

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

บุคคลอื่นนอกจากผู้ขนส่ง หรือฟ้องคดีโดยอาศัยมูลเหตุจากการกระทำโดยละเมิด หรือเพื่อสิทธิเรียกร้องอย่างอื่น ก็จะต้องอาศัยบทบัญญัติตามกฎหมายอื่น กล่าวคือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกัน ซึ่งทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันและไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์สากล

ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบพบว่า อนุสัญญา Hague Rules ค.ศ.1924 รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารที่เรียกว่า Hague-Visby Rules ค.ศ.1968 และอนุสัญญา Hamburg Rules ค.ศ.1978 ได้มีการบัญญัติเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลไว้โดยให้สามารถมีการตกลงขยายอายุความได้ ซึ่งส่งผลทำให้เกิดความเป็นธรรมและสมประโยชน์แก่คู่กรณีมากขึ้น เนื่องจากหากคู่กรณีตกลงกันให้มีการขยายอายุความออกไปได้ ก็จะทำให้คู่กรณีไม่ต้องรีบร้อนในการฟ้องคดี โดยในระยะเวลาที่มีการขยายอายุความออกไปนั้น คู่กรณีอาจเจรจาตกลงกันได้ จึงไม่จำเป็นต้องฟ้องร้องคดีกันต่อไป อีกทั้งในส่วนของบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุนั้นยังได้บัญญัติไว้อย่างครอบคลุมโดยให้สามารถฟ้องได้ทั้งผู้ขนส่ง ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง อันทำให้ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบได้อายุความเดียวกัน นอกจากนี้ยังสามารถฟ้องร้องโดยอาศัยมูลเหตุจากการกระทำละเมิด และสิทธิเรียกร้องอื่นๆ นอกเหนือจากสิทธิเรียกร้องเพื่อความสูญหาย เสียหาย และส่งมอบชั่งช้ำได้ อันส่งผลให้เกิดความเป็นธรรมและเท่าเทียมกันมากขึ้นเนื่องจากมีความรับผิดชอบได้กฎหมายเดียวกัน นอกจากนี้ยังปรากฏว่ากฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศญี่ปุ่นและประเทศจีน ก็ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้เช่นเดียวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว ซึ่งข้อมูลทั้งหมดเป็นเหตุผลสนับสนุนว่ากฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยในส่วนของกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดียังไม่มีความเป็นสากลทัดเทียมกับนานาอารยประเทศ ซึ่งอาจมีการเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ดังกล่าวเข้าไปในกฎหมายไทยโดยไม่เป็นการเกินเลยไปกว่าที่นานาประเทศถือปฏิบัติกัน

จากเหตุผลดังกล่าว ผู้เขียนจึงเสนอแนะให้แก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยเพิ่มเติมบทบัญญัติกฎหมายให้คู่สัญญาสามารถตกลงขยายอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลได้ รวมทั้งเพิ่มเติมในส่วนที่เกี่ยวกับการฟ้องร้องบุคคลภายนอก ซึ่งหมายความว่ารวมถึงการฟ้องร้อง ผู้ขนส่งอื่น หรือผู้ส่งของด้วย และให้สามารถฟ้องร้องโดยอาศัยมูลเหตุจากการกระทำละเมิด สามารถฟ้องร้องลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง และรวมถึงสิทธิเรียกร้องทุกกรณีไม่จำกัดแต่เฉพาะเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ทั้งนี้เพื่อให้กฎหมายมีความเป็นสากลทัดเทียมกับนานาอารยประเทศ

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

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

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

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

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