที่ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีล้มละลาย มอบ ข้อพิพาทให้อนุญาตศาลพิจารณา หรือกระทำการอื่นใดอันมีผลเป็นอย่างเดียวกันกับการฟ้องคดี แต่คดีไม่อยู่ในอำนาจ¹⁰²

การขยายอายุความในกรณีนี้มีเหตุผลในทำนองเดียวกับการขยายอายุความเพราะเหตุคดี ไม่อยู่ในอำนาจศาล เนื่องจากเจ้าหน้าที่ได้ใช้สิทธิเรียกร้องของตนภายในกำหนดอายุความแล้ว จึงไม่ สมควรไปลงโทษเจ้าหน้าที่ให้ต้องได้รับความเสียหาย สำหรับหลักเกณฑ์ในการขยายอายุความนี้ กฎหมายก็ให้นำเอาบทบัญญัติในเรื่องการขยายอายุความเพราะเหตุคดีไม่อยู่ในอำนาจศาลมาบังคับ ใช้โดยอนุโลม

ค. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้เยาว์ หรือบุคคลวิกลจริตไม่มีผู้แทน โดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาล¹⁰³

สำหรับเหตุผลของการขยายอายุความในกรณีนี้ เนื่องจากกฎหมายได้พิจารณาถึง ความสามารถของบุคคล ทั้งนี้เพราะผู้เยาว์หรือบุคคลวิกลจริตไม่สามารถที่จะใช้ความระมัดระวัง ดูแลรักษาผลประโยชน์ของตนได้อย่างเต็มที่โดยลำพัง ซึ่งอาจมีการปล่อยปละละเลยไม่ใช้สิทธิ

¹⁰² โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/18

¹⁰³ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/20

เรียกรื่องจนคดีขาดอายุความอันทำให้ตนต้องเสียหาย กฎหมายจึงต้องให้ความคุ้มครองบุคคลดังกล่าวนี้ กล่าวคือ ถ้าอายุความสิทธิเรียกร้องของบุคคลดังกล่าวจะครบกำหนดลงในขณะที่บุคคลดังกล่าวยังไม่ถึงความสามารถเต็มภูมิ หรือในระหว่าง 1 ปี นับแต่วันที่บุคคลดังกล่าวไม่มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาล กฎหมายให้ขยายอายุความออกไปโดยให้ถือว่าอายุความนั้นยังไม่ครบกำหนดจนกว่าจะครบ 1 ปี นับแต่วันที่บุคคลนั้นถึงความสามารถเต็มภูมิ หรือได้มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาลแล้วแต่กรณี¹⁰⁴

ง. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ ฟ้องร้องผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือผู้พิทักษ์¹⁰⁵

การขยายอายุความในกรณีนี้มีเหตุผลทำนองเดียวกับกรณีการขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้เยาว์ หรือบุคคลวิกลจริตไม่มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาล กล่าวคือ เนื่องจากผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถนั้น ไม่สามารถฟ้องคดีเองได้โดยลำพัง ต้องพึ่งผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือผู้พิทักษ์ แต่โดยเหตุที่ผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือผู้พิทักษ์นั้นมีผลประโยชน์ขัดกับตัวผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถเอง กฎหมายจึงเห็นว่าบุคคลดังกล่าวนี้คงไม่สามารถทำหน้าที่คุ้มครองรักษาผลประโยชน์ให้ในกรณีที่จะต้องมาฟ้องร้องเอาความกับตนเองได้ ดังนั้นกฎหมายจึงต้องให้ความคุ้มครองแก่ผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ กล่าวคือ ในกรณีที่อายุความฟ้องร้องผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือผู้พิทักษ์นั้น จะครบกำหนดลงในขณะที่ผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ ไม่มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาลหรือผู้พิทักษ์ กฎหมายได้ขยายอายุความออกไปโดยให้ถือว่าอายุความนั้นยังไม่ครบกำหนดจนกว่าจะครบ 1 ปี นับแต่วันที่บุคคลนั้นถึงความสามารถเต็มภูมิ กล่าวคือ บรรลุนิติภาวะ หรือหายจากการเป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ หรือได้มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาลหรือผู้พิทักษ์แล้วแต่กรณี

¹⁰⁴ ศักดิ์ สนองชาติ. เล่มเดิม. หน้า 660.

¹⁰⁵ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/21.

จ. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ลูกหนี้เป็นสามีภริยากัน¹⁰⁶

สำหรับเหตุผลในการขยายอายุความในกรณีนี้สืบเนื่องมาจากเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างสามีภริยา ทั้งนี้เพราะกฎหมายประสงค์จะให้สถาบันครอบครัวมีความเข้มแข็งไม่ต้องการให้สามีภริยาฟ้องร้องเป็นความกันอันจะทำให้เกิดความแตกร้างภายในครอบครัวขึ้น โดยกฎหมายยังได้บัญญัติห้ามมิให้สามีหรือภริยายึดทรัพย์สินของอีกฝ่ายหนึ่งในระหว่างที่ยังเป็นสามีภริยากัน¹⁰⁷ เพราะฉะนั้นหากสามีภริยามีสิทธิเรียกร้องต่อกัน แต่อายุความนั้นจะครบกำหนดก่อนหรือภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่การสมรสสิ้นสุดลง¹⁰⁸ กฎหมายก็ได้ขยายอายุความออกไปโดยถือว่าอายุความนั้นยังไม่ครบกำหนดจนกว่าจะครบ 1 ปี นับแต่วันที่การสมรสสิ้นสุดลง เพื่อมิให้สามีภริยาต้องรีบทำการฟ้องร้องกันในขณะที่เป็นสามีภริยากันอยู่

ฉ. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ถึงแก่ความตาย¹⁰⁹

เหตุที่กฎหมายขยายอายุความให้เจ้าหนี้ ทั้งในกรณีที่เจ้าหนี้หรือลูกหนี้ถึงแก่ความตายนั้น ก็เนื่องมาจากเมื่อบุคคลถึงแก่ความตายลงย่อมมีปัญหาเกี่ยวกับการรับมรดกและจัดการมรดกซึ่งจำเป็นจะต้องใช้เวลาในการดำเนินการพอสมควร เช่น เมื่อเจ้าหนี้ตายก็ต้องให้โอกาสแก่ทายาทหรือผู้จัดการมรดกของเจ้าหนี้ที่จะเข้ามาใช้สิทธิฟ้องร้อง หรือเมื่อลูกหนี้ตายก็ต้องให้โอกาสแก่เจ้าหนี้ในการที่จะสืบเสาะหาทายาท หรือผู้จัดการมรดกของลูกหนี้เพื่อดำเนินการฟ้องร้องต่อไป ดังนั้นจึงจำเป็นที่กฎหมายจะต้องมีการขยายอายุความให้¹¹⁰ ซึ่งกฎหมายได้กำหนดไว้ว่าอายุความสิทธิเรียกร้อง อันเป็นคุณหรือเป็นโทษแก่ผู้ตาย ถ้าจะครบกำหนดภายใน 1 ปี นับแต่วันตาย ก็ให้ขยายอายุความนั้นออกไปอีก 1 ปี นับแต่วันตาย โดยอายุความที่เป็นคุณแก่ผู้ตาย ก็คือ อายุความสิทธิเรียกร้องที่ผู้ตายเป็นลูกหนี้ อายุความที่เป็นโทษแก่ผู้ตาย ก็คือ อายุความสิทธิเรียกร้องที่ผู้ตายเป็นเจ้าของหนี้

¹⁰⁶ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/22.

¹⁰⁷ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1487.

¹⁰⁸ การสมรสสิ้นสุดลงด้วยเหตุ 3 ประการ คือ ความตาย การหย่า หรือศาลพิพากษาให้เพิกถอน

¹⁰⁹ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/23

¹¹⁰ ศักดิ์ สนองชาติ. แหล่งเดิม. หน้า 660.

ข. การขยายอายุความเพราะเหตุสุดวิสัย¹¹¹

เหตุผลของกฎหมายที่กำหนดให้มีการขยายอายุความเพราะเหตุสุดวิสัยนี้ เป็นเพราะกฎหมายเห็นว่าเจ้าหนี้มีได้ปล่อยปลดละเลยในการที่จะใช้สิทธิเรียกร้องของตน หากแต่มีเหตุสุดวิสัย¹¹² เข้ามาขัดขวางมิให้เจ้าหนี้สามารถบังคับสิทธิเรียกร้องของตนได้และอายุความจะสิ้นสุดในระหว่างนั้น กฎหมายจึงกำหนดให้มีการขยายอายุความออกไปได้อีก 30 วันนับแต่วันที่เหตุสุดวิสัยนั้นได้สิ้นสุดลงแล้ว

41.42 การยื่นอายุความโดยกฎหมาย

สำหรับในเรื่องการยื่นอายุความโดยกฎหมายนี้ ได้แก่ กรณีที่เจ้าหนี้มีสิทธิเรียกร้องต่อเจ้ามรดก หากสิทธิเรียกร้องนั้นมีกำหนดอายุความยาวกว่า 1 ปี กฎหมายห้ามมิให้เจ้าหนี้นั้นฟ้องร้องเมื่อพ้นกำหนด 1 ปี นับแต่เมื่อเจ้าหนี้ได้รู้หรือควรได้รู้ถึงความตายของเจ้ามรดก¹¹³

เหตุผลที่กฎหมายกำหนดให้ยื่นอายุความในกรณีนี้ เนื่องจากไม่ต้องการให้คดีเช่นนี้ต้องใช้ระยะเวลาเนิ่นนานเกินไป เพราะทายาทผู้รับมรดกหรือผู้จัดการมรดกจะได้ดำเนินการรวบรวมทรัพย์สิน ชำระหนี้ และแบ่งปันมรดกของผู้ตายให้เสร็จไปโดยไม่ชักช้า

42. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับบทบัญญัติเรื่องอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ในช่วงที่ประเทศไทยยังไม่มีกรออกกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลขึ้นใช้บังคับ แต่ก็มีข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลเกิดขึ้นอยู่เสมอ ซึ่งศาลไทยก็ได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นำเอาบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 ว่าด้วยการรับขนของ มาใช้กับคดีรับขนของทางทะเลในฐานะเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง แต่อย่างไรก็ตามการใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนของ กับคดีรับขนของทางทะเลซึ่งเป็นการขนส่งระหว่างประเทศนั้นก็จะเป็นการชนงระหว่งประเทศนั้นก็จะพบความไม่เหมาะสมในหลายๆเรื่องเนื่องจากบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้เป็นเรื่องของการรับขนของทั่วไปไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ ไม่ใช่บทบัญญัติเฉพาะสำหรับการรับขนของ

¹¹¹ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/19.

¹¹² “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า เหตุใดๆอันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบ หรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น

¹¹³ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1754 วรรคสาม.

ทางทะเล ในขณะที่ต่างประเทศไม่ว่าจะเป็นทางภาคพื้นยุโรป อังกฤษ อเมริกา ได้จัดให้มีกฎหมายพิเศษเฉพาะเรื่องการรับขนของทางทะเลแตกต่างกันหากจากการรับขนของภายในประเทศมาเป็นระยะเวลายาวนานแล้ว

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลใช้บังคับแล้ว คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2535 ซึ่งแม้ประเทศไทยจะไม่ได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา **Hague Rules 1924**, **Hague-Visby Rules 1968**, **Hague-Visby Rules 1979** และ **Hamburg Rules 1978** แต่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยนี้ก็มิที่มาจากอนุสัญญาดังกล่าว กล่าวคือ ทั้ง **Hague Rules 1924**, **Hague-Visby Rules 1968**, **Hague-Visby Rules 1979** และ **Hamburg Rules 1978** โดยได้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขโดยตัดเอาหลักกฎหมายปลีกย่อยตาม **Hague-Visby Rules** ออกไปบางข้อและให้เพิ่มหลักกฎหมายปลีกย่อยใน **Hamburg Rules** ขึ้นอีกหลายข้อ นอกจากนี้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลยังมีที่มาจากหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (**commercial code**) และกฎหมายพาณิชย์นาวี (**maritime law**) ของประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย เช่น ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น ไต้หวัน เกาหลี เป็นต้น¹¹⁴

ซึ่งนับแต่พระราชบัญญัตินี้ได้มีผลใช้บังคับ ก็ได้ส่งผลทำให้หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ถูกร้องให้รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายในการที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้านั้นมีความชัดเจนมากขึ้นกว่าในช่วงก่อนที่พระราชบัญญัติจะมีผลใช้บังคับ เนื่องจากแต่เดิมในช่วงที่ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในฐานะเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยี่งั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในลักษณะที่เคร่งครัดเพราะมีเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพียง 3 เหตุใหญ่ และเมื่อต้องรับผิดชอบก็ไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของตนได้โดยผลของกฎหมาย เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะจำกัดความรับผิดชอบได้ ยกเว้นในเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบโดยผลของข้อตกลงโดยชัดแจ้งระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่ง¹¹⁵

สำหรับขอบเขตของการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้จะใช้บังคับแก่สัญญาการรับขนของทางทะเลที่เป็น

¹¹⁴ไพฑูริศ เอกจริยกร ข เล่มเดิม.

¹¹⁵แหล่งเดิม. หน้า 77.

1. การขนส่งของทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือ

2. การขนส่งของทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร มายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร¹¹⁶

หรืออาจกล่าวได้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ จะใช้กับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยเท่านั้น โดยไม่ว่าคู่สัญญานั้นจะมีสัญชาติใด แต่หากเป็นการขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักรด้วยกัน ก็จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ยังไม่ใช้บังคับกับสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ (**charter party**) เนื่องจากการจุดมุ่งหมายของสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือนี้ จะไม่ได้มุ่งอยู่ที่การขนส่งของเท่านั้น แต่จะมุ่งที่ระวางเรือและตัวเรือซึ่งการใช้ประโยชน์จากตัวเรือตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกเรือ จะเป็นการดำเนินธุรกิจแบบเรือจร (**tramping**) คือ เป็นการเดินเรือที่ไม่มีเส้นทางเดินเรือประจำที่บรรทุกสินค้าเพื่อนำไปส่งมอบท่าเรือ หรือสถานที่ที่ผู้เช่าเรือเป็นผู้กำหนด ค่าจ้างเหมา (ค่าเช่าเรือ) ก็จะคำนวณตามความสามารถในการบรรทุกของเรือ ไม่ได้คำนวณโดยอาศัยน้ำหนัก หรือปริมาณของสินค้าที่ทำการขนส่ง ส่วนเอกสารที่ใช้ ก็จะใช้อีกสารที่เรียกว่า **Charter Party** ไม่ใช่ใบตราส่ง (**bill of lading**) ที่ใช้ในสัญญาการรับขนของทางทะเล (**carriage of goods by sea**)¹¹⁷

สำหรับหน้าที่หลักของผู้ขนส่ง¹¹⁸ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ ผู้ขนส่งมีหน้าที่

1. ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (**seaworthiness**) ซึ่งความหมายของ **seaworthiness** นี้ คือ ก่อนที่เรือจะออกเดินทาง เรือนั้นจะต้องมีความพร้อมสำหรับการเดินทาง การขนส่งสินค้า และพร้อมที่จะเผชิญกับภัยที่เป็นปกติธรรมดาในการเดินทาง รวมทั้งต้องมีเชื้อเพลิงที่เพียงพอสำหรับการเดินทาง มีสัมภาระต่างๆที่จำเป็นสำหรับเรือ¹¹⁹

¹¹⁶ ดู มาตรา 4 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.

¹¹⁷ ไผทชิต เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 171 - 186

¹¹⁸ ดู พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 8

¹¹⁹ Ivamy Hardy E.R. Op.cit p.15

การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนี้ มิได้จำกัดอยู่แต่เฉพาะ การทำให้เรือสามารถเผชิญกับภัยทางทะเลได้อย่างเดียวเท่านั้น ถ้าหากว่าเรือจะต้องทำการขนส่ง ของที่มีลักษณะเฉพาะใดๆ เรือ และอุปกรณ์ของเรือ ก็จะต้องมีความเหมาะสมเพื่อให้การขนส่ง เป็นไปอย่างปลอดภัย หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตาม ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบของที่ทำกรขนส่งนั้น สูญหาย หรือเสียหายเพราะถือว่าเรือไม่อยู่ในสภาพที่จะเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ดังที่ปรากฏใน คดี *Cargo per Maori king V. Hughes (1985) 2QB 550* ซึ่งศาลได้วินิจฉัยว่า ในกรณีที่เรือทำการ ขนส่งเนื้อแช่แข็งมา หากเรือไม่มีผู้แช่แข็งเพื่อเก็บรักษาเนื้อ ถือว่าเรื่อนั้น ไม่อยู่ในสภาพเดินทะเลได้ อย่างปลอดภัย (*unseaworthiness*)¹²⁰

หน้าที่ที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนี้ เป็นหน้าที่ที่ ผู้ขนส่งจะหลีกเลี่ยงไม่ได้ หากผู้ขนส่งได้มอบอำนาจให้ผู้อื่นทำแทน ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบ การกระทำของบุคคลอื่นนั้นด้วย

2 หน้าที่จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้ เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ

3 หน้าที่จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของ ให้เหมาะสมและปลอดภัย ตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

นอกจากหน้าที่หลักดังกล่าวนี้แล้ว ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่อื่นๆอีก¹²¹ กล่าวคือหน้าที่ที่ จะต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติกรให้เหมาะสมในเรื่องต่างๆที่เกี่ยวกับการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็น การบรรทุกของลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแล การขนถ่ายของที่ ขนส่ง หน้าที่ที่จะไม่บรรทุกของบนปากระวางเรือ (*on deck*) เป็นต้น หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่ ดังกล่าวข้างต้นนี้ แล้วทำให้ของที่ขนส่งนั้นเสียหาย สูญหายไปไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วน หรือ ส่งมอบชกชำทำให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย ที่เกิดขึ้น โดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิมาจากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง มีสิทธิ ฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบได้ภายใต้บทบัญญัติและกำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเล พ.ศ. 2534

¹²⁰ Ibid p.111.

¹²¹ โปรคดู พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 10, 11, 12 และ 16

สำหรับเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล และบทบัญญัติต่างๆที่อยู่ภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าว ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะขอแยกพิจารณาออกเป็นประเด็น ๆ เพื่อการทำความเข้าใจที่ง่ายขึ้น คือ

4.21 กำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล

สำหรับกำหนดอายุความเฉพาะเกี่ยวกับการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลนั้น ได้บัญญัติเอาไว้ใน มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ ดังนี้ คือ

มาตรา 46 “ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ”

จากบทบัญญัติดังกล่าวนี้ ทำให้เห็นได้ว่ากำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้กำหนดไว้ คือ 1 ปี โดยกำหนด 1 ปีนี้ ให้นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1)¹²² หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2)

นอกจากนี้ยังมีบทมาตราที่เกี่ยวข้องอีก คือ มาตรา 47 ซึ่งบัญญัติว่า “ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้”

สำหรับประเด็นในเรื่องกำหนดอายุความตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนี้ จะมีความเกี่ยวข้องกับบทบัญญัติเรื่องอายุความในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในมาตรา 193/11 และมาตรา 193/24 ซึ่งบัญญัติว่า

มาตรา 193/11 “อายุความที่กฎหมายกำหนดไว้นั้น คู่กรณีจะตกลงกันให้งดใช้ หรือขยายออก หรือยื่นเข้าไม่ได้”

¹²² มาตรา 41 “การส่งมอบซ้กซ้าตามมาตรา 39 ได้แก่

(1) ในกรณีที่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้กับผู้ส่งของ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น

(2) ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย”

มาตรา 193/24 “เมื่ออายุความครบกำหนดแล้ว ลูกหนี้จะสละประโยชน์แห่งอายุความนั้นเสียก็ได้ แต่การสละประโยชน์เช่นว่านี้ไม่มีผลกระทบกระเทือนสิทธิของบุคคลภายนอกหรือผู้ค้าประกัน”

เมื่อพิจารณาหลักการของมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ กับหลักการของมาตรา 193/11 และมาตรา 193/24 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ก็พบว่า หลักการของมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ นั้นไม่เหมือนกับหลักการของ มาตรา 193/11 และมาตรา 193/24 (ปพพ.) กล่าวคือ

มาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ ใช้คำว่า “จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้” ซึ่งการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นี้ เป็นกรณีที่คู่สัญญาทำสัญญาตกลงกันว่า เมื่อใดก็ตามหากฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องนำคดีมาฟ้องร้อง ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องก็จะไม่นำเรื่องอายุความมาเป็นประเด็นในการต่อสู้คดี ดังนี้จึงไม่ใช่เรื่องของการ “ยก” หรือ “ขยาย” อายุความตามที่ มาตรา 193/11 (ปพพ.) บัญญัติไว้

นอกจากนี้ การที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ ตามมาตรา 47 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ นี้ จะต้องกระทำก่อนกำหนดอายุความนั้นจะครบบริบูรณ์ จึงไม่ใช่เรื่องของการสละประโยชน์แห่งอายุความ ตามมาตรา 193/24 (ปพพ.) ทั้งนี้ เนื่องจากการสละประโยชน์แห่งอายุความจะสามารถกระทำได้ต่อเมื่อครบกำหนดอายุความแล้วเท่านั้น¹²³

4.2.2 มูลเหตุที่จะนำคดีรับขนของทางทะเลมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับมูลเหตุในการฟ้องร้องคดีโดยทั่วไปนั้น ก็จะมีมูลเหตุตามสัญญาและมูลเหตุจากการกระทำละเมิด แต่เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กลับไม่พบบทบัญญัติในมาตราใดเลยที่บัญญัติให้คู่สัญญา หรือบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งจะสามารถฟ้องคดีโดยอาศัยมูลเหตุจากอะไรได้บ้าง

แต่โดยปกติแล้ว คู่สัญญาก็จะมีนิติสัมพันธ์กันโดยการทำสัญญา (สัญญารับขนของทางทะเล) ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น คู่สัญญาก็จะฟ้องร้องกัน โดยอาศัยมูลฐานจากสัญญานั้นเอง อย่างไรก็ตาม บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเลก็สามารถที่จะฟ้องร้องโดยอาศัยมูลเหตุจากการกระทำละเมิดได้โดยพิจารณาเทียบเคียงจากคำพิพากษาฎีกาที่ 7559/2543 ซึ่งคู่สัญญาได้ยื่นฟ้องคดีไปทั้งมูลสัญญาและมูลละเมิด และศาลก็ได้รับฟ้องไว้

¹²³ ประมวล จันทรชีวะ. (2545,สิงหาคม). “ปัญหาบางประการในเรื่องอายุความตาม พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534” วารสารการพาณิชย์นาวี, 21, 2 หน้า 31.

คำพิพากษาฎีกาที่ 7559/2543 คดีนี้โจทก์ฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบในมูลสัญญารับขนและมุลละเมิด แต่คดีมีปัญหาขึ้นมาสู่ศาลฎีกาเฉพาะที่เกี่ยวกับมูลผิดสัญญารับขน ข้อเท็จจริงฟังเป็นยุติว่าบริษัทฟอร์โมซาอินเตอร์เนชันแนล เฟรท พอร์เวิร์ดเคอร์ จำกัด ซึ่งอยู่ที่ประเทศไต้หวันเป็นผู้ขนส่งสินค้าพิพาทจากประเทศไต้หวันมายังประเทศไทยโดยเรือถัว ไต และเรือ ถัว ดิง ตามใบตราส่งเอกสารหมายเลข 2 และ 3 โจทก์เป็นผู้รับตราส่งและเป็นผู้ทรงใบตราส่งดังกล่าว จำเลยไม่ใช่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น แต่เป็นตัวแทนเรือในประเทศไทยของผู้ขนส่งดังกล่าว เมื่อสินค้าพิพาทมาถึงประเทศไทย จำเลยได้แจ้งให้บริษัทฟินเนสเอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ผู้ซื้อสินค้าพิพาททราบต่อมามีการส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อไปโดยไม่มีการเวนคืนใบตราส่งแก่ผู้ขนส่ง

คดีมีปัญหาต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยข้อแรกว่า จำเลยต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ในฐานะจำเลยเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศหรือไม่ เห็นว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 824 บัญญัติให้ตัวแทนในประเทศรับผิดชอบตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศต่อบุคคลภายนอกก็แต่เฉพาะในกรณีตัวแทนได้ทำสัญญากับบุคคลภายนอกแทนตัวการเท่านั้น เมื่อปรากฏว่าจำเลยมิได้เป็นผู้ทำสัญญา รับขนสินค้าพิพาทกับบุคคลภายนอกแทนตัวการ แต่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการเป็นผู้ทำสัญญา รับขนสินค้าพิพาทกับผู้ส่ง โดยเป็นผู้ออกใบตราส่งตามเอกสารหมายเลข 2 และ 3 ในฐานะเป็นผู้ขนส่งเองโดยตรง จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อสัญญา รับขนสินค้าพิพาทในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ

มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยต่อไปว่า จำเลยในฐานะตัวแทนผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ เพราะได้ส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อซึ่งมิใช่ผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่ง และไม่ได้เวนคืนใบตราส่งหรือไม่ โดยจำเลยอุทธรณ์ว่าจำเลยไม่ได้เกี่ยวข้องกับการส่งมอบสินค้าพิพาท และจำเลยในฐานะตัวแทนกระทำการตามคำสั่งของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการ จึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ โดยลำพัง เห็นว่า ตามคำให้การของจำเลย จำเลยรับว่าจำเลยได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้รับตราส่งตามใบตราส่งเอกสารหมายเลข 2 และ 3 ีระบุน่า สำหรับการส่งมอบสินค้าไปรถยนต์ใบตราส่งต่อจำเลย และได้ความว่า จำเลยได้ปล่อยสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อ จึงรับฟังได้ว่าจำเลยได้ส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อจริง และการที่จำเลยส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อ และไม่ได้เวนคืนใบตราส่ง ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่าจำเลยทำการตามคำสั่งของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน จำเลยในฐานะส่วนตัวจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์

อย่างไรก็ดีมีคำพิพากษาฎีกาอีกเรื่องหนึ่งซึ่ง โจทก์ได้ยื่นฟ้องทั้งความรับผิดในมูลสัญญาและมุลละเมิดโดยศาลได้รับฟ้องไว้ทั้งมูลสัญญาและมุลละเมิดเช่นเดียวกัน และมีประเด็น

เกี่ยวกับมูลละเมิดขึ้นไปสู่ศาลฎีกา เพียงแต่ตามคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้โจทก์มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายได้ตามมูลสัญญาอยู่แล้ว ศาลฎีกาจึงวินิจฉัยว่าไม่อาจนำเอาบทบัญญัติในเรื่องละเมิดมาใช้บังคับได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5736/2544 โจทก์ผู้รับตราส่ง ฟ้องจำเลยผู้ขนส่งให้รับผิดชอบ เนื่องจากจำเลยมีหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และสัญญาฉบับรับขนของทางทะเลที่จะต้องนำสินค้าที่รับขนไปส่งมอบให้แก่โจทก์และรับเวนกินใบตราส่งอันเป็นการไม่ปฏิบัติตามสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล แม้ตามคำฟ้องโจทก์จะกล่าวอ้างมูลละเมิดมาด้วยแต่เมื่อจำเลยผิดสัญญาฉบับรับขนของทางทะเลและโจทก์สามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายอันเกิดจากมูลผิดสัญญาได้ จึงไม่อาจนำอายุความ 1 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 448 มาใช้บังคับ

สำหรับผลของคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้ ผู้เขียนเห็นด้วยในประเด็นที่ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าเมื่อจำเลยซึ่งเป็นคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญาฉบับรับขนของทางทะเลโจทก์สามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายอันเกิดจากมูลสัญญาได้ จึงไม่อาจนำเอาอายุความตามมูลละเมิดมาใช้บังคับ ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็ย่อมเกิดสิทธิเรียกร้องตามสัญญาที่จะฟ้องร้อง จึงไม่จำเป็นต้องอ้างมูลละเมิดมาฟ้องร้องอีก แต่หากเมื่อใดความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากการผิดสัญญา แต่เกิดจากการกระทำโดยละเมิด ผู้เขียนมีความเห็นว่าหากผู้เสียหายฟ้องร้องโดยอ้างมูลเหตุจากการกระทำละเมิดมา ก็ควรจะให้ใช้บังคับตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลด้วย ทั้งนี้เพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นก็เกี่ยวเนื่องกับการรับขนของทางทะเลเช่นเดียวกัน

4.2.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้¹²⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติเอาไว้เพียง 3 กรณีเท่านั้น คือ

1. ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย ไม่ว่าจะสูญหายไปทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เช่น ของถูกไฟไหม้หมด หรือตกหล่นไปในทะเล

2. ของที่ขนส่งเสียหาย โดยอาจเป็นกรณีที่ของนั้นบุบสลาย แตก ชำรุด รั่ว เปียกน้ำเป็นสนิม เป็นรา ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากหลายประการ เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือการผูกมัดของไม่

¹²⁴ ปรอดดู พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46

แน่น แข็งแรงพอ ทำให้ของข้างในถูกกระทบกระเทือนจนเกิดความเสียหาย, เกิดจากการยกขน, เกิดจากการจัดเรียงสินค้า, เกิดจากฝนตกในขณะที่ทำการบรรทุกทุกลงเรือ, เกิดจากความร้อน, เรือถูกพายุ เป็นต้น

3 ของถูกส่งมอบชักช้า อันก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย เช่น ของนั้นเกิดบูดเน่า หรือก่อให้เกิดความเสียหายในลักษณะที่เป็นตัวเงิน แม้การส่งมอบชักช้านั้นจะไม่ได้ทำให้ของสูญหาย หรือเสียหายก็ตาม

ซึ่งความชักช้าในการส่งมอบของนี้ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งได้ ดังนี้ คือ

1. ความเสียหายที่เกิดจากการที่ผู้รับตราส่งไม่ได้ใช้ของ หรือใช้ประโยชน์จากของ
2. ความเสียหายอันเกิดจากการเสื่อมสภาพ หรือความเสียหายของของ
3. ความเสียหายอันเกิดจากการที่ราคาตลาดของของที่ทำเรือปลายทางได้ตกลงไป
4. ความเสียหายจากการที่ไม่ได้ใช้ทรัพย์สินอื่น เพราะไม่ได้มาซึ่งของที่ถูกส่งมอบชักช้า

โดยในเรื่องการส่งมอบชักช้านี้ ศาลอังกฤษได้เคยตัดสินไว้ในคดี **Czarnikow V - Koufos (1969) 10C 350** ว่าในกรณีที่เรือได้เข้าทำการขนส่งสินค้า ซึ่งราคาของสินค้านี้จะเปลี่ยนแปลงไปตามตลาด ดังนั้นการที่ราคาสินค้าลดลงเนื่องจากสินค้ามาถึงล่าช้า ณ ท่าเรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือจะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หากว่าการชักช้าดังกล่าวเกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง¹²⁵

สำหรับกรณีที่ถือว่าการส่งมอบชักช้า ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนี้¹²⁶ ได้แก่

1. ในกรณีที่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้กับผู้ส่งของ แต่ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น
2. ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

¹²⁵ไพฑูริศ เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 304-306

¹²⁶พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 41.

424บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติแห่ง พรบ.การรับขนของทางทะเลฯ ก็จะพบว่าบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งก็จะมีเพียง “ผู้ขนส่ง” เท่านั้น โดยพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 39 ที่บัญญัติว่า “.....ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกช้า นั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน.....” กล่าวคือ เมื่อของที่ขนส่งนั้นเกิดสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า อันส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดชอบได้ โดยพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ ไม่ได้กล่าวถึงความรับผิดชอบของบุคคลอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือกรณีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่น หรือผู้ส่งของแต่อย่างใด

สำหรับจุดเริ่มต้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนี้ เริ่มมีขึ้นตั้งแต่เมื่อของเข้ามาอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง และสิ้นสุดลงเมื่อผู้ขนส่งได้มีการส่งมอบของแล้ว ซึ่งกรณีนี้ถือว่าของได้มาอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งแล้ว คือ¹²⁷

1. ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือ
2. ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากตัวแทนผู้ส่งของ หรือ
3. ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากเจ้าหน้าที่ หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

สำหรับกรณีที่ถือว่าผู้ขนส่งได้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบนั้น ก็คือ เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทาง หรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนด โดยกรณีที่ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของที่รับไว้แล้ว¹²⁸ คือ เมื่อ

1. ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว

ในกรณีนี้เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งไปแล้ว ก็ทำให้ของนั้นพ้นไปจากความครอบครองของผู้ขนส่ง และตกไปอยู่ในความครอบครองของผู้รับตราส่งตามความจริงแล้ว หรือ

¹²⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 39 วรรคสอง.

¹²⁸ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 40.

2 ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่นั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว

ในกรณีนี้ ถือได้ว่าของนั้นได้พ้นไปจากการดูแลของผู้ขนส่งแล้ว แม้ในความเป็นจริงของนั้นยังไม่ตกไปอยู่ในครอบครองของผู้รับตราส่งอย่างแท้จริงก็ตาม หรือ

3 ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่ หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมาย หรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

กล่าวโดยสรุปขั้นตอนเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง¹²⁹ คือ เมื่อของที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งเกิดความเสียหาย สูญหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเบื้องต้น แต่ผู้ขนส่งสามารถที่จะปฏิเสธความรับผิดชอบได้อ้างว่าเหตุแห่งความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าไม่ได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของตน หรืออ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบ¹³⁰ แต่ถ้าหากอ้างไม่ได้ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ ใดๆ ก็ดีแม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบแต่ก็ยังมีสิทธิจำกัดจำนวนเงินความรับผิดชอบได้¹³¹

43 ปัญหาเกี่ยวกับความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความและความไม่สมบูรณ์ครบถ้วนของบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

431 ปัญหาอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลสิ้นสุดเกินไปและไม่อาจขยายอายุความได้

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าธุรกิจการขนส่งของทางทะเล กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีนั้นควรจะสั้นเนื่องด้วยเหตุผลต่างๆ กล่าวคือ

1. การที่กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีนั้นสั้น ก็จะทำให้เอกสาร หรือพยานหลักฐานต่างๆ ยังไม่สูญหายไป เพราะการที่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง อยู่กันคนละประเทศย่อมเป็นการยากที่จะเก็บรวบรวมเอกสารให้อยู่ครบได้

¹²⁹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 303.

¹³⁰ โปรดคู พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 51 - 57.

¹³¹ โปรดคู พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 58

2 กำหนดอายุความในการฟ้องคดีที่สั้นจะเป็นการบังคับไม่ให้ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ซึ่งเป็นผู้เสียหายประวิงเวลาในการฟ้องคดี

3 การที่กำหนดอายุความฟ้องร้องคดีสั้น จะเป็นผลดีต่อผู้ขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องคอยเป็นกังวลว่าตนจะถูกผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งฟ้องร้องเมื่อไหร่ เพราะหากอายุความฟ้องร้องยาว ก็จะทำให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งยาวตามไปด้วย และนอกจากนี้ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องเก็บเอกสาร และพยานหลักฐานเกี่ยวกับการขนส่งไว้นานเกินควรอีกด้วย

อย่างไรก็ดี ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร มีความเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้ว่า “แม้อายุความสั้นจะมีผลดี แต่ก็ไม่ควรจะสั้นมากเกินไปเพราะอายุความที่สั้นเกินไปจะก่อให้เกิดปัญหาแก่ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยที่รับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่ง เนื่องจากจะทำให้บุคคลดังกล่าวไม่มีเวลาเพียงพอในการจัดหาพยานหลักฐาน รวบรวมข้อมูลและข้อเท็จจริง ดังนั้นระยะเวลาของอายุความจึงควรเป็นระยะเวลาที่เป็นธรรม และเหมาะสมแก่ทุกฝ่าย”¹³²

สำหรับกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลของประเทศไทย ตามที่ได้ศึกษาไปแล้วในบทที่ 3 นั้น จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติให้อายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลมีกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2)¹³³

สำหรับกำหนดอายุความ 1 ปีนี้ ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นว่า “กำหนดอายุความในการฟ้องคดีผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่กำหนดไว้ 1 ปีนั้นสั้นเกินไป เมื่อพิจารณาว่าประเทศไทยก็เป็นหนึ่งในประเทศกำลังพัฒนาที่ต้องพึ่งพากองเรือต่างชาติ”¹³⁴ ซึ่งผู้เขียนก็มีความเห็นว่าเป็นกำหนดระยะเวลาที่สั้นเกินไปเช่นเดียวกัน เมื่อพิจารณาถึงศักยภาพในการขนส่งของทางทะเลของประเทศไทย กล่าวคือ ประเทศไทยเป็นประเทศที่อยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาซึ่งยังไม่มียกเรือเป็นของตนเองมากนัก เรือที่ขนส่งส่วนใหญ่จึงเป็นเรือต่างชาติ หรือกล่าวอีกในหนึ่ง ก็คือ ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ส่งของมากกว่า ดังนั้นเมื่อผู้ส่งของซึ่งเป็นคนไทยได้รับความเสียหายเนื่องจากของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่ง

¹³²ไพฑูริศ เอกจริยกร ก เล่มเดิม. หน้า 377-378

¹³³โปรดดู พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46

¹³⁴ไพฑูริศ เอกจริยกร ก หน้าเดิม.

มอบชั่งน้ำหนักทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากสินค้านั้นอย่างเต็มที่ แล้วจะต้องมีการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดชอบ จึงต้องดำเนินการฟ้องร้องเสียภายใน 1 ปี ทำให้ผู้ส่งของจะต้องรวบรวมเอกสารและพยานหลักฐานต่างๆ ให้เสร็จก่อนที่จะครบกำหนดอายุความ ซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถเตรียมเอกสาร หรือพยานหลักฐานได้ครบ อาจส่งผลให้ผู้ส่งของเสียสิทธิในการต่อสู้คดีได้อย่างเต็มที่ นอกจากนี้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากกำหนดอายุความนี้ ยังอาจรวมถึงผู้รับประกันภัย¹³⁵ ที่รับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งมาฟ้องร้องผู้ขนส่งด้วย เนื่องจากอาจจะไม่มีเวลาเพียงพอในการเตรียมเอกสารเพื่อฟ้องคดี

ในทางปฏิบัติก็มักจะมีการยกเรื่องอายุความขึ้นต่อสู้กันอยู่เสมอ และมีหลายคดีที่ศาลต้องยกฟ้องโดยเหตุคดีขาดอายุความ¹³⁶ ดังนั้นการที่กำหนดอายุความในการฟ้องคดีนั้นสั้นเกินไป จึงทำให้ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่ง ไม่สามารถได้รับการเยียวยาความเสียหายได้ เช่น

การค้ำระหว่างประเทศที่ 124/2541 เรือที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าพิพาทเดินทางมาถึงท่าเรือแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2539 จำเลยได้มอบผู้ดังกล่าวอยู่ในอารักขาของการท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งของแก่ผู้รับตราส่งนับแต่วันดังกล่าวแล้ว เมื่อโจทก์ซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งนำคดีมาฟ้องต่อศาลเพื่อเรียกค่าเสียหายในวันที่ 6 พฤษภาคม 2540 ซึ่งเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าพิพาท ฟ้องขอโจทก์จึงขาดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

การค้ำระหว่างประเทศที่ 156/2542 เมื่อบริษัทชิปปิ้งได้รับมอบหมายไปขอเอกสารจากตัวแทนของจำเลยในประเทศไทย ได้รับแจ้งว่าไม่มีสินค้าของผู้ซื้อเท่ากับเรือที่จะบรรทุกสินค้า แสดงว่าโจทก์ทั้งสามทราบว่าสินค้าพิพาทจะขนส่งมาถึงประเทศไทยประมาณเดือนตุลาคม 2538 จึงได้ไปขอรับสินค้า และได้ทราบว่าสินค้าไม่ได้ส่งมาในเวลาดังกล่าว จึงต้องฟังว่ากำหนดเวลาที่จำเลยควรส่งมอบ คือ เดือนตุลาคม 2538 และเริ่มนับอายุความตั้งแต่ช่วงเวลานั้น แต่โจทก์ทั้งสาม

¹³⁵ ในการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศแต่ละครั้งนั้น ผู้ขนส่งก็จะทำการขนส่งครั้งละจำนวนมากๆ และในการเดินเรือแต่ละครั้งก็ต้องเสี่ยงที่จะเผชิญกับวินาศภัยต่างๆ ดังนั้นผู้ขนส่งจึงมักที่จะทำประกันภัยสินค้า (Cargo Insurance) ไว้เพื่อโอนความเสี่ยงภัยไปยังผู้รับประกันภัย สำหรับผู้มีส่วนได้เสียในการประกันภัยสินค้านี้อาจจะเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขายก็ได้ ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหรือข้อตกลงที่ได้ทำไว้ในสัญญาซื้อขายสินค้า

¹³⁶ ไพทิจิต เอกจริยกร ก เล่มเดิม. หน้า 379.

ฟ้องเรียกค่าสินค่าพิพาทเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2540 ซึ่งพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่วันที่ล่วงเลย กำหนดเวลาอันสมควรส่งมอบสินค้า คดีของ โจทก์ทั้งสามใน ส่วนนี้จึงขาดอายุความตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46

การค้ำระหว่างประเทศที่ 248/2545 สินค้าพิพาทถึงท่าเรือปลายทางเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2542 และผู้ซื้อหรือผู้รับตราส่งได้ตรวจพบความเสียหายจึงได้แจ้งให้จำเลยที่ 1 ทราบในวันดังกล่าว และได้มอบให้ผู้สำรวจความเสียหายทำการสำรวจความเสียหายตามรายงานและ ภาพถ่ายเอกสาร สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายของจำเลยที่ 1 เมื่อนับแต่วันดังกล่าวจนถึงวันฟ้องแย้งเกินกำหนด 1 ปี ฟ้องแย้งของจำเลยที่ 1 จึงเป็นอันขาดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46 กรณีไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยในประเด็นอื่นอีกต่อไป

นอกจากปัญหาเรื่องอายุความในการฟ้องคดีจะสิ้นเกินไปแล้ว ยังมีประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับเรื่องกำหนดอายุความอีกเรื่องหนึ่ง กล่าวคือ กรณีที่คู่สัญญาในคดีรับขนของทางทะเลไม่สามารถตกลงกันให้ขยายอายุความได้

ตามที่ได้ทำการศึกษาไปในบทที่ 3 แล้วว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดไว้แต่เพียงแต่ให้ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาล¹³⁷ ซึ่งการไม่ยกข้อต่อสู้นี้ ก็คือการที่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องตกลงจะไม่เอาเรื่องอายุความเป็นประเด็นในการต่อสู้คดีต่อไป ดังนี้จึงไม่เรื่องทั้งเรื่องของการยื่นอายุความ การขยายอายุความ หรือการสละประโยชน์แห่งอายุความ

โดยในเรื่องนี้มีนักวิชาการบางท่านให้เหตุผลว่าเหตุที่ มาตรา 47 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บัญญัติไว้เช่นนี้ ก็เพื่อมิให้ขัดหรือแย้งกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ห้ามมิให้คู่กรณีตกลงขยาย หรือยื่นอายุความ เพราะหากทำเช่นนั้นข้อตกลงดังกล่าวก็จะตกเป็นโมฆะไม่มีผลใช้บังคับ เนื่องจากอายุความเป็นปัญหาเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย ดังนั้นจึงต้องเลี่ยงไปเป็นการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้¹³⁸

¹³⁷ โปรดดู พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 47.

¹³⁸ ประมวล จันทรชีวะ. เล่มเดิม. หน้า 33.

แต่สำหรับในทางปฏิบัติ การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ให้มีการตกลงขยายอายุความ ได้นั้นก่อให้เกิดปัญหาให้แก่คู่สัญญาอย่างมาก เพราะโดยทั่วไป เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลคู่สัญญามักจะไม่ทำข้อตกลงว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ เนื่องจากการตกลงว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้จะทำให้ผู้ถูกเรียกร้องเสียหายเป็นอย่างมาก เพราะฉะนั้นคู่สัญญาจึงมักจะทำการตกลงกันขยายอายุความ เนื่องจากการขยายอายุความอาจจะ กำหนดระยะเวลาสั้นเพียง 3 เดือน หรือ 6 เดือน ก็ได้¹³⁹ แต่เมื่อมีการนำคดีขึ้นสู่ศาลศาลก็จะวินิจฉัย ว่าข้อตกลงที่ให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะ ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียแก่ผู้ฟ้องคดีเนื่องจากใน บางครั้งคู่สัญญาได้มีการตกลงกันขยายอายุความกันไปแล้ว หากต่อมาเกิดมีความเสียหายเกิดขึ้น และผู้ที่ได้รับความเสียหายนำคดีมาฟ้อง อายุความที่นำมาฟ้องนั้นก็อาจจะเกินกำหนด 1 ปี และเมื่อ ข้อตกลงให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะไปแล้ว ก็จะทำให้คดีนั้นขาดอายุความ ดังที่ศาล พิพากษาในทางปัญหาและการค้าระหว่างประเทศได้เคยวินิจฉัยไว้ คือ

การค้าระหว่างประเทศที่ 355/2545 หนังสือขยายระยะเวลาเรียกร้องมีข้อความว่า จำนวนที่ 1 ขยายเวลาเรียกร้องให้โจทก์ออกไปอีก 3 เดือน จนถึงวันที่ 25 มิถุนายน 2544 แต่ไม่ ปรากฏข้อความว่าจำนวนที่ 1 จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ตามความในมาตรา 47 แห่ง พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่เป็นการตกลงขยายอายุความที่กฎหมาย กำหนดซึ่งต้องห้ามตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/11 จึงตกเป็นโมฆะตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 150 เมื่อโจทก์ฟ้องคดีนี้เรียกให้จำนวนที่ 1 ชำระค่าเสียหาย เพื่อการเสียหายแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลเกิน 1 ปี นับแต่วันที่ล่วงเลย กำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามมาตรา 41 (1) แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทาง ทะเล พ.ศ. 2534 ฟ้องโจทก์สำหรับจำนวนที่ 1 จึงขาดอายุความ

สำหรับหลักเกณฑ์ในเรื่องกำหนดอายุความ และการขยายอายุความนี้ปรากฏอยู่ใน อนุสัญญาระหว่างประเทศที่สำคัญ คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอัน เดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับใบตราส่ง “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” 1968 และพิธี สาระแก้ไข ค.ศ. 1979 หรือที่เรียกว่า “Hague-Visby Rules” ซึ่งอนุสัญญา Hague-Visby Rules ได้

¹³⁹ ไพทิจิต เอกจริยกร ก เล่มเดิม. หน้า 383

กำหนดอายุความในการฟ้องคดีไว้มีกำหนด 1 ปี¹⁴⁰ แม้จะเป็นกำหนดที่ถือว่าสั้นสำหรับผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือผู้เสียหายในคดี แต่อย่างไรก็ดีอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** ก็ได้ผ่อนคลายความเข้มงวดนี้ลง โดยการกำหนดให้มีการขยายอายุความออกไปได้หากคู่กรณีตกลงกัน หลังจากเหตุที่ก่อให้เกิดการฟ้องคดีได้เกิดขึ้น ซึ่งผลของการกำหนดเช่นนี้ย่อมส่งผลดีแก่คู่สัญญาในการที่จะได้มีเวลาเตรียมตัว เตรียมเอกสาร พยานหลักฐานต่าง ๆ ได้มากขึ้น หรือในบางกรณีคู่สัญญาอาจจะสามารถเจรจาตกลงกันได้โดยไม่ต้องมีการฟ้องร้องต่อกัน

นอกจากอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** แล้ว ยังมีอนุสัญญาอีกฉบับหนึ่ง คือ “**United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978**” หรือ “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978” หรือเรียกว่า **Hamburg Rules** สำหรับกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญา **Hamburg Rules** นี้ อนุสัญญา **Hamburg Rules** ได้บัญญัติไว้ว่ามีกำหนด 2 ปี¹⁴¹ ซึ่งเป็นกำหนดที่ยาวกว่าอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** ดังนั้นจึงก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือผู้เสียหายมากกว่า และนอกจากนี้อนุสัญญา **Hamburg Rules** ยังได้ให้ประโยชน์แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือผู้เสียหายมากขึ้นไปอีก กล่าวคือ อายุความในการฟ้องคดีที่กำหนดไว้ 2 ปีนี้สามารถขยายได้โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง¹⁴²

4.3.2 ปัญหาการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเล ไปใช้แก่การฟ้องร้องในมูลละเมิด

ปัญหาที่สำคัญในประเด็นนี้ เนื่องมาจากความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนั้นไม่ได้เกิดขึ้นจากมูลเหตุตามสัญญา¹⁴³ เสมอไป แต่อาจเกิดขึ้นจากมูลละเมิดได้ กล่าวคือ อาจเป็นกรณีที่กัปตันเรือ ลูกเรือ ตัวแทนเรือ หรือแม้แต่ผู้รับจัดการขนส่ง ซึ่งบุคคลเหล่านี้ไม่มีนิติสัมพันธ์ในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้กระทำการโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อทำให้ของที่ขนส่งสูญหาย หรือเสียหายไป หรือทำให้มีการส่งมอบของซักช้า อันทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง หรือแม้กระทั่งเป็นการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเองที่ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือสูญหายแก่สินค้าที่ขนส่ง ดังนั้นจึงมีความพยายามที่จะฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิด นอกเหนือจากการฟ้องมูลสัญญา

¹⁴⁰ Hague Visby Rules, Article 1 paragraph 2.

¹⁴¹ Hamburg Rules Article 20.

¹⁴² Hamburg Rules Article 20.

¹⁴³ มูลเหตุที่เกิดจากสัญญา นี้ จะต้องเป็นกรณีที่โจทก์และจำเลยมีนิติสัมพันธ์กัน โดยตรงตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น

ในต่างประเทศเองก็ได้มีการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดเช่นเดียวกัน ซึ่งในเรื่องนี้ ศาสตราจารย์ William Tetley ได้อธิบายไว้ว่า¹⁴⁴ “บ่อยครั้งที่มีการฟ้องคดีโดยอาศัยมูลละเมิด ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง, โดยเป็นการฟ้องร้องลูกจ้างของผู้ขนส่งในความผิด หรือความประมาทเลินเล่อที่ก่อให้เกิดความเสียหายในทางละเมิด, การฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายในทางละเมิดนี้ยังก่อให้เกิดประโยชน์ ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ว่าจ้างให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งช่วงแทน โดยเจ้าของสินค้าชอบที่จะฟ้องผู้ขนส่งอื่นในมูลละเมิดได้ ไม่ว่าจะเป็นอย่างเหตุความไม่มั่นคงในสถานะทางการเงินของผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญา หรือเพื่อให้พ้นจากการยกเว้น หรือการจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิกล่าวอ้างได้หากมีการนำคดีมาฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญา”¹⁴⁵

สำหรับประเทศไทย การฟ้องคดีรับขนของทางทะเลตามที่ได้ทำการศึกษาไปแล้วในบทที่ 3 นั้น ก็จะพบว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติเอาไว้ว่าผู้ส่งผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่ง จะมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งโดยอาศัยมูลละเมิดได้หรือไม่ อย่างไร แต่ทั้งนี้ก็ไม่มียกเว้นข้อห้ามมิให้ฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดเช่นเดียวกัน ดังนั้นจึงทำให้ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งพยายามที่จะฟ้องคดีโดยอ้างมูลละเมิด

ซึ่งเหตุผลที่มีการฟ้องโดยอ้างมูลละเมิดกันนี้ ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นว่า “คงต้องการไม่ให้คดีอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534¹⁴⁶ อันทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดจำนวนมากที่รวมกันแล้วมีถึง 20 เหตุ¹⁴⁷ เมื่อ

¹⁴⁴ “Occasionally an action in tort was used to avoid the prescribed limit of the carrier. Apart from suing the servant of the carrier whose fault or negligence has caused cargo loss or damage in tort... A tort remedy is also useful where the carrier has subcontracted the carrier to another carrier. The cargo may prefer to sue the subcontractor in tort, either because of uncertain or precarious financial position of the contracting carrier, or simply so as to overcome the exceptions and limitations of liability which the contracting carrier could invoke in a contractual action.”

¹⁴⁵ ไพฑูริศ เอกจริยกร ก เล่มเดิม. หน้า 387-388

¹⁴⁶ การนำคดีรับขนของทางทะเลมาฟ้องโดยอาศัยมูลละเมิด ในขณะที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติให้อำนาจไว้ จึงต้องนำเอากฎหมายทั่วไปมาปรับใช้ กล่าวคือ ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิดมาใช้บังคับโดยอนุโลม

¹⁴⁷ โปรดดูพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52-57.

เทียบกับเหตุยกเว้นที่เกี่ยวกับละเมิดซึ่งอยู่ในเรื่องนิรโทษกรรมซึ่งมีไม่ก็เหตุ และเมื่อมีการรับผิดชอบในทางละเมิดจึงทำให้ผู้ชนส่งต้องรับผิดชอบในการชดใช้ค่าเสียหายเต็มตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นตามหลักเรื่องละเมิด โดยไม่อาจอ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ชนส่งตามมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ นอกจากนี้ผู้ฟ้องร้องคงต้องการจะอาศัยประโยชน์จากกำหนดอายุความ เพราะการนับอายุความในทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 กำหนดไว้ 1 ปี นับแต่มีการทำละเมิดและรู้ตัวผู้กระทำละเมิด ซึ่งในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นนิติบุคคลก็ต้องถือว่าผู้แทนนิติบุคคลได้รู้ถึงการละเมิดนั้น ซึ่งเป็นเรื่องที่น่ามากกล่าวอ้างได้ว่าผู้แทนนิติบุคคลไม่รู้ หรือเพิ่งรู้ถึงการกระทำละเมิดแม้เวลาที่มีการส่งมอบของล่วงเลยมาแล้ว 1 ปี นับแต่ที่มีการส่งมอบของแล้วก็ตาม และอีกเหตุผลหนึ่งนั้น การที่ผู้เสียหายมาฟ้องคดีโดยอาศัยมูลละเมิด ก็เนื่องจากไม่มีนิติสัมพันธ์ตามสัญญาระหว่างผู้เสียหายกับผู้กระทำละเมิดนั่นเอง” 148

อย่างไรก็ดี การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติให้อำนาจคู่สัญญาในคดีรับขนของทางทะเลฟ้องโดยอ้างมูลละเมิดนั้น ทำให้เกิดปัญหาขึ้นในทางปฏิบัติ กล่าวคือ เมื่อคู่สัญญานำคดีไปฟ้องต่อศาลทั้งมูลสัญญา และมูลละเมิดแล้ว ศาลก็จะวินิจฉัยในทำนองว่าเมื่อมีบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในมูลสัญญาแล้ว บุคคลอื่นที่ไม่มีนิติสัมพันธ์กันตามสัญญา รับขนของทางทะเลก็ไม่ต้องรับผิดชอบในมูลละเมิดอีก ซึ่งในบางกรณบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นไม่ใช่ผู้ชนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญา แต่อาจเป็นกัปตันเรือ ลูกเรือ ซึ่งไม่ได้เข้าทำสัญญา รับขนของทางทะเลด้วย ดังนั้นการจะฟ้องร้องบุคคลเหล่านี้ให้ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ จะทำได้อย่างไร หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือว่าเมื่อไม่สามารถฟ้องบุคคลเหล่านี้ให้ต้องรับผิดชอบในทางละเมิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ ก็ไม่สามารถนำกำหนดอายุความ 1 ปี และบทบัญญัติอื่นๆ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไปใช้บังคับกับเขาได้เช่นกัน ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมขึ้นแก่ผู้ชนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญา เนื่องจากตนไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแต่จะต้องรับผิดชอบแก่ผู้เสียหายในเบื้องต้นก่อน ซึ่งกว่าจะได้รับชดใช้คืนก็ต้องไปฟ้องร้องเอากับผู้ทำละเมิดอีกทีอันเป็นการเสียเวลาอย่างมาก หรือในทางกลับกันหากผู้เสียหายต้องการจะฟ้องร้องผู้ทำละเมิดโดยตรงก็ไม่อาจฟ้องตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ แต่จะต้องฟ้องร้องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งก็ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ทำละเมิดอีก กล่าวคือ เขาอาจต้องมีความรับผิดชอบที่ยาวกว่า 1 ปี ตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากกำหนดอายุความใน

148 ไพทิจิต เอกจริยกร ก หน้าเดิม.

เรื่องละเมิดจะเริ่มนับเมื่อพ้น 1 ปี นับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงการทำละเมิด¹⁴⁹ และรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน¹⁵⁰ หรือพ้น 10 ปี นับแต่วันทำละเมิด แม้ผู้เสียหายจะไม่ได้รู้ถึงการละเมิดและไม่รู้ตัวผู้จะพึงใช้ค่าสินไหมทดแทน หากยังไม่รู้อายุความก็ยังไม่เริ่มนับ และในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นนิติบุคคลก็จะเกิดปัญหาในเรื่องที่ว่าเมื่อใดบุคคลนั้นจะได้รู้ถึงการละเมิดและตัวผู้จะพึงใช้ค่าสินไหมทดแทน เพราะจะถือหลักเช่นบุคคลธรรมดาไม่ได้ เนื่องจากนิติบุคคลเป็นบุคคลที่กฎหมายสมมติให้เป็นบุคคลขึ้นเท่านั้น การรู้ถึงการละเมิดจึงต้องถือเอาการรู้ของผู้แทนนิติบุคคลนั้นเป็นเกณฑ์ ดังนั้นระยะเวลานับแต่วันทำละเมิด จนถึงวันที่มีการฟ้องคดีอาจจะมากกว่า 1 ปี ก็เป็นไปได้

ซึ่งคำพิพากษาที่วินิจฉัยในทำนองว่าความรับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล จะต้องเป็นความรับผิดชอบตามสัญญาเท่านั้น ได้แก่

การค้ำระหว่างประเทศที่ 365/2544 เมื่อโจทก์กับจำเลยมีนิติสัมพันธ์กันโดยตรงตามสัญญารับขนของทางทะเลและจำเลยร่วมซึ่งเข้ามาเกี่ยวข้องกับจำเลยไม่ว่าจะในฐานะผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่นหรือตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งที่จำเลยร่วมกล่าวอ้าง ก็ต้องถือว่าจำเลยร่วมมีนิติสัมพันธ์กับโจทก์ตามสัญญารับขนของทางทะเลเช่นเดียวกัน ความรับผิดชอบของจำเลยและจำเลยร่วมถ้าหากมีก็ต้องเป็นความรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเลมิใช่มูลละเมิดซึ่งคู่กรณีไม่มีนิติสัมพันธ์กันตามสัญญา โจทก์จึงไม่สามารถฟ้องให้จำเลยและหรือจำเลยร่วมรับผิดชอบในมูลละเมิดอีก ดังนั้นในประเด็นเรื่องความรับผิดชอบของจำเลยและหรือจำเลยร่วมในมูลละเมิดตามประเด็นข้อพิพาทจึงไม่จำเป็นต้องนำมาวินิจฉัย

การค้ำระหว่างประเทศที่ 101/2546 คดีมีประเด็นปัญหาว่าจำเลยที่ 1 ที่ 2 ละเมิดหรือผิดสัญญาต่อโจทก์หรือไม่ โจทก์นำสืบว่าจำเลยทั้งสองจงใจหรือประมาทเลินเล่อปล่อยสินค้าของโจทก์ไปให้แก่ผู้ซื้อ โดยไม่ได้รับเวนคืนใบตราส่งทำให้โจทก์ไม่ได้รับค่าสินค้าจากผู้ซื้อ ส่วนจำเลยทั้งสองนำสืบว่าได้มีการเวนคืนใบตราส่งแล้วจึงได้ปล่อยสินค้าไปตามใบตราส่งหมาย ล.1 เอกสารหมาย จ.10 ไม่ใช่ใบตราส่ง ไม่มีรายการครบถ้วนที่จะเป็นใบตราส่ง ศาลเห็นว่าเอกสารหมาย จ.10 และเอกสารหมาย ล.1 มีข้อความตรงกันและมีรายการครบถ้วนเป็นใบตราส่งทั้งหมด ดังนั้นการเวนคืนใบตราส่งหลายฉบับต้องเวนคืนทุกฉบับจึงจะสมบูรณ์ การที่จำเลยทั้งสองเวนคืนใบตราส่ง

¹⁴⁹ ผู้เสียหายรู้ถึงการทำละเมิด คือ ผู้เสียหายรู้ว่าตนได้รับความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดจากการกระทำของบุคคลอื่น ไม่ว่าจะรู้ในวันที่มีการละเมิดขึ้น หรือรู้ภายหลังที่การละเมิดเกิดขึ้นแล้วก็ตาม

¹⁵⁰ ผู้เสียหายรู้ตัวผู้จะพึงใช้ค่าสินไหมทดแทน คือ การที่ผู้เสียหายทราบว่าใครเป็นผู้กระทำละเมิดตน

หมายเหตุ.1 ฉบับเดียว จึงถือว่าเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้โจทก์เสียหาย จำนวนที่ 1 จึงเป็นผู้ผิดสัญญา ส่วนจำนวนที่ 2 ไม่ถือว่าผิดสัญญาเพราะไม่ใช่ผู้ขนส่ง

นอกจากประเด็นดังกล่าวนี้ ยังมีประเด็นปัญหาที่สำคัญอย่างยิ่งอีกประเด็นหนึ่งในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดนี้ ก็คือ ศาลใดเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี

สำหรับอำนาจในการพิจารณาคดีของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศนั้น พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2539 มาตรา 7 บัญญัติไว้ความว่า

“ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีดังต่อไปนี้

- (1) คดีอาญาเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ และสิทธิบัตร
- (2) คดีอาญาเกี่ยวกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 271 ถึง มาตรา 275
- (3) คดีแพ่งเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร และคดีพิพาทตามสัญญาถ่ายทอดเทคโนโลยี หรือสัญญาอนุญาตให้ใช้สิทธิ
- (4) คดีแพ่งอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 271 ถึง มาตรา 275
- (5) คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ หรือการให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัย และนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (6) คดีแพ่งเกี่ยวกับเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ออกเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมตาม (5) การส่งเงินเข้ามาในราชอาณาจักร หรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ทรัสต์รีซีท รวมทั้งการประกันเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว
- (7) คดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือ
- (8) คดีแพ่งเกี่ยวกับการทุ่มตลาด และการอุดหนุนสินค้าหรือการให้บริการจากต่างประเทศ
- (9) คดีแพ่ง หรือคดีอาญาที่เกี่ยวกับข้อพิพาทในการออกแบบวงจรรวม การค้นพบทางวิทยาศาสตร์ ชื่อทางการค้า ชื่อทางภูมิศาสตร์ที่แสดงถึงแหล่งกำเนิดของสินค้า ความลับทางการค้า และการคุ้มครองพันธุ์พืช
- (10) คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

(11) คดีแพ่งเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการเพื่อระงับข้อพิพาทตาม (3) ถึง (10)

คดีที่มีอยู่ในเขตอำนาจของศาลเยาวชนและครอบครัวไม่อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวนี้แล้ว ก็จะพบว่าคดีที่ฟ้องโดยอาศัยมูลละเมิด แม้จะเกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลแต่ก็ไม่ได้อยู่ภายใต้อำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามหากมีการฟ้องพ่วงมาศาลฯ ก็มักจะพิจารณาไปพร้อมกันเลย¹⁵¹ แต่ทั้งนี้ก็ยังไม่ใช่อำนาจตามที่กฎหมายให้ไว้ ซึ่งอาจทำให้มีผู้โต้แย้งขึ้นมาได้ว่าศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ไม่มีอำนาจพิจารณาคดีละเมิด

สำหรับหลักเกณฑ์ในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอ้างมูลละเมิดนี้ เมื่อพิจารณาอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับใบตราส่ง “**Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading**” 1968 และพิธีสารแก้ไข ค.ศ.1979 หรือที่เรียกว่า “**Hague-Visby Rules**” และอนุสัญญา “**United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978**” หรือ “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978” หรือ **Hamburg Rules** แล้ว ก็ไม่มีการบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งเช่นเดียวกัน แต่อย่างไรก็ดีทั้ง 2 อนุสัญญานี้ก็ได้บัญญัติในลักษณะว่าให้นำข้อยกเว้น และข้อจำกัดความรับผิดมาใช้บังคับแก่การฟ้องคดีใดๆ ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญา หรือมูลละเมิด¹⁵² จึงทำให้เข้าใจได้ว่าคู่สัญญาในคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาดังกล่าวสามารถฟ้องคดีโดยอาศัยมูลละเมิดได้ อันส่งผลให้สามารถนำกำหนดอายุความ 1 ปี ตามอนุสัญญา **Hague-Visby Rules 1968** และกำหนดอายุความ 2 ปี ตามอนุสัญญา **Hamburg Rules 1978** ไปใช้กับมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำโดยละเมิดได้ด้วย อันทำให้เกิดความเป็นธรรม และความเท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้สัญญา และบุคคลอื่นที่ไม่ได้เป็นผู้สัญญา

¹⁵¹ ไพทิจิต เอกจริยกร ก เล่มเดิม. หน้า 391.

¹⁵² **Hague-Visby Rules Article 3 “.....1. The defences and limits of liability provide for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort”**

Hamburg Rules Article 7 “....1. The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise

แต่มีความรับผิดชอบจากการกระทำโดยละเมิด เพราะมีความรับผิดชอบภายใต้กำหนดอายุความเดียวกัน และกฎหมายเดียวกัน

4.3.3 ปัญหาการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเล ไปใช้กับสิทธิเรียกร้องในกรณีอื่น นอกเหนือจากสิทธิเรียกร้องเพื่อการที่ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ์

ปัญหาดังกล่าวนี้ สืบเนื่องมาจากการที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องในการเรียกค่าเสียหายมีเพียง 3 กรณีเท่านั้น¹⁵³ คือ กรณีที่ของที่ขนส่งนั้น 1. สูญหาย 2. เสียหาย 3. ส่งมอบชกซ์

แต่ในทางปฏิบัติทั่วไป ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ไม่ได้เกิดขึ้นจาก 3 กรณีดังกล่าวข้างต้นเท่านั้น แต่อาจเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุ อาทิเช่น กรณีที่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ฟ้องผู้ขนส่งเนื่องจากผู้ขนส่งผิดสัญญาไม่ยอมทำการขนส่ง หรือผู้ขนส่งไม่ยอมปฏิบัติหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เช่น ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งเมื่อผู้ส่งร้องขอ¹⁵⁴ แต่ผู้ขนส่งไม่ยอมออกใบตราส่งให้ ทำให้ผู้ส่งไม่สามารถนำใบตราส่งไปแนบกับเอกสารต่างๆ เพื่อขอรับเงินค่าของตามที่ผู้ซื้อได้เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต หรือไม่มีใบตราส่งที่จะส่งมอบให้ผู้รับตราส่งได้¹⁵⁵ หรือผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่บุคคลอื่นโดยมิได้มีการเวนคืนใบตราส่งในกรณีที่ได้มีการออกใบตราส่งให้ไว้แก่กัน¹⁵⁶ ทำให้ผู้ทรงใบตราส่งได้รับความเสียหายเนื่องจากไม่ได้รับของที่ขนส่ง ทั้งๆที่ในความเป็นจริงของที่ขนส่งไม่ได้สูญหายหรือเสียหายไปเนื่องจากการขนส่งแต่อย่างใด หรือในทางกลับกันกรณีที่ผู้ขนส่งฟ้องผู้ส่งของ หรือผู้รับตรา

¹⁵³ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 “ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ์แห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ”

¹⁵⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 12 “เมื่อผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งต้องออกให้”

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 13 “เมื่อได้บรรทุกของลงเรือเสร็จแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ผู้ขนส่งต้องออกให้”

¹⁵⁵ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 226

¹⁵⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 28 “เมื่อได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้แล้ว ผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวนคืนใบตราส่งนั้นแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันตามควร”

ส่งอันเกี่ยวเนื่องกับสัญญารับขนของทางทะเล กล่าวคือ กรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ยอมชำระค่าระวางในการขนส่ง กรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ได้คืนตู้คอนเทนเนอร์ภายในเวลาที่ตกลงกันได้ ทำให้ผู้ขนส่งเสียประโยชน์ที่จะใช้ตู้คอนเทนเนอร์นั้น หรือกรณีที่ผู้ส่งไม่ยอมปฏิบัติตามหน้าที่ เช่น ผู้ส่งไม่ยอมแจ้งแก่ผู้ขนส่งว่าสินค้าที่ขนส่งนั้นเป็นสินค้าอันตราย¹⁵⁷อันทำให้ผู้ขนส่ง เรือ หรือสินค้าของผู้ส่งคนอื่น ๆ ได้รับความเสียหาย¹⁵⁸

ดังนั้นปัญหาที่เกิดขึ้น ก็คือ จะนำเอาอายุความใดมาใช้บังคับกับสิทธิเรียกร้อง หรือความเสียหายดังกล่าวไว้ข้างต้นนี้ ซึ่งในทางปฏิบัติเมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ศาลจึงให้นำอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับโดยอนุโลม กล่าวคือ ให้นำอายุความตามมาตรา 193/30 ซึ่งมีกำหนด 10 ปี มาใช้บังคับ โดยคำพิพากษาที่ได้วินิจฉัยในเรื่องนี้ คือ

การค้าระหว่างประเทศที่ 57/2542 โจทก์ที่ 1 ผู้ขนส่ง และโจทก์ที่ 2 ตัวแทนของผู้ขนส่ง ฟ้องเรียกร้องให้จำเลยผู้รับตราส่งรับผิดชอบตามหนังสือรับรองการส่งมอบสินค้าที่จำเลยออกให้ในการรับมอบสินค้าโดยไม่มี การเวนคืนใบตราส่ง ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่มีบทบัญญัติเรื่องอายุความในการฟ้องร้องในกรณีดังกล่าว จึงต้องนำบทบัญญัติเรื่องอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่มีบทบัญญัติเรื่องอายุความในกรณีนี้โดยเฉพาะ จึงต้องใช้อายุความตามบทบัญญัติทั่วไป อายุความฟ้องร้องคดีนี้จึงมีกำหนด 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30

การค้าระหว่างประเทศที่ 228/2544 โจทก์ในฐานะผู้รับตราส่งฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญา รับขนของทางทะเล แต่มิได้เป็นกรณีใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ำแห่งของที่ขนส่งตามสัญญา รับขนของทางทะเล ซึ่งมีอายุความ 1 ปี ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 ถือได้ว่าเป็นกรณีที่ไม่มีกฎหมาย กำหนดอายุความไว้โดยเฉพาะ อายุความในกรณีนี้จึงมีกำหนด 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30

¹⁵⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 33 “ของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิด หรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่น ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย...”

¹⁵⁸ ไพทิจิต เอกจรรย์กร ก เล่มเดิม. หน้า 385.

การค้ำระหว่างประเทศที่ 292/2544 โจทก์ จำเลยพิพาทกัน เพราะจำเลยส่งมอบของที่ขนส่งให้แก่บุคคลอื่นแทนที่จะเป็น โจทก์ซึ่งเป็นผู้รับตราส่งตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งหมาย จ.5 อันเป็นมูลกรณีที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มิได้กำหนดอายุความไว้โดยเฉพาะ เมื่อเป็นเช่นนี้อายุความในคดีนี้จึงต้องเป็นไปตามบทบัญญัติทั่วไปว่าด้วยอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 คือ 10 ปี เมื่อนับแต่วันที่จำเลยส่งมอบสินค้าพิพาทแก่บริษัททงสวัสดิ์ค้าไม้ จำกัด ไปถึงวันฟ้องจึงยังไม่เกิน 10 ปี คดีจึงไม่ขาดอายุความ

การค้ำระหว่างประเทศที่ 606/2544 มูลหนี้คดีนี้เป็นเรื่องที่โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยชำระค่าภาระและค่าใช้จ่ายต่างๆ เกี่ยวเนื่องกับการรับขนของทางทะเล ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มิได้กำหนดอายุความไว้โดยเฉพาะ จึงต้องบังคับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 เมื่อโจทก์นำคดีมาฟ้องต่อศาลภายใน 10 ปี นับแต่โจทก์อาจใช้สิทธิเรียกร้องได้ ฟ้องโจทก์จึงไม่ขาดอายุความ

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่า การที่ศาลกำหนดไว้เช่นนี้อาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่ง กล่าวคือ หากความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนั้น ไม่ได้เกิดจากการที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แต่เป็นความเสียหายเพราะสาเหตุดังที่กล่าวไว้ข้างต้น ผู้ขนส่งจะต้องมีความรับผิดชอบเป็นระยะเวลายาวนานถึง 10 ปี ซึ่งถือว่าเป็นระยะเวลาที่ยาวนานเกินไป สำหรับธุรกิจการค้าขายเช่นนี้ ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้ได้เกิดขึ้นกับบางประเทศ แต่ไม่ได้เกิดขึ้นกับประเทศที่ใช้อนุสัญญา **Hague-Visby Rules 1968** และอนุสัญญา **Hamburg Rules 1978**¹⁵⁹ กล่าวคือ อนุสัญญา **Hague-Visby Rules** ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งและเรือหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งปวงเกี่ยวกับของ หากไม่มีการฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ส่งมอบของ¹⁶⁰ กล่าวคือ กำหนดอายุความ 1 ปีนี้สามารถใช้บังคับกับสิทธิเรียกร้องในทุกกรณี ไม่ใช่เฉพาะกรณีที่ขนส่งนั้น สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น และได้มีการอธิบายว่าอายุความตามอนุสัญญา **Hague-Visby Rules** นั้นจะใช้แก่สิทธิเรียกร้องใดที่เกิดจากการขนส่ง หรือการผิดพลาดในการขนส่ง (**miscarriage**) และจะใช้แก่การทำ

¹⁵⁹ ประมวล จันทรืชีวะ. เล่มเดิม. หน้า 38

¹⁶⁰ Hague-Visby Rules 1968. Article 1 paragraph 2 "Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen"

ผิดสัญญารับขนด้วย เช่น การที่ผู้ขนส่งหันเหออกนอกเส้นทางเดินเรือโดยไม่มีเหตุผลสมควร หรือ การที่ผู้ขนส่งได้ขนของบนคาค่าเรือโดยไม่ได้รับอนุญาต¹⁶¹

ส่วนสิทธิเรียกร้องในการเรียกค่าเสียหายแห่งของที่ขนส่งตามอนุสัญญา **Hamburg Rules 1978** นั้นก็ไม่ได้จำกัดเฉพาะแต่เพื่อการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า เท่านั้น เนื่องจากในอนุสัญญานี้ใช้คำว่า “การฟ้องคดีใดๆ อันเกี่ยวกับการรับขนของภายใต้ อนุสัญญานี้” (relating to carriage of goods)¹⁶² ซึ่งคำว่า “เกี่ยวกับการรับขน” นี้รวมถึงสิทธิ เรียกร้องทุกชนิด ไม่ว่าจะเป็นกรณีของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชกช้า แต่รวมถึงสิทธิ เรียกร้องเพื่อการไม่ส่งมอบ และการส่งมอบผิด เช่น การส่งมอบของโดยไม่มีการเวนคืนต้นฉบับใบ ตราส่ง¹⁶³

434 ปัญหาการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ.2534 ไปใช้ในการฟ้องร้องตัวแทน และลูกจ้างของผู้ขนส่ง

โดยหลักทั่วไป บุคคลที่ต้องรับผิดชอบผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ที่ได้รับความเสียหายจาก การขนส่งนั้น ก็คือ ผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของ และตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ได้บัญญัติไว้แต่เพียงให้ผู้ขนส่งเท่านั้นที่ต้อง รับผิดชอบในความเสียหายจากการขนส่งไม่ว่าจะเป็นกรณีของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือมีการ ส่งมอบชกช้า ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 39 ความว่า “...ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอัน เป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุ แห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกช้า นั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความ ดูแลของตน...”

แต่อย่างไรก็ดี ในการขนส่งของทางทะเลนอกจากผู้ขนส่งแล้ว ยังมีบุคคลอีกหลายคนที่ มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ขนส่ง และการขนส่งของทางทะเล นั่นคือ ลูกจ้างของผู้ขนส่ง และตัวแทน ผู้ขนส่ง (ตัวแทนเรือ)¹⁶⁴ ซึ่งทั้งลูกจ้างของผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือนี้ ไม่ได้เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขน

¹⁶¹ ไพทิต เอกจริยกร ก เล่มเดิม. หน้า 386-387.

¹⁶² Hamburg Rules 1978 Article 20 paragraph 1 “Any action relating to carriage of goods under this Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years”

¹⁶³ ไพทิต เอกจริยกร ก หน้าเดิม.

¹⁶⁴ ตัวแทนเรือ (Ship's agent) คือ บุคคลที่ทำการแทนเจ้าของเรือ ณ ท่าเรือเดินทะเลใดเป็นการเฉพาะ ไม่ว่าจะทำการโดยชั่วคราวหรือถาวร หน้าที่ตั้งกล่าวนี้รวมถึงการแจ้งการมาถึงและการออกเดินทางของเรือ การ

ของทางทะเลกับผู้ส่งของแต่ละอย่างใด ปัญหาก็คือ ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือผู้เสียหายจะฟ้องลูกจ้างของผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือให้ต้องรับผิดชอบได้อย่างไร

สำหรับเรื่องนี้คงมีเพียงกรณีเดียว นั่นคือ การฟ้องละเมิด แต่เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะไม่ได้บัญญัติเรื่องนี้เอาไว้ จึงต้องไปใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิดดังนี้ คือ

มาตรา 425 “นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น”

มาตรา 426 “นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น”

มาตรา 427 “บทบัญญัติทั้งสองมาตราก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการ และตัวแทนด้วยโดยอนุโลม”

แต่สิ่งที่เป็นปัญหาตามมา คือ การที่ให้ลูกจ้างของผู้ขนส่งและตัวแทนเรือ ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิด ในขณะที่ผู้ขนส่งรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นั้น ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม ความไม่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่ง ลูกจ้างผู้ขนส่งและตัวแทนเรือขึ้น กล่าวคือ เป็นความไม่เท่าเทียมกันในเรื่องกำหนดอายุความ เนื่องจากผู้ขนส่งของทางทะเลมีความรับผิดชอบภายในกำหนดอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่มีการส่งมอบของ¹⁶⁵ ในขณะที่ลูกจ้างผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือ ซึ่งไม่ได้เข้าทำสัญญาการรับขนของทางทะเลนี้เลย กลับอาจต้องมีความรับผิดชอบภายในกำหนดอายุความที่ยาวกว่า คือ 1 ปี นับแต่วันที่รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะฟ้องต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ 10 ปี นับแต่วันที่มีการกระทำละเมิด¹⁶⁶ อันเป็นการไม่ยุติธรรมแก่บุคคลเหล่านี้

ในทางกลับกันนอกจากความรับผิดชอบของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งแล้ว ยังมีความรับผิดชอบของบุคคลอีกกลุ่มหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล กล่าวคือ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่น และความรับผิดชอบของผู้ส่งของ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ไม่ได้บัญญัติไว้ให้สามารถฟ้องร้องบุคคลดังกล่าวนี้ได้เช่นกัน ดังนั้นหากผู้ขนส่งจะฟ้องร้องไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งอื่นอันเนื่องมาจากความผิดของผู้ขนส่งอื่น หรือจะฟ้องร้องผู้ส่งของ อันเนื่องมาจากความรับผิดชอบของผู้ส่งของ เช่น ในกรณีที่ผู้ส่งของไม่ชำระค่าระวาง ผู้ขนส่งก็จะต้อง

บรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ การซ่อมแซมเรือ การจัดหาเรือเทียบท่า การจัดเรือลากจูง การนำร่อง เป็นต้น

¹⁶⁵ โปรดคู พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46

¹⁶⁶ โปรดคู ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448

ฟ้องร้องโดยอาศัยบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งการฟ้องร้องไล่เบี้ยผู้ขนส่งอื่นนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ จึงต้องใช้กำหนดอายุความทั่วไป ซึ่งมีกำหนด 10 ปี ส่วนในกรณีของการฟ้องร้องผู้ส่งของในเรื่องการไม่ชำระค่าระวางนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะใน มาตรา 193/24 ว่า

มาตรา 193/24 “สิทธิเรียกร้องดังต่อไปนี้ ให้มีกำหนดอายุความสองปี

(3) ผู้ขนส่งคนโดยสารหรือสิ่งของ หรือผู้รับส่งข้าวสาร เรียกเอาค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม รวมทั้งเงินที่ได้ออกทรงออกไป”

ในกรณีดังกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่ากำหนดอายุความที่ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่งฟ้องร้องผู้ขนส่งนั้น มีกำหนดอายุความเพียง 1 ปี ในขณะที่กำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งฟ้องผู้ส่งของ เช่น ในเรื่องการไม่ชำระค่าระวาง มีกำหนดอายุความ 2 ปี หรือในกรณีกำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งจะฟ้องไล่เบี้ยเอาค่ากับผู้ขนส่งอื่นนั้น มีกำหนดอายุความถึง 10 ปี ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันขึ้นระหว่าง ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น และผู้ส่งของทันที เนื่องจากมีความรับผิดชอบที่ได้กำหนดอายุความที่แตกต่างกัน

สำหรับหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้เมื่อพิจารณาอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับใบตราส่ง “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” 1968 และพิธีสารแก้ไข ค.ศ.1979 หรือ “Hague-Visby Rules” แล้ว ก็จะพบว่าลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถถูกฟ้องร้องให้รับผิดชอบตามอนุสัญญา Hague-Visby Rules 1968 ได้ โดยพิจารณาจากบทบัญญัติใน Article 3 paragraph 2 ที่บัญญัติว่าหากมีการฟ้องคดีแก่ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (ซึ่งไม่ใช่ลูกจ้าง หรือตัวแทนที่เป็นผู้ทำสัญญาอิสระ), ลูกจ้างหรือตัวแทนมีสิทธิที่จะนำเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิด เช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีสิทธิภายใต้อนุสัญญานี้ ยกขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของเขาเองได้¹⁶⁷

และเมื่อพิจารณาอนุสัญญา “United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978” หรือ “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978” หรือ “Hamburg Rules” ก็จะเห็นได้ว่าตามอนุสัญญานี้สามารถฟ้องลูกจ้างและตัวแทนผู้ขนส่งได้เช่นกัน โดยพิจารณาบทบัญญัติใน Article 7 paragraph 2 ที่บัญญัติว่า ในกรณีที่มีการฟ้องคดีต่อลูกจ้างหรือ

¹⁶⁷ Hague-Visby Rules 1968 Article 3 paragraph 2 “If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention ”

ตัวแทนของผู้ขนส่ง หากลูกจ้างหรือตัวแทนผู้นั้นสามารถพิสูจน์ได้ว่าคนได้กระทำไปภายในขอบอำนาจในทางการที่จ้าง ก็มีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้ หรือข้อจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะอ้างภายใต้อนุสัญญานี้ ไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนได้¹⁶⁸

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การที่ทั้งอนุสัญญา “Hague-Visby Rules” และอนุสัญญา “Hamburg Rules” กำหนดให้สามารถฟ้องลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งได้นั้น ก่อให้เกิดความยุติธรรมขึ้น เนื่องจากทั้งผู้ขนส่ง ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง มีความรับผิดชอบภายใต้กำหนดอายุความเดียวกัน และกฎหมายเดียวกันนั่นเอง

¹⁶⁸ Hamburg Rules 1978 Article 7 paragraph 2 “If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.”

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1. บทสรุป

จากที่ได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์บทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลในเรื่องอายุความ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แล้วจะพบว่ามีความแตกต่างจากหลักเกณฑ์ที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เป็นหลักเกณฑ์สากล คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (Hague Rules) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ.1968 (Hague-Visby Rules) และอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 (Hamburg Rules) กล่าวคือ

5.1.1 ประเด็นเรื่องกำหนดอายุความ และการขยายอายุความ

5.1.2 มูลเหตุในการนำคดีมาฟ้อง

5.1.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง

5.1.4 บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในคดีรับขนของทางทะเล

5.1.1 ในประเด็นเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องคดี มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติให้อายุความในการฟ้องคดีมีกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบ หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควร และนอกจากเรื่องกำหนดอายุความดังกล่าวนี้แล้วมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ยังได้กำหนดให้คู่กรณีสามารถตกลงที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้ โดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้

สำหรับการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นี้ไม่ใช่ทั้งการขยาย หรือย่นอายุความ และไม่ใช่การสละประโยชน์แห่งอายุความ ทั้งนี้เพราะการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ คือ การที่จะไม่นำเอาเรื่องอายุความขึ้นเป็นประเด็นในการต่อสู้คดีต่อไป ไม่ว่าผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะนำคดีมาฟ้องเมื่อเกินกำหนดอายุความฟ้องคดีแล้วหรือไม่ก็ตาม ในขณะที่การขยายอายุความ การย่นอายุความนั้น คู่กรณียังมีสิทธิที่จะยกเรื่องขาดอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้อยู่ แม้จะมีการขยายหรือย่นอายุ

ความไปแล้ว ส่วนประเด็นของการสละประโยชน์แห่งอายุความ กับการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็มีความแตกต่างกัน กล่าวคือ การสละประโยชน์แห่งอายุความจะกระทำได้อต่อเมื่ออายุความนั้นครบกำหนดไปแล้ว ในขณะที่การทำข้อตกลงว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นี้จะต้องกระทำก่อนที่อายุความจะครบกำหนด

การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บัญญัติเอาไว้เช่นนี้ ส่งผลให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ กล่าวคือ กำหนดอายุความ 1 ปีนี้ถือได้ว่าเป็นกำหนดที่สั้นเกินไป หากพิจารณาเรื่องศักยภาพในการขนส่งของทางทะเลสำหรับประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกองเรือพาณิชย์เป็นของตนเองมากนัก จึงไม่สามารถสู้กับต่างชาติได้ โดยส่วนใหญ่แล้วประเทศไทยจะเป็นประเทศผู้ส่งของมากกว่า เพราะฉะนั้นหากของที่ขนส่งเกิดความเสียหายหรือสูญหายไป ซึ่งผู้ส่งของจะต้องทำการฟ้องร้องผู้ขนส่ง แต่อายุความในการฟ้องคดีกลับสั้นเกินไปย่อมส่งผลให้ผู้ส่งของ หรือผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งนี้ ได้รับความเสียหายเนื่องจากไม่สามารถเตรียมพยานหลักฐานในการฟ้องคดีได้อย่างเต็มที่เพราะต้องรีบทำการฟ้องคดี หรือมิฉะนั้นคดีก็อาจจะขาดอายุความไปเสียก่อน แต่อย่างไรก็ดี หากจะให้กำหนดอายุความในการฟ้องคดีมีกำหนดที่ยาวนาน หรือไปใช้กำหนดอายุความทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีกำหนด 10 ปี ก็จะเห็นได้ว่าไม่มีความเป็นสากลตามหลักเกณฑ์ที่นานาประเทศถือปฏิบัติต่อกัน ซึ่งอาจจะส่งผลผู้ขนส่ง หรือเรือต้องรับภาระมากเกินไป เนื่องจากต้องมีความรับผิดชอบที่ยาวนานถึง 10 ปี

นอกจากนี้การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดให้คู่สัญญา (ฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง) สามารถทำข้อตกลงที่จะไม่ยกเรื่องอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้ แต่ไม่ให้มีการตกลงขยายอายุความ ก็ได้ก่อให้เกิดปัญหาขึ้นเช่นเดียวกัน ทั้งนี้เพราะในทางปฏิบัติฝ่ายที่ถูกเรียกร้องมักจะไม่ค่อยทำข้อตกลงที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ เพราะจะทำให้ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องไม่สามารถยกเรื่องอายุความขึ้นเพื่อปฏิเสธไม่ชำระหนี้โดยเหตุขาดอายุความได้อีกต่อไป ดังนั้นคู่สัญญามักจะทำข้อตกลงขยายอายุความออกไป แต่เมื่อมีการนำคดีขึ้นสู่ศาลศาลก็จะวินิจฉัยว่าข้อตกลงที่ให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะ (มาตรา 151 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) ซึ่งก่อส่งผลเสียแก่ผู้เสียหายที่นำคดีมาฟ้องเป็นอย่างมาก เนื่องจากในบางครั้งคู่สัญญาได้มีการตกลงกันขยายอายุความกันไปแล้ว หากต่อมาเกิดมีความเสียหายเกิดขึ้นและผู้ที่ได้รับความเสียหายนำคดีมาฟ้อง อายุความที่นำมาฟ้องนั้นก็จะเกินกำหนด 1 ปี และเมื่อข้อตกลงให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะไปเสียแล้วก็จะทำให้คดีนั้นขาดอายุความ ผู้เสียหายเกี่ยวการกับผู้ขนส่งของทางทะเลเหล่านี้ก็จะไม่ได้รับการเยียวยา

51.2 สำหรับเรื่องมูลเหตุในการนำคดีรับขนของทางทะเลมาฟ้อง โดยทั่วไปก็จะมีมูลเหตุที่เกิดจากสัญญา (สัญญารับขนของทางทะเล) กับมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิด แต่อย่างไรก็ดีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าคู่สัญญา หรือผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเลจะสามารถฟ้องผู้ขนส่งได้โดยอาศัยมูลเหตุจากอะไร แต่ทั้งนี้ก็ไม่ได้บัญญัติห้ามหากจะมีการฟ้องร้องโดยอาศัยทั้งมูลเหตุจากสัญญาและมูลเหตุจากละเมิด เพราะมีคดีที่โจทก์ฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญาและมูลละเมิดมาพร้อมกัน ซึ่งศาลก็ได้รับฟ้องเอาไว้ แต่อย่างไรก็ดีก็ยังไม่มีการวินิจฉัยเป็นบรรทัดฐานว่าสามารถฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดได้หรือไม่ ทั้งนี้เพราะศาลฎีกาได้วินิจฉัยในทำนองว่าเมื่อต้องรับผิดชอบในมูลสัญญาแล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยในมูลละเมิดอีก

การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนเช่นนี้ก็ทำให้เกิดปัญหาขึ้น กล่าวคือ ในบางครั้งผู้ขนส่ง อาจจะกระทำการโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ของที่ขนส่ง ซึ่งอาจจะไม่ได้ทำผิดสัญญารับขนของทางทะเลแต่อย่างใด แต่อาจเป็นการกระทำละเมิดที่อยู่นอกเหนือสัญญารับขนของทางทะเล ดังนั้นการจะฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดชอบโดยอาศัยมูลละเมิดก็จะต้องฟ้องร้องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิด ซึ่งก็ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งอาจต้องมีความรับผิดชอบที่ยาวกว่า 1 ปี ตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากกำหนดอายุความในเรื่องละเมิดนั้นมีกำหนด 1 ปีนับแต่รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้เสียหาย ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ 10 ปี นับแต่วันทำละเมิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีและผู้เสียหายเป็นนิติบุคคล การรู้ถึงการละเมิดนั้นกฎหมายให้ถือเอาการรู้ของผู้แทนนิติบุคคลเป็นเกณฑ์ ดังนั้นระยะเวลานับแต่วันทำละเมิด จนถึงวันที่มีการฟ้องคดีอาจจะมากกว่า 1 ปี ก็เป็นไปได้ ซึ่งแม้ประเทศไทยโดยหลักจะเป็นประเทศผู้ส่งของ การที่กำหนดให้ระยะเวลาในการฟ้องร้องผู้ขนส่งมีกำหนดที่ยาวนานน่าจะเป็นผลดีกว่า แต่เมื่อพิจารณาในเรื่องความเป็นสากลเทียบเท่ากับนานาประเทศนั้น การที่กำหนดให้อายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งมีระยะที่ยาวนาน ก็คงจะไม่ส่งผลดีต่อประเทศไทยนัก ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขนส่งซึ่งเป็นคนกลางทุนชาวต่างชาติ คงไม่ต้องการที่จะมีความรับผิดชอบที่ยาวนานเกินไปสำหรับธุรกิจการขนส่งของระหว่างประเทศเช่นนี้

นอกจากนี้ในประเด็นเรื่องฟ้องละเมิด ยังอาจมีปัญหาอีกประการหนึ่งตามมา กล่าวคือเรื่องเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากคดีเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลที่ฟ้องโดยอาศัยเหตุละเมิดนั้นไม่ได้อยู่ภายใต้อำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ แต่อย่างไรก็ดีศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศก็มักจะรับพิจารณารวมกันไป แต่ทั้งนี้ก็ยังไม่ใช่อำนาจที่กฎหมายบัญญัติไว้

51.3 สำหรับเรื่องสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติเอาไว้เพียง 3 กรณีเท่านั้น คือ สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการที่ของขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แต่ในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งของทั่วไปนั้น ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ไม่ได้เกิดขึ้นจาก 3 กรณีดังกล่าวข้างต้นเท่านั้น แต่อาจเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุ อาทิเช่น กรณีผู้ขนส่งผิดสัญญาไม่ยอมทำการขนส่ง หรือผู้ขนส่งไม่ยอมปฏิบัติหน้าที่ หรือกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ยอมชำระค่าระวางในการขนส่ง กรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ได้คืนตู้คอนเทนเนอร์ภายในเวลาที่ตกลงกันไว้ทำให้ผู้ขนส่งเสียประโยชน์ที่จะใช้ตู้คอนเทนเนอร์นั้น หรือกรณีที่ผู้ส่งไม่ยอมแจ้งแก่ผู้ขนส่งว่าสินค้าที่ขนส่งนั้นเป็นสินค้าอันตราย อันทำให้ผู้ขนส่ง เรือหรือสินค้าของผู้ส่งคนอื่นๆ ได้รับความเสียหาย

ปัญหาที่เกิดขึ้น ก็คือ เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ศาลจึงให้นำอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 ซึ่งมีกำหนด 10 ปี อันเป็นกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับ โดยอนุโลม แต่อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า การที่ศาลกำหนดไว้เช่นนี้ทำให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่นานาประเทศถือปฏิบัติกัน เนื่องจากกำหนดระยะเวลาที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบยาวนานถึง 10 ปี ซึ่งไม่เหมาะสมกับธุรกิจการขนส่งของระหว่างประเทศเช่นนี้ อันก่อให้เกิดภาระมากเกินไปสำหรับผู้ขนส่งหรือเรือ

51.4 ในเรื่องของบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในคดีรับขนของทางทะเล โดยหลักทั่วไปบุคคลที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งนั้น ก็คือ ผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของ และตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ใน มาตรา 39 ก็ได้บัญญัติไว้แต่เพียงให้ผู้ขนส่งเท่านั้นที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากการขนส่งไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ของขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหายเสียหาย หรือการส่งมอบชักช้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน

อย่างไรก็ดี ในการขนส่งของทางทะเลนอกจากผู้ขนส่งแล้ว ยังมีบุคคลอีกหลายคนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ขนส่งและการขนส่งของทางทะเล เช่น ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง แต่ทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งนี้ ไม่ได้เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของแต่อย่างใด เพราะฉะนั้นเมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติให้สามารถฟ้องลูกจ้างและตัวแทนผู้ขนส่งได้ การที่จะฟ้องบุคคลเหล่านี้จึงต้องนำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิดมาใช้บังคับ

สิ่งที่ปัญหาตามมา ก็คือ การที่ให้ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องรับผิดชอบ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิด ส่วนผู้ขนส่งรับผิดชอบพระราชบัญญัติการรับ ขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นั้น ก่อให้เกิดความไม่เป็นที่ยุติ ความไม่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่ง ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งขึ้น และไม่มีความเป็นสากลดังหลักเกณฑ์ที่นานาประเทศถือปฏิบัติ กัน กล่าวคือ เป็นความไม่เท่าเทียมกันในเรื่องกำหนดอายุความ เนื่องจากผู้ขนส่งของทางทะเลมี ความรับผิดชอบได้กำหนดอายุความ 1 ปี ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในขณะที่ลูกจ้างผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือ ซึ่งไม่ได้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลนี้เลย กลับต้องม ีความรับผิดชอบในกำหนดอายุความที่อายุยาวกว่า คือ 1 ปี นับแต่วันที่รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะฟ้อง ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ 10ปี นับแต่วันที่มีการกระทำละเมิด นอกจากนี้เมื่อไม่สามารถฟ้อง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งให้รับผิดชอบได้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้แล้ว ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งก็จะไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดและจำกัดความรับ รับผิด ผู้ขนส่งมีสิทธิขึ้นอ้างได้ อันเป็นการไม่ยุติธรรมแก่บุคคลเหล่านี้ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งใน เรื่องความเป็นสากล ทั้งนี้ เป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่าในการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศเช่นนี้ ตัวผู้ขนส่งย่อมมีฐานะทางเศรษฐกิจดีกว่าลูกจ้าง หรือตัวแทน แต่เรากลับให้ลูกจ้างและตัวแทนของ ผู้ขนส่งที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำมีความรับผิดที่อายุยาวกว่าและมีข้อยกเว้นความรับผิดน้อยกว่า อีก ทั้งยังไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ ซึ่งแตกต่างจากหลักเกณฑ์สากลที่นานาประเทศถือปฏิบัติกัน อย่างเห็นได้ชัด

นอกจากนี้ก็ยังเกิดประเด็นปัญหาในเรื่องอายุความไล่เบี้ยที่ผู้ขนส่งจะฟ้องร้องผู้ขนส่ง อื่นหรือบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลภายนอก และในเรื่อง กำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งจะฟ้องร้องผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งอันเนื่องมาจากความรับผิดของผู้ส่งหรือ ผู้รับตราส่งเองว่าจะใช้กำหนดอายุความตามกฎหมายใด เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการรับขน ของทางทะเลไม่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันและความไม่เป็น ธรรมต่อผู้ขนส่งอื่น บุคคลภายนอก ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งขึ้นเช่นเดียวกัน ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อกฎหมาย รับขนของทางทะเลไม่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะ ก็จะต้องใช้กำหนดอายุความทั่วไปตามประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งมีกำหนด 10ปี โดยจะเห็นได้ว่าเป็นกำหนดอายุความที่ยาวนานกว่า กำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบมากเกินไป

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาปัญหาเรื่องกำหนดอายุความและบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แล้ว ผู้เขียนจึงใคร่ขอเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหา โดยจะขอแยกออกเป็นประเด็นๆ ดังต่อไปนี้ กล่าวคือ

5.21 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเล

สำหรับในประเด็นเรื่องกำหนดอายุความฟ้องร้องคดีตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลที่กำหนดไว้ 1 ปี นี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรให้มีการตกลงขยายอายุความออกไปได้แต่ไม่จำเป็นต้องแก้ไขกำหนดอายุความ 1 ปี เป็น 2 ปี ดังเช่นที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา Hamburg Rules ทั้งนี้แม้กำหนดอายุความ 2 ปี จะดูเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศผู้ส่งของมากกว่ากำหนดอายุความ 1 ปี แต่เมื่อให้สามารถตกลงขยายอายุความออกไปได้แล้ว ก็ย่อมก่อให้เกิดความเป็นธรรม และมีความเหมาะสมแก่ผู้ส่งของ หรือแม้กระทั่งผู้ขนส่งเองด้วย เนื่องจากตนได้ตกลงเข้าทำสัญญาด้วยความสมัครใจเอง ดังนั้นในด้านผู้ขนส่งก็คงยอมไม่เสียประโยชน์ตน ส่วนทางด้านผู้ส่งของก็จะทำให้มีเวลาเพียงพอที่จะเตรียมพยานหลักฐานได้อย่างเต็มที่

กล่าวโดยสรุป ผู้เขียนเห็นว่าควรให้แก้ไข พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 โดยเพิ่มเติมวรรค 2 เป็น “กำหนดอายุความตามวรรคหนึ่ง คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ขยายออกไปได้ ภายหลังจากที่ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งได้เกิดขึ้นแล้ว”

สำหรับเหตุผลที่ทำให้มีการขยายอายุความออกไปภายหลังจากที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นแล้วนั้น เนื่องจากหากยังไม่เกิดความเสียหายขึ้น ผู้เรียกร้องก็ยังไม่เกิดสิทธิเรียกร้องให้อีกฝ่ายชดเชย แม้มีการตกลงให้ขยายอายุความออกไปก็ย่อมไม่เกิดประโยชน์อะไร แต่หากมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วอายุความก็ย่อมเริ่มนับ ดังนั้นหากคู่สัญญา กล่าวคือ ผู้ขนส่งและผู้ส่งของได้ตกลงกันให้มีการขยายอายุความออกไปได้ ก็ย่อมก่อให้เกิดประโยชน์ หรือสมประโยชน์ต่อทั้ง 2 ฝ่ายในแง่ของการฟ้องคดีคือ ทำให้มีเวลาเพียงพอที่จะเตรียมพยานหลักฐานในการฟ้องคดีได้อย่างเต็มที่ หรือในบางครั้งเมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นมา แล้วคู่สัญญาตกลงให้มีการขยายอายุความกันออกไป ในช่วงเวลาที่ได้ขยายออกไปนั้นคู่สัญญาอาจจะมีการมาเจรจาไกล่เกลี่ยข้อพิพาทกันได้ ทำให้ไม่ต้องมีการฟ้องคดีกันเลย อันส่งผลให้เกิดข้อดีต่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมากกว่า

5.22 มูลเหตุในการนำคดีมาฟ้องในคดีรับขนของทางทะเล

เพื่อให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เกิดความชัดเจนแน่นอน และก่อให้เกิดความเป็นธรรม ความเท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้สัญญารับขนของทางทะเล และบุคคลอื่นซึ่งไม่ได้เป็นผู้สัญญาแต่มีความรับผิดชอบจากการกระทำโดยละเมิด หรือแม้กระทั่งผู้ขนส่งเองที่ได้กระทำให้เกิดความเสียหายโดยละเมิด ให้มีความรับผิดชอบภายใต้กฎหมายเดียวกัน และเพื่อให้มีความเป็นสากลเช่นเดียวกับอนุสัญญา **Hague Rules, Hague-Visby Rules** และอนุสัญญา **Hamburg Rules** ที่นานาชาติประเทศถือปฏิบัติกัน ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46 ในเรื่องมูลเหตุในการฟ้องคดี โดยให้รวมถึงมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิดด้วย

นอกจากนี้ ในเรื่องการฟ้องคดีโดยอาศัยมูลละเมิดนั้น ยังมีอีกประเด็นที่อาจทำให้เกิดข้อโต้แย้งตามมา กล่าวคือ ประเด็นเรื่องเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งแม้ผู้เขียนจะเสนอแนะในเรื่องมูลเหตุในการนำคดีมาฟ้องนี้ โดยให้รวมถึงมูลเหตุในการกระทำละเมิดด้วยก็ตาม แต่เพื่อให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มีความชัดเจนยิ่งขึ้น ผู้เขียนจึงเห็นควรให้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ โดยให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลไม่ว่าจะอาศัยมูลเหตุตามสัญญารับขนของทางทะเล หรือละเมิด

5.23 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดให้มีเพียง 3 กรณี คือ สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการที่ของที่ขนส่งนั้น สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า

ผู้เขียนเห็นว่าควรให้มีการแก้ไข โดยให้รวมถึงสิทธิเรียกร้องทุกชนิดไม่จำกัดแต่เฉพาะสิทธิเรียกร้องเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าเท่านั้น เพื่อก่อให้เกิดความเป็นสากลและมีความสอดคล้องกับนานาชาติประเทศมากขึ้น กล่าวคือ ควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46 โดยแก้ไขจาก “...สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า...” เป็น “สิทธิเรียกร้องใดๆ อันเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล”

5.24 บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในคดีรับขนของทางทะเล

ตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดให้บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในคดีรับขนของทางทะเลนั้นมีเพียงผู้ขนส่ง ทั้งที่ในความเป็นจริงในการขนส่งของทางทะเลยังมีบุคคลอื่นอีก กล่าวคือ ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง

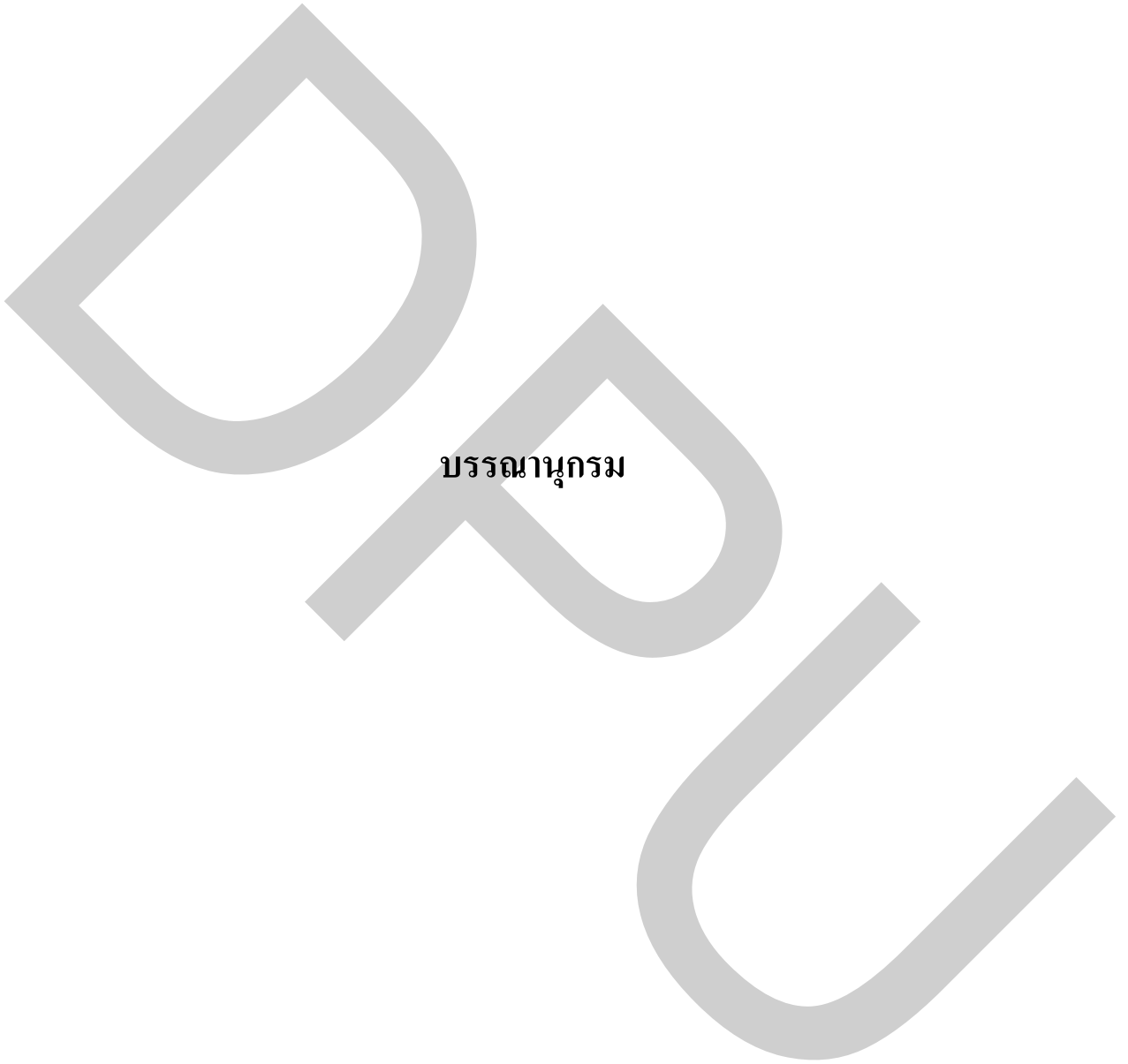
ดังนั้นเพื่อให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เกิดความเป็นสากลให้นานาประเทศยอมรับได้ อีกทั้งเพื่อก่อให้เกิดความยุติธรรมขึ้นระหว่างผู้ขนส่งและลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ให้มีความรับผิดชอบที่อายุความเดียวกัน และกฎหมายเดียวกัน ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง โดยให้รวมถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย

กล่าวโดยสรุป ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยแก้ไขมาตรา 46 ดังนี้ คือ

มาตรา 46 “ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องใดๆ อันเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลตามสัญญารับขนของทางทะเล หรือละเมิด ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตศาลกลางการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ

กำหนดอายุความตามวรรคหนึ่ง คู่สัญญาอาจตกลงกันให้มีการขยายอายุความออกไปได้ ภายหลังจากที่ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งได้เกิดขึ้นแล้ว โดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายตนเป็นสำคัญ”

มาตรา 46/1 “ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลไม่ว่าจะอาศัยมูลเหตุตามสัญญารับขนของทางทะเล หรือมูลเหตุจากการกระทำละเมิด”



บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- กำชัย จงจักรพันธ์. (2547). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยระยะเวลาและอายุ
ความ (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2543). หลักการขนส่ง. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- จำปี โสคติพันธุ์. (2539). คำอธิบายกฎหมายนิติกรรม สัญญา (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ :
สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- _____. (2542). คำอธิบายหลักกฎหมายนิติกรรม-สัญญา (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ :
วิญญูชน.
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2546). ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นิติกรรม (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ :
นิติธรรม.
- ไพฑูริศ เอกจริยกร. (2541). รับนของทางทะเล (Carriage of goods by sea) (พิมพ์ครั้งที่ 2).
กรุงเทพฯ : วิญญูชน.
- _____. (2541). กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอนที่ 2 (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ : วิญญูชน.
- _____. (2542). คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้า
สำนักโรงแรม (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ : วิญญูชน.
- _____. (2539). กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส DROIT MARITIME FRANCAIS.
กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เดือนตุลาจำกัด.
- _____. (2535). ย่อหลักกฎหมายรับนของทางทะเล. กรุงเทพฯ : นิติธรรม.
- ประมวล จันทรชีวะ. (2546). 101 ศัพท์พาณิชย์นาวี. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- รังสรรค์ แขวงโสภา. การบริหารพาณิชย์นาวี. คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วาริ นาสกุล. (2540). ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และ
ลาภมิควรได้. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์. (2514). ประวัติการค้าไทย. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์บรรณาคม.

วริยะ เกิดศิริ. (2517). นิติกรรม สัญญา และหนี้. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ศักดิ์ สนองชาติ. (2539). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ตามบทบัญญัติที่ได้ตรวจชำระ ใหม่) ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา (พร้อมทั้งระยะเวลา และอายุความ) (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ.

สมาคมประกันวินาศภัย. (2533-2534). Hague Rules, Hague Visby Rules And Hamburg Rules อนุสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเล.

อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ. (2544). คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศการรับขนของทางทะเล และการประกันภัยทางทะเล. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.

อริราช มณีภาค. (2543). คำอธิบายนิติกรรมและสัญญา ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ.

บทความ

กมล สนธิเกษตริน. (2526 มกราคม - มิถุนายน). “ปัญหาการขนส่งทางทะเล.” วารสารการพาณิชย์นาวี, 2 1.

เกริก วณิกกุล. (2529 กันยายน - ตุลาคม). “กฎหมายไทยที่บังคับใช้กับคดีรับขนของทางทะเล.” ดุลพาห, เล่มที่ 33

_____. (2529 กรกฎาคม - สิงหาคม). “ข้อวิจารณ์คดีรับขนของทางทะเลในประเทศไทย” ดุลพาห, 33 4

_____. (2529 กันยายน - ตุลาคม). “จารีตประเพณีและหลักกฎหมายสากลว่าด้วยการรับขนของทางทะเล”. ดุลพาห, 33 5

_____. (ธันวาคม 2529 - มีนาคม 2530) “กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล : หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง.” วารสารกฎหมาย, 11, 1.

จำรัส เขมะจารุ. (2528 สิงหาคม). “การขยายหรือย่นระยะเวลาในคดีแพ่ง.” วารสารกฎหมาย, 10 1.

ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนสานต์. (2528 มกราคม-เมษายน). “อายุความคดีรับขนของทางทะเล.” วารสารการพาณิชย์นาวี, 4 1.

ไชยวัฒน์ บุญนาค. (2524). “กฎหมายพาณิชย์ทะเล (วิธีปฏิบัติและประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับบิลออฟเลตติ้ง และสัญญาเช่าเรือ).” บทบัญญัติ, เล่มที่ 38 ตอนที่ 1.

ประมวล จันทรชีวะ. (2545, สิงหาคม). “ปัญหาบางประการในเรื่องอายุความตาม พ.ร.บ.การรับขน
ของทางทะเล พ.ศ.2534” วารสารการพาณิชย์นาวี, เล่มที่ 21.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. (2536, กันยายน). “ฎีกาวิเคราะห์: รับขนของทางทะเล.” วารสารการ
พาณิชย์นาวี, เล่มที่ 12

_____. (2547). “อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล.” วารสารกฎหมาย
ทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, 7.

เรืองเดช มหาสารานนท์. (2527, กุมภาพันธ์). “กฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล.” วารสาร
กฎหมาย, 8 3

วิทยานิพนธ์

ดวงเดือน ทองสุข. (2534). สถานะทางกฎหมายของค่าดีเมอร์เรจตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว.

วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ภัทรภรณ์ จีรเชียรนาถ. (2543). สิทธิเรียกร้องที่ขาดอายุความ. กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์ปริญญา

มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

วรพจน์ สุพรรณกุล. (2519). กฎหมายทะเลว่าด้วย สัญญาเช่าเรือ. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต

คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สมยศ สันถาวร. (2546). ปัญหาความรับผิดของตัวแทนเรือ. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต

คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

สุนีย์ ปิงสุทธีวงศ์. (2533). การยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทาง

ทะเล : การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ และกฎหมาย

ไทยที่เกี่ยวข้อง. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพฯ :

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ภาษาต่างประเทศ

Books

Astle W.E. (1981). The Hamburg Rules (Fairplay Publication). London

Bornick S. (1988). Gram on Chartering documents (2nd ed). London

- Branch Alan E. (1989). Elements of shipping (6th ed). London
- De Becker. J.E. (1909). Annotated Civil Code of Japan. London
- Ivamy Hardy E.R. (1989). Payne and Ivamy's Carriage of goods by sea (13th ed).
London
- John F. Wilson (2001). Carriage of good by sea (4th ed). Great Britain
- Roy, J.K. (1913). An analysis of Carver's Carriage of Goods by sea (5th ed). London
- Samir Mankabady. (1978). The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea. London

Electronic Sources

- <http://www.lectlaw.com/def/co31.htm>
- <http://www.marinerthai.com/sara/view.php?No=1002>
- http://www.md.go.th/static/sinka/ship_sea_year.html
- <http://www.anu.edu.au/law/pub/icl/material.html>
- <http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/japan.pdf>
- <http://www.jseinc.org/en/laws/japanesecogsa.html>

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล

: กรชนก ยอดกันหา

ประวัติการศึกษา

: ปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิตเกียรตินิยมอันดับหนึ่ง
มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย 19 ตุลาคม 2544: ประกาศนียบัตรหลักสูตรวิชาว่าความของสำนัก
ฝึกอบรมวิชาว่าความแห่งสภานายความ
21 กุมภาพันธ์ 2547

ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

: นิติกร สถาบันอนุญาโตตุลาการ สำนักกระงับข้อพิพาท
สำนักงานศาลยุติธรรม

ประสบการณ์ ผลงานทางวิชาการ รางวัล

: สำเร็จการอบรมหลักสูตรประกาศนียบัตรกฎหมาย
ทรัพย์สินทางปัญญา ของสถาบันพัฒนาข้าราชการ
ฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม: **CERTIFICATE OF PARTICIPATION**

**The EU-ASEAN Symposium on IP Enforcement by
Specialised Courts : Challenges and Recent
Developments in IPR on the Occasion of the 8th
Anniversary of Thai Central IP& IT Court organized
by the Central Intellectual Property and International
Trade Court and the EC-ASEAN Intellectual Property
Rights Co-operation Programme (ECAP II)**