

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในเรื่องการขนส่งของสำหรับประเทศไทย ได้มีการใช้การขนส่งทางน้ำเป็นระบบการขนส่งหลักมาช้านานแล้ว ในสมัยกรุงสุโขทัยอาณาจักรของไทยได้ขยายลงมาจรดถึงฝั่งทะเลทำให้ได้มีการติดต่อค้าขายและมีสัมพันธไมตรีกับต่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศจีน ซึ่งประเทศไทยได้เริ่มติดต่อค้าขายกับชาวยุโรปโดยติดต่อกับชาติโปรตุเกสเป็นชาติแรก ต่อมาก็มีฝรั่งเศส ชาติอื่นๆ เข้ามาติดต่อค้าขายกับประเทศไทยเพิ่มเติมอีก อาทิ สเปน เดนมาร์ก วิลันดา อังกฤษ และฝรั่งเศส ซึ่งส่งผลทำให้การค้าทางทะเลของประเทศไทยในช่วงนี้เจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมาก

แต่ในสมัยกรุงธนบุรี บ้านเมืองยังอยู่ในสภาพอัมพาต เนื่องจากเราได้เสียกรุงศรีอยุธยาให้แก่พม่า ยิ่งไปกว่านั้นพม่ายังได้ทำลายบ้านเมืองจนเสียหาย จึงทำให้เราต้องหยุดพักเรื่องการค้าทางทะเลไว้ จนกระทั่งในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์เริ่มตั้งแต่ พ.ศ.2325 เราจึงได้เริ่มทำการค้าขายทางทะเลขึ้นอีกครั้ง และเมื่อเราได้ติดต่อค้าขายกับต่างชาติหลายๆ ประเทศจึงทำให้ฐานะทางเศรษฐกิจของประเทศไทยเราขยายตัวมากขึ้น

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการค้าทางทะเล การเดินเรือค้าขายกับต่างประเทศได้เริ่มมีมาตั้งแต่สมัยโบราณแล้ว และถึงแม้การเดินเรือพาณิชย์ในยุคนั้นจะเป็นการประกอบกิจการเดินเรือเพียงชั่วคราว แต่ก็ยังเป็นเครื่องแสดงอย่างหนึ่งให้เห็นว่าในยุคนั้นผู้นำของประเทศก็ได้เล็งเห็นความสำคัญและพยายามที่จะแสวงหาประโยชน์ทางรัฐศาสตร์ โนบาย ซึ่งหมายความว่ารวมถึง การเมือง การสังคม และการทหารด้วย¹

สำหรับประเทศไทยก่อนที่จะมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ใช้บังคับ ศาลไทยได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนของมาปรับใช้กับคดีรับขนของทางทะเล แต่เนื่องจากบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้เป็นเรื่องของการรับขนของทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ ไม่ใช่บทบัญญัติเฉพาะสำหรับการรับขนของทางทะเล ดังนั้นจึงทำให้เกิดประเด็นปัญหาตามมาในหลายๆ เรื่อง โดยเฉพาะในประเด็นเรื่องอายุความในการ

¹ จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. (2543). หลักการขนส่ง.

ฟ้องร้องคดี กล่าวคือ เกิดปัญหาว่ากำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลควรจะ เป็นเท่าใด เนื่องจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติไว้ ซึ่งข้อโต้แย้งที่ เกิดขึ้น ก็คือ เมื่อไม่มีการบัญญัติเกี่ยวกับกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลไว้ โดยเฉพาะ ดังนั้นจึงต้องใช้กำหนดอายุความ 10 ปี ตามมาตรา 193/30² แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์อันเป็นบทบัญญัติทั่วไป³ หรือ อายุความควรจะมีกำหนด 1 ปี โดยนำมาตรา 624⁴ แห่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในฐานะเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง⁵

แต่หลังจากที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มีผลใช้บังคับแล้ว ปัญหาที่เกิดขึ้นนี้ก็ป็นอันยุติไป เนื่องจากในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ บัญญัติไว้อย่างชัดเจนแล้วในมาตรา 46 ความว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิ เรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักเข้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับ ขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายใน หนึ่งปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบ ตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาด อายุความ” เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติมาตรา 46 นี้ ก็เป็นที่เข้าใจได้ว่า อายุความในการฟ้องคดีรับ ขนของทางทะเล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดนั้น คือ ภายในกำหนด 1 ปี นับแต่ วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2)

อย่างไรก็ตามแม้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะบัญญัติไว้อย่าง ชัดเจนแล้วว่าอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ ชี้ขาดนั้นมีกำหนด 1 ปี แต่เมื่อพิจารณาอย่างละเอียดแล้วก็จะพบว่ากำหนดอายุความตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ยังคงมีปัญหาเกิดขึ้นในหลายๆด้านทั้งในเรื่อง ความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความ และเรื่องความไม่สมบูรณ์ ครอบคลุมของบทบัญญัติที่บังคับ ใช้ภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวด้วย

² มาตรา 193/30 “อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้ หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้มี กำหนด 10 ปี”

³ โปรดดูคำพิพากษาฎีกาที่ 1583/2511, 1295/2516 และ 731-732/2526

⁴ มาตรา 624 “ในข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งชักเข้านั้น ท่าน ห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบ หรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการ ทุจริต”

⁵ โปรดดูคำพิพากษาฎีกาที่ 585/2521

สำหรับประเด็นเรื่องของความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดเอาไว้ 1 ปีนั้น ในส่วนนี้เห็นว่าเป็นกำหนดเวลาที่สั้นเกินไป อันเป็นการให้เปรียบแก่ผู้ขนส่งมากกว่าผู้ส่ง เหตุที่เห็นว่าเป็นกำหนดเวลาที่สั้นเกินไปนั้น เนื่องจากหากเราย้อนกลับมาพิจารณาศักยภาพในการขนส่งของทางทะเลของประเทศไทย ก็จะพบว่าประเทศไทยเรานั้นไม่ใช่ประเทศผู้ขนส่งหากแต่เป็นประเทศผู้ส่งมากกว่า เนื่องจากเราขาดเรือพาณิชย์ของตนเองในการขนส่งสินค้า หรือแม้ว่าจะมีเรือพาณิชย์เองก็ตามแต่ก็ไม่สามารถที่จะแข่งขันกับเรือต่างชาติได้ เพราะฉะนั้นหากเกิดข้อพิพาทขึ้นระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งในการขนส่งของทางทะเลเหล่านี้ ผู้ส่งซึ่งเป็นผู้ส่งออกของประเทศไทยจะมีเวลาในการเตรียมคดี เตรียมพยานหลักฐานเพื่อต่อสู้คดีเพียง 1 ปี อันอาจส่งผลทำให้ผู้ส่งไม่สามารถที่จะเตรียมพยานหลักฐานได้เพียงพอ หรือหนักแน่นพอที่จะเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากผู้ขนส่งได้ หรือมีฉะนั้นคดีก็อาจขาดอายุความก่อนที่ผู้ส่งจะฟ้องคดีได้ทัน แต่อย่างไรก็ดีหากจะกำหนดอายุความฟ้องร้องคดีให้ยาวนาน หรือให้ไปใช้กำหนดอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนอายุความทั่วไปที่มีกำหนด 10 ปี ก็จะทำให้การรับขนของทางทะเลของประเทศไทยไม่มีความเป็นสากลตามหลักเกณฑ์ที่นานาประเทศถือปฏิบัติกัน ซึ่งอาจจะส่งผลทำให้ต่างชาติไม่ต้องการมาลงทุนทำธุรกิจในประเทศไทย เนื่องจากทำให้เรือหรือผู้ขนส่งต้องรับภาระมากเกินไป ซึ่งอาจจะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้

นอกจากเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นกำหนดไว้สั้นเกินไปแล้ว ก็ยังมีประเด็นที่เกิดเป็นปัญหาขึ้นอีก กล่าวคือ เป็นเรื่องที่สืบเนื่องมาจากหลักเกณฑ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดไว้ว่า อายุความนั้นคู่กรณีจะตกลงกันให้ยื่นหรือขยายไม่ได้เพราะถือว่าเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ ก็มีอิทธิพลต่อกำหนดอายุความตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยด้วย กล่าวคือ ทำให้คู่กรณีไม่สามารถที่จะยื่นหรือขยายอายุความได้แม้คู่กรณีทั้ง 2 ฝ่ายจะยินยอมก็ตาม อันก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติและเป็นการไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากลที่ใช้อยู่ในต่างประเทศด้วย

นอกจากนี้ยังมีเรื่องความไม่สมบูรณ์ ครอบคลุมของบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความนี้ด้วย กล่าวคือ เป็นประเด็นความไม่สมบูรณ์ ครอบคลุมในการฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งหรือบุคคลที่เกี่ยวข้องให้ต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเล ภายใต้กำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

ในประเด็นแรก คือ การฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเล ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่จะอยู่ภายใต้กำหนดอายุความ 1 ปีนั้น มีเฉพาะกรณีการฟ้องร้องเพื่อเรียก

เอาค่าเสียหาย เพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น โดยพิจารณาจากการที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46 ตอนต้นได้กำหนดว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล.....” ด้วยเหตุนี้จึงเกิดข้อพิจารณาขึ้นว่าหากเป็นกรณีที่ไม่ใช่การฟ้องเพื่อเรียกเอาค่าเสียหายจากการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแล้ว เช่น กรณีที่ผู้ขนส่งผิดสัญญาไม่ยอมรับขน ไม่ยอมออกใบตราส่ง หรือไม่ปฏิบัติหน้าที่อื่นใดก็ตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดไว้ อันทำให้ผู้ทรงใบตราส่งได้รับความเสียหาย⁶ จะต้องนำกำหนดอายุความใดมาใช้บังคับในกรณีนี้

ประเด็นต่อมา คือ กำหนดอายุความตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นั้นนำไปใช้บังคับกับการฟ้องร้องคดีตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น โดยพิจารณาตามมาตรา 46 ตอนต้น ที่กำหนดว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล.....” ซึ่งจะเห็นได้ว่ามาตรา 46 นี้ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่า “...เพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่รับขน ตามสัญญารับขนของทางทะเล.....” ดังนั้นข้อพิจารณาหรือประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้น ก็คือ หากคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งนำคดีมาฟ้องร้องในทางละเมิดแล้ว จะนำเอากำหนดอายุความใดมาใช้บังคับ จะเป็นอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 หรืออายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิด โดยทั้งนี้ในทางปฏิบัติก็มีคู่กรณีที่น่าเอาข้อพิพาทตามสัญญารับขนของทางทะเลมาฟ้องเป็นคดีละเมิดอยู่เช่นกัน แต่ศาลไทยก็ไม่ได้วางหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้อย่างชัดเจน

ประเด็นสุดท้ายในเรื่องความไม่สมบูรณ์ ครบถ้วนนี้ เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วว่าบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับของที่ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล ก็คือผู้ขนส่ง เนื่องจากผู้ขนส่งเป็นคู่สัญญากับผู้ส่ง ดังนั้นกำหนดอายุความ 1 ปี ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จึงต้องนำมาใช้บังคับกับผู้ขนส่ง แต่ข้อพิจารณาที่เกิดขึ้น ก็คือ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นกับของที่ขนส่งเนื่องจากการกระทำของลูกจ้างผู้ขนส่ง หรือเกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำของตัวแทนผู้ขนส่งแล้ว ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งที่ได้รับความเสียหายจะฟ้องบุคคลเหล่านี้ภายใต้กำหนดอายุความเท่าใด เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลไม่ได้กำหนดเอาไว้ จะเป็นกำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 หรืออายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิด ที่มีกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึง

⁶ ไพทิต เอกจริยกร ก (2547). “อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล.” วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, 7, หน้า 384.

การละเมิด และรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อพ้น 10 ปี นับแต่วันทำละเมิด หรือให้รับผิดชอบกำหนดอายุความทั่วไปตามมาตรา 193/30 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ คือ 10 ปี แต่อย่างไรก็ตามหากลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่ง เป็นกำหนดเวลา 10 ปี ก็ย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ลูกจ้างหรือตัวแทนผู้นั้น เพราะตนเองเป็นเพียงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งเท่านั้น แต่กลับอาจถูกฟ้องให้รับผิดชอบภายใต้กำหนดอายุความที่ยาวกว่าผู้ขนส่ง ในทางกลับกันก็ยิ่งเกิดประเด็นปัญหาในเรื่องอายุความไล่เบี้ยที่ผู้ขนส่งจะฟ้องร้องผู้ขนส่งอื่น หรือบุคคลภายนอก อันเนื่องมาจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลภายนอก และในเรื่องกำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งจะฟ้องร้องผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งอันเนื่องมาจากความรับผิดชอบของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเองว่าจะใช้กำหนดอายุความตามกฎหมายใด เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ไม่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความไม่เท่าเทียม ความไม่เป็นธรรมต่อผู้ขนส่งอื่น บุคคลภายนอก ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง เช่นเดียวกัน หากในกรณีที่ผู้ขนส่งจะฟ้องไล่เบี้ยผู้ขนส่งอื่น บุคคลภายนอก หรือฟ้องร้องผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง โดยต้องอาศัยบทบัญญัติตามกฎหมายอื่นแทน ทั้งนี้เนื่องจากกำหนดอายุความในการฟ้องร้องอาจจะมากกว่า 1 ปี ก็เป็นไปได้

1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาถึงปัญหาในเรื่องความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในการที่จะนำมาใช้บังคับกับคดีรับขนของทางทะเลในประเทศไทย

1.2.2 เพื่อศึกษาถึงปัญหาในเรื่องความไม่สมบูรณ์ ครอบคลุมของบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวโดยเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ

1.2.3 เพื่อศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาเรื่องกำหนดอายุความ และบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความ

1.3 สมมติฐานของการศึกษา

เนื่องจากการที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติถึงกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้ไม่เหมาะสม กล่าวคือได้กำหนดอายุความในการฟ้องร้องไว้สั้นเกินไป และไม่ให้มีการตกลงขยายอายุความดังกล่าวออกไปได้ ทำให้ผู้ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเลไม่ได้รับความเยียวยาอย่างเต็มที่ จึงก่อให้เกิดปัญหาขึ้นในทางปฏิบัติ และ

นอกจากนี้บทบัญญัติต่างๆที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวก็ยังไม่ครอบคลุมเพียงพอไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของมูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้อง สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหาย หรือกรณีของบุคคลผู้ต้องรับผิดชอบภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าว ดังนั้นจึงเห็นสมควรให้มีการแก้ไขและเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าว

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ศึกษาถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเล และกรณีที่อยู่ภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ.1924 ที่เรียกว่า “The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” (Hague Rules) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ. 1968 ที่เรียกว่า “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” (Hague-Visby Rules) และอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 ที่เรียกว่า “United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978” (Hamburg Rules) เพื่อนำมาเปรียบเทียบประกอบกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทย นอกจากนี้ยังได้นำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลและบทบัญญัติที่ใช้ภายใต้กำหนดอายุความของกฎหมายต่างประเทศ คือ หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1992 ของประเทศญี่ปุ่น (The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992) และหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความตามประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิของประเทศจีน ค.ศ.1992 (Maritime Code of The People’s Republic of China,1992) ซึ่งเป็นประเทศในแถบเอเชียมาประกอบในการศึกษาด้วย

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

1.5.1 ทำให้ทราบว่ากำหนดอายุความที่เหมาะสมสำหรับการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ควรจะมีกำหนดเท่าใด

1.5.2 ทำให้ทราบว่าควรที่จะเพิ่มเติมกรณีใดบ้าง เพื่อนำไปใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าว

1.5.3 เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงกฎหมายต่อไปภายหน้า