

## บทที่ 4

### การฟ้องคดีละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเลในประเทศไทย

สัญญารับขนของทางทะเลระหว่างประเทศเป็นสัญญาที่มีลักษณะแตกต่างจากสัญญารับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจากมีลักษณะที่เป็นการขนส่งเฉพาะรูปแบบ และมีรายละเอียดที่แตกต่างกันในสาระสำคัญหลายประการ โดยก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ศาลฎีกาได้ตัดสินคดีโดยนำเอาหลักกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องรับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในฐานบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งซึ่งมีความไม่เหมาะสมหลายประการ และส่วนใหญ่การรับขนของทางทะเลนั้นมักจะเป็นกรณีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ มีการขนย้ายสินค้าข้ามประเทศ ซึ่งประเทศส่วนใหญ่ได้มีการตรากฎหมายเกี่ยวกับสัญญารับขนของทางทะเลเป็นของตนเอง โดยนำเอาอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งก็คือ Hague Rules ค.ศ. 1924 Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 และ ค.ศ.1979 หรือ Hamburg Rules ค.ศ. 1978 เป็นต้น มาเป็นแม่แบบในการร่างกฎหมายของตนเองเพื่อให้มีความเป็นสากล ประเทศไทยได้เล็งเห็นถึงปัญหาความไม่เหมาะสมและความไม่เป็นสากลดังกล่าว จึงจัดให้มีการตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาบังคับใช้กับสัญญารับขนของทางทะเลเป็นการเฉพาะ

#### 4.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้มีผลบังคับใช้นับตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2534 โดยได้มีการนำหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในพระราชบัญญัติฉบับนี้ไปใช้แก้คดีที่เกิดขึ้นแล้วจำนวนมาก ดังจะให้เห็นจากคำพิพากษาศาลฎีกา และคำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

ในการฟ้องร้องผู้ขนส่งเป็นคดีต่อศาลนั้น ผู้ที่ใช้สิทธิเรียกร้องย่อมต้องการที่จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายสูงสุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ดังนั้น บ่อยครั้งที่มีการฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งในมูลละเมิดทั้งที่มีการทำสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งก็ตาม เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้มีบทบัญญัติเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและเหตุจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องไม่สามารถ

ได้รับชดใช้ค่าเสียหายได้เต็มจำนวน บุคคลดังกล่าวจึงเลือกที่จะฟ้องคดีดังกล่าวในมูลละเมิดทั้งที่เป็นเรื่องเกี่ยวกับสัญญา แม้ในการฟ้องคดีละเมิดภาระหน้าที่ในการนำสืบจะตกอยู่ที่ผู้ฟ้องคดีก็ตาม เนื่องจากในประเทศไทยไม่ได้มีการห้ามมิให้ฟ้องคดีในมูลละเมิดมาพร้อมกันกับมูลผิดสัญญา ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ข้างต้น

การฟ้องคดีรับขนของทางทะเลในมูลละเมิดนั้น ผู้กระทำเช่นนั้นอาจมีเหตุผลในการกระทำดังกล่าว ซึ่งสามารถรวบรวมได้ 4 ประการ ดังต่อไปนี้

เหตุผลประการที่หนึ่ง เพื่อให้คดีที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลซึ่งต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของบทกฎหมายดังกล่าวอันจะทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ซึ่งมีจำนวนมากที่รวมกันแล้วมีถึง 20 เหตุ<sup>1</sup> ขณะที่หากใช้กฎหมายว่าด้วยละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะมีเหตุยกเว้นความรับผิดเพียงเรื่องนิรโทษกรรม<sup>2</sup> ตามมาตรา 449-452<sup>3</sup> แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เพียงเรื่องเดียวเท่านั้น

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หมวด 5 มาตรา 51 ถึงมาตรา 57 ได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีต่างๆเอาไว้ ซึ่งอาจเป็นเหตุที่เกิดจากสภาพภายนอก เหตุที่เกิดจากตัวผู้ส่งของตนเอง หรือเหตุที่เกิดจากสภาพแห่งของที่ทำการขนส่งนั่นเอง ซึ่งรวมกันแล้วมีถึง 20 เหตุ เช่น เหตุสุดวิสัย ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งทำการบรรจุหีบห่อไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ หรือ สภาพแห่งของนั่นเอง เป็นต้น

<sup>2</sup> นิรโทษกรรม หมายความว่า การกระทำที่กฎหมายยกเว้นให้ผู้กระทำไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือให้รับผิดโดยจำกัด

<sup>3</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 449 “บุคคลใดเมื่อกระทำการป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมายก็ดี กระทำตามคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายก็ดี หากก่อให้เกิดเสียหายแก่ผู้อื่นไว้รู้ ท่านว่าบุคคลนั้นหาต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่

ผู้ต้องเสียหายอาจเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้เป็นต้นเหตุให้ต้องป้องกันโดยชอบด้วยกฎหมาย หรือจากบุคคลผู้ให้คำสั่งโดยละเมิดนั้นก็ได้”

มาตรา 450 ถ้าบุคคลทำบุบสลาย หรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใด เพื่อจะบำบัดปัดป้องภัยอันตรายซึ่งมีมาเป็นสาธารณะโดยฉุกเฉิน ท่านว่าไม่จำเป็นต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หากความเสียหายนั้นไม่เกินสมควรแก่เหตุภัยอันตราย

เหตุผลประการที่สอง เพื่อให้ไม่นำเรื่องการจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อการที่ของสูญหาย เสียหายที่ 10,000 บาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาท หรือสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของที่ถูกส่งมอบซ้ซ้ำแต่ไม่เกินค่าระวางรวมแห่งของมาใช้บังคับ

เหตุผลประการที่สาม ผู้ฟ้องร้องอาจต้องการจะอาศัยประโยชน์จากอายุความและการนับอายุความในทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 448<sup>4</sup> ที่กำหนดไว้ว่า

ถ้าบุคคลทำบุบสลาย หรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใด เพื่อจะบำบัดป้องกันอันตรายอันมีแก่เอกชนโดยฉุกเฉิน ผู้นั้นจะต้องใช้คืนทรัพย์สินนั้น

ถ้าบุคคลทำบุบสลาย หรือทำลายทรัพย์สินหนึ่งสิ่งใด เพื่อจะป้องกันสิทธิของตนหรือของบุคคลภายนอกจากอันตรายอันมีมาโดยฉุกเฉิน เพราะตัวทรัพย์สินนั้นเองเป็นเหตุ บุคคลเช่นว่านี้หาต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่ หากว่าความเสียหายนั้นไม่เกินสมควรแก่เหตุ แต่ถ้าอันตรายนั้นเกิดขึ้นเพราะความผิดของบุคคลนั้นเองแล้ว ท่านว่าจำต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้

มาตรา 451 บุคคลใช้กำลังเพื่อป้องกันสิทธิของตน ถ้าตามพฤติการณ์จะขอให้ศาลหรือเจ้าหน้าที่ช่วยเหลือให้ทันท่วงที่ไม่ได้ และถ้ามิได้ทำในทันใด ภัยมีอยู่ด้วยการที่ตนจะได้สมดังสิทธินั้นจะต้องประวิงไปมากหรือถึงแก่สาบสูญได้ไซ้รู้ ท่านว่าบุคคลนั้นหาต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่

การใช้กำลังดังกล่าวมาในวรรคก่อนนั้น ท่านว่าต้องจำกัดครัดเคร่งแต่เฉพาะที่จำเป็นเพื่อจะบำบัดป้องกันอันตรายเท่านั้น

ถ้าบุคคลผู้ใดกระทำการดังกล่าวมาในวรรคต้น เพราะหลงสันนิษฐานพลาดไปว่ามีเหตุอันจำเป็นที่จะทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายไซ้รู้ ท่านว่าผู้นั้นจะต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลอื่น แม้ทั้งการที่หลงพลาดไปนั้นจะมีไซ้เป็นเพราะความประมาทเลินเล่อของตน

มาตรา 452 ผู้ครองอสังหาริมทรัพย์ชอบที่จะจับสัตว์ของผู้อื่นอันเข้ามาทำความเสียหายในอสังหาริมทรัพย์นั้น และยึดไว้เป็นประกันค่าสินไหมทดแทน อันจะพึงต้องใช้แก่ตนได้ และถ้าเป็นการจำเป็นโดยพฤติการณ์แม้จะฆ่าสัตว์นั้นเสียก็ชอบที่จะทำได้

แต่ว่าผู้นั้นต้องบอกกล่าวแก่เจ้าของสัตว์โดยไม่ชักช้า ถ้าและหาตัวเจ้าของสัตว์ไม่พบ ผู้ที่จับสัตว์ไว้ต้องจัดการตามสมควรเพื่อสืบหาตัวเจ้าของ

<sup>4</sup> มาตรา 448 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ให้มีอายุความฟ้องร้อง 1 ปีนับแต่การทำละเมิดหรือรู้ตัวผู้กระทำละเมิดหรือเมื่อพ้นสิบปีนับแต่วันที่ทำละเมิด ซึ่งในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นนิติบุคคลต้องถือว่าผู้แทนนิติบุคคลไม่รู้หรือเพิ่งรู้ถึงการกระทำละเมิด แม้เวลาที่มีการส่งมอบจะล่วงเลยมาเกินระยะเวลา 1 ปีก็ตาม ในขณะที่อายุความฟ้องร้องตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46 ได้กำหนดอายุความฟ้องร้องเอาไว้เพียง 1 ปีนับแต่ที่มีการส่งมอบของ ซึ่งมีระยะเวลาที่สั้นกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 448 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เหตุผลประการที่สี่ ในกรณีที่ผู้เสียหายไม่ได้มีนิติสัมพันธ์ตามกฎหมายลักษณะสัญญากับผู้ขนส่ง คือ ไม่ได้เป็นคู่สัญญากับผู้กระทำละเมิด ซึ่งอาจจะเป็นนายเรือหรือลูกเรือที่ครอบครองดูแลของที่ทำกรขนส่งตามความเป็นจริง ผู้เสียหายย่อมไม่สามารถอาศัยมูลสัญญา มาฟ้องคดีต่อบุคคลดังกล่าวได้ ผู้เสียหายหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องย่อมอาศัยมูลละเมิดเพื่อฟ้องร้องให้บุคคลผู้กระทำละเมิดชดใช้ค่าเสียหายหรือเยียวยาความเสียหายให้แก่ตนโดยตรง

ตามเหตุผลดังกล่าวข้างต้น จึงเกิดแนวโน้มการฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งหรือผู้เกี่ยวข้อง ตามสัญญาการรับขนของทางทะเลให้รับผิดชอบในมูลละเมิด ซึ่งตามกฎหมายไทยมีประเด็นที่ต้องพิจารณาทั้งหมด 5 ประเด็น คือ ปัญหาเรื่องการตีความวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ปัญหาเรื่องสิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น ปัญหาเกี่ยวกับสิทธิในการยกข้อต่อสู้ของตัวแทนผู้ขนส่งและลูกจ้างของผู้ขนส่ง ปัญหาเกี่ยวกับอายุความในการฟ้องคดี ปัญหาเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศ ดังนี้

ประเด็นที่หนึ่ง ปัญหาเรื่องการตีความวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวไม่ได้มีการกำหนดอย่างชัดเจนถึงการยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งขึ้นกล่าวอ้างหากมีการฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งมาในมูลละเมิดอันเกี่ยวกับสัญญาการรับขนของทางทะเล ทำให้เข้าใจได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มีวัตถุประสงค์ที่จะใช้บังคับแก่ความรับผิดตามสัญญาเพียงกรณีเดียวไม่รวมถึงความรับผิดตาม

---

“สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดแต่มูลละเมิดนั้น ท่านว่าขาดอายุความเมื่อพ้นหนึ่งปี นับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อพ้นสิบปี นับแต่วันที่ทำละเมิด”

มูลละเมิดด้วย ซึ่งต่างจาก Hague-Visby Rules ค.ศ.1968<sup>5</sup> และ Hamburg Rules ค.ศ.1978<sup>6</sup> หรือแม้แต่ใน Rotterdam Rules ค.ศ.2009<sup>7</sup> ที่กำหนดให้ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งอื่นสามารถยกข้อต่อสู้ขึ้นกล่าวอ้างได้ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องคดีต่อผู้ขนส่งมาในมูลสัญญา ในมูลละเมิดหรือในมูลคดีอื่นใด ซึ่งมีความชัดเจนมากกว่า ไม่ทำให้เกิดประเด็นถกเถียงหรือความสับสน ที่ทำให้ต้องมีการตีความกฎหมายแต่อย่างใด

แต่ในทางปฏิบัติของประเทศไทยดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า ไม่ได้มีการห้ามมิให้มีการฟ้องคดีละเมิดแม้เรื่องดังกล่าวจะเป็นเรื่องที่มีมูลเหตุมาจากสัญญา แต่ยังคงมีคำพิพากษาที่ศาลพิจารณาเห็นว่าไม่ควรนำคดีมาฟ้องมาในมูลละเมิด จึงอาจทำให้เกิดความสับสนและความไม่เป็นธรรม ดังจะได้กล่าวในประเด็นต่อไป

ตัวอย่างคำพิพากษาที่ศาลพิจารณาว่าผู้ฟ้องคดีไม่ควรฟ้องคดีให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในมูลละเมิดอันมีมูลเหตุมาจากสัญญารับขนของทางทะเล ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1639/2549

โจทก์ฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร จึงต้องนำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 ประกอบด้วยมาตรา 58 และ 60 ซึ่งเป็นกฎหมายที่บัญญัติถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

---

<sup>5</sup> มาตรา 4 ทวิ (1) ของ Hague-Visby Rules ค.ศ.1968

“The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damages to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded *in contract* or *in tort*.”

<sup>6</sup> มาตรา 7 ของ Hamburg Rules ค.ศ.1978

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

<sup>7</sup> มาตรา 4 ของ Rotterdam Rules ค.ศ.2009

“1. Any provision of this Convention that may provide a defence for, or limit the liability of, the carrier applies in any judicial or arbitral proceeding, whether founded in *contract*, in *tort*, or *otherwise*,....”

ที่รวมถึงกรณีละเมิดด้วยแล้วไว้โดยเฉพาะมาใช้บังคับ จะนำลักษณะละเมิดของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับไม่ได้

โดยศาลฎีกาได้ให้เหตุผลไว้อย่างน่าฟังว่า “บทบัญญัติมาตรา 39 แห่งพระราชบัญญัติการรับประกันของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติถึงเงื่อนไขความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้เป็นการเฉพาะ โดยเหตุที่ทำให้ของเสียหาย สูญหายหรือส่งมอบช้ำก้ำนั้น ตามปกติย่อมมีเหตุมาจากการขาดความระมัดระวังตามสมควรของผู้ขนส่งอันเป็นเหตุแห่งการกระทำละเมิดรวมอยู่ด้วยแล้ว แต่บทกฎหมายดังกล่าวก็บัญญัติถึงความรับผิดของผู้ขนส่งให้อยู่ภายใต้บทบัญญัติการจำกัดความรับผิด ทั้งยังมีหลักเกณฑ์แบ่งขนาดของความรับผิดของผู้ขนส่งที่จะได้รับประโยชน์จากจำนวนจำกัดความรับผิด ตามมาตรา 60 (1) กล่าวคือ ถ้าเป็นการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงในลักษณะละเลยไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบช้ำก้ำอาจเกิดขึ้นได้เท่านั้น จึงไม่ได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิด ส่วนกรณีประมาทเลินเล่อธรรมดา อันรวมถึงการละเมิดอยู่ด้วยนั้น ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดตามมาตรา 39 กล่าวคือ ต้องรับผิดในความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบช้ำก้ำ ภายใต้จำนวนจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58”<sup>8</sup>

การค้ำระหว่างประเทศที่ 45/2541

ประเด็นที่จะต้องวินิจฉัยมีว่า จำเลยที่ 2 จะต้องรับผิดต่อโจทก์หรือไม่เพียงใด โจทก์ฟ้องให้จำเลยที่ 2 ต้องรับผิดต่อโจทก์ในฐานะละเมิด เห็นว่าโดยบทบัญญัติและโดยเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้ำระหว่างประเทศ และวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้ำระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการค้ำระหว่างประเทศ กฎหมายมิได้ให้อำนาจศาลนี้ที่จะพิจารณาพิพากษาเกี่ยวกับเรื่องละเมิด

---

<sup>8</sup> บริษัท สำนักงานกฎหมายประมวลชัย, “เหตุใดกฎหมายจึงยอมจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง?”, Bangkok Shipowners and Agents Association’s Publication (Issue 08), กันยายน 2552, น.12 .

ในมาตรา 7 (5) และ (6)<sup>9</sup> อันเป็นเรื่องเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศภาคเอกชน กฎหมายบัญญัติถึงคดีแพ่งอันเกี่ยวข้องกับสัญญาธุรกรรมระหว่างประเทศประเภทต่าง ๆ และนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง แต่มิได้ระบุถึงสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากมูลละเมิดอันเกี่ยวข้องกับการค้าหรือการขนส่งระหว่างประเทศแต่อย่างใด ศาลนี้จึงไม่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาในประเด็นว่า จำเลยที่ 2 กระทำละเมิดต่อโจทก์หรือไม่ จึงให้ยกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 2

การค้าระหว่างประเทศที่ 214/2542

สัญญาซื้อขายสินค้าที่โจทก์ทำกับบริษัท กรีนมา จำกัด และสัญญารับขนของทางทะเลที่โจทก์ทำกับจำเลยที่ 1 แยกจากกันต่างหาก เป็นคนละสัญญากัน และผู้ส่งของตามสัญญารับขนของทางทะเลไม่จำเป็นต้องเป็นบุคคลเดียวกับผู้ขายของหรือสินค้านั้นให้ผู้รับตราส่ง ถ้าจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นผู้ขนส่งปฏิบัติผิดสัญญารับขนของทางทะเล โจทก์ที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ส่งของเป็นคู่สัญญาก็ย่อมเป็นผู้ได้รับความเสียหายที่มีสิทธิฟ้องจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง หรือจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ขนส่งอื่น แล้วแต่กรณีได้ตามสัญญารับขนของทางทะเล ไม่ใช่ให้รับผิดในมูลละเมิดแม้กรรมสิทธิ์ในสินค้าจะโอนไปยังผู้ซื้อตั้งแต่เมื่อสินค้าลงเรือพ้นกราบเรือในวันที่ 10 และวันที่ 17 สิงหาคม 2540 ตามลำดับ ตามที่จำเลยที่ 2 อ้าง ซึ่งในกรณีสัญญาซื้อขายระหว่างโจทก์ที่ 2 กับบริษัท กรีนมา จำกัด ผู้ซื้อก็คือบริษัท กรีนมา จำกัด ก็ตาม โจทก์ที่ 2 ก็ยังมีสิทธิจะฟ้องจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นผู้ขนส่ง หรือจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ขนส่งอื่นได้ตามสัญญารับขนของทางทะเล ไม่ใช่อาศัยสัญญาซื้อขายระหว่างโจทก์ที่ 2 กับบริษัท กรีนมา จำกัด ผู้ซื้อ หรืออาศัยความรับผิดทางละเมิด

<sup>9</sup> มาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติจัดศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539

“ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีดังต่อไปนี้

(1) ...

(5) คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้าหรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ หรือการให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง

(6) คดีแพ่งเกี่ยวกับเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ออกเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมตาม (5) การส่งเงินเข้ามาในราชอาณาจักรหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ทรัสดีวีซีที รวมทั้งการประกันเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว”

การที่บริษัทกรีนมา จำกัดซึ่งเป็นตัวแทนของจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง (หรืออาจเป็นตัวแทนเรือของบริษัท มิตรชัย โอ. เอส. เค. โกลด์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ขนส่งอื่น) จะปล่อยหรือส่งมอบสินค้าให้ใครไปอย่างไร จำเลยที่ 2 ก็ไม่เกี่ยวข้องและไม่ใช่น้ำที่ของจำเลยที่ 2 ความเสียหายของโจทก์ที่ 2 ผู้ส่งของเนื่องจากผู้ขนส่งไม่เวรคืนใบตราส่งจึงไม่ได้เกิดจากหน้าที่การส่งมอบของจำเลยที่ 2 และไม่ได้เกิดจากการกระทำใด ๆ ของจำเลยที่ 2 จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องรับผิดชอบโจทก์ที่ 2 ผู้ส่งของ ไม่ว่าจะตามสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามมูลละเมิด

การค้ำระหว่างประเทศที่ 365/2544

เมื่อโจทก์กับจำเลยมีนิติสัมพันธ์กันโดยตรงตามสัญญารับขนของทางทะเล และจำเลยร่วมซึ่งเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยไม่ว่าจะในฐานะผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่นหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง การที่จำเลยร่วมกล่าวอ้างก็ต้องถือว่าจำเลยร่วมมีนิติสัมพันธ์กับโจทก์ตามสัญญารับขนของทางทะเลเช่นเดียวกัน ความรับผิดชอบของจำเลยและจำเลยร่วม ถ้าหากมีก็ต้องเป็นความรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเล มิใช่มูลละเมิด ซึ่งคู่กรณีมิได้มีนิติสัมพันธ์ตามสัญญา โจทก์จึงไม่สามารถฟ้องให้จำเลยและ/หรือ จำเลยร่วมรับผิดชอบในมูลละเมิดได้อีก ดังนั้นประเด็นเรื่องความรับผิดชอบของจำเลยหรือจำเลยร่วมในมูลละเมิดตามประเด็นข้อพิพาท จึงไม่จำเป็นต้องนำมาวินิจฉัย

ตัวอย่างคำพิพากษาที่ศาลเห็นควรให้สามารถฟ้องคดีในมูลละเมิดอันมีมูลเหตุมาจากสัญญารับขนของทางทะเลได้ ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7559/2543

คดีนี้โจทก์ฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบในมูลผิดสัญญารับขนและมูลละเมิด แต่คดีมีปัญหาขึ้นมาสู่ศาลฎีกาเฉพาะที่เกี่ยวกับมูลผิดสัญญารับขน เมื่อจำเลยมิได้เป็นผู้ทำสัญญารับขนสินค้าพิพาทกับบุคคลภายนอกแทนตัวการ แต่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการเป็นผู้ทำสัญญารับขนสินค้าพิพาทกับผู้ส่งโดยเป็นผู้ออกใบตราส่งในฐานะเป็นผู้ขนส่งเองโดยตรงจำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนสินค้าพิพาทในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศ และมีภูมิลำเนาในต่างประเทศตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 824 จำเลยส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อโดยไม่ได้มีการเวรคืนใบตราส่งเป็นการทำการตามคำสั่งของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทนจำเลยในฐานะส่วนตัวจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์

## คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1156/2546

ใบตราส่งระบุว่า จำเลยเป็นตัวแทนผู้ขนส่งในการส่งมอบสินค้า แสดงว่าจำเลยมิใช่ผู้ขนส่งแต่เป็นเพียงตัวแทนของผู้ขนส่ง จำเลยจึงมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล จำเลยได้รับคำสั่งจาก ค. ตัวแทนของผู้ขนส่งให้มอบใบส่งปล่อยสินค้าพิพาทแก่จำเลยร่วมโดยแจ้งว่าต้นฉบับใบตราส่งได้มีการเวนคืนให้แก่ผู้ขนส่งแล้วที่ต้นทางโดยส่งโทรสารใบตราส่งมายืนยันให้จำเลยปฏิบัติตามคำสั่งดังกล่าวด้วย จำเลยจึงได้มอบใบส่งปล่อยสินค้าให้จำเลยร่วมนำไปรับมอบสินค้าโดยไม่ได้มีการเวนคืนใบตราส่งจากจำเลยร่วม ตามโทรสารใบตราส่งก็ปรากฏชื่อจำเลยร่วมเป็นผู้รับตราส่ง กรณีไม่มีเหตุให้จำเลยทราบได้ว่าคำสั่งให้ปล่อยสินค้าพิพาทแก่จำเลยร่วมเป็นคำสั่งที่ไม่ชอบ การที่จำเลยปล่อยสินค้าพิพาทให้แก่จำเลยร่วมโดยไม่ได้เวนคืนใบตราส่งจึงเป็นการที่จำเลยซึ่งมีหน้าที่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขนส่งตามสัญญาตัวการตัวแทนระหว่างจำเลยกับผู้ขนส่งปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการโดยสุจริตยังถือไม่ได้ว่าจำเลยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้โจทก์ได้รับความเสียหาย จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์

จำเลยร่วมเป็นเพียงผู้รับแจ้งการมาถึงประเทศไทยของเรือบรรทุกสินค้าพิพาทเท่านั้น หากมีสิทธิที่จะรับสินค้าพิพาทจากผู้ขนส่งได้ไม่ การที่จำเลยร่วมขอรับสินค้าพิพาทไปจากจำเลยตัวแทนผู้ขนส่งโดยไม่มีสิทธิ จึงเป็นการทำละเมิดต่อโจทก์โดยจงใจทำให้โจทก์ซึ่งเป็นผู้รับตราส่งไม่ได้รับสินค้าและไม่ได้รับชำระค่าสินค้าที่โจทก์ได้ชำระให้แก่ผู้ขายไปแล้ว จำเลยร่วมจึงต้องรับผิดชอบชำระเงินจำนวนดังกล่าวแก่โจทก์

## คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3687/2548

โจทก์ฟ้องว่า โจทก์ว่าจ้างจำเลยให้ขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา จำเลยตกลงตอบรับการขนส่งสินค้าดังกล่าวโดยออกใบรับสินค้าให้แก่โจทก์และตกลงว่าบริษัท ท. ตัวแทนของจำเลยที่ประเทศสหรัฐอเมริกาจะส่งมอบสินค้าได้ก็ต่อเมื่อบริษัท บ. เวนคืนต้นฉบับใบรับสินค้า ใบกำกับราคาสินค้า และใบบรรจุหีบห่อให้แก่ตัวแทนของจำเลย ปรากฏว่าบริษัท ท. ได้กระทำการโดยประมาทส่งมอบสินค้าโดยมิได้เรียกให้บริษัท บ. เวนคืนต้นฉบับใบรับสินค้า ใบกำกับราคาสินค้า และใบบรรจุหีบห่อ หรือให้หาหลักฐานอันสมควรไว้ก่อน เป็นเหตุให้โจทก์ได้รับความเสียหาย ไม่ได้รับชำระเงินค่าสินค้า อันเป็นการละเมิดและผิดสัญญารับขนส่งต่อโจทก์ โจทก์ฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบในฐานะเป็นผู้ขนส่งซึ่งมีบริษัท ท. เป็นตัวแทน โจทก์ไม่ได้ฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบในฐานะเป็นตัวแทนทำสัญญารับขนของ

ทางทะเลกับโจทก์แทนบริษัท ท. ตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ อันจะทำให้จำเลยต้องรับผิดชอบแต่ลำพังตนเองตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 824 กรณีจึงไม่อาจบังคับให้จำเลยต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติมาตรา 824 ได้ การที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้จำเลยรับผิดชอบต่อโจทก์ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 824 จึงเป็นการพิพากษาเกินไปกว่าหรือนอกจากที่ปรากฏในคำฟ้อง ไม่ชอบด้วย มาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศฯ ประกอบมาตรา 142 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

คดีนี้โจทก์ฟ้องให้จำเลยซึ่งมีฐานะตัวแทนผู้ขนส่งให้รับผิดชอบต่อสัญญารับขนของทางทะเลและรับผิดชอบต่อมูลละเมิด แต่ศาลชั้นต้นได้พิพากษาให้จำเลยรับผิดชอบต่อโจทก์ในฐานะที่เป็นตัวแทน อันเป็นการพิพากษาเกินคำฟ้อง

การค้าระหว่างประเทศที่ 10/2542

สาเหตุของการเกิดรูรั่วที่โจทก์กล่าวอ้างขึ้นนั้น ล้วนเป็นการคาดเดาทั้งสิ้น โจทก์ไม่มีพยานหลักฐานใดมาแสดงให้เห็นได้ว่า จำเลยที่ 2 ประมาทเลินเล่อทำให้ผู้สินค้าพิพาทเป็นรูรั่วและสินค้าได้รับความเสียหาย อันจะเป็นการกระทำละเมิดต่อโจทก์ จำเลยที่ 2 จึงไม่มีความรับผิดชอบต่อโจทก์เช่นเดียวกัน

การค้าระหว่างประเทศที่ 101/2546

คดีมีประเด็นปัญหาว่า จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 กระทำละเมิดหรือผิดสัญญาต่อโจทก์ หรือไม่ โจทก์นำสืบว่าจำเลยทั้งสองจงใจหรือประมาทเลินเล่อปล่อยสินค้าของโจทก์ไปให้แก่ผู้ซื้อโดยไม่ได้รับเวนคืนใบตราส่ง ทำให้โจทก์ไม่ได้รับชำระค่าสินค้าจากผู้ซื้อ ส่วนจำเลยทั้งสองได้นำสืบว่ามีการเวนคืนใบตราส่งแล้วจึงได้ทำการปล่อยสินค้าไปให้แก่ผู้ซื้อไปตามใบตราส่งหมาย ล.1 เอกสารหมาย จ.10 ไม่ใช่ใบตราส่งเนื่องจากไม่มีรายการครบถ้วนที่จะเป็นใบตราส่งได้ ศาลเห็นว่า เอกสารหมาย จ.10 และเอกสารหมาย ล.1 มีข้อความตรงกันและมีรายการครบถ้วนเป็นใบตราส่งทั้งหมด ดังนั้น การเวนคืนใบตราส่งหลายฉบับต้องเวนคืนทุกฉบับ จึงจะสมบูรณ์ การที่จำเลยทั้งสองทำการเวนคืนใบตราส่งหมาย ล.1 เพียงฉบับเดียว จึงถือว่าเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้โจทก์เสียหาย จำเลยที่ 1 จึงเป็นผู้ผิดสัญญา ส่วนจำเลยที่ 2 ไม่ถือว่าผิดสัญญาเพราะไม่ใช่ผู้ขนส่ง

ในคดีนี้ ศาลไม่ได้วินิจฉัยว่าเป็นการกระทำละเมิดหรือไม่ แต่โจทก์ได้ทำการฟ้องคดีมาทั้งในมูลละเมิดและมูลสัญญา โดยที่ศาลมิได้ห้ามมิให้ฟ้องคดีมาในมูลละเมิดแต่อย่างใด

จากคำพิพากษาของศาลฎีกาและศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศดังกล่าวข้างต้น โจทก์มักจะอ้างมาในคำฟ้องให้จำเลยต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเลและรับผิดชอบในการกระทำอันเป็นละเมิดมาพร้อมกัน โดยศาลมิได้มีการพิจารณาถึงประเด็นเกี่ยวกับมูลละเมิด แต่ศาลก็มิได้พิจารณาว่าคดีไม่ได้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ จึงทำให้เข้าใจได้ว่าศาลไม่ได้ปฏิเสธการฟ้องคดีในมูลละเมิดที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล

ประเด็นที่สอง ปัญหาเรื่องสิทธิยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบโดยตลอดในความสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชั่งน้ำหนักของที่อยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่งตั้งแต่ท่าเรือต้นทางจนถึงปลายทาง ไม่ว่าผู้ขนส่งจะได้อำนาจการขนส่งด้วยตนเองหรือมอบหมายให้ผู้อื่นกระทำหน้าที่แทน (ซึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่งอื่น) โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งอื่นต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่หากเกิดขึ้นแก่ของในระหว่างที่ของอยู่ในความครอบครองของตนและให้ร่วมกันรับผิดชอบกับผู้ขนส่งด้วย โดยตามมาตรา 44<sup>10</sup> แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น ได้กำหนดให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย ดังนั้น ผู้ขนส่งอื่นย่อมอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบ และการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้ และพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดชอบให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งน้ำหนักที่กำหนดไว้ในหมวด 5<sup>11</sup> หรือกำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 58<sup>12</sup> แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้เท่านั้น แต่มิได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าผู้ขนส่ง

<sup>10</sup> มาตรา 44 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

“ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย”

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 หมวด 5 ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (มาตรา 51ถึงมาตรา 57)

<sup>12</sup> มาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

“ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่ง

และผู้ขนส่งอื่นจะสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิด เหตุจำกัดความรับผิดและข้อต่อสู้อื่นใดที่ผู้ขนส่งมีอยู่ตามพระราชบัญญัติดังกล่าว หากมีการฟ้องร้องผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นให้รับผิดในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าอันเกี่ยวเนื่องกับสัญญาฉบับของทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องมาในมูลสัญญาหรือมูลละเมิด ในส่วนที่เกี่ยวกับการฟ้องมาในมูลสัญญานั้นไม่มีปัญหาที่จะต้องพิจารณาว่าผู้ขนส่งจะยกข้อต่อสู้ขึ้นมากล่าวอ้างได้หรือไม่ เนื่องจากเป็นที่เข้าใจได้อยู่แล้วว่าพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวนี้ใช้บังคับกับสัญญาฉบับของทางทะเลอย่างแน่นอน แต่ประเด็นปัญหาที่ตามมา คือ หากมีการฟ้องร้องผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นให้รับผิดในมูลละเมิดบุคคลดังกล่าวจะสามารถอ้างข้อต่อสู้ใดๆ ที่มีต่อผู้ฟ้องคดีซึ่งเป็นผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งขึ้นอ้างได้หรือไม่ ซึ่งปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดความไม่ชัดเจนและขัดต่อวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่มีการกำหนดให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิด หรือเหตุจำกัดความรับผิดได้ เมื่อไม่สามารถอ้างข้อต่อสู้หรือเหตุดังกล่าวได้ จึงทำให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นเต็มจำนวนความเสียหายตามมูลละเมิด

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับ Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 และ ค.ศ.1979 และ Hamburg Rules ค.ศ. 1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ.2009 จะเห็นได้ว่าตามอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้งสามฉบับดังกล่าว ได้มีการกำหนดให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นสามารถยกข้อต่อสู้เหตุยกเว้นความรับผิด หรือเหตุจำกัดความรับผิด ขึ้นอ้างต่อผู้ฟ้องคดีได้ หากมีการฟ้องร้อง

---

หน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ตามมาตรา ๖๑ และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบของชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญาฉบับของทางทะเล

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสามโดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง”

ให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าอันเกี่ยวกับสัญญาฉบับของทางทะเล แม้จะได้มีการฟ้องคดีมาในมูลละเมิดหรือมูลอื่นใดก็ตาม

ประเด็นที่สามอันเป็นประเด็นปัญหาเกี่ยวกับสิทธิในการยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งและผู้จ้างของผู้ขนส่ง

ในการขนส่งสินค้าทางทะเล นอกจากผู้ขนส่งจะเป็นผู้ดำเนินการแล้ว ยังมีบุคคลภายนอกอื่นที่ผู้ขนส่งว่าจ้างให้ช่วยทำงานในบางส่วนของภาระขนส่ง ซึ่งอาจจำแนกได้เป็น 3 กลุ่ม<sup>13</sup> กล่าวคือ

1. ตัวแทนผู้ขนส่งหรือตัวแทนเรือ (Ship's agent) คือ บุคคลที่ผู้ขนส่งแต่งตั้งให้ดำเนินการในกิจการบางอย่างแทนผู้ขนส่ง เช่น การติดต่อกับผู้ส่งของ การดำเนินพิธีการทางศุลกากร การออกใบตราส่ง เป็นต้น โดยอาจแยกตัวแทนเรือได้เป็นหลายประเภท เช่น ตัวแทนเจ้าของเรือในต่างประเทศ ตัวแทนผู้เช่าเรือ (Charterers) ในต่างประเทศ และตัวแทนหาสินค้า (Loading Broker)<sup>14</sup>

บทบาทและหน้าที่ของตัวแทนเรือได้มีการอธิบายกันในประเทศไทย พอสรุปได้ ดังนี้<sup>15</sup>

หน้าที่ของตัวแทนเรือก็คือการให้บริการแก่เจ้าของเรือ โดยเจ้าของเรือต่างประเทศ จำเป็นที่ต้องใช้ตัวแทนเรือเพื่อทำการต่างๆ ดังต่อไปนี้คือ ในส่วนที่เกี่ยวกับสินค้า ในการขนส่งของเข้าไปยังประเทศต่างๆ ตัวแทนเรือจะต้องจัดการเปิดตู้สินค้า จัดยามบนเรือเพื่อป้องกันไม่ให้ของสูญหาย เช่าอุปกรณ์เพื่อทำการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า ส่วนในการส่งสินค้าขาออก ตัวแทนเรือจะเป็นผู้ขนสินค้าลงเรือ ส่งตู้สินค้าไปให้กับผู้ส่งออก ทำการซ่อมบำรุงตู้ซึ่งชำรุดเสียหาย ทำหน้าที่บรรจूसินค้าของเรือ

ในส่วนที่ไม่เกี่ยวกับสินค้า ตัวแทนเรือจะต้องทำการดูแลให้ความสะดวกแก่เรือ<sup>16</sup> โดยดูแลนายเรือและพนักงานในเรือ คอยอำนวยความสะดวกและติดต่อประสานงานกับเจ้าหน้าที่และหน่วยงานราชการต่างๆ เช่น พิธีศุลกากร กองควบคุมโรคติดต่อ กองตรวจคนเข้าเมือง

<sup>13</sup> เปมะภักดิ์ มาหมั่น, "การยกเว้นและจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับจ้างยกสินค้าขึ้นลงจากเรือ", (สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547), น.54.

<sup>14</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 3, พิมพ์ครั้งที่ 4 (ปรับปรุงใหม่), (กรุงเทพมหานคร:วิญญูชน, 2551), น.264-268.

<sup>15</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, เพิ่งอ้าง, น.271-272.

เมื่อพิจารณาถึงคำนิยามของผู้ขนส่งอื่นตามมาตรา 3<sup>17</sup> แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว ก็เข้าใจได้ว่า ตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งไม่ใช่ผู้ขนส่งอื่น<sup>18</sup> โดยมีแนวคำพิพากษาของศาลที่วินิจฉัยว่าบุคคลต่าง ๆ นี้ มิได้เป็นผู้ขนส่งอื่นแต่เป็นตัวแทนเรือ เช่น

การค้ำระหว่างประเทศที่ 111/2541

จำเลยที่ 2 ซึ่งกระทำการในฐานะเป็นตัวแทนสายการเดินเรือผู้ขนส่ง และได้ออกใบตราส่งให้ไว้ ถือได้ว่าการที่จำเลยที่ 2 ออกใบตราส่งอันเป็นเอกสารสำคัญที่ใช้เป็นหลักฐานในการขนส่งสินค้า กรณีจึงถือได้ว่าจำเลยที่ 2 ในฐานะตัวแทนเรือเข้าทำสัญญารับขนแทนสายการเดินเรือตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ ดังนั้น จำเลยที่ 2 จึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 824

การค้ำระหว่างประเทศที่ 36/2542

แม้การขนส่งสินค้าพิพาทเป็นแบบ ซี วาย ทู ซี วาย แต่จำเลยที่ 1 ที่เป็นเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมคุณภาพที่เข้าบรรจุสินค้าพิพาท เมื่อขนส่งสินค้าขึ้นจากเรือที่ทำเรือแหลมฉบังแล้ว จึงมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังควบคุมดูแลเครื่องควบคุมคุณภาพภายในตู้คอนเทนเนอร์ให้ทำงานอย่างถูกต้องและสม่ำเสมอไปจนกว่าผู้รับตราส่งจะมารับมอบสินค้า ข้อเท็จจริง

<sup>16</sup> เกรียง ตวงวรรณนท์, Procedure of vessel operations, ธุรกิจพาณิชยนาวิ, สถาบันพาณิชยนาวิ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2528, น.53, อ้างถึงใน ไผทชิต เอกจริยกร, เพ็งอ้าง, น.271.

<sup>17</sup> มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

“ผู้ขนส่งอื่น” หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะเวลาช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปก็ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมืองพิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น

<sup>18</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, อ้างแล้ว เจริจรกที่ 14, น.279.

ได้ความว่า เรือเพรสิดันท์ ฮิวเวอร์ เดินทางมาถึงท่าเรือแหลมฉบัง วันที่ 3 ธันวาคม 2538 จำเลยที่ 1 ขนถ่ายสินค้าขึ้นท่าเรือแหลมฉบัง แล้วมอบให้จำเลยที่ 2 ลากตู้สินค้ามาที่ลานเอส.ซี.ที ซึ่งเป็นลานพักสินค้าที่จำเลยที่ 1 เช่าไว้และว่าจ้างบริษัท คอนเทนเนอร์แคร์ จำกัด เป็นผู้รับเหมาตรวจสอบเครื่องควบคุมอุณหภูมิในตู้คอนเทนเนอร์ นับแต่ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือที่ท่าเรือแหลมฉบังและลากตู้สินค้ามาที่ลานเอส.ซี.ที จนกระทั่งผู้รับตราส่งมารับสินค้าไป เมื่อผู้รับตราส่งมารับสินค้าไปในวันที่ 6 ธันวาคม 2538 ต้องถือว่าจำเลยที่ 1 ส่งมอบสินค้าพิพาทแก่ผู้รับตราส่ง ในวันที่ 6 ธันวาคม 2538 โจทก์ฟ้องคดีวันที่ 4 ธันวาคม 2539 เมื่อนับถึงวันฟ้องยังไม่เกิน 1 ปี ฟ้องโจทก์จึงไม่ขาดอายุความ

การดำเนินงานของจำเลยที่ 2 เป็นการกระทำภายในขอบอำนาจของตัวแทนเพื่อให้การรับขนของจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นตัวการสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี จำเลยที่ 2 จึงมิใช่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ตามความในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่า จำเลยที่ 2 ไม่ได้ร่วมรับขนสินค้าพิพาทจึงไม่ต้องรับผิดชอบโจทก์

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร เห็นว่าตามระบบกฎหมายไทยนั้น ตัวแทนเรือสามารถถูกฟ้องร้องให้รับผิดชอบละเมิดได้ แม้จะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดทางสัญญา เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือกฎหมายฉบับอื่นไม่ได้ห้ามมิให้มีการฟ้องร้องตัวแทนเรือให้รับผิดชอบละเมิด และก็มีแนวโน้มว่าอาจจะมีการฟ้องตัวแทนเรือให้รับผิดชอบละเมิด เพื่อมิให้คดีขาดอายุความ 1 ปี ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยจะได้ใช้อายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 ในส่วนที่เป็นเรื่องนับแต่วันทำละเมิด แม้การพิสูจน์จะเป็นภาระแก่ผู้เสียหายมากกว่า ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และอาจเป็นการเลี่ยงการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อันจะทำให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดชอบละเมิดตัวการ ซึ่งก็คือผู้ขนส่ง ก็ต้องรับผิดชอบละเมิด ทำให้ไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้น และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งได้<sup>19</sup> และตัวแทนเรือจะต้องรับผิดในกรณีที่ทำกรแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 824<sup>20</sup> ทั้งนี้เพื่อให้ตัวแทนต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกที่ตัวแทนทำการแทน และเพื่อความสะดวกแก่บุคคลผู้เกี่ยวข้องที่ได้รับความเสียหาย และตัวแทนเองก็เป็นผู้ติดต่อและทำการในเรื่องดังกล่าว

<sup>19</sup> เฟิงอ้าง. น.282.

<sup>20</sup> เฟิงอ้าง. น.282.

แพนตัวการ อันต่างจากกรณีที่ตัวการเป็นผู้ดำเนินการติดต่อกับบุคคลภายนอกเอง เมื่อตัวแพนเรือจะต้องรับผิดชอบตามสัญญาฉบับรับขนของทางทะเลที่ตัวแพนทำการแพนตัวการซึ่งเป็นผู้ขนส่ง ตัวแพนเรือจึงควรมีสิทธิได้รับประโยชน์ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องเหตุยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดในฐานะผู้ขนส่ง ดังเช่นที่ผู้ขนส่งทางทะเลได้รับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เช่นกัน

2. ลูกจ้างของผู้ขนส่ง บุคคลที่ผู้ขนส่งว่าจ้างให้ทำงานทั่วไปบนเรือ โดยต้องอยู่ภายใต้อำนาจการควบคุม การบังคับบัญชาของผู้ขนส่งหรือตัวแพน ซึ่งได้แก่ ลูกเรือ

ในส่วนที่เกี่ยวกับตัวแพนและลูกจ้างนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแพนของผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิด หรือเหตุจำกัดความรับผิดหรือข้อต่อสู้ใดๆเช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีอยู่ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว อันต่างจากที่ Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 ตลอดจน Hamburg Rules ค.ศ.1978 ที่กำหนดให้บรรดาลูกจ้าง หรือตัวแพนเรือสามารถที่จะอ้างเหตุยกเว้น และการจำกัดความรับผิดได้ หากมีการฟ้องร้องให้รับผิดในความสูญหายหรือเสียหายแห่งของอันเกี่ยวเนื่องกับสัญญาฉบับรับขนของทางทะเลถึงการฟ้องคดีละเมิดอันเกี่ยวเนื่องกับสัญญาฉบับรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องมาในมูลสัญญาหรือมูลละเมิด เมื่อบุคคลดังกล่าวถูกผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งฟ้องร้องซึ่งเป็นการฟ้องร้องมาในมูลละเมิด เนื่องจากลูกจ้างหรือตัวแพนของผู้ขนส่งไม่มีนิติสัมพันธ์กับผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งทางสัญญา หากผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งเห็นว่า การฟ้องร้องผู้ขนส่งเพื่อความสูญหายเสียหายหรือการส่งมอบชั่งช้ำ ผู้ขนส่งจะสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือเหตุจำกัดความรับผิดขึ้นต่อสู้ได้ ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งอาจไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ได้รับชดใช้เต็มจำนวน อันเนื่องมาจากการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง จึงหาทางเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งทางอ้อมโดยการฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแพนของผู้ขนส่ง ซึ่งไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือเหตุจำกัดความรับผิดได้ เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่ได้กำหนดเรื่องการยกข้อต่อสู้ของตัวแพนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจน ทำให้เกิดปัญหาการตีความซึ่งอาจมีการตีความให้บุคคลดังกล่าวไม่สามารถยกข้อต่อสู้ขึ้นกล่าวอ้างได้ อันก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม เพราะผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือเหตุจำกัดความรับผิดได้ แต่บุคคลเหล่านี้กลับไม่สามารถอ้างได้ และในที่สุดผู้ที่ต้องรับผิดชอบจ่ายค่าสินไหมทดแทนก็อาจจะเป็นผู้ขนส่งนั่นเอง เพราะเห็นว่าลูกจ้างและตัวแพนได้ทำตามหน้าที่และไม่มีความสามารถในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ หรืออาจต้องรับผิดชอบในทางละเมิดร่วมกับลูกจ้าง

ที่ทำการไปในทางการที่จ้างหรือตัวแทนที่เข้าไปในขอบอำนาจของตน<sup>21</sup> นอกจากนี้ ในบางครั้ง เป็นไปได้ว่าผู้เสียหายหรือผู้รับช่วงสิทธิจากผู้เสียหายมาฟ้องร้องอาจจะฟ้องร้องทั้งผู้ขนส่งและ ตัวแทนเรือให้ร่วมกันรับผิดชอบเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบ ชักช้าด้วย เพราะผู้เสียหายอาจจะเลือกฟ้องผู้ขนส่งเป็นคดีหนึ่ง และฟ้องตัวแทนเรือเป็นอีกคดีหนึ่ง โดยอ้างว่าแม้ผู้ขนส่งจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนแล้ว แต่ผู้ขนส่งได้อ้างการจำกัดความรับผิด ทำให้ผู้เสียหายยังคงได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เต็มจำนวน อันอาจทำให้ผู้ขนส่ง หรือตัวแทนเรือรับผิดชอบเกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดได้

หากพิจารณาเปรียบเทียบกับ Hague-Visby Rules ค.ศ. 1968 และ ค.ศ.1979 และ Hamburg Rules ค.ศ.1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ.2009<sup>22</sup> ซึ่งได้กำหนดให้ตัวแทน ผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือเหตุจำกัดความรับผิดได้ แล้วแต่กรณี ซึ่งมีความเป็นธรรมต่อตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่งมากกว่าเนื่องจากบุคคล ดังกล่าวย่อมมีความสามารถในการชดใช้ค่าเสียหายได้น้อยกว่าผู้ขนส่งอยู่แล้วตามความเป็นจริง หากมิได้กำหนดให้เข้าไปในกรณีดังกล่าวย่อมก่อความเสียหายและทำให้เกิด การเอาเปรียบต่อตัวแทนหรือลูกจ้างเหล่านั้นได้ และในท้ายที่สุดบุคคลที่ต้องรับผิดชอบ ในค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดที่แท้จริงยังคงเป็นผู้ขนส่งอยู่นั่นเอง

3. ผู้รับจ้างอิสระ (Independent Contractor) หรือผู้รับจ้างทำของ คือ กลุ่มบุคคลที่มีความชำนาญในวิชาชีพของตน โดยมีสถานะทางกฎหมายที่ไม่ใช่ตัวแทนของผู้ขนส่ง เพราะไม่ได้กระทำแทนผู้ขนส่งในการติดต่อกับบุคคลอื่น และไม่ใช้ลูกจ้างของผู้ขนส่ง เพราะไม่ได้ อยู่ภายใต้การควบคุมของผู้ขนส่ง อันได้แก่ ผู้รับจ้างยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือ (Stevedore)

<sup>21</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, “ข้อคิดเห็นบางประการเกี่ยวกับการแก้ไขพระราชบัญญัติการ รับขนของทางทะเล พ.ศ.2534” วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (Special Issue 2002), ธันวาคม 2545: น.330.

<sup>22</sup> มาตรา 4 ของ Rotterdam Rules ค.ศ. 2009

“..., that is instituted in respect of loss of, damage to, or delay in delivery of goods covered by the contract of carriage or for the breach of any other obligation under this Convention against:

- (a) The carrier or a maritime performing party.
- (b) ...”

ผู้ประกอบการท่า (Terminal Operator) รวมทั้งผู้ขนส่งคนอื่นที่ผู้ขนส่งว่าจ้างให้กระทำการขนส่งแทนด้วย เป็นต้น โดยอาจแยกผู้รับจ้างอิสระที่อยู่ในกระบวนการขนส่งของทางทะเลได้เป็นสองกลุ่มคือ ผู้ที่ประกอบกิจการในการรับขนส่งของทางเรือโดยตรง กับบุคคลที่ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของแต่ไม่ได้เป็นผู้ขนส่งโดยทางเรือ เช่น ผู้รับจ้างยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือ<sup>23</sup>

ในส่วนที่เกี่ยวกับผู้รับจ้างอิสระที่ประกอบกิจการเกี่ยวข้องกับการขนส่งของแต่ไม่ได้เป็นผู้ขนส่งโดยทางเรื่อนั้น ยังคงมีปัญหาคำถามไม่ชัดเจนอยู่ กล่าวคือ นักกฎหมายส่วนใหญ่มีความเห็นตรงกันว่า ตามคำนิยามของคำว่า “ผู้ขนส่งอื่น” ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ หมายถึงแต่เฉพาะบุคคลที่ขนส่งของทางทะเลเท่านั้น ไม่รวมผู้รับจ้างทำของประเภทอื่นที่ทำงานในบริเวณท่าเรือ เช่น ผู้รับจ้างยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือ เนื่องจากไม่มีสถานะเป็นผู้ขนส่ง คือ ไม่ได้มีอาชีพหรือรับดำเนินการขนส่งของแต่อย่างใด ดังนั้น ผู้รับจ้างยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือจึงไม่ใช่ผู้ขนส่งอื่น และไม่สามารถอ้างข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดได้เช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีอยู่ตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว แต่แท้จริงแล้ว การขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศนั้น ไม่ใช่แต่เฉพาะการขนส่งของโดยทางเรือเท่านั้น แต่น่าจะรวมถึงช่วงที่ของถูกบรรทุกลงเรือและขนถ่ายขึ้นจากเรือด้วย และการที่ผู้ขนส่งมอบหมายหน้าที่ในการบรรทุกและขนถ่ายของ ก็เป็นการมอบหมายหน้าที่ส่วนหนึ่งของการขนส่งของ และผู้ได้รับมอบหมายให้บรรทุกและขนถ่ายของจึงเป็นบุคคลที่ผู้ขนส่งตามสัญญามอบหมายช่วงให้ทำการขนส่งของแล้ว เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงกันให้ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ในการยกขนของ หรือมีกฎหมายหรือระเบียบปฏิบัติ ณ ท่าเรือปลายทาง กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่เพียงส่งมอบของให้กับเจ้าพนักงานท่าเรือ โดยไม่ต้องยกขนของขึ้นจากเรือ ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าการที่ผู้รับจ้างยกขนส่งของขึ้นลงจากเรือได้ทำการขนส่งของนั้นเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งสินค้าทางทะเลอันเป็นส่วนหนึ่งของหน้าที่ของผู้ขนส่ง เมื่อมีการฟ้องคดีเรียกให้ผู้ขนส่งชดเชยค่าเสียหายในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบของชกซ้ำ ผู้ขนส่งสามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิดหรือข้อต่อสู้อื่นใดขึ้นกล่าวอ้างเพื่อประโยชน์ของตนตามที่กฎหมายกำหนดได้ แต่การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้กำหนดให้ผู้รับจ้างอิสระสามารถยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งขึ้นกล่าวอ้างเมื่อมีการฟ้องร้องบุคคลดังกล่าวมาไม่ว่าในมูลผิดสัญญาและโดยเฉพาะในมูลละเมิดย่อมทำให้ผู้รับจ้างอิสระเสียเปรียบและเกิดปัญหาความไม่เป็นธรรม อันต่างจาก Rotterdam Rules ค.ศ.

<sup>23</sup> เปมะภักดิ์ มาหมั่น, อ้างแล้ว เจริญพรที่ 13, น.55.

2009 ที่กำหนดให้ผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเล หรือ Maritime Performing Party ที่มีความหมายรวมถึงผู้รับจ้างยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือและผู้ประกอบการท่าเรือสามารถยกข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งขึ้นกล่าวอ้างได้ เมื่อมีการฟ้องร้องให้บุคคลดังกล่าวต้องรับผิดในความเสียหายหรือสูญหายในส่วนที่เกี่ยวกับสัญญารับขนของทางทะเลไม่ว่าจะเป็นการฟ้องคดีในมูลสัญญา มูลละเมิด หรือมูลคดีอื่นใด

ดังนั้น ด้วยเหตุผลที่ว่า เมื่อตัวแทนของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งได้ดำเนินการใดๆเกี่ยวกับของอันเป็นหน้าที่ที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ และขั้นตอนการยกขนของขึ้นลงจากเรือโดยทั่วไปเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งและเมื่อผู้ขนส่งก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นและจำกัดความรับผิดได้ แต่ถ้าผู้ขนส่งมอบหน้าที่ให้กับตัวแทนผู้ขนส่งหรือลูกจ้างดำเนินการใดๆหรือมอบหน้าที่ในการยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือให้กับผู้รับจ้างยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นตัวแทนผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือผู้รับจ้างยกขนของขึ้นลงจากเรือกลับไม่สามารถยกเหตุยกเว้นหรือเหตุจำกัดความรับผิดได้ ทำให้ตัวแทนผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือผู้รับจ้างยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือต้องแบกรับความรับผิดอย่างเต็มที่ และการให้ความคุ้มครองเฉพาะแต่ผู้ขนส่งเท่านั้นเป็นการไม่ยุติธรรม เพราะในประเทศไทยผู้ประกอบการขนส่งของมักเป็นผู้ประกอบการต่างชาติที่มีเงินลงทุนมหาศาลและมีการประกันภัยเป็นอย่างดี ในขณะที่ตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้รับจ้างยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือซึ่งเป็นบริษัทของคนไทย มีเงินทุนไม่มาก แต่ไม่สามารถยกเว้นและจำกัดความรับผิดได้ ต้องรับผิดเต็มจำนวน จึงควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ให้ ตัวแทนผู้ขนส่ง ลูกจ้างผู้ขนส่งและผู้รับจ้างอิสระที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าแทนผู้ขนส่งสามารถยกข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิดหรือข้อต่อสู้ใดๆของผู้ขนส่งขึ้นกล่าวอ้างได้

นอกจากนี้ในบางครั้งเป็นไปได้ว่าผู้เสียหายหรือผู้รับช่วงสิทธิจากผู้เสียหายอาจจะฟ้องร้องทั้งผู้ขนส่งและตัวแทนเรือหรือลูกจ้างหรือผู้รับจ้างอิสระให้ร่วมกันรับผิดเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชดใช้ด้วย เพราะผู้เสียหายอาจจะเลือกฟ้องผู้ขนส่งเป็นคดีหนึ่ง และฟ้องตัวแทนเรือหรือลูกจ้างหรือผู้ขนส่งอิสระเป็นอีกคดีหนึ่ง โดยอ้างว่าแม้ผู้ขนส่งจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนแล้ว แต่ผู้ขนส่งได้อ้างการจำกัดความรับผิดทำให้ผู้เสียหายยังได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เต็มจำนวน อันอาจทำให้ผู้ขนส่งหรือตัวแทนเรือหรือลูกจ้างหรือผู้รับจ้างอิสระรับผิดเกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิด ดังนั้น จึงควรที่จะเพิ่มเติมบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ว่าในกรณีที่มีการฟ้อง

ตัวแทนเรือและผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดชอบรวมของตัวแทนเรือและผู้ขนส่งจะไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ดังเช่นที่มีกำหนดไว้ใน Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 และ Hamburg Rules ค.ศ.1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ.2009

ผู้เขียนเห็นว่า เมื่อมีการแก้ไขบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ให้ผู้รับจ้างอิสระสามารถยกเหตุยกเว้นความรับผิด เหตุจำกัดความรับผิด หรือข้อต่อผู้อื่นได้ขึ้นกล่าวอ้างได้เช่นเดียวกันกับผู้ขนส่งแล้วนั้น ควรที่จะมีการแก้ไขบทบัญญัติเพิ่มเติม โดยเพิ่มคำนิยามของผู้รับจ้างอิสระ โดยอาจเทียบเคียงกับบทนิยามของผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเล หรือ Maritime Performing Party ที่บัญญัติไว้ใน Rotterdam Rules ค.ศ. 2009 มาเป็นแบบอย่างในการร่างคำนิยามของผู้รับจ้างอิสระ และควรแก้ไขกฎหมายโดยกำหนดความรับผิดของผู้รับจ้างอิสระเอาไว้ด้วย โดยผู้เขียนเห็นว่าควรแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติ มาตรา 44<sup>24</sup> แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ว่าให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้รับจ้างอิสระ เฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้รับจ้างอิสระได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งด้วยเพื่อประโยชน์แห่งการตีความและความแน่นอนชัดเจนของบทบัญญัติ

ประเด็นที่สี่ ปัญหาเกี่ยวกับอายุความในการฟ้องคดี เมื่อมีการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญาการรับขนของทางทะเล มีปัญหาว่าจะใช้อายุความตามมูลละเมิดซึ่งมีอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้ที่จะต้องใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อพ้น 10 ปี นับแต่วันทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 หรือจะใช้อายุความตามสัญญาการรับขนของทางทะเลซึ่งมีอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่มีการส่งมอบหรือควรส่งมอบของตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534<sup>25</sup>

<sup>24</sup> อ้างแล้ว. เซึ่งอรรถที่ 10.

<sup>25</sup> มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

“ภายใต้บังคับมาตรา 47 และ 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำแห่งของที่ได้รับขน ตามสัญญาการรับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตไต่ตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของหรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41(1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41(2) ให้เป็นอันขาดอายุความ”

ตัวอย่างคำพิพากษาที่ศาลตัดสินโดยเห็นว่าต้องใช้อายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ดังนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 5736/2544

โจทก์ผู้รับตราส่งฟ้องจำเลยผู้ขนส่งให้รับผิด เนื่องจากจำเลยมีหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และสัญญารับขนของทางทะเลที่จะต้องนำสินค้าที่รับขนไปส่งมอบให้แก่โจทก์และนับเวคืนใบตราส่ง แต่จำเลยไม่ได้ส่งมอบสินค้าให้โจทก์ กลับส่งมอบให้ผู้ซื้อโดยไม่ได้รับเวคืนใบตราส่งอันเป็นการไม่ได้ปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางทะเล แม้ตามคำฟ้องโจทก์จะกล่าวอ้างมูลละเมิดมาด้วย แต่เมื่อจำเลยผิดสัญญารับขนของทางทะเลและโจทก์สามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากมูลผิดสัญญาได้ จึงไม่อาจนำอายุความ 1 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 มาใช้บังคับ

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับ Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 และ Hamburg Rules ค.ศ.1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ. 2009 แล้ว อนุสัญญาระหว่างประเทศทั้งสามฉบับดังกล่าวมิได้มีการกำหนดเกี่ยวกับส่วนนี้ไว้แต่อย่างใด แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากในบทบัญญัติของกฎหมายได้กำหนดไว้อย่างชัดแจ้งว่าบุคคลต่างๆที่กฎหมายกำหนดไว้ให้สามารถยกข้อต่อสู้ใดๆภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวขึ้นกล่าวอ้างได้ หากมีการฟ้องคดีมาในมูลคดีอื่นนอกจากมูลคดีผิดสัญญา ดังนี้ หากมีปัญหาเกี่ยวกับเรื่องอายุความ บุคคลที่ถูกฟ้องร้องดังกล่าวก็สามารถอ้างข้อต่อสู้เกี่ยวกับเรื่องเรื่องอายุความที่อนุสัญญาได้กำหนดเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลที่กำหนดเอาไว้ได้อยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องมีการบัญญัติเรื่องดังกล่าวเพิ่มเติมขึ้นมาแต่อย่างใด

ประเด็นสุดท้าย กรณีเกี่ยวกับเรื่องเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ มีปัญหาว่าศาลจะมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีที่ฟ้องมาในมูลละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเลหรือไม่ โดยที่ตามมาตรา 7 (5)<sup>26</sup> แห่งพระราชบัญญัติ

<sup>26</sup> มาตรา 7 แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539

“ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี ดังต่อไปนี้

(1) ...

จัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ได้บัญญัติไว้เพียงว่า คดีที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศนั้นให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ โดยการขนส่งระหว่างประเทศนั้น หมายถึง การขนส่งทั้งทางบก ทางทะเล และทางอากาศ<sup>27</sup> ซึ่งเมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติดังกล่าวแล้วหากมีการฟ้องร้องในมูลละเมิดตามสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเลอาจทำให้เกิดปัญหาความไม่ชัดเจนแน่นอน เนื่องจากหากมีการฟ้องคดีในมูลละเมิดแล้วศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศอาจเห็นว่าไม่อยู่ในเขตอำนาจของตนจึงไม่รับคำฟ้องไว้พิจารณาและมีคำสั่งยกฟ้องได้ และเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 4<sup>28</sup> แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ประกอบกับ มาตรา 7(5) แห่งพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ในบทบัญญัติทั้งสองมาตราดังกล่าวได้ใช้คำว่า “การรับขนของทางทะเล” ไม่ได้ใช้คำว่า “สัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเล” ดังนี้ ผู้เขียนเห็นว่าตามพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับดังกล่าวจึงอาจใช้บังคับกับกรณีที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลทั้งหมด ไม่เจาะจงแต่เฉพาะกรณี “สัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเล” เท่านั้น เมื่อมีการฟ้องคดีในมูลละเมิดต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

---

(5) คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้าหรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ หรือการให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง”

<sup>27</sup> วัล ดิงสมิตร, กฎหมายศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศพร้อมข้อสังเกตเรียงมาตราและเรียงข้อ, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม , 2541), น. 6.

<sup>28</sup> มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

“พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้รับอนุญาตให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้รับอนุญาตไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ”

หากเป็นเรื่องเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ก็ย่อมมีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวได้

อนึ่ง มีแนวคำพิพากษาทั้งกรณีศาลเห็นว่าผู้ฟ้องคดีสามารถฟ้องคดีในมูลละเมิด ตามสัญญารับขนของทางทะเลได้และเห็นว่าไม่สามารถฟ้องในมูลละเมิดได้ แม้ตามกฎหมาย จะกำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดี ที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งหมายความรวมถึงการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ก็ตาม แต่ไม่ได้กำหนดลงไปโดยละเอียดให้แน่นอนและชัดเจน ซึ่งต้องไปพิจารณาตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าตามพระราชบัญญัติ ฉบับดังกล่าวไม่ได้มีการกำหนดไว้ในกรณีดังกล่าวจึงทำให้เกิดปัญหาได้

ตัวอย่างคำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ที่ตัดสินว่าสามารถฟ้องคดีละเมิดที่เกี่ยวข้องกับสัญญารับขนของทางทะเลได้

คดีหมายเลขแดงที่ กค.10/2542

สาเหตุของการเกิดรูรั่วที่โจทก์กล่าวอ้างขึ้นนั้น ล้วนเป็นการคาดเดาทั้งสิ้น โจทก์ไม่มี พยานหลักฐานใดมาแสดงให้เห็นได้ว่า จำเลยที่ 2 ปรมาทเลินเล่อทำให้ผู้สินค้าพิพาทเป็นรูรั่ว และสินค้าได้รับความเสียหาย อันจะเป็นการกระทำละเมิดต่อโจทก์ จำเลยที่ 2 จึงไม่มีความรับผิดชอบ ต่อโจทก์เช่นเดียวกัน<sup>29</sup>

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1156/2546

จำเลยร่วมเป็นเพียงผู้รับแจ้งการมาถึงประเทศไทยของเรือบรรทุกสินค้าพิพาท เท่านั้น หากมีสิทธิที่จะรับสินค้าพิพาทจากผู้ขนส่งได้ไม่ การที่จำเลยร่วมขอรับสินค้าพิพาทไปจาก จำเลยตัวแทนผู้ขนส่งโดยไม่มีสิทธิ จึงเป็นการทำละเมิดต่อโจทก์โดยจงใจทำให้โจทก์ซึ่งเป็น ผู้รับตราส่งไม่ได้รับสินค้าและไม่ได้รับชำระค่าสินค้าที่โจทก์ได้ชำระให้แก่ผู้ขายไปแล้ว จำเลยร่วม จึงต้องรับผิดชอบชำระเงินจำนวนดังกล่าวแก่โจทก์

อย่างไรก็ตาม แม้จะมีคำพิพากษาของศาลที่วินิจฉัยไปในทางที่ว่าศาลมีอำนาจในการพิจารณาคดีที่ผู้เสียหายหรือผู้รับช่วงสิทธิผู้เสียหายฟ้องคดีในมูลละเมิดอันเกี่ยวเนื่องมาจาก

---

<sup>29</sup> ในคดีดังกล่าวได้มีการฟ้องร้องผู้ขนส่งอื่นมาในมูลละเมิด แต่โจทก์มิได้แสดง พยานหลักฐานสนับสนุนข้อกล่าวหาของตน ศาลจึงพิจารณาว่าจำเลยที่ 2 มิได้เป็นผู้กระทำละเมิด ทำให้เห็นได้ว่า ศาลเห็นว่าผู้ฟ้องคดีสามารถฟ้องผู้ขนส่งอื่นเป็นคดีละเมิดได้ แม้เป็นกรณีที่ เป็น เรื่องของสัญญารับขนของทางทะเลก็ตาม

สัญญาารับขนของทะเลได้ก็ตาม แต่ผลของคำพิพากษาของศาลนั้นผูกพันเฉพาะคู่ความเท่านั้น ตามมาตรา 145 วรรคสอง<sup>30</sup> แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ไม่มีผลผูกพันบุคคลภายนอกคดี ซึ่งอาจมีการวินิจฉัยคดีแตกต่างกันไปได้ ไม่เป็นการผูกมัดให้ศาลต้องวินิจฉัยเหมือนกัน จึงอาจทำให้มีหลายมาตรฐานได้ หากมีการแก้ไขบทบัญญัติของพระราชบัญญัติทั้งสองฉบับดังกล่าว โดยกำหนดให้ชัดเจนว่าการฟ้องคดีที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องคดีมาในมูลสัญญาหรือมูลละเมิดก็ตาม ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

ตัวอย่างคำพิพากษาของศาลที่เห็นว่าไม่อนุญาตให้มีการฟ้องร้องมาในมูลละเมิดในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสัญญาารับขนของทางทะเล ดังนี้

คดีหมายเลขแดงที่ กค. 45/2541

ประเด็นที่จะต้องวินิจฉัยมีว่า จำเลยที่ 2 จะต้องรับผิดชอบต่อโจทก์หรือไม่เพียงใด โจทก์ฟ้องให้จำเลยที่ 2 ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ในฐานะละเมิด เห็นว่าโดยบทบัญญัติและโดยเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ กฎหมายมิได้ให้อำนาจศาลนี้ที่จะพิจารณาพิพากษาเกี่ยวกับเรื่องละเมิดในมาตรา 7(5) และ (6) อันเป็นเรื่องเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศภาคเอกชน กฎหมายบัญญัติถึงคดีแพ่งอันเกี่ยวข้องกับสัญญาธุรกรรมระหว่างประเทศประเภทต่าง ๆ และนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง แต่มิได้ระบุถึงสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากมูลละเมิดอันเนื่องเนื่องกับการค้าหรือการขนส่งระหว่างประเทศแต่อย่างใด ศาลนี้จึงไม่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาในประเด็นว่า จำเลยที่ 2 กระทำละเมิดต่อโจทก์หรือไม่ จึงให้ยกฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 2

คดีหมายเลขแดงที่ กค.214/2542

สัญญาซื้อขายสินค้าที่โจทก์ทำกับบริษัท กรีนมา จำกัด และสัญญาารับขนของทางทะเลที่โจทก์ทำกับจำเลยที่ 1 แยกจากกันต่างหาก เป็นคนละสัญญากัน และผู้ส่งของตามสัญญาารับขนของทางทะเลไม่จำเป็นต้องเป็นบุคคลเดียวกับผู้ขายของหรือสินค้านั้นให้ผู้รับตราส่ง ถ้าจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นผู้ขนส่งปฏิบัติผิดสัญญาารับขนของทางทะเล โจทก์ที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ส่งของ

<sup>30</sup> มาตรา 145 วรรคสอง แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

“ถึงแม้ศาลจะกล่าวไว้โดยทั่วไปว่าให้ใช้คำพิพากษาบังคับแก่บุคคลภายนอกซึ่งมิได้เป็นคู่ความในกระบวนการพิจารณาของศาลด้วยก็ดี คำพิพากษาหรือคำสั่งนั้นย่อมไม่ผูกพันบุคคลภายนอก เว้นแต่ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 142 (1), 245 และ 274 และในข้อต่อไปนี้ ....”

เป็นคู่สัญญาที่ย่อมเป็นผู้ได้รับความเสียหายที่มีสิทธิฟ้องจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง หรือจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ขนส่งอื่น แล้วแต่กรณีได้ตามสัญญาฉบับของทางทะเล ไม่ใช่ให้รับผิดชอบในมูลละเมิด แม้กรรมสิทธิ์ในสินค้าจะโอนไปยังผู้ซื้อตั้งแต่เมื่อสินค้าลงเรือพ้นกราบเรือในวันที่ 10 และวันที่ 17 สิงหาคม 2540 ตามลำดับ ตามที่จำเลยที่ 2 อ้าง ซึ่งในกรณีสัญญาซื้อขายระหว่างโจทก์ที่ 2 กับบริษัท กรีนมา จำกัด ผู้ซื้อก็คือบริษัท กรีนมา จำกัด ก็ตาม โจทก์ที่ 2 ก็ยังมีสิทธิจะฟ้องจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นผู้ขนส่ง หรือจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ขนส่งอื่นได้ตามสัญญาฉบับของทางทะเล ไม่ใช่อาศัยสัญญาซื้อขายระหว่างโจทก์ที่ 2 กับบริษัท กรีนมา จำกัด ผู้ซื้อ หรืออาศัยความรับผิดทางละเมิด

จะเห็นได้ว่าเมื่อพิจารณาตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว ยังคงมีปัญหาคำถามบ่งชี้ในเรื่องที่เกี่ยวกับการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญาฉบับของทางทะเลดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งเมื่อมีการพิจารณาเปรียบเทียบกับ Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 Hamburg Rules ค.ศ.1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ.2009 แล้ว อนุสัญญาฯระหว่างประเทศทั้งสามฉบับดังกล่าวได้มีการบัญญัติรองรับปัญหาในเรื่องดังกล่าวเอาไว้แล้ว ซึ่งจะก่อให้เกิดความเป็นธรรมและชัดเจนต่อบุคคลทุกฝ่ายที่มีความเกี่ยวข้องในสัญญาฉบับของทางทะเล และเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายดังกล่าวที่กำหนดให้ผู้ขนส่งและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถอ้างเหตุยกเว้นหรือเหตุจำกัดความรับผิดได้ ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยบัญญัติให้ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น และผู้รับจ้างอิสระที่ได้รับการว่าจ้างหรือได้รับมอบหมายให้ดำเนินการทำหน้าที่อื่นเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าแทนผู้ขนส่ง ให้สามารถยกข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิดหรือข้อต่อสู้ใดๆตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่นเดียวกับผู้ขนส่ง เมื่อมีการฟ้องร้องให้บุคคลดังกล่าวต้องรับผิดในความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบสินค้าชำรุด ในส่วนที่เกี่ยวกับสัญญาฉบับของทางทะเล

#### 4.2 ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่...) พ.ศ. ...

เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น มีการบัญญัติเอาไว้โดยมีปัญหาคำถามไม่เหมาะสมและความบกพร่องหลายประการทั้งในทางปฏิบัติและในทางวิชาการนอกเหนือจากเรื่องการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญาฉบับของทางทะเล เช่น ปัญหาเรื่องอายุความที่สั้นเกินไปหรือเรื่องการขยายอายุความ ปัญหาเรื่องจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่มีจำนวนน้อยเกินไป เป็นต้น ในปี พ.ศ. 2544 กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้ง

คณะกรรมการปฏิรูปกฎหมายการขนส่งทางน้ำขึ้นเพื่อแก้ไขกฎหมายที่เป็นปัญหาและอุปสรรคแก่การขนส่งทางน้ำ โดยได้มีการยกร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ขึ้นเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ในการยกร่างตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... นั้น โดยมีวัตถุประสงค์เป็นไปตามวัตถุประสงค์เดิมในครั้งที่มีการออกพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาใช้บังคับ คือ เพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลให้ชัดเจนและเป็นธรรม เพื่อให้ข้อพิพาทรวมทั้งปัญหาต่างๆ ที่เคยเกิดขึ้นในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะด้านนี้ลดลง นอกจากนี้ ก็เพื่อส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศไทยและเพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประเทศ

โดยร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวได้มีการแก้ไขในส่วนที่เกี่ยวกับการยกข้อต่อสู้ขึ้นกล่าวอ้างเมื่อมีการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเล โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ตามร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับดังกล่าวได้มีการแก้ไขให้มีการฟ้องร้องไม่ว่า ในทางสัญญาหรือในทางละเมิด โดยไม่ได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าให้สามารถทำได้ แต่ได้มีการแก้บทบัญญัติบางมาตราให้สามารถนำข้อต่อสู้หรือข้ออ้างต่างๆมาใช้ในการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเล ได้แก่ ตามมาตรา 8 ได้มีการแก้ไขในส่วนที่เกี่ยวกับอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ มาตรา 11 ได้มีการแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องอายุความในการฟ้องร้องคดี มาตรา 16 ได้มีการแก้ไขบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและบุคคลอื่นๆ และมาตรา 19 ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและบุคคลอื่นๆ ซึ่งจะมีการกล่าวถึงในข้อต่อไป

เมื่อมีการพิจารณาตามร่างพระราชบัญญัติฯ แล้วจะเห็นได้ว่าร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวได้มีการบัญญัติรับรองถึงการยกข้อต่อสู้ขึ้นกล่าวอ้างหากมีการฟ้องคดีละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเลเอาไว้ด้วย ซึ่งมีความครอบคลุมและชัดเจนกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

2. ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 16 ว่า

“ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 57/1 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

มาตรา 57/1 ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นมีสิทธิยกเว้นความรับผิดตามหมวดนี้ ไม่ว่าจะการเรียกร้องจะมีมูลกรณีจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือละเมิด

ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ให้ลูกจ้างหรือตัวแทนดังกล่าวมีสิทธิอ้างข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามหมวดนี้เช่นเดียวกันกับผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น”

บทบัญญัติดังกล่าวให้เพิ่มมาตรา 57/1 วรรคแรก โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นมีสิทธิยกเว้นความรับผิดได้ ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องร้องในทางสัญญาหรือในทางละเมิดก็ตาม และตามมาตรา 57/1 วรรคสอง ได้กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นมีสิทธิอ้างข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเช่นเดียวกันกับผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่าตามมาตรา 16 แห่งร่างพระราชบัญญัติฯ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น สามารถอ้างข้อยกเว้นความรับผิดขึ้นต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งได้ ซึ่งเป็นไปในแนวทางเดียวกับ Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 และ Hamburg Rules ค.ศ.1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ.2009 ทำให้มีความเป็นสากลและเป็นที่ยอมรับได้

3. ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... มาตรา 19 บัญญัติว่า

“ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 60/1 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

“มาตรา 60/1 ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นมีสิทธิจำกัดความรับผิดตามหมวดนี้ ไม่ว่าจะการเรียกร้องจะมีมูลกรณีจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือละเมิด

ในกรณีที่มีการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ให้ลูกจ้างหรือตัวแทนดังกล่าวมีสิทธิอ้างข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามหมวดนี้เช่นเดียวกันกับผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น...”

มาตราดังกล่าวได้บัญญัติเกี่ยวกับเรื่องการจำกัดความรับผิด โดยให้เพิ่มมาตรา 60/1 ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ขนส่งอื่น สามารถอ้างข้อจำกัดความรับผิดขึ้นอ้างต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งไม่ว่าจะมีการเรียกร้องในทางสัญญาหรือทางละเมิดก็ตาม ซึ่งสามารถแก้ปัญหากการเลือกฟ้องตัวผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งอื่นให้รับผิดในมูลละเมิดที่ไม่ได้มีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ให้ครอบคลุมถึงการฟ้องคดีละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเล อันเหมือนกับ Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 และ Hamburg Rules ค.ศ.1978 และ ที่สามารถแก้ปัญหาที่บุคคลดังกล่าวจะต้องรับผิดหรือรับผิดเกินกว่าจำนวนเงินที่กฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิด

อย่างไรก็ดี มีข้อสังเกตเกี่ยวกับกรณีของผู้รับจ้างอิสระ ที่ว่าจะมีผลครอบคลุมไปถึงผู้รับจ้างอิสระ เช่น Stevedores ด้วยหรือไม่<sup>31</sup> ผู้เขียนเห็นว่าหากมีการตีความว่าบุคคลดังกล่าวไม่ได้มีฐานะเป็นผู้ขนส่งอื่นตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เมื่อบุคคลดังกล่าวถูกฟ้องร้องให้รับผิดในความเสียหาย หากเป็นการฟ้องร้องมาในมูลสัญญา หากสัญญาระหว่างผู้รับจ้างอิสระกับผู้เสียหายมีข้อสัญญากำหนดให้สามารถอ้างข้อยกเว้นข้อต่อสู้ ข้อจำกัดความรับผิด หรือข้อต่อสู้ใดตามที่ผู้ขนส่งมีได้ หรือ Himalaya Clause ผู้รับจ้างอิสระอาจอ้างข้อสัญญาดังกล่าวขึ้นต่อสู้ได้ หากศาลของประเทศนั้นอนุญาตให้ข้อสัญญาดังกล่าวใช้บังคับได้ แต่หากผู้เสียหายหรือผู้ที่รับช่วงสิทธิจากผู้เสียหายฟ้องร้องให้ผู้รับจ้างอิสระรับผิดในมูลละเมิด บุคคลดังกล่าวย่อมไม่สามารถกล่าวอ้างข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งได้เลย อันอาจทำให้ต้องรับผิดหรือรับผิดเต็มจำนวนอันเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรแก้ไขให้ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... แก้ไขเพิ่มเติมให้ผู้รับจ้างอิสระสามารถมีสิทธิยกข้อต่อสู้ดังกล่าวได้เช่นเดียวกับตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่ง และตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่งอื่น โดยอาจบัญญัติเพิ่มบุคคลดังกล่าวโดยกำหนดบทนิยามของผู้รับจ้างอิสระให้ชัดเจนเช่นเดียวกับที่ Rotterdam Rules ค.ศ.2009 ได้บัญญัติ

<sup>31</sup> สุกัญญา วีระเชี่ยวชาญชัย, “ร่างพระราชบัญญัติการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 : ผลกระทบและความสอดคล้องกับผลประโยชน์ของประเทศไทย” (สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2547), น.45.

เพิ่มเติมเกี่ยวกับผู้ปฏิบัติการขนส่ง หรือ Performing Party และผู้ปฏิบัติการขนส่งทางทะเลหรือ Maritime Performing Party ซึ่งมีความหมายครอบคลุมถึงผู้รับจ้างอิสระด้วย และควรแก้ไขบทบัญญัติให้กำหนดความรับผิดของผู้รับจ้างอิสระว่าให้มีความรับผิดเช่นเดียวกับผู้ขนส่งเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้รับจ้างอิสระได้รับมอบหมายด้วย ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น

มีข้อสังเกตอีกประการหนึ่งว่า ตามร่างพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ ไม่ได้กำหนดว่าหากผู้ขนส่งและบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ขนส่งอื่น ตัวแทนผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างผู้ขนส่ง ต้องรับผิดร่วมกันในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบสินค้าชกซ้ำ จำนวนเงินที่บุคคลดังกล่าวรับผิดร่วมกันนั้น ต้องไม่เกินจำนวนเงินที่ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ตามที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ดังนี้ จึงควรที่จะเพิ่มเติมบทบัญญัติว่าในกรณีที่มีการฟ้องผู้ขนส่งและตัวแทนหรือลูกจ้างผู้ขนส่งหรือผู้รับจ้างอิสระให้ต้องรับผิด ความรับผิดรวมของผู้ที่ต้องรับผิดร่วมกันจะไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ดังเช่นที่กำหนดไว้ใน Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 และ Hamburg Rules ค.ศ. 1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ.2009

4. ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... มาตรา 11 บัญญัติว่า

“ให้ยกเลิกมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“มาตรา 46 ภายใต้บังคับมาตรา 47 และ 48 สิทธิเรียกร้องใดๆ อันเกิดจากการรับขนของทางทะเลไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือละเมิด ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตไต่ตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของหรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41(1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41(2) ให้เป็นอันขาดอายุความ...”

มาตราดังกล่าวได้กำหนดเกี่ยวกับเรื่องอายุความในการฟ้องคดีตามสัญญารับขนของทางทะเล โดยกำหนดให้ต้องใช้สิทธิเรียกร้องใดๆ อันเกิดจากการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือละเมิด ภายใน 1 ปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของหรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41(1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41(2) ซึ่งจะสามารถแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้บทบัญญัติเกี่ยวกับอายุความโดยกำหนดให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล

พ.ศ.2534 ไม่ใช่อายุความเกี่ยวกับบทบัญญัติเรื่องละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะสามารถแก้ไขปัญหาว່างจะต้องใช้อายุความตามกฎหมายใดมาใช้บังคับแก้คดี อันทำให้มีความชัดเจนมากขึ้น

5. ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... มาตรา 8 บัญญัติว่า

“ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นมาตรา 6/1 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

“มาตรา 6/1 คดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องอันเนื่องมาจากการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะมึมูลกรณีมาจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือละเมิด รวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องตามมาตรา 46 วรรคสอง ให้อยู่ในอำนาจศาลของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

มาตราดังกล่าวได้กำหนดเพิ่มเติมเกี่ยวกับเขตอำนาจศาล โดยกำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีตามสัญญารับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะมีการฟ้องร้องมาในทางสัญญาหรือทางละเมิด โดยการกำหนดเพิ่มเติมในเรื่องอำนาจศาลนี้เพื่อความชัดเจนในการฟ้องคดี และเป็นกาหนดไว้อย่างชัดเจนเพื่อให้เกิดมาตรฐานเดียวกันในการพิจารณาว่าคดีดังกล่าวอยู่ในอำนาจพิจารณาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (ฉบับที่ ...) พ.ศ. ... ได้มีการบัญญัติแก้ไขในส่วนที่เป็นปัญหาเกี่ยวกับการฟ้องร้องในมูลละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเล โดยมีลักษณะที่มีความแน่นอนชัดเจน มีความเป็นสากล และมีความเป็นธรรมมากกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นประโยชน์และครอบคลุมชัดเจนมากกว่า อันมีลักษณะที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับ Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 และ Hamburg Rules ค.ศ.1978 และ Rotterdam Rules ค.ศ.2009 ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์สากลเกี่ยวกับสัญญารับขนของทางทะเลที่ใช้บังคับทั่วโลก

อย่างไรก็ตาม ตามร่างพระราชบัญญัติฯ ที่กำหนดให้มีการแก้ไขปัญหาต่างๆเกี่ยวกับการฟ้องคดีในมูลละเมิดตามสัญญารับขนของทางทะเลแล้วก็ตาม แต่การแก้ไขดังกล่าวยังคงมีปัญหารื่องความชัดเจนในกรณีที่ว่าจะมีผลครอบคลุมไปถึงผู้รับจ้างอิสระ เช่น ผู้รับจ้างยกขนสินค้าขึ้นลงจากเรือ (Stevedores) ด้วยหรือไม่ เพราะบุคคลดังกล่าวนี้ไม่ใช่ลูกจ้างหรือตัวแทนของ

ผู้ขนส่งหรือของผู้ขนส่งอื่น ดังนี้ หากมีการฟ้องในมูลละเมิดต่อผู้รับจ้างอิสระ ผู้รับจ้างอิสระก็ไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้และควรเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของบุคคลที่ต้องรับผิดเมื่อรวมกันแล้วต้องไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ด้วย ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น