บทที่ 3
หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ

ในบทนี้ผู้เขียนได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลและบทบัญญัติต่างๆที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ เพื่อจะได้นำมาศึกษาเปรียบเทียบและเป็นแนวทางในการแก้ไขกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยในบทต่อไป

3.1. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

3.1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (Hague Rules) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ.1968 (Hague-Visby Rules)

3.1.1.1 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี

กฎแห่งกรุงเฮก ซึ่งรวมทั้ง Hague Rules และHague-Visby Rules ได้แบ่งอายุความในการฟ้องร้องไว้ 2 เรื่อง คือ

ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

Hague Rules ได้บัญญัติถึงกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้มีกำหนด 1 ปี นับจากวันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของนั้น[57]

กล่าวคือ กำหนดอายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดในการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหาย จะต้องฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ

อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณากำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีตาม Hague Rules แล้วอาจถือได้ว่าเป็นกำหนดอายุความที่เข้มงวดและสั้นเกินไป สำหรับผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง ที่ได้รับความ

---

[57] Hague Rules 1924,Article 3 paragraph 6 sub-paragraph 4 " ..In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of the loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered..."

เสียหายจากการขนส่งของทางทะเล หรือแม้แต่ผู้รับประกันภัยทางทะเลที่รับช่วงสิทธิจากผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งมาฟ้องร้องผู้ขนส่ง เนื่องจากในระยะเวลา 1 ปีนี้ หากต้องรีบทำการฟ้องร้องเพื่อไม่ให้คดีขาดอายุความก็อาจจะทำให้การเตรียมพยานหลักฐานต่างๆ ไม่ครบถ้วน เพียงพออันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่คดีได้ หรือยิ่งไปกว่านั้นระยะเวลาอาจล่วงเลยไปเกินกว่า 1 ปี ซึ่งส่งผลให้คดีขาดอายุความทำให้ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยทางทะเลที่รับช่วงสิทธิมาไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหาย

ดังนั้นเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวนี้ คณะกรรมการของ UNCITAD จึงได้ให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมใน Hague-Visby Rules โดยสืบเนื่องมาจากเหตุผลที่ว่าในทุกๆวันนี้การตกลงเพื่อยุติข้อพิพาทเพื่อความสูญหาย หรือเสียหายแห่งของที่ขนส่งในทางปฏิบัติทั่วไปนั้นมักจะเกิดจากการที่คู่กรณีได้ขยายระยะเวลากันออกไป[57] ซึ่งในอนุสัญญา Hague-Visby Rules ได้บัญญัติให้กำหนดอายุความ 1 ปี อาจถูกขยายออกไปได้โดยความตกลงของคู่สัญญา หลังจากที่มูลเหตุแห่งคดีได้เกิดขึ้นแล้ว[58] อันเป็นการผ่อนคลายความเข้มงวดของ Hague Rules นั่นเอง

ข. อายุความฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอก

สำหรับอายุความในการฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอกนี้ ไม่มีบัญญัติไว้ใน Hague Rules แต่ได้มีการบัญญัติเพิ่มเติมไว้ใน Hague-Visby Rules ซึ่งการฟ้องคดีบุคคลภายนอกเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนนี้ อาจทำการฟ้องร้องได้แม้จะเกินกำหนดอายุความ 1 ปีแล้ว หากได้มีการนำคดีขึ้นสู่ศาลภายในกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น แต่ทั้งนี้ต้องไม่น้อยกว่า 3 เดือน นับแต่วันที่ได้มีการตกลงเพื่อยุติข้อพิพาทกัน หรือเมื่อได้รับหมายเรียกในคดีที่ถูกฟ้อง[59] เช่น ในกรณีที่ผู้ขนส่งยอมออกใบตราส่งให้ผู้ส่งของ โดยระบุว่าของอยู่ในสภาพที่

---

[57] W E Astle. (1981). The Hamburg Rules. p.51.

[58] Hague-Visby Rules 1968, Article 1 paragraph 2. "..In Article 3 paragraph 6 sub-paragraph 4 shall be deleted and replaced by : Subject to paragraph 6bis the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered. This period may, however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen.."

[59] Hague-Visby Rules 1968, Article 1 paragraph 3 "..In Article 3, after paragraph 6, shall be added the following paragraph 6bis : An action for indemnity against a third person may be brought even after the expiration of the year provided for in the preceding paragraph if brought within the time allowed by the law of the Court seized of the case, However, the time allowed shall be not les than three months, commencing from

เรียบร้อย (clean bill of lading) ตามที่ผู้ส่งร้องขอทั้งที่ของไม่อยู่ในสภาพเช่นนั้น ทั้งนี้ผู้ส่งของยอมรับที่จะชดใช้ความเสียหายที่ผู้ขนส่งอาจได้รับ ต่อมาเมื่อของถึงท่าปลายทางผู้รับตราส่งพบว่าของอยู่ในสภาพที่เสียหายจึงฟ้องร้องเอากับผู้ขนส่งให้รับผิดในความเสียหายนั้น ในกรณีนี้เมื่อผู้ขนส่งออกใบตราส่งประเภทที่ไม่ได้แสดงว่าของเสียหายตั้งแต่แรกเช่นนี้แล้ว ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดต่อผู้รับตราส่ง ดังนั้นหากผู้ขนส่งต้องการที่จะฟ้องร้องให้ผู้ส่งชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้ ผู้ขนส่งก็จะต้องฟ้องร้องภายในกำหนดที่กำหนดไว้ในกฎหมายของศาลที่พิจารณาคดีนั้น ซึ่งอายุความดังกล่าวอาจจะเกิน 1 ปี ก็ได้[60]

3.1.1.2 **มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ**

มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องนั้น โดยปกติแล้วก็จะมีมูลเหตุตามสัญญา กับมูลเหตุจากการกระทำละเมิดของบุคคล แต่ในอนุสัญญา Hague Rules นั้นมีแต่เพียงการฟ้องร้องตามสัญญาขนส่งเท่านั้น[61] ไม่ได้บัญญัติถึงการฟ้องร้องที่มีมูลเหตุมาจากการกระทำละเมิด

สำหรับอนุสัญญา Hague-Visby Rules ก็ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนถึงการฟ้องร้องคดีรับขนที่มีมูลเหตุมาจากการกระทำละเมิดเช่นกัน แต่อย่างไรก็ตามในอนุสัญญา Hague-Visby Rules ก็ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมไว้โดยให้นำข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดไปปรับใช้ในคดีต่างๆ อันเกี่ยวกับการสูญหาย หรือเสียหายของของ ไม่ว่าจะมีมูลเหตุมาจากสัญญา หรือจากการกระทำละเมิด[62] กล่าวคือ เป็นกรณีที่อนุสัญญา Hague-Visby Rules กำหนดให้นำข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดมาใช้แก่การฟ้องร้องคดีในทางละเมิดด้วย ไม่ใช่แต่การฟ้องร้องทางสัญญาเท่านั้น เพราะฉะนั้นถึงแม้อนุสัญญา Hague-Visby Rules จะไม่ได้กำหนดไว้โดยตรงว่าให้ฟ้องมูลละเมิดได้ แต่ก็อาจกล่าวโดยอนุมานได้ว่าคู่สัญญาสามารถที่จะฟ้องร้องได้ทั้งมูลเหตุที่เกิดจากสัญญา และมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิดนั่นเอง

---

the day when the person bringing such action for indemnity has settle the claim or has been served with process in the action against himself.."

[60] เกริก วณิกกุล. เล่มเดิม. หน้า 158.

[61] โปรดดู Hague Rules 1924, Article 2,4 และ 5 ประกอบ

[62] Hague-Visby Rules 1968,Article 3 paragraph 1 "..The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.."

3.1.1.3 **สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ**

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ Hague Rules กำหนดไว้แต่เพียงว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายในการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหายเท่านั้น ไม่ได้พูดถึงสิทธิเรียกร้องในความเสียหายซึ่งเกิดจากการส่งมอบชักช้า หรือในกรณีอื่นๆ แต่อย่างใด[63]

อย่างไรก็ตามอนุสัญญา Hague-Visby Rules ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในเรื่องดังกล่าวนี้ กล่าวคือ ได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายในการขนส่งของทางทะเลนั้นกว้างกว่าอนุสัญญา Hague Rules โดยกำหนดว่า “ความรับผิดทั้งปวงเกี่ยวกับของ” (..all liability whatsoever in respect of the goods)[64] ซึ่งไม่ใช่สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหาย สูญหายเพียงอย่างเดียว อย่างที่อนุสัญญา Hague Rules บัญญัติไว้ แต่ยังรวมทั้งความเสียหาย สูญหาย ส่งมอบชักช้าและสิทธิเรียกร้องอื่นใดที่เกิดจากผิดพลาดในการขนส่งและการผิดสัญญารับขนด้วย

3.1.1.4 **การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ**

บุคคลที่อาจถูกฟ้องร้องให้ต้องรับผิดเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลนั้นทั้งอนุสัญญา Hague Rules และอนุสัญญา Hague-Visby Rules ก็ได้กำหนดไว้เพียงแต่ผู้ขนส่งเท่านั้น ในกรณีของบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขน อย่างเช่น ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ไม่ได้มีการกำหนดเอาไว้อย่างชัดเจน แต่อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาบทบัญญัติในอนุสัญญา Hague-Visby Rules แล้วก็จะพบว่าแม้อนุสัญญา Hague-Visby Rules จะไม่ได้บัญญัติเอาไว้โดยตรง แต่ก็พอจะอนุมานได้เหมือนดังเรื่องการฟ้องคดีโดยอาศัยมูลเหตุจากการกระทำละเมิด เนื่องจากอนุสัญญา Hague-Visby Rules ได้กำหนดไว้ว่า หากมีการฟ้องคดีแก่ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (ซึ่งไม่ใช่ลูกจ้างหรือตัวแทนที่เป็นผู้ทำสัญญาอิสระ) ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นมีสิทธิที่จะนำเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิด เช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีสิทธิภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ ยกขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของเขาเองได้[65]

---

[63] ดู Hague Rules 1924, Article 3 paragraph 6 sub-paragraph 4.

[64] Hague-Visby Rules 1968, Article 1.

[65] Hague-Visby Rules 1968, Article 3 paragraph 2 “..If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention..”

ในประเด็นนี้ ก็หมายความว่า แม้อนุสัญญา Hague-Visby Rules จะไม่ได้บัญญัติเอาไว้โดยตรงว่าให้ฟ้องลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ แต่ก็ได้บัญญัติให้ลูกจ้าง หรือตัวแทนสามารถที่จะยกข้อต่อสู้ หรือข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีขึ้นอ้างได้ อันอาจกล่าวได้ว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการรับขนของทางทะเล สามารถที่จะฟ้องร้องให้ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งให้รับผิดได้ภายใต้อนุสัญญา Hague-Visby Rules นี้ อันทำให้เกิดความเป็นธรรมขึ้นแก่ทั้งผู้ขนส่ง ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่ง ทั้งนี้เพราะมีความรับผิดภายใต้กำหนดอายุความเดียวกัน

3.1.2 **อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่** 31 **มีนาคม ค.ศ.**1978 (Hamburg Rules)

3.1.2.1 **กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี**

อนุสัญญา Hamburg Rules ได้แบ่งอายุความในการฟ้องร้องไว้ 2 เรื่อง เช่นเดียวกัน คือ

ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

สำหรับอายุความฟ้องร้องผู้ขนส่งนี้ อนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดให้มีการดำเนินการฟ้องร้องภายใน 2 ปี นับจากวันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของของแล้ว หรือในกรณีที่ไม่มีการส่งมอบของให้เริ่มนับจากวันสุดท้ายที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ แต่ทั้งนี้ไม่ให้นับวันที่เริ่มต้นแห่งกำหนดอายุความเข้ามารวมด้วย และอายุความดังกล่าวนี้อาจขยายออกไปได้ โดยผู้ถูกเรียกร้องจะต้องมีหนังสือแจ้งไปยังผู้เรียกร้องไม่ว่าเวลาใดๆ ในขณะที่อายุความยังคงดำเนินอยู่เพื่อขอขยายอายุความ[66]

ในกรณีนี้จะเห็นได้ว่า กำหนดอายุความตามอนุสัญญา Hamburg Rules ได้ผ่อนคลายความเข้มงวดลงยิ่งกว่าอนุสัญญา Hague-Visby Rules กล่าวคือ อนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดให้อายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นมีกำหนด 2 ปี ในขณะที่อนุสัญญา

---

[66]Hamburg Rules 1978, Article 20

"1. Any action relating to carriage of goods under this Convention is time barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years.

2. The limitation period commences on the day on which the carrier has delivered the goods or part thereof or, in cases where no goods have been delivered, on the last day on which the goods should have been delivered.

3. The day on which the limitation period commences is not included in the period.

4. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations. …"

Hague-Visby Rules กำหนดไว้เพียง 1 ปี เท่านั้น การที่อนุสัญญา Hamburg Rules ได้แก้ไขเรื่องกำหนดอายุความดังกล่าวนี้ น่าจะมีผลมาจากการที่กำหนดอายุความ 1 ปี นั้นถือได้ว่าสั้นเกินไปในการที่จะให้คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมาเจรจาตกลงกัน[67] ทั้งนี้เนื่องจากหากกำหนดอายุความสั้นคู่สัญญาก็มักจะไม่ยอมเจรจาตกลงกัน แต่จะรีบทำการฟ้องคดีทันทีเพราะกลัวคดีจะขาดอายุความ เพราะหากมีการมาเจรจากัน แต่ในที่สุดยังไม่สามารถตกลงกันได้กำหนดอายุความก็อาจจะเดินไปจนใกล้จะขาดอายุความทำให้ไม่สามารถเตรียมคดีได้ครบถ้วน เพียงพอ หรือคดีอาจจะขาดอายุความไปแล้วก็เป็นได้ และนอกจากนี้อนุสัญญา Hamburg Rules ยังได้กำหนดให้มีการขยายอายุความออกไปอีกได้ โดยการให้ผู้ถูกเรียกร้องมีหนังสือแจ้งไปยังผู้เรียกร้อง ซึ่งจะเห็นว่ากำหนดอายุความตามอนุสัญญา Hamburg Rules นี้ก่อให้เกิดความเป็นธรรมอย่างยิ่งแก่ทุกฝ่าย คือ ทั้งฝ่ายผู้ส่ง และฝ่ายผู้ขนส่ง โดยในบางครั้งอาจจะไม่ต้องมีการฟ้องร้องคดีเลย เนื่องจากคู่สัญญาสามารถเจรจาตกลงยุติข้อพิพาทกันได้

ข. อายุความฟ้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอก

สำหรับการฟ้องคดีบุคคลภายนอกเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนนี้ ตามอนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดไว้ว่าอาจทำการฟ้องร้องได้แม้จะเกินกำหนดอายุความตามที่บัญญัติไว้ในวรรคก่อนแล้ว (เกินกำหนดอายุความ 2 ปี) ทั้งนี้ต้องยื่นฟ้องภายในกำหนดเวลาที่อนุญาตไว้โดยกฎหมายของรัฐซึ่งดำเนินกระบวนพิจารณาคดีนั้น อย่างไรก็ดีเวลาที่อนุญาตไว้จะต้องไม่น้อยกว่า 90 วัน นับแต่วันที่ได้มีการตกลงเพื่อยุติข้อพิพาทกัน หรือเมื่อได้รับหมายเรียกในคดีที่ถูกฟ้อง[68]

3.1.2.2 **มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ**

จากที่ได้กล่าวไปแล้วว่ามูลเหตุแห่งการฟ้องร้องคดีนั้น มีทั้งมูลเหตุที่เกิดจากสัญญาและมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิด ซึ่งโดยปกติการขนส่งของทางทะเลก็จะต้องมีการทำสัญญารับขนของทางทะเลกันเป็นปกติ ดังนั้นหากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นการฟ้องร้องก็มักจะเป็นการฟ้องร้องโดยอาศัยมูลเหตุจากสัญญาเป็นส่วนใหญ่

---

[67] W E Astle. (1981). The Hamburg Rules. p.138.

[68] Hamburg Rules 1978, Article 20 "…5.An action for indemnity by a person held liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs if instituted within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted. However, the time allowed shall not be less than 90 days commencing from the day when the person instituting such action for indemnity has settled the claim or has been served with process in the action against himself."

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในอนุสัญญา Hamburg Rules แล้วก็จะพบว่า อนุสัญญา Hamburg Rules ได้บัญญัติไว้ว่า การฟ้องคดีใดๆ ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ให้เป็นอันขาดอายุความ หากไม่มีการฟ้องคดีหรือเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการภายในกำหนด 2 ปี[69] คำว่า "การฟ้องคดีใดๆ" (any action) ในที่นี้หมายความถึง การฟ้องคดีที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะมีมูลเหตุมาจากสัญญา ละเมิด หรือโดยประการอื่น และบทบัญญัติที่บัญญัติว่า ให้สามารถนำเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดดังที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ ไปใช้ในการฟ้องคดีใดๆ ต่อผู้ขนส่งที่เกี่ยวกับการสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าที่สัญญารับขนของทางทะเลนี้ครอบคลุมถึง รวมทั้งเกี่ยวกับความล่าช้าในการส่งมอบไม่ว่าการฟ้องคดีนั้นจะมีมูลฐานมาจากสัญญา หรือการละเมิด หรือโดยประการอื่น[70] ดังนี้จึงทำให้เห็นได้ว่า มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้อนุสัญญา Hamburg Rules นี้ สามารถฟ้องได้ทั้งคดีที่มีมูลเหตุมาจากสัญญา และมูลเหตุที่เกิดจากการกระโดยละเมิด[71]

3.1.2.3 **สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง ภายใต้กำหนดอายุความ**

สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ อนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดไว้ว่า การฟ้องคดีใดๆเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ ให้เป็นอันขาดอายุความ หากไม่มีการฟ้องคดีหรือเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการภายในกำหนด 2 ปี[72] จากกรณีนี้จะเห็นได้ว่าอนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดประเภทของสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งไว้ในลักษณะที่กว้างมาก โดยใช้คำว่า "เกี่ยวกับการรับขนของ" (relating to carriage of goods) ซึ่งไม่จำกัดเฉพาะความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงกรณีอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการรับขนทั้งหมด อาทิเช่น สิทธิเรียกร้องเพื่อการไม่ปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางทะเล เช่น ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่นำเรือมาบรรทุกของ ทำให้ผู้ส่งได้รับความเสียหาย

---

[69] Hamburg Rules 1978, Article 20 paragraph 1 "Any action relating to carriage of goods under this Convention is time barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years…"

[70] Hamburg Rules 1978, Article 7 paragraph 1 "The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise…"

[71] S. Mankabady. The Hamburg Rules on the carriage of goods by sea. p.96.

[72] Hamburg Rules 1978, Article 20 paragraph 1

เนื่องจากผู้ส่งของอาจจะต้องไปว่าจ้างผู้ขนส่งรายอื่นให้มาทำการขนส่งของแทน ซึ่งผู้ส่งของจะต้องเสียเวลามากขึ้น และอาจทำให้ไปส่งของให้ผู้ซื้อไม่ทันกำหนดเวลา ทำให้อาจต้องเสียค่าปรับให้แก่ผู้ซื้อ

3.1.2.4 **การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเล ภายใต้กำหนดอายุความ**

นอกจากผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้รับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่ขนส่งแล้ว อนุสัญญา Hamburg Rules ก็ยังได้กำหนดให้ผู้ขนส่งจริง (actual carrier) ซึ่งก็คือ ผู้ที่รับมอบหมายจากผู้ขนส่ง (carrier) ให้ทำการรับขนของแทน หรือรับขนของในช่วงใดช่วงหนึ่งของระยะทางทั้งหมดต้องรับผิดด้วย โดยกำหนดว่าบทบัญญัติทั้งหลายภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ที่ใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่ง ให้นำไปใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งจริงด้วย[73]

อย่างไรก็ดี บุคคลที่เกี่ยวข้องในคดีรับขนของทางทะเลก็ไม่ได้มีแต่เพียงผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งจริงเท่านั้นหากแต่ยังมีลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งจริงด้วย แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในอนุสัญญา Hamburg Rules แล้วกลับไม่พบมาตราใดเลยที่บัญญัติให้สามารถฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนผู้ขนส่งจริงไว้โดยตรง แต่ก็พอที่จะอนุมานได้ดังเช่นในอนุสัญญา Hague-Visby Rules) โดยอนุสัญญา Hamburg Rules ได้กำหนดว่าในกรณีที่มีการฟ้องคดีต่อลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งหากลูกจ้างหรือตัวแทนผู้นั้นสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำไปภายในขอบอำนาจในทางการที่จ้าง ก็มีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้ หรือข้อจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะอ้างภายใต้อนุสัญญานี้ไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนได้[74] ในกรณีนี้ก็เหมือนกับที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา Hague-Visby Rules กล่าวคือ แม้อนุสัญญา Hamburg Rules จะไม่ได้บัญญัติเอาไว้โดยตรงว่าให้ฟ้องลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ แต่การที่บัญญัติไว้เช่นนี้ก็เท่ากับเป็นการบอกว่าลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งอาจถูกฟ้องเป็นคดีได้นั่นเอง เช่นเดียวกับกรณี

---

[73] Hamburg Rules 1978, Article 10 paragraph 2 "..All provision of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him. The provisions of paragraph 2 and 3 of article 7 and of paragraph 2 of article 8 apply if an action is brought against a servant or agent of the actual carrier. .."

[74] Hamburg Rules 1978, Article 7 paragraph 2 "...If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention..."

ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริง อนุสัญญา Hamburg Rules ก็ได้กำหนดไว้ให้นำหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ไปใช้บังคับกับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงด้วย[75]

ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเล นอกจากจะสามารถฟ้องร้องผู้ขนส่ง (carrier) ผู้ขนส่งจริง (actual carrier) ให้รับผิดได้แล้ว ยังสามารถที่จะฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงให้รับผิดได้อีกด้วย ภายใต้อนุสัญญา Hamburg Rules นี้ได้ ซึ่งส่งผลเกิดความเป็นธรรม ความเท่าเทียมกันขึ้น ระหว่างผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจริง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง และลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริง ทั้งนี้เนื่องจากมีความรับผิดภายใต้กำหนดอายุความเดียวกันนั่นเอง

3.2. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามกฎหมายต่างประเทศ

3.2.1 หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1992 ของประเทศญี่ปุ่น (The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992)

ประเทศญี่ปุ่นได้ให้สัตยาบันอนุสัญญา Hague Rules 1924 เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 1957 และได้มีการออกพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Act No.172 of June 13, 1957) เพื่ออนุวัติการณ์อนุสัญญา Hague Rules หลังจากนั้นก็ได้มีการให้สัตยาบัน SDR Protocol เมื่อวันที่12 พฤษภาคม 1979 และในปี 1992 ก็ได้ให้สัตยาบัน 1968 Protocol (Visby amendments) นอกจากนี้ยังได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 1992 ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 1993[76]

บทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1992 ของประเทศญี่ปุ่นดังกล่าวนี้ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลจากท่าเรือที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ ไปยังท่าเรือปลายทางซึ่งอยู่นอกเขตประเทศญี่ปุ่นโดยหน้าที่ของผู้ขนส่งในการดูแลรักษาของที่ขนส่งนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่ตนรับขน อันเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของตน หรือของลูกจ้างของตนในการรับของ การบรรทุกของ การเก็บรักษา การขนส่ง การดูแลรักษา การขนของขึ้นจากเรือ และการส่งมอบของ[77] โดยทั้งนี้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะสามารถฟ้องผู้ขนส่ง หรือ

---

[75] Hamburg Rules 1978, Article 10 paragraph 2.

[76] www.mcgill.ca/files/maritimelaw/japan.pdf

[77] The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 3 (1) “The carrier shall be liable for the loss, damage or delayed arrival of the goods which is caused by his own or his servant’s negligence for the receipt, loading, stowage, carriage, custody, discharge and delivery of such goods. …”

บุคคลที่เกี่ยวข้องภายใต้กำหนดอายุความเท่าใด และในกรณีใดที่อยู่ภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวบ้างนั้น อาจแยกพิจารณาออกเป็นประเด็น ดังนี้ คือ

3.2.1.1 **กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี**

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นนี้ ได้แบ่งอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้ 2 เรื่อง คือ

ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

กฎหมายได้บัญญัติถึงกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้มีกำหนด 1 ปี นับจากวันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของนั้น กล่าวคือ กำหนดอายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดในการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย หรือเสียหาย จะต้องฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ได้มีการส่งมอบของ หรือนับจากวันที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ อย่างไรก็ดี กำหนดอายุความดังกล่าวนี้อาจขยายออกไปได้ โดยความตกลงของคู่สัญญาภายหลังจากที่ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งได้เกิดขึ้นแล้ว[78]

ข. อายุความฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอก

สำหรับอายุความในการฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอกนี้ กฎหมายได้กำหนดให้การฟ้องคดีบุคคลภายนอกเพื่อเรียกค่าสินไหมทดแทนนี้ อาจทำการฟ้องร้องได้แม้จะเกินกำหนดอายุความ 1 ปีแล้ว (หรือ กรณีที่มีการขยายอายุความออกไป ถ้าผู้ขนส่งและบุคคลภายนอกนั้นได้ตกลงกันในขยายอายุความนั้น) แต่ทั้งนี้ต้องได้กระทำภายใน 3 เดือน นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ชดใช้ค่าเสียหายไป หรือนับแต่วันที่ผู้ขนส่งถูกฟ้อง[79]

---

[78] The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 14 "(1) The carrier shall be discharged from his liability for the goods unless a legal suit is brought within one year from the date of delivery of the goods (or the date when the goods should have been delivered in the case of the total loss of the goods) . (2) The one year period under the preceding paragraph may be extended by mutual agreement of the parties only after the damage to the goods has occurred. …."

[79] The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 14 (3) "Where the carrier has further consigned the transport of the goods to a third party, if the carrier has indemnified the damages or a legal suit has been brought against him within the period specified in paragraph (1), the third party's liability for the goods shall not be discharged even after the expiration of the period specified in paragraph (1) (or the extended period if the period specified in paragraph (1) has been extended by the mutual agreement of the carrier and the

3.2.1.2 **มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ**

เป็นที่ทราบกันดีว่ามูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องร้องนั้น มีทั้งมูลเหตุตามสัญญาและมูลเหตุจากการกระทำละเมิด สำหรับกฎหมายรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นนี้ บุคคลผู้ได้รับความเสียหายนอกจากจะฟ้องร้องให้รับผิดในมูลสัญญาได้แล้ว ก็ยังอาจฟ้องร้องโดยอาศัยมูลละเมิดได้ด้วย ทั้งนี้เนื่องจากพิจารณาบทบัญญัติที่กำหนดว่า ให้นำบทบัญญัติในมาตรา 3 (2), มาตรา 11 (4), มาตรา 12 ทวิ ถึง มาตรา 14 และมาตรา 20 (2) (ในกรณีนี้รวมทั้งเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องคดีด้วย) มาใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งเพราะการกระทำละเมิดของตนด้วยโดยอนุโลม[80]

กรณีนี้หมายความว่า หากของที่ขนส่งนั้นเสียหายไปเนื่องจากการขนส่ง บุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายอาจจะฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดโดยอาศัยมูลละเมิดได้ ทั้งนี้ภายใต้กำหนดอายุความดังที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1992

3.2.1.3 **สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ**

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ จะเห็นได้ว่ากฎหมายใช้คำว่า "...liability for the goods..." หรือหมายความว่า ความรับผิดเกี่ยวกับของที่ขนส่ง โดยไม่ได้จำกัดว่าจะต้องเฉพาะความรับผิดเพื่อการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น แต่อาจยังรวมสิทธิเรียกร้องอื่นๆ ที่ผู้ขนส่งต้องรับผิด หากความรับผิดนั้นเกี่ยวกับของที่ขนส่งด้วย[81]

---

third party under the preceding paragraph), until the expiration of three months commencing from the day when the carrier has compensated the damages or a legal suit has been brought against him."

[80] The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 20 bis " (1) The provisions of paragraph (2) of Article 3, paragraph (4) of Article 11, Articles 12 bis to 14 and paragraph (2) of the preceding Article shall apply mutatis mutandis to the carrier's liability for damage to the goods caused by his tort against the shipper, receiver, or holder of the bill of lading. ....."

[81] The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 14 " (1) The carrier shall be discharged from his liability for the goods unless a legal suit is brought within one year from the date of delivery of the goods (or the date when the goods should have been delivered in the case of the total loss of the goods). ..."

3.2.1.4 **การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ**

สำหรับบุคคลที่อาจถูกฟ้องร้องให้ต้องรับผิดเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของญี่ปุ่นนี้ โดยหลัก ก็คือ ผู้ขนส่ง ส่วนในกรณีของบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการรับขน กฎหมายไม่ได้มีการกำหนดเอาไว้อย่างชัดเจน แต่อย่างไรก็ดีเมื่อพิจารณาบทบัญญัติตามกฎหมายดังกล่าวนี้แล้ว ก็จะพบว่าลูกจ้างของผู้ขนส่ง ก็อาจถูกฟ้องให้รับผิดได้เช่นเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติที่ว่า หากผู้ขนส่งนั้นหลุดพ้นจากความรับผิด หรือได้รับการบรรเทาความรับผิด...., ลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดเพื่อละเมิดต่อผู้ส่งของ ผู้รับของ หรือผู้ทรงใบตราส่ง ย่อมหลุดพ้น หรือได้รับการบรรเทาความรับผิดเพียงเท่าที่ผู้ขนส่งได้รับ[82]

จะเห็นได้ว่า กฎหมายใช้คำว่า “ลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดเพื่อละเมิดต่อผู้ส่งของ ผู้รับของ หรือผู้ทรงใบตราส่ง” (.... the tort liability of the carrier’s servant to shipper, receiver, or holder of the bill of lading for damage to the goods....) ซึ่งหมายความได้ว่า บุคคลผู้ต้องเสียหายจากสินค้าที่ขนส่งนี้ อาจจะฟ้องให้ลูกจ้างของผู้ขนส่งต้องรับผิดภายใต้กำหนดอายุความตามกฎหมายดังกล่าวนี้ได้ หากลูกจ้างของผู้ขนส่งได้กระทำละเมิดขึ้นนั่นเอง

3.2.2 **หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความตามประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศจีน ค.ศ.**1992 (Maritime Code of The People’s Republic of China,1992)

ประเทศจีนมิได้ให้สัตยาบันในอนุสัญญาใดๆไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญา Hague Rules, Hague-Visby Rules หรือ อนุสัญญา Hamburg Rules และมิได้บัญญัติหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลแยกต่างหากไว้เป็นการเฉพาะ แต่ได้บัญญัติรวมไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชยนาวี (Maritime Code of The People’s Republic of China) ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 1992 ซึ่งมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 กรกฎาคม 1993 โดยอยู่ใน Chapter IV ว่าด้วยเรื่อง Contract of Carriage of Goods by sea และใน Chapter XIII ว่าด้วยเรื่อง Limitation of Time แต่ทั้งนี้ประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศจีนก็ได้มีการนำเอาหลักการเรื่องการรับขนของทางทะเลมาจากอนุสัญญา Hague Rules, Hague-Visby Rules และอนุสัญญา Hamburg Rules[83]

---

[82] The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992. Article 20 bis “ .. (2) Where the carrier’s liability for the goods is relieved or lessened, the tort liability of the carrier’s servant to shipper, receiver, or holder of the bill of lading for damage to the goods shall also be relieved or lessoned to the same extent as the carrier’s liability is relieved or lessened. ..”

[83] Http://www.anu.edu.au/law/pub/icl/material.html

สำหรับหน้าที่หลักของผู้ขนส่งของทางทะเลนั้น ประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศจีนได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องจัดเตรียมเรือให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมแก่การเดินเรือ (Seaworthy) จัดหาคนประจำเรือ อุปกรณ์และสิ่งจำเป็นแก่เรือ จัดสถานที่ ห้องเย็น และส่วนอื่นๆ ของเรือสำหรับบรรทุกให้เหมาะสมและปลอดภัยสำหรับที่จะรับสินค้า ขนส่งและเก็บรักษาสินค้า[84]

หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย เสียหายแห่งของที่ตนรับขน โดยประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศจีน ได้แบ่งขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งออกเป็น 2 กรณี คือ กรณีที่ของที่ขนส่งถูกบรรทุกลงในตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ขนส่งมีความรับผิดตั้งแต่รับของเข้ามาในความดูแล ณ ท่าต้นทาง จนกระทั่งถึงท่าปลายทางที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ส่วนกรณีที่ไม่ได้บรรทุกของในตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ขนส่งมีความรับผิดตั้งแต่เวลาที่ได้บรรทุกสินค้าลงเรือ จนถึงเวลาที่ได้ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ[85]

สำหรับประเด็นในเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเล และบทบัญญัติอื่นๆที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าวนั้น ผู้เขียนจะขอแยกพิจารณาออกเป็นประเด็น ดังนี้ กล่าวคือ

3.2.2.1 **กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดี**

ประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศจีน ได้แบ่งกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีไว้ 2 กรณี คือ

ก. อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

กฎหมายได้กำหนดอายุความให้ฟ้องร้องผู้ขนส่งเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลไว้มีกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือควรจะได้มีการส่งมอบของ[86]

ข. อายุความฟ้องร้องบุคคลภายนอก

สำหรับอายุความในการฟ้องร้องไล่เบี้ยเอากับบุคคลภายนอกนี้ ประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศจีนได้กำหนดไว้ให้ฟ้องร้องภายใน 90 วัน นับแต่วันที่ได้มีการตกลงยุติข้อพิพาทกัน หรือเมื่อได้รับหมายเรียกในคดีที่ถูกฟ้อง[87]

---

[84] See Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 47.

[85] See Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 46.

[86] Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 257 "The Limitation period for claims against the carrier with regard to the carriage of goods by sea is one year, counting from the day on which the goods were delivered or should have been delivered by the carrier……"

3.2.2.2 **มูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ**

สำหรับมูลเหตุที่จะนำคดีมาฟ้องร้องภายใต้กำหนดอายุความตามประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศจีนนี้ ประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศจีนได้กำหนดให้สามารถฟ้องได้ทั้งมูลเหตุตามสัญญา และมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำโดยละเมิดโดยพิจารณาตามบทบัญญัติที่บัญญัติว่า "ข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายนี้ให้ใช้บังคับแก่สิทธิเรียกร้องใดๆอันเกี่ยวกับความสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล ไม่ว่าผู้เรียกร้องนั้นจะเป็นคู่สัญญาหรือไม่ก็ตาม หรือไม่ว่าการกระทำนั้นจะเกิดจากสัญญาหรือจากการกระทำละเมิดก็ตาม..."[88]

กล่าวคือ แม้ว่าบทบัญญัติดังกล่าว จะไม่ได้บัญญัติไว้โดยตรงว่าบุคคลผู้ได้รับความเสียหาย หรือผู้เรียกร้องสามารถฟ้องคดีได้โดยอาศัยมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำโดยละเมิดก็ตาม แต่ก็ได้บัญญัติไว้ในทำนองว่าผู้ขนส่งสามารถอ้างข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายได้หากตนถูกฟ้องเป็นคดีไม่ว่าจะโดยเหตุสัญญาหรือโดยละเมิด ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำละเมิดของผู้ขนส่ง สามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งได้

อย่างไรก็ดี แม้ว่าบุคคลผู้ได้รับความเสียหายจะสามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งโดยอาศัยมูลเหตุจากการกระทำโดยละเมิดได้ก็ตาม แต่ก็ต้องอยู่ภายในเงื่อนไขที่ว่าเหตุแห่งการละเมิดนั้นจะต้องเกี่ยวกับความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของทางทะเลด้วย หากไม่เกี่ยวแล้วบุคคลผู้ได้รับความเสียหายก็ไม่สามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งได้

---

[87] Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 257 "…..Within the limitation period or after the expiration thereof, if the person allegedly liable has brought up a claim of recourse against a third person, that claim is timebarred at the expiration of 90 days, counting from the day on which the person claiming for the recourse settled the claim, or was served with a copy of the process by the court handling the claim against him……"

[88] Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 58 "The defence and limitation of liability provided for in this chapter shall apply to any legal action brought against the carrier with regard to the loss of or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage of goods by sea, whether the claimant is a party to the contract or whether the action is founded in contract or in tort…"

3.2.2.3 **สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ**

สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ ประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศจีนได้บัญญัติโดยใช้คำว่า ".....regard to the carriage of goods by sea...."[89] ซึ่งหมายความว่าเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล โดยไม่ได้จำกัดว่าจะต้องเฉพาะความรับผิดเพื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่ขนส่งเท่านั้น แต่อาจยังรวมถึงสิทธิเรียกร้องอื่นๆที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดหากสิทธิเรียกร้องนั้นเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลด้วย

3.2.2.4 **การฟ้องร้องบุคคลให้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ**

สำหรับบุคคลผู้ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลนี้ โดยหลักแล้ว ก็คือ ผู้ขนส่งของทางทะเล และนอกจากผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดแล้ว ประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศจีนยังได้กำหนดมีผู้ขนส่งจริง (actual carrier) ซึ่งหมายถึง ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของทางทะเลแทน หรือเพียงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่งให้ต้องรับผิดด้วย โดยได้กำหนดว่าบทบัญญัติทั้งหลายที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้ประมวลกฎหมายนี้ ให้นำมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งจริงด้วย[90]

อย่างไรก็ดีในการรับขนของทางทะเลนั้น ไม่ได้มีเฉพาะแค่ผู้ขนส่งของทางทะเลผู้ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ หรือผู้ขนส่งจริงเท่านั้น แต่ยังมีทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งจริงด้วย ซึ่งประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศจีนนี้ก็ได้บัญญัติเอาไว้ในทำนองว่า[91] สามารถฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งจริงให้ต้องรับผิดได้โดย

---

[89] Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 257 "The Limitation period for claims against the carrier with regard to the carriage of goods by sea is one year……."

[90] Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 61 "The provision with respect to the responsibility of the carrier contained in this Chapter shall be applicable to the actual carrier……."

[91] Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 58 "The defence and limitation of liability provided for in this chapter shall apply to any legal action brought against the carrier with regard to the loss of or damage to or delay in delivery of the goods covered by the contract of carriage of goods by sea, whether the claimant is a party to the contract or whether the action is founded in contract or in tort

The provisions of the preceding paragraph shall apply if the action referred to in the preceding paragraph is brought against the carrier's servant or agent, and the carrier's servant or agent proves that his action was within the scope of his employment or agent"

พิจารณาบทบัญญัติที่กำหนดว่า ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิยกข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่บัญญัติอยู่ในประมวลกฎหมายนี้ขึ้นต่อสู้ได้ ในกรณีที่ตนถูกฟ้องคดีอันเกี่ยวกับความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล ทั้งนี้เมื่อตนได้กระทำไปภายในขอบเขตแห่งการทางที่จ้าง หรือภายในขอบเขตแห่งการเป็นตัวแทน

DPU

Maritime Code of The People's Republic of China,1992. Article 61 "The provision with respect to the responsibility of the carrier contained in this Chapter shall be applicable to the actual carrier. Where an action is brought against the servant or agent of the actual carrier, the provisions contained in paragraph 2 of Article 58 and paragraph 2 of Article 59 of this Code shall apply. "