บทที่ 4

กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

ในปัจจุบันแม้ประเทศไทยจะมีการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศในลักษณะของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือมาเป็นเวลาสิบกว่าปีแล้วแต่ก็ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการดังกล่าวแต่อย่างใด ดังนั้นการพิจารณาถึงความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงต้องพิจารณาจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน นั้นคือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยการพิจารณาความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นจะต้องพิจารณาจากลักษณะของความผูกพันของผู้ประกอบกิจการกับผู้ใช้บริการโดยอาจพิจารณาได้จากลักษณะการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

อย่างไรก็ตามการที่หลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ใช่กฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับกิจการท่าอันเกี่ยวเนื่องกับการขนส่งระหว่างประเทศจึงทำให้เกิดปัญหาความไม่เหมาะสมของความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ซึ่งก่อให้เกิดความไม่ชัดเจนในการปรับใช้กฎหมาย ดังนั้นในการกำหนดถึงสถานภาพและความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงต้องพิจารณาจากลักษณะการดำเนินงานในทางปฏิบัติของผู้ประกอบกิจการเพื่อปรับเข้ากับตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาเป็นกรณีๆไป

1.สถานภาพของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

1.1 การให้บริการที่เป็นการรับฝากทรัพย์

พิจารณาจากบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องฝากทรัพย์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 657-671 โดยมาตรา 657 ได้ให้คำนิยามของสัญญาฝากทรัพย์ไว้ว่า อันสัญญาฝากทรัพย์นั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้ฝาก ส่งมอบทรัพย์สินให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับฝาก และผู้รับฝากตกลงว่าจะเก็บรักษาทรัพย์สินนั้นไว้ในอารักขาแห่งตน แล้วจะคืนให้

ลักษณะของสัญญาฝากทรัพย์ คือ

1) เป็นสัญญาที่เกิดจากนิติสัมพันธ์ของ บุคคล 2 ฝ่าย คือ ผู้ฝาก และผู้รับฝาก

2) เป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ เนื่องจากกฎหมายไม่ได้กำหนดว่าต้องทำสัญญาเป็นหนังสือหรือต้องทำตามแบบแต่อย่างใด ดังนั้นอาจทำสัญญาฝากทรัพย์ด้วยวาจาหรือทำเป็นหนังสือก็ได้ อย่างไรก็ตามสัญญาฝากทรัพย์จะสมบูรณ์ได้ต่อเมื่อได้มีการส่งมอบทรัพย์สินที่ต้องการฝากให้แก่ผู้รับฝาก

3) วัตถุแห่งสัญญาฝากทรัพย์ก็คือ ทรัพย์สิน ดังนั้นวัตถุแห่งสัญญาฝากทรัพย์ก็จะรวมถึงสังหาริมทรัพย์ และอสังหาริมทรัพย์ และรวมถึงวัตถุไม่มีรูปร่างซึ่งอาจมีราคาและอาจถือเอาได้

4) เป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทนหรือไม่ก็ได้ โดยผู้รับฝากอาจจะเรียกเก็บค่าบำเหน็จในการฝากทรัพย์ หรือเป็นการทำให้เปล่าก็ได้

5) ผู้ฝากทรัพย์ไม่จำเป็นที่จะต้องเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ฝากเนื่องจากกฎหมายไม่ได้บัญญัติไว้และผู้รับฝากทรัพย์มีหน้าที่รับเก็บรักษาทรัพย์สินเท่านั้น ดังนั้นกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นจึงไม่ได้โอนไปยังผู้รับฝาก

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในเรื่องฝากทรัพย์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพิจารณาจากการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะเห็นได้ว่าการให้บริการของผู้ประกอบกิจการมีลักษณะเป็นการรับฝากทรัพย์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เนื่องจากในกรณีการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่ใช้บริการของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ผู้ใช้บริการจะต้องส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ประกอบกิจการเพื่อรอการดำเนินการต่อไป ในกรณีที่เป็นการส่งสินค้าส่งออกด้วยการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์หากผู้ส่งออกต้องการที่จะส่งสินค้าโดยการทำการรวบรวมสินค้าและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือหรือที่เรียกว่าการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์แบบไม่เต็มตู้หรือLCL (less than container load)นั้น ผู้ส่งสินค้าจะต้องนำสินค้านั้นมายังสถานีและส่งมอบสินค้าดังกล่าวให้อยู่ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่ว่าจะทำด้วยตนเองหรือตัวแทนของผู้ส่งสินค้าซึ่งเป็นผู้ขนส่งทางบกภายในประเทศหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า(Freight Forwarder)ก็ตาม ในบางกรณีที่สินค้าซึ่งจะต้องบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกันมาถึงสถานีไม่พร้อมกันสินค้าที่ส่งมอบให้กับทางผู้ประกอบกิจการก่อนจึงจำเป็นต้องอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในระยะเวลาหนึ่งเพื่อรอการรวบรวมกับสินค้าอื่นๆที่จะต้องทำการขนส่งไปในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน หรือแม้แต่กรณีที่เป็นการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์แบบ FCL (full container load) ที่ผู้ส่งสินค้าจะนำตู้สินค้าไปบรรจุสินค้า ณ สถานที่ของผู้ส่งเองและทำการปิดผนึกตู้สินค้าเรียบร้อยแล้วก่อนที่จะนำมาพักไว้ที่สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อทำการขนส่งต่อไป ภายหลังจากที่ผู้ส่งสินค้าได้ส่งมอบสินค้าซึ่งบรรจุภายในตู้คอนเทนเนอร์ให้กับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือแล้ว สินค้าดังกล่าวจะต้องอยู่ในอารักขาของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจนกว่าจะมีการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งต่อไป

ส่วนในกรณีที่สินค้าเป็นสินค้านำเข้า เมื่อสินค้าได้ถูกขนส่งจากท่าเรือมายังสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือแล้ว หากเป็นการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์แบบ LCL (less than container load) ตู้สินค้าจะถูกเปิด ณ สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อดำเนินพิธีการศุลกากร และรอผู้มีสิทธิรับสินค้าทำการรับสินค้าต่อไป ในกรณีที่เป็นการขนส่งสินค้านำเข้าที่ปลายทางตู้มีสถานะเป็นตู้แบบ FCL (full container load) ตู้สินค้าจะถูกนำมาเก็บไว้ ณ สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อรอการดำเนินพิธีศุลกากรและรับตู้สินค้าและสินค้าเช่นกัน

โดยปกติแล้วเมื่อสินค้าถูกส่งมอบให้กับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ในขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการจะมีช่วงเวลาซึ่งผู้ประกอบกิจการ

จะไม่คิดค่าบริการในการฝากสินค้าเป็นเวลา 3 วัน (ช่วงเวลาดังกล่าวอาจเรียกได้ว่าช่วง Free time) แต่ในกรณีที่สินค้าจะต้องอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการเกินระยะเวลาดังกล่าวทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะทำการคิดค่าบริการในการรับฝากสินค้าจากผู้ใช้บริการตามอัตราที่กำหนดไว้

จากที่ได้กล่าวมาจะเห็นได้ว่าการที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้ทำการรับมอบสินค้าไว้ในความดูแลของตนแม้จะมิได้มีการทำสัญญากันในรูปแบบที่ชัดเจนแต่การที่ผู้ส่งของหรือผู้ขนส่ง(ในฐานะตัวแทนของผู้นำเข้าหรือส่งออก) ได้ทำการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือและผู้ประกอบกิจการได้รับสินค้านั้นไว้ในอารักขาของตนโดยผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นจะต้องทำการส่งมอบสินค้านั้นให้กับบุคคลตามที่ผู้ฝากสินค้าได้กำหนดไว้ เมื่อพิจารณาจากการให้บริการดังกล่าวแล้วจะเห็นได้ว่าการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นมีลักษณะเป็นการรับฝากทรัพย์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

อย่างไรก็ตามการที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือทำการเก็บรักษาสินค้าไว้นั้นเป็นการทำเพื่อประโยชน์ของกรมศุลกากรในการเรียกเก็บภาษีไม่ใช่เพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติของตน ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงไม่ใช่นายคลังสินค้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 770[80]

1.2 การให้บริการที่มีลักษณะเป็นการจ้างทำของ

พิจารณาจากบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องจ้างทำของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587-607 ในมาตรา 587 ได้ให้คำนิยามของสัญญาจ้างทำของไว้ว่า “อันว่าจ้างทำของนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้างตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”

---

[80]ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 770 อันว่านายคลังสินค้านั้น คือบุคคลผู้รับทำการเก็บสินค้าเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติของตน

ลักษณะของสัญญาจ้างทำของ คือ

1) เป็นสัญญาที่เกิดจากนิติสัมพันธ์ของบุคคล 2 ฝ่าย คือ ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง

2) วัตถุประสงค์แห่งสัญญาจ้างทำของ คือ การที่ผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ว่าจ้างจนเป็นผลสำเร็จ ผู้ว่าจ้างมิได้ต้องการเฉพาะแรงงานของผู้รับจ้างแต่เพียงอย่างเดียวดังเช่นนายจ้างต้องการจ้างลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน[81]

3) ผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จของการทำงานนั้น หมายถึงในสัญญาจ้างทำของนั้นผู้รับจ้างมิได้ทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้างโดยเปล่าประโยชน์หรือโดยปราศจากค่าตอบแทน เมื่อผู้รับจ้างทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้างแล้ว ก็จะรับสินจ้างเป็นการตอบแทน สัญญาจ้างทำของจึงเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทน และเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่คู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายต่างมีหน้าที่ตอบแทนซึ่งกันและกัน สินจ้างที่ต้องจ่ายโดยมากเป็นเงินตรา แต่จะตกลงจ่ายเป็นทรัพย์สินอย่างอื่นก็ได้ ดังนั้นจึงไม่มีสัญญาจ้างทำของแบบทำให้เปล่า

4) สัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาที่ไม่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือหรือต้องทำตามแบบ เนื่องจากกฎหมายไม่ได้กำหนดว่าต้องทำสัญญาในรูปแบบใด ดังนั้นสัญญาจ้างทำของจะสมบูรณ์ก็ต่อเมื่อมีคำเสนอและสนองถูกต้องตรงกัน และไม่ต้องมีพยานหลักฐานอย่างไร ก็สามารถฟ้องร้องบังคับคดีกันได้

5) ในการทำการงานที่ได้รับว่าจ้าง ผู้ว่าจ้างไม่มีอำนาจบังคับบัญชาเหนือผู้รับจ้างแต่อย่างใด ผู้รับจ้างมีอิสระในการทำงาน

6) สัญญาจ้างทำของไม่ใช่สัญญาเฉพาะตัว ผู้รับจ้างจะเอาการที่รับจ้างทั้งหมด หรือแบ่งการทำงานบางส่วนไปให้ผู้รับจ้างช่วงทำอีกต่อหนึ่งก็ได้ เว้นแต่สาระสำคัญแห่งสัญญานั้นจะอยู่ที่ความรู้ความสามารถของผู้รับจ้าง

ในการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้น โดยปกติแล้วผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือมักเข้าทำสัญญากับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเล หรือผู้จัดการขนส่งสินค้า(Freight Forwarder) โดยไม่ได้ทำ

---

[81] ไผทชิต เอกจริยกร,คำอธิบาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน , (กรุงเทพมหานคร, 2550), น.136.

สัญญาให้บริการกับผู้ส่งสินค้า หรือผู้รับสินค้าโดยตรง แต่อย่างไรก็ตามในการดำเนินการบางประเภทภายในสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นผู้ประกอบกิจการจะเรียกเก็บค่าดำเนินการจากผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้า โดยผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้าจะต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวให้กับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยตรง

โดยในกรณีที่เป็นสินค้านำเข้านั้น ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ จะเรียกเก็บค่าภาระในการให้บริการยกตู้สินค้าขึ้นยานพาหนะ (Lift on to truck/chassis) กับตู้สินค้าแบบ FCL เพื่อค่าอุปกรณ์ของท่าโดยเก็บตามจำนวนครั้งที่ยกและตามขนาดของตู้สินค้า หากเป็นการขนส่งด้วยตู้สินค้าแบบ LCL ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะเรียกเก็บค่าภาระในการบรรทุกสินค้าที่ทำการขนถ่ายออกจากตู้คอนเทนเนอร์แล้วขึ้นยานพาหนะของผู้รับสินค้า (Cargo Transferred to Truck) โดยคิดตามตันรายได้ (Revenue Ton)(น้ำหนักที่บริษัทขนส่งใช้คำนวณค่าขนส่งสินค้า)ของสินค้าซึ่งทำการบรรทุกขึ้นยานพาหนะ และค่าภาระในการยกขนสินค้าเข้าเก็บไว้ในสถานที่เก็บสินค้าและทำการยกขนสินค้าขึ้นรถบรรทุกของผู้รับสินค้าที่นำมารับสินค้าต่อไป(Cargo Transfer to Warehouse and delivered to truck) และในกรณีที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายสินค้าออกจากโรงพักสินค้าเพื่อรอการมารับมอบสินค้าแต่การส่งมอบไม่อาจดำเนินการได้เป็นเหตุให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือต้องนำสินค้ากลับเข้าไปเก็บไว้ในสถานที่เก็บสินค้าดังเดิม ในกรณีที่ต้องมีการขนสินค้าเข้าและออกจากที่เก็บสินค้าโดยเป็นเหตุเนื่องจากทางผู้รับสินค้าเช่นนี้ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะเรียกเก็บค่าภาระในการดำเนินการดังกล่าวจากผู้รับสินค้าด้วย

นอกจากที่กล่าวมาแล้วในการดำเนินการเกี่ยวกับตู้สินค้าแบบ FCL ที่ผู้รับสินค้าไม่ทำการรับมอบสินค้าภายในเวลาที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้กำหนดไว้และเป็นเหตุให้ผู้ประกอบกิจการต้องทำการเคลื่อนย้ายตำแหน่งของตู้สินค้านั้น เพื่อการจัดการระบบการวางตู้สินค้าให้เกิดความสะดวกในการดำเนินการภายในลานตู้สินค้า CY ในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าในแต่ละครั้งนั้นผู้รับสินค้าจะต้องรับภาระในค่าดำเนินการในการจัดเรียงตู้สินค้าใหม่ (Relocation Charge)ในการยกตู้สินค้าดังกล่าวด้วย รวมทั้งหากมีความจำเป็นที่จะต้องเคลื่อนย้ายตู้สินค้าเนื่องจากความต้องการของผู้รับสินค้าหรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพิ่มเติม ผู้รับสินค้าต้องรับค่าภาระในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าในกรณีพิเศษ (Extra Container Movement)

ดังกล่าวเช่นกัน ในการขนส่งสินค้าด้วยตู้สินค้าแบบ FCL นั้นเมื่อผู้รับสินค้านำตู้สินค้าไปเปิดยังสถานที่ประกอบการของผู้รับสินค้าแล้ว ผู้รับสินค้าจะต้องนำตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าวมาส่งมอบคืนให้กับทางสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ เมื่อตู้คอนเทนเนอร์มาถึงยังสถานีแล้ว ในการยกตู้คอนเทนเนอร์เปล่าที่นำมาคืนลงจากรถบรรทุกหรือรถพ่วง (truck/chassis) ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็จะคิดค่าภาระในการยกตู้สินค้าเปล่าที่นำมาคืน(Lift-off Charge-Empty Container Returned) จากผู้รับสินค้าเช่นกัน ทั้งนี้ในการยกตู้คอนเทนเนอร์นั้นค่าภาระในการดำเนินการจะแตกต่างกันไปตามขนาดของตู้คอนเทนเนอร์

ในกรณีการดำเนินการกับสินค้าส่งออก ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ จะคิดค่าภาระในการให้บริการบางประเภทจากผู้ส่งสินค้า(Shipper) ได้แก่ ค่าภาระในการยกตู้สินค้า FCL ลงจากยานพาหนะ (FCL Lift off), ค่าภาระในการยกขนสินค้าจากยานพาหนะมายังบริเวณที่จะทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าแบบ LCL โดยคิดค่าภาระตามขนาดของยานพาหนะที่บรรทุกสินค้ามา, ค่าภาระในการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า LCL, และค่าภาระในการยกขนตู้เปล่า เป็นต้น

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้จะเห็นได้ว่าการให้บริการบางอย่างของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ เช่นการยกขนสินค้าขึ้นและลงจากยานพาหนะของผู้ส่งหรือผู้รับสินค้า การบรรจุสินค้าเข้าตู้ และการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าในแต่ละครั้งนั้นจะมีการคิดค่าภาระในการดำเนินการและการให้บริการในลักษณะดังกล่าวเป็นการดำเนินการตามความต้องการของผู้ใช้บริการที่ต้องการให้เกิดผลสำเร็จในการดำเนินการนั้นๆ โดยในการดำเนินการในแต่ละขั้นตอนนั้นผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือสามารถดำเนินการได้อย่างอิสระตามวิธีการของตน และไม่ได้อยู่ภายใต้บังคับบัญชาหรือการควบคุมดูแลของผู้ใช้บริการแต่อย่างใด ดังนั้นจึงเห็นได้ว่า แม้จะไม่มีการทำสัญญาที่ชัดเจนเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างผู้ประกอบกิจการกับผู้ส่งหรือผู้รับสินค้า การที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือประกาศกำหนดอัตราค่าภาระซึ่งถือว่าเป็นการทำคำเสนอของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือแล้ว ดังนั้นการที่ผู้ใช้บริการใช้บริการของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือย่อมเป็นการสนองรับคำเสนอ และเมื่อพิจารณาจากความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือและผู้ใช้บริการของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในการให้บริการ

ลักษณะดังกล่าวแล้ว อาจกล่าวได้ว่าความผูกพันระหว่างทั้งสองฝ่ายทำให้เกิดสัญญาจ้างทำของตามความในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว

1.3การให้บริการในฐานะตัวแทนผู้ขนส่ง

พิจารณาจากบทบัญญัติจากบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 797-844 โดยมาตรา 797 ได้ให้คำนิยามของสัญญาตัวแทนไว้ คือ อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือ สัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าตัวการ และตกลงจะทำการดังนั้น

ลักษณะของสัญญาตัวแทน คือ

1) เป็นสัญญาที่เกิดจากนิติสัมพันธ์ของบุคคล 2 ฝ่าย คือ ตัวแทน และตัวการ

2) เป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ เนื่องจากเมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 797 นั้น การเป็นตัวแทนจะได้รับการแต่งตั้งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายก็ได้ และการเป็นตัวแทนยังอาจเกิดจากการที่ตัวการให้สัตยาบันตามมาตรา 823 [82] ดังนั้นการแต่งตั้งตัวแทนจะเลือกทำโดยวิธีใดก็ได้ โดยกฎหมายไม่ได้กำหนดว่าต้องทำเป็นหนังสือหรือต้องทำตามแบบแต่อย่างใด

3) วัตถุประสงค์แห่งสัญญาตัวแทน คือ การที่ตัวการให้อำนาจตัวแทนกระทำการกับบุคคลภายนอกแทนตัวการ

4) เป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทนหรือไม่ก็ได้ โดยผู้เป็นตัวแทนอาจจะเรียกเก็บค่าบำเหน็จในการเป็นตัวแทนหรือไม่ก็ได้ตามมาตรา 803 [83]

---

[82] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 823 บัญญัติว่า ถ้าตัวแทนกระทำการอันใดอันหนึ่งโดยปราศจากอำนาจก็ดี หรือทำนอกทำเหนือขอบอำนาจก็ดี ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันตัวการเว้นแต่ตัวการจะให้สัตยาบันแก่การนั้น

[83] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 803 บัญญัติว่า ตัวแทนไม่มีสิทธิจะได้รับบำเหน็จ เว้นแต่จะได้มีข้อตกลงกันไว้ในสัญญาว่ามีบำเหน็จ หรือทางการที่คู่สัญญาประพฤติต่อกันนั้นเป็นปริยายว่ามีบำเหน็จ หรือเคยเป็นธรรมเนียมมีบำเหน็จ

5) สัญญาตัวแทนเป็นสัญญาที่ต้องทำการเฉพาะตัว โดยสัญญาตัวแทนจะสิ้นสุดลงเมื่อตัวการถอนตัวแทน หรือตัวแทนบอกเลิกการเป็นตัวแทน หรือเมื่อตัวการหรือตัวแทนฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดตาย ตกเป็นผู้ไร้ความสามารถ หรือล้มละลาย

เนื่องจากในการให้บริการเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้น ผู้ที่เป็นคู่สัญญาโดยตรงกับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือมักเป็นสายการเดินเรือซึ่งเป็นผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า(Freight forwarder) และโดยทั่วไปแล้วผู้ส่งหรือผู้รับสินค้าจะไม่ใช่ผู้ที่ติดต่อทำสัญญากับทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยตรงแต่ผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้านั้นจะทำสัญญาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกับผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder) จากลักษณะการให้บริการเกี่ยวกับสินค้า ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือมีหน้าที่ต้องดูแลรักษาและดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าในช่วงเวลาหนึ่ง โดยสำหรับสินค้านำเข้าความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะเริ่มเมื่อได้รับสินค้านั้นจากผู้ขนส่ง และในกรณีสินค้าส่งออกความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้รับสินค้าไว้จากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ส่ง ดังนั้นในความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือกับผู้ส่งและผู้รับสินค้านั้น ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรืออยู่ในสถานะเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เนื่องจากผู้เป็นเจ้าของสินค้าไม่ได้มีนิติสัมพันธ์กับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยตรงแต่อย่างใด การที่สัญญารับขนของระหว่างประเทศเกิดขึ้นได้ก็เนื่องจากสัญญารับขนที่ได้ทำขึ้นระหว่างผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้ากับผู้ขนส่งระหว่างประเทศเท่านั้น

ทั้งนี้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยในปัจจุบันที่มีส่วนเกี่ยวข้องการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้น คือการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น เนื่องจากวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือของไทยนั้นก็เพื่อแบ่งเบาภาระในการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าของท่าเรือ โดยมีการขนส่งในทางถนนและทางรถไฟเป็นตัวเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกับสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ดังนั้นผู้

ขนส่งที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะเป็นตัวแทนได้นั้นอาจเป็นผู้ขนส่งทางทะเลหรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า(Freight forwarder)

อย่างไรก็ตามในประเทศไทยมีการถกเถียงกันว่าการขนส่งที่ผู้ขนส่งทางทะเลให้บริการขนส่งจากสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือมายังท่าเรือแล้วทำการขนส่งทางทะเลหรือขนส่งทางทะเลมาจากต่างประเทศแล้วรับขนทางรถยนต์หรือรถไฟจากท่าเรือเพื่อนำมาส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งที่สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ(ICD) จะเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือไม่ เพราะถ้าการขนส่งดังกล่าวเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ประกอบการขนส่งก็มีหน้าที่ในการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ด้วย ในเรื่องนี้มีการให้ความเห็นว่า หากมีการทำสัญญาเป็นการขนส่งรูปแบบเดียวแม้ในทางปฏิบัติจะมีการขนส่งหลายรูปแบบด้วยเพื่อการรับของหรือเพื่อส่งมอบของ เช่น ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลแต่ในทางปฏิบัติมีการขนส่งทางบก โดยรถบรรทุกไปรับของจากโรงงานของผู้ตราส่งเพื่อขนส่งของไปยังท่าเรือต้นทางหรือขนส่งทางรถบรรทุกจากท่าเรือปลายทางไปที่โรงพักสินค้าของท่าเรือซึ่งเป็นคลังสินค้าทัณฑ์บนเพื่อรอการดำเนินพิธีศุลกากรและส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งก็ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามความหมายของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 4 [84] ซึ่งถ้าพิจารณาดูจากมาตรา 4 วรรคสองในส่วนที่เกี่ยวกับคำจำกัดความของคำว่า “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ได้กำหนดว่า “การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” ก็มีความหมายไปในทำนองดังกล่าว

---

[84] พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 4 บัญญัติว่า “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการจนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

โดยศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร ได้มีความเห็นว่า การที่ผู้ขนส่งทางทะเลต่างประเทศที่มักจะให้บริการขนส่งของจากท่าเรือแหลมฉบังมายัง ICD หรือที่เรียกว่าท่าเรือบกนั้น จะถือว่าเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอันเข้าข่ายที่จะต้องมาจดทะเบียนหรือจดแจ้งกับกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วยหรือไม่นั้น แนวทางที่ใช้ในการพิจารณาคงต้องดูจากสัญญาหรือเอกสารอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมักเป็นใบตราส่งว่ามีการระบุถึงจุดหรือสถานที่ที่มีการรับมอบของและส่งมอบของว่าเป็นสถานที่ใด หากผู้ขนส่งทางทะเลตกลงรับขนของโดยระบุจากท่าเรือถึงท่าเรือ (port to port) เช่น ท่าเรือที่ประเทศญี่ปุ่นมายังท่าเรือแหลมฉบัง แม้ให้บริการขนส่งถึง ICD ที่ลาดกระบัง การขนส่งดังกล่าวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเข้าลักษณะตามที่วรรคสองของมาตรา4 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกำหนดไว้ แต่หากมีการระบุในใบตราส่งว่าสถานที่รับมอบและส่งมอบ (place to place) ไม่ใช่ที่ท่าเรือ เช่น ระบุว่าสถานที่รับมอบของเป็นโรงงานของผู้ผลิตที่ต่างประเทศและสถานที่ส่งมอบเป็นที่ ICD ที่ลาดกระบังก็จะเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือแม้จะเป็นการระบุสถานที่ต้นทางเป็นท่าเรือส่วนสถานที่ปลายทางไม่ใช่ที่ท่าเรือ (port to place) เช่น เป็น ICD ที่ลาดกระบังก็จะเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ[85]

ในการพิจารณาว่าการขนส่งใดเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือไม่นั้น แม้จะพิจารณาจากสัญญา แต่การพิจารณาเช่นนั้นเพียงอย่างเดียวอาจเป็นช่องทางหลีกเลี่ยงออกไปจากหลักเกณฑ์ของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ ดังนั้นจึงมีผู้เสนอว่า ระยะทาง (distance) ที่จะเชื่อมต่อกันระหว่างการขนส่งทั้งสองรูปแบบนั้น หรือลักษณะประกอบอย่างอื่นที่สามารถบ่งชี้ได้ อาจจำเป็นที่จะต้องนำมาพิจารณาด้วย ตัวอย่างเช่น ในการขนส่งทางอากาศซึ่งถือเกณฑ์การเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังหรือมาจากท่าอากาศยานที่ใกล้ที่สุดกับจุดที่รับมอบหรือสุดส่งมอบจะเป็นตัวชี้ว่า เป็นเพียงบริการลำเลียง (feeder traffic) เท่านั้นหรือการบริการส่งพัสดุของรถไฟซึ่งการ

---

[85] ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอนคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550), น.31-33.

ขนส่งที่ใช้เพื่อการรับมอบหรือส่งมอบของ (pick-up and delivery operations) ตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว มักจะมีลักษณะ 2 ประการ คือ จะเป็นการดำเนินการภายในท้องถิ่นเดียวกัน (local) และส่วนมากจะเป็นกรณีที่ไม่สามารถจะใช้รูปแบบการขนส่งอื่นมาทดแทนได้[86] นอกจากนี้ยังมีปัญหาที่น่าพิจารณาว่า หากเป็นการขนส่งทางรถยนต์และทางรถไฟจะถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือไม่ ซึ่งคำว่า “รูปแบบ” ซึ่งตรงกับภาษาอังกฤษว่า “mode” รูปแบบการขนส่ง เช่น รถยนต์ รถไฟ เครื่องบินและเรือ เป็นต้น ดังนั้นเมื่อการขนส่งทางรถยนต์เป็นหนึ่งรูปแบบ และการขนส่งทางรถไฟเป็นอีกหนึ่งรูปแบบ เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ให้บริการภายใต้สัญญาฉบับเดียวกัน การขนส่งดังกล่าวอาจถือได้ว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเช่นกัน

เมื่อได้พิจารณาถึงลักษณะการขนส่งที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นจะเห็นได้ว่าการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ให้บริการต่อเนื่องจากผู้ขนส่งทางทะเลและผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยอยู่ในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าว เนื่องจากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่ใช่คู่สัญญาโดยตรงกับผู้ใช้บริการ ทั้งนี้ในการจะพิจารณาว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งทางทะเลหรือผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะต้องพิจารณาจากสัญญาที่ผู้ขนส่งทำกับผู้ใช้บริการว่าสัญญาหรือเอกสารอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมักเป็นใบตราส่งนั้นมีการระบุถึงจุดหรือสถานที่มีการรับมอบของและส่งมอบของว่าเป็นสถานที่ใด หากผู้ขนส่งทางทะเลตกลงรับขนของโดยระบุทำการขนส่งจากท่าเรือถึงท่าเรือ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็จะอยู่ในฐานะตัวแทนผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล แต่หากสัญญาหรือหลักฐานแห่งสัญญารับขนของระบุสถานที่ในการรับหรือส่งมอบสินค้าเป็นสถานีบรรจุและตรวจสินค้านอกท่าเรือ เช่น ICD ลาดกระบัง ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็จะอยู่ในฐานะตัวแทนผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

---

[86] ประมวล จันทร์ชีวะ, การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) หลักการและแนวทางการทำความเข้าใจ พ.ร.บ. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548, (กรุงเทพมหานคร:คณะอนุกรรมการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง สมาคมประกันวินาศภัย, 2550) น.7- 9.

2. ความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

เมื่อประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรืออีกทั้งในปัจจุบันยังไม่ปรากฏคำพิพากษาที่วินิจฉัยและกำหนดเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไว้แต่อย่างใด ดังนั้นในการพิจารณาถึงความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงจำต้องพิจารณาตามลักษณะการให้บริการของผู้ประกอบกิจการตามที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อที่ผ่านมา กล่าวคือ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องมีความรับผิดในฐานะผู้รับจ้างทำของเมื่อความเสียหายเกิดจากการยกขนตู้สินค้า การยกขนสินค้า การบรรทุกขนถ่ายและบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า และมีความรับผิดในฐานะผู้รับฝากสินค้าในการให้บริการที่มีลักษณะเป็นการรับฝากทรัพย์ และความรับผิดในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง ดังนี้

2.1ความรับผิดในฐานะผู้รับจ้างทำของ

เมื่อพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องความรับผิดของผู้รับจ้างทำของที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือมีหลักเกณฑ์ดังนี้

1) ผู้รับจ้างมีหน้าที่ทำงานที่รับจ้างให้เสร็จภายในเวลาที่กำหนดตามสัญญาหรือภายในเวลาอันสมควร

จากหน้าที่ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องดำเนินการในการยกขนตู้สินค้า สินค้า และบรรจุสินค้าเข้าตู้ให้เสร็จภายในเวลาที่ได้ตกลงกันไว้กับผู้ใช้บริการหรือในกรณีที่ไม่มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนการดำเนินการดังกล่าวก็ต้องทำให้เสร็จภายในเวลาที่เหมาะสมอันควรคาดหมายได้ หากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่เริ่มทำงานในเวลาที่เหมาะสม และหากผู้ประกอบกิจการไม่สามารถดำเนินการดังกล่าวได้ ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นจากความล่าช้าดังกล่าว ผู้ใช้บริการสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากการนั้นได้หรืออาจลดสินจ้างลง ทั้งนี้ต้องไม่ปรากฏว่าการไม่สามารถ

ดำเนินการได้นั้นเป็นเหตุจากความผิดของผู้ใช้บริการเอง แต่หากผู้ใช้บริการรับมอบการที่ได้ทำนั้นโดยมิได้อิดเอื้อน ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็ไม่ต้องรับผิดเพื่อการส่งมอบชักช้าดังกล่าว

2) ผู้รับจ้างต้องเป็นผู้จัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆในการทำงาน

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 588 ได้กำหนดไว้ว่าในสัญญาจ้างทำของนั้นเครื่องมือต่างๆสำหรับในทำการงานให้สำเร็จนั้นผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหา ดังนั้นในการดำเนินงานต่างๆของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่า ทางผู้ประกอบกิจการต้องเป็นผู้จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์ที่เหมาะสมในการดำเนินงาน ไม่ว่าจะเป็นรถยกสินค้า หรือรถยกตู้คอนเทนเนอร์ ที่นำมาใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้านั้นจะต้องมีความเหมาะสมกับการงานที่ทำ หากเกิดความเสียหายแก่การงานที่รับจ้างเนื่องจากเครื่องมือในการดำเนินงาน ผู้ประกอบกิจการจะต้องรับผิดในความเสียหายดังกล่าวโดยถือว่าเป็นการทำผิดสัญญาจ้างทำของ

3) ผู้รับจ้างจำต้องยอมให้ผู้ว่าจ้างหรือตัวแทนของผู้ว่าจ้างตรวจตราการงานได้ตลอดเวลาที่ทำอยู่นั้นเป็นกรณีที่กฎหมายให้สิทธิแก่ผู้ว่าจ้างที่จะทำการตรวจตราการทำงานของผู้รับจ้าง

อย่างไรก็ตามการตรวจตราการงานนั้น ผู้ว่าจ้างหรือตัวแทนคงมีเพียงสิทธิตรวจดูเท่านั้น ทั้งนี้ไม่มีสิทธิที่จะสั่งหรือไปบังคับให้ผู้รับจ้างต้องทำเช่นนั้นเช่นนี้ได้ ดังเช่นนายจ้างมีสิทธิสั่งลูกจ้างให้ทำได้ในสัญญาจ้างแรงงาน เพราะในสัญญาจ้างทำของตามปกตินั้น ผู้รับจ้างไม่ต้องทำการงานภายใต้บังคับบัญชาของผู้ว่าจ้าง ผู้ว่าจ้างมีเพียงสิทธิจะชี้แจงแนะนำให้ผู้รับจ้างทำตามข้อสัญญาเท่านั้น[87] ดังนั้นในการดำเนินงานของผู้ประกอบกิจการท่าที่มีลักษณะเป็นการจ้างทำของนั้นผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือต้องยินยอมให้ผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างตนสามารถทำการตรวจตราการดำเนินงานได้

4) ผู้รับจ้างต้องรับผิดในการงานที่ผู้รับจ้างได้เอาไปให้ผู้รับจ้างช่วงทำในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น

---

[87] *เพิ่งอ้าง* , น. 172.

ในการดำเนินงานที่รับว่าจ้างนั้นผู้รับจ้างจะเอาการงานที่รับจ้างทั้งหมดหรือบางส่วนไปให้ผู้รับจ้างช่วงอีกทอดหนึ่งก็ได้ แต่ผู้รับจ้างคงต้องรับผิดเพื่อความประพฤติหรือความผิดอย่างใดๆของผู้รับจ้างช่วง เนื่องจากในการดำเนินงานภายในสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นในการให้บริการบางอย่างทางผู้ประกอบกิจการจะไม่ดำเนินการด้วยตนเองหรือไม่มีลูกจ้างในลักษณะที่เป็นลูกจ้างประจำแต่จะใช้บริการของผู้ประกอบกิจการประเภทนั้นจากภายนอกเข้ามาดำเนินงานเกี่ยวกับสินค้าแทนตน เช่นการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า การขนถ่าย ยกขนสินค้าจากยานพาหนะของผู้ส่งมาไว้ในสถานเก็บสินค้าเพื่อรอการบรรจุเข้าตู้สินค้า หรือการยกขนสินค้านำเข้าจากสถานที่เก็บสินค้าขึ้นยานพาหนะของผู้รับสินค้า การดำเนินการดังกล่าวผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือมักจ้างบุคคลภายนอกที่รับให้บริการยกขน (Stevedore) หรือที่เรียกว่าจ้าง out-source ดังนั้นแม้ความเสียหายหรือความล่าช้าในการบริการแก่สินค้าเกิดจากการกระทำของบุคคลดังกล่าวผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือย่อมต้องรับผิดในความเสียหายดังกล่าวต่อผู้ใช้บริการด้วย

5) ในสัญญาจ้างทำของที่มีการส่งมอบชักช้าหรือเกิดความชำรุดบกพร่อง หากผู้ว่าจ้างยอมรับการงานนั้นโดยมิได้อิดเอื้อนหรือแสดงออกชัดหรือโดยปริยาย ผู้รับจ้างก็มิต้องรับผิดเว้นแต่ความชำรุดบกพร่องนั้นจะไม่พึงพบในขณะเมื่อรับมอบ หรือผู้รับจ้างได้ปิดบังความเสียหายนั้นเสีย ดังนั้นหากเกิดความเสียหายแก่สินค้าโดยการกระทำของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ผู้ใช้บริการจะสามารถเรียกร้องให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือรับผิดได้ก็ต่อเมื่อได้แสดงออกว่าตนไม่ต้องการรับสินค้าที่เสียหายนั้นในทันทีที่ได้พบความชำรุดบกพร่อง หากผู้ใช้บริการรับสินค้าไปโดยมิได้กระทำการดังกล่าว ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายดังกล่าว เว้นแต่ความชำรุดบกพร่องนั้นจะไม่ปรากฏในขณะที่รับมอบสินค้า เช่น กรณีสินค้าบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์แบบ FCL และสินค้าภายในตู้เสียหายแต่สภาพตู้คอนเทนเนอร์นั้นไม่มีความเสียหายแต่อย่างใด

6) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 600 ได้กำหนดว่า ถ้ามิได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญา ผู้รับจ้างจะต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่อง เพียงที่ปรากฏขึ้นภายในหนึ่งปีนับแต่วันส่งมอบและในมาตรา 601 ได้กำหนดอายุความในการฟ้องร้องผู้รับจ้างสำหรับความชำรุดบกพร่องในตัวทรัพย์ กำหนดให้มีระยะเวลา 1 ปีนับแต่วันที่ความชำรุดบกพร่องปรากฏขึ้น

จากบทบัญญัติดังกล่าวเป็นเรื่องความรับผิดของผู้รับจ้างทำของเพื่อความชำรุดบกพร่องในเนื้องานที่รับจ้างทำของ อันเป็นเรื่องเกี่ยวกับการสร้าง ทำ ต่อเติม ปรับปรุงวัตถุอย่างใดอย่างหนึ่ง ถ้างานนั้นเป็นงานที่ผู้รับจ้างทำของต้องทำการบางอย่างให้แก่ผู้ว่าจ้าง อันมิได้เข้าลักษณะเป็นการสร้าง ทำ ต่อเติม ปรับปรุงวัตถุอย่างใดอย่างหนึ่งดังกล่าว ถ้าผู้รับจ้างทำงานอย่างบกพร่อง ผู้รับจ้างก็ต้องรับผิดต่อผู้ว่าจ้าง[88] ดังนั้นการดำเนินการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ยกขนสินค้า และเคลื่อนย้ายตู้สินค้า จึงไม่อยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ดังกล่าว ซึ่งหมายความว่าในกรณีที่มีการดำเนินงานบกพร่องเป็นเหตุให้สินค้าสูญหายเสียหาย ส่งมอบชักช้าหรือบรรจุสินค้าไม่ครบตามที่ได้ตกลงไว้ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการในกรณีผิดสัญญา ซึ่งมีอายุความ 10 ปีตามหลักทั่วไป

7) ในสัญญาจ้างทำของหากผู้ว่าจ้างต้องการใช้สิทธิเรียกร้องโดยการฟ้องร้องผู้รับจ้างทำของในกรณีผิดสัญญาผู้ว่าจ้างมีภาระในการพิสูจน์ความรับผิดของผู้รับจ้างว่าการกระทำการของผู้รับจ้างเป็นการผิดสัญญาอย่างไร ดังนั้นเมื่อผู้ใช้บริการต้องการเรียกร้องให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือรับผิดในความเสียหายหรือส่งมอบชักช้าซึ่งเป็นเกิดจากให้บริการบรรจุสินค้า ยกขนเคลื่อนย้ายสินค้าหรือตู้สินค้าผู้ใช้บริการจะต้องเป็นผู้พิสูจน์ความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

2.2 **ความรับผิดในฐานะผู้รับฝากทรัพย์**

จากที่ได้พิจารณามาในข้างต้นแล้วว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นมีสถานภาพทางกฎหมายในฐานะผู้รับฝากทรัพย์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อย่างไรก็ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 659 มีการแบ่งระดับการใช้ความระมัดระวังในการดูแลรักษาทรัพย์ที่รับฝากของผู้รับฝากว่าจะต้องใช้มากน้อยเพียงใด โดยแบ่งได้เป็น 3 กรณีกล่าวคือ กรณีรับฝากทรัพย์แบบไม่มีบำเหน็จ กรณีรับฝากมีบำเหน็จค่าฝากและกรณีผู้รับฝากเป็นผู้มีวิชาชีพเฉพาะกิจการค้าขายหรืออาชีวะ ทั้งนี้ในการพิจารณาว่าผู้รับฝากต้องรับผิด

---

[88] *เพิ่งอ้าง* , น. 193.

หรือไม่ถ้าทรัพย์ที่รับฝากเสียหายนั้นจะต้องทำการพิจารณาว่า การรับฝากนั้นเป็นการรับฝากแบบใดตามมาตรา 659 เพราะแต่ละแบบมีระดับการดูแลรักษาทรัพย์ที่แตกต่างกัน กล่าวคือกรณีรับฝากไม่มีบำเหน็จนั้น ผู้รับฝากต้องใช้ความระมัดระวังสงวนทรัพย์เหมือนเช่นเคยประพฤติในกิจการของตนเอง ซึ่งถือเป็นระดับการใช้ความระมัดระวังในการดูแลรักษาทรัพย์ที่น้อยที่สุด ในกรณีรับฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จค่าฝาก ผู้รับฝากต้องใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเพื่อสงวนทรัพย์สินนั้นเหมือนเช่นวิญญูชนจะพึงประพฤติโดยพฤติการณ์ดังกล่าว รวมทั้งต้องใช้ฝีมือเป็นพิเศษเฉพาะการในที่จะพึงใช้ฝีมือเช่นนั้นด้วย ส่วนกรณีผู้รับฝากเป็นผู้มีวิชาชีพเฉพาะกิจการค้าขายหรืออาชีวะต้องใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาจะต้องใช้และสมควรจะต้องใช้ในกิจการค้าขายหรืออาชีวะอย่างนั้น

การที่กฎหมายได้กำหนดระดับความระมัดระวังสงวนทรัพย์ที่รับฝากเช่นนี้ ย่อมเป็นที่เห็นได้ชัดว่า หากทรัพย์ที่รับฝากเกิดการสูญหายหรือบุบสลายและผู้รับฝากพิสูจน์ได้ว่าผู้รับฝากได้ใช้ความระมัดระวังระดับในที่กฎหมายกำหนดแล้ว ย่อมจะทำให้ผู้รับฝากไม่ต้องรับผิดในการที่ทรัพย์นั้นได้สูญหายหรือบุบสลายแต่อย่างใด

เมื่อได้พิจารณาแล้วว่าการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในส่วนที่เป็นการรับฝากทรัพย์ไว้ดูแลชั่วคราวเพื่อรอการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าหรือเพื่อรอการส่งมอบตู้สินค้าให้แก่ผู้ขนส่งต่อไป และการรับฝากสินค้าไว้เพื่อที่จะรอการตรวจปล่อยของศุลกากรและการมารับมอบสินค้าจากผู้มีสิทธิรับสินค้า มีลักษณะเป็นการรับฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จ เนื่องจากในการรับฝากทรัพย์ไว้ในความดูแลนั้นแม้จะไม่มีการคิดค่าภาระในการรับฝากในช่วงระยะเวลาหนึ่ง(3วันสำหรับสินค้าทั่วไปและ 1 วันสำหรับสินค้าอันตราย) แต่หากฝากเกินช่วงเวลาดังกล่าวทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะคิดค่าธรรมเนียมในการรักษาทรัพย์นั้นไว้ในความดูแลโดยพฤติการณ์พึงคาดหมายได้ว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือรับฝากทรัพย์โดยมีค่าบำเหน็จ นอกจากนั้นการประกอบกิจการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นมีลักษณะเป็นการประกอบกิจการทางการค้าในการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าซึ่งการรับฝากสินค้าไว้ในอารักขานั้นถือเป็นการให้บริการที่สำคัญส่วนหนึ่งเพราะนอกจากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะเก็บรักษาสินค้าไว้เพื่อดำเนินการทางศุลกากรแล้ว ในบางกรณีที่ผู้รับ

สินค้าไม่สามารถรับสินค้าได้ภายในทันทีหลังจากสินค้าได้ผ่านการดำเนินการทางศุลกากรแล้ว ผู้รับสินค้าอาจทำการฝากสินค้าไว้ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้าต่อไปอีกระยะหนึ่ง โดยในการเก็บรักษาสินค้าไว้กับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นย่อมเป็นที่คาดหมายได้ว่าสินค้าดังกล่าวจะได้รับการดูแลรักษาให้ปลอดภัยจนกว่าผู้รับสินค้าจะรับสินค้าไป ทั้งนี้ผู้ประกอบกิจการย่อมต้องมีสถานที่ซึ่งเหมาะสมกับการเก็บรักษาสินค้าแต่ละประเภททั้งในส่วนที่เป็นโรงพักสินค้าสำหรับสินค้าซึ่งนำออกจากตู้คอนเทนเนอร์แล้ว และในสวนของลานพักสินค้าสำหรับสินค้าซึ่งสามารถเก็บรักษาได้ในบริเวณลานพักสินค้าหรือสินค้าในตู้สินค้าแบบเต็มตู้ซึ่งจะไม่ทำการเปิดตู้ ณ สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือประกอบกับการประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นจะต้องมีการขออนุญาตจากกรมศุลกากรในการประกอบกิจการโดยผู้ประกอบกิจการจะต้องให้บริการและปฏิบัติตามเงื่อนไขซึ่งได้กำหนดไว้อันรวมถึงเงื่อนไขเกี่ยวกับสถานที่และความปลอดภัยในการให้บริการด้วย ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงมีลักษณะเป็นผู้รับฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จ

อย่างไรก็ตามแม้ในปัจจุบันจะยังไม่ปรากฏคำพิพากษาซึ่งกำหนดสถานภาพทางกฎหมายของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยตรง แต่กรณีดังกล่าวอาจเทียบเคียงได้กับการให้บริการของผู้ประกอบการรับฝากสินค้าในบริเวณท่าเรือ ตามคำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง คดีหมายเลขแดงที่ กค.1/2551 ซึ่งในคดีดังกล่าวปรากฏข้อเท็จจริงว่า จำเลยได้รับฝากสินค้าเหล็กม้วนจากบริษัทสยามบุณฑริกซึ่งเป็นผู้ซื้อสินค้าดังกล่าวจากบริษัทโตกุโฮ จำกัดและบริษัทนิปปอบ สตีล เทรดดิ้งจำกัด ซึ่งได้ทำประกันภัยสินค้าไว้กับโจทก์และได้โอนสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้ซื้อ ปรากฏว่าเมื่อผู้ซื้อไปขอรับสินค้าเหล็กม้วนที่ฝากไว้กับจำเลย สินค้าจำนวนมากเสียหาย เปียกนำ ปนเปื้อนโคลนและขึ้นสนิม โจทก์ในฐานะผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้ซื้อแล้วจึงรับช่วงสิทธิของเจ้าของสินค้ามาเรียกร้องให้จำเลยชำระค่าเสียหาย ในคดีนี้จำเลยอ้างว่าไม่ต้องรับผิดตามฟ้องเนื่องจากน้ำท่วมคลังสินค้าจำเลยเป็นเหตุสุดวิสัยเนื่องจากเกิดพายุดีเปรสชั่นทำให้ฝนตกหนักปริมาณน้ำฝนมากจนท่อระบายน้ำระบายน้ำไม่ทัน ศาลในคดีนี้ได้วินิจฉัยว่าแม้อุทกภัยที่เกิดขึ้นทำให้น้ำท่วมคลังสินค้าของจำเลยจะถือเป็นเหตุด่วนสาธารณภัยแต่เหตุดังกล่าวไม่ใช่เหตุสุดวิสัย เนื่องจากตาม

ข้อเท็จจริงจำเลยไม่ได้เก็บสินค้าไว้ในคลังสินค้าทั้งหมด สินค้าเหล็กม้วนพิพาทหากเปียกน้ำจะเป็นสนิมแต่จำเลยกลับวางสินค้าบางส่วนไว้กลางแจ้ง แม้มีผ้าใบคลุมก็ถือว่าจำเลยไม่ได้ใช้ความระมัดระวังในการจัดเก็บสินค้า อีกทั้งคลังสินค้าของจำเลยตั้งติดริมทะเลเมื่อฝนตกหนักติดต่อกันหลายวันจำเลยในฐานะผู้รับฝากสินค้าเหล็กม้วนพิพาทจึงอาจคาดหมายได้ว่าน้ำอาจท่วมคลังสินค้าจำเลยได้ ในช่วงเวลาดังกล่าวฝนตกต่อเนื่องกันนาน 1 สัปดาห์หากจำเลยในฐานะผู้รับฝากสินค้าใช้ความระมัดระวังไม่ประมาทป้องกันความเสียหายโดยนำสินค้าเข้าเก็บไว้ในคลังสินค้าย่อมป้องกันและบรรเทาความเสียหายได้ง่ายและได้ผลกว่าวางสินค้าไว้ที่ลานกลางแจ้ง แต่จำเลยไม่ได้ใช้ความระมัดระวังป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าเหล็กม้วนพิพาทตามสมควรอันพึงคาดหมายได้สำหรับผู้ประกอบวิชาชีพรับฝากสินค้า ที่จำเลยอ้างว่าน้ำท่วมเป็นเหตุสุดวิสัยจำเลยไม่อาจป้องกันได้จึงรับฟังไม่ขึ้นจำเลยจึงต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหาย

เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าแม้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าในหลายลักษณะแต่ในส่วนของการทำหน้าที่รับฝากสินค้านั้นผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือน่าจะมีระดับความระมัดระวังในการสงวนรักษาทรัพย์ซึ่งรับฝากไว้เช่นเดียวกับผู้รับฝากสินค้าในกรณีดังกล่าวซึ่งศาลเห็นว่าเป็นผู้ประกอบวิชาชีพรับฝากสินค้า

ทั้งนี้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดให้ผู้รับฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จซึ่งเป็นผู้มีวิชาชีพเฉพาะกิจการค้าขายหรืออาชีวะและความรับผิดในส่วนที่อาจเกี่ยวข้องกับการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ดังนี้

1) ผู้รับฝากทรัพย์มีหน้าที่ในการดูแลสิ่งของที่รับฝากไว้ โดยจะต้องใช้ความระมัดระวังและฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาจะต้องใช้ในกิจการค้าขายหรืออาชีวะอย่างนั้นเพื่อสงวนรักษาทรัพย์ที่รับฝากตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 659 วรรค 3 หมายความว่าขนาด

แห่งการสงวนย่อมจะสูงขึ้นไปอีก กล่าวคือ อยู่ในระดับของบุคคลที่ประกอบอาชีพเพื่อการนั้นซึ่งตามธรรมดาเขาปฏิบัติกัน[89]

ดังนั้นผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในฐานะผู้รับฝากทรัพย์จึงมีหน้าที่ในการดูแลสินค้าที่มีการรับฝาก ซึ่งถ้าหากมีความเสียหายเกิดขึ้นกับสินค้าที่รับฝาก ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นในขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลรักษาของตน โดยจะต้องใช้ความระมัดระวังในระดับของบุคคลที่ประกอบอาชีพเพื่อการนั้นซึ่งตามธรรมดาเขาปฏิบัติกัน ดังนั้นในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สินค้าในขณะอยู่ในสถานที่เก็บสินค้า หรือลานพักสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นผู้ประกอบกิจการจะต้องรับผิด เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือของบุคคลที่ประกอบอาชีพเพื่อการนั้นซึ่งตามธรรมดาเขาปฏิบัติกันผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายดังกล่าว ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงลักษณะความเหมาะสมและประเภทของสินค้าซึ่งทำการรับฝากไว้ในแต่ละกรณีด้วย

(2) ผู้รับฝากทรัพย์มีหน้าที่คืนทรัพย์ที่ฝากไว้นั้น โดยถ้าได้มีการตกลงกันในเรื่องระยะเวลากันไว้ว่าจะคืนทรัพย์เมื่อใด ผู้รับฝากทรัพย์จะคืนทรัพย์ก่อนถึงเวลาที่กำหนดไว้ไม่ได้ เว้นแต่มีเหตุจำเป็นอันมิอาจก้าวล่วงได้ ตามมาตรา 662 [90] หรือแม้จะมีกำหนดระยะเวลาในการเรียกคืนทรัพย์ที่ฝากกันไว้ แต่ผู้ฝากทรัพย์ต้องการก็สามารถเรียกคืนทรัพย์ที่ฝากเมื่อใดก็ได้ โดยในการคืนทรัพย์ที่ฝากนั้นจะต้องคืนแก่ผู้ฝากทรัพย์ หรือคืนแก่บุคคลที่ผู้ฝากระบุไว้ว่าให้คืน หรือคืนตามคำสั่งของผู้ฝาก

---

[89] จิ๊ด เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย ยืม ฝากทรัพย์, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2531), น.117.

[90] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 662 บัญญัติว่า ถ้าได้กำหนดเวลากันไว้ว่าจะพึงคืนทรัพย์สินซึ่งฝากนั้นเมื่อไร ท่านว่าผู้รับฝากไม่มีสิทธิจะคืนทรัพย์สินก่อนถึงเวลากำหนด เว้นแต่ในเหตุจำเป็นอันไม่อาจก้าวล่วงเสียได้

ดังนั้นเมื่อผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรืออยู่ในฐานะผู้รับฝากทรัพย์ก็มีหน้าที่ต้องกระทำตามบทบัญญัติดังกล่าว โดยการคืนสินค้าในการบริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นอาจหมายถึง การส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อทำการขนส่งต่อไปในกรณีที่เป็นสินค้าส่งออกในฐานะ ผู้ที่ผู้ฝากระบุว่าต้องคืนทรัพย์สินหรือคืนตามคำสั่งของผู้ฝากหรือหมายถึงการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ที่มีสิทธิรับสินค้าในฐานะผู้ฝากสินค้า ทั้งนี้เนื่องจากในการคิดค่าภาระสำหรับสินค้าส่งออกนั้นทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะคิดค่าบริการในการรับฝากจากผู้ส่งสินค้าไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ผู้จัดการการขนส่งสินค้า(Freight Forwarder) หรือทางสายการเดินเรือเป็นผู้ส่งซึ่งดำเนินการแทนผู้ส่งออกสินค้า และหากเป็นสินค้านำเข้าแล้วทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะคิดค่าภาระในการรับฝากสินค้าจากผู้รับสินค้า จึงต้องถือว่าบุคคลดังกล่าวเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญาฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จ

3) ขอบเขตระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิดของผู้รับฝากทรัพย์นั้น กฎหมายลักษณะฝากทรัพย์มิได้บัญญัติไว้โดยตรง แต่เมื่อพิจารณาจากหลักกฎหมายในเรื่องฝากทรัพย์แล้วเห็นได้ว้า ขอบเขตความรับผิดของผู้รับฝากทรัพย์นั้นจะเริ่มตั้งแต่ผู้รับฝากทรัพย์ได้รับทรัพย์นั้นไว้ในความครอบครองดูแล และสิ้นสุดลงเมื่อได้มีการส่งมอบทรัพย์นั้นคืนแก่ผู้ฝาก ดังนั้นผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในฐานะของผู้รับฝากทรัพย์ก็มีความรับผิดตั้งแต่ที่ได้รับสินค้าไว้ในความดูแลของตนจนถึงเวลาที่ได้ทำการส่งมอบสินค้านั้นให้แก่ผู้ขนส่งสินค้าส่งออก หรือผู้มีสิทธิรับสินค้านำเข้า

4) ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับฝากทรัพย์ในการเก็บรักษาทรัพย์นั้นไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยตรง ดังนั้นผู้รับฝากทรัพย์เพียงแต่พิสูจน์ว่า ตนได้ใช้ความระมัดระวังในการดูแลรักษาทรัพย์ตามระดับแห่งสถานะของผู้รับฝากทรัพย์นั้นก็เพียงพอแล้ว ผู้รับฝากทรัพย์จะไม่ต้องรับผิด เว้นแต่ว่าความเสียหายในทรัพย์ นั้นเกิดจากผู้รับฝากทรัพย์ หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้รับฝากทรัพย์

ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในฐานะผู้รับฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จซึ่งเป็นผู้มีวิชาชีพเฉพาะกิจการค้าขายหรืออาชีวะ จึงมีข้อยกเว้นความรับผิดคือ การที่สามารถพิสูจน์ไว้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังและฝีมือในการรักษาทรัพย์นั้นในระดับที่บุคคลซึ่ง

ประกอบอาชีพเพื่อการนั้นซึ่งตามธรรมดาเขาปฏิบัติกัน แต่อย่างไรก็ตามหากความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ตัวแทน หรือลูกจ้างของตน ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น

5) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 670 กำหนดว่า ผู้รับฝากชอบที่ยึดหน่วงทรัพย์สินที่ฝากนั้นไว้ได้ จนกว่าจะได้รับเงินบรรดาที่ค้างชำระแก่ตนเกี่ยวด้วยการฝากทรัพย์นั้น ดังนั้นผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงมีสิทธิในการยึดหน่วงสินค้าที่อยู่ในความดูแลของตนไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าภาระในการรับฝากสินค้าจากผู้ใช้บริการได้ ซึ่งโดยปกติแล้วผู้ใช้บริการจะสามารถรับสินค้าของตนได้ก็ต่อเมื่อได้ดำเนินการชำระค่าภาระทั้งหมดแก่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงจะสามารถนำสินค้าออกจากบริเวณสถานีได้

6) อายุความในการฟ้องร้องตามสัญญาฝากทรัพย์นั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 671[91] ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการฟ้องร้องกรณีที่เป็นการฟ้องเรียกให้ชำระเงินบำเหน็จค่าฝากทรัพย์ และกรณีเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่สินค้าเสียหายกำหนดระยะเวลา 6 เดือนนับแต่วันที่สัญญาสิ้นสุดลง

ดังนั้นในการฟ้องร้องผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่สินค้าที่ฝากไว้เกิดความเสียหายระหว่างอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ผู้ใช้บริการจะต้องฟ้องร้องภายใน 6 เดือนนับแต่วันที่สัญญาสิ้นสุด ซึ่งหมายถึงวันที่มีการคืนทรัพย์ที่ฝากไว้ แต่หากผู้ใช้บริการใช้สิทธิในการเรียกร้องให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือคืนสินค้าในฐานะที่ผู้ใช้บริการนั้นเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ เช่นในกรณีที่สินค้าสูญหายและผู้ใช้บริการเรียกร้องให้ทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือคืนสินค้าดังกล่าวให้แก่ตนการฟ้องร้องนั้นจะไม่อยู่

---

[91] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 671 บัญญัติว่า ในข้อความรับผิดเพื่อใช้เงินบำเหน็จค่าฝากทรัพย์ก็ดี ชดใช้เงินค่าใช้จ่ายก็ดี ใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการฝากทรัพย์ก็ดีท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นเวลาหกเดือนนับแต่วันสิ้นสัญญา

ภายใต้อายุความ 6 เดือนแม้เกิน 6 เดือนแล้วก็ยังสามารถใช้สิทธิฟ้องร้องได้ ส่วนในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือต้องการฟ้องร้องผู้ใช้บริการให้ใช้เงินบำเหน็จค่าฝากทรัพย์หรือให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการฝากทรัพย์ก็ต้องดำเนินการในอายุความ 6 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดสัญญา อย่างไรก็ตามถ้าเป็นการฟ้องร้องในกรณีอื่นๆนอกจากกรณีที่ได้กล่าวมาแล้วอายุความในการดำเนินคดีจะตกอยู่ภายใต้อายุความทั่วไป คือ 10 ปี [92]

2.3 ความรับผิดในฐานะตัวแทนผู้ขนส่ง

เนื่องจากการที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่ได้มีการทำสัญญาโดยตรงกับผู้ใช้บริการ และในการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นจะเป็นการดำเนินการภายใต้สัญญาขนส่งระหว่างประเทศซึ่งผู้ขนส่งทางทะเลหรือผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ทำกับผู้ใช้บริการ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงอยู่ในสถานะของตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยในการพิจารณาว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นอยู่ในฐานะของผู้ขนส่งทางทะเล หรือผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จะต้องพิจารณาจากสัญญาหรือเอกสารอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งว่ามีลักษณะเป็นสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 หรือเป็นสัญญาขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ทั้งนี้การเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งคนละประเภทกันนั้นส่งผลต่อความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือที่มีต่อบุคคลภายนอกซึ่งใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือให้รับผิดในฐานะตัวแทนด้วย โดยอาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) ความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งและผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในฐานะตัวการกับตัวแทน จะต้องพิจารณาจากบทบัญญัติในเรื่องตัวแทนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ มาตรา 807 ได้บัญญัติให้ ตัวแทนต้องทำตามคำสั่งแสดงออก

---

[92] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/30 บัญญัติว่า อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้มีกำหนดสิบปี

ชัดหรือโดยปริยายของตัวการ เมื่อไม่มีคำสั่งเช่นนั้น ก็ต้องดำเนินตามทางที่เคยทำกันมาในกิจการค้าขายอันเขาให้ตนทำอยู่นั้น โดยวรรคสองได้กำหนดให้นำบทบัญญัติ มาตรา 659 ว่าด้วยการฝากทรัพย์มาใช้โดยอนุโลม ซึ่งหมายความว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่ง ซึ่งโดยปกติแล้วระหว่างผู้ขนส่งและผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นจะไม่มีการออกคำสั่งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย แต่การดำเนินการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นเป็นการดำเนินตามทางที่เคยปฏิบัติกันมาในกิจการค้าขายอันผู้ขนส่งให้ตนทำ และเมื่อพิจารณาจากวรรคสองของมาตรา 807 แล้วนั้นผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือน่าจะอยู่ในฐานะตัวแทนผู้ได้รับบำเหน็จซึ่งประกอบอาชีพเพื่อการนั้นโดยเฉพาะในการดำเนินการจึงต้องใช้ความระมัดระวังและฝีมือในการรักษาสินค้าที่อยู่ในความดูแลของตนในระดับของบุคคลที่ประกอบอาชีพเพื่อการนั้นซึ่งตามธรรมดาเขาปฏิบัติกันตามความในมาตรา 659 วรรค 3 ซึ่งอยู่ในระดับที่สูงกว่าที่วิญญูชนใช้ในการรักษาทรัพย์ของตน

ส่วนในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นกับสินค้าระหว่างอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพราะความประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือเพราะไม่ดำเนินการหรือดำเนินการโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนืออำนาจ[93] ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว ซึ่งกรณีนี้ไม่ใช่การรับผิดตามสัญญาแต่เป็นการรับในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อตัวการ อย่างไรก็ตามหากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในฐานะตัวแทนทำละเมิดแก่ผู้ใช้บริการ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดให้ตัวการต้องร่วมรับผิดกับตัวแทนในผลแห่งละเมิดซึ่งตัวแทนได้กระทำไปในขอบเขตในการเป็นตัวแทนด้วย โดยผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการนั้นหากได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่

---

[93] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 812 บัญญัติว่า ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นอย่างใดๆเพราะความประมาทเลินเล่อของตัวแทนก็ดี เพราะไม่ทำการเป็นตัวแทนก็ดี หรือเพราะทำการโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนืออำนาจก็ดี ท่านว่าตัวแทนจะต้องรับผิด

บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้ทำนั้น ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับชดใช้จากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

2) ความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งทางทะเล หากเอกสารอันเป็นหลักฐานแห่งสัญญาซึ่งผู้ขนส่งทางทะเลได้ทำกับผู้ใช้บริการนั้นมีลักษณะเป็นสัญญารับขนของทางทะเล ในการพิจารณาถึงความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งทางทะเลจะต้องอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือของประเทศไทยในบางแห่งจะมีชื่อเดียวกับผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล แม้กิจการทั้งสองประเภทจะแยกออกจากกันแต่ก็เป็นที่เข้าใจได้ว่าผู้เป็นเจ้าของกิจการทั้งสองประเภทนั้นอาจเป็นบุคคลหรือบริษัทเดียวกัน แต่อย่างไรก็ตามในการพิจารณาถึงลักษณะการให้บริการของผู้ขนส่งทางทะเลและผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือมีความแตกต่างกันอย่างมาก นอกจากนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มิได้มีบทบัญญัติในส่วนของความรับผิดต่อสินค้าที่เกี่ยวข้องกับตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งทางทะเลโดยตรง เป็นเหตุให้ในการขนส่งทางทะเลนั้น ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งพยายามหาทางเลี่ยงการบังคับใช้กฎหมายรับขนของทางทะเลที่มีการกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้จำนวนมากและไม่ต้องการให้นำจำนวนเงินจำกัดความรับผิดมาใช้ [94]จึงเกิดกรณีการฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ขนส่งให้รับผิดโดยการฟ้องในฐานละเมิด เพราะลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่มีนิติสัมพันธ์ทางสัญญากับผู้ตราส่ง จึงไม่สามารถนำเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและหลักเกณฑ์เรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้ได้ ซึ่งเป็นการไม่เหมาะสมอย่างยิ่ง แม้ในการขนส่งทางทะเล(โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน Hague-Visby Rules) จึงมีการกำหนดกฎเกณฑ์ให้นำบทบัญญัติในเรื่องความรับผิดมาใช้แก่การฟ้องร้องโดยอาศัยมูลละเมิดและการฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งด้วยซึ่งเป็นที่ยอมรับกันว่าเป็นหลักการที่เหมาะสม แต่หลักการดังกล่าวไม่ได้ปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่อย่างใด

---

[94] ไผทชิต เอกจริยกร,อ้างแล้ว *เชิงอรรถที่* 85, น. 132.

ดังนั้นหากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือถูกดำเนินคดีให้รับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้าระหว่างอยู่ในความดูแลของตน การที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะอ้างว่าตนได้ดำเนินการในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งทางทะเลก็มิได้มีผลทำให้ตนสามารถนำหลักเกณฑ์ในเรื่องการยกเว้นและจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาใช้เป็นข้อต่อสู้ได้แต่อย่างใด ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงมีความรับผิดที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ใช้บริการตามหลักละเมิดทั่วไป แม้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะกำหนดให้ตัวการในที่นี้คือผู้ขนส่งทางทะเลนั้นต้องร่วมรับผิดในผลแห่งละเมิดซึ่งตัวแทนในที่นี้คือผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือทำก็ตาม แต่เมื่อผู้ขนส่งทางทะเลได้ทำการชดใช้ค่าเสียหายให้กับผู้ใช้บริการที่ได้รับความเสียหายแล้วก็สามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือชดใช้คืนได้ ซึ่งหมายความว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็จะต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นด้วยตนเองเช่นกัน

3) ความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น จะแตกต่างไปจากความรับผิดในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งทางทะเล เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้นำหลักเกณฑ์การนำบทบัญญัติในเรื่องความรับผิดมาใช้แก่การฟ้องร้องโดยอาศัยมูลละเมิดและการฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย โดยหลักเกณฑ์นี้ได้กำหนดไว้ในมาตรา 37[95] ว่า ความในหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด และให้ใช้บังคับตลอดถึงการที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ นั้นหมายความว่าหลักเกณฑ์ในเรื่องที่เกี่ยวกับ

---

[95] พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 37 บัญญัติว่า ความในหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่วาการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด และให้ใช้บังคับตลอดถึงการที่ใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อเนื่อง อันได้แก่หน้าที่และความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง , ข้อจำกัดความรับผิดและการคิดค่าเสียหาย และการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องนั้นนำมาใช้กับตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องด้วย

ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่ใช่ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามที่ได้กล่าวมานั้น ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรืออาจอยู่ในฐานะของบุคคลอื่นซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งสามารถอ้างข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้เช่นกัน เมื่อพิจารณาจากมาตรา 37 ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แสดงให้เป็นว่าลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา สามารถถูกฟ้องให้ต้องรับผิดได้ ไม่ใช่ว่าเมื่อเกิดกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้น ผู้รับตราส่งจะต้องฟ้องผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้แต่เพียงผู้เดียว ดังนั้นเรื่องความรับผิดตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงไม่ใช่หลักเรื่อง single liability ที่ว่าผู้รับตราส่งจะฟ้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดแต่เพียงผู้เดียวโดยจะฟ้องร้องให้ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่นผู้ขนส่งอื่นหรือผู้ประกอบการให้ต้องรับผิดไม่ได้ ตรงกันข้ามมาตรานี้ดูเหมือนว่าบุคคลดังกล่าวสามารถถูกฟ้องให้รับผิดได้เช่นเดียวกันโดยอาจถูกฟ้องรวมหรือแยกกับการฟ้องร้องผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็ได้[96]

ดังนั้นผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ อาจถูกฟ้องร้องให้รับผิดในฐานะบุคคลซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องใช้บริการเพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ โดยสามารถอ้างข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดได้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ดังนี้ กล่าวคือ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุสุดวิสัย, การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว, การบรรจุหีบ

---

[96] *เพิ่งอ้าง*, น.133.

ห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ, การยกขน การบรรทุก การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทน หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว , สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น การนัดหยุดงาน การปิดงาน งดจ้าง และการผละงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใดๆ และในกรณีที่ของสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดวามรับผิดไว้เพียงหกร้อยหกสิบหกจุดเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า อย่างไรก็ตามผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดได้ หาก การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือกระทำการหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าหรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ โดยผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องทำภายใน 9 เดือนไม่ว่าผู้ฟ้องร้องนั้นจะตั้งประเด็นในการฟ้องร้องโดยอาศัยมูลละเมิดหรือสัญญา โดยไม่ต้องนำอายุความเรื่องละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 448 มาปรับใช้

2.4 ความรับผิดในฐานละเมิด

เนื่องจากการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่มีการทำสัญญากับผู้ใช้บริการในลักษณะที่เป็นสัญญาการให้บริการอย่างชัดเจนโดยตรง ดังนั้นในการพิจารณานิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือกับผู้ใช้บริการนั้นต้องดูจากลักษณะของการดำเนินการและปรับใช้ตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น แต่อย่างไรก็ตามผู้ใช้บริการอาจเลือกใช้สิทธิเรียกร้องดำเนินคดีทางแพ่งโดยอาศัยมูลละเมิดได้ เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเป็นผู้กระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เกิดความเสียแก่สินค้าของผู้ใช้บริการ ทั้งนี้หากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือถูกฟ้องให้รับผิด

ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในมูลละเมิด ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือมีความรับผิดดังนี้

1) ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือต้องชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง โดยไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้

2) ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือต้องร่วมรับผิดในการกระทำของตัวแทนและลูกจ้างไม่ว่าเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

3) ไม่มีการจำกัดความรับผิดศาลเป็นผู้กำหนดค่าสินไหมจากพฤติการณ์และความร้ายแรงของละเมิดตามความในมาตรา 438 [97]

4) สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดแต่มูลละเมิดนั้น ขาดอายุความเมื่อพ้นหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อพ้นสิบปีนับแต่วันทำละเมิด

5) ในการฟ้องร้องโดยอาศัยมูลละเมิดผู้เสียหายมีภาระการพิสูจน์ความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้าให้ได้ความว่า ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้กระทำการโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้บริการอย่างไร กล่าวคือ ผู้ใช้บริการผู้ได้รับความเสียหายจากการที่สินค้าเสียหาย สูญหายหรือส่งมอบชักช้า นอกจากจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือกระทำการอันเป็นละเมิดแล้ว จะต้องนำสืบพิสูจน์ให้เห็นถึงจำนวนค่าเสียหายที่แท้จริงอันเป็นผลจากการกระทำดังกล่าวด้วย ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจึงจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

---

[97] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 438 บัญญัติว่า ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่งค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใดๆ อย่างใดๆอันได้ก่อขึ้นนั้นด้วย

3. ปัญหาอันเกิดจากการปรับใช้กฎหมายไทยในความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะบังคับใช้กับความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ เมื่อเกิดกรณีที่สินค้าเสียหาย สูญหาย หรือเกิดการส่งมอบสินค้าชักช้า เนื่องจากการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องมาบังคับใช้ ทั้งนี้การนำบทบัญญัติในเรื่องใดมาบังคับใช้นั้นสามารถพิจารณาได้จากลักษณะการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือว่าเป็นการให้บริการประเภทใด หากปรากฏว่าการดำเนินการหรือการให้บริการที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น เกิดจากการยกขน บรรทุก ขนถ่าย เคลื่อนย้ายสินค้าหรือตู้สินค้าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องรับผิดต่อผู้ใช้บริการภายใต้หลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องจ้างทำของ แต่หากความเสียหายเกิดขึ้นแก่สินค้าระหว่างการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือซึ่งมีลักษณะเป็นการรับฝากทรัพย์ จะต้องนำบทบัญญัติในเรื่องสัญญาฝากทรัพย์มาบังคับใช้ หรือในกรณีที่ผู้ใช้บริการต้องการใช้สิทธิเรียกร้องโดยอาศัยมูลละเมิดก็อาจทำได้เช่นกัน ซึ่งในกรณีดังกล่าวผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะมีความรับผิดภายใต้หลักเกณฑ์เรื่องละเมิดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งนี้การพยายามกำหนดความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยอาศัยกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันนอกจากจะทำให้เกิดความไม่แน่นอนในเรื่องของความรับผิดแล้ว หลักเกณฑ์ในกฎหมายแต่ละเรื่องที่สามารถนำมาปรับใช้ก็มีความแตกต่างกันออกไป และหลักเกณฑ์เหล่านั้นเป็นหลักเกณฑ์ซึ่งไม่มีความเหมาะสมที่จะนำมากำหนดความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือแต่อย่างใด ในที่นี้จะแสดงให้เห็นถึงปัญหาในการปรับใช้กฎหมายไทยกับความรับผิดในทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยแยกพิจารณาจากความรับผิดตามสัญญาและความรับผิดในมูลละเมิดออกจากกัน

3.1ปัญหาในความรับผิดตามสัญญา

1) ประเภทของสัญญาขึ้นอยู่กับกิจกรรมที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือให้บริการ

การแบ่งประเภทของสัญญาซึ่งจะเป็นตัวกำหนดความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยใช้ลักษณะของการให้บริการนั้นไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากการดำเนินงานภายในสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นประกอบไปด้วยการให้บริการที่หลากหลาย ทั้งนี้การเกิดความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบสินค้าชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นจากขั้นตอนการดำเนินการใดก็ได้ ซึ่งเป็นเรื่องยากที่ผู้ใช้บริการจะหยั่งรู้หรือพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นได้เกิดจากการให้บริการในประเภทใด เพราะหากความเสียหาย สูญหายหรือส่งมอบสินค้าชักช้าเกิดจากการดำเนินการในการยกขน เคลื่อนย้ายสินค้าหรือตู้สินค้า หรือการบรรจุสินค้าเข้าหรือนำสินค้าออกจากตู้สินค้า ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องรับผิดในฐานะผู้รับจ้างทำของ แต่หากความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินการที่มีลักษณะเป็นการดูแลรักษาสินค้าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ จะมีความรับผิดในฐานะผู้รับฝากทรัพย์ ซึ่งในสัญญาทั้งสองประเภทก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในความรับผิดไว้แตกต่างกัน ปัญหาที่จะตามมาก็คือ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรืออาจต้องรับผิดในความเสียหายในบางกรณีและไม่ต้องรับผิดในบางกรณีทั้งๆที่ความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นระหว่างสินค้าอยู่ในความดูแลและดำเนินการของตน

2) การยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ แตกต่างกันไปแล้วแต่สัญญาที่นำมาปรับใช้กับการให้บริการนั้นและข้อยกเว้นตามหลักกฎหมายนั้นไม่มีความเหมาะสมและไม่เป็นธรรม กล่าวคือ

ในกรณีที่การให้บริการยกขน เคลื่อนย้าย สินค้าหรือตู้สินค้าและการบรรจุสินค้าเข้าหรือนำสินค้าออกจากตู้สินค้าก่อให้เกิดความเสียหาย หรือเกิดการส่งมอบชักช้า นั้นเกิดจากคำสั่งของผู้ว่าจ้างในที่นี้คือผู้ใช้บริการผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือย่อมไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น เว้นแต่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะได้รู้อยู่แล้วว่าคำสั่งของผู้ใช้บริการไม่ถูกต้องและมิได้บอกกล่าวตักเตือนผู้ใช้บริการ หรือในกรณีที่เกิดการส่งมอบชักช้าหากผู้ใช้บริการยอมรับการให้บริการที่เนิ่นช้าโดยไม่อิดเอื้อน ผู้ประกอบ

กิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือย่อมไม่ต้องรับผิดจากการให้บริการอันเนิ่นช้านั้น หรือในกรณีที่สินค้าเสียหายจากการยกขน เคลื่อนย้ายและบรรจุสินค้าเข้าหรือนำสินค้าออกจากตู้สินค้า แต่ผู้ใช้บริการยอมรับสินค้านั้น ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะได้รับยกเว้นความรับผิดในความเสียหายดังกล่าว เว้นแต่จะเป็นกรณีที่ผู้ใช้บริการไม่สามารถตรวจพบความชำรุดบกพร่องหรือผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือทำการปิดบังความชำรุดบกพร่องนั้นเสีย ในกรณีดังกล่าวผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือยังคงมีความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาจากการยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายในเรื่องสัญญาจ้างทำของซึ่งได้กล่าวมานั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าการยกเว้นความรับผิดในหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่เหมาะสมกับลักษณะของการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ เนื่องจากโดยปกติแล้วผู้ที่ทำการรับสินค้าจากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นมักมิใช่ผู้ว่าจ้างหรือผู้เป็นเจ้าของสินค้า แต่การรับมอบสินค้านั้นมักดำเนินการโดยตัวแทนของบุคคลดังกล่าว และหากผู้เป็นตัวแทนทำการรับสินค้าที่ส่งมอบชักช้าหรือมีความชำรุดบกพร่องไว้โดยมิได้อิดเอื้อน ย่อมเป็นเหตุให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือซึ่งเป็นผู้รับจ้างทำของไม่ต้องรับผิดในการส่งมอบชักช้าหรือไม่ต้องรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นกับสินค้าเหล่านั้นเลย

นอกจากที่ได้กล่าวมาแล้วนั้นหากความเสียหายเกิดขึ้นแก่สินค้าในระหว่างช่วงระยะเวลาที่สินค้ารอการบรรจุเข้าตู้สินค้าหรือรอการขนส่งต่อไปยังท่าเรือ หรือในกรณีสินค้าขาเข้าเสียหายระหว่างรอผู้มีสิทธิรับสินค้ามารับสินค้า ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ใช้บริการกับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรืออาจถูกพิจารณาได้ว่ามีลักษณะเป็นสัญญาฝากทรัพย์ ซึ่งในการรับฝากสินค้าของผู้ประกอบการท่านั้นหากสินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเป็นเวลาไม่เกินกว่า 3 วัน ทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะไม่คิดค่าบริการในการดูแลรักษาสินค้า แต่หากล่วงเลยระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะทำการคิดค่าภาระในการรับฝากสินค้าไว้ในความดูแล มีปัญหาที่น่าพิจารณาว่าหากสินค้าเสียหาย หรือสูญหาย ระหว่างช่วงเวลารับฝากสินค้าที่ทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

ไม่คิดค่าภาระ จะถือว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นเป็นผู้รับฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จ หรือเป็นผู้รับฝากทรัพย์แบบไม่มีบำเหน็จหรือเป็นผู้รับฝากซึ่งประกอบอาชีพเพื่อการนั้นโดยเฉพาะ เนื่องจากการจะพิจารณาและกำหนดว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเป็นผู้รับฝากทรัพย์แบบใดนั้นมีความสัมพันธ์ต่อระดับความระมัดระวังและฝีมือของผู้รับฝากที่จะต้องใช้ในการดูแลรักษาทรัพย์นั้น ทั้งนี้หากพิจารณาว่ากรณีดังกล่าวผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเป็นผู้รับฝากทรัพย์แบบไม่มีบำเหน็จระดับความระมัดระวังฝีมือที่ต้องใช้ในการดูแลรักษาทรัพย์นั้นจะอยู่ในระดับที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือใช้ในการดูแลรักษาทรัพย์สินของตนในทางปกติซึ่งถือเป็นระดับความรับผิดชอบที่ต่ำที่สุด และหากพิจารณาว่ากรณีดังกล่าวผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเป็นผู้รับฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องใช้ความระมัดระวังและฝีมือในการรักษาทรัพย์ในระดับเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงใช้กับทรัพย์สินของตน แต่หากพิจารณาว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเป็นผู้รับฝากแบบมีบำเหน็จและประกอบอาชีพเพื่อการนั้นโดยเฉพาะ ผู้ประกอบกิจการจะต้องใช้ความระมัดระวังในระดับของบุคคลที่ประกอบอาชีพเพื่อการนั้นซึ่งตามธรรมดาเขาปฏิบัติกัน

นอกจากนั้นภายใต้หลักเกณฑ์เรื่องการฝากทรัพย์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หากผู้รับฝากทรัพย์สามารถพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังและฝีมือสงวนทรัพย์สินที่รับฝากไว้ในระดับที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น แม้เกิดความเสียหาย หรือสูญหายขึ้นผู้รับฝากก็ไม่ต้องรับผิดแต่อย่างใด อีกทั้งในปัจจุบันก็ยังไม่ปรากฏคำพิพากษาที่กำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในประเด็นดังกล่าวไว้โดยตรง ดังนั้นความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงยังไม่มีความชัดเจนแต่อย่างใด

3) ภาระการพิสูจน์ความรับผิดในกรณีที่สินค้าสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยการนำหลักกฎหมายในเรื่องสัญญาฝากทรัพย์และสัญญารับจ้างทำของตกอยู่แก่ผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้มีสิทธิในสินค้า โดยผู้ใช้บริการที่ได้รับความเสียหายจะต้องปฏิบัติตามประมวลกฎหมายวิธีพิจาณาความแพ่งลักษณะ 5 ในเรื่องพยานหลักฐานซึ่งได้มีการกำหนดเรื่องการนำสืบข้อเท็จจริงในมาตรา 84 ดังนี้

มาตรา 84 ได้บัญญัติไว้ว่า ถ้าคู่ความฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดกล่าวอ้างข้อเท็จจริงอย่างใดๆ เพื่อสนับสนุนคำฟ้องหรือคำให้การของตนให้หน้าที่นำสืบข้อเท็จจริงตกแก่คู่ความฝ่ายที่กล่าวอ้าง

ตามบทบัญญัติดังกล่าว คู่ความฝ่ายที่กล่าวอ้างข้องเท็จจริงเพื่อสนับสนุนคำฟ้องหรือคำให้การของตนย่อมมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องนำสืบข้อเท็จจริงนั้น[98] กฎหมายจึงให้สิทธิแก่คู่ความฝ่ายที่มีหน้าที่นำสืบได้นำพยานหลักฐานเข้าสืบ[99] ตามหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายวิธีพิจาณาความแพ่งมาตรา 85 ที่กำหนดให้ “คู่ความฝ่ายที่มีหน้าที่นำสืบข้อเท็จจริงย่อมมีสิทธิที่จะนำพยานหลักฐานใดๆ มาสืบได้ภายในบังคับแห่งประมวลกฎหมายนี้ หรือกฎหมายอื่นอันว่าด้วยการรับฟังพยานหลักฐานหรือการยื่นพยานหลักฐาน” ถ้าฝ่ายที่มีภาระการพิสูจน์ไม่นำพยานเข้าสืบ หรือนำพยานเข้าสืบแต่ไม่เพียงพอให้ศาลรับฟังได้ในเบื้องต้นว่าข้อเท็จจริงน่าจะเป็นตามที่อ้างศาลก็คงยกฟ้องหรือให้แพ้คดีในประเด็นที่ตนมีภาระการพิสูจน์[100]

ดังนั้นตามกฎหมายไทยผู้เสียหายต้องเป็นผู้พิสูจน์ความผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือให้ได้ และถ้าไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหาย สูญหาย การส่งมอบชักช้าเป็นความผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็จะทำให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือหลุดพ้นความรับผิด ในขณะที่ผู้ประกอบการท่า ซึ่งถือเป็นคู่ความอีกฝ่ายหนึ่งแม้จะไม่ได้กล่าวอ้างอะไร และไม่มีหน้าที่นำสืบตามที่กฎหมายกำหนด ก็ย่อมต้องนำพยานหลักฐานเข้าสืบหักล้างพยานหลักฐานของคู่ความฝ่ายแรกมิฉะนั้นตนก็อาจแพ้คดีได้ ความจำเป็นที่คู่ความฝ่ายหลังจะต้องนำพยานหลักฐานเข้าสืบนี้ ก็ถือว่าเป็นหน้าที่เช่นกัน คู่ความจึงมีสิทธินำพยานหลักฐานเข้าสืบได้

ซึ่งในกรณีนี้จึงเป็นความยากลำบากของผู้เสียหายที่จะต้องนำสืบให้ปรากฏความผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพราะจะต้องแสวงหาข้อเท็จจริงในการปฏิบัติงานในสถานที่ของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ จึงมีความเห็นของนักกฎหมายว่า “ทรัพย์อยู่ในความครอบครองของจำเลยทรัพย์เกิดความเสียหาย

---

[98] โสภณ รัตนากร, คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยาน,(กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536), น. 53.

[99] *เพิ่งอ้าง*, น. 53.

[100] *เพิ่งอ้าง*, น. 89.

หรือสูญหายเพราะเหตุใดย่อมเป็นการยากที่จะให้โจทก์พิสูจน์ได้ อาจกล่าวได้ว่าข้อเท็จจริงเป็นเรื่องที่อยู่ในความรู้เห็นของจำเลยฝ่ายเดียวก็ได้ แต่กฎหมายลักษณะพยานของเราก็หาได้วางหลักทั่วไปว่ากรณีที่ข้อเท็จจริงอยู่ในความรู้เห็นของฝ่ายใด ฝ่ายนั้นจะต้องมีหน้าที่นำสืบไม่" [101] ซึ่งถ้าหากกฎหมายไทยมีหลักเกณฑ์เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวจะช่วยแบ่งเบาภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายได้เป็นอย่างมาก

4) ไม่มีข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย เกิดปัญหาว่าข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดตามสัญญาซึ่งผู้ประกอบกิจการเป็นผู้กำหนดผูกพันผู้ใช้บริการหรือไม่ เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีบทบัญญัติที่มีลักษณะเป็นการจำกัดความรับผิดในเรื่องการจ้างทำของและการฝากทรัพย์ นั้นหมายความว่าเมื่อเกิดความเสียหายจากการรับฝากทรัพย์หรือการรับจ้างทำของผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายจะต้องทำการพิสูจน์ให้เห็นถึงความเสียหายที่แท้จริงที่เกิดขึ้นและขอให้ศาลบังคับให้ผู้ประกอบกิจการตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือชดใช้ความเสียหายดังกล่าวให้แก่ตน แต่การที่ผู้ใช้บริการจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายเป็นจำนวนเท่าไรนั้นนอกจากการนำสืบแล้วยังอยู่ที่ดุลยพินิจของศาลที่จะกำหนดค่าสินไหมทดแทนตามความเหมาะสมด้วย แต่อย่างไรก็ตามศาลไม่สามารถพิพากษาเกินกว่าที่ผู้ใช้บริการซึ่งเป็นโจทก์ร้องขอได้ ผลจากการที่กฎหมายไม่มีบทบัญญัติในเรื่องการจำกัดความรับผิดผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงกำหนดข้อจำกัดความรับผิดโดยการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นเสียเอง โดยการระบุไว้ในเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ หรือกำหนดไว้ในรูปแบบของประกาศ จึงมีปัญหาซึ่งต้องพิจารณาว่าข้อกำหนดดังกล่าวสามารถมีผลบังคับใช้ได้ตามกฎหมายหรือไม่ ซึ่งปัญหานี้ตกอยู่ภายใต้หลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 373 และมาตรา 220 และพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 4 และมาตรา 8 วรรค 2 กล่าวคือ

ในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือกับผู้ใช้บริการได้มีการตกลงในสัญญาให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือสามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ ข้อตกลงดังกล่าวย่อมตกอยู่ภายใต้ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อ

---

[101] *เพิ่งอ้าง*, น. 93.

สัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 อันจะส่งผลให้ข้อสัญญาดังกล่าวสามารถบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีหรือในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้มีข้อตกลง ประกาศ คำชี้แจง เพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในความเสียหายต่อสินค้าที่เกิดจากการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือตาม มาตรา 8 วรรค 2 ข้อตกลง ประกาศ คำชี้แจง ย่อมมีผลบังคับได้เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี แต่อย่างไรก็ดีในกรณีของข้อสัญญาในประกาศฝ่ายเดียวในการให้บริการสินค้าขาเข้านั้น เมื่อเปรียบเทียบกับการประกาศของผู้ประกอบการท่าเรือแล้วซึ่งเคยมีคำพิพากษาฎีกาได้วางแนววินิจฉัยว่าผู้ประกอบการท่าเรือไม่อาจกล่าวอ้างสัญญาในประกาศฝ่ายเดียวของตนขึ้นยันผู้ใช้บริการได้เนื่องจากประกาศฝ่ายเดียวดังกล่าวไม่ผูกพันผู้ใช้บริการเพราะไม่มีพฤติการณ์ที่ผู้ใช้บริการได้แสดงว่าตนยินยอมผูกพันตามประกาศฝ่ายเดียวดังกล่าวโดยปริยาย[102] ดังนั้นหากจะพิจารณาเปรียบเทียบกับประกาศของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในการให้บริการแก่สินค้าขาเข้าแล้วก็ควรจะมีผลเช่นเดียวกัน คือประกาศดังกล่าวจะไม่มีผลผูกพันผู้ใช้บริการแต่อย่างใด

ทั้งนี้ข้อตกลงหรือประกาศฝ่ายเดียวที่มีผลเป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในความเสียหายต่อสินค้าที่เกิดจากการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ จะสามารถมีผลบังคับได้เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีนั้น ข้อสัญญาหรือประกาศดังกล่าวต้องมีลักษณะดังนี้ด้วย กล่าวคือ

- จะต้องเป็นข้อตกลงหรือ ประกาศฝ่ายเดียวที่ทำขึ้นเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่ทำขึ้นก่อนที่จะเกิดความเสียหาย ทั้งนี้เพราะข้อตกลงหรือประกาศฝ่ายเดียว ที่ทำขึ้นภายหลังจากที่เกิดความเสียหายต่อสินค้าแล้วนั้น จะกลายเป็นเรื่องการประนีประนอมยอมความ หรือ ปลดหนี้ หรือแปลงหนี้ใหม่[103]

---

[102] คำพิพากษาฎีกาที่ 3783/2533 และ 3131/2537

[103] จรัญ ภักดีธนากุล, “สรุปสาระสำคัญพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540”, บทบัณฑิตย์ 45 น.95 -100,(มกราคม – มิถุนายน 2541).

- ข้อตกลงหรือประกาศดังกล่าวนั้น ต้องไม่มีลักษณะที่ตกเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 373 กล่าวคือ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรืออาจทำข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ หากเป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในการกระทำที่ไม่ใช่การกระทำโดยฉ้อฉล[104]หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้างแรง

5) อายุความในการใช้สิทธิฟ้องร้องดำเนินคดีไม่แน่นอนและไม่เหมาะสมในด้านระยะเวลา เนื่องจากอายุความในกรณีที่ผู้ใช้บริการฟ้องร้องผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในกรณีผิดสัญญารับจ้างทำของ เช่น การที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือบรรจุและขนถ่ายสินค้าไม่ครบจำนวนตามที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ใช้บริการจะสามารถฟ้องผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้ภายใน 10 ปีตามหลักอายุความทั่วไป ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าระยะเวลาดังกล่าวมีความไม่เหมาะสมเนื่องจากเป็นระยะเวลาที่นานเกินไป อาจส่งผลต่อพยานหลักฐานในการพิสูจน์ความรับผิดเพราะการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในแต่ละวันนั้นมีการดำเนินการกับสินค้าจำนวนมากและมีเจ้าของที่แตกต่างกันออกไป การกำหนดให้ผู้ใช้บริการสามารถใช้สิทธิฟ้องร้องได้ภายในเวลา 10 ปีอาจส่งผลต่อความคล่องตัวในการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพราะต้องคอยกังวลว่าตนอาจจะถูกฟ้องร้องให้ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นมาเป็นเวลานานแล้วนั้น

สำหรับอายุความในการดำเนินคดีเพื่อให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับทรัพย์ที่ฝากไว้ จะต้องดำเนินคดีภายใน 6 เดือนนับแต่วันสิ้นสัญญา ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ค่อนข้างสั้นที่ผู้ใช้บริการซึ่งได้รับความเสียหายจะสามารถดำเนินคดีได้ภายในกำหนดอายุความเนื่องจากภาระในการพิสูจน์ความรับผิดของผู้ประกอบ

---

[104] คำว่า ฉ้อฉล ในมาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้ มิได้มีความหมายว่าการหลอกลวงให้เขาสำคัญผิดเช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา159 หากแต่หมายถึงการไม่ชำระหนี้หรือทำให้เขาเสียหายโดยจงใจ จิตติ ติงศภัทย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 ถึง 452, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2526), น. 62.

กิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ แต่ในกรณีที่ผู้ใช้บริการเรียกทรัพย์ที่ฝากคืนจากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ หรือเรียกร้องให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือชดใช้ราคาทรัพย์ที่รับฝากไว้ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องสามารถดำเนินคดีกับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้ภายในเวลา 10 ปี ตามหลักอายุความทั่วไป[105]

เมื่อศาลปรับพิจารณาสัญญาให้บริการจากหลักเกณฑ์ในเรื่องการจ้างทำของ และการฝากทรัพย์อายุความของสัญญาก็จะเป็นไปตาหลักเกณฑ์ดังกล่าว โดยมีอายุความตั้งแต่ 6 เดือนจนกระทั่ง 10 ปี ซึ่งเป็นอายุความที่ไม่มีความแน่นอนและไม่เหมาะสมกับลักษณะการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

3.2 ปัญหาในความรับผิดฐานละเมิด

ในการใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดแก่สินค้า ผู้ใช้บริการอาจใช้สิทธิเรียกร้องโดยอาศัยมูลละเมิดได้ในฐานะผู้มีสิทธิในสินค้าที่ได้รับความเสียหายได้เช่นกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการบรรยายฟ้องของผู้ใช้บริการซึ่งเป็นโจทก์ เพราะหากข้อหาที่ระบุในคำฟ้องไม่ตรงกับใจความที่บรรยายมาในฟ้องศาลจะถือตามข้อหาที่บรรยายมาในฟ้องเป็นหลัก เช่น ระบุข้อหาในคำฟ้องว่าเป็นละเมิดแต่เนื้อที่บรรยายในคำฟ้องกลับเป็นเรื่องผิดสัญญา ก็ต้องถือข้อหาตามคำบรรยายฟ้องเรื่องผิดสัญญาเป็นหลัก

อย่างไรก็ตามในการฟ้องผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยอาศัยมูลละเมิดก็ยังคงมีปัญหาความไม่เหมาะสมดังนี้

1) ภาระในการพิสูจน์ความรับผิดตกแก่ฝ่ายเจ้าของสินค้าผู้เสียหาย ปัญหานี้เป็นปัญหาซึ่งเกิดจากการไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งต่อสินค้าของผู้ประกอบ

---

[105] คำพิพากษาฎีกาที่ 2185/ 2519 วินิจฉัยว่า “กรณีฝากทรัพย์แล้วทรัพย์ที่ฝากได้หายไปมิใช่เป็นเรื่องที่ผู้รับฝากทำละเมิดจึงไม่ใช้อายุความ 1 ปี และไม่อยู่ในบังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 671 ที่ห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นเวลาหกเดือนนับแต่วันสิ้นสัญญา ต้องอยู่ในอายุความ 10 ปี ตามมาตรา 164 ในการใช้ราคาทรัพย์”

กิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ จึงจำเป็นต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้ ซึ่งภาระการพิสูจน์ความรับผิดนั้นจะตกอยู่ที่ผู้เสียหายเช่นเดียวกับตามที่ได้อธิบายมาในเรื่องปัญหาความรับผิดในทางสัญญา โดยผู้ใช้บริการจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก่อให้เกิดความเสียหาย สูญหาย แก่สินค้าด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างไร

ซึ่งเป็นเรื่องยากที่ผู้ใช้บริการจะทำการพิสูจน์ได้เนื่องจากผู้ใช้บริการอาจไม่ได้รู้เห็นถึงเหตุการณ์ที่เป็นสาเหตุของความเสียหายแต่อย่างใด และแม้ผู้ใช้บริการจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นกับสินค้าระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือแต่ถ้าไม่สามารถพิสูจน์ให้เห็นถึงพฤติกรรมของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ใช้บริการก็ไม่สามารถได้รับชดใช้ค่าเสียหายได้

2) ในการฟ้องโดยอาศัยมูลละเมิดผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะไม่สามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดได้แม้ทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะได้มีการทำประกาศซึ่งมีลักษณะเป็นการจำกัดความรับผิดที่เกิดแก่สินค้าหากผู้ใช้บริการไม่ได้แสดงเจตนายินยอมรับเงื่อนไขตามประกาศดังกล่าวด้วย ดังนั้นผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องรับผิดในความเสียหายจริงที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ก็ขึ้นอยู่กับความสามารถที่ผู้ใช้บริการจะทำการพิสูจน์ให้ศาลเห็นได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นเป็นความเสียหายจำนวนเท่าใด โดยค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้นศาลจะเป็นผู้ใช้ดุลยพินิจวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงของละเมิด

3) อายุความในการเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากมูลละเมิด คือ 1 ปีนับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือภายใน 10 ปีนับแต่วันทำละเมิด ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าระยะเวลาดังกล่าวนั้นสั้นเกินไปในส่วนของอายุความในกรณีที่ผู้เสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว เนื่องจากในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นในการให้บริการเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้น ผู้ใช้บริการและผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือมักมีการเจรจาและทำ

การตกลงกันก่อน และหากเกิดกรณีที่ผู้ใช้บริการกล่าวหาแต่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือปฏิเสธความรับผิดว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นไม่ได้เกิดระหว่างสินค้าอยู่ในความดูแลของตน ในการพิสูจน์ให้ได้แน่ชัดว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นจากการดำเนินการของผู้ใดจะต้องใช้ระยะเวลาพอสมควรเนื่องจากสินค้าที่ดำเนินการโดยผ่านการบริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นเป็นสินค้าซึ่งมีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงมีผู้ดำเนินการที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย,หลายช่วงเวลาและมีลักษณะของบริการที่หลากหลาย เช่น การดำเนินการขนส่งโดยผู้ขนส่งทางรถ ผู้ขนส่งทางรถไฟ หรือผู้ขนส่งทางทะเล การที่ผู้เสียหายจะต้องทำการใช้สิทธิภายใน 1 ปีนับแต่ที่ตนได้รู้ถึงความเสียหายจึงเป็นเวลาที่สั้นเกินไปสำหรับการรวบรวมข้อมูลและพยานหลักฐานในความเสียหายของสินค้าที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศนั้น

4. การมีกฎหมายเฉพาะสำหรับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในประเทศไทย

เนื่องจากปัจจุบันมีการใช้บริการในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยผ่านทางสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อความสะดวกของผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าและเป็นการลดต้นทุนการขนส่งได้อีกวิธีหนึ่ง สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงเป็นจุดเชื่อมต่อของการขนส่งสินค้าระหว่างผู้ขนส่งและผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าที่มีความสำคัญในระบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การไม่มีกฎหมายเฉพาะซึ่งสามารถปรับใช้กับกรณีเกิดความเสียหาย สูญหายหรือส่งมอบสินค้าชักช้าอันเกิดขึ้นภายใต้การดูแลของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ จึงจำเป็นต้องนำหลักเกณฑ์จากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้แก่กรณีที่เกิดความเสียหายสูญหายต่อสินค้าหรือส่งมอบสินค้าชักช้า โดยการพิจารณาจากลักษณะของการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเป็นสำคัญ ทำให้เกิดปัญหาความไม่เหมาะสมในความสัมพันธ์และผลทางกฎหมายในความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือตามที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น

ประเทศไทยจึงควรที่จะมีกฎหมายเฉพาะเพื่อปรับใช้แก่กรณีดังกล่าวโดยอาจกำหนดหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์หรือกฎหมายที่บังคับใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีอยู่ในปัจจุบันซึ่งมีประเด็นที่ต้องพิจารณาดังนี้

กฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นควรกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดในแบบข้อสันนิษฐานความผิดหรือความประมาทเลินเล่อ (presumed fault or neglect) เพื่อแก้ปัญหาความยากลำบากของผู้ใช้บริการในการพิสูจน์ความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ โดยกำหนดให้หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดต่างๆนำไปใช้กับ ลูกจ้าง ตัวแทน และบุคคลซึ่งผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าด้วย โดยกำหนดให้การให้บริการทุกประเภทของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดแบบเดียวกันไม่แยกการให้บริการที่มีลักษณะเป็นการจ้างทำของและรับฝากทรัพย์ออกจากกัน

นอกจากนั้นควรกำหนดช่วงเวลาความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือให้ชัดเจนเพื่อไม่ให้ทับซ้อนกับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งในปัจจุบัน โดยการกำหนดให้ชัดเจนว่ากรณีใดที่จะถือว่าสินค้าได้อยู่ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือแล้ว และในกรณีที่ช่วงเวลาความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือทับซ้อนกับระยะเวลาที่ผู้ขนส่งยังคงมีความรับผิดอยู่ บทบัญญัตินี้จะต้องนำไปใช้ไม่ว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะถูกเรียกร้องจากผู้ใช้บริการหรือผู้ขนส่งในการใช้สิทธิไล่เบี้ยก็ตาม

เนื่องจากในการขนส่งระหว่างประเทศที่ดำเนินการผ่านสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นยังไม่สิ้นสุดและมีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆ ดังนั้นการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องการยกเว้นความรับผิดหรือการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็ควรจะกำหนดไว้ให้สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของผู้ขนส่ง การมีกฎหมายที่กำหนดการยกเว้นและจำกัดความรับผิดไว้จะทำให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือสามารถอ้างสิทธิในการยกเว้นและจำกัดความรับผิดได้ตามที่กฎหมายบัญญัติ แม้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะไม่ได้ตกลงยินยอมให้ผู้ประกอบ

กิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือสามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ ซึ่งการที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือสามารถยกเว้นและจำกัดความรับผิดได้นั้น จะด่วนสรุปว่ากฎหมายเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือฝ่ายเดียวคงไม่ได้ ทั้งนี้เนื่องจากหากกฎหมายมีการบัญญัติให้สิทธิแก่บุคคลหนึ่งนั้น กฎหมายก็จะต้องกำหนดให้มีบทบังคับเด็ดขาดว่าความตกลงใดที่เกี่ยวกับการยกเว้นและจำกัดความรับผิดที่มีมาตรฐานต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ ความตกลงนั้นย่อมตกเป็นโมฆะ ดังนั้นการที่กฎหมายบัญญัติให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือสามารถยกเว้นและจำกัดความรับผิดได้นั้น เป็นการที่กฎหมายต้องการปกป้องผู้ใช้บริการท่าเรือที่เป็นคู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจต่อรองน้อยกว่าจากการถูกเอารัดเอาเปรียบของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยอาศัยหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนามากำหนดการยกเว้นและจำกัดความรับผิดที่เอาเปรียบผู้ใช้บริการเกินสมควร [106]

กฎหมายดังกล่าวควรจะกำหนดหลักเกณฑ์อื่น เช่น การดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าอันตราย การใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้า เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ ส่วนอายุความในสิทธิเรียกร้องนั้นควรกำหนดให้มีความเหมาะสมไม่สั้นหรือยาวเกินไปและกำหนดให้ชัดเจนว่าหลักเกณฑ์ในกฎหมายดังกล่าวไม่ว่าในเรื่องความรับผิดหรืออายุความในการดำเนินคดีนั้นนำไปใช้กับการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่ว่าจะเป็นการเรียกร้องตามสัญญาหรือมูลละเมิด และควรมีการกำหนดให้ผู้ที่ถูกใช้สิทธิเรียกร้องสามารถแสดงเจตนาขยายอายุความหรือไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้ได้ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวมีความเหมาะสมกับการดำเนินกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แต่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้วอายุความเป็นเรื่องเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยไม่สามารถตกลงเป็นอย่างอื่นได้

อย่างไรก็ตามแม้ในหลักเกณฑ์บางประการที่ได้กล่าวมานั้นกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าควรจะกำหนดให้สอดคล้องกับกฎหมายการขนส่งสินค้า

---

[106] สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ, “ข้อจำกัดความรับผิดในสัญญา”,วารสารนิติศาสตร์ ,16, น. 122, (กันยายน 2529).

ระหว่างประเทศที่มีอยู่ของประเทศไทยในปัจจุบัน แต่ผู้เขียนมีเห็นว่าหลักเกณฑ์ในบางเรื่องของกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศในปัจจุบันของไทยไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้กับกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ เช่น หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความ เนื่องจากในพระราชบัญญัติการับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 คือมีอายุความ 1 ปี และอายุความในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพ.ศ.2548 ในมาตรา 37 ได้กำหนดอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องไว้เพียง 9 เดือน นับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของ หรือควรจะส่งมอบของ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าระยะเวลาดังกล่าวสั้นเกินไป

นอกจากนั้นการไม่มีกฎหมายเฉพาะบังคับใช้กับความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ยังส่งผลให้ไม่มีหลักเกณฑ์เฉพาะเกี่ยวกับการดำเนินการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในเรื่องอื่นๆ ซึ่งมีความสำคัญอาทิเช่น หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการออกเอกสารอันเป็นหลักฐานแสดงถึงการที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้รับสินค้าไว้ในความดูแล หลักเกณฑ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย และหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้สิทธิยึดหน่วงในการเอาสินค้าเป็นประกัน เป็นต้น

5. ประเทศไทยกับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาของสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ

ในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศนั้นจะต้องมีการดำเนินการอนุวัตการ (Implementation) เพื่อทำให้อนุสัญญาระหว่างประเทศมีผลใช้บังคับเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายภายในการอนุวัตการอนุสัญญาอาจกระทำในรูปแบบของการยอมรับ (adoption) ตัวบทของอนุสัญญาและประกาศให้อนุสัญญานั้นมีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายภายในโดยไม่มีการ

เปลี่ยนแปลงเนื้อหาหรือลักษณะที่มาของการเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ[107]ซึ่งวิธีนี้ถือว่าเป็นการคงความเป็นเอกรูป (Uniform Rules) ไว้ได้ทั้งหมด และเป็นการลดความแตกต่างที่อาจเกิดขึ้นระหว่างอนุสัญญากับกฎหมายภายในด้วย อย่างไรก็ตามอีกวิธีหนึ่งของการอนุวัตการอนุสัญญา คือ การแปลง (transformation) ถ้อยคำในอนุสัญญาให้เป็นถ้อยคำที่ใช้กันตามปกติในบทกฎหมายภายใน การแปลงดังกล่าวอาจกระทำโดยการเขียนขึ้นใหม่ (rewrite) หรือการแปล (translation) [108] แต่วิธีนี้อาจมีปัญหาในการตีความอนุสัญญาซึ่งอาจมีผลต่อความเป็นเอกรูปของอนุสัญญาได้ ในประเทศไทยการยกร่างกฎหมายเป็นการนำเอาหลักเกณฑ์บางส่วนของอนุสัญญามากำหนดขึ้นเป็นหลักเกณฑ์ใหม่ในกฎหมายภายใน โดยกฎหมายพาณิชยนาวีที่มีการบังคับใช้แล้ว คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2535และพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 เป็นเพียงการผสมผสานอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของต่างประเทศเข้าด้วยกัน ไม่ใช่กฎหมายที่จะยกระดับมาตรฐานของกฎหมายให้เป็นไปในแนวเดียวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ นอกจากนั้นการนำกฎหมายหลายอย่างมาผสมผสานกันแม้ผู้ร่างจะมีความพยายามในการเลือกข้อดีของกฎหมายแต่และฉบับมาก็ตาม แต่การกระทำดังกล่าวอาจส่งผลให้กฎหมายที่ทำการร่างขึ้นใหม่นั้นมีความขัดแย้งกันเองดังเช่นเกิดขึ้นกับบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ทั้งนี้ผู้เขียนเห็นว่าอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1991 หรืออนุสัญญา OTT นั้น เป็นอนุสัญญาที่ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ประกอบการท่า (Terminal Operator) ซึ่งรวมถึงผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ(Inland Container Depots) ด้วย และหากประเทศเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้ ก็จะต้องดำเนินการให้มีการอนุวัตการอนุสัญญา มาเป็นกฎหมายภายในอันจะเป็นกฎหมายที่กำหนดความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบ

---

[107] ดร.จุฬา สุขสมานพ, “การอนุวัติอนุสัญญาระหว่างประเทศ: มุมมองในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี”, วารสารกฎหมาย, เล่มที่ 2, ปีที่ 18, น.40, (2541).

[108] *เพิ่งอ้าง*,น.39.

กิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ซึ่งมีประเด็นในการพิจารณาถึงความเหมาะสมของอนุสัญญาโดยเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ตามกฎหมายไทยที่มีอยู่ได้ ดังนี้

5.1 คำจำกัดความ

อนุสัญญา OTT ได้มีการกำหนดคำจำกัดความสำหรับผู้ประกอบการท่าที่ชัดเจนซึ่งรวมไปถึงขอบเขตของธุรกรรมการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือด้วย ทั้งยังให้ความหมายของการบริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า และกำหนดขอบเขตของการเป็นผู้ประกอบการท่าไม่ให้เกิดการซ้ำซ้อนกับการเป็นผู้ขนส่ง โดยการกำหนดชัดเจนว่าบุคคลซึ่งมีสถานภาพทางกฎหมายเป็นผู้ขนส่งภายใต้กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งจะไม่ถือเป็นผู้ประกอบการท่าแต่อย่างใด

ในขณะที่กฎหมายไทยไม่มีการกำหนดคำจำกัดความโดยเฉพาะสำหรับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ และไม่มีการกำหนดขอบเขตของการให้บริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไว้ จึงจำเป็นต้องนำหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่มีอยู่มาปรับใช้ซึ่งก็คือหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยแยกจากลักษณะของการให้บริการที่เป็นการยกขน เคลื่อนย้ายสินค้าและบรรจุสินค้าเข้าและนำสินค้าออกจากตู้สินค้าเป็นการจ้างทำของ และการเก็บรักษาสินค้าเป็นการฝากทรัพย์ที่มีบำเหน็จ เป็นต้น

ดังนั้นหากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา OTT และอนุวัติการอนุสัญญามาใช้เป็นกฎหมายภายในสำหรับความรับผิดในทางแพ่งของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ก็จะทำให้คำจำกัดความและขอบเขตความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือชัดเจนยิ่งขึ้น

5.2 ระยะเวลาความรับผิด

อนุสัญญา OTT ได้มีการกำหนดระยะเวลาความรับผิดของผู้ประกอบการท่าไว้คือเมื่อสินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการท่าจนกระทั่งเวลาที่ผู้ประกอบการท่าส่งมอบสินค้าโดยไม่พิจารณาว่าผู้ประกอบการท่าจะมีการให้บริการประเภทใดก็ตาม ดังนั้นหากนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวมากำหนดระยะเวลาความรับผิดสำหรับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอก

ท่าเรือให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือต้องมีความรับผิดชอบในสินค้าตั้งแต่เวลาที่ได้รับสินค้าไว้ในความดูแลไม่ว่าขณะนั้นจะให้บริการประเภทใดก็ตาม การกำหนดระยะเวลาความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือตามอนุสัญญาจึงให้ความชัดเจนในการกำหนดความรับผิดและเป็นประโยชน์มากกว่าบทบัญญัติตามกฎหมายไทยซึ่งไม่มีการกำหนดระยะเวลาความรับผิดของผู้ประกอบการท่าที่ชัดเจน อันก่อให้เกิดปัญหาตามมาในการพิจารณาว่าขณะสินค้าได้รับความเสียหายหรือเกิดการสูญหายนั้นใครจะต้องเป็นผู้มีความรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือนั้นมีลักษณะเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งในรูปแบบต่างๆ การกำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดความรับผิดจึงมีความสำคัญอย่างมาก การบังคับใช้อนุสัญญา OTT จึงถือเป็นการอุดช่องว่างทางกฎหมายที่เกิดขึ้นในปัจจุบันจากการที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้

5.3 การออกเอกสาร

อนุสัญญา OTT กำหนดให้ผู้ประกอบการท่าสามารถใช้เอกสารของลูกค้าในการรับมอบสินค้า หรือผู้ประกอบการท่าอาจออกเอกสารที่ระบุถึงสภาพและปริมาณของสินค้าเอง โดยกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการท่าต้องออกเอกสารให้แก่ผู้ใช้บริการหากผู้ใช้บริการร้องขอ หากผู้ประกอบการท่าไม่มีการออกเอกสารใดๆถือว่าผู้ประกอบการท่าได้รับมอบสินค้าไว้ในสภาพที่ดี และนอกจากนั้นอนุสัญญายังอนุญาตให้ผู้ประกอบการท่าสามารถใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) ได้ด้วย ซึ่งถือว่าเป็นความก้าวหน้าที่มีการยอมรับระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เสมือนการใช้เอกสารอันทำให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่ายทั้งแก่ผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ

ในขณะที่ประเทศไทยในปัจจุบันไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจัดทำเอกสารให้ผู้ใช้บริการแต่อย่างใด อีกทั้งในการบริการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในปัจจุบันก็มีความเกี่ยวข้องและมีการระบบ EDI

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าอนุสัญญา OTT มีการกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการท่าดำเนินการในเรื่องเอกสารไว้อย่างชัดเจน ในขณะที่กฎหมายไทยไม่มีการกำหนดไว้ การกำหนดให้มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเอกสารตามบทบัญญัติของอนุสัญญา OTT ย่อมเป็นประโยชน์มากกว่า ทั้งต่อผู้ใช้บริการและผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ เนื่องจากในกรณีที่เกิดความเสียหายหรือสูญหายขึ้น เอกสารจะเป็นพยานหลักฐานที่สำคัญในการพิสูจน์ความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

5.4 ความรับผิด

อนุสัญญา OTT ได้กำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าไว้ในแนวทางเดียวกับ Hamburg Rules และ Multimodal Convention ซึ่งเป็นการสร้างความสอดคล้องของหลักเกณฑ์ให้มีความต่อเนื่องรองรับความเป็นเอกภาพของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเป็นไปตามหลักเกณฑ์เรื่องข้อสันนิษฐานความผิดหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งผู้ประกอบการท่าจะถูกสันนิษฐานก่อนในเบื้องต้นว่าเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าและจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายซึ่งเกิดขึ้น แต่หากผู้ประกอบการท่าสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้ประกอบการท่า ลูกจ้าง,ตัวแทนของผู้ประกอบการท่าหรือบุคคลซึ่งผู้ประกอบการท่าใช้บริการเพื่อให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าได้ใช้มาตรการที่จำเป็นตามสมควร เพื่อหลีกเลี่ยงความสูญหาย, เสียหาย ,หรือความชักช้าในการดำเนินการกับสินค้าแล้ว ผู้ประกอบการท่าจึงหลุดพ้นความรับผิด ในขณะที่ตามหลักเกณฑ์ในกฎหมายไทยได้แยกประเภทความรับผิดตามลักษณะการให้บริการ กล่าวคือ การจ้างทำของ และการฝากทรัพย์ และผู้ซึ่งกล่าวอ้างข้อเท็จจริงใดๆ เพื่อสนับสนุนคำฟ้องหรือคำให้การของตนจะต้องมีหน้าที่ในการนำสืบข้อเท็จจริงนั้น รวมทั้งการนำพยานหลักฐานเข้าสืบด้วยซึ่งถือว่าเป็นภาระหน้าที่ที่หนักสำหรับผู้เสียหาย เนื่องจากต้องแสวงหาข้อเท็จจริงในสถานที่ของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ และผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือให้ได้และถ้าหากไม่สามารถพิสูจน์ว่าความเสียหาย ความสูญหาย หรือการส่งมอบชักช้านั้นเป็นความผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็จะทำให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือหลุดพ้นจากความรับผิด ในขณะที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือซึ่งถือว่าเป็น

คู่ความอีกฝ่ายหนึ่งแม้มิได้กล่าวอ้างอะไรและไม่มีหน้าที่นำสืบตามที่กฎหมายกำหนด ก็ย่อมต้องนำพยานหลักฐานเข้าสืบหักล้างพยานหลักฐานของคู่ความฝ่ายแรก มิฉะนั้นตนจะต้องรับผิดตามข้อกล่าวอ้างดังกล่าว

จะเห็นได้ว่าอนุสัญญา OTT ได้กำหนดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าให้สอดคล้องกับระบบความรับผิดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยไม่แยกพิจารณาความรับผิดตามประเภทของการให้บริการ และหากนำมาปรับใช้กับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องเป็นผู้พิสูจน์ว่าตนเองได้ใช้มาตรการที่จำเป็นตามความสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงความสูญหาย , ความเสียหาย หรือการดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าชักช้าแล้วผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงจะหลุดพ้นจากความรับผิด หากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่สามารถพิสูจน์ได้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็จะต้องรับผิด และเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ในเรื่องการรับฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จ ที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพียงแต่พิสูจน์ให้ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเพื่อสงวนทรัพย์เช่นวิญญูชน (บุคคลที่ใช้ความระมัดระวังอย่างธรรมดาเท่านั้น) ก็จะหลุดพ้นจากความรับผิด และหากพิจารณาว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเป็นผู้รับฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จซึ่งเป็นผู้มีวิชาชีพเฉพาะกิจการค้าขายหรืออาชีวะ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือต้องใช้ความระมัดระวังในระดับของบุคคลที่ประกอบอาชีพเพื่อการนั้นซึ่งตามธรรมดาเขาปฏิบัติกัน จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาได้กำหนดให้การพิสูจน์เป็นภาระของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ และมีหลักเกณฑ์ที่เคร่งครัดมากกว่าการฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จ และมีความใกล้เคียงกับการฝากทรัพย์แบบมีบำเหน็จซึ่งเป็นผู้มีวิชาชีพเฉพาะกิจการค้าขายหรืออาชีวะ ซึ่งเป็นการช่วยลดภาระหน้าที่ของผู้เสียหายในการพิสูจน์ความรับผิดซึ่งเป็นเรื่องที่ยากลำบากที่ผู้เสียหายจะรู้ถึงพฤติการณ์ของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือที่เป็นเหตุแห่งความเสียหายเนื่องจากเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างที่สินค้าไม่ได้อยู่ในความดูแลของตน

นอกจากนั้นในอนุสัญญา OTT ยังได้กำหนดว่าหากความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นจากการกระทำของประกอบการท่ารวมอยู่ด้วยกับเหตุอื่น ผู้ประกอบการท่าจะต้องเป็นผู้พิสูจน์ถึงจำนวนความเสียหายที่ตนไม่ต้องรับผิดด้วย

5.5 การยกเว้นความรับผิด

อนุสัญญา OTT กำหนดให้ผู้ประกอบการท่าสามารถได้รับการยกเว้นความรับผิดได้หากสามารถพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าเมื่อสินค้าอยู่ในความรับผิดชอบของตน ผู้ประกอบการท่า หรือลูกจ้าง หรือตัวแทนที่เป็นผู้ให้บริการได้ใช้มาตรการที่จำเป็นทั้งหมดตามสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้สินค้า สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแล้ว และอนุสัญญา OTT มีข้อกำหนดให้ผู้ประกอบการท่าเป็นผู้พิสูจน์ความรับผิดของตนก่อนไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการฝ่าฝืนสัญญา หรือเกิดจากการกระทำโดยละเมิดและหากพิสูจน์แล้วปรากฏว่าผู้ประกอบการท่า ลูกจ้าง หรือตัวแทนได้ใช้มาตรการใดๆก็ตามที่จำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุแล้วก็ตาม แต่เหตุดังกล่าวยังคงเกิดขึ้นผู้ประกอบการท่าก็ไม่ต้องรับผิด

ในขณะที่หลักเกณฑ์ตามกฎหมายไทยนั้น การยกขน เคลื่อนย้าย ขนถ่ายสินค้าหรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าต้องนำกฎหมายลักษณะจ้างทำของมาปรับใช้ โดยผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะได้รับการยกเว้นความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และสำหรับการให้บริการที่เป็นการเก็บรักษาสินค้าก็นำกฎหมายเรื่องฝากทรัพย์มาปรับใช้ ซึ่งผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะได้รับยกเว้นความรับผิดเมื่อได้ใช้ความระมัดระวัง และใช้ฝีมือในการสงวนทรัพย์ที่รับฝากไว้นั้นในระดับซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดไว้

จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาOTT นั้นมีความชัดเจนและกำหนดระดับฝีมือในการสงวนรักษาสินค้าไว้สูงกว่ากฎหมายไทยและมีความแน่นอนไม่ขึ้นอยู่กับลักษณะของการให้บริการ ผู้ใช้บริการย่อมได้รับความคุ้มครองมากขึ้น

5.6 การจำกัดความรับผิด

ในกรณีที่สินค้าเสียหาย สูญหายอนุสัญญา OTT ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการท่าสามารถจำกัดความรับผิดของตนได้ในกรณีที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าโดยพื้นฐานการจำกัดความรับผิดจะเป็นไปตามน้ำหนักของสินค้า ซึ่งไม่อยู่บนพื้นฐานการจำกัดความรับผิดตามจำนวนของหีบห่อ เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงความยากลำบากในการตีความสำหรับคำว่า “หีบห่อ”

โดยในอนุสัญญา OTT ได้กำหนดการจำกัดความรับผิดที่แตกต่างกันสองลักษณะ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับรูปแบบการขนส่งที่กิจการท่านั้นเกี่ยวข้อง โดยการจำกัดความรับผิดที่ต่ำกว่าคือการจำกัดความรับผิดสำหรับผู้ประกอบการท่าที่ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งทางน่านน้ำภายใน อยู่ที่ไม่เกินกิโลกรัมละ 2.75 SDR.และการจำกัดความรับผิดที่สูงกว่าคือการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าที่ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งทางอื่นโดยกำหนดไว้ที่ 8.33 SDR การที่อนุสัญญานี้กำหนดการจำกัดความรับผิดไว้แตกต่างกันเช่นนี้เนื่องจากในข้อเท็จจริงแล้วมูลค่าของสินค้าที่ทำการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำจะมีมูลค่าต่ำกว่าสินค้าที่ทำการขนส่งโดยการขนส่งรูปแบบอื่น นอกจากนั้นการจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบกิจการท่าที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำนั้น ได้กำหนดไว้ใกล้เคียงการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำและทางทะเล เนื่องจากต้องการให้ผู้ประกอบกิจการท่าที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ที่ใกล้เคียงกับผู้ขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำ และในกรณีที่ผู้ประกอบการท่าส่งมอบสินค้าชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าไว้ที่สองเท่าครึ่งของค่าบริการที่ผู้ใช้บริการจะต้องชำระให้แก่ผู้ประกอบการท่า แต่ต้องไม่เกินค่าบริการขนส่งสินค้าทั้งหมด

นอกจากนั้นอนุสัญญา OTT ยังได้ให้สิทธิแก่ผู้เสียหายในการที่จะเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากการที่สินค้าอื่นซึ่งทำการขนส่งพร้อมกันแต่ไม่ได้รับความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าแต่ได้รับผลกระทบจากสินค้าที่เสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าได้โดยการคำนวณค่าเสียหายด้วยน้ำหนักของสินค้าซึ่งได้รับผลกระทบดังกล่าวโดยอาศัยหลักเกณฑ์ในการจำกัดความรับผิดเดียวกัน

แต่เมื่อพิจารณาตามกฎหมายไทยแล้วจะเห็นว่าไม่มีหลักเกณฑ์ในเรื่องการจำกัดความรับผิดในกฎหมายเรื่องจ้างทำของ และกฎหมายเรื่องการฝากทรัพย์ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่ต้องนำมาปรับใช้กับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือแต่อย่างใด อีกทั้งการที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือทำการกำหนดข้อสัญญาหรือประกาศหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในกรณีที่สินค้าเกิดความเสียหายขณะอยู่ในความดูแลของตนนั้น ก็ตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 ซึ่งอาจไม่มีผลบังคับใช้หากข้อกำหนดดังกล่าวอยู่ในลักษณะของสัญญาสำเร็จรูป หรือข้อกำหนด หรือประกาศฝ่ายเดียวที่ผู้ใช้บริการมิได้มีการแสดงเจตนาตกลงด้วย ซึ่งข้อสัญญานั้นจะมีผลใช้บังคับได้เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่เหตุเท่านั้นซึ่งอยู่ที่ดุลยพินิจของศาลที่จะกำหนดซึ่งยังไม่ปรากฏคำพิพากษาที่จะกำหนดแนวทางไว้อย่างชัดเจน ดังนั้นผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในประเทศไทยยังคงต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวน และไม่สามารถจำกัดความรับผิดของตนได้

แม้ว่าข้อกำหนดของอนุสัญญาในเรื่องการจำกัดความรับผิดนั้น จะทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับค่าเสียหายเต็มจำนวนเพราะมีการจำกัดความรับผิด แต่ก็มิได้หายความว่าจะเป็นการเอื้อประโยชน์ต่อผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพียงฝ่ายเดียว เนื่องจากในอนุสัญญา OTT ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนว่าข้อกำหนดหรือข้อสัญญาใดๆที่จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการท่าไว้ต่ำกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาให้ข้อกำหนดนั้นตกเป็นโมฆะ แต่หากกำหนดไว้จำนวนสูงกว่าสามารถทำได้ จากบทบัญญัติดังกล่าวก็เป็นการรับรองสิทธิของผู้ใช้บริการไว้ว่าผู้ใช้บริการซึ่งมีอำนาจต่อรองน้อยกว่านั้นจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายไม่ต่ำกว่าที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้แน่นอน

5.7 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับสินค้าอันตราย

อนุสัญญา OTT ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการปฏิบัติต่อสินค้าอันตราย โดยอนุญาตให้ผู้ประกอบการท่าสามารถทำลายสินค้าอันตรายหรือทำให้สินค้าอันตรายนั้นหมดสภาพได้

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นไม่มีการกำหนดสิทธิของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในการจัดการกับสินค้าอันตรายได้ เช่นในอนุสัญญา OTT แต่ในกฎหมายอื่น กล่าวคือ พระราชบัญญัติศุลกากรมีข้อกำหนดสำหรับการจัดการกับสินค้าอันตราย และการจัดเก็บสินค้าในโรงพักสินค้า แต่เพื่อความปลอดภัยของสินค้าอื่น และเป็นการลดความเสี่ยงภัยของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงควรมีข้อกำหนดที่ชัดเจนในเรื่องการปฏิบัติต่อสินค้าอันตรายสำหรับผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือด้วย

5.8 การเอาสินค้าเป็นประกัน

อนุสัญญา OTT กำหนดให้ผู้ประกอบการท่าสามารถยึดหน่วงสินค้า เพื่อค่าใช้จ่ายและค่าเสียหายที่เกิดจากการให้บริการได้ ในขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการท่า แต่หากมีการให้หลักประกันหรือการวางเงินค้ำประกันไว้แล้วผู้ประกอบการท่าไม่อาจยึดหน่วงสินค้าได้ นอกจากนั้นผู้ประกอบการท่ายังสามารถขายสินค้าที่ยึดหน่วงไว้บางส่วนหรือทั้งหมดได้ โดยจะต้องทำการแจ้งให้เจ้าของสินค้าทราบก่อนการขาย โดยจะต้องตั้งราคาที่เหมาะสมด้วย

หลักเกณฑ์ในกฎหมายไทยเรื่องการฝากทรัพย์ ได้กำหนดให้ผู้รับฝากทรัพย์ชอบที่จะยึดหน่วงเอาทรัพย์สินซึ่งฝากไว้ได้ จนกว่าจะได้รับเงินบรรดาที่ค้างชำระแก่ตนเกี่ยวด้วยการฝากทรัพย์นั้น แม้จะเป็นการยึดหน่วงทรัพย์ไว้จนกว่าจะได้รับชำระหนี้ที่ค้าง แต่ผู้รับฝากไม่มีสิทธินำทรัพย์ที่รับฝากออกขายทอดตลาดเพื่อชำระหนี้แต่อย่างใด

อย่างไรก็ตามในกรณีที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้เก็บรักษาสินค้าไว้จนกลายเป็นของตกค้างในอารักขาศุลกากรตามพระราชบัญญัติศุลกากรแล้ว กรมศุลกากรมีสิทธิในการขายทอดตลาดของนั้น ซึ่งเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดจะหักใช้เป็นค่าภาษีศุลกากรก่อน ที่เหลือจึงหักเป็นค่าเก็บรักษาสินค้า ค่าขนย้ายสินค้า ดังนั้นแม้ว่ากฎหมายให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือยึดหน่วงสินค้าไว้ได้ แต่ผู้ประกอบการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็แทบไม่ได้สิทธิดังกล่าว ดังนั้นมีการกำหนดหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาเพื่อให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการท่าสามารถยึดหน่วงสินค้าและให้สิทธิในการขายสินค้าดังกล่าว เมื่อขายได้ให้นำเงินชำระค่าภาษีอากรก่อน ส่วนที่เหลือให้นำมาชำระค่าบริการของผู้

ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ซึ่งจะเป็นการช่วยลดภาระในการขายทอดตลาดของศุลกากรลงด้วย โดยศุลกากรเพียงแต่เป็นผู้ควบคุมดูแลการขายทอดตลาดของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ เพื่อให้ได้ราคาที่เหมาะสมเท่านั้น การกำหนดสิทธิยึดหน่วงและสิทธิในการขายสินค้าดังกล่าวจึงเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ และกรมศุลกากรด้วย [109]

5.9 อายุความ

อนุสัญญา OTT กำหนดอายุความในการดำเนินคดีกับผู้ประกอบการท่าไว้ภายในเวลา 2 ปี นับจากวันที่ผู้ประกอบการท่าส่งมอบสินค้า หรือวันที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้รับแจ้งจากผู้ประกอบการท่าว่าสินค้าเสียหายสิ้นเชิง รวมทั้งการขยายอายุความในการดำเนินคดีเมื่อมีการแจ้งไปยังผู้เสียหาย ซึ่งอายุความดังกล่าวสอดคล้องกับอายุความใน Hamburg Rules และ Multimodal Convention ด้วย

ในขณะที่กฎหมายไทยไม่มีหลักเกณฑ์ในเรื่องการขยายอายุการเรียกร้องออกไปในลักษณะดังกล่าว เนื่องจากอายุความตามหลักกฎหมายไทยเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนไม่อาจขยายออกหรือย่นเข้าได้ตามที่กำหนดอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/11

ส่วนอายุความตามกฎหมายไทยที่ต้องนำมาปรับใช้กับการใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือรับผิดในความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดกับสินค้านั้น หากเป็นการให้บริการที่มีลักษณะเป็นการจ้างทำของ ถือว่าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือผิดสัญญา ผู้ใช้บริการสามารถดำเนินคดีได้ภายใน 10 ปี แต่หากเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการที่มีลักษณะเป็นการรับฝากทรัพย์ ผู้ใช้บริการสามารถฟ้องร้องให้ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการฝากทรัพย์ ได้ภายใน 6 เดือนนับแต่วันสิ้นสุดสัญญา แต่หาก

---

[109] ประเวศน์ ราชแพทยาคม, “ปัญหาความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการท่าเรือในส่วนที่เกี่ยวกับสินค้า, ”(วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546), น. 97-99.

ผู้ใช้บริการฟ้องร้องให้คืนทรัพย์หรือใช้ราคาสินค้าจะสามารถฟ้องได้ภายใน 10 ปี และในกรณีที่ผู้ใช้บริการฟ้องผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในมูลละเมิดจะต้องใช้สิทธิดำเนินคดีภายใน 1 ปี ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าอายุความที่กล่าวมาภายใต้กฎหมายไทยนั้นเป็นอายุความที่ไม่เหมาะสมและไม่มีความชัดเจน ซึ่งส่งผลต่อการใช้สิทธิของผู้ใช้บริการทำให้ไม่ได้รับความเป็นธรรมในกรณีที่อายุความสั้นเกินไป และก่อความไม่สะดวกแก่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในกรณีที่อายุความยาวเกินไป เนื่องจากในทางปฏิบัติสำหรับการค้าระหว่างประเทศเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแก่สินค้าจะต้องมีการเจรจาหรือทำการตกลงกันก่อนซึ่งมีความจำเป็นที่จะต้องใช้เวลาช่วงหนึ่ง การใช้สิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีสินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอาจไม่สามารถดำเนินการให้เสร็จภายใน 6 เดือนหรือ 1 ปี และในทางปฏิบัติมักมีการทำหนังสือขอยืดขยายอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องออกไปซึ่งทางผู้ถูกเรียกร้องนั้นอาจจะยินยอมให้มีการขยายระยะเวลาออกไปได้เพื่อประโยชน์ในการเจรจาต่อรองด้วย ดังนั้นหลักเกณฑ์ในเรื่องอายุความในอนุสัญญา OTT ที่กำหนดไว้ 2 ปีจึงมีความเหมาะสม นอกจากนั้นการกำหนดให้มีการตกลงขยายอายุความได้ก็สอดคล้องกับแนวปฏิบัติในทางการค้าระหว่างประเทศด้วย