

บทที่ 4

วิเคราะห์ข้อกำหนดในข้อยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิด ของผู้ขนส่งทางทะเล

จากการศึกษาข้อกำหนดในการยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลตามกฎหมายรับขนของทางทะเลแล้ว พบว่ามีประเด็นที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการปฏิบัติและการพิจารณาคดี คือ การตีความกฎหมายในประเด็นจำกัดความของกรณีที่ยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิด รวมถึงประเด็นเรื่องมาตรฐานในการคำนวณค่าเสียหาย ตลอดจนการเข้าเป็นภาคีสมาชิกของประเทศไทยเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะได้วิเคราะห์ดังต่อไปนี้

1. เปรียบเทียบอนุสัญญาระหว่างประเทศกับกฎหมายไทย

1.1 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเล แยกวิเคราะห์ได้ดังนี้

ผู้ขนส่งมิได้บกพร่องในหน้าที่จัดหาเรือที่เหมาะสม ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 51 กำหนดให้ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้า อันเกิดขึ้นจากการที่ผู้ขนส่งไม่ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรื่อนั้น ทั้งไม่ได้จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรื่อนั้น และไม่จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่รับขนส่งและรักษา ซึ่งถ้าผู้ขนส่งถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติกรให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและขนถ่าย ซึ่งของที่ตนทำการขนส่งแล้ว หรือถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือ หรือเมื่อเรื่อนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งได้จัดการแก้ไขความบกพร่องโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้แล้วนั้น กล่าวคือ ในช่วงเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดหาเรือ

ที่เหมาะสม หากผู้ขนส่งละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของอันเกิดจากการที่ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่นั้นแต่แม้เรือจะบกพร่อง ไม่เหมาะสมแก่การเดินทะเล ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบดังกล่าวถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งได้ ปฏิบัติหน้าที่ในการจัดบริหารหาเรือที่เหมาะสมเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับ ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลแล้ว และในกรณีที่มีความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้น หลังจากบรรทุกของลงเรือ หรือเมื่อเรือออกเดินทางแล้วทำให้เรือไม่เหมาะสมแก่การขนส่ง ผู้ขนส่ง ได้จัดการแก้ไขข้อบกพร่องนั้น โดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพ รับขนของทางทะเล จะทำได้ในภาวะเช่นนั้นแล้ว ดังนั้น มาตรฐานในการพิจารณาว่าผู้ขนส่งบกพร่องในหน้าที่จัดหาเรือที่ เหมาะสมหรือไม่ ถือว่าเป็นมาตรฐานของผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลทั่วไป

ในกรณีที่ผู้ขนส่งมิได้จัดหาเรือที่เหมาะสม กล่าวคือ ผู้ขนส่งมิได้จัดเรือที่อยู่ในสภาพ เหมาะสม ที่จะเดินทะเลและรับขนของที่ตกลงไว้ได้ (A duty to provide a seaworthy ship) ผู้ขนส่ง อาจถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดชอบอย่างใดอย่างหนึ่งเพื่อให้ตนพ้นจากความรับผิด ได้หรือไม่ ผู้ศึกษาเห็นว่าแม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจัดให้บรรทุกของนั้นจะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่ เดินทะเลได้ แต่หากความสูญหาย หรือเสียหาย ที่เกิดขึ้น ไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ

ตามหลักคอมมอน ลอว์ ผู้ขนส่งอาจถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อยกเว้น ความรับผิดได้ แม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจัดให้บรรทุกของนั้นจะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่เดินทะเล ได้หากความสูญหาย หรือเสียหาย ที่เกิดขึ้น ไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 51 นี้จึงน่าจะมีความหมายว่า ผู้ขนส่งอาจถือเอาประโยชน์จากเหตุยกเว้นความรับผิดอย่างอื่นได้ แม้ว่าเรือที่ผู้ขนส่งจัดให้บรรทุก ของนั้นจะไม่เหมาะสมและอยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้ตามมาตรา 8 โดยผู้ขนส่งปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง หากความสูญหาย หรือเสียหาย ที่เกิดขึ้น ไม่ได้มาจากความบกพร่องของเรือ

ในเรื่องนี้อนุสัญญากรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 1 มีข้อความทำนองเดียวกับมาตรา 51 โดยกำหนดว่า ผู้ขนส่งหรือเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือบุบสลายอันเกิดขึ้นจาก หรือมีผลมาจาก การ ไม่สามารถเดินทะเลได้ เว้นแต่ความไม่สามารถเดินทะเลได้ มีสาเหตุมาจากขาดความระมัดระวัง อย่างเพียงพอ ในส่วนของผู้ขนส่งที่จะทำให้เรืออยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้ และที่จะทำให้ห้องเก็บ สินค้า เครื่องทำความเย็นและห้องเย็นและส่วนอื่นๆของเรือที่บรรจุสินค้าให้เหมาะสมและปลอดภัย สำหรับที่จะรับสินค้า ขนส่งสินค้า ตลอดจนเก็บรักษาสินค้า และเมื่อใดที่ความสูญหาย หรือบุบสลาย มีผลมาจากความไม่สามารถเดินทะเลได้ภาระการพิสูจน์ว่าได้ใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอใน อันที่จะให้เรือสามารถเดินทะเลได้จะตกอยู่กับผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นใดที่อ้างสิทธิและข้อจำกัด ความรับผิดนี้

อย่างไรก็ตาม ในอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์กร์มิได้มีบทบัญญัติดังกล่าวและมีได้กล่าวถึงหน้าที่ของเจ้าของเรือในการจัดเรือให้เหมาะสม เป็นแต่เพียงการกล่าวเป็นหลักทั่วไปในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกฎที่ 5 ข้อ 1 ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำเกิดขึ้นในขณะที่ของที่ขนส่งอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ใน กฎที่ 4 เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนได้กระทำการทุกอย่าง ซึ่งเป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงการเกิดเหตุและผลเสียหายดังกล่าว ซึ่งจากกรณีดังกล่าวได้มีคำพิพากษาฎีกาที่ 127/2542 ได้ตัดสินไว้ว่าตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 จำเลยในฐานะผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าที่ตนขนส่งต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากสาเหตุตามนัยมาตรา 52 (1) หรือ (11) จริง จำเลยจึงมีภาระการพิสูจน์เพื่อให้ได้ความเช่นนั้น ซึ่งกรณีเป็นเหตุสุดวิสัยต้องปรากฏว่าเป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสพหรือใกล้จะต้องประสพเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้นสินค้าเกลือพิพาทได้รับความเสียหายเนื่องจากน้ำทะเลเลี้ยวผ่านรอยแตกผุกร่อนที่คาดฟ้าและท่อระบายอากาศถึงน้ำอับเฉาเข้าไปถึงสินค้าที่เก็บในระวางที่ 2 ซึ่งในระหว่างการเดินทาง เรือได้ประสบลคลื่นลมแรง แต่ก็ไม่ปรากฏว่าคลื่นลมนั้นมีความรุนแรงเกินความคาดหมายในสภาพท้องทะเลช่วงนั้นถึงขนาดที่มีอาจป้องกันมิให้น้ำทะเลเลี้ยวซึมเข้าไปในเรือได้

ดังนั้น จำเลยในฐานะผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ นั้น จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ นั้น และจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่งและรักษาตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 8 แม้ก่อนหน้าที่จำเลยจะนำเรือดังกล่าวมาใช้ในการขนส่งสินค้าพิพาทเพียงจะได้รับการตรวจสอบสภาพโครงสร้างของตัวเรือมาก่อนก็ตาม แต่หลังจากการตรวจสอบสภาพโครงสร้างเรือแล้วก็อาจมีข้อบกพร่องเกี่ยวกับโครงสร้างหรือส่วนอื่นที่ไม่ใช่โครงสร้างของเรือเกิดขึ้นได้ ซึ่งหากมีข้อบกพร่องดังกล่าวจำเลยก็มีหน้าที่ต้องแก้ไขเสียก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่นำเรือออกเดินทางเพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 8 ปรากฏว่าหลังเกิดเหตุเพียงเล็กน้อย เจ้าหน้าที่สำรวจความเสียหายของสินค้าก็สามารถตรวจพบรอยผุกร่อนที่คาดฟ้าและท่อระบายอากาศ ถึงน้ำอับเฉาได้จำเลยจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นขณะอยู่ในความดูแลของจำเลย

1.2 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งของทางทะเลในกรณีทั่วไป

กรณีเหตุยกเว้นความรับผิดเพราะเหตุสุดวิสัยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือ ส่งมอบชั่งช้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุสุดวิสัย ภัยอันตราย หรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเล หรือน้ำหนักที่ใช้เดินเรือได้นั้น เห็นได้ว่าตามมาตรานี้ไม่ได้ มีการให้ความนิยามไว้โดยเฉพาะเจาะจง ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าน่าจะมีความหมายเช่นเดียวกับคำว่าเหตุสุดวิสัย ในมาตรา 616 ว่าด้วยข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งน่าจะนำมาใช้เทียบเคียงใช้แก่คำว่าเหตุสุดวิสัยในมาตรานี้ได้ เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 ซึ่งกำหนดว่าเหตุสุดวิสัย หมายความว่า เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็มิจะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ว่าบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น สำหรับเหตุหรือผลพิบัติที่ไม่มีใครอาจป้องกันได้ ที่เป็นเหตุสุดวิสัย ได้แก่ อุทกภัย อัคคีภัย วาตภัย ไฟผ่า การจลาจล หรือการปล้นสะดม เช่นนี้ จะเห็นได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 52 ซึ่งกำหนดให้ผู้สามารถยกเว้นความรับผิดได้ถ้าสินค้านั้นเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ

ในกรณีที่เป็นความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือเป็นเพราะสภาพแห่งของนั่นเอง ซึ่งมีข้อความทำนองเดียวกับที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 ที่กำหนดว่าความเสียหายเกิดแต่สภาพของของที่ขนส่ง ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าของที่รับขนส่งนั้น สูญหายหรือบุบสลายไปเพราะสภาพของของที่ขนส่งนั่นเอง ก็เป็นเหตุที่จะปลดเปลื้องความรับผิดได้โดยความเสียหายเพราะสภาพของของที่ขนส่งนั้นเป็นต้นว่าของนั้นเกิดเน่าเสียหรือระเหยกลายเป็นไอ ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าน่าจะนำมาใช้กับกรณีเดียวกันนี้ได้ ซึ่งตามอนุสัญญากรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อที่ 2 (m) กล่าวถึงสภาพที่บกพร่องของของนั่นเอง ซึ่งตามกรณีดังกล่าวได้มีคำพิพากษาฎีกาที่ใช้อ้างอิง คือ คำพิพากษาฎีกาที่ 6589/2542 ได้พิจารณาพิพากษาว่าสินค้านั้นเสียหายและเหตุแห่งการเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของจำเลยที่ 1 ซึ่งจำเลยที่ 1 จะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายนั้นตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 วรรคหนึ่ง จำเลยที่ 1 จะไม่ต้องรับผิดก็ต่อเมื่อพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมแก่สภาพแห่งของหรือความเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเองตามมาตรา 52 (9) และ (10) จำเลยที่ 1 นำสืบได้ว่าบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง แต่ไม่ได้พิสูจน์ข้อเท็จจริงให้เห็นว่าการเสียหายของสินค้านั้นเป็นผลมาจากการบรรจุหีบห่อไม่ดีหรือไม่เหมาะสมแก่สภาพแห่งของ หรือการเสียหายนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั้นหรือไม่ จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิด

จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าว แม้ว่าจะได้มีการกำหนดไว้ในใบตราส่งแล้วก็ตาม แต่ยังคงต้องมีการพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการบรรจุหีบห่อไม่ดีหรือไม่เหมาะสม ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าเมื่อมีการกำหนดไว้ในใบตราส่งแล้วก็น่าจะเพียงพอต่อการยกข้อต่อสู้แล้ว เนื่องจากใบตราส่งก็เป็นพยานเอกสารประเภทหนึ่งซึ่งสามารถพิสูจน์ได้อยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องให้ผู้ขนส่งมาพิสูจน์อีกเพื่อลดขั้นตอนกระบวนการพิจารณาในชั้นศาล

ในกรณีความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวัง และโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบการอาชีพตรวจเรือ ความชำรุดบกพร่องของเรือซึ่งจะเป็นเหตุให้ยกเว้นการรับประกันนั้น และน่าจะหมายความรวมถึงความชำรุดบกพร่องของตัวเรือรวมทั้งเครื่องยนต์และอุปกรณ์ที่ใช้ในการเดินเรือหรือบรรทุกสินค้าด้วย

อย่างไรก็ตาม ผู้ศึกษาเห็นว่าความชำรุดบกพร่องดังกล่าวจะต้องเป็นความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในไม่ใช่ความชำรุดบกพร่องที่เห็นประจักษ์ชัดโดยความชำรุดบกพร่องนั้นอาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรที่จะต้องใช้ซึ่งมีใช้ระดับของผู้ขนส่งเป็นเกณฑ์แต่เอาระดับของผู้ประกอบการอาชีพตรวจเรือมาเป็นเกณฑ์

ในกรณีความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง ในกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อที่ 2 (a) มีบทบัญญัติที่ยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในเรื่องเดียวกันนี้แต่กว้างกว่าโดยยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งหากความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากการกระทำอันประมาทเลินเล่อ หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือ ลูกเรือผู้นำร่องหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการเดินเรือหรือการจัดการเรือ ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่ากฎหมายไทยน่าจะมีการปรับปรุงให้เป็นไปในทิศทางเดียวกับอนุสัญญากรุงเฮก เนื่องจากในกฎหมายไทยที่บังคับใช้อยู่ มาตราส่วนใหญ่ที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิด ก็เป็นกรณีที่จะต้องเกิดจากความประมาทเลินเล่อหรือการละเว้นจากการปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือ ลูกเรือ ผู้นำร่องหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการเดินเรือหรือการจัดการเรืออยู่แล้ว

ในกรณีเหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งซึ่งตรงกับกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อที่ 2 (g) ซึ่งบัญญัติว่าสาเหตุอื่น ๆ ที่เกิดขึ้น โดยปราศจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งมีส่วนรู้เห็นด้วย หรือที่เกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดของตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง แต่กฎหมายไทยไม่ได้กำหนดว่าภาระการพิสูจน์ให้ตกอยู่กับบุคคลที่อ้างเอาประโยชน์จากข้อยกเว้นนี้ เพื่อที่จะแสดงว่ามีใช้ความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนลูกจ้างของผู้ขนส่งที่มีส่วนทำให้เกิดการสูญหายหรือเสียหาย ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าน่าจะ

กำหนดปรับปรุงในส่วนตรงนี้เพื่อความรัดกุมในการพิสูจน์ในการต่อสู้คดีในชั้นศาล ซึ่งเป็นบทบัญญัติดังกล่าวนี้เป็นบทบัญญัติที่ยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลอย่าง ซึ่งไม่ว่าจะเป็นเหตุใดๆก็ตาม ถ้าไม่ได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อแล้วนั้น ผู้ขนส่งหรือตัวแทนลูกจ้างของผู้ขนส่งสามารถอ้างเพื่อยกเว้นความรับผิดได้ทั้งหมด ซึ่งจากกรณีนี้ศาลฎีกาได้มีคำวินิจฉัยไว้ในคำพิพากษาฎีกาที่ 7879/2542 วินิจฉัยว่าเหตุที่ทำให้โจทก์ผู้ขนส่งมอบสินค้าให้แก่จำเลยซักซาก็เพราะเรือสินค้าไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือแอนต์เวิร์ปได้ เนื่องจากความแออัดของท่าเรือดังกล่าวซึ่งมิใช่ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของโจทก์ และมีใช่ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือของลูกจ้างของโจทก์ โจทก์จึงไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายให้แก่จำเลยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (13)

จากกรณีนี้ จะเห็นได้ว่าความแออัดของท่าเรือเป็นสาเหตุที่ทำให้ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้ ความแออัดของท่าเรือนี้จึงเป็นสาเหตุใดๆที่ไม่ใช่เป็นความผิดของผู้ขนส่งซึ่งสามารถนำมาอ้างเพื่อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งได้

1.3 ข้อยกเว้นความรับผิดอันเกิดจากอัคคีภัย

กรณีเหตุยกเว้นความรับผิดเพราะเหตุอัคคีภัย พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 53 กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักซ้าอันเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าอัคคีภัยนั้นเกิดขึ้นจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือของลูกจ้างของผู้ขนส่ง และ มาตรา 54 กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักซ้า อันเป็นผลจากการใช้มาตรการต่างๆที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัยหรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทน หรือของลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าว

จะเห็นได้ว่าอัคคีภัยนี้อาจเกิดจากความบกพร่องของเรือเอง หรือเหตุการณ์ธรรมชาติ หรือความผิดของผู้ขนส่ง หรือตัวแทน หรือของลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือเหตุจากสินค้าที่ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดตามข้อยกเว้นนี้ก็โดยพิสูจน์ว่าสินค้าที่ขนส่งสูญหายเสียหาย หรือต้องส่งมอบซักซ้าเกิดจากอัคคีภัยเท่านั้น และเป็นหน้าที่ของผู้ได้รับความเสียหายจะพิสูจน์ว่าอัคคีภัยเกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือของลูกจ้างของผู้ขนส่ง บทบัญญัติในมาตรา 53 และมาตรา 54 นี้่นำมาจากอนุสัญญากรุงเฮกเบอร์ก กฎที่ 5 ข้อที่ 4 (a) ซึ่งมีข้อความเดียวกันทั้งหมด แต่ในกรณีของอนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญาเฮก-วิสบีไม่ได้กำหนดว่าจะต้องมีการพิสูจน์ไว้ เพียงแต่เกิดอัคคีภัยก็สามารถนำมายกเว้นความรับผิดได้

1.4 ข้อยกเว้นความรับผิดอันเกิดจากการช่วยชีวิตมนุษย์หรือทรัพย์สินในทะเล

กรณีเหตุยกเว้นความรับผิดเพราะเหตุช่วยชีวิตมนุษย์หรือทรัพย์สินในทะเลนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 55 กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้น เป็นผลจากการใช้มาตรการที่ปวงเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเลหรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) ถ้ามี

บทบัญญัติมาตรานี้ตรงกับอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก กฎที่ 5 ข้อ 6 บัญญัติว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในกรณีที่เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ อันเป็นผลจากการใช้มาตรการที่ปวงเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเลหรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล (Save Life or Property at Sea) ซึ่งในส่วนที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนี้ อนุสัญญากรุงแฮมเบอร์กไม่ได้กำหนดเอาไว้ โดยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หมายถึงกรณีที่เรือและสินค้าตกอยู่ในภัยอันตรายร่วมกัน (Common Danger) จะต้องเสียสละบางส่วน ของเรือหรือสินค้าโดยจงใจ หรือต้องใช้จ่ายเป็นพิเศษเพื่อป้องกันอันตรายความเสียหายอันเกิดขึ้น แก่เรือหรือสินค้า ในกรณีเช่นนี้เรือหรือสินค้าที่ต้องสละไปนั้น หรือค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายไปนั้นทุกฝ่าย ที่เกี่ยวข้องต้องช่วยกันเฉลี่ยชดใช้เงินตามส่วนแห่งผลประโยชน์ที่พึงได้รับให้แก่เจ้าของเรือ เจ้าของสินค้า หรือผู้ออกค่าใช้จ่ายจากการที่ได้สละบางส่วน ของเรือหรือสินค้านั้น

จากกรณีนี้ ผู้ศึกษาเห็นว่าผู้ขนส่งน่าจะได้รับการยกเว้นความรับผิดทั้งหมดเช่นเดียวกับการยกเว้นความรับผิดจากกรณีต่างๆที่ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ต้องมาเฉลี่ยความเสียหาย เพราะกรณีดังกล่าวนี้มีความสำคัญอย่างมากเช่นกันเพราะต้องช่วยเหลือเรือ อีกทั้งสินค้าที่เกรงว่าจะได้รับความเสียหายประกอบกับหลักความรับผิดซึ่งคู่สัญญาอาจจะกำหนดยกเว้นความรับผิดล่วงหน้า กล่าวคือ การเฉลี่ยความเสียหายได้ ทั้งนี้ ผู้ขนส่งน่าจะมีโอกาสเพื่อพิสูจน์ว่าเมื่อเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ หากไม่มีการช่วยเหลือก็ต้องเกิดความเสียหายมากกว่าและเมื่อให้ความช่วยเหลือเหตุใด จึงต้องมีการเฉลี่ยความเสียหายขึ้นอีก

1.5 ข้อยกเว้นความรับผิดอันเกิดจากการขนส่งสัตว์มีชีวิต

กรณีเหตุยกเว้นความรับผิดเพราะการขนส่งสัตว์มีชีวิต พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 56 กำหนดให้การขนส่งสัตว์มีชีวิตผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ อันเป็นผลจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษซึ่งมีประจำอยู่ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต

หรือจากสภาพของสัตว์นั่นเอง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้น โดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้แก่ตนแล้ว และในพฤติการณ์แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ อาจเกิดจากภัยหรือจากสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

ข้อยกเว้นนี้ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือความล่าช้า เป็นผลจากภัย ซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีอยู่ตามปกติในการขนส่งสัตว์หรือจากสภาพของสัตว์นั่นเอง และผู้ขนส่งได้ใช้ความระมัดระวังดีแล้ว

บทบัญญัติมาตรา 56 นี้มาจากอนุสัญญากรุงเบอร์ลิน กฎที่ 5 ข้อ 5 ซึ่งบัญญัติไว้ตรงกัน แต่ไม่มีบัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงเฮก เพราะว่าสินค้าในอนุสัญญากรุงเฮก มิให้รวมถึงสัตว์มีชีวิต ดังนั้น อนุสัญญากรุงเฮก การขนส่งสัตว์มีชีวิตทางทะเลจึงไม่อยู่ในบังคับของอนุสัญญากรุงเฮก ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าเป็นการสมควรแล้วที่จะกำหนดข้อยกเว้นเกี่ยวกับสัตว์ไว้เป็นพิเศษ เพื่อเป็นการหมดปัญหาในการพิจารณาคดีสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสัตว์

1.6 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีขนส่งของมีค่า

กรณีเหตุยกเว้นความรับผิดเพราะการขนส่งของมีค่า ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 57 กำหนดว่าถ้าของที่ขนส่งเป็นเงินตรา ธนาकारบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณีหรือของมีค่าอย่างอื่น ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย หรือเสียหายแห่งของดังกล่าว เว้นแต่ผู้ส่งของจะได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและราคาของนั้น ในเวลาที่นำของมามอบให้

ในกรณีที่แจ้งราคาของไว้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงไม่เกินราคาที่แจ้งไว้

จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติแห่งมาตรา 57 มีเนื้อหาระบุเช่นเดียวกับบทบัญญัติมาตรา 620 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่บทบัญญัติทำนองนี้ไม่มีบัญญัติไว้ในอนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก จึงเป็นบทบัญญัติของกฎหมายไทยที่แตกต่างไปจากอนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก

ดังนั้น ในการพิจารณาความหมายของมาตรานี้ ผู้ศึกษาเห็นว่าน่าจะนำบทบัญญัติมาตรา 620 และคำพิพากษาฎีกาที่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณาได้ เนื่องจากบทบัญญัติมาตรา 620 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีหลักว่าถ้าของที่สูญหายหรือบุบสลายเป็นเงินทองตรา ธนาकारบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณีหรือของมีค่าอย่างอื่น ผู้ขนส่ง

ไม่ต้องรับผิดชอบแต่ได้บอกราคาหรือสภาพแห่งของนั้นแก่ผู้ขนส่งแล้วในขณะที่ส่งมอบ ถ้าผู้ส่งไม่บอกกล่าวแก่ผู้ขนส่ง เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ แต่ถ้าผู้ส่งไม่บอกราคาของมีค่าเหล่านั้นแล้ว ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็จำกัดเพียงไม่เกินราคาที่บอกนั้น

ของมีค่าถ้าเป็นธนบัตร เงินทองคำ พันธบัตร ใบหุ้นต่างๆ ไม่มีปัญหาเพราะมีความชัดเจนอยู่แล้วว่าหมายถึงสิ่งใด ของมีค่าอย่างอื่น ๆ ในที่นี้หมายถึงของที่มีสภาพทำนองเดียวกับสิ่งของข้างต้น คือ ทำนองเดียวกับลักษณะของตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น อัญมณี ประทวนสินค้าต่างๆ ซึ่งตามความหมายดังกล่าว ได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาตัดสินไว้ เช่น คำว่า “ของมีค่า” ตามความหมายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 หมายถึง ทรัพย์สินค่าที่มีคุณค่าอันมีลักษณะพิเศษ ทำนองเดียวกับเงินตรา ธนบัตร ฯลฯ เครื่องรับโทรทัศน์เป็นเพียงทรัพย์สินตามธรรมดาทั่วไป ถึงแม้ราคาอันสูงก็ถือไม่ได้ว่าเป็นของมีค่าตามความหมายแห่งบทบัญญัติดังกล่าว (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2158/2530)

อย่างไรก็ตาม ได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาเรื่องหนึ่งซึ่งพิจารณาคำว่า ของมีค่า ว่าแม้ว่าเครื่องจักรจะมีราคาหลายล้านบาทแต่ก็เป็นสินค้าธรรมดาสามัญทั่วไปที่มีราคาสูงเท่านั้น ไม่ใช่ของมีค่าตามความหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3888/2537)

จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าว จะเห็นได้ว่าศาลฎีกาได้นิยามความหมายของของมีค่า โดยดูจากทรัพย์สินที่มีคุณค่าอันมีลักษณะพิเศษ และไม่ได้ดูจากราคา ซึ่งผู้ศึกษาเห็นว่าไม่ถูกต้องนัก เนื่องจากสินค้าที่ได้รับการยกเว้นความรับผิดชอบนี้ หากมีราคาที่สูงเกินกว่าจำนวนที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบย่อมเกิดความเสียหายเปรียบแก่ผู้ส่งของแก่ผู้ส่งของ

นอกจากนั้น ผู้ศึกษาเห็นว่าข้อยกเว้นดังกล่าวอาจจะเทียบเคียงกับมาตรา 675 ในเรื่องวิธีการสำหรับเจ้าสำนักโรงแรมซึ่งมีคำพิพากษาวินิจฉัยเกี่ยวกับของมีค่าในทำนองเดียวกันกับมาตรานี้ เช่น สินค้าผ้าเป็นสิ่งของธรรมดาทั่วไป เมื่อไม่ปรากฏว่าเป็นของมีค่าพิเศษอย่างไรแล้ว จะถือว่าเป็นของมีค่าตามความหมายแห่งมาตรา 620 ยังไม่ได้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 375/2512) หรือในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าซึ่งเป็นของมีค่า ในเมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาของสินค้าแก่ผู้ขนส่งแล้ว เมื่อผู้ขนส่งของได้แจ้งราคาสินค้าที่พิพาทให้แก่ผู้ขนส่งทอดแรกทราบแล้ว จำเลยซึ่งเป็นผู้รับส่งทอดต่อไปก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้า ซึ่งเป็นของมีค่านั้นตามราคาที่บอกไว้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2939/2524) ซึ่งคำพิพากษาศาลฎีกานี้วินิจฉัยไว้ 3 ประเด็น คือ

- เป็นการขนส่งของมีค่าตามมาตรา 620 ซึ่งผู้ส่งได้บอกสภาพหรือบอกราคาแห่งของไว้ ถ้าของสูญหาย ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ
- เมื่อผู้ส่งบอกแก่ผู้ขนส่งคนแรกแล้วแม้จะมีผู้ขนส่งคนที่สองรับขนต่อไป ก็ต้องถือว่าผู้ขนส่งคนหลังต้องรับผิดชอบตามที่บอกแก่ผู้ขนส่งคนแรกด้วย

- เมื่อผู้ส่งบอกราคาไว้ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ไม่เกินราคาที่บอกราคานั้น

สำหรับกรณีความเสียหายที่เกิดจากความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ผู้ศึกษาเห็นว่าของที่โดยสภาพอาจจะเกิดอันตรายได้นั้น เช่น ดินปืนเก็บหรือประทัด(ทรัพย์สินอันเป็นของอันตรายโดยสภาพนี้อาจเทียบเคียงกับในเรื่องละเมิดตามมาตรา 437 วรรคสอง) มาตรา 619 กำหนดให้ผู้ส่งต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถ้าไม่แจ้งแล้วเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เช่น ส่งประทัด หรือ ดินปืนโดยไม่แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบต่อมาเกิดระเบิดไฟลุกไหม้ขึ้น ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งต่อผู้ขนส่งและบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย ในขณะเดียวกันผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบเพราะเหตุที่ของที่ขนส่งเสียหายนั้นเป็นความผิดของผู้ส่งของตัวเอง

ในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนั้น ผู้ขนส่งของทางทะเลย่อมต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำในของที่ตนเองขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มาตรา 39 ซึ่งเป็นหลักการเดียวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 616

อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งของทางทะเลอาจไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักชำ ถ้าเข้าข้อยกเว้นตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลบัญญัติไว้ ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 616 ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าความเสียหาย สูญหาย หรือการขนส่งล่าช้าเป็นผลมาจากเหตุหนึ่งเหตุใดตามข้อยกเว้นนั้น จึงจะพ้นจากความรับผิดชอบ แต่ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของทางทะเลนี้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลบัญญัติไว้กว้างขวางกว่าข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีรับขนของโดยวิธีการอื่น เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 5402/2542 ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่าจำเลยที่ 1 มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าสินค้าที่ขนส่งเสียหาย เป็นผลมาจากเหตุสุดวิสัย ภัยอันตราย หรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเล การที่จำเลยที่ 1 นำสืบแต่เพียงว่านายเรือคอสมแมน 1 ได้ทำหนังสือปฏิเสธความรับผิดชอบทางทะเลไว้โดยไม่มีพยานหลักฐานอื่น มาสนับสนุนทั้งไม่ปรากฏว่าตัวเรือหรือสิ่งของในเรือได้รับความเสียหาย จึงฟังไม่ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจากเหตุสุดวิสัย ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลดังที่จำเลยที่ 1 กล่าวอ้าง จำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งต่อผู้รับตราส่ง

จากคำพิพากษาฎีกาดังกล่าวย่อมเป็นการแสดงให้เห็นว่าผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ให้เห็นถึงข้อเท็จจริงและความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งเพื่อยกเว้นความรับผิดชอบ ซึ่งหากผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์ให้เห็น ได้ว่าความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นจากความผิดของตน และแม้จะมีหลักฐานเป็นหนังสือก็ตาม ย่อมไม่เพียงพอแก่การเป็นหลักฐานให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

2. การคำนวณค่าเสียหาย

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่คนนั้นสูญหาย บอบสลาย หรือส่งมอบชักร้า โดยกฎหมายมิได้มีบทบัญญัติจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะตกลงกับผู้ส่งของจำกัดความรับผิดของตนไว้โดยชัดแจ้งตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 625 แต่ในเรื่องการรับขนของทางทะเลนี้ประเพณีการขนส่งและอนุสัญญาระหว่างประเทศต่างมีบทบัญญัติจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ และต่อมาได้นำไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ เฉกเช่นที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 58 และในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1971 ของประเทศอังกฤษกับกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1936 ของประเทศสหรัฐอเมริกาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งกรุงเฮก-วิสบี บัญญัติไว้ในกฎที่ 4 ข้อ 5 โดยกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ 666.67 ของค่าสกุลเงินที่เป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศต่อหีบห่อหรือหน่วยการขนส่ง และ 2 ของค่าสกุลเงินที่เป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศต่อหีบห่อหรือหน่วยการขนส่ง และ 2 ของค่าสกุลเงินที่เป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศต่อกิโลกรัมของน้ำหนักของที่สูญหาย หรือเสียหาย แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน

อนุสัญญากรุงเบอร์ค กฏที่ 6 ข้อ 1(a) กำหนดจำนวนเงิน จำกัดความรับผิดไว้ที่ 835 ของค่าสกุลเงินที่เป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศต่อหีบห่อหรือหน่วยการขนส่ง และ 2.5 ของค่าสกุลเงินที่เป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศต่อกิโลกรัม ในกรณีที่ดินค้าสูญหาย เสียหาย แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่ากัน และในกรณีส่งมอบชักร้าความรับผิดของผู้ขนส่งถูกจำกัดไว้ที่ 2.5 เท่าของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ถูกส่งมอบชักร้า แต่ต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมด กฏที่ 6 ข้อ 1 (b)

ในอนุสัญญากรุงเบอร์ค กฏที่ 6 ข้อ 1 คำว่าระบบสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศเป็นหน่วยที่กำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ และจำนวนเงินที่จะเปลี่ยนมาเป็นเงินสกุลของประเทศใด ให้คิดตามค่าของเงินในวันที่มีค่าพิพาทหรือวันที่คู่กรณีได้ตกลงกัน

ผู้ศึกษาเห็นว่ากรณีที่ประเทศไทยได้ทำการค้ากับต่างประเทศ โดยมีการขนส่งทางทะเลเป็นธุรกิจที่สำคัญประเภทหนึ่ง และเมื่อเกิดข้อพิพาท ก็จะต้องนำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาบังคับใช้ ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลากว่า 10 ปีแล้ว เพราะฉะนั้นหากปัจจุบันประเทศไทยยังคงจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่ 10,000 บาท ต่อหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาท อาจจะเป็นการจำกัดความรับผิดที่น้อยเกินไป เนื่องจากสภาวะปัจจุบันและสภาพเศรษฐกิจของธุรกิจการขนส่งทางทะเลได้มีความก้าวหน้าขึ้นไปอย่างมากแล้ว

ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าหากเป็นไปได้ น่าจะมีการกำหนดจำนวนเงินการจำกัดความรับผิดขึ้นใหม่โดยคำนึงถึงสถานการณ์ปัจจุบัน หรือนำหลักการระบบสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศมาใช้บังคับ เพราะจริงๆแล้ว ประเทศไทยได้นำหลักกฎหมายจากอนุสัญญาระหว่างประเทศมาเทียบเคียงในการบัญญัติกฎหมายของไทย ฉะนั้น เพื่อให้การกำหนดการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับกฎหมายระหว่างประเทศ จึงควรจะนำระบบสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศมาบังคับใช้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 616 ซึ่งมีที่มาจากหลักที่ว่าผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องประกันความสูญหายหรือบุบสลายอันเกิดแก่ของที่รับขนส่งซึ่งเป็นความรับผิดเด็ดขาด ถ้ามีของสูญหายไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วน หรือบุบสลาย แม้แต่เพียงเล็กน้อย หรือส่งมอบช้ำช้ำ ผู้ขนส่งต้องรับผิด แต่มีข้อยกเว้นที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเฉพาะ 3 กรณี คือ เหตุสุดวิสัย หรือเพราะสภาพแห่งของนั่นเอง หรือความผิดของผู้ส่งหรือรับตราส่ง ข้อยกเว้นทั้งสามประการดังกล่าวตรงกับที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 อนุมาตรา (1), (10) และ (9) ตามลำดับและคำพิพากษาศาลฎีกาที่เกี่ยวข้องกับข้อยกเว้นดังกล่าวซึ่งน่าจะนำมาใช้ด้วยกันได้

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 ซึ่งใช้กับการรับขนของทั่วไป ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของที่ขนส่งสูญหาย บุบสลาย หรือส่งมอบช้ำช้ำ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย บุบสลาย หรือส่งมอบช้ำช้ำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ดังนั้น หน้าที่นำสืบหรือภาระการพิสูจน์เพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิดตามมาตรา 616 จึงเป็นของผู้ขนส่ง เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 465/2534 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่าโจทก์ฟ้องให้จำเลยที่ 1 รับผิดในฐานะผู้ขนส่งทำการประมาทเลินเล่อทำให้เรือโจทก์จมลงได้รับความเสียหาย จำเลยที่ 1 ให้การปฏิเสธความรับผิดว่าเหตุที่เรือจมเพราะเหตุสุดวิสัย อันเป็นการกล่าวอ้างข้อเท็จจริงขึ้นมาใหม่เพื่อให้ตนพ้นความรับผิด ภาระการพิสูจน์ข้อเท็จจริงเพื่อสนับสนุนข้ออ้างตามคำให้การจึงตกแก่จำเลยที่ 1 ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 84 วรรคหนึ่ง

3. การเข้าเป็นภาคีสมาชิกกับอนุสัญญาแฮมเบอร์ก์

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลเป็นส่วนหนึ่งของการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นแนวทางของประเทศต่างๆ ทั้งนี้ ได้พยายามคิดกันว่าจะอย่างไรจึงจะมี

หลักเกณฑ์ร่วมกันได้ เนื่องจากกฎหมายของคู่สัญญาซึ่งอยู่คนละประเทศแตกต่างกันในทางปฏิบัติ ซึ่งได้มีการประชุมจัดทำอนุสัญญาฉบับแรกเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันที่เรียกว่าอนุสัญญากรุงเฮกมีการแก้ไขเพิ่มเติมถูกเรียกว่าอนุสัญญาเฮก-วิสบี ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้แพร่หลายมากเกือบทุกประเทศที่มีการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศได้เข้ามาเป็นภาคีกับอนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญาเฮก-วิสบี เมื่อได้เป็นภาคีแล้ว ก็ต้องมีการนำเอาหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาดังกล่าวมาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ

แม้อนุสัญญาดังกล่าวจะได้รับความนิยมในการเข้าเป็นภาคีอย่างแพร่หลาย แต่ประเทศไทยยังไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว การปฏิบัติระหว่างการค้าระหว่างประเทศของคู่สัญญาที่ประเทศกระทำการทำสัญญาด้วย จึงอาศัยหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนาเลือกกฎหมายของประเทศใดประเทศหนึ่งใช้บังคับกรณีประเทศภาคีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลดังกล่าว สืบเนื่องจากหลักเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญาเฮก-วิสบี ให้ประโยชน์แก่ผู้ขนส่งมากเกินไป กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ระดับค่อนข้างต่ำมาก จึงได้เกิดมีการจัดทำอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก ซึ่งมีข้อแตกต่างจากอนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญาเฮก-วิสบี โดยเฉพาะเรื่องเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่ง ค่าเสียหาย อายุความ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีตามอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์กเช่นกัน ดังนั้น การที่ประเทศไทยจะเข้าเป็นภาคีตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ทั้งสามที่ยกมาอ้างดังกล่าวนี้หรือไม่นั้น จะต้องมีการคำนึงถึงผลดี ผลเสีย ปัญหาของพระราชบัญญัติผลกระทบตามอนุสัญญาดังกล่าวในการที่จะเข้าเป็นประเทศภาคี หรือจะไม่เข้าเป็นประเทศภาคี เพราะในปัจจุบัน แม้ประเทศไทยจะไม่ได้เข้าเป็นประเทศภาคี แต่ได้มีการบัญญัติกฎหมายภายใน คือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งมีเนื้อความตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงเฮก และอนุสัญญากรุงแฮมเบอร์ก อยู่แล้ว

การที่ประเทศไทยได้ส่งเสริมให้มีการค้าระหว่างประเทศโดยให้การสนับสนุนด้านความร่วมมือภายใต้กรอบพหุภาคี เพื่อเสริมอำนาจต่อรองและรักษาผลประโยชน์โดยรวมของประเทศ รวมทั้งขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับนานาประเทศ โดยรัฐบาลจะยึดมั่นต่อพันธกรณีของไทยตามกฎหมายบัตรสหประชาชาติ กฎหมายระหว่างประเทศ กรอบความร่วมมือต่างๆที่ไทยเป็นภาคีสมาชิก และข้อผูกพันระหว่างประเทศของไทย เช่น การที่ยอมมีข้อตกลงการค้าเสรี (FTA) กับประเทศต่างๆ ได้แก่ บาห์เรน จีน อินเดีย เปรู สหรัฐฯ นิวซีแลนด์ ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย และกลุ่มประเทศซึ่งประกอบไปด้วยประเทศบังกลาเทศ อินเดีย พม่า ศรีลังกา ไทย ภูฏาน และเนปาล (BIMST-EC) หรือในกรณีที่เข้าเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าเป็นการสนับสนุนให้ประเทศไทยเข้าทำข้อตกลงกับประเทศต่างๆ เป็นการเปิดโอกาสให้มีความเสรีใน

การทำธุรกิจการค้า ดังนั้น เพื่อให้มีการปฏิบัติเป็นไปในแนวทางเดียวกัน จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องใช้หลักการเดียวกันกับประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกอื่นๆ

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันประเทศไทยมีความพร้อมที่จะเข้าเป็นภาคีสมาชิกด้วยทั้งในด้านธุรกิจและด้านกฎหมาย กล่าวคือ ประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นธุรกิจที่สำคัญในการค้าระหว่างประเทศ และมีกฎหมายขนส่งทางทะเลที่ได้รับเอาหลักเกณฑ์สากลเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งแล้ว ดังนั้นการยอมรับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศโดยชัดแจ้งกล่าวคือการเข้าเป็นภาคีสมาชิกของความตกลงระหว่างประเทศ จะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นให้แก่สังคมโลกอีกระดับหนึ่ง ซึ่งจะส่งสัญญาณไปยังผู้ประกอบการธุรกิจพาณิชย์นาวีและผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยว่า ประเทศไทยมีมาตรฐานในการดำเนินธุรกิจพาณิชย์นาวี ซึ่งจะเป็นการดึงดูดผู้ที่เกี่ยวข้องให้เข้ามาใช้บริการของผู้ขนส่งของไทยมากขึ้น อีกทั้งผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าและผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ก็จะมีความเข้าใจที่ชัดเจนเกี่ยวกับภาระหน้าที่และความรับผิดชอบในส่วนของตน ซึ่งจะทำให้การดำเนินธุรกิจในด้านนี้ขยายตัวเพิ่มขึ้นและจะช่วยเสริมความมั่นคงทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยด้วย

การที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกในองค์กรต่างๆ เพื่อขยายโอกาสในการส่งออกนั้นย่อมเป็นเรื่องที่ดี แต่อย่างไรก็ตามข้อเสียก็ย่อมต้องมีเช่นกัน ดังนั้นรัฐบาลไทยควรตัดสินใจให้รอบคอบว่าควรจะเข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์กรต่างๆหรือไม่ เพราะถ้าตัดสินใจผิดพลาดเพียงนิดเดียว อาจทำให้ประเทศไทยเสียหายอย่างมหาศาลได้

ส่วนในกรณีเห็นว่าประเทศไทยมีความพร้อมทางด้านกฎหมายนั้น เนื่องจากกฎหมายไทยได้นำอนุสัญญากรุงเฮกมาเป็นแม่แบบในการตรากฎหมาย ทำให้กฎหมายไทยและอนุสัญญาดังกล่าวมีความคล้ายคลึงกันเป็นอย่างมากไม่ว่าจะเป็นเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทำให้สามารถเข้าเป็นประเทศภาคีโดยไม่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงในทางปฏิบัติมากนัก และแม้ว่าจำนวนของการจำกัดความรับผิดชอบของอนุสัญญากรุงเฮกจะมีความแตกต่างอยู่บ้าง แต่ก็ไม่น่าจะก่อให้เกิดปัญหา เนื่องจากจำนวนที่จำกัดความรับผิดชอบนั้นได้ถูกกำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นจำนวนเงินกลางอยู่แล้ว ผู้ศึกษาจึงเห็นว่าประเทศไทยน่าจะเข้าเป็นภาคีกับอนุสัญญากรุงเฮกได้