ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอายุความในการประกันภัยทางทะเล

LEGAL PROBLEMS ABOUT PRESCRIPTION IN MARINE INSURANCE

นายรัฐฤทธิ์ วรรหา

RATTARIT VANHA

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยรังสิต

พ.ศ. 2551

ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอายุความในการประกันภัยทางทะเล

LEGAL PROBLEMS ABOUT PRESCRIPTION IN MARINE INSURANCE

นายรัฐฤทธิ์ วรรหา

RATTARIT VANHA

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตร์มหาบัณฑิต

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีปทุม

พ.ศ. 2551

LEGAL PROBLEMS ABOUT PRESCRIPTION IN MARINE INSURANCE

RATTARIT VANHA

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF THE

REQUIREMENTS FOR THE DEGREE OF LAW

GRADUATE SCHOOL

SRIPATUM UNIVERSITY

2008

เลขทะเบียน 148439
วันรับ - 2 มี.ค. 2554
เลขเรียก

ชื่อหัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอายุความในการประกันภัยทางทะเล LEGAL PROBLEMS ABOUT PRESCRIPTION IN MARINE INSURANCE
นักศึกษา	นายรัฐฤทธิ์ วรรหา รหัสประจำตัว 49502367
หลักสูตร	นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายธุรกิจ
คณะ	บัณฑิตวิทยาลัย
อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์	รองศาสตราจารย์ สุเมธ จานประดับ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีปทุม อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญามหาบัณฑิต

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(ดร.นิตินัย ตันพานิช)

16 ก.ย. 2551

วันที่.....เดือน.....พ.ศ. .....

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....ประธานกรรมการ

(ดร. นิพันธ์ จิตะสมบัติ)

.....กรรมการ

(รศ. สุเมธ จานประดับ)

.....กรรมการ

(ดร. พินัย ณ นคร)

หัวข้อสารนิพนธ์ ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอายุความในการประกันภัยทางทะเล

ภาษาอังกฤษ Legal Problems about Prescription in Marine Insurance

ชื่อผู้เขียน รัฐฤทธิ์ วรรหา

อาจารย์ที่ปรึกษา รศ. สุเมธ จานประดับ

สาขาวิชา นิติศาสตร์มหาบัณฑิต (สาขาวิชากฎหมายธุรกิจ)

ปีการศึกษา 2551

บทคัดย่อ

จากการศึกษาของผู้เขียนพบว่าในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายทะเลเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทะเล ทั้งไม่มีจารีตประเพณีเกี่ยวกับสัญญาเช่นว่านั้น เรื่องอายุความฟ้องเรียกร้องให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยในคดีนี้จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า"ในการเรียกให้ใช้ค่าสินไหมทดแทน ท่านห้ามมิให้ ฟ้องคดีเมื่อพ้นกำหนด สองปีนับแต่วันวินาศภัย" ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 20 หมวด 2 ว่าด้วยประกันวินาศภัย เนื่องจากสัญญาประกันภัยทางทะเลจัดว่าเป็นการประกันวินาศภัยประเภทหนึ่งซึ่งได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาวินิจฉัยไว้เป็นคดีตัวอย่าง

หากได้พิเคราะห์ตามร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ.... จะพบว่าเมื่อเกิดคดีที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาประกันภัยทางทะเล กฎหมายได้กำหนดให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลเดียวกันกับการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่มีการนิยมนำมาใช้กับการขนส่งของระหว่างประเทศนี้ ก็คือการขนส่งของทางทะเล นอกจากนี้ในเรื่องการขนส่งของทางทะเลได้มีอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล (Hamburg Rules) ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 รวมถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความทั่วไปและในคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุความไว้แตกต่างกัน

ผู้เขียนเห็นว่าอายุในเรื่องการประกันภัยทางทะเลสมควรที่จะมีการกำหนดอายุความ 1 ปี เมื่อประเทศไทยมีกฎหมายประกันภัยทางทะเล ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับอายุความตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาของ รองศาสตราจารย์ ดร.นิพันธ์ จิตะสมบัติ ที่รับเป็นประธานในการสอบสารนิพนธ์ นอกจากนั้นความสำเร็จจะไม่อาจบังเกิดได้หากปราศจากความเมตตาของ ท่านรองศาสตราจารย์ สุเมธ จานประดับ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พินัย ณ นคร ที่ได้ให้ความเมตตารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ และกรรมการสอบ โดยท่านทั้งสองได้กรุณาสละเวลาอันมีค่าช่วยชี้แนะและให้แนวคิดในทางวิชาการ รวมทั้งแหล่งข้อมูลในการศึกษาตลอดจนตรวจแก้ไขสารนิพนธ์ฉบับนี้ และเพิ่มเติมข้อมูลอันเป็นประโยชน์ต่อผู้เขียนจนกระทั่งสำเร็จเป็นสารนิพนธ์

ที่สำคัญคือ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อและคุณแม่ที่ให้กำลังใจตลอดเวลาที่ผ่านมาในการทำสารนิพนธ์ฉบับนี้ และอีกหลายๆท่านที่มิได้กล่าวนามในที่นี้ ที่เอาใจใส่ไถ่ถามถึงรวมถึงให้กำลังผู้เขียนตลอดมา ผู้เขียนขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

อนึ่ง หากการค้นคว้าสารนิพนธ์เล่มนี้ เกิดประโยชน์ในการศึกษาวิชานิติศาสตร์ ผู้เขียนขออุทิศความดีงามทั้งหมด ให้แก่ คณาจารย์ทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้ แต่หากสารนิพนธ์เล่มนี้เกิดข้อผิดพลาดประการใด เนื่องมาจากความไม่รู้ หรือความพลั้งเผลอ ผู้เขียนขอน้อมรับความผิดดังกล่าวไว้แต่เพียงผู้เดียว

รัฐฤทธิ์ วรรหา

สารบัญ

บทคัดย่อภาษาไทย I

กิตติกรรมประกาศ II

สารบัญ III

บทที่ 1

1 บทนำ 1

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา 4

วัตถุประสงค์ของการศึกษา 4

สมมติฐานการวิจัย 4

ขอบเขตของการวิจัย 4

วิธีดำเนินการศึกษา 5

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 5

2 ประวัติความเป็นมาแนวคิดทฤษฎีของการประกันภัยทางทะเล 6

ประวัติความเป็นมาเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล 6

แนวคิดเกี่ยวกับการเสี่ยงภัย (Concept of risk) 9

1. แนวคิดของการประกันภัยทางทะเล 10

2. ความหมายของการประกันภัยทางทะเล 12

3. การประกันภัยทางเรือของประเทศไทยในปัจจุบัน 13

หลักเกณฑ์เรื่องอายุความทั่วไป 15

1. มูลเหตุของการกำหนดอายุความ 15

2. ความหมายของอายุความ 17

3. ประเภทของอายุความ 17

4. อายุความในเรื่องการประกันภัยทางทะเล 18

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับบทบัญญัติเรื่องอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 19

1. กำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล 22

2. มูลเหตุที่จะนำคดีรับขนของทางทะเลมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ 24

บทที่ หน้า

3. สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ 26
4. บุคคลที่ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ..... 27

3 กฎหมายของต่างประเทศ..... 30
หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ..... 30
1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (Hague Rules) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ.1968 (Hague-Visby Rules)..... 30
1.1 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี..... 30
1.2 มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ..... 32
1.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ..... 33
1.4 การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ..... 33
2 อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคมค.ศ.1978 (Hamburg Rules)..... 34
2.1 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี..... 34
2.2.1 อนุสัญญา Hamburg Rules..... 34
2.2.2 มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ..... 35
2.2.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง ภายใต้กำหนดอายุความ..... 36
2.2.4 การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ..... 37
3. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศ..... 38

4 ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับอายุความในการประกันภัยทางทะเล..... 42
ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอายุความ..... 43

บทที่ หน้า

ปัญหาเกี่ยวกับความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความและอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญา..... 44
1. ปัญหาอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลน้อยเกินไปและไม่อาจขยายอายุความได้..... 44
2. ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศในคดีที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล..... 49
3. ปัญหาเกี่ยวกับการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเล ไปใช้กับสิทธิเรียกร้องในกรณีอื่นนอกเหนือจากสิทธิเรียกร้องเพื่อการที่ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า..... 54
4. ปัญหาเกี่ยวกับการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไปใช้ในการฟ้องร้องตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่ง..... 57
ปัญหาเกี่ยวกับการนำอายุความในเรื่องรับขนของทางทะเลไปปรับใช้กับการประกันภัยทางทะเล 60

5 บทสรุปข้อเสนอแนะ..... 65
บทสรุป..... 65
ข้อเสนอแนะ..... 69

บรรณานุกรม..... 72
ประวัติผู้ศึกษา..... 74

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของสภาพปัญหา

ในปัจจุบันต้องยอมรับว่าโลกก้าวเข้าสู่ยุคที่โอกาสเป็นเงินเป็นทอง การทำธุรกิจหรือธุรกรรมต่างๆ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีมาตรการ ตลอดจนข้อกฎหมายที่กำหนดขอบเขตและความชัดเจนของธุรกรรมในแต่ละประเภท ซึ่งการประกันภัยทางทะเลก็นับได้ว่าเป็นธุรกรรมสำคัญอย่างหนึ่งในการค้าระหว่างประเทศ อันประกอบด้วยธุรกรรมการซื้อขาย การขนส่งสินค้า การชำระเงิน และการประกันภัยสินค้าที่ซื้อขายและขนส่งกันนั้น ประเทศไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญและจำเป็นที่จะส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของชาติ และทุกวันนี้บริษัทรับประกันภัยในประเทศไทยก็มีการรับประกันภัยทางทะเลกันแพร่หลายตามสมควร มาตรการหนึ่งซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่การค้าระหว่างประเทศให้ดำเนินไปด้วยความราบรื่น และส่งเสริมกิจการประกันภัยทางทะเลในประเทศไทยก็คือ โดยการอาศัยมาตรการทางกฎหมายซึ่งจำต้องมีอยู่อย่างเพียงพอและเหมาะสม หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือต้องมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หรือตรากฎหมายที่จำเป็นเพื่อให้ธุรกรรมแต่ละประเภทดำเนินไปด้วยความราบรื่นปราศจากอุปสรรค

ในเรื่องการประกันภัยทางทะเลนี้ไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศ หรือกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศใด ๆ ให้ยึดถือเป็นแนวทางได้ คงมีแต่กฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเท่านั้นซึ่งเป็นที่ยอมรับใช้กันทั่วโลก รวมทั้งในประเทศไทย พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษเป็นแม่แบบหรือต้นแบบของกฎหมายประกันภัยทางทะเลของหลายประเทศทั้งประเทศในเครือจักรภพอังกฤษและประเทศอื่น ๆ ยิ่งกว่านั้นในทางปฏิบัติกรมธรรม์ประกันภัยมาตรฐานและข้อสัญญามาตรฐานที่ใช้กันอยู่ในธุรกรรมนี้ส่วนใหญ่จะเขียนระบุไว้ว่า "การประกันภัยนี้อยู่ภายใต้กฎหมายและแนวทางปฏิบัติของประเทศอังกฤษ" (This insurance is subject to English law and practice.) ในการพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทยเพื่อให้กฎหมายของเราสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่ดำเนินอยู่ จึงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องหยิบยกกฎหมายอังกฤษ คือพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ขึ้นมาพิจารณา แต่อย่างไรก็ตาม

พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติต่าง ๆ มีการอธิบาย ตีความ ขยายความ โดยคำพิพากษาของศาล บทบัญญัติบางเรื่องถูกพิจารณาว่าไม่เป็นธรรมและก่อให้เกิดผลเสียหายร้ายแรงต่อผู้เอาประกันภัย บทบัญญัติบางเรื่องเป็นเรื่องใหม่ที่ไม่มีในระบบกฎหมายไทย การบัญญัติกฎหมายโดยใช้กฎหมายอังกฤษเป็นต้นแบบจึงต้องทำด้วยความเข้าใจและด้วยความระมัดระวัง ดังนั้นจึงเป็นประเด็นที่น่าพิจารณาว่า ประเทศไทยจะยึดถือพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาเป็นต้นแบบในการร่างกฎหมายของเราในประเด็นต่าง ๆ ได้มากน้อยเพียงใด ในส่วนพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ แม้จะเป็นกฎหมายที่ใช้มาเป็นเวลานานและได้รับการยอมรับบังคับใช้อย่างแพร่หลาย แต่ก็มิได้หมายความว่า บทกฎหมายดังกล่าวมีความสมบูรณ์ ครบถ้วน ชัดเจนในทุกเรื่องทุกประเด็น ในบางเรื่องกฎหมายก็มิได้บัญญัติไว้ แต่หลักกฎหมายปรากฏอยู่ในคำพิพากษาของศาล และในบางบทมาตรายังมีปัญหาความคิดเห็น ข้อโต้แย้ง และไม่ความชัดเจนปรากฏอยู่ตามสมควร ในการศึกษากฎหมายอังกฤษเพื่อนำมาเป็นต้นแบบในการร่างกฎหมายไทยจึงควรพิจารณาและโดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องคำนึงถึงปัญหาความคิดเห็น ข้อโต้แย้งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล กฎหมายไทยขณะนี้มีบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพียงมาตราเดียวคือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 ซึ่งบัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้ว่า "อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" และนับตั้งแต่การประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 เมื่อ ปี พ.ศ. 2472 ในระบบกฎหมายไทยก็ไม่เคยมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเลที่ว่านี้แต่อย่างใด

เมื่อมีคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลขึ้นสู่ศาล ศาลได้หาทางออกโดยวิธีการอุดช่องว่างของกฎหมายตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งวางหลักไว้ว่า "กฎหมายนั้น ต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ

เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นว่านั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป"

ในการพิจารณาอุดช่องว่างของกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 นี้ ศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ 2 แนวทางคือ แนวทางแรกให้ใช้กฎหมายอังกฤษในฐานะหลักกฎหมายทั่วไป โดยตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/2499 และ 7350/253 ศาลได้วินิจฉัยทำนองเดียวกันว่า "ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 บัญญัติไว้ว่า "อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" ซึ่งกฎหมายทะเลของไทยหามีไม่ ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ

ควรเทียบวินิจฉัยคดีนี้ตามหลักกฎหมายทั่วไปตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สัญญาประกันภัยรายนี้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษศาลฎีกาเห็นว่าควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัย" ส่วนอีกแนวทางหนึ่งคือให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัยในฐานะบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งในการวินิจฉัยคดี โดยตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6649/2537 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า"ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายทะเลเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทะเล ทั้งไม่มีจารีตประเพณีเกี่ยวกับสัญญาเช่นว่านั้น เรื่องอายุความฟ้องเรียกร้องให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยในคดีนี้จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า“ในการเรียกให้ใช้ค่าสินไหมทดแทน ท่านห้ามมิให้ ฟ้องคดี เมื่อ พ้นกำหนด สองปีนับแต่วันวินาศภัย” ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 20 หมวด 2 ว่าด้วยประกันวินาศภัย อันเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับคดี ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรคสามเดิม" อีกทั้ง ยังเป็นการกำหนดอายุความไว้ไม่ชัดเจนเท่าที่ควร และนอกจากนี้ยังมีคำพิพากษาศาลฎีกาอีกหลายเรื่องที่ได้นำ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัยวินาศภัยมาปรับใช้กับสัญญาประกันภัยทางทะเลโดยตรงโดยไม่ได้ผ่านมาตรา 868 และมาตรา 4 ซึ่งศาลฎีกามิได้ให้เหตุผลไว้ว่าเพราะเหตุใด แม้ว่าในปัจจุบันจะได้มีการร่าง พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ.... ซึ่งได้กำหนดเอาไว้ในมาตรา 6 ว่า “คดีที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาประกันภัยทางทะเล ให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลเดียวกันกับการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่มีการนิยมนำมาใช้กับการขนส่งของระหว่างประเทศนี้ ก็คือการขนส่งของทางทะเลโดยเฉพาะในปัจจุบันในเรื่องการขนส่งของทางทะเลได้มีอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่า ด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 (Hamburg Rules) รวมถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความทั่วไปและในคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุความไว้

ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นสมควรที่จะนำเอาการกำหนดอายุความในเรื่องของการรับขนของทางทะเลตามกฎหมายของประเทศต่างๆ รวมทั้งของประเทศไทยมาศึกษาเปรียบเทียบเพื่อนำมาปรับใช้กับเรื่องอายุความฟ้องเรียกร้องตามสัญญาประกันภัยทางทะเลต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาถึงแนวคิดและวิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลตลอดจนหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุความโดยทั่วไป

2. เพื่อศึกษาถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศที่จะนำมาปรับใช้กับอายุความในของการประกันภัยทางทะเล

3. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการนำเอาอายุความคดีรับขนของทางทะเลนำมาปรับใช้กับอายุความในของการประกันภัยทางทะเล

4. เพื่อศึกษาแนวทางและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับอายุความในการประกันภัยทางทะเล

สมมติฐาน

ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องอายุความแต่คดีที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาประกันภัยทางทะเล ให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ อีกทั้งการประกันภัยทางทะเลถือเป็นธุรกรรมสำคัญอย่างหนึ่งในการค้าระหว่างประเทศ อันประกอบด้วยธุรกรรมการซื้อขาย การขนส่งสินค้า การชำระเงิน และการประกันภัยสินค้าที่ซื้อขายและขนส่งกัน ดังนั้นกำหนดอายุความในเรื่องการประกันภัยทางทะเลรวมถึงรายละเอียดตลอดจนหลักเกณฑ์ต่างๆ จึงอาจนำเอากำหนดอายุความตามที่ปรากฏในเรื่องการรับขนของทางทะเลมาพิจารณาประกอบได้

ขอบเขตการศึกษา

สารนิพนธ์ฉบับนี้มีความประสงค์ที่จะทำการศึกษาถึง แนวคิดและวิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลโดยเน้นในเรื่องอายุความฟ้องร้องโดยศึกษาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์รวมทั้งศึกษาถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความในคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศอันได้แก่ ประเทศญี่ปุ่นซึ่งเป็นประเทศที่อยู่ในทวีปเอเชียและใช้ระบบกฎหมายแบบซิวิลลอว์เช่นเดียวกับประเทศไทย โดยจะเอาผลที่ได้มาวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมในการนำเอาอายุความคดีรับขนของทางทะเล นำมาปรับใช้กับอายุความในของการ

ประกันภัยทางทะเลของไทยโดยเฉพาะการประกันภัยการขนส่งตัวสินค้า (Marine Cargo Insurance) ต่อไป

วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาสารนิพนธ์ฉบับนี้ใช้การวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาจากตำรา วารสาร บทความ และวิทยานิพนธ์ ตลอดจนตัวบทกฎหมาย คำพิพากษาและแนวคำวินิจฉัยของศาลทั้งของต่างประเทศ และประเทศไทย รวมทั้งค้นคว้าข้อมูลจาก Internet

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบถึงแนวคิดและวิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลตลอดจนหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุความโดยทั่วไป
2. เพื่อทราบถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศที่จะนำมาปรับใช้กับอายุความในของการประกันภัยทางทะเล
3. เพื่อทราบถึงปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับอายุความของการประกันภัยทางทะเล
4. เพื่อหาแนวทางและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมาแนวคิดทฤษฎีของการประกันภัยทางทะเล

มนุษย์เราเมื่อเกิดมาในโลกแล้วต่างเผชิญกับภยันตรายต่าง ๆ ที่จะเกิดแก่ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ตลอดจนอาชีพของตน และเป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่าภัยเหล่านั้นเป็นสิ่งที่ไม่อาจคาดเดาล่วงหน้าได้ แต่โดยที่มนุษย์มีปัญญาหรือสมอง จึงช่วยให้มนุษย์รู้จักที่จะหาวิธีการป้องกันหรือ หลีกเลี่ยงอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับตนมากกว่าสิ่งมีชีวิตอื่น ๆ แต่อย่างไรก็ตามมนุษย์ไม่สามารถจะห้ามมิให้มีอันตรายต่าง ๆ เกิดขึ้นแก่ตนได้ ภัยที่เกิดแก่มนุษย์จึงยังคงมีอยู่เรื่อยมา และด้วยความที่มนุษย์มีสติปัญญาที่ฉลาดจึงได้คิดหาวิธีการป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยเหล่านั้นโดยร่วมมือกันทำอย่างหนึ่ง เรียกว่าการประกันภัย

ประวัติความเป็นมาเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล[1]

ราว ๆ ก่อนศตวรรษที่ 13 และ 14 ปรากฏว่า มีการประกันทางทะเลกันอย่างแพร่หลายตามเมืองต่างๆ ในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน สัญญาประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลฉบับแรกของโลกเท่าที่มีปรากฏเป็นหลักฐานจนถึงปัจจุบันนี้ คือ ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม ค.ศ. 1347 ออก ให้ ณ เมืองเจนัว ประเทศอิตาลี

จนกระทั่งใน ปี ค.ศ. 1853 ได้มีการจัดตั้งธุรกิจประกันภัยในรูปของบริษัทการค้าที่เมือง Flanders ในประเทศอิตาลี เนื่องจากในช่วงศตวรรษนี้มีการค้าขายทางทะเลอย่างแพร่หลายตาม เมืองท่าต่าง ๆ จึงได้มีการจัดทำสัญญาประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นฉบับแรกของโลกขึ้น ณ เมืองเจนัว ประเทศอิตาลี ต่อมาในปี พ.ศ. 2117 พระนางอลิซาเบธกษัตริย์ของประเทศอังกฤษได้ตรากฎหมายจัดตั้งหอประกันภัยขึ้นเพื่อขายกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ทำให้ธุรกิจประกันภัยของอังกฤษได้เจริญก้าวหน้าวิวัฒนาการเรื่อย ๆ มา[2]

---

[1] กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์. (2535). *วารสารประกันภัย*. 66. หน้า 25 – 27.

[2] ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2543). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพ: นิติธรรม. หน้า 7.

ต่อจากนั้น ก็เข้ามาถึงยุคของ "ลอยด์ส" (Lloyd's) เป็นที่น่าสังเกตว่า ตลาดการประกันภัยทางทะเลที่ใหญ่โตแห่งหนึ่งของโลกมีจุดเริ่มต้นจากร้านกาแฟ บริเวณถนนโทเวอร์ ในท่าเรือกรุงลอนดอน โดยชายผู้เป็นเจ้าของร้านชื่อว่า Edward Lloyd ร้านกาแฟลอยด์สนี้ เป็นสภาสำหรับเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้าและผู้รับประกันภัย มานั่งรับประทานกาแฟกัน แล้วตกลงในการประกันภัยให้กับเรือและสินค้าที่ขนส่งทางทะเลตามตำนานได้กล่าวถึงร้านกาแฟ Lloyd's ที่ปรากฏใน London Gazette เลขที่ 2429 เมื่อวันจันทร์ที่ 18 กุมภาพันธ์ ถึงวันพฤหัสบดีที่ 21 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1688 แต่ไม่มีข้อมูลว่า ร้านกาแฟลอยด์สนี้เปิดทำการครั้งแรกเมื่อใด

Edward Lloyd เจ้าของร้านเสียชีวิตเมื่อปี ค.ศ. 1713 โดยไม่มีการสืบต่อกิจการร้านกาแฟลอยด์ส ส่งผลให้การประกันภัยมักจะกระทำกันในลักษณะของการเสี่ยงการเล่นพนัน (Gambling) แต่ในด้านการออกเอกสารด้านข่าวสาร เช่น Lloyd's News ต่อมามี Lloyd's List และอื่นๆ ได้สืบเนื่องต่อมาจนกระทั่ง Thomas Fielding ที่เป็นคนรับใช้ในร้านลอยด์สเก่ามาเปิดร้าน"ลอยด์ส" แห่งใหม่ที่ Pope's Head Alley และย้ายต่อไปอีกจนกระทั่งมาตั้งในปัจจุบัน ส่วนกลุ่มผู้รับประกันภัยลอยด์สที่สืบเนื่องมาจนถึงทุกวันนี้ คือ John Julias Angerstein หรือบิดาของลอยด์ส สมัยใหม่ (Father of Modern Lloyd's)

สัญญาประกันภัยฉบับแรกของอังกฤษเท่าที่ปรากฏตามหลักฐานซึ่งยังคงเก็บรักษาไว้ถึงปัจจุบัน คือ Broke Sea Insurance Policy ปี ศ.ศ. 1547 วิธีประกันภัยในสมัยนั้น คือเจ้าของเรือ หรือพ่อค้าที่ต้องการซื้อประกันภัยจะทำบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินต่างๆ ที่จะบรรทุกลงเรือได้รายการเหล่านี้ นายธนาคารหรือบุคคลอื่นๆ ที่ประสงค์จะรับประกันภัยจะลงชื่อพร้อมกับระบุจำนวนเงิน ที่ตนจะรับเสี่ยง แล้วลงลายมือชื่อไว้ (และนี่คือที่มาของคำว่า Underwriter) และเพื่อเป็นค่าตอบแทนในการเข้ารับเสี่ยงภัย ผู้ลงนามข้างใต้ (Underwriter) แต่ละคนจะได้รับค่าตอบแทน เรียกว่า เบี้ยประกันภัย ในช่วงเวลานั้น สัญญาประกันภัยส่วนมากเป็นสัญญาประกันภัยทางทะเล ต่อมาก็ขยายออกไปคุ้มครองการเสียชีวิตของนายเรือและลูกเรือรวมทั้งพ่อค้าที่คุมสินค้าไปกับเรือตลอดจนคุ้มครองจำนวนเงินที่จะเป็นค่าไถ่ตัวเมื่อถูกโจรสลัดจับตัวด้วย

ในประเทศไทยธุรกิจประกันภัยได้ปรากฏขึ้นมานานแล้ว แต่ที่ปรากฏเป็นหลักฐานชัดเจนก็คือในสมัยกรุงศรีอยุธยา เนื่องจากในสมัยนั้นไทยมีความสัมพันธ์ทางการค้ากับต่างประเทศหลายประเทศ โดยอาศัยการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นส่วนใหญ่ จึงมีการประกันภัยทางทะเลและขนส่งเกิดขึ้นเป็นประเภทแรก จนกระทั่งในปี ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454) ได้มีประกาศกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยเป็นครั้งแรกคือ "พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนแลบริษัท ร.ศ. 130" และใน วันที่ 1 มกราคม 2468 ได้มีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งกฎหมายดังกล่าว

กำหนดให้ผู้ประสงค์จะประกอบธุรกิจประกันภัยจะต้องได้รับพระบรมราชานุญาตก่อนและต่อมาก็มีการประกันภัยประเภทอื่น ๆ เกิดขึ้น[3]

รัชกาลที่ 3 ทำประกันภัยแท่นพิมพ์จากต่างประเทศที่ขนส่งทางทะเลต่อมาภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 กิจการประกันภัยเริ่มดำเนินการอย่างจริงจังและกลับฟื้นฟูขึ้นใหม่ อีกครั้ง และในปี 2495 จึงได้มีพระราชกฤษฎีกาจัดวางระเบียบราชการกรมทะเบียนการค้า กระทรวงเศรษฐการยกฐานะ "แผนกควบคุมบริษัทประกันภัย" ขึ้นเป็น "กองประกันภัย" อีกครั้งหนึ่ง โดยยังคงสังกัดกรมทะเบียนการค้า กระทรวงเศรษฐการ และในปี พ.ศ. 2510 กระทรวงพาณิชย์ได้ออกพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 เพื่อควบคุมและส่งเสริมธุรกิจประกันภัย หลังจากพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับดังกล่าวประกาศใช้การควบคุมธุรกิจประกันภัยจึงเป็นไปอย่างเคร่งครัด เพื่อให้ธุรกิจประกันภัยมีความ มั่นคง ในปี 2515 กระทรวงเศรษฐการได้เปลี่ยนชื่อมาเป็นกระทรวงพาณิชย์ตามเดิม และในปีเดียวกันได้เปลี่ยนชื่อมาเป็น "สำนักงานประกันภัย" แต่ยังคงมีฐานะเป็นหน่วยงานระดับกอง สังกัดสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงพาณิชย์[4]

ต่อมาในปี พ.ศ. 2522 สำนักงานประกันภัยได้รับการยกฐานะจากหน่วยงานราชการระดับกองเป็นกรม และปี พ.ศ. 2533 ได้เปลี่ยนชื่อเป็นกรมการประกันภัย ต่อมาได้มีการยกเลิกพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ดังกล่าวด้วยเหตุผลว่ากฎหมายทั้ง 2 ฉบับ ไม่เหมาะสมกับกาลสมัยและได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานานไม่สอดคล้องกับสภาวะทางเศรษฐกิจและสังคม ประกอบกับธุรกิจประกันภัยได้ขยายวงกว้างเป็นธุรกิจที่สำคัญของประเทศ จึงต้องพัฒนาให้เจริญก้าวหน้าทัดเทียมกับต่างประเทศ อีกทั้งรัฐ ได้ตระหนักว่าธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่สามารถระดมเงินออมและสร้างโอกาสการลงทุนได้ ไม่แตกต่างกับธุรกิจการเงินการธนาคาร จึงได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับอีกครั้งใน ปี 2535 คือ พระราชบัญญัติประกันชีวิต และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นอกจากนี้รัฐบาลยังได้ตราพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้น เพื่อเป็นกฎหมายสำหรับบังคับให้รถยนต์ทุกคันที่อยู่ในราชอาณาจักรไทยด้วย

เมื่อปีพ.ศ. 2550 มีการตราพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมธุรกิจประกันภัย และมีการแก้ไขพระราชบัญญัติประกันชีวิต (ฉบับที่ 2) ปีพ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติ ประกันวินาศภัย (ฉบับที่2) พ.ศ. 2551 ด้วย

---

[3] อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ. (2542). *หลักการประกันภัย*. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช. หน้า 8.

[4] กรมการประกันภัย. กระทรวงพาณิชย์. (2535). *วารสารประกันภัย*. หน้า 25 – 27.

แนวคิดเกี่ยวกับการเสี่ยงภัย (Concept of risk)

ในเรื่องของการประกันภัยนี้อาจกล่าวได้ว่า มนุษย์เราเมื่อเกิดมาในโลกแล้วต่างเผชิญกับภยันตรายต่าง ๆ ที่จะเกิดแก่ชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ตลอดจนอาชีพของตน และเป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่าภัยเหล่านั้นเป็นสิ่งที่ไม่อาจคาดเดาล่วงหน้าได้ แต่โดยที่มนุษย์มีปัญญาหรือสมอง จึงช่วยให้มนุษย์รู้จักที่จะหาวิธีการป้องกันหรือ หลีกเลี่ยงอันตรายได้มากกว่าสิ่งมีชีวิตชนิดอื่น

ในการจัดการต่อการเสี่ยงภัยหรือวางแผนบรรเทาความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นมีอยู่ 4 วิธี คือ[5]

1. ลดการเสี่ยงภัย (Risk Reduction) กล่าวคือ เป็นวิธีการระมัดระวังและ ป้องกันตลอดจนควบคุมความเสียหายที่เกิดขึ้น อีกทั้งการแยกทรัพย์สินโดยที่การลดความเสี่ยงภัยดังกล่าวมุ่งจะทำให้จำนวนครั้งหรือความรุนแรงของการเกิดความเสียหายบรรเทาหรือลดน้อยลง

2. การรับความเสี่ยงภัยไว้เอง (Risk Reduction) กล่าวคือเป็นการยอมรับภาระในการสูญเสียหรือความเสียหายโดยตนเอง หากมีภัยเกิดขึ้นอาจเป็นได้ทั้งแบบสมัครใจ ไม่สมัครใจ และแบบรับภาระไว้เอง เช่น ประกอบธุรกิจรับขนส่งพัสดุภัณฑ์ มีรถยนต์บรรทุกสินค้าจำนวนมาก หากทำประกันภัยจะต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยเป็นจำนวนมาก อาจตั้งกองทุนขึ้นเป็นการรับประกันภัยด้วยตนเองเสีย ซึ่งการดำเนินการเช่นนี้จะต้องวางแผนประเมินผลดีผลเสียโดยเฉพาะการประมาณตัวเลขที่แน่นอนแล้วว่าจะประหยัดกว่าการทำประกันภัย

3. การโอนการเสี่ยงภัยให้ผู้อื่น (Risk Transfer) กล่าวคือเป็นการถ่ายโอน การเสี่ยงภัยหรือผลักภาระในความเสียหายจากบุคคลหนึ่งไปยังบุคคลหนึ่งที่พร้อมจะรับการเสี่ยงภัยนั้นแทน ไม่ว่าจะทำในรูปของการโอนการเสี่ยงภัยให้ผู้อื่นที่มิใช่บริษัทประกันภัยหรือการโอนการเสี่ยงภัยโดยการเอาประกันภัยนั้นไว้กับบริษัทประกันภัย

4. การหลีกเลี่ยงการเสี่ยงภัย (Risk Avoidance) กล่าวคือ บุคคล หรือผู้ประกอบธุรกิจต่าง ๆ อาจหลีกเลี่ยงการเสี่ยงภัยโดยการไม่พยายามเข้าไปยุ่งหรือมีส่วนร่วมในกิจการที่เห็นว่ามีความเสี่ยงสูงหรือเป็นธุรกิจที่ผิดกฎหมายซึ่งการหลีกเลี่ยงบางครั้งต้องวิเคราะห์ประเมินถึงผลดีและผลเสียให้รอบคอบก่อนการตัดสินใจ เพราะหากผิดพลาดก็อาจได้รับผลกระทบน้อย

กล่าวโดยสรุป วิธีการลดการเสี่ยงภัยทั้ง 4 วิธีนี้ เป็นการวางแผนและการตัดสินใจที่ใช้ดุลพินิจช่วยในการจัดการต่อการเสี่ยงภัย เพื่อให้สามารถขจัดหรือลดความสูญเสียได้ ด้วยเหตุนี้เองบุคคลที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการประกันภัย จึงมีการทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัย มากกว่าที่จะรับการเสี่ยงภัยต่าง ๆ ไว้เอง และนอกจากนั้นอาจกล่าวได้ว่าการประกันภัยทางทะเลถือเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง ดังนั้นสิ่งที่ต้องทำการศึกษาในลำดับถัดไป คือ

---

[5] สากล รนสัตยาวิบูล. (2535). *หลักการประกันภัย*. กรุงเทพฯ, เอดิสัน, หน้า 26 – 28.

1. แนวคิดของการประกันภัยทางทะเล[6]

สืบเนื่องมาจากความคิดที่ว่า เรือทุกลำ จำเป็นต้องมีเจ้าของเรือ (Ownership) และสัญชาติ (Nationality) โดยปกติหากรัฐฯ ที่ให้เรือชักธง มีการออกกฎหมายให้สามารถนำเรือไปใช้ได้ (ในบางประเทศ เช่น ไทย เดนมาร์ก หรือนิวซีแลนด์) เจ้าของเรือก็สามารถนำเรือของตนไปทำมาค้าขายได้แต่ปัญหามีอยู่ว่า เรือที่ออกไปทำมาหากินในทะเล อาจจะต้องผจญกับภัยต่าง ๆ ทั้งทางธรรมชาติ เช่น ลมพายุ โจรสลัด และจากมนุษย์ด้วยกันเอง นอกจากนี้ยังต้องได้รับอนุญาตให้เข้าจอดตามท่าเรือของประเทศอื่นด้วย เช่น ท่าเรือในประเทศอาหรับจะไม่ยอมให้เรือสินค้าที่ไม่มีการประกันประเภทคุ้มครองความเสียหายที่จะเกิดแก่บุคคลที่สาม และอาจจะกลายเป็นคดีใหญ่โต ถ้าเจ้าของเรือตกอยู่ในฐานะจำเลย ก็อาจจะเดือดร้อนถึงเจ้าของเรือ ซึ่งในบางครั้งถึงขั้นถูกยึดเรือและสินค้าไปเลยทั้งหมด แต่ยังไม่สามารถชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นได้

ดังนั้น การประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) จึงได้ถือกำเนิดขึ้น เพื่อเป็นผู้รับผิดชอบและชดใช้แทนให้ ตามประวัติของการคุ้มครองการประกันภัยทางทะเลนั้น ได้ถือกำเนิดมายาวนานเมื่อก่อนคริสตศักราช 2200 ปี ในเรื่องของ "General Average" (รัฐบาลไทยเพิ่งเห็นชอบออกกฎหมายรองรับเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2543 นี้เอง) ในสมัยบาบิโลน (Babylon) และก่อนคริสตศักราช 3000 ปี เมื่อมีการกล่าวหาของพ่อค้าจีนในแม่น้ำแยงซี ที่เรือได้ทำให้บางส่วนของสินค้าเสียหายไป เพื่อช่วยให้เรือและสินค้าส่วนใหญ่อยู่รอด ซึ่งเป็นหลักการของ "การเฉลี่ยความเสียหาย" (Average)

การประกันภัยทางทะเลนั้น นอกจากจะมีการประกันแบบให้การคุ้มครองตามกรมธรรม์ (สัญญา) ต่าง ๆ แล้ว ก็ยังมีการเข้าเป็นสมาชิกของ P&I Clubs (Protection and Indemnity Clubs)[7] ที่จะให้การคุ้มครองในเรื่องความเสียหายที่เกิดกับบุคคลที่สาม ซึ่งในปัจจุบันสามารถชดใช้ทดแทนได้จนถึงขั้นไม่มีขีดจำกัด เช่น ในกรณีของการชำระล้างคราบน้ำมันดิบ และความเสียหายในการใช้ทะเล ที่เกิดจากการเกยตื้นของเรือบรรทุกน้ำมัน Exxon Valdez[8] ที่อลาสกา สหรัฐอเมริกา เป็นต้น

แต่ในการประกันภัยแบบที่มีการออกกรมธรรม์ และเก็บค่าเบี้ยประกันภัยเพื่อคุ้มครองภัยประเภทต่าง ๆ นั้น ปรากฏหลักฐานที่พบในประเทศอิตาลี เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม ค.ศ. 1347 ในการประกันเรือชื่อ Santa Clara เที่ยวเรือที่แล่นจากเมืองเจนัว (Genoa) ไปยังเมืองมาจอร์คา (Majorca)

---

[6] ศิรประภา สามัคคิยะ. (2551). *เรื่องการประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www1.port.co.th /knowledge /sreport/rep2.html [12 March 2008]

[7] (Online). Available: http://www.marinerthai.com/pandi.htm [30 August 2008]

[8] (Online). Available: http://en.wikipedia.org/wiki/Exxon_valdez [30 August 2008]

ตามกรมธรรม์นี้ ได้มีการกำหนดเงื่อนไขห้ามเดินเรือออกนอกเส้นทาง มิฉะนั้นจะไม่ได้รับการคุ้มครองทันที

แบบธรรมเนียมปฏิบัติของเงื่อนไขในการประกันภัยทางทะเล ซึ่งต้องการให้เรือที่จะรับประกัน ต้องมีมาตรฐานทั้งในด้านการต่อเรือมาใช้ และการติดตั้งเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ในเรือ ฉะนั้นในการประกันภัยทางทะเล เจ้าของเรืออาจจะต้องพบกับเงื่อนไขสำคัญ โดยทั่วไปกำหนดถ้อยคำไว้ดังนี้:- INSTITUTE MAINTENANCE OF CLASS CLAUSE 24/4/23 "Warranted that the vessel's at the time of underwriting the risk will be maintained throughout the currency of the policy and where the vessel is not classed at date of underwriting the risk any statement that she will classed shall be deemed to be a warranty that at the inception of the risk she is so classed and shall so continue throughout the preiod of the policy"

เมื่อถอดความแล้วได้ความว่า "เรือที่รับประกันจะต้องอยู่ในกฎเกณฑ์ของสถาบันชั้นเรือนั้นตลอดเวลา และถ้าเรือไม่ได้อยู่ในสถาบันชั้นเรือในวันที่เอาเรือมาประกัน ก็อาจจะทำหนังสือแสดงว่า การรับประกันจะคุ้มครองเมื่อเรือเข้าอยู่ในสถาบันชั้นเรือ และต่อไปจนครบระยะเวลาที่เอาประกัน" แต่ก็ไม่มีการยืนยันใดๆ ว่า หากเรือที่ไม่อยู่ในสถาบันชั้นเรือแล้ว บริษัทประกันภัยต่างๆ รวมทั้งกลุ่มรับประกันลอยด์สจะไม่รับประกันเรือนั้น เพียงแต่ว่าอัตราเบี้ยประกันในการประกันสินค้าและการประกันตัวเรือ รวมถึงค่าบำรุงสมาชิกให้แก่ P&I Clubs จะต้องสูงขึ้น หรือหาตลาดในการรับประกัน (Re-Insurance) ต่อได้ยาก (อาจไม่มีใครรับประกัน แต่เรือก็อาจแล่นได้ด้วยการรับผิดหรือรับประกันโดยเจ้าของเรือ และในบางท่าเรือจะไม่อนุญาตให้เรือที่ไม่มีการประกันภัยเข้ามาในเขตท่าเรือก็ได้) กลายเป็นจุดบอดที่ผู้แสวงหาโชคเข้ามาใช้ในการดำเนินธุรกิจแบบที่ไม่ต้องการชื่อเสียง ทำให้เสื่อมเสียชื่อเสียงให้กับวงการนี้

จะเห็นว่าถ้อยคำที่ใช้ในการประกันภัยทางทะเลดังกล่าวนั้นใช้มานาน และได้ทำการเปลี่ยนแปลงเข้ารวมอยู่ในรูปแบบกรมธรรม์ถาวรสำหรับการประกันภัยตัวเรือในข้อที่ว่าด้วย "Termination" ซึ่งจะถือว่าเมื่อเรือไม่อยู่ในชั้นเรือเมื่อใด การคุ้มครองย่อมขาดไปโดยอัตโนมัติ

สรุปแล้วจะเห็นว่า สถาบันเรือน่าจะเป็นส่วนประกอบที่สำคัญอีกอย่างหนึ่งที่ทำให้เป็นต้นทุนของเจ้าของเรือที่ทำมาหากินอย่างธรรมดา โดยเฉพาะในปัจจุบันที่เข้มงวดเรื่องการจัดให้มีการตรวจสอบโดยรัฐ เช่น Port State Control (PSC) ซึ่งเป็นบันทึกข้อตกลงระหว่างประเทศที่สามารถบังคับให้เรือต้องมีความคงทนต่อการออกทะเลก่อนออกจากเมืองท่า

ฉะนั้นเจ้าของเรือบางรายจึงจำเป็นต้องหาวิธีลดต้นทุนในส่วนนี้ โดยอาจจะใช้สถาบันชั้นเรือที่เรียกเก็บค่าป่วยการถูกกว่า เพื่อหวังให้ลดการตรวจตราการบังคับให้ใช้อุปกรณ์ช่วยชีวิต หรือเครื่องมือที่เกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยต่างๆ ในราคาที่ถูกลง จึงทำให้เกิดเป็นสัดส่วนที่เห็นได้

ว่า เมื่อมาตรฐานต่ำ ค่าเบี้ยประกันย่อมสูงและเจ้าของเรือก็ต้องเสี่ยงต่อความหายนะสูงไปด้วย ตรงข้ามก็คือ เมื่ออยู่ในมาตรฐานสูง เบี้ยประกันอาจต่ำลงและหาทางคุ้มครองได้มากกว่าเจ้าของเรือก็เสี่ยงน้อยลง

ทว่าความแตกต่างของเม็ดเงินที่จ่ายจริงเท่านั้นจะเป็นตัววินิจฉัย และเหตุผลตรงนี้เองจึงทำให้เกิดการตัดสินใจของเจ้าของเรือว่าจะจัดการกับเรือของตนเองในลักษณะใด โดยมักจะนำเอากฎและระเบียบปฏิบัติของแต่ละสถาบันชั้นเรือมาใช้เพื่อ

1. การจัดสร้างเรือให้มีความแข็งแรง (เพื่อให้ทนกับการที่ไม่ให้น้ำซึมเข้ามาในเรือ) ในทุกส่วนของตัวเรือและสิ่งที่ติดมากับเรือ

2. ความปลอดภัยและความแน่นอนของเครื่องจักรที่ทำให้เรือเคลื่อนที่และการทำงานในระบบถือท้ายเรือ ตลอดจนการทำงานของเครื่องจักรช่วยต่างๆ ที่สร้างขึ้นใช้ในเรือ โดยมีแผนงานในการซ่อมบำรุงที่กระทำได้ภายในเรือเอง

ทั้งนี้ สามารถจะทำให้เรือปฏิบัติการในงานที่ตั้งใจไว้ได้สำเร็จตรงตามความต้องการตามแนวทางที่กำหนดไว้ข้างบนได้อย่างต่อเนื่อง ก็จะต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์และระเบียบปฏิบัติของสถาบันนั้นๆ ด้วยความรอบคอบ ทั้งในส่วนของเจ้าของเรือ และผู้ปฏิบัติการเรือ

2. ความหมายของการประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง คือ การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองสินค้าในระหว่างขนส่งจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง เนื่องจากภยันตรายและความเสียหายต่อสินค้าที่ทำการขนส่งไม่ว่าโดยทางเรือ ทางอากาศ ทางบก หรือทางพัสดุภัณฑ์ไปรษณีย์ ซึ่งทั่วไปเรียกโดยรวมว่าประกันภัยขนส่งทางทะเล

แบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก

1. การประกันภัยตัวเรือ (Marine Hull Insurance) เป็นการประกันภัยเพื่อคุ้มครองตัวเรือของผู้เอาประกันภัย และรับผิดชอบต่อทรัพย์สินและชีวิตของบุคคลที่ 3

2. การประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) เป็นการประกันภัยเพื่อชดใช้ความเสียหาย หรือความสูญเสียต่อสินค้าโดยตรง อันอาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งภายในประเทศและต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางทะเล และทางอากาศ นอกจากนี้ยังคุ้มครองถึงค่าใช้จ่ายส่วนเฉลี่ยที่เจ้าของสินค้าต้องร่วมรับผิดชอบ เนื่องจากยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าประสบอุบัติเหตุ

3. การประกันภัยทางเรือของประเทศไทยในปัจจุบัน

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 1 กฎหมายว่าการประกันภัยทางทะเลของไทยขณะนี้มีบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพียงมาตราเดียวคือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 และเมื่อมีคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลขึ้นสู่ศาล ศาลได้หาทางออกโดยวิธีการอุดช่องว่างของกฎหมายตามมาตรา 4 ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ 2 แนวทางคือ แนวทางแรกให้ใช้กฎหมายอังกฤษ[9] ในฐานะหลักกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัย" ส่วนอีกแนวทางหนึ่ง คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6649/2537 ให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัยในฐานะบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งในการวินิจฉัยคดี โดยตามคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวได้วินิจฉัยว่า

"ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายทะเลเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทะเล ทั้งไม่มีจารีตประเพณีเกี่ยวกับสัญญาเช่นว่านั้น เรื่องอายุความฟ้องเรียกร้องให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยในคดีนี้จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 วรรคหนึ่ง ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 20 หมวด 2 ว่าด้วยประกันวินาศภัย อันเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับคดี

ซึ่งจะเห็นได้ว่า หากวินิจฉัยตามคำพิพากษาฎีกาที่ 6649/2537 เรื่องกำหนดอายุความไม่กล่าวครอบคลุมชัดเจนเท่าที่ควร อีกทั้งในปัจจุบัน เมื่อได้วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... จะเห็นได้ว่า การฟ้อง"คดีที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาประกันภัยทางทะเล ให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลเดียวกันกับ การขนส่งของทางทะเล อีกทั้งกำหนดอายุความในเรื่องการขนส่งของทางทะเล ในเรื่องหลักเกณฑ์ในการกำหนดอายุความสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง ภายใต้กำหนดอายุความ มีความคล้ายคลึงกันกับ การประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) ซึ่งเป็นการประกันภัยทางทะเลประเภทหนึ่งที่จะชดใช้ความเสียหาย หรือความสูญเสียต่อสินค้าโดยตรง

ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นสมควรที่จะศึกษาในเรื่องหลักเกณฑ์ของการกำหนดอายุความโดยเฉพาะการกำหนดอายุความสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง ภายใต้กำหนดอายุความตามกฎหมายการขนส่งของทางทะเล แต่อย่างไรก่อนที่จะศึกษาในเรื่องดังกล่าวจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทราบถึงหลักสำคัญของการประกันภัย มีอยู่ 6 ประการ[10] คือ

---

[9] Marine Insurance Act 1906

[10] คณะอนุกรรมการค้นคว้าและวิชาการ สมาคมประกันวินาศภัย. (2529 – 2530). *คู่มือวิชาการประกันภัย*. กรุงเทพฯ: หน้า 33 - 37.

1) หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย (Principle of Insurance Interest) หมายถึง ส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้ กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีกรรมสิทธิ์ มีสิทธิหรือมีประโยชน์ หรือมีความรับผิดตามกฎหมายในวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย[11]

2) หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of Utomost Good Faith) กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจะต้องมีความสุจริตใจในการทำสัญญาต่อกัน โดยเปิดเผยข้อความจริงให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยละเอียด ไม่แถลงข้อความเท็จ และรับรองว่าจะปฏิบัติตามสัญญาประกันภัย[12]

3) หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง (Principle of Indemnity) กล่าวคือการที่มีความเสียหายเกิดขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้ประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงและต้องไม่เกินจำนวนที่เอาประกันภัยไว้[13]

4) หลักการรับช่วงสิทธิ์ (Principle of Subrogation) เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมได้สิทธิ์ทุกอย่างที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่รวมทั้งหลักประกันแห่งหนี้นั้นไปทั้งหมดเรียกว่า การรับช่วงสิทธิ หลักข้อนี้ใช้เฉพาะการประกันวินาศภัยไม่สามารถนำไปใช้กับการประกันชีวิตได้[14]

5) หลักการเฉลี่ย (Principle of Contribution) หลักการนี้เป็นหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงเช่นเดียวกับหลักการรับช่วงสิทธิ และหลักในข้อนี้ใช้เฉพาะกับสัญญาประกันวินาศภัยเท่านั้น หลักการเฉลี่ยจะเกิดมีขึ้นเมื่อประกอบด้วยข้อสาระสำคัญ กล่าวคือ มีกรมธรรม์ประกันวินาศภัยสองฉบับหรือมากกว่านั้น กรมธรรม์นั้นต้องคุ้มครองภัยชนิดเดียวกัน (Same Peril) กรมธรรม์นั้นต้องคุ้มครองส่วนได้เสียอันเดียวกันของผู้เอาประกันภัย (Same Interest) กรมธรรม์นั้นต้องเกี่ยวข้องกับวัตถุที่เอาประกันภัยเดียวกัน (Same Subject Matter) และทุกกรมธรรม์ต้องมีผลบังคับในเวลาที่เกิดความเสียหาย

หลักการเฉลี่ยนี้มีความมุ่งหมายให้ผู้รับประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยอันเดียวกันความเสี่ยงภัยอันเดียวกัน และส่วนได้เสียอันเดียวกัน ต้องรับผิดในส่วนของความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนมีอยู่ตามสัญญาประกันภัยแต่ละฉบับเป็นอัตราส่วน (Pro Rata) กับจำนวนเงินที่

---

[11] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863

[12] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865

[13] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 (1)

[14] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880

ตนได้รับประกันภัยไว้ ฉะนั้น แม้ผู้เอาประกันภัยจะมีกรมธรรม์หลายฉบับ เมื่อมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนผู้เอาประกันภัยก็ยังคงได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่าที่เกิดความเสียหายจริงเท่านั้น

6) หลักสาเหตุใกล้ชิด (Principle of Proximate Clause) หลักการข้อนี้นำมาใช้ในการประกันภัยเพื่อจะพิจารณาว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากหรือเป็นผลโดยตรงอันใกล้ชิดของภัยที่กรมธรรม์คุ้มครองหรือไม่

โดยสรุปแล้วทุกประเทศที่ประกอบธุรกิจประกันภัยจะต้องยึดถือหลักการสำคัญ 6 ประการดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้ เพื่อให้การประกอบธุรกิจประกันภัยดำเนินไปด้วยดี ก่อให้เกิดความมั่นคงและเกิดความเป็นธรรมแก่ประชาชนผู้เอาประกันภัยหรือบริษัทประกันภัย

หลักเกณฑ์เรื่องอายุความทั่วไป

1. มูลเหตุของการกำหนดอายุความ

สำหรับบทบัญญัติเรื่องอายุความตามกฎหมายไทยนั้น มีอยู่ในพระไอยการตามกฎหมาย เก่าตั้งแต่สมัยอยุธยา ซึ่งการกำหนดอายุความนั้นก็จะขึ้นอยู่กับลักษณะของสัญญาว่าสัญญานั้นเป็นสัญญาลายลักษณ์อักษร หรือเป็นทรัพยสัญญา ในกรณีที่เป็นสัญญาลายลักษณ์อักษร สัญญานั้นจะต้องทำเป็นหนังสือ ดังนั้นจึงเป็นสัญญาที่มีเอกสารแสดงความผูกพันของลูกหนี้ไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการที่จะต้องผูกพันกันเป็นเวลานานๆ และไม่มีมูลหนี้มาจากการยึดถือทรัพย์สินของผู้อื่นไว้ สัญญาประเภทนี้จะไม่มีกำหนดอายุความ ความผูกพันของคู่สัญญาก็จะมีอยู่ตราบเท่าที่สัญญายังมิได้ถูกทำลายลงหรือหนี้สินยังมิได้มีการชำระ และเนื่องจากสัญญาลายลักษณ์อักษรเป็นสัญญาที่ต้องมีเอกสาร เพราะฉะนั้นหากสัญญานั้นไม่มีอยู่ เจ้าหนี้ก็ไม่อาจที่จะบังคับชำระหนี้เอาจากลูกหนี้ได้ ต่อมาในสมัยพระเจ้าท้ายสระได้มีการกำหนดอายุความไว้ 10 ปี ในลักษณะสัญญากู้และเมื่อมีการชำระกฎหมายพระไอยการจึงได้มีการนำมาบัญญัติแทรกไว้ในพระไอยการกู้หนี้บทที่ 61 ในกรณีของทรัพยสัญญา เช่น สัญญายืม ฝาก เช่า แลกเปลี่ยน เป็นต้น นั้นเป็นสัญญาที่มีความสัมพันธ์ในลักษณะเหนือทรัพย์กล่าวคือ เป็นกรณีที่บุคคลหนึ่งอาจต้องผูกพัน ต่อบุคคลอื่นด้วยเหตุที่ว่าบุคคลนั้นได้ส่งมอบทรัพย์สินให้แก่ตนโดยมิได้มีเจตนาที่จะสละกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้น แต่มีเจตนาจะบังคับให้ส่งคืนทรัพย์นั้นภายในกำหนดชั่วระยะเวลาหนึ่ง หรือให้กระทำสิ่งอื่นเป็นการตอบแทน ดังนั้นสัญญาในลักษณะทรัพยสัญญานี้จึงจะต้องมีกำหนดเวลาในการเรียกคืนทรัพย์สินซึ่งหากไม่ใช้สิทธิภายในกำหนดอายุความทรัพย์นั้นก็จะต้องตกเป็นของผู้รับมอบ และเจ้าของเดิมก็จะเสียสิทธิในทรัพย์นั้น อันเป็นเหตุให้ความผูกพันทางสัญญาระงับลงซึ่งกำหนดอายุความของ

ทรัพยสัญญาเหล่านี้ ได้มีการกำหนดไว้ในพระไอยการลักษณะรับฟ้องบทที่ 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 โดยบทบัญญัติเองอายุความก็ยังคงปรากฏอยู่ในบรรพ 1 ลักษณะ 6 เริ่มตั้งแต่มาตรา 193/1 ถึง มาตรา 193/35[15]

บทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยอายุความนี้ มีความสำคัญต่อการทำนิติกรรมสัญญาระหว่างเจ้าหนี้และลูกหนี้อย่างมาก เนื่องจากหากเจ้าหนี้ไม่ใช้สิทธิเรียกร้องตามกำหนดระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ ก็จะส่งผลให้หนี้ตามนิติกรรมสัญญานั้นขาดอายุความ ทำให้เจ้าหนี้ไม่อาจใช้สิทธิเรียกร้องเอาประโยชน์จากหนี้นั้นได้ ในทางตรงกันข้ามเมื่อหนี้ขาดอายุความแล้ว แต่ลูกหนี้เพิกเฉย มิได้ใส่ใจที่จะโต้แย้ง แล้วเจ้าหนี้มาใช้สิทธิเรียกร้องบังคับเอาหนี้ตามนิติกรรมสัญญานั้นซึ่งหากลูกหนี้ชำระหนี้ไป ก็จะเป็นการชำระหนี้ในหนี้ที่ขาดอายุความซึ่งลูกหนี้ไม่อาจจะเรียกคืนได้

สำหรับความสำคัญของการที่จะต้องมีกำหนดอายุความนั้น[16]กล่าวโดยสรุปได้ดังนี้คือ ในแง่ของรัฐ การกำหนดเรื่องอายุความไว้เป็นนิตินโยบายของรัฐที่จะก่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงแน่นอนในสิทธิต่างๆของบุคคล อันเป็นการปรามมิให้นำเรื่องราวที่เกิดขึ้นมาช้านานแล้วมาฟ้องร้องต่อกัน เพราะเรื่องที่เกิดมานานแล้วนั้น ย่อมเป็นการยุ่งยากมากสำหรับเจ้าหนี้และลูกหนี้ในการที่จะหาพยานหลักฐานมาพิสูจน์ต่อสู้กัน เนื่องจากพยานหลักฐานนั้นอาจจะสูญหายหรือคลาดเคลื่อนไปได้ ซึ่งทำให้การวินิจฉัยคดีนั้นเกิดความไม่เป็นธรรมกฎหมายจึงกำหนดเรื่องอายุความไว้เพื่อตัดปัญหาเหล่านี้

ในแง่ของเจ้าหนี้ จะเห็นได้ว่าการที่กฎหมายกำหนดเรื่องอายุความไว้ ก็เพื่อเป็นโทษสำหรับเจ้าหนี้ที่ปล่อยปละละเลยไม่ใช้สิทธิเรียกร้องของตนภายในกำหนดอายุความตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งทำให้ลูกหนี้เกิดสิทธิปฏิเสธขึ้น โดยลูกหนี้ไม่จำต้องชำระหนี้ในหนี้ที่ขาดอายุความนั้น ดังนั้น

---

[15] ภัทรภรณ์ จีรเธียรนาถ. (2543). *สิทธิเรียกร้องที่ขาดอายุความ.* กรุงเทพฯ: วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.หน้า 4 - 5.

[16] *กำชัย จงจักรพันธ์.* (2547). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยระยะเวลาและอายุความ.* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.หน้า 85.

กำหนดอายุความ จึงเป็นเครื่องกระตุ้นให้เจ้าหนี้ต้องรีบขวนขวายใช้สิทธิเรียกร้องของตนภายในกำหนด

ในแง่ของลูกหนี้ หากกฎหมายไม่ได้กำหนดอายุความไว้ ก็จะทำให้ลูกหนี้ไม่อาจจะทราบได้ว่าระยะเวลาที่ตนจะต้องรับผิดนั้นสิ้นสุดเมื่อไหร่ ซึ่งลูกหนี้อาจจะต้องรับผิดโดยไม่มีวันสิ้นสุด ดังนั้นกำหนดอายุความจึงเป็นการช่วยให้ลูกหนี้ทราบถึงขอบเขตที่ตนจะต้องรับผิดอีกทั้งยังเป็นการปลดเปลื้องภาระของลูกหนี้ในอันที่จะต้องเก็บหลักฐานในการชำระหนี้ไว้โดยลูกหนี้ไม่จำต้องเก็บหลักฐานเหล่านั้นไว้ตลอด เพราะเมื่อพ้นกำหนดอายุความตามกฎหมายแล้ว ลูกหนี้ก็สามารถปฏิเสธการชำระหนี้ได้ด้วยเพียงแต่ยกข้อต่อสู้ว่าหนี้ขาดอายุความเท่านั้น

2. ความหมายของอายุความ

อายุความ หมายถึง ระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้เพื่อให้คู่กรณีใช้สิทธิเรียกร้องต่อกันโดยเป็นการใช้สิทธิเรียกร้องทางศาล และหากมิได้ใช้สิทธิเรียกร้องภายในกำหนดระยะเวลานั้นแล้ว ย่อมส่งผลให้คู่กรณีสิ้นสิทธิเรียกร้องต่อกัน หรือที่เรียกว่า "คดีขาดอายุความ"[17]

เมื่อเจ้าหนี้นำคดีที่ขาดอายุความมาฟ้องร้องต่อศาลลูกหนี้มีสิทธิที่จะปฏิเสธโดยยกอายุความขึ้นต่อสู้เจ้าหนี้ว่าตนไม่ต้องรับผิด เนื่องจากหนี้หรือสิทธิเรียกร้องนั้นขาดอายุความแล้ว และศาลย่อมพิพากษายกฟ้องโจทก์ (เจ้าหนี้) เสีย แต่ถ้าลูกหนี้ไม่ได้ยกอายุความขึ้นต่อสู้ กฎหมายก็ห้ามศาลมิให้ยกเรื่องอายุความมาเป็นมูลเหตุยกฟ้อง ดังนี้จึงเห็นได้ว่าในเรื่องกำหนดอายุความนี้ ในคดีแพ่งกับคดีอาญาจะมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ ในคดีแพ่ง ถ้าลูกหนี้หรือจำเลยไม่ได้ยกเรื่องอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้แล้ว ศาลจะยกเหตุคดีขาดอายุความมายกฟ้องคดีเองไม่ได้ แต่สำหรับคดีอาญาหากคดีนั้นขาดอายุความแล้ว ศาลมีอำนาจที่จะยกฟ้องคดีเองได้ แม้จำเลยจะไม่ได้ยกเรื่องอายุความเป็นข้อต่อสู้ก็ตาม[18]

3. ประเภทของอายุความ

อายุความตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ

1. อายุความได้สิทธิ (Acquisitive Prescription)

อายุความได้สิทธิ คือ อายุความที่ทำให้ได้สิทธิเมื่อได้ใช้สิทธินั้นครบระยะเวลาตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น เมื่อบุคคลใดได้ครอบครองทรัพย์ของผู้อื่นโดยสงบเปิดเผย ด้วยเจตนา

---

[17] ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2546). *ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นิติกรรม.* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: นิติธรรม.หน้า 268.

[18] วิริยะ เกิดศิริ. (2517). *นิติกรรม สัญญา และหนี้.* กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 138.

เป็นเจ้าของเป็นเวลาติดต่อกัน 10 ปีสำหรับอสังหาริมทรัพย์ หรือ 5 ปี สำหรับสังหาริมทรัพย์บุคคลนั้นย่อมได้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์นั้นดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 1382

2. อายุความเสียสิทธิ (Extinctive Prescription)

อายุความเสียสิทธิ คือ กำหนดเวลาที่ทำให้ผู้ทรงสิทธิต้องเสียสิทธิ เนื่องจากผู้ทรงสิทธิไม่ใช้สิทธิเรียกร้องภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ สำหรับวัตถุประสงค์ของบทบัญญัติในเรื่องอายุความเสียสิทธินี้ เป็นเหตุผลอัน เนื่องมาจากสภาพแห่งสิทธิเรียกร้องนั้นเอง รวมทั้งพยานหลักฐาน ตลอดจนการดำเนินการทางศาล และเพื่อประโยชน์ของลูกหนี้ นอกจากนี้ยังเป็นการลงโทษเจ้าหนี้ผู้ซึ่งไม่ยอมใช้สิทธิของตนที่มีอยู่ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดอย่างไรก็ดี สำหรับในเรื่องอายุความเสียสิทธินี้ แม้สิทธินั้นจะขาดอายุความฟ้องร้องก็จริง แต่ตัวสิทธินั้นยังคงมีอยู่โดยสมบูรณ์ เพียงแต่ขาดสิทธิเรียกร้องที่จะฟ้องร้องให้ชำระหนี้เท่านั้น เจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้ทรงสิทธิยังมีสิทธิได้รับชำระหนี้อยู่ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 188 วรรค 2 ความว่า "...ถ้ามีการชำระหนี้อย่างใด ๆ ไปตามสิทธิเรียกร้องอันขาดอายุความแล้วเป็นราคามากน้อยเท่าใด ท่านว่าจะเรียกคืนหาได้ไม่ ถึงแม้ว่าการชำระหนี้นั้นจะได้ทำไปเพราะไม่รู้กำหนดอายุความ ก็เรียกคืนไม่ได้..."[19]

ดังนี้จะเห็นได้ว่า อายุความได้สิทธิ กับอายุความเสียสิทธินั้นใช้กับสิทธิที่ต่างกันเนื่องมาจากเจตนารมณ์ของอายุความทั้งสองต่างกัน กล่าวคือ อายุความได้สิทธิจะใช้กับทรัพยสิทธิเพราะการได้สิทธิโดยอายุความจะต้องมีการครอบครองทรัพย์ โดยสงบ เปิดเผย ด้วยเจตนาเป็นเจ้าของซึ่งเป็นการใช้สิทธิที่เป็นปรปักษ์กับเจ้าของเดิมโดยพิจารณาจากการเข้าครอบครองใช้สิทธิเป็นสำคัญ โดยไม่คำนึงว่าเจ้าของเดิมจะเพิกเฉยไม่ใช้สิทธิในทรัพย์ของตนนานเพียงใดซึ่งจะต่างกับอายุความเสียสิทธิ โดยอายุความเสียสิทธิจะใช้กับสิทธิเรียกร้อง ซึ่งหากเจ้าของสิทธิ (เจ้าหนี้) ไม่ใช้สิทธิเรียกร้องภายในกำหนด ก็จะทำให้อายุความขาดลงและการที่ลูกหนี้ยกอายุความขึ้นต่อสู้ก็ไม่ใช่เป็นการใช้สิทธิที่เป็นปรปักษ์กับเจ้าหนี้ เป็นแต่เพียงว่าเจ้าหนี้เสียสิทธิแล้วเท่านั้น

4. อายุความในเรื่องการประกันภัยทางทะเล

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าอายุความฟ้องเรียกร้องให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ในคดีนี้จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า"ในการเรียกให้ใช้ ค่าสินไหมทดแทน ท่านห้ามมิให้ ฟ้องคดี เมื่อ พ้นกำหนด สองปีนับแต่วันวินาศภัย" ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 20 หมวด 2 ว่าด้วยประกันวินาศภัย อันเป็นบทกฎหมายที่

---

[19] เรื่องเดียวกัน, หน้า 139.

ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับคดี ซึ่งเมื่อพิจารณาเรื่องการกันภัยทางทะเลแล้วจะเห็นได้ว่า การประกันภัยทางทะเลนั้นแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ คือ

การประกันภัยตัวเรือ (Marine Hull Insurance) และการประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) ซึ่งเป็นการประกันภัยเพื่อชดใช้ความเสียหาย หรือความสูญเสียต่อสินค้าโดยตรงอันอาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และนอกจากนี้ยังคุ้มครองถึงค่าใช้จ่ายส่วนเฉลี่ยที่เจ้าของสินค้าต้องร่วมรับผิดชอบเนื่องจากยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าประสบอุบัติเหตุ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการประกันภัยประเภทหลังนี้มีความคล้ายคลึงและใกล้เคียงกับในกรณีการใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล แต่มีอายุความฟ้องร้องที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดสิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่ง ของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโต ตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ ส่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ"

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับบทบัญญัติเรื่องอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ในช่วงที่ประเทศไทยยังไม่มีการออกกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลขึ้นใช้บังคับ แต่ก็มีข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลเกิดขึ้นอยู่เสมอ ซึ่งศาลไทยก็ได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นำเอาบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 ว่าด้วยการรับขนของ มาใช้กับคดีรับขนของทางทะเลในฐานะเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง แต่อย่างไรก็ตามการใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนของ กับคดีรับขนของทางทะเลซึ่งเป็นการขนส่งระหว่างประเทศนั้นก็จะพบความไม่เหมาะสมในหลายๆเรื่องเนื่องจากบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้เป็นเรื่องของการรับขนของทั่วๆไปตามมาตรา 883 – 886 ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ ไม่ใช่บทบัญญัติเฉพาะสำหรับการรับขนของทางทะเล ในขณะที่ต่างประเทศไม่ว่าจะเป็นทางภาคพื้นยุโรป อังกฤษ อเมริกา ได้จัดให้มีกฎหมายพิเศษเฉพาะเรื่องการรับขนของทางทะเลแยกต่างหากจากการรับขนของภายในประเทศมาเป็นระยะเวลายาวนานแล้ว

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลใช้บังคับแล้ว คือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 21กุมภาพันธ์ พ.ศ.2535 ซึ่งแม้ประเทศไทยจะไม่ได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา Hague Rules 1924,Hague-Visby Rules 1968, Hague-Visby Rules 1979 และHamburg Rules 1978 แต่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยนี้ก็มีที่มาจากอนุสัญญาดังกล่าว กล่าวคือ ทั้ง Hague Rules 1924,Hague-Visby Rules 1968, Hague-Visby Rules 1979 และHamburg Rules 1978 โดยได้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขโดยตัดเอาหลักกฎหมายปลีกย่อยตาม Hague-Visby Rulesออกไปบางข้อและให้เพิ่มหลักกฎหมายปลีกย่อยใน Hamburg Rules ขึ้นอีกหลายข้อ นอกจากนี้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลยังมีที่มาจากหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (Commercial Code) และกฎหมายพาณิชยนาวี (Maritime law) ของประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย เช่น ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น ไต้หวัน เกาหลี เป็นต้น[20]

ซึ่งนับแต่พระราชบัญญัตินี้ได้มีผลใช้บังคับ ก็ได้ส่งผลทำให้หน้าที่ความรับผิดของผู้ขนส่ง ที่ถูกฟ้องร้องให้รับผิดชดใช้ค่าเสียหายในการที่ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นมีความชัดเจนมากขึ้นกว่าในช่วงก่อนที่พระราชบัญญัติจะมีผลใช้บังคับ เนื่องจากแต่เดิมในช่วงที่ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในฐานะเป็นบทกฎหมายโกลัเคียงอย่างยิ่งนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในลักษณะที่เคร่งครัดเพราะมีเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเพียง 3 เหตุใหญ่ และเมื่อต้องรับผิดก็ไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดของตนได้โดยผลของกฎหมาย เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะจำกัดความรับผิดได้ ยกเว้นในเรื่องการจำกัดความรับผิดโดยผลของข้อตกลงโดยชัดแจ้งระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่ง[21]

สำหรับขอบเขตของการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้จะใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเลที่เป็น

1. การขนส่งของทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือ

2. การขนส่งของทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร[22] หรืออาจกล่าวได้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ จะใช้กับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยเท่านั้น โดยไม่คำนึงถึงสัญญานั้น

---

[20] ไพทิต เอกจริยกร. (2541). *รับขนของทางทะเล(Carriage of goods by sea)*. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: วิญญชน.

[21] เรื่องเดียวกัน, หน้า 77.

[22] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534, มาตรา 4.

จะมีสัญชาติใด แต่หากเป็นการขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักรด้วยกันก็จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ยังไม่ใช้บังคับกับสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ (Charter party) เนื่องจากการจุดมุ่งหมายของสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือนี้ จะไม่ได้มุ่งอยู่ที่การขนส่งของเท่านั้น แต่จะมุ่งที่ระวางเรือและตัวเรือซึ่งการใช้ประโยชน์จากตัวเรือตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกเรือ จะเป็นการดำเนินธุรกิจแบบเรือจร (Tramping) คือ เป็นการเดินเรือที่ไม่มีเส้นทางเดินเรือประจำที่บรรทุกสินค้าเพื่อนำไปส่งมอบ ณ ท่าเรือ หรือสถานที่ที่ผู้เช่าเรือเป็นผู้กำหนด ค่าจ้างเหมา (ค่าเช่าเรือ) ก็จะคำนวณตามความ สามารถในการบรรทุกของเรือ ไม่ได้คำนวณโดยอาศัยน้ำหนัก หรือปริมาณของสินค้าที่ทำการขนส่งส่วนเอกสารที่ใช้ ก็จะใช้เอกสารที่เรียกว่า Charter Party ไม่ใช่ใบตราส่ง (Bill of lading)ที่ใช้ในสัญญารับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea)[23]

สำหรับหน้าที่หลักของผู้ขนส่ง[24] ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ผู้ขนส่งมีหน้าที่

1. ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ซึ่งความหมายของ Seaworthiness นี้ คือ ก่อนที่เรือจะออกเดินทาง เรือนั้นจะต้องมีความพร้อมสำหรับการเดินทาง การขนส่งสินค้า และพร้อมที่จะเผชิญกับภัยที่เป็นปกติธรรมดาในการเดินทางรวมทั้งต้องมีเชื้อเพลิงที่เพียงพอสำหรับการเดินทาง มีสัมภาระต่างๆที่จำเป็นสำหรับเรือ[25]

การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนี้ มิได้จำกัดอยู่แต่เฉพาะการทำให้เรือสามารถเผชิญกับภัยทางทะเลได้อย่างเดียวเท่านั้น ถ้าหากว่าเรือจะต้องทำการขนส่งของที่มีลักษณะเฉพาะใด ๆ เรือและอุปกรณ์ของเรือ ก็จะต้องมีความเหมาะสมเพื่อให้การขนส่งเป็นไปอย่างปลอดภัย หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตาม ผู้ขนส่ง ก็จะต้องรับผิดหากของที่ทำการขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหายเพราะถือว่าเรือไม่อยู่ในสภาพที่จะเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ดังที่ปรากฏในคดี Cargo per Maori king V. Hughes [1985] 2 QB 550 ซึ่งศาลได้วินิจฉัยว่า ในกรณีที่เรือทำการขนส่งเนื้อแช่แข็ง

---

[23] ไผทชิต เอกจริยกร. อ้างแล้ว. หน้า 171 – 186.

[24] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534, มาตรา 8.

[25] Ivamy Hardy E.R. (1989). Payne and Ivamy's Carriage of goods by sea (13 th ed.).London. p.15. ใน กรชนก ชอดกันหา. (2549). *ปัญหาอายุความในการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534.* วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์. หน้า 61.

มา หากเรือไม่มีตู้แช่แข็งเพื่อเก็บรักษาเนื้อ ถือว่าเรือนั้นไม่อยู่ในสภาพเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness)[26]

หน้าที่ที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนี้ เป็นหน้าที่ที่ผู้ขนส่งจะหลีกเลี่ยงไม่ได้ หากผู้ขนส่งได้มอบอำนาจให้ผู้อื่นทำแทน ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดเพื่อการกระทำของบุคคลอื่นนั้นด้วย

2. หน้าที่จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ

3. หน้าที่จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

นอกจากหน้าที่หลักดังกล่าวนี้แล้ว ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่อื่นๆอีก[27] กล่าวคือ หน้าที่ที่จะต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในเรื่องต่างๆที่เกี่ยวกับการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการบรรทุกของลงเรือ การยกขนการเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแล การขนถ่ายของที่ขนส่ง หน้าที่ที่จะไม่บรรทุกของบนปากระวางเรือ (On Deck) เป็นต้น หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวข้างต้นนี้ แล้วทำให้ของที่ขนส่งนั้นเสียหาย สูญหายไปไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วน หรือส่งมอบชักช้าทำให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิมาจากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดได้ภายใต้บทบัญญัติและกำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

สำหรับเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล และบทบัญญัติต่าง ๆ ที่อยู่ภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าว จะขอแยกพิจารณาออกเป็นประเด็น ๆ เพื่อการทำความเข้าใจที่ง่ายขึ้น คือ

1. กำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล

สำหรับกำหนดอายุความเฉพาะเกี่ยวกับการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลนั้น ได้บัญญัติเอาไว้ใน มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ ดังนี้ คือ มาตรา 46 "ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้

---

[26] *Ibid. p.111.*

[27] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 10, 11, 12 และ 16.

อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ"จากบทบัญญัติดังกล่าวนี้ ทำให้เห็นได้ว่ากำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้กำหนดไว้ คือ 1 ปี โดยกำหนด 1 ปีนี้ ให้นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1)[28] หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41(2)

นอกจากนี้ยังมีบทมาตราที่เกี่ยวข้องอีก คือ มาตรา 47 ซึ่งบัญญัติว่า "ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้"

สำหรับประเด็นในเรื่องกำหนดอายุความตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯนี้ จะมีความเกี่ยวข้องกับบทบัญญัติเรื่องอายุความในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในมาตรา 193/11 และมาตรา193/24 ซึ่งบัญญัติว่า

มาตรา 193/11 "อายุความที่กฎหมายกำหนดไว้นั้น คู่กรณีจะตกลงกันให้งดใช้ หรือขยายออกหรือย่นเข้าไม่ได้"

มาตรา 193/24 "เมื่ออายุความครบกำหนดแล้ว ลูกหนี้จะสละประโยชน์แห่งอายุความนั้นเสียก็ได้ แต่การสละประโยชน์เช่นว่านี้ ไม่มีผลกระทบกระเทือนสิทธิของบุคคลภายนอกหรือ ผู้ค้ำประกัน"เมื่อพิจารณาหลักการของมาตรา 47แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ฯ กับหลักการของมาตรา 193/11 และมาตรา 193/24 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ก็จะพบว่าหลักการของมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯนั้นไม่เหมือนกับหลักการของ มาตรา 193/11 และมาตรา 193/24 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กล่าวคือ มาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ฯ ใช้คำว่า "จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้" ซึ่งการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นี้ เป็นกรณีที่คู่สัญญาทำสัญญาตกลงกันว่า เมื่อใดก็ตามหากฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องนำคดีมาฟ้องร้อง ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องก็จะไม่นำเรื่องอายุความมาเป็นประเด็นในการต่อสู้คดี ดังนี้จึงไม่ใช่เรื่องของการ "ย่น"หรือ "ขยาย" อายุความตามที่ มาตรา 193/11 ประมวล

---

[28] มาตรา 41 "การส่งมอบชักช้าตามมาตรา 39 ได้แก่

(1) ในกรณีที่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้กับผู้ส่งของ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น

(2) ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย"

กฎหมายแพ่งและพาณิชยบัญญัติไว้ นอกจากนี้ การที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ ตามมาตรา 47 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ฯ นี้ จะต้องกระทำก่อนกำหนดอายุความนั้นจะครบบริบูรณ์ จึงไม่ใช่เรื่องของการสละประโยชน์แห่ง อายุความ ตามมาตรา 193/24 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชยทั้งนี้ เนื่องจากการสละประโยชน์แห่งอายุความจะสามารถกระทำได้ต่อเมื่อครบกำหนดอายุความแล้วเท่านั้น[29]

2. มูลเหตุที่จะนำคดีรับขนของทางทะเลมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับมูลเหตุในการฟ้องร้องคดีโดยทั่วไปนั้น ก็จะมีมูลเหตุตามสัญญาและมูลเหตุจากการกระทำละเมิด แต่เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กลับไม่พบบทบัญญัติในมาตราใดเลยที่บัญญัติให้คู่สัญญา หรือบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งจะสามารถฟ้องคดีโดยอาศัยมูลเหตุจากอะไรได้บ้าง แต่โดยปกติแล้ว คู่สัญญาก็จะมีนิติสัมพันธ์กันโดยการทำสัญญา(สัญญารับขนของทางทะเล) ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น คู่สัญญาก็จะฟ้องร้องกันโดยอาศัยมูลฐานจากสัญญานั่นเอง อย่างไรก็ตาม บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเลก็สามารถที่จะฟ้องร้องโดยอาศัยมูลเหตุจากการกระทำละเมิดได้โดยพิจารณาเทียบเคียงจากคำพิพากษาฎีกาที่ 7559/2543 คดีนี้โจทก์ฟ้องให้จำเลยรับผิดในมูลสัญญารับขนและมูลละเมิด แต่คดีมีปัญหาขึ้นมาสู่ศาลฎีกาเฉพาะที่เกี่ยวกับมูลผิดสัญญารับขน ข้อเท็จจริงฟังเป็นยุติว่าบริษัทฟอร์โมซาอินเตอร์เนชั่นแนล เฟรท ฟอร์เวิร์ดเดอร์ จำกัด ซึ่งอยู่ที่ประเทศไต้หวันเป็นผู้ขนส่งสินค้าพิพาทจากประเทศไต้หวันมายังประเทศไทยโดยเรือถัว ไต และเรือ ถัว ติง ตามใบตราส่งเอกสารหมาย จ.2 และ จ.3 โจทก์เป็นผู้รับตราส่งและเป็นผู้ทรงใบตราส่งดังกล่าวจำเลยไม่ใช่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นแต่เป็นตัวแทนเรือในประเทศไทยของผู้ขนส่งดังกล่าว เมื่อสินค้าพิพาททมาถึงประเทศไทย จำเลยได้แจ้งให้บริษัทฟีนเนสเอ็นเตอร์ไพรส จำกัด ผู้ซื้อสินค้าพิพาททราบต่อมามีการส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อไปโดยไม่มีการเวนคืนใบตราส่งแก่ผู้ขนส่ง

คดีมีปัญหาต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยข้อแรกว่า จำเลยต้องรับผิดต่อโจทก์ในฐานะจำเลยเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศ และมีภูมิลำเนาในต่างประเทศหรือไม่ เห็นว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 824 บัญญัติให้ตัวแทนในประเทศรับผิดแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศต่อบุคคลภายนอกก็แต่เฉพาะในกรณีที่ตัวแทนได้ทำสัญญากับบุคคลภายนอกแทนตัวการเท่านั้น เมื่อปรากฏว่าจำเลยมิได้เป็นผู้ทำสัญญา

---

[29] ประมวล จันทร์จิวะ. (2545). *"ปัญหาบางประการในเรื่องอายุความตาม พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534."* วารสารการพาณิชย์นาวี, 21, 2. หน้า 31.

รับขนสินค้าพิพาทกับบุคคลภายนอกแทนตัวการแต่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการเป็นผู้ทำสัญญารับขนสินค้าพิพาทกับผู้ส่งโดยเป็นผู้ออกใบตราส่งตามเอกสารหมาย จ.2 และ จ.3 ในฐานะเป็นผู้ขนส่งเองโดยตรง จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดตามสัญญารับขนสินค้าพิพาทในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ

มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยต่อไปว่า จำเลยในฐานะตัวแทนผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อโจทก์ เพราะได้ส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อซึ่งมิใช่ผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่ง และไม่ได้เวนคืนใบตราส่งหรือไม่ โดยจำเลยอุทธรณ์ว่าจำเลยไม่ได้เกี่ยวข้องกับการส่งมอบสินค้าพิพาทและจำเลยในฐานตัวแทนกระทำการตามคำสั่งของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการ จึงไม่ต้องรับผิดต่อโจทก์โดยลำพัง เห็นว่า ตามคำให้การของจำเลย จำเลยรับว่าจำเลยได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้รับตราส่งตามใบตราส่งเอกสารหมาย จ.2 และ จ.3 ก็ระบุว่า สำหรับการส่งมอบสินค้าโปรดยื่นใบตราส่งต่อจำเลย และได้ความว่า จำเลยได้ปล่อยสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อ จึงรับฟังได้ว่าจำเลยได้ส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อจริง และการที่จำเลยส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อและไม่ได้เวนคืนใบตราส่ง ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่าจำเลยทำการตามคำสั่งของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน จำเลยในฐานะส่วนตัวจึงไม่ต้องรับผิดต่อโจทก์

อย่างไรก็ดีมีคำพิพากษาฎีกาอีกเรื่องหนึ่งซึ่งโจทก์ได้ยื่นฟ้องทั้งความรับผิดในมูลสัญญาและมูลละเมิดโดยศาลได้รับฟ้องไว้ทั้งมูลสัญญาและมูลละเมิดเช่นเดียวกัน และมีประเด็นเกี่ยวกับมูลละเมิดขึ้นไปสู่ศาลฎีกา เพียงแต่ตามคำพิพากษาฎีกาฉบับนี้โจทก์มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายได้ตามมูลสัญญาอยู่แล้ว ศาลฎีกาจึงวินิจฉัยว่าไม่อาจนำเอาบทบัญญัติในเรื่องละเมิดมาใช้บังคับได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 5736/2544 โจทก์ผู้รับตราส่ง ฟ้องจำเลยผู้ขนส่งให้รับผิด เนื่องจากจำเลยมีหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และสัญญารับขนของทางทะเลที่จะต้องนำสินค้าที่รับขนไปส่งมอบให้แก่โจทก์และรับเวนคืนใบตราส่งอันเป็นการไม่ปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางทะเล แม้ตามคำฟ้องโจทก์จะกล่าวอ้างมูลละเมิดมาด้วยแต่เมื่อจำเลยผิดสัญญารับขนของทางทะเลและโจทก์สามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายอันเกิดจากมูลผิดสัญญาได้ จึงไม่อาจนำอายุความ 1 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 448 มาใช้บังคับ

สำหรับผลของคำพิพากษาฎีกาฉบับนี้ ผู้เขียนเห็นด้วยในประเด็นที่ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าเมื่อจำเลยซึ่งเป็นคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางทะเลโจทก์สามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายอันเกิดจากมูลสัญญาได้ จึงไม่อาจนำเอาอายุความตามมูลละเมิดมาใช้บังคับ ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็ย่อมเกิดสิทธิเรียกร้องตามสัญญาที่จะฟ้องร้อง จึงไม่จำเป็นต้องอ้างมูลละเมิดมาฟ้องร้องอีก แต่หากเมื่อใดความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากการผิดสัญญา แต่เกิดจากการกระทำโดยละเมิด ผู้เขียนมีความเห็นว่าหากผู้เสียหายฟ้องร้องโดยอ้าง

มูลเหตุจากการกระทำละเมิดมา ก็ควรจะให้ใช้บังคับตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลด้วย ทั้งนี้เพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นก็เกี่ยวเนื่องกับการรับขนของทางทะเลเช่นเดียวกัน

3. สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้[30] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติเอาไว้เพียง 3 กรณีเท่านั้น คือ

1. ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย ไม่ว่าจะสูญหายไปทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เช่น ของถูกไฟไหม้หมด หรือตกหล่นไปในทะเล

2. ของที่ขนส่งเสียหายโดยอาจเป็นกรณีที่ของนั้นบุบสลาย แตก ชำรุด รั่ว เปียกน้ำเป็นสนิมเป็นรา ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากหลายประการ เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือการผูกมัดของไม่แน่นแข็งแรงพอ ทำให้ของข้างในถูกกระทบกระเทือนจนเกิดความเสียหาย, เกิดจากการยกขน, เกิดจากการจัดเรียงสินค้า, เกิดจากฝนตกในขณะทำการบรรทุกลงเรือ, เกิดจากความร้อน, เรือถูกพายุ เป็นต้น

3. ของถูกส่งมอบชักช้า อันก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย เช่น ของนั้นเกิดบูด เน่าหรือทำให้เกิดความเสียหายในลักษณะที่เป็นตัวเงิน แม้การส่งมอบชักช้านั้นจะไม่ได้ทำให้ของสูญหาย หรือเสียหายก็ตามซึ่งความชักช้าในการส่งมอบของนี้ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งได้ดังนี้ คือ

- ความเสียหายที่เกิดจากการที่ผู้รับตราส่งไม่ได้ใช้ของ หรือใช้ประโยชน์จากของ
- ความเสียหายอันเกิดจากการเสื่อมสภาพ หรือความเสียหายของของ
- ความเสียหายอันเกิดจากการที่ราคาตลาดของของที่ท่าเรือปลายทางได้ตกลงไป
- ความเสียหายจากการที่ไม่ได้ใช้ทรัพย์สินอื่น เพราะไม่ได้มาซึ่งของที่ถูกส่งมอบชักช้านั้น

โดยในเรื่องการส่งมอบชักช้านี้ ศาลอังกฤษได้เคยตัดสินไว้ในคดี Czarnikow V –Koufos [1969] 1AC 350 ว่าในกรณีที่เรือได้เข้าทำการขนส่งสินค้าซึ่งราคาของสินค้าดังกล่าวจะเปลี่ยนแปลงไปตามตลาด ดังนั้นการที่ราคาสินค้าตกลงเนื่องจากสินค้ามาถึงล่าช้า ณ ท่าเรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจาก

---

[30] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 46.

เรือจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย หากว่าการชักช้า ดังกล่าวเกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง[31] สำหรับกรณีที่ถือว่าเป็นการส่งมอบชักช้า ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ฯ นี้ ได้แก่[32]

- ในกรณีที่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้กับผู้ส่งของ แต่ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น

- ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

4. บุคคลที่ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติแห่ง พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ฯ ก็จะพบว่าบุคคลที่ต้องรับผิดในการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งก็จะมีเพียง "ผู้ขนส่ง" เท่านั้น โดยพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 39 ที่บัญญัติว่า "....ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการ สูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน...." กล่าวคือ เมื่อของที่ขนส่งนั้นเกิดสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้าอันส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดได้ โดยพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ ไม่ได้กล่าวถึงความรับผิดของบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือกรณีความรับผิดของผู้ขนส่งอื่น หรือผู้ส่งของแต่อย่างใด

สำหรับจุดเริ่มต้นความรับผิดของผู้ขนส่งนี้ เริ่มมีขึ้นตั้งแต่เมื่อของเข้ามาอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง และสิ้นสุดลงเมื่อผู้ขนส่งได้มีการส่งมอบของแล้ว ซึ่งกรณีที่ถือว่าของได้มาอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งแล้ว คือ[33]

1. ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือ

2. ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากตัวแทนผู้ส่งของ หรือ

3. ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากเจ้าหน้าที่ หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

---

[31] ไผทชิต เอกจริยกร. อ้างแล้ว, หน้า 304-306.

[32] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 41.

[33] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 39 วรรคสอง.

สำหรับกรณีที่ถือว่าผู้ขนส่งได้หลุดพ้นจากความรับผิดนั้น ก็คือ เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทาง หรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนด โดยกรณีที่ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของที่รับไว้แล้ว[34] คือ เมื่อ

1. ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว ในกรณีนี้เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งไปแล้ว ก็ทำให้ของนั้นพ้นไปจากความครอบครองของผู้ขนส่ง และตกไปอยู่ในความครอบครองของผู้รับตราส่งตามความจริงแล้ว หรือ

2. ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่ของนั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว

ในกรณีนี้ ถือได้ว่าของนั้นได้พ้นไปจากการดูแลของผู้ขนส่งแล้ว แม้ในความเป็นจริงของนั้นยังไม่ตกไปอยู่ในครอบครองของผู้รับตราส่งอย่างแท้จริงก็ตาม หรือ

3. ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่ หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

กล่าวโดยสรุปขั้นตอนเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่ง[35] คือ เมื่อของที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งเกิดความเสียหาย สูญหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในเบื้องต้น แต่ผู้ขนส่งสามารถที่จะปฏิเสธความรับผิดได้โดยอ้างว่าเหตุแห่งความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นไม่ได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของตน หรืออ้างเหตุยกเว้นความรับผิด[36] แต่ถ้าหากอ้างไม่ได้ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิด อย่างไรก็ดีแม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดแต่ก็ยังมีสิทธิจำกัดจำนวนเงินความรับผิดได้[37]

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติเอาไว้เพียง 3 กรณี คือ

1. ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย ไม่ว่าจะสูญหายไปทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เช่น ของถูกไฟไหม้หมด หรือตกหล่นไปในทะเล

---

[34] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 40.

[35] ไผทชิต เอกจริยกร. อ้างแล้ว, หน้า 303.

[36] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 51 – 57.

[37] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 58.

2. ของที่ขนส่งเสียหายโดยอาจเป็นกรณีที่ของนั้นบุบสลาย แตก ชำรุด รั่ว เปียกน้ำเป็นสนิม เป็นรา ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากหลายประการ เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือการผูกมัดของไม่แน่นแข็งแรงพอ ทำให้ของข้างในถูกกระทบกระเทือนจนเกิดความเสียหาย, เกิดจากการยกขน, เกิดจากการจัดเรียงสินค้า, เกิดจากฝนตกในขณะทำการบรรทุกลงเรือ, เกิดจากความร้อน, เรือถูกพายุ เป็นต้น

3. ของถูกส่งมอบชักช้า อันก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย เช่น ของนั้นเกิดบูด เน่าหรือทำให้เกิดความเสียหายในลักษณะที่เป็นตัวเงิน แม้การส่งมอบชักช้านั้นจะไม่ได้ทำให้ของสูญหาย หรือเสียหายก็ตาม

ซึ่งจะเห็นได้ว่าสิทธิเรียกร้องในกรณีดังกล่าวข้างต้นถือได้ว่าเป็นวินาศภัยอย่างหนึ่งซึ่งหากมีการประกันภัยเอาไว้ จะก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องตามสัญญาประกันภัยทางทะเล ซึ่งต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายในสองปีนับแต่วันที่เกิดวินาศภัย อีกทั้งในร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ.... ได้กำหนดให้ให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นคดีที่อยู่ในเขตอำนาจศาลเดียวกันกับการขนส่งของทางทะเล ดังนั้น เพื่อความเหมาะสมผู้เขียนจึงเห็นสมควรที่จะทำการศึกษาในเรื่องกำหนดอายุความการรับขนของทางทะเลโดยเฉพาะในเรื่องสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งตามกฎหมายต่างประเทศเปรียบเทียบกับของประเทศไทย ซึ่งจะได้กล่าวในบทต่อไป

บทที่ 3

กฎหมายของต่างประเทศ

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 2 จะเห็นได้ว่ากฎหมายประกันภัยทางทะเลโดยเฉพาะในเรื่องอายุความยังไม่มีกำหนดไว้โดยชัดเจนแน่นอน อีกทั้งเมื่อพิจารณาในเรื่องกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งจะพบว่า การรับขนของทางทะเลมีลักษณะเงื่อนไขในทางกฎหมายที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้นในบทนี้ผู้เขียนจะทำการศึกษาเรื่องอายุความเกี่ยวกับตามรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศญี่ปุ่นโดยเฉพาะในเรื่องสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

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

1.1 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี

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

ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

Hague Rules ได้บัญญัติถึงกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้มีกำหนด 1 ปี นับจากวันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของนั้น[1]

---

[1] ***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..."

กล่าวคือ กำหนดอายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดในการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหาย จะต้องฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณากำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีตาม Hague Rules แล้วอาจถือได้ว่าเป็นกำหนดอายุความที่เข้มงวดและสั้นเกินไป สำหรับผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเล หรือแม้แต่ผู้รับประกันภัยทางทะเลที่รับช่วงสิทธิจากผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งมาฟ้องร้องผู้ขนส่ง เนื่องจากในระยะเวลา 1 ปีนี้ หากต้องรีบทำการฟ้องร้องเพื่อไม่ให้คดีขาดอายุความก็อาจจะทำให้การเตรียมพยานหลักฐานต่างๆ ไม่ครบถ้วน เพียงพออันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่คดีได้ หรือยิ่งไปกว่านั้นระยะเวลาอาจล่วงเลยไปเกินกว่า 1 ปี ซึ่งส่งผลให้คดีขาดอายุความทำให้ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยทางทะเลที่รับช่วงสิทธิมาไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย

ดังนั้น เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวนี้ คณะกรรมการของ UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) จึงได้ให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมใน Hague-Visby Rules โดยสืบเนื่องมาจากเหตุผลที่ว่าในทุกๆวันนี้การตกลงเพื่อยุติข้อพิพาทเพื่อความสูญหาย หรือเสียหายแห่งของที่ขนส่งในทางปฏิบัติทั่วไปนั้นมักจะเกิดจากการที่คู่กรณีได้ขยายระยะเวลากันออกไป[2] ซึ่งในอนุสัญญา Hague-Visby Rules ได้บัญญัติให้กำหนดอายุความ 1 ปี อาจถูกขยายออกไปได้โดยความตกลงของคู่สัญญา หลังจากที่มูลเหตุแห่งคดีได้เกิดขึ้นแล้ว[3] อันเป็นการผ่อน คลายความเข้มงวดของ Hague Rules นั่นเอง

ข. อายุความฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอก

สำหรับอายุความในการฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอกนี้ ไม่มีบัญญัติไว้ใน Hague Rules แต่ได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมไว้ใน Hague-Visby Rules ซึ่งการฟ้องคดีบุคคลภายนอกเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนนี้ อาจทำการฟ้องร้องได้แม้จะเกินกำหนดอายุความ 1 ปีแล้ว หากได้มีการนำคดีขึ้นสู่ศาลภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น แต่ทั้งนี้ต้องไม่น้อยกว่า 3 เดือน นับแต่วันที่ได้มีการตกลงเพื่อยุติข้อพิพาทกัน หรือเมื่อได้รับหมายเรียกในคดีที่

---

[2] W E Astle. (1981). ***The Hamburg Rules.*** London. p.51.

[3] ***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.."

ถูกฟ้อง[4] เช่น ในกรณีที่ผู้ขนส่งยอมออกใบตราส่งให้ผู้ส่งของ โดยระบุว่าของอยู่ในสภาพที่เรียบร้อย (Clean Bill of Lading) ตามที่ผู้ส่งร้องขอทั้งที่ของไม่อยู่ในสภาพเช่นนั้น ทั้งนี้ผู้ส่งของยอมรับที่จะชดใช้ความเสียหายที่ผู้ขนส่งอาจได้รับ ต่อมาเมื่อของถึงท่าปลายทางผู้รับตราส่งพบว่าของอยู่ในสภาพที่เสียหายจึงฟ้องร้องเอากับผู้ขนส่งให้รับผิดในความเสียหายนั้น ในกรณีนี้เมื่อผู้ขนส่งออกใบตราส่งประเภทที่ไม่ได้แสดงว่าของเสียหายตั้งแต่แรกเช่นนี้แล้ว ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดต่อผู้รับตราส่ง ดังนั้นหากผู้ขนส่งต้องการที่จะฟ้องร้องให้ผู้ส่งชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้ ผู้ขนส่งก็จะต้องฟ้อง ร้องภายในกำหนดที่กำหนดไว้ในกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น ซึ่งอายุความดังกล่าวอาจจะเกิน 1 ปี ก็ได้[5]

1.2 มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ

มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องนั้น โดยปกติแล้วก็จะมีมูลเหตุตามสัญญา กับมูลเหตุจากการกระทำละเมิดของบุคคล แต่ในอนุสัญญา Hague Rules นั้นมีแต่เพียงการฟ้องร้องตามสัญญาขนส่งเท่านั้น[6] ไม่ได้บัญญัติถึงการฟ้องร้องที่มีมูลเหตุมาจากการกระทำละเมิด สำหรับอนุสัญญา Hague-Visby Rules ก็ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนถึงการฟ้องร้องคดีรับขนที่มีมูลเหตุมาจากการกระทำละเมิดเช่นกัน แต่อย่างไรก็ตามในอนุสัญญา Hague-Visby Rules ก็ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมไว้โดยให้นำข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดไปปรับใช้ในคดีต่างๆอันเกี่ยวกับการสูญหาย หรือเสียหายของของ ไม่ว่าจะมีมูลเหตุมาจากสัญญา หรือจากการกระทำละเมิด[7] กล่าวคือ เป็นกรณีที่อนุสัญญา Hague-Visby Rules กำหนดให้นำข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดมาใช้แก่การฟ้องร้องคดีในทางละเมิดด้วย ไม่ใช่แต่การฟ้องร้องทางสัญญาเท่านั้น เพราะฉะนั้นถึงแม้อนุสัญญา Hague-Visby Rules จะไม่ได้กำหนดไว้โดยตรงว่าให้ฟ้องมูลละเมิดได้ แต่ก็อาจกล่าวโดยอนุมานได้ว่าคู่สัญญาสามารถที่จะฟ้องร้องได้ทั้งมูลเหตุที่เกิดจากสัญญา และมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิดนั่นเอง

---

[4] ***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 les than three months, commencing from 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.."

[5] เกริก วณิกกุล. (2529). ***"กฎหมายไทยที่บังคับใช้กับคดีรับขนของทางทะเล."*** ดุลพาห, เล่มที่ 33. หน้า 158.

[6] ***Hague Rules 1924, Article 2,4 และ 5 ประกอบ***

[7] **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.."

1.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ Hague Rules กำหนดไว้แต่เพียงว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายในการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหายเท่านั้นไม่ได้พูดถึงสิทธิเรียกร้องในความเสียหายซึ่งเกิดจากการส่งมอบชักช้าหรือในกรณีอื่นๆแต่อย่างใด[8]

อย่างไรก็ตามอนุสัญญา Hague-Visby Rules ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องดังกล่าวนี้ กล่าวคือ ได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายในการขนส่งของทางทะเลนั้นกว้างกว่าอนุสัญญา Hague Rules โดยกำหนดว่า "ความรับผิดทั้งปวงเกี่ยวกับของ" (..All liability what so ever in respect of the goods)[9] ซึ่งไม่ใช่สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหาย สูญหายเพียงอย่างเดียวอย่างที่อนุสัญญา Hague Rules บัญญัติไว้ แต่ยังรวมทั้งความเสียหาย สูญหาย ส่งมอบชักช้าและสิทธิเรียกร้องอื่นใดที่เกิดจากผิดพลาดในการขนส่งและการผิดสัญญารับขนด้วย

1.4 การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ

บุคคลที่อาจถูกฟ้องร้องให้ต้องรับผิดเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลนั้น ทั้งอนุสัญญา 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 เช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีสิทธิภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ ยกขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของเขาเองได้[10]

ในประเด็นนี้ ก็หมายความว่า แม้อนุสัญญา Hague-Visby Rules จะไม่ได้บัญญัติเอาไว้โดยตรงว่าให้ฟ้องลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ แต่ก็ได้บัญญัติให้ลูกจ้าง หรือตัวแทนสามารถที่จะ

---

[8] ***Hague Rules 1924, Article 3 paragraph 6 sub-paragraph 4.***

[9] ***Hague-Visby Rules 1968, Article 1.***

[10] ***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.."

ยกข้อต่อสู้ หรือข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีขึ้นอ้างได้ อันอาจกล่าวได้ว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางทะเล สามารถที่จะฟ้องร้องให้ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งให้รับผิดได้ภายใต้อนุสัญญา Hague-Visby Rules นี้ อันทำให้เกิดความเป็นธรรมขึ้นแก่ทั้งผู้ขนส่ง ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ทั้งนี้เพราะมีความรับผิดภายใต้กำหนดอายุความเดียวกัน

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

2.1 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี

2.2.1 อนุสัญญา Hamburg Rules ได้แบ่งอายุความในการฟ้องร้องไว้ 2 เรื่อง เช่นเดียวกัน คือ

ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

สำหรับอายุความฟ้องร้องผู้ขนส่งนี้ อนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดให้มีการดำเนินการฟ้องร้องภายใน 2 ปี นับจากวันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของของแล้วหรือในกรณีที่ไม่มีการส่งมอบของให้เริ่มนับจากวันสุดท้ายที่ควรจะได้มีการส่งมอบของแต่ทั้งนี้ไม่ให้นับวันที่เริ่มต้นแห่งกำหนดอายุความเข้ามารวมด้วย และอายุความดังกล่าวนี้อาจขยายออกไปได้ โดยผู้ถูกเรียกร้องจะต้องมีหนังสือแจ้งไปยังผู้เรียกร้องไม่ว่าเวลาใด ๆ ในขณะที่อายุความยังคงดำเนินอยู่เพื่อขอขยายอายุความ[11]

ในกรณีนี้จะเห็นได้ว่า กำหนดอายุความตามอนุสัญญา Hamburg Rules ได้ผ่อนคลายความเข้มงวดลงยิ่งกว่าอนุสัญญา Hague-Visby Rules กล่าวคือ อนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดให้อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นมีกำหนด 2 ปี ในขณะที่อนุสัญญา Hague-Visby Rules กำหนดไว้เพียง 1 ปี เท่านั้น การที่อนุสัญญา Hamburg Rules ได้แก้ไขเรื่องกำหนดอายุความดังกล่าวนี้ น่าจะมีผลมาจากการที่กำหนดอายุความ 1 ปี นั้นถือได้ว่าสั้นเกินไปในการที่จะให้คู่

---

[11] ***Hamburg 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. ..."

สัญญาทั้งสองฝ่ายมาเจรจาตกลงกัน[12] ทั้งนี้เนื่องจากหากกำหนดอายุความสั้นคู่สัญญาก็มักจะไม่ยอมเจรจาตกลงกัน แต่จะรีบทำการฟ้องคดีทันทีเพราะกลัวคดีจะขาดอายุความ เพราะหากมีการมาเจรจากัน แต่ในที่สุดยังไม่สามารถตกลงกันได้กำหนดอายุความก็อาจจะเดินไปจนใกล้จะขาดอายุความทำให้ไม่สามารถเตรียมคดีได้ครบถ้วน เพียงพอ หรือคดีอาจจะขาดอายุความไปแล้วก็เป็นได้ และนอกจากนี้อนุสัญญา Hamburg Rules ยังได้กำหนดให้มีการขยายอายุความออกไปอีกได้ โดยการให้ผู้ถูกเรียกร้องมีหนังสือแจ้งไปยังผู้เรียกร้อง ซึ่งจะเห็นว่ากำหนดอายุความตามอนุสัญญา Hamburg Rules นี้ก่อให้เกิดความเป็นธรรมอย่างยิ่งแก่ทุกฝ่าย คือ ทั้งฝ่ายผู้ส่ง และฝ่ายผู้ขนส่งโดยในบางครั้งอาจจะไม่ต้องมีการฟ้องร้องคดีเลย เนื่องจากคู่สัญญาสามารถเจรจาตกลงยุติข้อพิพาทกันได้

ข. อายุความฟ้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอก

สำหรับการฟ้องคดีบุคคลภายนอกเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนนี้ ตามอนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดไว้ว่าอาจทำการฟ้องร้องได้แม้จะเกินกำหนดอายุความตามที่บัญญัติไว้ในวรรคก่อนแล้ว กล่าวคือ เกินกำหนดอายุความ 2 ปี ทั้งนี้ต้องยื่นฟ้องภายในกำหนดเวลาที่อนุญาตไว้โดยกฎหมายของรัฐซึ่งดำเนินกระบวนพิจารณาคดีนั้น อย่างไรก็ดีเวลาที่อนุญาตไว้จะต้องไม่น้อยกว่า 90 วัน นับแต่วันที่ได้มีการตกลงเพื่อยุติข้อพิพาทกัน หรือเมื่อได้รับหมายเรียกในคดีที่ถูกฟ้อง[13]

2.2.2 มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ

จากที่ได้กล่าวไปแล้วว่ามูลเหตุแห่งการฟ้องร้องคดีนั้น มีทั้งมูลเหตุที่เกิดจากสัญญาและมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิด ซึ่งโดยปกติการขนส่งของทางทะเลก็จะต้องมีการทำสัญญารับขนของทางทะเลกันเป็นปกติ ดังนั้นหากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นการฟ้องร้องก็มักจะเป็นการฟ้องร้องโดยอาศัยมูลเหตุจากสัญญาเป็นส่วนใหญ่

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในอนุสัญญา Hamburg Rules แล้วก็จะพบว่า อนุสัญญา Hamburg Rules ได้บัญญัติไว้ว่า การฟ้องคดีใดๆ ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ให้เป็นอันขาดอายุความ หากไม่มีการฟ้องคดีหรือเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการภายใน

---

[12] *W E Astle. Ibid. p.138.*

[13] ***Hamburg 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."

กำหนด 2 ปี[14] คำว่า "การฟ้องคดีใดๆ" ในที่นี้หมายความถึง การฟ้องคดีที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะมีมูลเหตุมาจากสัญญา ละเมิด หรือโดยประการอื่น และบทบัญญัติที่บัญญัติว่าให้สามารถนำเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดดังที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ ไปใช้ในการฟ้องคดีใดๆ ต่อผู้ขนส่งที่เกี่ยวกับการสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าที่สัญญารับขนของทางทะเลนี้ ครอบคลุมถึงรวมทั้งเกี่ยวกับความล่าช้าในการส่งมอบไม่ว่าการฟ้องคดีนั้น จะมีมูลฐานมาจากสัญญาหรือการละเมิด หรือโดยประการอื่น[15] ดังนี้จึงทำให้เห็นได้ว่า มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้อนุสัญญา Hamburg Rules นี้ สามารถฟ้องได้ทั้งคดีที่มีมูลเหตุมาจากสัญญา และมูลเหตุที่เกิดจากการกระโดยละเมิด[16]

2.2.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง ภายใต้กำหนดอายุความ

สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ อนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดไว้ว่า การฟ้องคดีใดๆเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ ให้เป็นอันขาดอายุความ หากไม่มีการฟ้องคดีหรือเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการภายในกำหนด 2 ปี[17] จากกรณีนี้จะเห็นได้ว่าอนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดประเภทของสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งไว้ในลักษณะที่กว้างมาก โดยใช้คำว่า "เกี่ยวกับการรับขนสินค้า" (Relating to Carriage of Goods) ซึ่งไม่จำกัดเฉพาะความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการรับขนทั้งหมด อาทิเช่น สิทธิเรียกร้องเพื่อการไม่ปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางทะเล เช่น ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่นำเรือมาบรรทุกของ ทำให้ผู้ส่งได้รับความเสียหาย เนื่องจากผู้ส่งของอาจจะต้องไปว่าจ้างผู้ขนส่งรายอื่นให้มาทำการขนส่งของแทน ซึ่งผู้ส่งของจะต้องเสียเวลามากขึ้น และอาจทำให้ไปส่งของให้ผู้ซื้อไม่ทันกำหนดเวลา ทำให้อาจต้องเสียค่าปรับให้แก่ผู้ซื้อ

---

[14] ***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..."

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

[16] S. Mankabady. (1978) ***The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea.*** London.p.96.

[17] ***Hamburg Rules 1978, Article 20 paragraph 1***

2.2.4 การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเล ภายใต้กำหนดอายุความ

นอกจากผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้รับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่ขนส่งแล้วอนุสัญญา Hamburg Rules ก็ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งจริง (Actual Carrier) ซึ่งก็คือ ผู้ที่รับมอบหมายจากผู้ขนส่ง (Carrier) ให้ทำการรับขนของแทน หรือรับขนของในช่วงใดช่วงหนึ่งของระยะทางทั้งหมดต้องรับผิดด้วย โดยกำหนดว่าบทบัญญัติทั้งหลายภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ที่ใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้นำไปใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งจริงด้วย[18] อย่างไรก็ดีบุคคลที่เกี่ยวข้องในคดีรับขนของทางทะเลก็ไม่ได้มีแต่เพียงผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งจริงเท่านั้นหากแต่ยังมีลูก จ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งจริงด้วย แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในอนุสัญญา Hamburg Rules แล้วกลับไม่พบมาตราใดเลยที่บัญญัติให้สามารถฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ขนส่งและลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ขนส่งจริงไว้โดยตรง แต่ก็พอที่จะอนุมานได้ดังเช่น ใน อนุสัญญา Hague-Visby Rules โดยอนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดว่าในกรณีที่มีการฟ้องคดีต่อลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งหากลูกจ้างหรือตัวแทนผู้นั้นสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำไปภายในขอบอำนาจในทางการที่จ้าง ก็มีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้ หรือข้อจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะอ้างภายใต้อนุสัญญานี้ไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนได้[19] ในกรณีนี้ก็เหมือนกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา Hague-Visby Rules กล่าวคือ แม้อนุสัญญา Hamburg Rules จะไม่ได้บัญญัติเอาไว้โดยตรงว่าให้ฟ้องลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ แต่การที่บัญญัติไว้เช่นนี้ก็เท่ากับเป็นการบอกว่าลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งอาจถูกฟ้องเป็นคดีได้นั่นเอง เช่นเดียวกับกรณี ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริง อนุสัญญา Hamburg Rules ก็ได้กำหนดไว้ให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ไปใช้บังคับกับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงด้วย[20]

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเล นอกจากจะสามารถฟ้องร้องผู้ขนส่ง (Carrier) ผู้ขนส่งจริง (Actual Carrier) ให้รับผิดได้แล้ว ยังสามารถที่จะฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงให้รับผิดได้อีกด้วย ภายใต้อนุสัญญา Hamburg Rules นี้ได้ ซึ่งส่งผลเกิดความเป็นธรรม ความเท่าเทียมกันขึ้น ระหว่าง

---

[18] ***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. .."

[19] ***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..."

[20] ***Hamburg Rules 1978, Article 10 paragraph 2.***

ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจริง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริง ทั้งนี้เนื่องจากมีความรับผิดภายใต้กำหนดอายุความเดียวกันนั่นเอง

3. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศ

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) เพื่ออนุวัติการณ์อนุสัญญา Hague Rules หลังจากนั้นก็ได้มีการให้สัตยาบัน SDR Protocol เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 1979 และในปี 1992 ก็ได้ให้สัตยาบัน 1968 Protocol (Visby amendments) นอกจากนี้ยังได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 1992 ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 1993[21]

บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1992 ของประเทศญี่ปุ่น ดังกล่าวนี้ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลจากท่าเรือที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ ไปยังท่าเรือปลายทางซึ่งอยู่นอกเขตประเทศญี่ปุ่นโดยหน้าที่ของผู้ขนส่งในการดูแลรักษาของที่ขนส่งนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่ตนรับขน อันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของตน หรือของลูกจ้างของตนในการรับของ การบรรทุกของ การเก็บรักษา การขนส่ง การดูแลรักษา การขนของขึ้นจากเรือ และการส่งมอบของ[22] โดยทั้งนี้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะสามารถฟ้องผู้ขนส่ง หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องภายใต้กำหนดอายุความเท่าใด และในกรณีใดที่อยู่ภายใต้กำหนดอายุความ ดังกล่าวบ้างนั้นอาจแยกพิจารณาออกเป็นประเด็น ดังนี้ คือ

1. กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นนี้ ได้แบ่งอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้ 2 เรื่อง คือ

ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

---

[21] www.mcgill.ca/files/maritimelaw/japan.pdf

[22] ***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. ..."

กฎหมายได้บัญญัติถึงกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้มีกำหนด 1 ปี นับจากวันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของนั้น กล่าวคือ กำหนดอายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดในการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหายจะต้องฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ อย่างไรก็ดี กำหนดอายุความดังกล่าวนี้อาจขยายออกไปได้ โดยความตกลงของคู่สัญญาภายหลังจากที่ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งได้เกิดขึ้นแล้ว[23]

ข. อายุความฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอก

สำหรับอายุความในการฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอกนี้ กฎหมายได้กำหนดให้การฟ้องคดีบุคคลภายนอกเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนนี้ อาจทำการฟ้องร้องได้แม้จะเกินกำหนดอายุความ 1 ปีแล้ว (หรือ กรณีที่มีการขยายอายุความออกไป ถ้าผู้ขนส่งและบุคคลภายนอกนั้นได้ตกลงกันในขยายอายุความนั้น) แต่ทั้งนี้ต้องได้กระทำภายใน 3 เดือน นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ชดใช้ค่าเสียหายไป หรือนับแต่วันที่ผู้ขนส่งถูกฟ้อง[24]

2. มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ

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

---

[23] ***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...."

[24] ***The 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 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."

มาใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งเพราะการกระทำละเมิดของตนด้วยโดยอนุโลม[25]

กรณีนี้หมายความว่า หากของที่ขนส่งนั้นเสียหายไปเนื่องจากการขนส่ง บุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหาย อาจจะฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดโดยอาศัยมูลละเมิดได้ ทั้งนี้ภายใต้กำหนดอายุความดังที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992

3. สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ จะเห็นได้ว่ากฎหมายใช้คำว่า "...liability for the goods..." หรือหมายความว่า ความรับผิดเกี่ยวกับของที่ขนส่ง โดยไม่ได้จำกัดว่าจะต้องเฉพาะความรับผิดเพื่อการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น แต่อาจยังรวมสิทธิเรียกร้องอื่นๆ ที่ผู้ขนส่งต้องรับผิด หากความรับผิดนั้นเกี่ยวกับของที่ขนส่งด้วย[26]

4. การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับบุคคลที่อาจถูกฟ้องร้องให้ต้องรับผิดเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นนี้ โดยหลัก ก็คือ ผู้ขนส่ง ส่วนในกรณีของบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขน กฎหมายไม่ได้มีการกำหนดเอาไว้อย่างชัดเจน แต่อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาบทบัญญัติตากฎหมายดังกล่าวนี้แล้ว ก็จะพบว่าลูกจ้างของผู้ขนส่ง ก็อาจถูกฟ้องให้รับผิดได้เช่นเดียวกัน กล่าวคือเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติที่ว่า หากผู้ขนส่งนั้นหลุดพ้นจากความรับผิด หรือได้รับการบรรเทาความรับผิด.... ลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดเพื่อละเมิดต่อผู้ส่งของ ผู้รับของหรือผู้ทรงใบตราส่งย่อมหลุดพ้น หรือได้รับการบรรเทาความรับผิดเพียงเท่าที่ผู้ขนส่งได้รับ[27]

จะเห็นได้ว่า กฎหมายใช้คำว่า "ลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดเพื่อละเมิดต่อผู้ส่งของผู้รับของ หรือผู้ทรงใบตราส่ง" (.... the tort liability of the carrier's servant to shipper, receiver, or holder of the bill of lading for damage to the goods....) ซึ่งหมายความได้ว่า บุคคลผู้ต้องเสียหาย

---

[25] ***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. ....."

[26] ***The apanese 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)...."

[27] ***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 lessoned to the same extent as the carrier's liability is relieved or lessened. .."

จากสินค้าที่ขนส่งนี้ อาจจะฟ้องให้ลูกจ้างของผู้ขนส่งต้องรับผิดภายใต้กำหนดอายุความตามกฎหมายดังกล่าวนี้ได้ หากลูกจ้างของผู้ขนส่งได้กระทำละเมิดขึ้นนั่นเอง

บทที่ 4

ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับอายุความในการประกันภัยทางทะเล

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าอายุความฟ้องเรียกร้องให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยในคดีนี้จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า "ในการเรียกให้ใช้ ค่าสินไหมทดแทน ท่านห้ามมิให้ ฟ้องคดี เมื่อ พ้นกำหนด สองปีนับแต่วันวินาศภัย" ซึ่งเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับคดี อีกทั้งการประกันภัยทางทะเลนั้นแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ โดยเฉพาะ การประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) ซึ่งเป็นการประกันภัยเพื่อชดใช้ความเสียหาย หรือความสูญเสียต่อสินค้าโดยตรง อันอาจเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และนอกจากนี้ยังคุ้มครองถึงค่าใช้จ่ายส่วนเฉลี่ยที่เจ้าของสินค้าต้องร่วมรับผิดชอบ เนื่องจากยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าประสบอุบัติเหตุ ซึ่งจะเห็นได้ว่าการประกันภัยประเภทนี้มีความคล้ายคลึงและใกล้เคียงกับในกรณีการใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความตาม พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล แต่มีอายุความฟ้องร้องที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดสิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่ง ของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโต ตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ"

ซึ่งจะเห็นได้ว่าสิทธิเรียกร้องในกรณีดังกล่าวข้างต้นถือได้ว่าเป็นวินาศภัยอย่างหนึ่งซึ่งหากมีการประกันภัยเอาไว้ จะก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องตามสัญญาประกันภัยทางทะเลในระหว่างผู้เอาประกันกับบริษัทผู้รับประกันภัย ซึ่งต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายในสองปีนับแต่วันที่เกิดวินาศภัย อีกทั้งในร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลพ.ศ.... ได้กำหนดให้ให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นคดีที่อยู่ในเขตอำนาจศาลเดียวกันกับการขนส่งของทางทะเล ดังนั้นเพื่อความเหมาะสม ผู้เขียนจึงเห็นสมควรที่จะทำการศึกษาในเรื่องกำหนดอายุความการรับขนของทางทะเลโดยเฉพาะในเรื่องสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง

ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอายุความ

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 3 จะเห็นได้ว่ากำหนดอายุความตามอนุสัญญา Hamburg Rules ได้ผ่อนคลายความเข้มงวดลงยิ่งกว่าอนุสัญญา Hague-Visby Rules กล่าวคือ อนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดให้อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นมีกำหนด 2 ปี ในขณะที่อนุสัญญา Hague-Visby Rules กำหนดไว้เพียง 1 ปี เท่านั้น การที่อนุสัญญา Hamburg Rules ได้แก้ไขเรื่องกำหนดอายุความดังกล่าวนี้ น่าจะมีผลมาจากการที่กำหนดอายุความ 1 ปี นั้นถือได้ว่าสั้นเกินไปในการที่จะให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมาเจรจาตกลงกัน ทั้งนี้เนื่องจากหากกำหนดอายุความสั้นคู่สัญญาก็มักจะไม่ยอมเจรจาตกลงกัน แต่จะรีบทำการฟ้องคดีทันทีเพราะกลัวคดีจะขาดอายุความเพราะหากมีการมาเจรจากัน แต่ในที่สุดยังไม่สามารถตกลงกันได้กำหนดอายุความก็อาจจะเดินไปจนใกล้จะขาดอายุความทำให้ไม่สามารถเตรียมคดีได้ครบถ้วน เพียงพอ หรือคดีอาจจะขาดอายุความไปแล้วก็เป็นได้ และนอกจากนี้อนุสัญญา Hamburg Rules ยังได้กำหนดให้มีการขยายอายุความออกไปอีกได้ โดยการให้ผู้ถูกเรียกร้องมีหนังสือแจ้งไปยังผู้เรียกร้อง ซึ่งจะเห็นว่ากำหนดอายุความตามอนุสัญญา Hamburg Rules นี้ก่อให้เกิดความเป็นธรรมอย่างยิ่งแก่ทุกฝ่าย คือ ทั้งฝ่ายผู้ส่ง และฝ่ายผู้ขนส่งโดยในบางครั้งอาจจะไม่ต้องมีการฟ้องร้องคดีเลย เนื่องจากคู่สัญญาสามารถเจรจาตกลงยุติข้อพิพาทกันได้

ในส่วนพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นนั้น ได้แบ่งอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้ 2 เรื่อง ได้แก่ อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง ซึ่งกฎหมายได้บัญญัติถึงกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้มีกำหนด 1 ปี นับจากวันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของนั้น กล่าวคือ กำหนดอายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดในการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหาย จะต้องฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ อย่างไรก็ดี กำหนดอายุความดังกล่าวนี้อาจขยายออกไปได้โดยความตกลงของคู่สัญญาภายหลังจากที่ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งได้เกิดขึ้นแล้ว

สำหรับอายุความในการฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอกนี้ กฎหมายได้กำหนดให้การฟ้องคดีบุคคลภายนอกเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนนี้ อาจทำการฟ้องร้องได้แม้จะเกินกำหนดอายุความ 1 ปีแล้ว (หรือ กรณีที่มีการขยายอายุความออกไป ถ้าผู้ขนส่งและบุคคลภายนอกนั้นได้ตกลงกันในขยายอายุความนั้น) แต่ทั้งนี้ต้องได้กระทำภายใน 3 เดือน นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ชดใช้ค่าเสียหายไป หรือนับแต่วันที่ผู้ขนส่งถูกฟ้อง

ในส่วนของประเทศไทยนั้นได้กำหนดอายุความเฉพาะเกี่ยวกับการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลนั้น ได้บัญญัติเอาไว้ใน มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ ดังนี้ คือ มาตรา 46 "ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ"จากบทบัญญัติดังกล่าวนี้ทำให้เห็นได้ว่ากำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้กำหนดไว้ คือ 1 ปี โดยกำหนด 1 ปีนี้ ให้นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1)

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า กำหนดอายุความในเรื่องการรับขนของทางทะเลไม่ว่าของประเทศไทยรวมถึงของต่างประเทศได้กำหนดไว้ต่างกันกล่าวคือในกรณีของ Hamburg Rules ได้กำหนดไว้ 2 ปี ส่วน Hague-Visby Rules ได้กำหนดไว้เช่นเดียวกับของประเทศไทย คือ 1 ปี ซึ่งรวมทั้งของประเทศญี่ปุ่นด้วย แต่ในส่วนของอายุความในการฟ้องกรณีประกันภัยทางทะเลได้กำหนดอายุความไว้เช่นเดียวกันกับในกรณีของ Hamburg Rules คือ "ในการเรียกให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนท่านห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นกำหนดสองปีนับแต่วันวินาศภัย"

อายุความในกรณีของการรับขนของทางทะเลหากจะนำมาปรับใช้ในกรณีของการประกันภัยทางทะเล ผู้เขียนเห็นว่าควรกำหนดให้มีอายุความเท่ากันคือ 1 ปี เพราะหากกำหนดอายุความที่นานเกินไปอาจทำให้คู่ความไม่รีบเร่งในการดำเนินคดี และจะมีผลไปถึงความชักช้าของการได้รับชำระมูลค่าความเสียหายของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ด้วย

ปัญหาเกี่ยวกับความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความและอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญา

1. ปัญหาอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลน้อยเกินไปและไม่อาจขยายอายุความได้

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าธุรกิจการขนส่งของทางทะเล กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีนั้นควรจะสั้นเนื่องด้วยเหตุผลต่างๆ กล่าวคือ

1. การที่กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีนั้นสั้นก็จะทำให้เอกสารหรือพยานหลักฐานต่างๆ ยังไม่สูญหายไป เพราะการที่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง อยู่กันคนละประเทศย่อมเป็นการยากที่จะเก็บรวบรวมเอกสารให้อยู่ครบได้

2. กำหนดอายุความในการฟ้องคดีที่สั้นจะเป็นการบังคับไม่ให้ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เสียหายประวิงเวลาในการฟ้องคดี

3. การที่กำหนดอายุความฟ้องร้องคดีสั้น จะเป็นผลดีต่อผู้ขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องคอยเป็นกังวลว่าตนจะถูกผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งฟ้องร้องเมื่อไหร่ เพราะหากอายุความฟ้องร้องยาวก็จะทำให้ความรับผิดของผู้ขนส่งยาวตามไปด้วย และนอกจากนี้ผู้ขนส่งก็ไม่จำต้องเก็บเอกสารและพยานหลักฐานเกี่ยวกับการขนส่งไว้นานเกินควรอีกด้วย

อย่างไรก็ดี ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร มีความเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้ว่า "แม้อายุความสั้นจะมีผลดี แต่ก็ไม่ควรจะสั้นมากเกินไปเพราะอายุความที่สั้นเกินไปจะก่อให้เกิดปัญหาแก่ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยที่รับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่ง เนื่องจากจะทำให้บุคคลดังกล่าวไม่มีเวลาเพียงพอในการจัดหาพยานหลักฐาน รวบรวมข้อมูลและข้อเท็จจริง ดังนั้นระยะเวลาของอายุความจึงควรเป็นระยะเวลาที่เป็นธรรม และเหมาะสมแก่ทุกฝ่าย"[1]

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

สำหรับกำหนดอายุความ 1 ปีนี้ ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นว่า "กำหนดอายุความในการฟ้องคดีผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่กำหนดไว้ 1 ปีนั้นสั้นเกินไป เมื่อพิจารณาว่าประเทศไทย ก็เป็นหนึ่งในประเทศกำลังพัฒนาที่ต้องพึ่งพากองเรือต่างชาติ"[3] ซึ่งเป็นกำหนดระยะเวลาที่สั้นเกินไปเช่นเดียวกันเมื่อพิจารณาถึงศักยภาพในการขนส่งของทางทะเลของประเทศไทย กล่าวคือ ประเทศไทยเป็นประเทศที่อยู่ในกลุ่ม ประเทศ

---

[1] ไผทชิต เอกจริยกร (2547). *"อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล."* วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, หน้า 377-378.

[2] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 46.

[3] ไผทชิต เอกจริยกร *อ้างแล้ว*

กำลังพัฒนาซึ่งยังไม่มีกองเรือเป็นของตนเองมากนัก เรือที่ขนส่งส่วนใหญ่จึงเป็นเรือต่างชาติ หรือกล่าวอีกในหนึ่ง ก็คือ ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ส่งของมากกว่า

ดังนั้นเมื่อผู้ส่งของซึ่งเป็นคนไทยได้รับความเสียหายเนื่องจากของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้าทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากสินค้านั้นอย่างเต็มที่ แล้วจะต้องมีการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิด จึงต้องดำเนินการฟ้องร้องเสียภายใน 1 ปี ทำให้ผู้ส่งของจะต้องรีบรวบรวมเอกสารและพยานหลักฐานต่างๆ ให้เสร็จก่อนที่จะครบกำหนดอายุความ ซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถเตรียมเอกสาร หรือพยานหลักฐานได้ครบ อาจส่งผลให้ผู้ส่งของเสียสิทธิในการต่อสู้คดีได้อย่างเต็มที่นอกจากนี้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากกำหนดอายุความนี้ ยังอาจรวมถึงผู้รับประกันภัย[4] ที่รับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งมาฟ้องร้องผู้ขนส่งด้วย เนื่องจากอาจจะไม่มีเวลาเพียงพอในการเตรียมเอกสารเพื่อฟ้องคดี

ซึ่งในทางปฏิบัติก็มักจะมีการยกเรื่องอายุความขึ้นต่อสู้กันอยู่เสมอ และมีหลายคดีที่ศาลต้องยกฟ้องโดยเหตุคดีขาดอายุความ[5] ดังนั้นการที่กำหนดอายุความในการฟ้องคดีนั้นสั้นเกินไปจึงทำให้ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งไม่สามารถได้รับการเยียวยาความเสียหายได้ เช่น

การค้าระหว่างประเทศที่ 124/254 เรือที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าพิพาทเดินทางมาถึงท่าเรือแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2539 จำเลยได้มอบตู้ดังกล่าวอยู่ในอารักขาของการท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งของแก่ผู้รับตราส่งนับแต่วันดังกล่าวแล้ว เมื่อโจทก์ซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งนำคดีมาฟ้องต่อศาลเพื่อเรียกค่าเสียหายในวันที่ 6 พฤษภาคม 2540 ซึ่งเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าพิพาทฟ้องของโจทก์จึงขาดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

การค้าระหว่างประเทศที่ 156/2542 เมื่อบริษัทชิปปิ้งได้รับมอบหมายไปขอเอกสารจากตัวแทนของจำเลยในประเทศไทย ได้รับแจ้งว่าไม่มีสินค้าของผู้ซื้อมากับเรือที่จะบรรทุกสินค้า

---

[4] ในการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศแต่ละครั้งนั้น ผู้ขนส่งก็จะทำการขนส่งครั้งละจำนวนมาก ๆ และในการเดินเรือแต่ละครั้งก็จะต้องเสี่ยงที่จะเผชิญกับวินาศภัยต่างๆ ดังนั้นผู้ขนส่งจึงมักที่จะทำประกันภัยสินค้า (Cargo Insurance) ไว้เพื่อโอนความเสี่ยงภัยไปยังผู้รับประกันภัย สำหรับผู้มีส่วนได้เสียในการประกันภัยสินค้านี้อาจจะเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขายก็ได้ ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหรือข้อตกลงที่ได้ทำไว้ในสัญญาซื้อขายสินค้า

[5] ไผทชิต เอกจริยกร.อ้างแล้ว. หน้า 379.

แสดงว่าโจทก์ทั้งสามทราบว่าสินค้าพิพาทจะขนส่งมาถึงประเทศไทยประมาณเดือนตุลาคม 2538จึงได้ไปขอรับสินค้า และได้ทราบว่าสินค้าไม่ได้ส่งมาในเวลาดังกล่าว จึงต้องฟังว่ากำหนดเวลาที่จำเลยควรส่งมอบ คือ เดือนตุลาคม 2538 และเริ่มนับอายุความตั้งแต่ช่วงเวลานั้น แต่โจทก์ทั้งสามฟ้องเรียกค่าสินค้าพิพาทเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2540 ซึ่งพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรส่งมอบสินค้า คดีของโจทก์ทั้งสามในส่วนนี้จึงขาดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46

การค้าระหว่างประเทศที่ 248/2545 สินค้าพิพาทถึงท่าเรือปลายทางเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2542 และผู้ซื้อหรือผู้รับตราส่งได้ตรวจพบความเสียหายจึงได้แจ้งให้จำเลยที่ 1 ทราบในวันดังกล่าว และได้มอบให้ผู้สำรวจความเสียหายทำการสำรวจความเสียหายตามรายงานและภาพถ่ายเอกสาร สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายของจำเลยที่ 1 เมื่อนับแต่วันดังกล่าวจนถึงวันฟ้องแย้งเกินกำหนด 1 ปี ฟ้องแย้งของจำเลยที่ 1 จึงเป็นอันขาดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล .ศ.2534 มาตรา 46 กรณีไม่จำต้องวินิจฉัยในประเด็นอื่นอีกต่อไปนอกจากปัญหาเรื่องอายุความในการฟ้องคดีจะสิ้นเกินไปแล้ว ยังมีประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับเรื่องกำหนดอายุความอีกเรื่องหนึ่ง กล่าวคือ กรณีที่คู่สัญญาในคดีรับขนของทางทะเลไม่สามารถตกลงกันให้ขยายอายุความได้ตามที่ได้ทำการศึกษาไปในบทที่ 3 แล้วว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534ได้กำหนดไว้แต่เพียงแต่ให้ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอม โดยทำเป็นหนังสือว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาล[6]

ซึ่งการไม่ยกข้อต่อสู้นี้ ก็คือการที่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องตกลงจะไม่เอาเรื่องอายุความเป็น ประเด็นในการต่อสู้อีกต่อไป ดังนี้จึงไม่เรื่องทั้งเรื่องของการย่นอายุความ การขยายอายุความ หรือการสละประโยชน์แห่งอายุความโดยในเรื่องนี้มีนักวิชาการบางท่านให้เหตุผลว่าเหตุที่ มาตรา 47 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บัญญัติไว้เช่นนี้ ก็เพื่อมิให้ขัดหรือแย้งกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ห้ามมิให้คู่กรณีตกลงขยาย หรือย่นอายุความ เพราะหากทำเช่นนั้นข้อตกลงดังกล่าวก็จะตกเป็นโมฆะไม่มีผลใช้บังคับ เนื่องจากอายุความเป็นปัญหาเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย ดังนั้นจึงต้องเลี่ยงไปเป็นการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้[7]

แต่สำหรับในทางปฏิบัติ การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534ไม่ให้มีการตกลงขยายอายุความได้นั้นก่อให้เกิดปัญหาให้แก่คู่สัญญาอย่างมาก เพราะโดยทั่วไปเกี่ยวกับการ

---

[6] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 47.

[7] ประมวล จันทร์ชีวะ. (2546). *101 ศัพท์พาณิชย์นาวี*. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.หน้า 33.

ขนส่งของทางทะเลคู่สัญญามักจะไม่ทำข้อตกลงว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้เนื่องจากการตกลงว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้จะทำให้ผู้ถูกเรียกร้องเสียเปรียบอย่างมาก เพราะฉะนั้นคู่สัญญาจึงมักจะทำการตกลงกันขยายอายุความเนื่องจากการขยายอายุความอาจจะกำหนดระยะเวลากันเพียง 3 เดือน หรือ 6 เดือน ก็ได้[8] แต่เมื่อมีการนำคดีขึ้นสู่ศาลศาลก็จะวินิจฉัยว่าข้อตกลงที่ให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะ ซึ่งก่อส่งผลเสียแก่ผู้ฟ้องคดีเนื่องจากในบางครั้งคู่สัญญาได้มีการตกลงกันขยายอายุความกันไปแล้ว หากต่อมาเกิดมีความเสียหายเกิดขึ้นและผู้ที่ได้รับความเสียหายนำคดีมาฟ้องอายุความที่นำมาฟ้องนั้นก็อาจจะเกินกำหนด 1 ปี และเมื่อข้อตกลงให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะไปเสียแล้ว ก็จะทำให้คดีนั้นขาดอายุความ ดังที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศได้เคยวินิจฉัยไว้ คือ

การค้าระหว่างประเทศที่ 355/2545 หนังสือขยายระยะเวลาเรียกร้องมีข้อความว่าจำเลยที่ 1 ขยายเวลาเรียกร้องให้โจทก์ออกไปอีก 3 เดือน จนถึงวันที่ 25 มิถุนายน 2544 แต่ไม่ปรากฏข้อความว่าจำเลยที่ 1 จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ตามความในมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แต่เป็นการตกลงขยายอายุความที่กฎหมายกำหนดซึ่งต้องห้ามตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/11 จึงตกเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 150 เมื่อโจทก์ฟ้องคดีนี้เรียกให้จำเลยที่ 1 ชำระค่าเสียหายเพื่อการเสียหายแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลเกิน 1 ปี นับแต่วันที่ส่งเลยกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามมาตรา 41 (1) แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 1 จึงขาดอายุความ

สำหรับหลักเกณฑ์ในเรื่องกำหนดอายุความ และการขยายอายุความนี้ก็ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่สำคัญ คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน 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" ซึ่งอนุสัญญา Hague-Visby Rules ได้กำหนดอายุความในการฟ้องคดีไว้มีกำหนด 1 ปี[9] แม้จะเป็นกำหนดที่ถือว่าสั้นสำหรับผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือผู้เสียหายในคดี แต่อย่างไรก็ดีอนุสัญญา Hague -Visby Rules ก็ได้ผ่อนคลายความเข้มงวดนี้ลง โดยการกำหนดให้มีการขยายอายุความออกไปได้หากคู่กรณีตกลงกัน หลังจากเหตุที่

---

[8] ไผทชิต เอกจริยกร. อ้างแล้ว. หน้า 383.

[9] *Hague Visby Rules, Article I paragraph 2.*

ก่อให้เกิดการฟ้องคดีได้เกิดขึ้น ซึ่งผลของการกำหนดเช่นนี้ ย่อมส่งผลดีแก่คู่สัญญาในการที่จะได้มีเวลาเตรียมตัว เตรียมเอกสาร พยานหลักฐานต่างๆ ได้มากขึ้น หรือในบางกรณีคู่สัญญาอาจจะสามารถเจรจาตกลงกันได้โดยไม่ต้องมีการฟ้องร้องต่อกัน

นอกจากอนุสัญญา Hague-Visby Rules แล้ว ยังมีอนุสัญญาอีกฉบับหนึ่ง คือ "United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978" หรือ "อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่ง ของทางทะเล ค.ศ.1978" หรือเรียกว่า Hamburg Rules สำหรับกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญา Hamburg Rules นี้ อนุสัญญา Hamburg Rules ได้บัญญัติไว้ว่ามีกำหนด 2 ปี [10] ซึ่งเป็นกำหนดที่ยาวกว่าอนุสัญญา Hague-Visby Rules ดังนั้นจึงก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือผู้เสียหายมากกว่า และนอกจากนี้อนุสัญญา Hamburg Rules ยังได้ให้ประโยชน์แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือผู้เสียหายมากขึ้นไปอีก กล่าวคือ อายุความในการฟ้องคดีที่กำหนดไว้ 2 ปีนี้สามารถขยายได้โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง[11]

แต่อย่างไรก็ตามหากจะนำเรื่องของการขยายอายุความมาปรับใช้นั้น หากมองอีกแง่หนึ่งจะพบว่า อายุความสามารถที่ขยายได้นั้น อาจทำให้ระยะเวลาของการดำเนินคดียิ่งขยายมากขึ้นไปด้วย ซึ่งในทางกลับกันผลเสียที่ได้รับอาจมีมากกว่าระยะเวลาการฟ้องคดีที่สั้นและไม่สามารถที่จะขยายได้

2. ปัญหาเกี่ยวกับอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศในคดีที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล

ปัญหาที่สำคัญในประเด็นนี้ เนื่องมาจากความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนั้นไม่ได้เกิดขึ้นจากมูลเหตุตามสัญญา [12] เสมอไป แต่อาจเกิดขึ้นจากมูลละเมิดได้ กล่าวคือ อาจเป็นกรณีที่กัปตันเรือ ลูกเรือ ตัวแทนเรือ หรือแม้แต่ผู้รับจัดการขนส่ง ซึ่งบุคคลเหล่านี้ไม่มีนิติสัมพันธ์ในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้กระทำการโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อทำให้ของที่ขนส่งสูญหาย หรือเสียหายไป หรือทำให้มีการส่งมอบของชักช้า อันทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง หรือแม้กระทั่งเป็นการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเองที่ก่อให้เกิดความเสียหายหรือสูญหายแก่สินค้าที่ขนส่ง ดังนั้นจึงมีความพยายามที่จะฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลโดย

---

[10] *Hamburg Rules Article 20.*

[11] *Hamburg Rules Article 20.*

[12] มูลเหตุที่เกิดจากสัญญานี้ จะต้องเป็นกรณีที่โจทก์และจำเลยมีนิติสัมพันธ์กันโดยตรงตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น

อาศัยมูลละเมิด นอกเหนือจากการฟ้องมูลสัญญาในต่างประเทศเองก็ได้มีการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดเช่นเดียวกัน

ซึ่งในเรื่องนี้ ศาสตราจารย์ William Tetley ได้อธิบายไว้ว่า [13] "บ่อยครั้งที่มีการฟ้องคดีโดยอาศัยมูลละเมิด ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยเป็นการฟ้องร้องลูกจ้างของผู้ขนส่งในความผิด หรือความประมาทเลินเล่อที่ก่อให้เกิดความเสียหายในทางละเมิด, การฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายในทางละเมิดนี้ยังก่อให้เกิดประโยชน์ ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ว่าจ้างให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งช่วงแทน โดยเจ้าของสินค้าชอบที่จะฟ้องผู้ขนส่งอื่นในมูลละเมิดได้ ไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุความไม่มั่นคงในสถานะทางการเงินของผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญา หรือเพื่อให้พ้นจากการยกเว้น หรือการจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิกล่าวอ้างได้หากมีการนำคดีมาฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญา"[14]

สำหรับประเทศไทย การฟ้องคดีรับขนของทางทะเลตามที่ได้ทำการศึกษาไปแล้ว ในบทที่ 3 นั้น ก็จะพบว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติเอาไว้ว่าผู้ส่งผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่ง จะมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งโดยอาศัยมูลละเมิดได้หรือไม่ อย่างไร แต่ทั้งนี้ก็ไม่มีบทบัญญัติใดที่ห้ามมิให้ฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดเช่นเดียวกัน ดังนี้จึงทำให้ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งพยายามที่จะฟ้องคดีโดยอ้างมูลละเมิด

ซึ่งเหตุผลที่มีการฟ้องโดยอ้างมูลละเมิดกันนี้ ศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นว่า "คงต้องการไม่ให้คดีอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ 2534[15] อันทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดจำนวนมากที่รวมกันแล้วมีถึง 20 เหตุ [16] เมื่อเรื่องละเมิดจะเริ่มนับเมื่อพ้น 1 ปี นับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงการทำละเมิด [17] และรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่า

---

[13] "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."

[14] ไผทชิต เอกจริยกร. อ้างแล้ว. หน้า 387-388.

[15] การนำคดีรับขนของทางทะเลมาฟ้องโดยอาศัยมูลละเมิด ในขณะที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติให้อำนาจไว้ จึงต้องนำอากฎหมายทั่วไปมาปรับใช้กล่าวคือ ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิดมาใช้บังคับโดยอนุโลม

[16] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 52-57.

[17] ผู้เสียหายรู้ถึงการทำละเมิด คือ ผู้เสียหายรู้ว่าตนได้รับความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดจากการกระทำของบุคคลอื่น ไม่ว่าจะรู้ในวันที่มีการละเมิดขึ้น หรือรู้ภายหลังที่การละเมิดเกิดขึ้นแล้วก็ตาม

สินไหมทดแทน[18] หรือพ้น 10 ปี นับแต่วันทำละเมิด แม้ผู้เสียหายจะไม่รู้ถึงการละเมิดและไม่รู้ตัวผู้จะพึงใช้ค่าสินไหมทดแทน หากยังไม่รู้อายุความก็ยังไม่เริ่มนับ และในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นนิติบุคคลก็จะเกิดปัญหาในเรื่องที่ว่าเมื่อใดบุคคลนั้นจะได้รู้ถึงการละเมิดและตัวผู้จะพึงใช้ค่าสินไหมทดแทน เพราะจะถือหลักเช่นบุคคลธรรมดาไม่ได้ เนื่องจากนิติบุคคลเป็นบุคคลที่กฎหมายสมมติให้เป็นบุคคลขึ้นเท่านั้น การรู้ถึงการละเมิดจึงต้องถือเอาการรู้ของผู้แทนนิติบุคคลนั้นเป็นเกณฑ์ ดังนั้นระยะเวลานับแต่วันทำละเมิด จนถึงวันที่มีการฟ้องคดีอาจจะมากกว่า 1 ปี ก็เป็นได้ซึ่งคำพิพากษาที่วินิจฉัยในทำนองว่า ความรับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลจะต้องเป็นความรับผิดตามสัญญาเท่านั้น ได้แก่

การค้าระหว่างประเทศที่ 365/2544 เมื่อโจทก์กับจำเลยมีนิติสัมพันธ์กันโดยตรงตามสัญญารับขนของทางทะเลและจำเลยร่วมซึ่งเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยไม่ว่าจะในฐานะผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่นหรือตัวแทนของผู้ขนส่งดังที่จำเลยร่วมกล่าวอ้าง ก็ต้องถือว่าจำเลยร่วมมีนิติสัมพันธ์กับโจทก์ตามสัญญารับขนของทางทะเลเช่นเดียวกัน ความรับผิดของจำเลยและจำเลยร่วมถ้าหากมีก็ต้องเป็นความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลมิใช่มูลละเมิดซึ่งคู่กรณีไม่มีนิติสัมพันธ์กันตามสัญญาโจทก์จึงไม่สามารถฟ้องให้จำเลยและหรือจำเลยร่วมรับผิดในมูลละเมิดอีก ดังนั้นในประเด็นเรื่องความรับผิดของจำเลยและหรือจำเลยร่วมในมูลละเมิดตามประเด็นข้อพิพาทจึงไม่จำเป็นต้องนำมาวินิจฉัย

การค้าระหว่างประเทศที่ 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 การที่จำเลยทั้งสองเวนคืนใบตราส่งหมาย ล.1 ฉบับเดียว จึงถือว่าเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้โจทก์เสียหาย จำเลยที่ 1 จึงเป็นผู้ผิดสัญญา ส่วนจำเลยที่ 2 ไม่ถือว่าผิดสัญญาเพราะไม่ใช่ผู้ขนส่ง

---

[18] ผู้เสียหายรู้ตัวผู้จะพึงใช้ค่าสินไหมทดแทน คือ การที่ผู้เสียหายทราบว่าใครเป็นผู้กระทำละเมิดตน

นอกจากประเด็นดังกล่าวนี้ ยังมีประเด็นปัญหาที่สำคัญอย่างยิ่งอีกประเด็นหนึ่งในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดนี้ ก็คือ ศาลใดเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดีสำหรับอำนาจในการพิจารณาคดีของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศนั้น 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 271ถึง มาตรา 275

(5) คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศหรือการให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัย และนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวเนื่อง

(6) คดีแพ่งเกี่ยวกับเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ออกเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมตาม

(5) การส่งเงินเข้ามาในราชอาณาจักร หรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ทรัสต์รีซีท รวมทั้งการประกันเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว

(7) คดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือ

(8) คดีแพ่งเกี่ยวกับการทุ่มตลาด และการอุดหนุนสินค้าหรือการให้บริการจากต่างประเทศ

(9) คดีแพ่ง หรือคดีอาญาที่เกี่ยวกับข้อพิพาทในการออกแบบวงจรรวม การค้นพบทางวิทยาศาสตร์ ชื่อทางการค้า ชื่อทางภูมิศาสตร์ที่แสดงถึงแหล่งกำเนิดของสินค้า ความลับทางการค้าและการคุ้มครองพันธุ์พืช

(10) คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

(11) คดีแพ่งเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการเพื่อระงับข้อพิพาทตาม (3) ถึง (10) คดีที่มีอยู่ในเขตอำนาจของศาลเยาวชนและครอบครัวไม่อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ"

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวนี้แล้วก็จะพบว่าคดีที่ฟ้องโดยอาศัยมูลละเมิด แม้จะเกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลแต่ก็ไม่อยู่ภายใต้อำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ดีหากมีการฟ้องพ่วงมาศาลฯ ก็มักจะพิจารณาไปพร้อมกันเลย[19]

แต่ทั้งนี้ ก็ยังไม่ใช่อำนาจตามที่กฎหมายให้ไว้ ซึ่งอาจทำให้มีผู้โต้แย้งขึ้นมาได้ว่าศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ไม่มีอำนาจพิจารณาคดีละเมิดสำหรับหลักเกณฑ์ในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอ้างมูลละเมิดนี้ 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 แล้วก็ไม่มีการบัญญัติไว้โดยชัดแจ้ง เช่นเดียวกัน แต่อย่างไรก็ดีทั้ง 2 อนุสัญญานี้ก็ได้บัญญัติในลักษณะว่าให้นำข้อยกเว้น และข้อจำกัดความรับผิดมาใช้บังคับแก่การฟ้องคดีใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญาหรือมูลละเมิด [20] จึงทำให้เข้าใจได้ว่าคู่สัญญาในคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาดังกล่าวสามารถฟ้องคดีโดยอาศัยมูลละเมิดได้ อันส่งผลให้สามารถนำกำหนดอายุความ 1 ปี ตามอนุสัญญา Hague-Visby Rules 1968 และกำหนดอายุความ 2 ปี ตามอนุสัญญา Hamburg Rules 1978 ไปใช้กับมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำโดยละเมิดได้ด้วย อันทำให้เกิดความเป็นธรรม และความเท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญา และบุคคลอื่นที่ไม่ได้เป็นคู่สัญญาแต่มีความรับผิดจากการกระทำโดยละเมิด เพราะมีความรับผิดภายใต้กำหนดอายุความเดียวกัน และกฎหมายเดียวกัน

ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าควรที่จะแยกประเด็นเรื่องละเมิดไปพิจารณาเป็นอีกคดีหนึ่ง

---

[19] ไผทชิต เอกจริยกร. อ้างแล้ว. หน้า 391.

[20] ***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

3. ปัญหาเกี่ยวกับการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเล ไปใช้กับสิทธิเรียกร้องในกรณีอื่นนอกเหนือจากสิทธิเรียกร้องเพื่อการที่ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า

ปัญหาดังกล่าวนี้ สืบเนื่องมาจากการที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องในการเรียกค่าเสียหายมีเพียง 3 กรณีเท่านั้น [21] คือ กรณีที่ของที่ขนส่งนั้น

1. สูญหาย

2. เสียหาย

3.ส่งมอบชักช้า

แต่ในทางปฏิบัติทั่วไป ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ไม่ได้เกิดขึ้นจาก 3 กรณี ดังกล่าวข้างต้นเท่านั้น แต่อาจเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุ อาทิเช่น กรณีที่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งฟ้องผู้ขนส่งเนื่องจากผู้ขนส่งผิดสัญญาไม่ยอมทำการขนส่ง หรือผู้ขนส่งไม่ยอมปฏิบัติหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เช่น ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งเมื่อผู้ส่งร้องขอ [22] แต่ผู้ขนส่งไม่ยอมออกใบตราส่งให้ ทำให้ผู้ส่งไม่สามารถนำใบตราส่งไปแนบกับเอกสารต่างๆ เพื่อขอรับเงินค่าของตามที่ผู้ซื้อได้เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต หรือไม่มีใบตราส่งที่จะส่งมอบให้ผู้รับตราส่งได้ [23] หรือผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่บุคคลอื่นโดยมิได้มีการเวนคืนใบตราส่งในกรณีที่ได้มีการออกใบตราส่งให้ไว้แก่กัน [24] ทำให้ผู้ทรงใบตราส่งได้รับความเสียหายเนื่องจากไม่ได้รับของที่ขนส่ง ทั้งๆที่ในความเป็นจริงของที่ขนส่งไม่ได้สูญหายหรือเสียหายไปเนื่องจากการขนส่งแต่อย่างใด หรือในทางกลับกันกรณีที่ผู้ขนส่งฟ้องผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่งอันเกี่ยวเนื่องกับสัญญารับขนของทางทะเล กล่าวคือ กรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ยอมชำระค่าระวางในการขนส่ง กรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ได้คืนตู้คอนเทนเนอร์ภายในเวลาที่ตกลงกันไว้ทำให้ผู้ขนส่งเสียประโยชน์ที่จะใช้ตู้คอนเทนเนอร์นั้น หรือกรณีที่ผู้ส่งไม่ยอมปฏิบัติตามหน้าที่ เช่น ผู้ส่งไม่ยอม

---

[21] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46 "ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ"

[22] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 12 "เมื่อผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งต้องออกให้"พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 13 "เมื่อได้บรรทุกของลงเรือเสร็จแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่งชนิด "บรรทุกแล้ว" ผู้ขนส่งต้องออกให้"

[23] ไผทชิต เอกจริยกร . (2541). *รับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea)*.(พิมพ์ครั้งที่ 2).กรุงเทพฯ :วิญญูชน. หน้า 226.

[24] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 28 "เมื่อได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้แล้วผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวนคืนใบตราส่งนั้นแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันตามควร"

แจ้งแก่ผู้ขนส่งว่าสินค้าที่ขนส่งนั้นเป็นสินค้าอันตราย[25] อันทำให้ผู้ขนส่ง เรือ หรือสินค้าของผู้ส่งคนอื่นๆได้รับความเสียหาย[26]

ดังนี้ ปัญหาที่เกิดขึ้น ก็คือ จะนำเอาอายุความใดมาใช้บังคับกับสิทธิเรียกร้อง หรือความเสียหายดังที่กล่าวไว้ข้างต้นนี้ ซึ่งในทางปฏิบัติเมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ศาลจึงให้นำอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับโดยอนุโลม กล่าวคือ ให้นำอายุความตามมาตรา 193/30 ซึ่งมีกำหนด10 ปี มาใช้บังคับ โดยคำพิพากษาที่ได้วินิจฉัยในเรื่องนี้ คือ

การค้าระหว่างประเทศที่ 57/2542 โจทก์ที่ 1 ผู้ขนส่ง และโจทก์ที่ 2 ตัวแทนของผู้ขนส่งฟ้องเรียกร้องให้จำเลยผู้รับตราส่ง รับผิดตามหนังสือรับรองการส่งมอบสินค้าที่จำเลยออกให้ในการรับมอบสินค้า โดยไม่มีการเวนคืนใบตราส่ง ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่มีบทบัญญัติเรื่องอายุความในการฟ้องร้องในกรณีดังกล่าว จึงต้องนำบทบัญญัติเรื่องอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีบทบัญญัติเรื่องอายุความในกรณีนี้โดยเฉพาะ จึงต้องใช้อายุความตามบทบัญญัติทั่วไปอายุความฟ้องร้องคดีนี้จึงมีกำหนด 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30

การค้าระหว่างประเทศที่ 228/2544 โจทก์ในฐานะผู้รับตราส่งฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญารับขนของทางทะเล แต่มิได้เป็นกรณีใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมีอายุความ 1 ปี ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46 ถือได้ว่าเป็นกรณีที่ไม่มีกฎหมายกำหนดอายุความไว้โดยเฉพาะ อายุความในกรณีนี้จึงมีกำหนด 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30

การค้าระหว่างประเทศที่ 292/2544 โจทก์ จำเลยพิพาทกัน เพราะจำเลยส่งมอบของที่ขนส่งให้แก่บุคคลอื่นแทนที่จะเป็นโจทก์ซึ่งเป็นผู้รับตราส่งตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งหมาย จ.5 อันเป็นมูลกรณีที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มิได้กำหนดอายุความไว้โดยเฉพาะ เมื่อเป็นเช่นนี้อายุความในคดีนี้ จึงต้องเป็นไปตามบทบัญญัติทั่วไปว่าด้วยอายุความตามประมวล

---

[25] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 33 "ของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิด หรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่น ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย..."

[26] ไผทชิต เอกจริยกร(2547). ***"อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล."*** วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, 7. หน้า 385.

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 คือ 10 ปี เมื่อนับแต่วันที่จำเลยส่งมอบสินค้าพิพาทแก่บริษัทยงสวัสดิ์ค้าไม้ จำกัด ไปถึงวันฟ้องจึงยังไม่เกิน 10 ปี คดียังไม่ขาดอายุความ

การค้าระหว่างประเทศที่ 606/2544 มูลหนี้คดีนี้เป็นเรื่องที่โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยชำระค่าภาระและค่าใช้จ่ายต่างๆ เกี่ยวเนื่องกับการรับขนของทางทะเล ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มิได้กำหนดอายุความไว้โดยเฉพาะ จึงต้องบังคับตามประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 เมื่อโจทก์นำคดีมาฟ้องต่อศาลภายใน 10 ปี นับแต่โจทก์อาจใช้สิทธิเรียกร้องได้ ฟ้องโจทก์จึงไม่ขาดอายุความเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่า

การที่ศาลกำหนดไว้เช่นนี้อาจก่อให้ความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่ง กล่าวคือ หากความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนั้นไม่ได้เกิดจากการที่ของนั้นสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้า แต่เป็นความเสียหายเพราะสาเหตุดังที่กล่าวไว้ข้างต้น ผู้ขนส่งจะต้องมีความรับผิดเป็นระยะเวลายาวนานถึง 10 ปี ซึ่งถือว่าเป็นระยะเวลาที่ยาวนานเกินไป สำหรับธุรกิจการค้าขายเช่นนี้ ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้ได้เกิดขึ้นกับบางประเทศ แต่ไม่ได้เกิดขึ้นกับประเทศที่ใช้อนุสัญญา Hague-Visby Rules 1968 และอนุสัญญา Hamburg Rules 1978159 กล่าวคือ อนุสัญญาHague-Visby Rules ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งและเรือหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งปวงเกี่ยวกับของ หากไม่มีการฟ้องคดีภายใน 1 ปีนับแต่วันที่ส่งมอบของ [27] กล่าวคือ กำหนดอายุความ 1 ปีนี้สามารถใช้บังคับกับสิทธิเรียกร้องในทุกกรณีไม่ใช่เฉพาะกรณีที่ของนั้น สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น และได้มีการอธิบายว่าอายุความตามอนุสัญญา Hague-Visby Rules นั้นจะใช้แก่สิทธิเรียกร้องใดที่เกิดจากการขนส่ง หรือการผิดพลาดในการขนส่งผิดสัญญารับขนด้วย เช่น การที่ผู้ขนส่งหันเหออกนอกเส้นทางเดินเรือโดยไม่มีเหตุผลสมควร หรือการที่ผู้ขนส่งได้ขนของบนดาดฟ้าเรือโดยไม่ได้รับอนุญาต[28]

ส่วนสิทธิเรียกร้องในการเรียกค่าเสียหายแห่งของที่ขนส่งตามอนุสัญญา Hamburg Rules 1978 นั้นก็ไม่ได้จำกัดเฉพาะแต่เพื่อการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น เนื่องจากในอนุสัญญาฉบับนี้ใช้คำว่า "การฟ้องคดีใดๆ อันเกี่ยวกับการรับขนของภายใต้อนุสัญญา

---

[27] ***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"

[28] ไผทชิต เอกจริยกร อ้างแล้ว. หน้า 386-387.

นี้ " (Relating to carriage of goods) [29] ซึ่งคำว่า "เกี่ยวกับการรับขน" นี้ รวมถึงสิทธิเรียกร้องทุกชนิดไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ของนั้นสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้า แต่ยังรวมถึงสิทธิเรียกร้องเพื่อการไม่ส่งมอบ และการส่งมอบผิด เช่น การส่งมอบของโดยไม่มีการเวนคืนต้นฉบับใบตราส่ง [30]

4. ปัญหาเกี่ยวกับการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไปใช้ในการฟ้องร้องตัวแทน และลูกจ้างของผู้ขนส่ง

โดยหลักทั่วไป บุคคลที่ต้องรับผิดต่อผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งนั้น ก็คือ ผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของ และตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ได้บัญญัติไว้แต่เพียงให้ผู้ขนส่งเท่านั้นที่ต้องรับผิดในความเสียหายจากการขนส่งไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้าตามที่ได้บัญญัติไว้มาตรา 39 ความว่า "....ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน...."

แต่อย่างไรก็ดี ในการขนส่งของทางทะเลนอกจากผู้ขนส่งแล้ว ยังมีบุคคลอีกหลายคนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ขนส่ง และการขนส่งของทางทะเล นั่นคือ ลูกจ้างของผู้ขนส่ง และตัวแทนผู้ขนส่ง (ตัวแทนเรือ)[31] ซึ่งทั้งลูกจ้างของผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือนี้ ไม่ได้เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของแต่อย่างใด ปัญหาก็คือ ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือผู้เสียหายจะฟ้องลูกจ้างของผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือให้ต้องรับผิดได้อย่างไร

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

---

[29] ***Hamburg Rules 1978. Article 20 paragraph 1*** "Any action relating to carriage of goods underthis Convention is time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years"

[30] ไผทชิต เอกจริยกร อ้างแล้ว.

[31] ตัวแทนเรือ (Ship's agent) คือ บุคคลที่ทำการแทนเจ้าของเรือ ณ ท่าเรือเดินทะเลใดเป็นการเฉพาะไม่ว่าจะทำการโดยชั่วคราวหรือถาวร หน้าที่ดังกล่าวนี้รวมถึงการแจ้งการมาถึงและการออกเดินทางของเรือ การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ การซ่อมแซมเรือ การจัดหาเรือเทียบท่า การจัดเรือลากจูง การนำร่อง เป็นต้น

มาตรา 425 "นายจ้างต้องร่วมรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น"

มาตรา 426 "นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น"

มาตรา 427 "บทบัญญัติทั้งสองมาตราก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการ และตัวแทนด้วยโดยอนุโลม"

แต่สิ่งที่เป็นปัญหาตามมา คือ การที่ให้ลูกจ้างของผู้ขนส่งและตัวแทนเรือ ต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิด ในขณะที่ผู้ขนส่งรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นั้น ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม ความไม่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่ง ลูกจ้างผู้ขนส่งและตัวแทนเรือขึ้น กล่าวคือ เป็นความไม่เท่าเทียมกันในเรื่องกำหนดอายุความ เนื่องจากผู้ขนส่งของทางทะเลมีความรับผิดภายในกำหนดอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่มีการส่งมอบของ165 ในขณะที่ลูกจ้างผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือ ซึ่งไม่ได้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลนี้เลย กลับอาจต้องมีความรับผิดภายในกำหนดอายุความที่ยาวกว่า คือ 1 ปี นับแต่วันที่รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ 10 ปี นับแต่วันที่มีการกระทำละเมิด [32] อันเป็นการไม่ยุติธรรมแก่บุคคลเหล่านี้

ในทางกลับกันนอกจากความรับผิดของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งแล้วยังมีความรับผิดของบุคคลอีกกลุ่มหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล กล่าวคือ ความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นและความรับผิดของผู้ส่งของ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ไม่ได้บัญญัติไว้ให้สามารถฟ้องร้องบุคคลดังกล่าวนี้ได้เช่นกัน ดังนั้นหากผู้ขนส่งจะฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับผู้ขนส่งอื่นอันเนื่องมาจากความผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือจะฟ้องร้องผู้ส่งของอันเนื่องมาจากความรับผิดของผู้ส่งของ เช่น ในกรณีที่ผู้ส่งของไม่ชำระค่าระวาง ผู้ขนส่งก็จะต้องฟ้องร้องโดยอาศัยบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งการฟ้องร้องไล่เบี้ยผู้ขนส่งอื่นนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ จึงต้องใช้กำหนดอายุความทั่วไป ซึ่งมีกำหนด 10 ปี ส่วนในกรณีของการฟ้องร้องผู้ส่งของในเรื่องการไม่ชำระค่าระวางนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะใน มาตรา 193/24 ว่า

มาตรา 193/24 "สิทธิเรียกร้องดังต่อไปนี้ ให้มีกำหนดอายุความสองปี

(3) ผู้ขนส่งคนโดยสารหรือสิ่งของ หรือผู้รับส่งข่าวสาร เรียกเอาค่าโดยสาร ค่าระวางค่าเช่า ค่าธรรมเนียมรวมทั้งเงินที่ได้ออกทดรองไป"

---

[32] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448.

148439

ในกรณีดังกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่ากำหนดอายุความที่ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่งฟ้องร้องผู้ขนส่งนั้น มีกำหนดอายุความเพียง 1 ปี ในขณะที่กำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งฟ้องผู้ส่งของ เช่น ในเรื่องการไม่ชำระค่าระวาง มีกำหนดอายุความ 2 ปี หรือในกรณีกำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งจะฟ้องไล่เบี้ยเอากับผู้ขนส่งอื่นนั้น มีกำหนดอายุความถึง 10 ปี ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันขึ้นระหว่างผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น และผู้ส่งของทันที เนื่องจากมีความรับผิดภายใต้กำหนดอายุความที่แตกต่างกัน

สำหรับหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้เมื่อพิจารณาอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับใบตราส่ง "Protocol to Amend theInternational 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 หรือตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถถูกฟ้องร้องให้รับผิดตามอนุสัญญา Hague-Visby Rules 1968 ได้ โดยพิจารณาจากบทบัญญัติใน Article 3 paragraph 2 ที่บัญญัติว่า .....หากมีการฟ้องคดีแก่ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (ซึ่งไม่ใช่ลูกจ้าง หรือตัวแทนที่เป็นผู้ทำสัญญาอิสระ) ลูกจ้างหรือตัวแทนมีสิทธิที่จะนำเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิด เช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีสิทธิภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ ยกขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของเขาเองได้[33]

และเมื่อพิจารณาอนุสัญญา "United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978" หรือ "อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978" หรือ "Hamburg Rules" ก็จะเห็นได้ว่าตามอนุสัญญาฯนี้สามารถฟ้องลูกจ้างและตัวแทนผู้ขนส่งได้เช่นกัน โดยพิจารณาบทบัญญัติในตัวแทนของผู้ขนส่ง หากลูกจ้างหรือตัวแทนผู้นั้นสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำไปภายในขอบอำนาจในทางการที่จ้าง ก็มีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้ หรือข้อจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะอ้างภายใต้อนุสัญญานี้ ไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนได้[34]

ดังนี้จะเห็นได้ว่า การที่ทั้งอนุสัญญา"Hague-Visby Rules" และอนุสัญญา "Hamburg Rules" กำหนดให้สามารถฟ้องลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งได้นั้น ก่อให้เกิดความยุติธรรมขึ้น เนื่องจากทั้งผู้ขนส่ง ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง มีความรับผิดอยู่ภายใต้กำหนดอายุความเดียวกัน และกฎหมายเดียวกันนั่นเอง

---

[33] ***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."

[34] ***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."

ปัญหาเกี่ยวกับการนำอายุความในเรื่องรับขนของทางทะเลไปปรับใช้กับการประกันภัยทางทะเล

จะเห็นได้ว่าการกำหนดอายุความในส่วนของการรับขนของทางทะเลนั้น ยังไม่มีความเหมาะสมอยู่ในบางกรณี โดยเฉพาะในกรณีปัญหาอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลที่สั้นเกินไปและไม่อาจที่จะขยายอายุความได้ รวมถึงปัญหาการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเลไปใช้แก่การฟ้องร้องในมูลละเมิด พิจารณาคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6649/2537 ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า

"ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายทะเลเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทะเล ทั้งไม่มีจารีตประเพณีเกี่ยวกับสัญญาเช่นว่านั้น เรื่องอายุความฟ้องเรียกร้องให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยในคดีนี้จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 วรรคหนึ่ง ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 20 หมวด 2 ว่าด้วยประกันวินาศภัย อันเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับคดี

ด้วยความเคารพในคำพิพากษาดังกล่าวมาตรา 882 เป็นกฎหมายประกันวินาศภัยต้องนำมาปรับกับสัญญาประกันภัยทางทะเลอยู่แล้วโดยไม่ต้องเทียบเคียง ตามความเห็นของผู้เขียนกฎหมายที่น่าจะนำมาปรับใช้ได้ในฐานะกฎหมายที่ใกล้เคียง อย่างยิ่งในปัจจุบันคือ พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยเฉพาะหากวินิจฉัยตามคำพิพากษาฎีกาที่ 6649/2537 จะพบว่าเรื่องกำหนดอายุความไม่กล่าวครอบคลุมชัดเจนเท่าที่ควร อีกทั้งในปัจจุบันเมื่อได้วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ.... จะเห็นได้ว่าการฟ้องคดีที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาประกันภัยทางทะเล ให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลเดียวกันกับการขนส่งของทางทะเล อีกทั้งกำหนดอายุความในเรื่องการขนส่งของทางทะเล ในเรื่องหลักเกณฑ์ในการกำหนดอายุความสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง ภายใต้กำหนดอายุความ มีความคล้ายคลึงกันกับ การประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) ซึ่งเป็นการประกันภัยทางทะเลประเภทหนึ่ง ที่จะชดใช้ความเสียหาย หรือความสูญเสียต่อสินค้าโดยตรง

อย่างไรก็ตามเมื่อได้พิจารณาในเรื่องมูลเหตุในการนำคดีรับขนของทางทะเลมาฟ้องโดยทั่วไปก็จะมีมูลเหตุที่เกิดจากสัญญา (สัญญารับขนของทางทะเล) กับมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิด แต่อย่างไรก็ดีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าคู่สัญญาหรือผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเล จะสามารถฟ้องผู้ขนส่งได้

โดยอาศัยมูลเหตุจากอะไร แต่ทั้งนี้ก็ไม่ได้บัญญัติห้ามหากจะมีการฟ้องร้องโดยอาศัยทั้งมูลเหตุจากสัญญาและมูลเหตุจากละเมิด เพราะมีคดีที่โจทก์ฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญาและมูลละเมิดมาพร้อมกัน ซึ่งศาลก็ได้รับฟ้องเอาไว้ แต่อย่างไรก็ดีก็ยังไม่มีการวินิจฉัยเป็นบรรทัดฐานว่าสามารถฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดได้หรือไม่ ทั้งนี้เพราะศาลฎีกาได้วินิจฉัยในทำนองว่าเมื่อต้องรับผิดในมูลสัญญาแล้ว ก็ไม่จำต้องวินิจฉัยในมูลละเมิดอีกการที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนเช่นนี้ก็ได้ทำให้เกิดปัญหาขึ้น กล่าวคือ ในบางครั้งผู้ขนส่ง อาจจะกระทำการโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ของที่ขนส่ง ซึ่งอาจจะไม่ได้ทำผิดสัญญารับขนของทางทะเลแต่อย่างใด แต่อาจเป็นการกระทำละเมิดที่อยู่นอกเหนือสัญญารับขนของทางทะเล

ดังนี้ การจะฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดโดยอาศัยมูลละเมิดก็จะต้องฟ้องร้องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิด ซึ่งก็ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งอาจต้องมีความรับผิดที่ยาวกว่า 1 ปี ตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากกำหนดอายุความในเรื่องละเมิดนั้นมีกำหนด 1 ปีนับแต่รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ 10 ปี นับแต่วันทำละเมิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นนิติบุคคล การรู้ถึงการละเมิดนั้นกฎหมายให้ถือเอาการรู้ของผู้แทนนิติบุคคลเป็นเกณฑ์

ดังนั้น ระยะเวลานับแต่วันทำละเมิด จนถึงวันที่มีการฟ้องคดีอาจจะมากกว่า 1 ปี ก็เป็นได้ ซึ่งแม้ประเทศไทยโดยหลักจะเป็นประเทศผู้ส่งของ การที่กำหนดให้ระยะเวลาในการฟ้องร้องผู้ขนส่งมีกำหนดที่ยาวนานน่าจะเป็นผลดีกว่า แต่เมื่อพิจารณาในเรื่องความเป็นสากลเทียบเท่ากับนานาประเทศนั้นการที่กำหนดให้อายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งมีระยะที่ยาวนาน ก็คงจะไม่ ส่งผลดีต่อประเทศไทยนัก ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขนส่งซึ่งเป็นนักลงทุนชาวต่างชาติ คงไม่ต้องการที่จะมีความรับผิดที่ยาวนานเกินไปสำหรับธุรกิจการขนส่งของระหว่างประเทศเช่นนี้

นอกจากนี้ในประเด็นเรื่องฟ้องละเมิด ยังอาจมีปัญหาอีกประการหนึ่งตามมา กล่าวคือ เรื่องเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากคดีเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลที่ฟ้องโดยอาศัยเหตุละเมิดนั้นไม่อยู่ภายใต้อำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศแต่อย่างไรก็ดีศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศก็มักจะรับพิจารณารวมกันไป แต่ทั้งนี้ก็ยังไม่ใช่อำนาจที่กฎหมายบัญญัติไว้

สำหรับเรื่องสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติเอาไว้เพียง 3 กรณีเท่านั้น คือ สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการที่ของขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แต่ในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งของ

ทั่วไปนั้น ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ไม่ได้เกิดขึ้นจาก 3 กรณีดังกล่าวข้างต้นเท่านั้นแต่อาจเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุ อาทิเช่น กรณีผู้ขนส่งผิดสัญญาไม่ยอมทำการขนส่ง หรือผู้ขนส่งไม่ยอมปฏิบัติหน้าที่ หรือกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ยอมชำระค่าระวางในการขนส่ง กรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ได้คืนตู้คอนเทนเนอร์ภายในเวลาที่ตกลงกันไว้ทำให้ผู้ขนส่งเสียประโยชน์ที่จะใช้ตู้คอนเทนเนอร์นั้น หรือกรณีที่ผู้ส่งไม่ยอมแจ้งแก่ผู้ขนส่งว่าสินค้าที่ขนส่งนั้นเป็นสินค้าอันตราย อันทำให้ผู้ขนส่ง เรือ หรือสินค้าของผู้ส่งคนอื่นๆได้รับความเสียหายปัญหาที่เกิดขึ้น ก็คือ เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ศาลจึงให้นำอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 ซึ่งมีกำหนด 10 ปี อันเป็นกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาแล้ว จะเห็นได้ว่า การที่ศาลกำหนดไว้เช่นนี้ทำให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่มีความเป็นสากลตามหลักเกณฑ์ที่นานาประเทศถือปฏิบัติกัน เนื่องจากกำหนดระยะที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดยาวนานถึง 10 ปี ซึ่งไม่เหมาะสมกับธุรกิจการขนส่งของระหว่างประเทศเช่นนี้ อันก่อให้เกิดภาระมากเกินไปสำหรับผู้ขนส่งหรือเรือ

ในส่วนของบุคคลที่ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเล โดยหลักทั่วไปบุคคลที่ต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งนั้น ก็คือ ผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของ และตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ใน มาตรา 39 ก็ได้บัญญัติไว้แต่เพียงให้ผู้ขนส่งเท่านั้นที่ต้องรับผิดในความเสียหายจากการขนส่งไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหายเสียหายหรือการส่งมอบชักช้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตนอย่างไรก็ดี ในการขนส่งของทางทะเลนอกจากผู้ขนส่งแล้ว ยังมีบุคคลอีกหลายคนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ขนส่งและการขนส่งของทางทะเล เช่น ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง แต่ทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งนี้ ไม่ได้เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของแต่อย่างใด เพราะฉะนั้นเมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติให้สามารถฟ้องลูกจ้างและตัวแทนผู้ขนส่งได้ การที่จะฟ้องบุคคลเหล่านี้ จึงต้องนำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิดมาใช้บังคับ

สิ่งที่เป็นปัญหาตามมา ก็คือ การที่ให้ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิด ส่วนผู้ขนส่งรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นั้น ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม ความไม่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งขึ้น และไม่มีความเป็นสากลดังหลักเกณฑ์ที่นานาประเทศถือปฏิบัติกันกล่าวคือ เป็นความไม่เท่าเทียมกันในเรื่องกำหนดอายุความ เนื่องจากผู้ขนส่งของทางทะเลมีความรับผิดภายใต้กำหนดอายุความ 1 ปี ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534ในขณะที่

ลูกจ้างผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือ ซึ่งไม่ได้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลนี้เลย กลับต้องมีความรับผิดภายในกำหนดอายุความที่อาจยาวกว่า คือ 1 ปี นับแต่วันที่รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ 10 ปี นับแต่วันที่มีการกระทำละเมิด นอกจากนี้เมื่อไม่สามารถฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งให้รับผิดภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้แล้ว ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งก็จะไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดและจำกัดความรับผิด ดังที่ผู้ขนส่งมีสิทธิขึ้นอ้างได้ อันเป็นการไม่ยุติธรรมแก่บุคคลเหล่านี้ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องความเป็นสากล ทั้งนี้ เป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่าในการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศเช่นนี้ตัวผู้ขนส่งย่อมมีฐานะทางเศรษฐกิจดีกว่าลูกจ้าง หรือตัวแทน แต่เรากลับให้ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำมีความรับผิดที่อาจยาวกว่าและมีข้อยกเว้นความรับผิดน้อยกว่า อีกทั้งยังไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ ซึ่งแตกต่างจากหลักเกณฑ์สากลที่นานาประเทศถือปฏิบัติกันอย่างเห็นได้ชัด

นอกจากนี้ก็ยังเกิดประเด็นปัญหาในเรื่องอายุความไล่เบี้ยที่ผู้ขนส่งจะฟ้องร้องผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลภายนอก และในเรื่องกำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งจะฟ้องร้องผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งอันเนื่องมาจากความรับผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเองว่าจะใช้กำหนดอายุความตามกฎหมายใด เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลไม่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันและความไม่เป็นธรรมต่อผู้ขนส่งอื่น บุคคลภายนอก ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งขึ้นเช่นเดียวกัน ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อกฎหมายรับขนของทางทะเลไม่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะ ก็จะต้องใช้กำหนดอายุความทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งมีกำหนด 10 ปี โดยจะเห็นได้ว่าเป็นกำหนดอายุความที่ยาวนานกว่ากำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดมากเกินไป

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นจะเห็นได้ว่า ปัญหาต่างๆที่เกิดขึ้นในกรณีของอายุความตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเลนั้น หากจะนำมาปรับใช้กับอายุความในกรณีเรื่องอายุความฟ้องเรียกร้องให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยทางทะเลจะต้องพิจารณาถึงรายละเอียดต่างๆ เช่น สิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นตัวผู้เอาประกันภัยอาศัยสิทธิในฐานะใดและหากมีการไล่เบี้ยอาจมีผลถึงการดึงเอาตัวลูกจ้างหรือตัวแทนเข้ามาในคดีด้วย หากมีการเอากำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเลมาปรับใช้กับกรณีของการประกันภัยทางทะเล กล่าวคือ กำหนดให้มีอายุความจาก 2 ปี มาเป็น 1 ปี การที่กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีนั้นสั้นก็จะทำให้เอกสารหรือพยานหลักฐาน ต่าง ๆ ยังไม่สูญหายไปเพราะการที่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง อยู่กันคนละประเทศย่อมเป็นการยากที่จะเก็บรวบรวมเอกสารให้อยู่ครบได้รวมถึงกำหนดอายุความในการฟ้องคดีที่สั้นจะเป็นการบังคับไม่ให้ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เสียหายประวิง

เวลาในการฟ้องคดี การที่กำหนดอายุความฟ้องร้องคดีสั้น จะเป็นผลดีต่อผู้ขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องคอยเป็นกังวลว่าตนจะถูกผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งฟ้องร้องเมื่อไหร่ เพราะหากอายุความฟ้องร้องยาว ก็จะทำให้ความรับผิดของผู้ขนส่งยาวตามไปด้วย และนอกจากนี้ผู้ขนส่งก็ไม่จำต้องเก็บเอกสารและพยานหลักฐานเกี่ยวกับการขนส่งไว้นานเกินควรอีกด้วย

ซึ่งหากมีการกำหนดอายุความที่สั้นลงอาจทำให้คดีจบลงอย่างรวดเร็วรวมถึงจะมีผลทำให้บริษัทประกันภัยนำเอาเงินไปจ่ายเพื่อให้เกิดสภาพคล่องในทางเศรษฐกิจต่อไป

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

การประกันภัยทางทะเลนับได้ว่าเป็นธุรกรรมสำคัญอย่างหนึ่งในการค้าระหว่างประเทศ อันประกอบด้วยธุรกรรมการซื้อขาย การขนส่งสินค้า การชำระเงิน และการประกันภัยสินค้าที่ซื้อขายและขนส่งกันนั้น อีกทั้งการประกันภัยทางทะเลยังเป็นกฎหมายที่แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศที่บ่งชี้ถึงปริมาณของสินค้าที่เข้าออก รวมถึงเป็นตัวกำหนดสถานภาพของรายได้มวลรวมของประเทศด้วย

แต่ในเรื่องการประกันภัยทางทะเลนี้ไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศ หรือกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศใด ๆ ให้ยึดถือเป็นแนวทางได้ คงมีแต่กฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเท่านั้นซึ่งเป็นที่ยอมรับใช้กันทั่วโลก รวมทั้งในประเทศไทย พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษเป็นแม่แบบหรือต้นแบบของกฎหมายประกันภัยทางทะเลของหลายประเทศ ทั้งประเทศในเครือจักรภพอังกฤษและประเทศอื่น ๆ ยิ่งกว่านั้นในทางปฏิบัติกรมธรรม์ประกันภัยมาตรฐานและข้อสัญญามาตรฐานที่ใช้กันอยู่ในธุรกรรมนี้ส่วนใหญ่จะเขียนระบุไว้ว่า "การประกันภัยนี้อยู่ภายใต้กฎหมายและแนวทางปฏิบัติของประเทศอังกฤษ" (This insurance is subject to English law and practice.) ในการพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทยเพื่อให้กฎหมายของเราสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติที่ดำเนินอยู่ จึงเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องหยิบยกกฎหมายอังกฤษ คือพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ขึ้นมาพิจารณา แต่อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติต่าง ๆ มีการอธิบาย ตีความ ขยายความ โดยคำพิพากษาของศาล บทบัญญัติบางเรื่องถูกพิจารณาว่าไม่เป็นธรรมและก่อให้เกิดผลเสียหายร้ายแรงต่อผู้เอาประกันภัย บทบัญญัติบางเรื่องเป็นเรื่องใหม่ที่ไม่มีในระบบกฎหมายไทย การบัญญัติกฎหมายโดยใช้กฎหมายอังกฤษเป็นต้นแบบจึงต้องทำด้วยความเข้าใจและด้วยความระมัดระวัง ดังนั้นจึงเป็นประเด็นที่น่าพิจารณาว่า ประเทศไทย

จะยึดถือพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาเป็นต้นแบบในการร่างกฎหมายของเรา ในประเด็นต่าง ๆ ได้มากน้อยเพียงใด ในส่วนพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ แม้จะเป็นกฎหมายที่ใช้มาเป็นเวลานานและได้รับการยอมรับบังคับใช้อย่างแพร่หลาย แต่ก็มิได้หมายความว่า บทกฎหมายดังกล่าวมีความสมบูรณ์ ครบถ้วน ชัดเจนในทุกเรื่องทุกประเด็น ในบางเรื่องกฎหมายก็มิได้บัญญัติไว้ แต่หลักกฎหมายปรากฏอยู่ในคำพิพากษาของศาล และในบางบทมาตรายังมีปัญหาความคิดเห็น ข้อโต้แย้ง และไม่ความชัดเจนปรากฏอยู่ตามสมควร ในการศึกษากฎหมายอังกฤษเพื่อนำมาเป็นต้นแบบในการร่างกฎหมายไทยจึงควรพิจารณาและโดยเฉพาะอย่างยิ่งต้องคำนึงถึงปัญหาความคิดเห็น ข้อโต้แย้งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล กฎหมายไทยขณะนี้มีบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพียงมาตราเดียวคือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 ซึ่งบัญญัติถึงเรื่องนี้ไว้ว่า "อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" และนับตั้งแต่การประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 เมื่อ ปี พ.ศ. 2472 ในระบบกฎหมายไทยก็ไม่เคยมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเลที่ว่านี้แต่อย่างใด

เมื่อมีคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลขึ้นสู่ศาล ศาลได้หาทางออกโดยวิธีการอุดช่องว่างของกฎหมายตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งวางหลักไว้ว่า "กฎหมายนั้น ต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ

เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นว่านั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป"

ในการพิจารณาอุดช่องว่างของกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 นี้ ศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ 2 แนวทางคือ แนวทางแรกให้ใช้กฎหมายอังกฤษในฐานะหลักกฎหมายทั่วไป โดยตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/2499 และ 7350/2537 ศาลได้วินิจฉัยทำนองเดียวกันว่า "ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 บัญญัติไว้ว่า "อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" ซึ่งกฎหมายทะเลของไทยหามีไม่ ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ ควรเทียบวินิจฉัยคดีนี้ตามหลักกฎหมายทั่วไปตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สัญญาประกันภัยรายนี้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ศาลฎีกาเห็นว่าควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัย" ส่วนอีกแนวทางหนึ่งคือให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัยในฐานะบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งในการวินิจฉัยคดี โดยตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6649/2537 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า

"ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายทะเลเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทะเล ทั้งไม่มีจารีตประเพณีเกี่ยวกับสัญญาเช่นว่านั้น เรื่องอายุความฟ้องเรียกร้องให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยในคดีนี้จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า "ในการเรียกให้ใช้ ค่าสินไหมทดแทน ท่านห้ามมิให้ ฟ้องคดี เมื่อ พ้นกำหนด สองปีนับแต่วันวินาศภัย" ซึ่งเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 20 หมวด 2 ว่าด้วยประกันวินาศภัย อันเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับคดี ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรคสามเดิม" อีกทั้ง ยังเป็นการกำหนดอายุความไว้ไม่ชัดเจนเท่าที่ควร และนอกจากนี้ยังมีคำพิพากษาศาลฎีกาอีกหลายเรื่องที่ได้นำ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัยวินาศภัยมาปรับใช้กับสัญญาประกันภัยทางทะเลโดยตรงโดยไม่ได้ผ่านมาตรา 868 และมาตรา 4 ซึ่งศาลฎีกามิได้ให้เหตุผลไว้ว่าเพราะเหตุใด แม้ว่าในปัจจุบันจะได้มีการร่าง พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ.... ซึ่งได้กำหนดเอาไว้ในมาตรา 6 ว่า "คดีที่เกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาประกันภัยทางทะเล ให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ในเขตอำนาจศาลเดียวกันกับการขนส่งรูปแบบหนึ่งที่มีการนิยมนำมาใช้กับการขนส่งของระหว่างประเทศนี้ ก็คือ การขนส่งของทางทะเลโดยเฉพาะในปัจจุบันในเรื่องการขนส่งของทางทะเลได้มีอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่า ด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 (Hamburg Rules) รวมถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความทั่วไปและในคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุความไว้

กล่าวคือกำหนดอายุความตามอนุสัญญา Hamburg Rules ได้ผ่อนคลายความเข้มงวดลงยิ่งกว่าอนุสัญญา Hague-Visby Rules กล่าวคือ อนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดให้อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นมีกำหนด 2 ปี ในขณะที่อนุสัญญา Hague-Visby Rules กำหนดไว้เพียง 1 ปี เท่านั้น การที่อนุสัญญา Hamburg Rules ได้แก้ไขเรื่องกำหนดอายุความดังกล่าวนี้ น่าจะมีผลมาจากการที่กำหนดอายุความ 1 ปี นั้นถือได้ว่าสั้นเกินไปในการที่จะให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมาเจรจาตกลงกัน ทั้งนี้เนื่องจากหากกำหนดอายุความสั้นคู่สัญญาก็มักจะไม่ยอมเจรจาตกลงกัน แต่จะรีบทำการฟ้องคดีทันทีเพราะกลัวคดีจะขาดอายุความ เพราะหากมีการมาเจรจากัน แต่ในที่สุดยังไม่สามารถตกลงกันได้กำหนดอายุความก็อาจจะเดินไปจนใกล้จะขาดอายุความทำให้ไม่สามารถเตรียมคดีได้ครบถ้วน เพียงพอ หรือคดีอาจจะขาดอายุความไปแล้วก็เป็นได้ และนอกจากนี้อนุสัญญา Hamburg Rules ยังได้กำหนดให้มีการขยายอายุความออกไปอีกได้ โดยการให้ผู้ถูกเรียกร้องมีหนังสือแจ้งไปยังผู้เรียกร้อง ซึ่งจะเห็นว่ากำหนดอายุความตามอนุสัญญา Hamburg Rules นี้ก่อให้เกิดความเป็นธรรมอย่างยิ่งแก่ทุกฝ่าย คือ ทั้งฝ่ายผู้ส่ง และฝ่ายผู้ขนส่งโดยในบางครั้งอาจจะไม่ต้องมีการฟ้องร้องคดีเลย เนื่องจากคู่สัญญาสามารถเจรจาตกลงยุติข้อพิพาทกันได้

ในส่วนพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นนั้น ได้แบ่งอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้ 2 เรื่อง ได้แก่ อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง ซึ่งกฎหมายได้บัญญัติถึงกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้มีกำหนด 1 ปี นับจากวันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของนั้น กล่าวคือ กำหนดอายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดในการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหายจะต้องฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ อย่างไรก็ดี กำหนดอายุความดังกล่าวนี้อาจขยายออกไปได้โดยความตกลงของคู่สัญญาภายหลังจากที่ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งได้เกิดขึ้นแล้ว

สำหรับอายุความในการฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอกนี้ กฎหมายได้กำหนดให้การฟ้องคดีบุคคลภายนอกเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนนี้ อาจทำการฟ้องร้องได้แม้จะเกินกำหนดอายุความ 1 ปีแล้ว (หรือ กรณีที่มีการขยายอายุความออกไป ถ้าผู้ขนส่งและบุคคลภายนอกนั้นได้ตกลงกันในขยายอายุความนั้น) แต่ทั้งนี้ต้องได้กระทำภายใน 3 เดือน นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ชดใช้ค่าเสียหายไป หรือนับแต่วันที่ผู้ขนส่งถูกฟ้อง

ในส่วนของประเทศไทยนั้นได้กำหนดอายุความเฉพาะเกี่ยวกับการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลนั้น ได้บัญญัติเอาไว้ใน มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ ดังนี้ คือ มาตรา 46 "ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ"จากบทบัญญัติดังกล่าวนี้ทำให้เห็นได้ว่ากำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้กำหนดไว้ คือ 1 ปี โดยกำหนด 1 ปีนี้ ให้นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1)

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า กำหนดอายุความในเรื่องการรับขนของทางทะเลไม่ว่าของประเทศไทยรวมถึงของต่างประเทศได้กำหนดไว้ต่างกันกล่าวคือในกรณีของ Hamburg Rules ได้กำหนดไว้ 2 ปี ส่วน Hague-Visby Rules ได้กำหนดไว้เช่นเดียวกับของประเทศไทย คือ 1 ปี ซึ่งรวมทั้งของประเทศญี่ปุ่นด้วย แต่ในส่วนของอายุความในการฟ้องกรณีประกันภัยทางทะเลได้กำหนดอายุความไว้เช่นเดียวกันกับในกรณีของ Hamburg Rules คือ "ในการเรียกให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนท่านห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นกำหนดสองปีนับแต่วันวินาศภัย"

แต่เนื่องจากดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่ 4 ว่าตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเลนั้นโดยเฉพาะในเรื่องอายุความยังมีปัญหาอยู่ซึ่งมีนักวิชาการบางท่านให้ความเห็นว่าควรจะใช้อายุ

ความ 2 ปี ซึ่งการประกันภัยทางทะเลนั้นแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ โดยเฉพาะการประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) ซึ่งเป็นการประกันที่มีลักษณะคล้ายกับการขนของทางทะเลซึ่งตาม พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล ได้กำหนดหลักเกณฑ์เอาไว้ว่า สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความซึ่งผู้เขียนเห็นว่าสามารถที่จะนำมาปรับใช้กับกรณีของการประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) ได้ เนื่องจากมีลักษณะตลอดจนกฎเกณฑ์บางอย่างที่อาจนำมาปรับใช้ด้วยกันได้ อีกทั้งหากมีการกำหนดอายุความที่สั้นลงจะทำให้คู่ความกระตือรือร้นในการฟ้องหรือดำเนินคดีซึ่งบางทีอาจจะทำให้คดีจบลงอย่างรวดเร็วเพราะมีการตกลงกันก็เป็นได้

ข้อเสนอแนะ

1. ปัญหาเกี่ยวกับการกำหนดอายุความ

ผู้เขียนมีข้อเสนอแนะว่า ควรมีการกำหนดทางออกในเรื่องของอายุความการฟ้องคดีประกันภัยทางทะเลโดยกำหนดให้ อายุความในกรณีของการประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) มีอายุความเช่นเดียวกันกับอายุความตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล คือ ในการเรียกให้ใช้ ค่าสินไหมทดแทน ห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันวินาศภัย เพราะเมื่อพิจารณากฎหมายไทยขณะนี้จะเห็นได้ว่ามีบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพียงมาตราเดียว คือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า "อันสัญญาประกันภัยทางทะเลท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" และนับตั้งแต่การประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 เมื่อ ปี พ.ศ. 2472 ในระบบกฎหมายไทยก็ไม่เคยมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเลที่ว่านี้แต่อย่างใด ซึ่งจากปัญหาดังกล่าวจะมีผลไปสู่การหาทางออกของศาล ดังจะได้เสนอแนะต่อไป คือ

2. ปัญหาเกี่ยวกับความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความและอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญา

2.1 ความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความ

โดยในการพิจารณาอุดช่องว่างของกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 นี้ ศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ 2 แนวทางคือ แนวทางแรกให้ใช้กฎหมายอังกฤษในฐานะหลักกฎหมายทั่วไป โดยตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/2499 และ 7350/2537 ศาลได้วินิจฉัยทำนองเดียวกันว่า "ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 บัญญัติไว้ว่า "อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" ซึ่งกฎหมายทะเลของไทยหามีไม่ ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ ควรเทียบวินิจฉัยคดีนี้ตามหลักกฎหมายทั่วไปตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สัญญาประกันภัยรายนี้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ศาลฎีกาเห็นว่าควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัย" ส่วนอีกแนวทางหนึ่งคือ ให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัยในฐานะบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งในการวินิจฉัยคดี โดยตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6649/2537 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า ว่าให้ใช้อายุความสองปี

ซึ่งจากตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/2499 และ 7350/2537 นั้นผู้เขียนขอเสนอแนะว่าที่ให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเลนั้น สามารถที่จะนำเอากับกฎหมายขนส่งทางทะเลมาเทียบเคียงได้ในฐานะที่ พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2543 ก็ถือเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง

2.2 ปัญหาในส่วนอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญหาและการค้าระหว่างประเทศ

ผู้เขียนขอเสนอแนะว่าให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศออกข้อบังคับเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุความในการฟ้องร้องคดีให้การประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) มีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับของการรับขนของทางทะเล

โดยข้อบังคับ ดังกล่าวต้องกำหนดรายละเอียดไว้ว่าเฉพาะกรณีของการประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) เท่านั้น

3. ปัญหาเกี่ยวกับการนำอายุความในเรื่องรับขนของทางทะเลมาปรับใช้กับการประกันภัยทางทะเล

ผู้เขียนเสนอแนะว่า แม้ว่าจะมีข้อโต้แย้งอยู่บ้างในกรณีของความเห็นของนักวิชาการบางท่านที่มองว่ากำหนดอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่เกิดวินาศภัยสิ้นเกินไป ที่จะทำให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมาเจรจาตกลงกัน แต่เพื่อให้กฎหมายไม่ตายตัว อายุความอาจขยายออกไปได้อีก ถ้าหากผู้ถูกเรียกร้องมีหนังสือแจ้งไปยังผู้เรียกร้อง ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้กำหนดไว้ใน Hamburg Rules เพื่อผ่อนคลายความเข้มงวดในเรื่องอายุความของการฟ้องร้องคดี 1 ปีที่สิ้นเกินไป

แต่ปัญหาที่ผู้เขียนพบอย่างหนึ่ง ก็คือ การที่จะนำอายุความในเรื่องรับขนของทางทะเลมาปรับใช้กับการประกันภัยทางทะเลนั้น น่าจะนำมาปรับใช้ได้แต่กับกรณีของการประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) ที่ความเสี่ยงของการเอาประกันภัยตั้งอยู่บนพื้นฐานของการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่รับขน แต่การประกันภัยอีกประเภทหนึ่ง ก็คือ การประกันภัยตัวเรือ (Marine Hull Insurance) ซึ่ง เป็นการประกันภัยเพื่อคุ้มครองตัวเรือของผู้เอาประกันภัย และรับผิดชอบต่อทรัพย์สินและชีวิตของบุคคลที่ 3 ซึ่งรายละเอียดในเรื่องของความเสี่ยงนั้นมีความแตกต่างกับการประกันภัยการขนส่งสินค้า (Marine Cargo Insurance) ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าควรมีการศึกษาเพิ่มเติมอย่างละเอียดในเรื่องดังกล่าวต่อไปในอนาคต

บรรณานุกรม

หนังสือตำรา (ในประเทศ)

กำชัย จงจักรพันธ์. (2547). ***คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยระยะเวลาและอายุความ.*** (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

คณะอนุกรรมการค้นคว้าและวิชาการ สมาคมประกันวินาศภัย. (2529 – 2530). ***คู่มือวิชาการประกันภัย.*** กรุงเทพฯ: ผู้แต่ง.หน้า

ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2543). ***คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย.*** กรุงเทพ : นิติธรรม.

ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2546). ***ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นิติกรรม.*** (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ : นิติธรรม.

ประมวล จันทร์ชีวะ. (2546). ***101 ศัพท์พาณิชย์นาวี.*** กรุงเทพฯ : คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ .

ไผทชิต เอกจริยกร.(2541). ***รับขนของทางทะเล(Carriage of goods by sea)*** (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ : วิญญูชน.

วิริยะ เกิดศิริ. (2517). ***นิติกรรม สัญญา และหนี้.*** กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สากล ธนสัตยาวิบูล. (2535).***หลักการประกันภัย.*** กรุงเทพฯ, เอดิสัน,

วารสาร

เกริก วณิกกุล. (2529, กันยายน – ตุลาคม). ***"กฎหมายไทยที่บังคับใช้กับคดีรับขนของทางทะเล."*** ดุลพาห, เล่มที่ 33

กรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์. (2535).***วารสารประกันภัย.*** 66.

ประมวล จันทร์ชีวะ. (2545,สิงหาคม). ***"ปัญหาบางประการในเรื่องอายุความตาม พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534."*** วารสารการพาณิชย์นาวี, 21, 2.

ไผทชิต เอกจริยกร (2547). ***"อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล."*** วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศ, 7.

อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ. (2542). ***หลักการประกันภัย*** . มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

วิทยานิพนธ์

กรชนก ยอดกันหา. (2549).**ปัญหาอายุความในการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534**. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์.

ภัทรภรณ์ จีรเธียรนาถ. (2543). ***สิทธิเรียกร้องที่ขาดอายุความ.*** กรุงเทพฯ : วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สื่ออิเล็กโทรนิกส์

(Online). Available: http://en.wikipedia.org/wiki/Exxon_valdez [2008, August 30]

(Online). Available: http://www.safety.co.th/gia/library.nsf/learning_th014?OpenPage [2008, March 10]

ศิรประภา สามัตถิยะ (2008). ***เรื่องการประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง*** (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://www1.port.co.th/knowledge/sreport/rep2.html [2008, March 12]

(Online). Available: http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/japan.pdf [2008, March 12]

(Online). Available: http://www.marinerthai.com/pandi.htm [2008, August 30]

หนังสือตำรา(ต่างประเทศ)

S. Mankabady. ***The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea.*** London.

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

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

Hamburg Rules 1978

Hague Rules 1924

Hague-Visby Rules 1968

Marine Insurant Act 1906

The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992

ประวัติผู้ศึกษา

ชื่อ – สกุล	นายรัฐฤทธิ์ วรรหา
วัน เดือน ปีเกิด	26 สิงหาคม 2524
อายุ	27 ปี
สถานที่เกิด	จังหวัดอุบลราชธานี
วุฒิการศึกษา	นิติศาสตรบัณฑิต
สถานที่สำเร็จการศึกษา	มหาวิทยาลัยศรีปทุม
ปีที่สำเร็จการศึกษา	2548