

บทที่ 4

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับอายุความทั่วไปและในคดีรับขนของทางทะเลตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 พร้อมทั้งปัญหาที่เกิดขึ้น

ในบทที่แล้วได้กล่าวให้เห็นถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลและบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศ ส่วนในบทนี้ผู้เขียนได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับกำหนดอายุความทั่วไป กำหนดอายุความคดีรับขนของทางทะเลและบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทย พร้อมทั้งได้วิเคราะห์ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการที่กฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยบัญญัติไว้ไม่สมบูรณ์ ครบถ้วน และผู้เขียนได้นำเอาหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายต่างประเทศดังกล่าวมาศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศไทยเพื่อให้เห็นถึงความแตกต่างที่กฎหมายไทยยังขาดอยู่

4.1. หลักเกณฑ์เรื่องอายุความทั่วไป

4.1.1 มูลเหตุของการกำหนดอายุความ

สำหรับบทบัญญัติเรื่องอายุความตามกฎหมายไทยนั้นมิอยู่ในพระโอัยการตามกฎหมายเก่า ตั้งแต่สมัยอยุธยา ซึ่งการกำหนดอายุความนั้นก็จะขึ้นอยู่กับลักษณะของสัญญาว่าสัญญานั้นเป็นสัญญาลายลักษณ์อักษร หรือเป็นทรัพย์สินสัญญา ในกรณีที่เป็นสัญญาลายลักษณ์อักษร สัญญานั้นจะต้องทำเป็นหนังสือ ดังนั้นจึงเป็นสัญญาที่มีเอกสารแสดงความผูกพันของลูกหนี้ไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการที่จะต้องผูกพันกันเป็นเวลานานๆ และไม่มีมูลหนี้มาจากการยึดถือทรัพย์สินของผู้อื่นไว้ สัญญาประเภทนี้จะไม่มีกำหนดอายุความ ความผูกพันของคู่สัญญาก็จะมีอยู่ตราบเท่าที่สัญญายังมิได้ถูกทำลายลงหรือหนี้สินยังมิได้มีการชำระ และเนื่องจากสัญญาลายลักษณ์อักษรเป็นสัญญาที่ต้องมีเอกสาร เพราะฉะนั้นหากสัญญานั้นไม่มีอยู่ เจ้าหนี้ก็ไม่อาจที่จะบังคับชำระหนี้เอาจากลูกหนี้ได้ ต่อมาในสมัยพระเจ้าท้ายสระได้มีการกำหนดอายุความไว้ 10 ปี ในลักษณะสัญญากู้ และเมื่อมีการชำระกฎหมายพระโอัยการ จึงได้มีการนำมาบัญญัติแทรกไว้ในพระโอัยการกึ่งนี้

ในกรณีของทรัพย์สินสัญญา เช่น สัญญาเช่า ฝาก เช่า แลกเปลี่ยน เป็นต้นนั้น เป็นสัญญาที่มีความสัมพันธ์ในลักษณะเหนือทรัพย์สิน กล่าวคือ เป็นกรณีที่บุคคลหนึ่งอาจต้องผูกพันต่อบุคคลอื่นด้วยเหตุที่ว่าบุคคลนั้นได้ส่งมอบทรัพย์สินให้แก่ตนโดยมิได้มีเจตนาที่จะสละกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้น แต่มีเจตนาจะบังคับให้ส่งคืนทรัพย์สินนั้นภายในกำหนดชั่วระยะเวลาหนึ่ง หรือให้กระทำการอื่นเป็นการตอบแทน ดังนั้นสัญญาในลักษณะทรัพย์สินสัญญาจึงจะต้องมีกำหนดเวลาในการเรียกคืนทรัพย์สิน ซึ่งหากไม่ใช้สิทธิภายในกำหนดอายุความทรัพย์สินนั้นจะต้องตกเป็นของผู้รับมอบ และเจ้าของเดิมก็จะเสียสิทธิในทรัพย์สินนั้น อันเป็นเหตุให้ความผูกพันทางสัญญาจะดับลงซึ่งกำหนดอายุความของทรัพย์สินสัญญาเหล่านี้ได้มีการกำหนดไว้ในพระไอยการลักษณะรับฟ้องบทที่ 11 ต่อมาในสมัยรัตนโกสินทร์ในรัชกาลที่ 1 เมื่อพ.ศ.2347 ได้มีการรวบรวมกฎหมายเก่าในอดีตมาทำการชำระครั้งใหญ่แล้วตั้งชื่อใหม่ว่า กฎหมายตราสามดวง โดยบทบัญญัติเรื่องอายุความก็ยังคงปรากฏอยู่ จนกระทั่งในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว พ.ศ.2466 ได้มีการจัดทำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ฉบับแรกของประเทศไทยในบรรพ 1 และบรรพ 2 และได้มีประกาศใช้ในปี พ.ศ.2468 พร้อมกับ บรรพ 3 โดยบทบัญญัติในเรื่องอายุความได้ปรากฏอยู่ในบรรพ 1 ลักษณะ 6 เริ่มตั้งแต่มาตรา 163 ถึง มาตรา 193 จนกระทั่งปี 2535 ได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติให้ใช้บทบัญญัติบรรพ 1 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ได้ตรวจชำระใหม่ โดยบทบัญญัติเรื่องอายุความก็ยังคงปรากฏอยู่ในบรรพ 1 ลักษณะ 6 เริ่มตั้งแต่มาตรา 193/1 ถึง มาตรา 193/35⁹³

บทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยอายุความนี้ มีความสำคัญต่อการทำนิติกรรมสัญญา ระหว่างเจ้าหนี้และลูกหนี้อย่างมาก เนื่องจากหากเจ้าหนี้ไม่ใช้สิทธิเรียกร้องตามกำหนดระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ ก็จะส่งผลให้หนี้ตามนิติกรรมสัญญานั้นขาดอายุความ ทำให้เจ้าหนี้ไม่อาจใช้สิทธิเรียกร้องเอาประโยชน์จากหนี้นี้ได้ ในทางตรงกันข้ามเมื่อหนี้ขาดอายุความแล้ว แต่ลูกหนี้เพิกเฉย มิได้ใส่ใจที่จะโต้แย้ง แล้วเจ้าหนี้มาใช้สิทธิเรียกร้องบังคับเอาหนี้ตามนิติกรรมสัญญานั้น ซึ่งหากลูกหนี้ชำระหนี้ไป ก็จะเป็นการชำระหนี้ในหนี้ที่ขาดอายุความซึ่งลูกหนี้ไม่อาจจะเรียกคืนได้

⁹³ กัทรกรณ์ จีระเชิษรนาถ. (2543). สิทธิเรียกร้องที่ขาดอายุความ. หน้า 4-5.

กล่าวโดยสรุป สำหรับความสำคัญของการที่จะต้องมีกำหนดอายุความนั้น⁹⁴ มีดังนี้
คือ

ในแง่ของรัฐ การกำหนดเรื่องอายุความไว้เป็นนิติบัญญัติของรัฐที่จะก่อให้เกิดความสงบเรียบร้อยและความมั่นคงแน่นอนในสิทธิต่างๆของบุคคล อันเป็นการปรมมิให้นำเรื่องราวที่เกิดขึ้นมาชำนานแล้วมาฟ้องร้องต่อกัน เพราะเรื่องที่เกิดขึ้นมานานแล้วนั้น ย่อมเป็นการยุ่งยากมากสำหรับเจ้าหน้าที่ และลูกหนี้ในการที่จะหาพยานหลักฐานมาพิสูจน์ต่อสู้กัน เนื่องจากพยานหลักฐานนั้นอาจจะสูญหาย หรือคลาดเคลื่อนไปได้ ซึ่งทำให้การวินิจฉัยคดีนั้นเกิดความไม่เป็นธรรม กฎหมายจึงกำหนดเรื่องอายุความไว้เพื่อตัดปัญหาเหล่านี้

ในแง่ของเจ้าหนี้ จะเห็นได้ว่าการที่กฎหมายกำหนดเรื่องอายุความไว้ ก็เพื่อเป็นโทษสำหรับเจ้าหนี้ที่ปล่อยปละละเลยไม่ใช้สิทธิเรียกร้องของตน ภายในกำหนดอายุความตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งทำให้ลูกหนี้เกิดสิทธิปฏิเสธขึ้นโดยลูกหนี้ไม่จำต้องชำระหนี้ในหนี้ที่ขาดอายุความนั้น ดังนั้นกำหนดอายุความจึงเป็นเครื่องกระตุ้นให้เจ้าหนี้ต้องรีบชวนขายใช้สิทธิเรียกร้องของตนภายในกำหนด

ในแง่ของลูกหนี้ หากกฎหมายไม่ได้กำหนดอายุความไว้ ก็จะทำให้ลูกหนี้ไม่อาจจะทราบได้ว่าระยะเวลาที่ตนจะต้องรับผิดชอบสิ้นสุดเมื่อไหร่ ซึ่งลูกหนี้จะต้องรับผิดชอบโดยไม่มีวันสิ้นสุด ดังนั้นกำหนดอายุความจึงเป็นการช่วยให้ลูกหนี้ทราบถึงขอบเขตที่ตนจะต้องรับผิดชอบ อีกทั้งยังเป็นการปลดเปลื้องภาระของลูกหนี้ในอันที่จะต้องเก็บหลักฐานในการชำระหนี้ไว้ โดยลูกหนี้ไม่จำเป็นต้องเก็บหลักฐานเหล่านั้นไว้ตลอด เพราะเมื่อพ้นกำหนดอายุความตามกฎหมายแล้ว ลูกหนี้ก็สามารถปฏิเสธการชำระหนี้ได้ด้วยเพียงแต่ยกข้อต่อสู้ว่าหนี้ขาดอายุความเท่านั้น

4.1.2 ความหมายของอายุความ

อายุความ หมายถึง ระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้เพื่อให้คู่กรณีใช้สิทธิเรียกร้องต่อกัน โดยเป็นการใช้สิทธิเรียกร้องทางศาล และหากมิได้ใช้สิทธิเรียกร้องภายในกำหนดระยะเวลานั้นแล้ว ย่อมส่งผลให้คู่กรณีสิ้นสิทธิเรียกร้องต่อกัน หรือที่เรียกว่า “คดีขาดอายุความ”⁹⁵

⁹⁴ กำชัย จงจักรพันธ์. (2547). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยระยะเวลาและอายุความ. หน้า 85.

⁹⁵ ไซยศ เหมะรัชตะ. (2546). ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นิติกรรม. หน้า 268.

เมื่อเจ้าหนีนำคดีที่ขาดอายุความมาฟ้องร้องต่อศาล ลูกหนีมียุติธรรมที่จะปฏิเสธโดยยกอายุความขึ้นต่อสู้เจ้าหนีนี่ว่าตนไม่ต้องรับผิดชอบ เนื่องจากหนี่หรือสิทธิเรียกร้องนั้นขาดอายุความแล้ว และศาลย่อมพิพากษายกฟ้องโจทก์ (เจ้าหนี่) เสีย แต่ถ้าลูกหนี่ไม่ได้ยกอายุความขึ้นต่อสู้ กฎหมายก็ห้ามศาลมิให้ยกเรื่องอายุความมาเป็นมูลเหตุยกฟ้อง ดังนี้จึงเห็นได้ว่าในเรื่องกำหนดอายุความนี้ ในคดีแพ่งกับคดีอาญา จะมีความแตกต่างกัน กล่าวคือ ในคดีแพ่ง ถ้าลูกหนี่หรือจำเลย ไม่ได้ยกเรื่องอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้แล้ว ศาลจะยกเหตุคดีขาดอายุความมายกฟ้องคดีเองไม่ได้ แต่สำหรับคดีอาญา หากคดีนั้นขาดอายุความแล้ว ศาลมีอำนาจที่จะยกฟ้องคดีเองได้ แม้จำเลยจะไม่ได้ยกเรื่องอายุความขึ้นต่อสู้ก็ตาม⁹⁶

4.1.3 ประเภทของอายุความ

อายุความตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

4.1.3.1 อายุความได้สิทธิ (acquisitive prescription)

อายุความได้สิทธิ คือ อายุความที่ทำให้ได้สิทธิเมื่อได้ใช้สิทธินั้นครบระยะเวลาตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น เมื่อบุคคลใดได้ครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่นโดยสงบ เปิดเผย ด้วยเจตนาเป็นเจ้าของเป็นเวลาติดต่อกัน 10 ปี สำหรับอสังหาริมทรัพย์ หรือ 5 ปี สำหรับสังหาริมทรัพย์ บุคคลนั้นย่อมได้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 1382

4.1.3.2 อายุความเสียสิทธิ (extinctive prescription)

อายุความเสียสิทธิ คือ กำหนดเวลาที่ทำให้ผู้ทรงสิทธิต้องเสียสิทธิ เนื่องจากผู้ทรงสิทธิไม่ใช้สิทธิเรียกร้องภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้

สำหรับวัตถุประสงค์ของบทบัญญัติในเรื่องอายุความเสียสิทธินี้ เป็นเหตุผลอันเนื่องมาจากสภาพแห่งสิทธิเรียกร้องนั่นเอง รวมทั้งพยานหลักฐาน ตลอดจนการดำเนินการทางศาล และเพื่อประโยชน์ของลูกหนี่ นอกจากนี้ยังเป็นการลงโทษเจ้าหนี่ผู้ซึ่งไม่ยอมใช้สิทธิของตนที่มีอยู่ภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด

อย่างไรก็ดี สำหรับในเรื่องอายุความเสียสิทธินี้ แม้สิทธินั้นจะขาดอายุความฟ้องร้องก็จริง แต่ตัวสิทธินั้นยังคงมีอยู่โดยสมบูรณ์ เพียงแต่ขาดสิทธิเรียกร้องที่จะฟ้องร้องให้ชำระหนี้เท่านั้น เจ้าหนี่ซึ่งเป็นผู้ทรงสิทธิยังมีสิทธิได้รับชำระหนี้อยู่ ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 188 วรรค 2 ความว่า

⁹⁶ วิริยะ เกิดศิริ. (2517). นิติกรรม สัญญา และหนี้. หน้า 138.

“...ถ้ามีการชำระหนี้ใดๆ ไปตามสิทธิเรียกร้องอันขาดอายุความแล้วเป็นราคามากน้อยเท่าใด ท่านว่าจะเรียกคืนหาได้ไม่ ถึงแม้ว่าการชำระหนี้นั้นจะทำได้ไปเพราะไม่รู้กำหนดอายุความ ก็เรียกคืนไม่ได้...”⁹⁷

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าอายุความได้สิทธิ กับอายุความเสียสิทธินั้นใช้กับสิทธิที่ต่างกัน เนื่องมาจากเจตนารมณ์ของอายุความทั้งสองต่างกัน กล่าวคือ อายุความได้สิทธิ จะใช้กับทรัพย์สิน เพราะการได้สิทธิโดยอายุความจะต้องมีการครอบครองทรัพย์ โดยสงบ เปิดเผย ด้วยเจตนาเป็นเจ้าของ ซึ่งเป็นการใช้สิทธิที่เป็นปรปักษ์กับเจ้าของเดิมโดยพิจารณาจากการเข้าครอบครองใช้สิทธิเป็นสำคัญ โดยไม่ว่าเจ้าของเดิมจะเพิกเฉยไม่ใช้สิทธิในทรัพย์ของตนนานเพียงใด ซึ่งจะต่างกับอายุความเสียสิทธิ โดยอายุความเสียสิทธิจะใช้กับสิทธิเรียกร้อง ซึ่งหากเจ้าของสิทธิ (เจ้าหนี้) ไม่ใช้สิทธิเรียกร้องภายในกำหนด ก็จะทำให้อายุความขาดลงและการที่ลูกหนี้ยกอายุความขึ้นต่อสู้ก็ไม่ใช่เป็นการใช้สิทธิที่เป็นปรปักษ์กับเจ้าหนี้ เป็นแต่เพียงว่าเจ้าหนี้เสียสิทธิแล้วเท่านั้น

4.1.4 การขยายหรือย่นอายุความ

บทบัญญัติว่าด้วยอายุความนี้ เป็นบทบัญญัติของกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังนั้นหากบุคคลไปทำการตกลงให้นอกเหนือไปจากที่กฎหมายกำหนดไว้ ข้อตกลงนั้นย่อมตกเป็นโมฆะ⁹⁸ หรืออาจกล่าวได้ว่าคู่กรณีจะตกลงกันเพื่อขยายหรือย่นอายุความไม่ได้⁹⁹ แต่อย่างไรก็ตามมีกรณีที่เป็นข้อยกเว้นให้สามารถขยายหรือย่นอายุความได้โดยบทบัญญัติของกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ กล่าวคือ

4.1.4.1 การขยายอายุความโดยกฎหมาย อันได้แก่¹⁰⁰

ก. การขยายอายุความเพราะเหตุคดีไม่อยู่ในอำนาจ หรือศาลให้ยกคำฟ้องโดยไม่ตัดสิทธิโจทก์ที่จะฟ้องคดีใหม่¹⁰¹

⁹⁷ แหล่งเดิม. หน้า 139.

⁹⁸ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 151.

⁹⁹ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/11.

¹⁰⁰ กำชัย จงจักรพันธ์. เล่มเดิม. หน้า 210-253.

¹⁰¹ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/17 วรรคสอง.

การขยายอายุความเพราะเหตุคดีไม่อยู่ในอำนาจศาล เป็นกรณีที่เจ้าหนี้ได้นำคดีไปฟ้องยังศาลที่ไม่มีอำนาจพิจารณาพิพากษา และศาลได้มีการประทับฟ้องไว้ไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใดก็ตาม ซึ่งหากต่อมาศาลได้ตรวจพบและมีคำสั่งไม่รับหรือคืนหรือมีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ยกคำฟ้อง แต่ปรากฏว่าอายุความนั้นได้ครบกำหนดไปแล้วในระหว่างการพิจารณา หรือจะครบกำหนดภายในหกสิบวันนับแต่วันที่คำพิพากษาหรือคำสั่งนั้นถึงที่สุด กฎหมายจึงขยายอายุความให้โดยอนุญาตให้เจ้าหนี้มีสิทธิฟ้องคดีนั้นใหม่ได้ ซึ่งการที่กฎหมายบัญญัติไว้เช่นนี้ก็เนื่องจากเจ้าหนี้ได้ปล่อยปละละเลยที่จะใช้สิทธิเรียกร้องของตนแต่อย่างใด เพียงแต่ยื่นฟ้องผิดศาลไป ทั้งยังเป็นความผิดของศาลอยู่ด้วยที่ประทับฟ้องไว้แต่แรก

สำหรับการขยายอายุความเพราะเหตุศาลให้ยกฟ้องโดยไม่ตัดสิทธิโจทก์ที่จะนำคดีมาฟ้องใหม่นี้ แม้เวลาที่โจทก์นำคดีมาฟ้องใหม่อายุความนั้นจะได้ขาดไปแล้ว ตามหลักเกณฑ์เรื่องการนำคดีมาฟ้องใหม่ ที่จะต้องอยู่ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยอายุความ แต่กฎหมายก็ได้ขยายอายุความให้โจทก์สามารถนำคดีมาฟ้องใหม่ได้ ทั้งนี้ตามแต่ศาลจะเห็นสมควร

ข. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีล้มละลาย มอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการพิจารณา หรือกระทำการอื่นใดอันมีผลเป็นอย่างเดียวกันกับการฟ้องคดี แต่คดีไม่อยู่ในอำนาจ¹⁰²

การขยายอายุความในกรณีนี้มีเหตุผลในทำนองเดียวกับการขยายอายุความเพราะเหตุคดีไม่อยู่ในอำนาจศาล เนื่องจากเจ้าหนี้ได้ใช้สิทธิเรียกร้องของตนภายในกำหนดอายุความแล้ว จึงไม่สมควรไปลงโทษเจ้าหนี้ให้ต้องได้รับความเสียหาย สำหรับหลักเกณฑ์ในการขยายอายุความนี้ กฎหมายก็ให้นำเอาบทบัญญัติในเรื่องการขยายอายุความเพราะเหตุคดีไม่อยู่ในอำนาจศาลมาบังคับใช้โดยอนุโลม

ค. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้เยาว์ หรือบุคคลวิกลจริตไม่มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาล¹⁰³

สำหรับเหตุผลของการขยายอายุความในกรณีนี้ เนื่องจากกฎหมายได้พิจารณาถึงความสามารถของบุคคล ทั้งนี้เพราะผู้เยาว์หรือบุคคลวิกลจริตไม่สามารถที่จะใช้ความระมัดระวังดูแลรักษาผลประโยชน์ของตนได้อย่างเต็มที่โดยลำพัง ซึ่งอาจมีการปล่อยปละละเลยไม่ใช้สิทธิ

¹⁰² โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/18.

¹⁰³ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/20.

เรียกร้องจนคดีขาดอายุความอันทำให้ตนต้องเสียหาย กฎหมายจึงต้องให้ความคุ้มครองบุคคลดังกล่าวนี้ กล่าวคือ ถ้าอายุความสิทธิเรียกร้องของบุคคลดังกล่าวจะครบกำหนดลงในขณะที่บุคคลดังกล่าวยังไม่ถึงความสามารถเต็มภูมิ หรือในระหว่าง 1 ปี นับแต่วันที่บุคคลดังกล่าวไม่มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาล กฎหมายให้ขยายอายุความออกไปโดยให้ถือว่าอายุความนั้นยังไม่ครบกำหนดจนกว่าจะครบ 1 ปี นับแต่วันที่บุคคลนั้นถึงความสามารถเต็มภูมิ หรือได้มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาลแล้วแต่กรณี¹⁰⁴

ง. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ ฟ้องร้องผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือผู้พิทักษ์¹⁰⁵

การขยายอายุความในกรณีนี้มีเหตุผลทำนองเดียวกับกรณีการขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ซึ่งเป็นผู้เยาว์ หรือบุคคลวิกลจริตไม่มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาล กล่าวคือ เนื่องจากผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถนั้นไม่สามารถฟ้องคดีเองได้โดยลำพัง ต้องพึ่งผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือผู้พิทักษ์ แต่โดยเหตุที่ผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือผู้พิทักษ์นั้นมีผลประโยชน์ขัดกับตัวผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถเอง กฎหมายจึงเห็นว่าบุคคลดังกล่าวนี้คงไม่สามารถทำหน้าที่คุ้มครองรักษาผลประโยชน์ให้ในกรณีที่จะต้องมาฟ้องร้องเอาความกับตนเองได้ ดังนั้นกฎหมายจึงต้องให้ความคุ้มครองแก่ผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ กล่าวคือ ในกรณีที่อายุความฟ้องร้องผู้แทนโดยชอบธรรม ผู้อนุบาล หรือผู้พิทักษ์นั้น จะครบกำหนดลงในขณะที่ผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ ไม่มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาลหรือผู้พิทักษ์ กฎหมายได้ขยายอายุความออกไปโดยให้ถือว่าอายุความนั้นยังไม่ครบกำหนดจนกว่าจะครบ 1 ปี นับแต่วันที่บุคคลนั้นถึงความสามารถเต็มภูมิ กล่าวคือ บรรลุนิติภาวะ หรือหายจากการเป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ หรือได้มีผู้แทนโดยชอบธรรมหรือผู้อนุบาลหรือผู้พิทักษ์แล้วแต่กรณี

¹⁰⁴ ศักดิ์ สนองชาติ, เล่มเดิม, หน้า 660.

¹⁰⁵ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/21.

จ. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้ลูกหนี้เป็นสามีภริยากัน¹⁰⁶

สำหรับเหตุผลในการขยายอายุความในกรณีนี้สืบเนื่องมาจากเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างสามีภริยา ทั้งนี้เพราะกฎหมายประสงค์จะให้สถาบันครอบครัวมีความเข้มแข็งไม่ต้องการให้สามีภริยาฟ้องร้องเป็นความกันอันจะทำให้เกิดความแตกร้างภายในครอบครัวขึ้น โดยกฎหมายยังได้บัญญัติห้ามมิให้สามีหรือภริยาคัดทรัพย์สินของอีกฝ่ายหนึ่งในระหว่างที่ยังเป็นสามีภริยากัน¹⁰⁷ เพราะฉะนั้นหากสามีภริยามีสิทธิเรียกร้องต่อกัน แต่อายุความนั้นจะครบกำหนดก่อนหรือภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่มีการสมรสสิ้นสุดลง¹⁰⁸ กฎหมายก็ได้ขยายอายุความออกไปโดยถือว่าอายุความนั้นยังไม่ครบกำหนดจนกว่าจะครบ 1 ปี นับแต่วันที่มีการสมรสสิ้นสุดลง เพื่อมิให้สามีภริยาต้องรีบทำการฟ้องร้องกันในขณะที่เป็นสามีภริยากันอยู่

ฉ. การขยายอายุความเพราะเหตุเจ้าหนี้หรือลูกหนี้ถึงแก่ความตาย¹⁰⁹

เหตุที่กฎหมายขยายอายุความให้เจ้าหนี้ ทั้งในกรณีที่เจ้าหนี้หรือลูกหนี้ถึงแก่ความตายนั้น ก็เนื่องมาจากเมื่อบุคคลถึงแก่ความตายลงย่อมมีปัญหาเกี่ยวกับการรับมรดกและการจัดการมรดกซึ่งจำเป็นจะต้องใช้เวลาในการดำเนินการพอสมควร เช่น เมื่อเจ้าหนี้ตายก็ต้องให้โอกาสแก่ทายาทหรือผู้จัดการมรดกของเจ้าหนี้ที่จะเข้ามาใช้สิทธิฟ้องร้อง หรือเมื่อลูกหนี้ตายก็ต้องให้โอกาสแก่เจ้าหนี้ในการที่จะสืบเสาะหาทายาท หรือผู้จัดการมรดกของลูกหนี้เพื่อดำเนินการฟ้องร้องต่อไป ดังนั้นจึงจำเป็นที่กฎหมายจะต้องมีการขยายอายุความให้¹¹⁰ ซึ่งกฎหมายได้กำหนดไว้ว่าอายุความสิทธิเรียกร้อง อันเป็นคุณหรือเป็นโทษแก่ผู้ตาย ถ้าจะครบกำหนดภายใน 1 ปี นับแต่วันตาย ก็ให้ขยายอายุความนั้นออกไปอีก 1 ปี นับแต่วันตาย โดยอายุความที่เป็นคุณแก่ผู้ตาย ก็คือ อายุความสิทธิเรียกร้องที่ผู้ตายเป็นลูกหนี้ อายุความที่เป็นโทษแก่ผู้ตาย ก็คือ อายุความสิทธิเรียกร้องที่ผู้ตายเป็นเจ้าหนี้

¹⁰⁶ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/22.

¹⁰⁷ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1487.

¹⁰⁸ การสมรสสิ้นสุดลงด้วยเหตุ 3 ประการ คือ ความตาย การหย่า หรือศาลพิพากษาให้เพิกถอน

¹⁰⁹ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/23

¹¹⁰ ศักดิ์ สนองชาติ, แหล่งเดิม, หน้า 660.

ข. การขยายอายุความเพราะเหตุสุดวิสัย¹¹¹

เหตุผลของกฎหมายที่กำหนดให้มีการขยายอายุความเพราะเหตุสุดวิสัยนี้ เป็นเพราะกฎหมาย เห็นว่าเจ้าหนี้มีได้ปล่อยปละละเลยในการที่จะใช้สิทธิเรียกร้องของตน หากแต่มีเหตุสุดวิสัย¹¹² เข้ามาขัดขวางมิให้เจ้าหนี้สามารถบังคับสิทธิเรียกร้องของตนได้และอายุความจะสิ้นสุดในระหว่างนั้น กฎหมายจึงกำหนดให้มีการขยายอายุความออกไปได้อีก 30 วันนับแต่วันที่เหตุสุดวิสัยนั้นได้สิ้นสุดลงแล้ว

4.1.4.2 การยื่นอายุความโดยกฎหมาย

สำหรับในเรื่องการยื่นอายุความโดยกฎหมายนี้ ได้แก่ กรณีที่เจ้าหนี้มีสิทธิเรียกร้องต่อเจ้ามรดก หากสิทธิเรียกร้องนั้นมีกำหนดอายุความยาวกว่า 1 ปี กฎหมายห้ามมิให้เจ้าหนี้ยื่นฟ้องเมื่อพ้นกำหนด 1 ปี นับแต่เมื่อเจ้าหนี้ได้รู้หรือควรได้รู้ถึงความตายของเจ้ามรดก¹¹³

เหตุผลที่กฎหมายกำหนดให้ยื่นอายุความในกรณีนี้ เนื่องจากไม่ต้องการให้คดีเช่นนี้ต้องใช้ระยะเวลาเนิ่นนานเกินไป เพราะทายาทผู้รับมรดกหรือผู้จัดการมรดกจะได้ดำเนินการรวบรวมทรัพย์สิน ชำระหนี้ และแบ่งปันมรดกของผู้ตายให้เสร็จไปโดยไม่ชักช้า

4.2. หลักเกณฑ์เกี่ยวกับบทบัญญัติเรื่องอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ในช่วงที่ประเทศไทยยังไม่มีออกกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลขึ้นใช้บังคับ แต่ก็มีข้อพิพาทเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลเกิดขึ้นอยู่เสมอ ซึ่งศาลไทยก็ได้อาศัยอำนาจตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นำเอาบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 ว่าด้วยการรับขนของ มาใช้กับคดีรับขนของทางทะเลในฐานะเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง แต่อย่างไรก็ตามการใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนของ กับคดีรับขนของทางทะเลซึ่งเป็นการขนส่งระหว่างประเทศนั้นก็จะเป็นความไม่เหมาะสมในหลายๆเรื่องเนื่องจากบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้เป็นเรื่องของการรับขนของทั่วไปไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ ไม่ใช่บทบัญญัติเฉพาะสำหรับการรับขนของ

¹¹¹ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/19.

¹¹² “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า เหตุใดๆอันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบ หรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้นจะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น

¹¹³ โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1754 วรรคสาม.

ทางทะเล ในขณะที่ต่างประเทศไม่ว่าจะเป็นทางภาคพื้นยุโรป อังกฤษ อเมริกา ได้จัดให้มีกฎหมายพิเศษเฉพาะเรื่องการรับขนของทางทะเลแยกต่างหากจากการรับขนของภายในประเทศมาเป็นระยะเวลายาวนานแล้ว

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลใช้บังคับแล้ว คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2535 ซึ่งแม้ประเทศไทยจะไม่ได้เข้าเป็นภาคีในอนุสัญญา Hague Rules 1924, Hague-Visby Rules 1968, Hague-Visby Rules 1979 และ Hamburg Rules 1978 แต่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยนี้ก็ยืมที่มาจากอนุสัญญาดังกล่าว กล่าวคือ ทั้ง Hague Rules 1924, Hague-Visby Rules 1968, Hague-Visby Rules 1979 และ Hamburg Rules 1978 โดยได้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขโดยตัดเอาหลักกฎหมายปลีกย่อยตาม Hague-Visby Rules ออกไปบางข้อและให้เพิ่มหลักกฎหมายปลีกย่อยใน Hamburg Rules ขึ้นอีกหลายข้อ นอกจากนี้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลยังมีที่มาจากหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (commercial code) และกฎหมายพาณิชย์นาวี (maritime law) ของประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย เช่น ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น ไต้หวัน เกาหลี เป็นต้น¹¹⁴

ซึ่งนับแต่พระราชบัญญัตินี้ได้มีผลใช้บังคับ ก็ได้ส่งผลทำให้หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ถูกร้องให้รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายในการที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าช้านั้นมีความชัดเจนมากขึ้นกว่าในช่วงก่อนที่พระราชบัญญัติจะมีผลใช้บังคับ เนื่องจากแต่เดิมในช่วงที่ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในฐานะเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยี่งั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในลักษณะที่เคร่งครัดเพราะมีเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพียง 3 เหตุใหญ่ และเมื่อต้องรับผิดชอบก็ไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบของตนได้โดยผลของกฎหมาย เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะจำกัดความรับผิดชอบได้ ยกเว้นในเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบโดยผลของข้อตกลงโดยชัดแจ้งระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่ง¹¹⁵

สำหรับขอบเขตของการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้จะใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเลที่เป็น

¹¹⁴ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ข เล่มเดิม.

¹¹⁵ แหล่งเดิม. หน้า 77.

1. การขนส่งของทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือ

2. การขนส่งของทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร มายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร¹¹⁶

หรืออาจกล่าวได้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ จะใช้กับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยเท่านั้น โดยไม่ว่าคู่สัญญานั้นจะมีสัญชาติใด แต่หากเป็นการขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักรด้วยกัน ก็จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ยังไม่ใช่บังคับกับสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ (charter party) เนื่องจากการจุดมุ่งหมายของสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือนี้ จะไม่ได้มุ่งอยู่ที่การขนส่งของเท่านั้น แต่จะมุ่งที่ระวางเรือและตัวเรือซึ่งการใช้ประโยชน์จากตัวเรือตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกเรือ จะเป็นการดำเนินธุรกิจแบบเรือจร (tramp) คือ เป็นการเดินเรือที่ไม่มีเส้นทางเดินเรือประจำที่บรรทุกสินค้าเพื่อนำไปส่งมอบท่าเรือ หรือสถานที่ที่ผู้เช่าเรือเป็นผู้กำหนด ค่าจ้างเหมา (ค่าเช่าเรือ) ก็จะคำนวณตามความสามารถในการบรรทุกของเรือ ไม่ได้คำนวณโดยอาศัยน้ำหนัก หรือปริมาณของสินค้าที่ทำการขนส่ง ส่วนเอกสารที่ใช้ ก็จะใช้อีกสารที่เรียกว่า Charter Party ไม่ใช่ใบตราส่ง (bill of lading) ที่ใช้ในสัญญาการรับขนของทางทะเล (carriage of goods by sea)¹¹⁷

สำหรับหน้าที่หลักของผู้ขนส่ง¹¹⁸ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ ผู้ขนส่งมีหน้าที่

1. ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (seaworthiness) ซึ่งความหมายของ seaworthiness นี้ คือ ก่อนที่เรือจะออกเดินทาง เรื่อนั้นจะต้องมีความพร้อมสำหรับการเดินทาง การขนส่งสินค้า และพร้อมที่จะเผชิญกับภัยที่เป็นปกติธรรมดาในการเดินทาง รวมทั้งต้องมีเชื้อเพลิงที่เพียงพอสำหรับการเดินทาง มีสัมภาระต่างๆที่จำเป็นสำหรับเรือ¹¹⁹

¹¹⁶ ดู มาตรา 4 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.

¹¹⁷ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ข เล่มเดิม. หน้า 171 – 186.

¹¹⁸ ดู พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 8.

¹¹⁹ Ivamy Hardy E.R. Op.cit. p.15.

การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนี้ มิได้จำกัดอยู่แต่เฉพาะการทำให้เรือสามารถเผชิญกับภัยทางทะเลได้อย่างเดียวเท่านั้น ถ้าหากว่าเรือจะต้องทำการขนส่งของที่มีลักษณะเฉพาะใดๆ เรือ และอุปกรณ์ของเรือ ก็จะต้องมีความเหมาะสมเพื่อให้การขนส่งเป็นไปอย่างปลอดภัย หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตาม ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบของการที่ทำการขนส่งนั้น สูญหาย หรือเสียหายเพราะถือว่าเรือไม่อยู่ในสภาพที่จะเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ดังที่ปรากฏในคดี *Cargo per Maori king V. Hughes (1985) 2 QB 550* ซึ่งศาลได้วินิจฉัยว่า ในกรณีที่เรือทำการขนส่งเนื้อแช่แข็งมา หากเรือไม่มีตู้แช่แข็งเพื่อเก็บรักษาเนื้อ ถือว่าเรื่อนั้น ไม่อยู่ในสภาพเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (unseaworthiness)¹²⁰

หน้าที่ที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนี้ เป็นหน้าที่ที่ผู้ขนส่งจะหลีกเลี่ยงไม่ได้ หากผู้ขนส่งได้มอบอำนาจให้ผู้อื่นทำแทน ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบการกระทำของบุคคลอื่นนั้นด้วย

2. หน้าที่จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ

3. หน้าที่จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของ ให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

นอกจากหน้าที่หลักดังกล่าวนี้แล้ว ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่อื่นๆ อีก¹²¹ กล่าวคือหน้าที่ที่จะต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติกรให้เหมาะสมในเรื่องต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการบรรทุกของลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแล การขนถ่ายของที่ขนส่ง หน้าที่ที่จะไม่บรรทุกของบนปากระวางเรือ (on deck) เป็นต้น หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวข้างต้นนี้ แล้วทำให้ของที่ขนส่งนั้นเสียหาย สูญหายไปไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วน หรือส่งมอบชักช้าทำให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้รับความเสียหาย ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิมาจากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง มีสิทธิฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบได้ภายใต้บทบัญญัติและกำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

¹²⁰ Ibid. p.111.

¹²¹ โปรดดู พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 10, 11, 12 และ 16.

สำหรับเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล และบทบัญญัติต่างๆ ที่อยู่ภายใต้กำหนดอายุความดังกล่าว ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะขอแยกพิจารณาออกเป็นประเด็น ๆ เพื่อการทำความเข้าใจที่ง่ายขึ้น คือ

4.2.1 กำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเล

สำหรับกำหนดอายุความเฉพาะเกี่ยวกับการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลนั้น ได้บัญญัติเอาไว้ใน มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ ดังนี้ คือ

มาตรา 46 “ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ”

จากบทบัญญัตินี้ทำให้เห็นได้ว่ากำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้กำหนดไว้ คือ 1 ปี โดยกำหนด 1 ปีนี้ ให้นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1)¹²² หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2)

นอกจากนี้ยังมีบทมาตราที่เกี่ยวข้องอีก คือ มาตรา 47 ซึ่งบัญญัติว่า “ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้”

สำหรับประเด็นในเรื่องกำหนดอายุความตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนี้ จะมีความเกี่ยวข้องกับบทบัญญัติเรื่องอายุความในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในมาตรา 193/11 และมาตรา 193/24 ซึ่งบัญญัติว่า

มาตรา 193/11 “อายุความที่กฎหมายกำหนดไว้นั้น คู่กรณีจะตกลงกันให้งดใช้ หรือขยายออก หรือย่อเข้าไม่ได้”

¹²² มาตรา 41 “การส่งมอบซักร้าตามมาตรา 39 ได้แก่

(1) ในกรณีที่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้กับผู้ส่งของ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น

(2) ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย”

มาตรา 193/24 “เมื่ออายุความครบกำหนดแล้ว ลูกหนี้จะสละประโยชน์แห่งอายุความนั้นเสียก็ได้ แต่การสละประโยชน์เช่นนี้ไม่มีผลกระทบกระเทือนสิทธิของบุคคลภายนอกหรือผู้จำประกัน”

เมื่อพิจารณาหลักการของมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ กับหลักการของมาตรา 193/11 และมาตรา 193/24 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ก็จะพบว่า หลักการของมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ นั้น ไม่เหมือนกับหลักการของ มาตรา 193/11 และมาตรา 193/24 (ปพพ.) กล่าวคือ

มาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ ใช้คำว่า “จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้” ซึ่งการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นี้เป็นกรณีที่คู่สัญญาทำสัญญาตกลงกันว่า เมื่อใดก็ตามหากฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องนำคดีมาฟ้องร้อง ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องก็จะไม่นำเรื่องอายุความมาเป็นประเด็นในการต่อสู้คดี ดังนั้นจึงไม่ใช่เรื่องของการ “ยก” หรือ “ขยาย” อายุความตามที่ มาตรา 193/11 (ปพพ.) บัญญัติไว้

นอกจากนี้ การที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ ตามมาตรา 47 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ นี้ จะต้องกระทำก่อนกำหนดอายุความนั้นจะครบบริบูรณ์ จึงไม่ใช่เรื่องของการสละประโยชน์แห่งอายุความ ตามมาตรา 193/24 (ปพพ.) ทั้งนี้ เนื่องจากการสละประโยชน์แห่งอายุความจะสามารถกระทำได้อีกเมื่อครบกำหนดอายุความแล้วเท่านั้น¹²³

4.2.2 มูลเหตุที่จะนำคดีรับขนของทางทะเลมาฟ้องภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับมูลเหตุในการฟ้องร้องคดีโดยทั่วไปนั้น ก็จะมีมูลเหตุตามสัญญาและมูลเหตุจากการกระทำละเมิด แต่เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กลับไม่พบบทบัญญัติในมาตราใดเลยที่บัญญัติให้คู่สัญญา หรือบุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งจะสามารถฟ้องคดีโดยอาศัยมูลเหตุจากอะไรได้บ้าง

แต่โดยปกติแล้ว คู่สัญญาก็จะมีนิติสัมพันธ์กันโดยการทำสัญญา (สัญญารับขนของทางทะเล) ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น คู่สัญญาก็จะฟ้องร้องกัน โดยอาศัยมูลฐานจากสัญญานั้นเอง อย่างไรก็ตาม บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเลก็สามารถที่จะฟ้องร้องโดยอาศัยมูลเหตุจากการกระทำละเมิดได้โดยพิจารณาเทียบเคียงจากคำพิพากษาฎีกาที่ 7559/2543 ซึ่งคู่สัญญาได้ยื่นฟ้องคดีไปทั้งมูลสัญญาและมูลละเมิด และศาลก็ได้รับฟ้องไว้

¹²³ ประมวล จันทรชีวะ. (2545,สิงหาคม). “ปัญหาบางประการในเรื่องอายุความตาม พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534.” วารสารการพาณิชย์นาวี, 21, 2. หน้า 31.

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7559/2543 คดีนี้โจทก์ฟ้องให้จำเลยรับผิดในมูลสัญญารับขนและมูลละเมิด แต่คดีมีปัญหาขึ้นมาสู่ศาลฎีกาเฉพาะที่เกี่ยวกับมูลผิดสัญญารับขน ข้อเท็จจริงฟังเป็นยุติว่าบริษัทฟอร์โมซาอินเตอร์เนชันแนล เฟรท พอร์เวิร์ดเดอร์ จำกัด ซึ่งอยู่ที่ประเทศไต้หวันเป็นผู้ขนส่งสินค้าพิพาทจากประเทศไต้หวันมายังประเทศไทยโดยเรือถัว ไต และเรือ ถัว ดิง ตามใบตราส่งเอกสารหมายเลข 2 และ 3 โจทก์เป็นผู้รับตราส่งและเป็นผู้ทรงใบตราส่งดังกล่าว จำเลยไม่ใช่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น แต่เป็นตัวแทนเรือในประเทศไทยของผู้ขนส่งดังกล่าว เมื่อสินค้าพิพาทมาถึงประเทศไทย จำเลยได้แจ้งให้บริษัทฟินเนสเอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด ผู้ซื้อสินค้าพิพาททราบต่อมามีการส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อไปโดยไม่มีการเวนคืนใบตราส่งแก่ผู้ขนส่ง

คดีมีปัญหาต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยข้อแรกว่า จำเลยต้องรับผิดต่อโจทก์ในฐานะจำเลยเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศหรือไม่ เห็นว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 824 บัญญัติให้ตัวแทนในประเทศรับผิดชอบตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศต่อบุคคลภายนอกก็แต่เฉพาะในกรณีที่ตัวแทนได้ทำสัญญากับบุคคลภายนอกแทนตัวการเท่านั้น เมื่อปรากฏว่าจำเลยมิได้เป็นผู้ทำสัญญา รับขนสินค้าพิพาทกับบุคคลภายนอกแทนตัวการ แต่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการเป็นผู้ทำสัญญา รับขนสินค้าพิพาทกับผู้ส่งโดยเป็นผู้ออกใบตราส่งตามเอกสารหมายเลข 2 และ 3 ในฐานะเป็นผู้ขนส่งเองโดยตรง จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดตามสัญญา รับขนสินค้าพิพาทในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ

มีปัญหาต้องวินิจฉัยตามอุทธรณ์ของจำเลยต่อไปว่า จำเลยในฐานะตัวแทนผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อโจทก์ เพราะได้ส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อซึ่งมิใช่ผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่ง และไม่ได้เวนคืนใบตราส่งหรือไม่ โดยจำเลยอุทธรณ์ว่าจำเลยไม่ได้เกี่ยวข้องกับการส่งมอบสินค้าพิพาท และจำเลยในฐานะตัวแทนกระทำการตามคำสั่งของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการ จึงไม่ต้องรับผิดต่อโจทก์ โดยอ้าง เห็นว่า ตามคำให้การของจำเลย จำเลยรับว่าจำเลยได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้รับตราส่งตามใบตราส่งเอกสารหมายเลข 2 และ 3 ก็ระบุว่า สำหรับการส่งมอบสินค้าไปรถยนต์ใบตราส่งต่อจำเลย และได้ความว่า จำเลยได้ปล่อยสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อ จึงรับฟังได้ว่าจำเลยได้ส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อจริง และการที่จำเลยส่งมอบสินค้าพิพาทให้แก่ผู้ซื้อ และไม่ได้เวนคืนใบตราส่ง ข้อเท็จจริงรับฟังได้ว่าจำเลยทำการตามคำสั่งของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน จำเลยในฐานะส่วนตัวจึงไม่ต้องรับผิดต่อโจทก์

อย่างไรก็ดีมีคำพิพากษาศาลฎีกาอีกเรื่องหนึ่งซึ่ง โจทก์ได้ยื่นฟ้องทั้งความรับผิดในมูลสัญญาและมูลละเมิดโดยศาลได้รับฟ้องไว้ทั้งมูลสัญญาและมูลละเมิดเช่นเดียวกัน และมีประเด็น

เกี่ยวกับมูลละเมิดขึ้นไปสู่ศาลฎีกา เพียงแต่ตามคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้โจทก์มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายได้ตามมูลสัญญาอยู่แล้ว ศาลฎีกาจึงวินิจฉัยว่าไม่อาจนำเอาบทบัญญัติในเรื่องละเมิดมาใช้บังคับได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5736/2544 โจทก์ผู้รับตราส่ง ฟ้องจำเลยผู้ขนส่งให้รับผิดชอบ เนื่องจากจำเลยมีหน้าที่ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และสัญญารับขนของทางทะเลที่จะต้องนำสินค้าที่รับขนไปส่งมอบให้แก่โจทก์และรับเวนคืนใบตราส่งอันเป็นการไม่ปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางทะเล แม้ตามคำฟ้องโจทก์จะกล่าวอ้างมูลละเมิดมาด้วยแต่เมื่อจำเลยผิดสัญญารับขนของทางทะเลและโจทก์สามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายอันเกิดจากมูลผิดสัญญาได้ จึงไม่อาจนำอายุความ 1 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 448 มาใช้บังคับ

สำหรับผลของคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้ ผู้เขียนเห็นด้วยในประเด็นที่ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าเมื่อจำเลยซึ่งเป็นคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญารับขนของทางทะเลโจทก์สามารถใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายอันเกิดจากมูลสัญญาได้ จึงไม่อาจนำเอาอายุความตามมูลละเมิดมาใช้บังคับ ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อคู่สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็ย่อมเกิดสิทธิเรียกร้องตามสัญญาที่จะฟ้องร้อง จึงไม่จำเป็นต้องอ้างมูลละเมิดมาฟ้องร้องอีก แต่หากเมื่อใดความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากการผิดสัญญา แต่เกิดจากการกระทำโดยละเมิด ผู้เขียนมีความเห็นว่าหากผู้เสียหายฟ้องร้องโดยอ้างมูลเหตุจากการกระทำละเมิดมา ก็ควรจะให้ใช้บังคับตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลด้วย ทั้งนี้เพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นก็เกี่ยวเนื่องกับการรับขนของทางทะเลเช่นเดียวกัน

4.2.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งภายใต้กำหนดอายุความ

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้¹²⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติเอาไว้เพียง 3 กรณีเท่านั้น คือ

1. ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย ไม่ว่าจะสูญหายไปทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เช่น ของถูกไฟไหม้หมด หรือตกหล่นไปในทะเล
2. ของที่ขนส่งเสียหาย โดยอาจเป็นกรณีที่ของนั้นบุบสลาย แตก ชำรุด รั่ว เปียกน้ำเป็นสนิม เป็นรา ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากหลายประการ เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือการผูกมัดของไม่

¹²⁴ โปรดดู พรบ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 46.

แน่น แข็งแรงพอ ทำให้ของข้างในถูกกระทบกระเทือนจนเกิดความเสียหาย, เกิดจากการยกขน, เกิดจากการจัดเรียงสินค้า, เกิดจากฝนตกในขณะที่ทำการบรรทุกลงเรือ, เกิดจากความร้อน, เรือถูกพายุ เป็นต้น

3. ของถูกส่งมอบชักช้า อันก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย เช่น ของนั้นเกิดบูดเน่า หรือทำให้เกิดความเสียหายในลักษณะที่เป็นตัวเงิน แม้การส่งมอบชักช้านั้นจะไม่ได้ทำให้ของสูญหาย หรือเสียหายก็ตาม

ซึ่งความชักช้าในการส่งมอบของนี้ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งได้ ดังนี้ คือ

1. ความเสียหายที่เกิดจากการที่ผู้รับตราส่งไม่ได้ใช้ของ หรือใช้ประโยชน์จากของ
2. ความเสียหายอันเกิดจากการเสื่อมสภาพ หรือความเสียหายของของ
3. ความเสียหายอันเกิดจากการที่ราคาตลาดของของที่ทำเรือปลายทางได้ตกลงไป
4. ความเสียหายจากการที่ไม่ได้ใช้ทรัพย์สินอื่น เพราะไม่ได้มาซึ่งของที่ถูกส่งมอบ

ชักช้าขึ้น

โดยในเรื่องการส่งมอบชักช้านี้ ศาลอังกฤษได้เคยตัดสินไว้ในคดี Czarnikow V – Koufos (1969) 10 C 350 ว่าในกรณีที่เรือได้เข้าทำการขนส่งสินค้า ซึ่งราคาของสินค้านี้คงจะเปลี่ยนแปลงไปตามตลาด ดังนั้นการที่ราคาสินค้าลดลงเนื่องจากสินค้ามาถึงล่าช้า ณ ท่าเรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือจะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หากว่าการชักช้าดังกล่าวเกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง¹²⁵

สำหรับกรณีที่ถือว่าการส่งมอบชักช้า ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลนี้¹²⁶ ได้แก่

1. ในกรณีที่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้กับผู้ส่งของ แต่ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลานั้น

2. ในกรณีที่ไม่ได้กำหนดเวลาส่งมอบไว้ ผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบของภายในกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามหน้าที่อันพึงปฏิบัติได้ ทั้งนี้โดยคำนึงถึงพฤติการณ์แห่งกรณีประกอบด้วย

¹²⁵ ไพทิต เอกจริยกร ข เล่มเดิม, หน้า 304-306.

¹²⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 41.

4.2.4 บุคคลที่ต้องรับผิดชอบในคดีรับขนของทางทะเลภายใต้กำหนดอายุความ

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติแห่ง พรบ.การรับขนของทางทะเลฯ ก็จะพบว่าบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งก็จะมีเพียง “ผู้ขนส่ง” เท่านั้น โดยพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 39 ที่บัญญัติว่า “.....ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า นั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน.....” กล่าวคือ เมื่อของที่ขนส่งนั้นเกิดสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า อันส่งผลให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ย่อมมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดชอบได้ โดยพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลฯ ไม่ได้กล่าวถึงความรับผิดชอบของบุคคลอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือกรณีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่น หรือผู้ส่งของแต่อย่างใด

สำหรับจุดเริ่มต้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนี้ เริ่มมีขึ้นตั้งแต่เมื่อของเข้ามาอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง และสิ้นสุดลงเมื่อผู้ขนส่งได้มีการส่งมอบของแล้ว ซึ่งกรณีที่ว่าของได้มาอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งแล้ว คือ¹²⁷

1. ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือ
2. ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากตัวแทนผู้ส่งของ หรือ
3. ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากเจ้าหน้าที่ หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

สำหรับกรณีที่ถือว่าผู้ขนส่งได้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบนั้น ก็คือ เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทาง หรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนด โดยกรณีที่ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของที่รับไว้แล้ว¹²⁸ คือ เมื่อ

1. ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว

ในกรณีนี้เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งไปแล้ว ก็ทำให้ของนั้นพ้นไปจากความครอบครองของผู้ขนส่ง และตกไปอยู่ในความครอบครองของผู้รับตราส่งตามความจริงแล้ว หรือ

¹²⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 39 วรรคสอง.

¹²⁸ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 40.

2. ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่นั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว

ในกรณีนี้ ถือได้ว่าของนั้นได้พ้นไปจากการดูแลของผู้ขนส่งแล้ว แม้ในความเป็นจริงของนั้นยังไม่ตกไปอยู่ในครอบครองของผู้รับตราส่งอย่างแท้จริงก็ตาม หรือ

3. ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่ หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมาย หรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

กล่าวโดยสรุปขั้นตอนเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง¹²⁹ คือ เมื่อของที่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งเกิดความเสียหาย สูญหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในเบื้องต้น แต่ผู้ขนส่งสามารถที่จะปฏิเสธความรับผิดชอบได้อ้างว่าเหตุแห่งความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าไม่ได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความดูแลของตน หรืออ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบ¹³⁰ แต่ถ้าหากอ้างไม่ได้ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบ อย่างไรก็ดีแม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบแต่ก็ยังมีสิทธิจำกัดจำนวนเงินความรับผิดชอบได้¹³¹

4.3 ปัญหาเกี่ยวกับความไม่เหมาะสมของกำหนดอายุความและความไม่สมบูรณ์ครบถ้วนของบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

4.3.1 ปัญหาอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลสิ้นสุดเกินไปและไม่อาจขยายอายุความได้

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าธุรกิจการขนส่งของทางทะเล กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีนั้นควรจะสั้นเนื่องด้วยเหตุผลต่างๆ กล่าวคือ

1. การที่กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีนั้นสั้น ก็จะทำให้เอกสาร หรือพยานหลักฐานต่างๆ ยังไม่สูญหายไป เพราะการที่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่ง อยู่กันคนละประเทศย่อมเป็นการยากที่จะเก็บรวบรวมเอกสารให้อยู่ครบได้

¹²⁹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ข เล่มเดิม, หน้า 303.

¹³⁰ ไพฑูริย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 51 – 57.

¹³¹ ไพฑูริย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 58.

2. กำหนดอายุความในการฟ้องคดีที่สั้นจะเป็นการบังคับไม่ให้ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ซึ่งเป็นผู้เสียหายประวิงเวลาในการฟ้องคดี

3. การที่กำหนดอายุความฟ้องร้องคดีสั้น จะเป็นผลดีต่อผู้ขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่ต้องคอยเป็นกังวลว่าตนจะถูกผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่งฟ้องร้องเมื่อไหร่ เพราะหากอายุความฟ้องร้องยาว ก็จะทำให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งยาวตามไปด้วย และนอกจากนี้ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องเก็บเอกสาร และพยานหลักฐานเกี่ยวกับการขนส่งไว้นานเกินควรอีกด้วย

อย่างไรก็ดี ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร มีความเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้ว่า “แม้อายุความสั้นจะมีผลดี แต่ก็ไม่ควรจะสั้นมากเกินไปเพราะอายุความที่สั้นเกินไปจะก่อให้เกิดปัญหาแก่ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยที่รับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่ง เนื่องจากจะทำให้บุคคลดังกล่าวไม่มีเวลาเพียงพอในการจัดหาพยานหลักฐาน รวบรวมข้อมูลและข้อเท็จจริง ดังนั้นระยะเวลาของอายุความจึงควรเป็นระยะเวลาที่เป็นธรรม และเหมาะสมแก่ทุกฝ่าย”¹³²

สำหรับกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลของประเทศไทย ตามที่ได้ศึกษาไปแล้วในบทที่ 3 นั้น จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติให้อายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลมีกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2)¹³³

สำหรับกำหนดอายุความ 1 ปีนี้ ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นว่า “กำหนดอายุความในการฟ้องคดีผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่กำหนดไว้ 1 ปีนั้นสั้นเกินไป เมื่อพิจารณาว่าประเทศไทยก็เป็นหนึ่งในประเทศกำลังพัฒนาที่ต้องพึ่งพากองเรือต่างชาติ”¹³⁴ ซึ่งผู้เขียนก็มีความเห็นว่าเป็นกำหนดระยะเวลาที่สั้นเกินไปเช่นเดียวกัน เมื่อพิจารณาถึงศักยภาพในการขนส่งของทางทะเลของประเทศไทย กล่าวคือ ประเทศไทยเป็นประเทศที่อยู่ในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาซึ่งยังไม่มีกองเรือเป็นของตนเองมากนัก เรือที่ขนส่งส่วนใหญ่จึงเป็นเรือต่างชาติ หรือกล่าวอีกในหนึ่ง ก็คือ ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ส่งของมากกว่า ดังนั้นเมื่อผู้ส่งของซึ่งเป็นคนไทยได้รับความเสียหายเนื่องจากของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่ง

¹³² ไพฑูริย์ เอกจริยกร ก เล่มเดิม. หน้า 377-378.

¹³³ โปรดดู พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 46.

¹³⁴ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ก หน้าเดิม.

มอบซักร้าทำให้ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากสินค้านั้นอย่างเต็มที่ แล้วจะต้องมีการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดชอบ จึงต้องดำเนินการฟ้องร้องเสียภายใน 1 ปี ทำให้ผู้ส่งของจะต้องรวบรวมเอกสารและพยานหลักฐานต่างๆ ให้เสร็จก่อนที่จะครบกำหนดอายุความ ซึ่งอาจทำให้ไม่สามารถเตรียมเอกสาร หรือพยานหลักฐานได้ครบ อาจส่งผลให้ผู้ส่งของเสียสิทธิในการต่อสู้คดีได้อย่างเต็มที่ นอกจากนี้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากกำหนดอายุความนี้ ยังอาจรวมถึงผู้รับประกันภัย¹³⁵ ที่รับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งมาฟ้องร้องผู้ขนส่งด้วย เนื่องจากอาจจะไม่มีเวลาเพียงพอในการเตรียมเอกสารเพื่อฟ้องคดี

ในทางปฏิบัติก็มักจะมีการยกเรื่องอายุความขึ้นต่อสู้กันอยู่เสมอ และมีหลายคดีที่ศาลต้องยกฟ้องโดยเหตุขาดอายุความ¹³⁶ ดังนั้นการที่กำหนดอายุความในการฟ้องคดีนั้นสั้นเกินไป จึงทำให้ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่ง ไม่สามารถได้รับการเยียวยาความเสียหายได้ เช่น

การชำระระหว่างประเทศที่ 124/2541 เรือที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าพิพาทเดินทางมาถึงท่าเรือแห่งประเทศไทยเมื่อวันที่ 28 เมษายน 2539 จำเลยได้มอบผู้ดังกล่าวอยู่ในอารักขาของการท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งของแก่ผู้รับตราส่งนับแต่วันดังกล่าวแล้ว เมื่อโจทก์ซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งนำคดีมาฟ้องต่อศาลเพื่อเรียกค่าเสียหายในวันที่ 6 พฤษภาคม 2540 ซึ่งเป็นระยะเวลาเกินกว่า 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าพิพาท ฟ้องของโจทก์จึงขาดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

การชำระระหว่างประเทศที่ 156/2542 เมื่อบริษัทชิปปิ้งได้รับมอบหมายไปขอเอกสารจากตัวแทนของจำเลยในประเทศไทย ได้รับแจ้งว่าไม่มีสินค้าของผู้ซื้อไปกับเรือที่จะบรรทุกสินค้า แสดงว่าโจทก์ทั้งสามทราบว่าสินค้าพิพาทจะขนส่งมาถึงประเทศไทยประมาณเดือนตุลาคม 2538 จึงได้ไปขอรับสินค้า และได้ทราบว่าสินค้าไม่ได้ส่งมาในเวลาดังกล่าว จึงต้องฟังว่ากำหนดเวลาที่จำเลยควรส่งมอบ คือ เดือนตุลาคม 2538 และเริ่มนับอายุความตั้งแต่ช่วงเวลานั้น แต่โจทก์ทั้งสาม

¹³⁵ ในการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศแต่ละครั้งนั้น ผู้ขนส่งก็จะทำการขนส่งครั้งละจำนวนมากๆ และในการเดินเรือแต่ละครั้งก็ต้องเสี่ยงที่จะเผชิญกับวินาศภัยต่างๆ ดังนั้นผู้ขนส่งจึงมักที่จะทำประกันภัยสินค้า (Cargo Insurance) ไว้เพื่อโอนความเสี่ยงภัยไปยังผู้รับประกันภัย สำหรับผู้มีส่วนได้เสียในการประกันภัยสินค้านี้อาจจะเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขายก็ได้ ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหรือข้อตกลงที่ได้ทำไว้ในสัญญาซื้อขายสินค้า

¹³⁶ ไพทิจิต เอกจริยกร ก เล่มเดิม, หน้า 379.

ฟ้องเรียกค่าสินค่าพิพาทเมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2540 ซึ่งพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรส่งมอบสินค้า คดีของโจทก์ทั้งสามในส่วนนี้จึงขาดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46

การค้าระหว่างประเทศที่ 248/2545 สินค้าพิพาทถึงท่าเรือปลายทางเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2542 และผู้ซื้อหรือผู้รับตราส่งได้ตรวจพบความเสียหายจึงได้แจ้งให้จำเลยที่ 1 ทราบในวันดังกล่าว และได้มอบให้ผู้สำรวจความเสียหายทำการสำรวจความเสียหายตามรายงานและภาพถ่ายเอกสาร สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายของจำเลยที่ 1 เมื่อนับแต่วันดังกล่าวจนถึงวันฟ้องแย้งเกินกำหนด 1 ปี ฟ้องแย้งของจำเลยที่ 1 จึงเป็นอันขาดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล .ศ.2534 มาตรา 46 กรณีไม่จำต้องวินิจฉัยในประเด็นอื่นอีกต่อไป

นอกจากปัญหาเรื่องอายุความในการฟ้องคดีจะสิ้นเกินไปแล้ว ยังมีประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องกำหนดอายุความอีกเรื่องหนึ่ง กล่าวคือ กรณีที่คู่สัญญาในคดีรับขนของทางทะเลไม่สามารถตกลงกันให้ขยายอายุความได้

ตามที่ได้ทำการศึกษาไปในบทที่ 3 แล้วว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดไว้แต่เพียงแต่ให้ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาล¹³⁷ ซึ่งการไม่ยกข้อต่อสู้นี้ ก็คือการที่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องตกลงจะไม่เอาเรื่องอายุความเป็นประเด็นในการต่อสู้คดีต่อไป ดังนี้จึงไม่เรื่องทั้งเรื่องของการยื่นอายุความ การขยายอายุความ หรือการสละประโยชน์แห่งอายุความ

โดยในเรื่องนี้มีนักวิชาการบางท่านให้เหตุผลว่าเหตุที่ มาตรา 47 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บัญญัติไว้เช่นนี้ ก็เพื่อมิให้ขัดหรือแย้งกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ห้ามมิให้คู่กรณีตกลงขยาย หรือยื่นอายุความ เพราะหากทำเช่นนั้นข้อตกลงดังกล่าวก็จะตกเป็นโมฆะไม่มีผลใช้บังคับ เนื่องจากอายุความเป็นปัญหาเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย ดังนั้นจึงต้องเลี่ยงไปเป็นการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้¹³⁸

¹³⁷ โปรดุ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 47.

¹³⁸ ประมวล จันทรชิวะ. เล่มเดิม. หน้า 33.

แต่สำหรับในทางปฏิบัติ การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ให้มีการตกลงขยายอายุความได้นั้นก่อให้เกิดปัญหาให้แก่คู่สัญญาอย่างมาก เพราะโดยทั่วไปเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลคู่สัญญามักจะไม่ทำข้อตกลงว่าจะไม่ขยายอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ เนื่องจากการตกลงว่าจะไม่ขยายอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้จะทำให้ผู้ถูกร้องเสียเปรียบอย่างมาก เพราะฉะนั้นคู่สัญญาจึงมักจะทำการตกลงกันขยายอายุความ เนื่องจากการขยายอายุความอาจจะกำหนดระยะเวลาสั้นเพียง 3 เดือน หรือ 6 เดือน ก็ได้¹³⁹ แต่เมื่อมีการนำคดีขึ้นสู่ศาลศาลก็จะวินิจฉัยว่าข้อตกลงที่ให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะ ซึ่งก่อให้เกิดผลเสียแก่ผู้ฟ้องคดีเนื่องจากในบางครั้งคู่สัญญาได้มีการตกลงกันขยายอายุความกันไปแล้ว หากต่อมาเกิดมีความเสียหายเกิดขึ้น และผู้ที่ได้รับความเสียหายนำคดีมาฟ้อง อายุความที่นำมาฟ้องนั้นก็จะเกินกำหนด 1 ปี และเมื่อข้อตกลงให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะไปแล้ว ก็จะทำให้คดีนั้นขาดอายุความ ดังที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศได้เคยวินิจฉัยไว้ คือ

การค้าระหว่างประเทศที่ 355/2545 หนังสือขยายระยะเวลาเรียกร้องมีข้อความว่า จำเลยที่ 1 ขยายเวลาเรียกร้องให้โจทก์ออกไปอีก 3 เดือน จนถึงวันที่ 25 มิถุนายน 2544 แต่ไม่ปรากฏข้อความว่าจำเลยที่ 1 จะไม่ขยายอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ตามความในมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แต่เป็นการตกลงขยายอายุความที่กฎหมายกำหนดซึ่งต้องห้ามตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/11 จึงตกเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 150 เมื่อโจทก์ฟ้องคดีนี้เรียกให้จำเลยที่ 1 ชำระค่าเสียหายเพื่อการเสียหายแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเลเกิน 1 ปี นับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันควรที่ผู้ขนส่งจะส่งมอบตามมาตรา 41 (1) แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 1 จึงขาดอายุความ

สำหรับหลักเกณฑ์ในเรื่องกำหนดอายุความ และการขยายอายุความนี้ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่สำคัญ คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับใบตราส่ง “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” 1968 และพิธีสารแก้ไข ค.ศ.1979 หรือที่เรียกว่า “Hague-Visby Rules” ซึ่งอนุสัญญา Hague-Visby Rules ได้

¹³⁹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ก เล่มเดิม, หน้า 383.

กำหนดอายุความในการฟ้องคดีไว้มีกำหนด 1 ปี¹⁴⁰ แม้จะเป็นกำหนดที่ถือว่าสั้นสำหรับผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือผู้เสียหายในคดี แต่อย่างไรก็ดีอนุสัญญา Hague - Visby Rules ก็ได้ผ่อนคลายความเข้มงวดนี้ลง โดยการกำหนดให้มีการขยายอายุความออกไปได้หากคู่กรณีตกลงกัน หลังจากเหตุที่ก่อให้เกิดการฟ้องคดีได้เกิดขึ้น ซึ่งผลของการกำหนดเช่นนี้ย่อมส่งผลดีแก่คู่สัญญาในการที่จะได้มีเวลาเตรียมตัว เตรียมเอกสาร พยานหลักฐานต่าง ๆ ได้มากขึ้น หรือในบางกรณีคู่สัญญาอาจจะสามารถเจรจาตกลงกันได้โดยไม่ต้องมีการฟ้องร้องต่อกัน

นอกจากอนุสัญญา Hague-Visby Rules แล้ว ยังมีอนุสัญญาอีกฉบับหนึ่ง คือ “United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978” หรือ “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978” หรือเรียกว่า Hamburg Rules สำหรับกำหนดอายุความในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญา Hamburg Rules นี้ อนุสัญญา Hamburg Rules ได้บัญญัติไว้ว่ามีกำหนด 2 ปี¹⁴¹ ซึ่งเป็นกำหนดที่ยาวกว่าอนุสัญญา Hague-Visby Rules ดังนั้นจึงก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือผู้เสียหายมากกว่า และนอกจากนี้อนุสัญญา Hamburg Rules ยังได้ให้ประโยชน์แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้อง หรือผู้เสียหายมากขึ้นไปอีก กล่าวคือ อายุความในการฟ้องคดีที่กำหนดไว้ 2 ปีนี้สามารถขยายได้โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรแก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง¹⁴²

4.3.2 ปัญหาการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเล ไปใช้แก่การฟ้องร้องในมูลละเมิด

ปัญหาที่สำคัญในประเด็นนี้ เนื่องมาจากความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนั้นไม่ได้เกิดขึ้นจากมูลเหตุตามสัญญา¹⁴³ เสมอไป แต่อาจเกิดขึ้นจากมูลละเมิดได้ กล่าวคือ อาจเป็นกรณีที่กัปตันเรือ ลูกเรือ ตัวแทนเรือ หรือแม้แต่ผู้รับจัดการขนส่ง ซึ่งบุคคลเหล่านี้ไม่มีนิติสัมพันธ์ในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้กระทำการโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อทำให้ของที่ขนส่งสูญหาย หรือเสียหายไป หรือทำให้มีการส่งมอบของชำรุด อันทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง หรือแม้กระทั่งเป็นการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเองที่ก่อให้เกิดความเสียหาย หรือสูญหายแก่สินค้าที่ขนส่ง ดังนั้นจึงมีความพยายามที่จะฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิด นอกเหนือจากการฟ้องมูลสัญญา

¹⁴⁰ Hague Visby Rules, Article 1 paragraph 2.

¹⁴¹ Hamburg Rules Article 20.

¹⁴² Hamburg Rules Article 20.

¹⁴³ มูลเหตุที่เกิดจากสัญญานี้ จะต้องเป็นกรณีที่โจทก์และจำเลยมีนิติสัมพันธ์กัน โดยตรงตามสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น

ในต่างประเทศเองก็ได้มีการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดเช่นเดียวกัน ซึ่งในเรื่องนี้ ศาสตราจารย์ William Tetley ได้อธิบายไว้ว่า¹⁴⁴ “บ่อยครั้งที่มีการฟ้องคดีโดยอาศัยมูลละเมิด ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง, โดยเป็นการฟ้องร้องลูกจ้างของผู้ขนส่งในความผิด หรือความประมาทเลินเล่อที่ก่อให้เกิดความเสียหายในทางละเมิด, การฟ้องคดีเรียกค่าเสียหายในทางละเมิดนี้ยังก่อให้เกิดประโยชน์ ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้จ้างให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งช่วงแทน โดยเจ้าของสินค้าชอบที่จะฟ้องผู้ขนส่งอื่นในมูลละเมิดได้ ไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุความไม่มั่นคงในสถานะทางการเงินของผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญา หรือเพื่อให้พ้นจากการยกเว้น หรือการจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิกล่าวอ้างได้หากมีการนำคดีมาฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญา”¹⁴⁵

สำหรับประเทศไทย การฟ้องคดีรับขนของทางทะเลตามที่ได้ทำการศึกษาไปแล้วในบทที่ 3 นั้น ก็จะพบว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติเอาไว้ว่าผู้ส่งผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่ง จะมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งโดยอาศัยมูลละเมิดได้หรือไม่ อย่างไร แต่ทั้งนี้ก็ไม่มียกเว้นข้อใดที่ห้ามมิให้ฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดเช่นเดียวกัน ดังนั้นจึงทำให้ผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิจากผู้รับตราส่งพยายามที่จะฟ้องคดีโดยอ้างมูลละเมิด

ซึ่งเหตุผลที่มีการฟ้องโดยอ้างมูลละเมิดกันนี้ ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นว่า “คงต้องการไม่ให้คดีอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534¹⁴⁶ อันทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดจำนวนมากที่รวมกันแล้วมีถึง 20 เหตุ¹⁴⁷ เมื่อ

¹⁴⁴ “Occasionally an action in tort was used to avoid the prescribed limit of the carrier. Apart from suing the servant of the carrier whose fault or negligence has caused cargo loss or damage in tort... A tort remedy is also useful where the carrier has subcontracted the carrier to another carrier. The cargo may prefer to sue the subcontractor in tort, either because of uncertain or precarious financial position of the contracting carrier, or simply so as to overcome the exceptions and limitations of liability which the contracting carrier could invoke in a contractual action.”

¹⁴⁵ ไพฑูริศ เอกจริยกร ก เล่มเดิม, หน้า 387-388.

¹⁴⁶ การนำคดีรับขนของทางทะเลมาฟ้องโดยอาศัยมูลละเมิด ในขณะที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติให้อำนาจไว้ จึงต้องนำเอากฎหมายทั่วไปมาปรับใช้ กล่าวคือ ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิดมาใช้บังคับโดยอนุโลม

¹⁴⁷ โปรดดูพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 52-57.

เทียบกับเหตุยกเว้นที่เกี่ยวกับละเมิดซึ่งอยู่ในเรื่องนิรโทษกรรมซึ่งมีไม่ก่เหตุ และเมื่อมีการรับผิดชอบในทางละเมิดจึงทำให้ผู้ชนส่งต้องรับผิดชอบในการชดใช้ค่าเสียหายเต็มตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นตามหลักเรื่องละเมิด โดยไม่อาจอ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ชนส่งตามมาตรา 58 แห่งพระราชบัญญัติการรับชดเชยของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ นอกจากนี้ผู้ฟ้องร้องคงต้องการจะอาศัยประโยชน์จากกำหนดอายุความ เพราะการนับอายุความในทางละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 446 กำหนดไว้ 1 ปี นับแต่มีการทำละเมิดและรู้ตัวผู้กระทำความผิด ซึ่งในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นนิติบุคคลก็ต้องถือว่าผู้แทนนิติบุคคลได้รู้ถึงการละเมิดนั้น ซึ่งเป็นเรื่องที่น่ามากกล่าวอ้างได้ว่าผู้แทนนิติบุคคลไม่รู้ หรือเพิ่งรู้ถึงการกระทำความผิดแม้เวลาที่มีการส่งมอบของล่วงเลยมาแล้ว 1 ปี นับแต่ที่มีการส่งมอบของแล้วก็ตาม และอีกเหตุผลหนึ่งนั้น การที่ผู้เสียหายมาฟ้องคดีโดยอาศัยมูลละเมิด ก็เนื่องจากไม่มีนิติสัมพันธ์ตามสัญญาระหว่างผู้เสียหายกับผู้กระทำความผิดนั่นเอง”¹⁴⁸

อย่างไรก็ดี การที่พระราชบัญญัติการรับชดเชยของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติให้อำนาจคู่สัญญาในคดีรับชดเชยของทางทะเลฟ้องโดยอ้างมูลละเมิดนั้น ทำให้เกิดปัญหาขึ้นในทางปฏิบัติ กล่าวคือ เมื่อคู่สัญญานำคดีไปฟ้องต่อศาลทั้งมูลสัญญา และมูลละเมิดแล้ว ศาลก็จะวินิจฉัยในทำนองว่าเมื่อมีบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในมูลสัญญาแล้ว บุคคลอื่นที่ไม่มีนิติสัมพันธ์กันตามสัญญา รับชดเชยของทางทะเลก็ไม่ต้องรับผิดชอบในมูลละเมิดอีก ซึ่งในบางครั้งบุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้น ไม่ใช่ผู้ชนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญา แต่อาจเป็นกัปตันเรือ ลูกเรือ ซึ่งไม่ได้เข้าทำสัญญา รับชดเชยของทางทะเลด้วย ดังนั้นการจะฟ้องร้องบุคคลเหล่านี้ให้ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการรับชดเชยของทางทะเลฯ จะทำได้อย่างไร หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือว่าเมื่อไม่สามารถฟ้องบุคคลเหล่านี้ให้ต้องรับผิดชอบในทางละเมิดตามพระราชบัญญัติการรับชดเชยของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ ก็ไม่สามารถนำกำหนดอายุความ 1 ปี และบทบัญญัติอื่นๆ ตามพระราชบัญญัติการรับชดเชยของทางทะเล พ.ศ.2534 ไปใช้บังคับกับเขาได้เช่นกัน ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมขึ้นแก่ผู้ชนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญา เนื่องจากตนไม่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแต่จะต้องรับผิดชอบแก่ผู้เสียหายในเบื้องต้นก่อน ซึ่งกว่าจะได้รับชดเชยคืน ก็จะต้องไปฟ้องร้องเอาจากผู้ทำละเมิดอีกทีอันเป็นการเสียเวลาอย่างมาก หรือในทางกลับกันหากผู้เสียหายต้องการจะฟ้องร้องผู้ทำละเมิดโดยตรงก็ไม่อาจฟ้องตามพระราชบัญญัติการรับชดเชยของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ แต่จะต้องฟ้องร้องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งก็ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ทำละเมิดอีก กล่าวคือ เขาอาจต้องมีความรับผิดชอบที่ยาวกว่า 1 ปี ตามที่พระราชบัญญัติการรับชดเชยของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากกำหนดอายุความใน

¹⁴⁸ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ก หน้าเดิม.

เรื่องละเมิดจะเริ่มนับเมื่อพ้น 1 ปี นับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงการทำละเมิด¹⁴⁹ และรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน¹⁵⁰ หรือพ้น 10 ปี นับแต่วันทำละเมิด แม้ผู้เสียหายจะไม่รู้ถึงการละเมิดและไม่รู้ตัวผู้จะพึงใช้ค่าสินไหมทดแทน หากยังไม่รู้อายุความก็ยังไม่วายนับ และในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นนิติบุคคลก็จะเกิดปัญหาในเรื่องที่ว่าเมื่อใดบุคคลนั้นจะรู้ถึงการละเมิดและตัวผู้จะพึงใช้ค่าสินไหมทดแทน เพราะจะถือหลักเช่นบุคคลธรรมดาไม่ได้ เนื่องจากนิติบุคคลเป็นบุคคลที่กฎหมายสมมติให้เป็นบุคคลขึ้นเท่านั้น การรู้ถึงการละเมิดจึงต้องถือเอาการรู้ของผู้แทนนิติบุคคลนั้นเป็นเกณฑ์ ดังนั้นระยะเวลานับแต่วันทำละเมิด จนถึงวันที่มีการฟ้องคดีอาจจะมากกว่า 1 ปี ก็เป็นไปได้

ซึ่งคำพิพากษาที่วินิจฉัยในทำนองว่าความรับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล จะต้องเป็นความรับผิดชอบตามสัญญาเท่านั้น ได้แก่

การคำระหว่างประเทศที่ 365/2544 เมื่อโจทก์กับจำเลยมีนิติสัมพันธ์กันโดยตรงตามสัญญารับขนของทางทะเลและจำเลยร่วมซึ่งเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยไม่ว่าจะในฐานะผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น หรือตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งที่จำเลยร่วมกล่าวอ้าง ก็ต้องถือว่าจำเลยร่วมมีนิติสัมพันธ์กับโจทก์ตามสัญญารับขนของทางทะเลเช่นเดียวกัน ความรับผิดชอบของจำเลยและจำเลยร่วมถ้าหากมีก็ต้องเป็นความรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเลมิใช่มูลละเมิดซึ่งคู่กรณีไม่มีนิติสัมพันธ์กันตามสัญญา โจทก์จึงไม่สามารถฟ้องให้จำเลยและหรือจำเลยร่วมรับผิดชอบในมูลละเมิดอีก ดังนั้นในประเด็นเรื่องความรับผิดชอบของจำเลยและหรือจำเลยร่วมในมูลละเมิดตามประเด็นข้อพิพาทจึงไม่จำเป็นต้องนำมาวินิจฉัย

การคำระหว่างประเทศที่ 101/2546 คดีมีประเด็นปัญหาว่าจำเลยที่ 1 ที่ 2 ละเมิดหรือผิดสัญญาต่อโจทก์หรือไม่ โจทก์นำสืบว่าจำเลยทั้งสองจงใจหรือประมาทเลินเล่อปล่อยสินค้าของโจทก์ไปให้แก่ผู้ซื้อ โดยไม่ได้รับเวนคืนใบตราส่งทำให้โจทก์ไม่ได้รับค่าสินค้าจากผู้ซื้อ ส่วนจำเลยทั้งสองนำสืบว่าได้มีการเวนคืนใบตราส่งแล้วจึงได้ปล่อยสินค้าไปตามใบตราส่งหมาย ล.1 เอกสารหมาย จ.10 ไม่ใช่ใบตราส่ง ไม่มีรายการครบถ้วนที่จะเป็นใบตราส่ง ศาลเห็นว่าเอกสารหมาย จ.10 และเอกสารหมาย ล.1 มีข้อความตรงกันและมีรายการครบถ้วนเป็นใบตราส่งทั้งหมด ดังนั้นการเวนคืนใบตราส่งหลายฉบับต้องเวนคืนทุกฉบับจึงจะสมบูรณ์ การที่จำเลยทั้งสองเวนคืนใบตราส่ง

¹⁴⁹ ผู้เสียหายรู้ถึงการทำละเมิด คือ ผู้เสียหายรู้ว่าตนได้รับความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดจากการกระทำของบุคคลอื่น ไม่ว่าจะรู้ในวันที่มีการละเมิดขึ้น หรือรู้ภายหลังที่การละเมิดเกิดขึ้นแล้วก็ตาม

¹⁵⁰ ผู้เสียหายรู้ตัวผู้จะพึงใช้ค่าสินไหมทดแทน คือ การที่ผู้เสียหายทราบว่าใครเป็นผู้กระทำละเมิดตน

หมายเหตุ.1 ฉบับเดียว จึงถือว่าเป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้โจทก์เสียหาย จำเลยที่ 1 จึงเป็นผู้ผิดสัญญา ส่วนจำเลยที่ 2 ไม่ถือว่าผิดสัญญาเพราะไม่ใช่ผู้ขนส่ง

นอกจากประเด็นดังกล่าวนี้ ยังมีประเด็นปัญหาที่สำคัญอย่างยิ่งอีกประเด็นหนึ่งในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดนี้ ก็คือ ศาลใดเป็นศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี

สำหรับอำนาจในการพิจารณาคดีของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศนั้น พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ และวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ.2539 มาตรา 7 บัญญัติไว้ความว่า

“ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีดังต่อไปนี้

- (1) คดีอาญาเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ และสิทธิบัตร
- (2) คดีอาญาเกี่ยวกับความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 271 ถึง มาตรา 275
- (3) คดีแพ่งเกี่ยวกับเครื่องหมายการค้า ลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร และคดีพิพาทตามสัญญาถ่ายทอดเทคโนโลยี หรือสัญญาอนุญาตให้ใช้สิทธิ
- (4) คดีแพ่งอันเนื่องมาจากการกระทำความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 271 ถึง มาตรา 275
- (5) คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ หรือการให้บริการระหว่างประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัย และนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง
- (6) คดีแพ่งเกี่ยวกับเลตเตอร์ออฟเครดิตที่ออกเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมตาม (5) การส่งเงินเข้ามาในราชอาณาจักร หรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ทรัสต์รีชีท รวมทั้งการประกันเกี่ยวกับกิจการดังกล่าว
- (7) คดีแพ่งเกี่ยวกับการกักเรือ
- (8) คดีแพ่งเกี่ยวกับการทุ่มตลาด และการอุดหนุนสินค้าหรือการให้บริการจากต่างประเทศ
- (9) คดีแพ่ง หรือคดีอาญาที่เกี่ยวกับข้อพิพาทในการออกแบบวงจรรวม การค้นพบทางวิทยาศาสตร์ ชื่อทางการค้า ชื่อทางภูมิศาสตร์ที่แสดงถึงแหล่งกำเนิดของสินค้า ความลับทางการค้า และการคุ้มครองพันธุ์พืช
- (10) คดีแพ่งหรือคดีอาญาที่มีกฎหมายบัญญัติให้อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

(11) คดีแพ่งเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการเพื่อระงับข้อพิพาทตาม (3) ถึง (10)

คดีที่มีอยู่ในเขตอำนาจของศาลเยาวชนและครอบครัวไม่อยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวนี้แล้ว ก็จะพบว่าคดีที่ฟ้องโดยอาศัยมูลละเมิด แม้จะเกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลแต่ก็ไม่อยู่ภายใต้อำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามหากมีการฟ้องพ่วงมาศาลฯ ก็มักจะพิจารณาไปพร้อมกันเลย¹⁵¹ แต่ทั้งนี้ก็ยังไม่ใช่อำนาจตามที่กฎหมายให้ไว้ ซึ่งอาจทำให้มีผู้โต้แย้งขึ้นมาได้ว่าศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ไม่มีอำนาจพิจารณาคดีละเมิด

สำหรับหลักเกณฑ์ในการฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอ้างมูลละเมิดนี้ เมื่อพิจารณาอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับใบตราส่ง “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” 1968 และพิธีสารแก้ไข ค.ศ.1979 หรือที่เรียกว่า “Hague-Visby Rules” และอนุสัญญา “United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978” หรือ “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1978” หรือ Hamburg Rules แล้ว ก็ไม่มีการบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งเช่นเดียวกัน แต่อย่างไรก็ดีทั้ง 2 อนุสัญญานี้ก็ได้บัญญัติในลักษณะว่าให้นำข้อยกเว้น และข้อจำกัดความรับผิดมาใช้บังคับแก่การฟ้องคดีใดๆ ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญา หรือมูลละเมิด¹⁵² จึงทำให้เข้าใจได้ว่าคู่สัญญาในคดีรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญาดังกล่าวสามารถฟ้องคดีโดยอาศัยมูลละเมิดได้ อันส่งผลให้สามารถนำกำหนดอายุความ 1 ปี ตามอนุสัญญา Hague-Visby Rules 1968 และกำหนดอายุความ 2 ปี ตามอนุสัญญา Hamburg Rules 1978 ไปใช้กับมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำโดยละเมิดได้ด้วย อันทำให้เกิดความเป็นธรรม และความเท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญา และบุคคลอื่นที่ไม่ได้เป็นคู่สัญญา

¹⁵¹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ก เล่มเดิม, หน้า 391.

¹⁵² Hague-Visby Rules Article 3 “.....1. The defences and limits of liability provide 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”

Hamburg Rules Article 7 “....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

แต่มีความรับผิดชอบจากการกระทำโดยละเมิด เพราะมีความรับผิดชอบภายใต้กำหนดอายุความเดียวกัน และกฎหมายเดียวกัน

4.3.3 ปัญหาการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเล ไปใช้กับสิทธิเรียกร้องในกรณีอื่น นอกเหนือจากสิทธิเรียกร้องเพื่อการที่ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า

ปัญหาดังกล่าวนี้ สืบเนื่องมาจากการที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องในการเรียกค่าเสียหายมีเพียง 3 กรณีเท่านั้น¹⁵³ คือ กรณีที่ของที่ขนส่งนั้น 1. สูญหาย 2. เสียหาย 3. ส่งมอบชักช้า

แต่ในทางปฏิบัติทั่วไป ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ไม่ได้เกิดขึ้นจาก 3 กรณีดังกล่าวข้างต้นเท่านั้น แต่อาจเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุ อาทิเช่น กรณีที่ผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ฟ้องผู้ขนส่งเนื่องจากผู้ขนส่งผิดสัญญาไม่ยอมทำการขนส่ง หรือผู้ขนส่งไม่ยอมปฏิบัติหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เช่น ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งเมื่อผู้ส่งร้องขอ¹⁵⁴ แต่ผู้ขนส่งไม่ยอมออกใบตราส่งให้ ทำให้ผู้ส่งไม่สามารถนำใบตราส่งไปแนบกับเอกสารต่างๆ เพื่อขอรับเงินค่าของตามที่ถูกซื้อได้เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต หรือไม่มีใบตราส่งที่จะส่งมอบให้ผู้รับตราส่งได้¹⁵⁵ หรือผู้ขนส่งส่งมอบของให้แก่บุคคลอื่นโดยมิได้มีการเวนคืนใบตราส่งในกรณีที่ได้มีการออกใบตราส่งให้ไว้แก่กัน¹⁵⁶ ทำให้ผู้ทรงใบตราส่งได้รับความเสียหายเนื่องจากไม่ได้รับของที่ขนส่ง ทั้งๆที่ในความเป็นจริงของที่ขนส่งไม่ได้สูญหายหรือเสียหายไปเนื่องจากการขนส่งแต่อย่างใด หรือในทางกลับกันกรณีที่ผู้ขนส่งฟ้องผู้ส่งของ หรือผู้รับตรา

¹⁵³ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 “ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ”

¹⁵⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 12 “เมื่อผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งต้องออกให้”

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 13 “เมื่อได้บรรทุกของลงเรือเสร็จแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ผู้ขนส่งต้องออกให้”

¹⁵⁵ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ข เล่มเดิม, หน้า 226.

¹⁵⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 28 “เมื่อได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้แล้ว ผู้รับตราส่งจะเรียกให้ส่งมอบของได้ต่อเมื่อเวนคืนใบตราส่งนั้นแก่ผู้ขนส่งหรือให้ประกันตามควร”

ส่งอันเกี่ยวเนื่องกับสัญญารับขนของทางทะเล กล่าวคือ กรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ยอมชำระค่าระวางในการขนส่ง กรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ได้คืนตู้คอนเทนเนอร์ภายในเวลาที่ตกลงกันไว้ ทำให้ผู้ขนส่งเสียประโยชน์ที่จะใช้ตู้คอนเทนเนอร์นั้น หรือกรณีที่ผู้ส่งไม่ยอมปฏิบัติตามหน้าที่ เช่น ผู้ส่งไม่ยอมแจ้งแก่ผู้ขนส่งว่าสินค้าที่ขนส่งนั้นเป็นสินค้าอันตราย¹⁵⁷ อันทำให้ผู้ขนส่ง เรือ หรือสินค้าของผู้ส่งคนอื่นๆ ได้รับความเสียหาย¹⁵⁸

ดังนั้นปัญหาที่เกิดขึ้น ก็คือ จะนำเอาอายุความใดมาใช้บังคับกับสิทธิเรียกร้อง หรือความเสียหายดังที่กล่าวไว้ข้างต้นนี้ ซึ่งในทางปฏิบัติเมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ศาลจึงให้นำอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับโดยอนุโลม กล่าวคือ ให้นำอายุความตามมาตรา 193/30 ซึ่งมีกำหนด 10 ปี มาใช้บังคับ โดยคำพิพากษาที่ได้วินิจฉัยในเรื่องนี้ คือ

การค้ำระหว่างประเทศที่ 57/2542 โจทก์ที่ 1 ผู้ขนส่ง และโจทก์ที่ 2 ตัวแทนของผู้ขนส่ง ฟ้องเรียกร้องให้จำเลยผู้รับตราส่งรับผิดชอบตามหนังสือรับรองการส่งมอบสินค้าที่จำเลยออกให้ในการรับมอบสินค้าโดยไม่มีการเวนคืนใบตราส่ง ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่มีบทบัญญัติเรื่องอายุความในการฟ้องร้องในกรณีดังกล่าว จึงต้องนำบทบัญญัติเรื่องอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่มีบทบัญญัติเรื่องอายุความในกรณีนี้โดยเฉพาะ จึงต้องใช้อายุความตามบทบัญญัติทั่วไป อายุความฟ้องร้องคดีนี้จึงมีกำหนด 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30

การค้ำระหว่างประเทศที่ 228/2544 โจทก์ในฐานะผู้รับตราส่งฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญารับขนของทางทะเล แต่มิได้เป็นกรณีใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งมีอายุความ 1 ปี ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 ถือได้ว่าเป็นกรณีที่ไม่มีกฎหมายกำหนดอายุความไว้โดยเฉพาะ อายุความในกรณีนี้จึงมีกำหนด 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30

¹⁵⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 33 “ของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิด หรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่น ผู้ส่งจะต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย...”

¹⁵⁸ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ก เล่มเดิม, หน้า 385.

การค้ำระหว่างประเทศที่ 292/2544 โจทก์ จำเลยพิพาทกัน เพราะจำเลยส่งมอบของที่ขนส่งให้แก่บุคคลอื่นแทนที่จะเป็น โจทก์ซึ่งเป็นผู้รับตราส่งตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งหมายเลข 5 อันเป็นมูลกรณีที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มิได้กำหนดอายุความไว้โดยเฉพาะ เมื่อเป็นเช่นนั้นอายุความในคดีนี้จึงต้องเป็นไปตามบทบัญญัติทั่วไปว่าด้วยอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 คือ 10 ปี เมื่อนับแต่วันที่จำเลยส่งมอบสินค้าพิพาทแก่บริษัทของสวัสดิ์ค้าไม้ จำกัด ไปถึงวันฟ้องจึงยังไม่เกิน 10 ปี คดีจึงไม่ขาดอายุความ

การค้ำระหว่างประเทศที่ 606/2544 มูลหนี้คดีนี้เป็นเรื่องที่โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยชำระค่าภาระและค่าใช้จ่ายต่างๆ เกี่ยวเนื่องกับการรับขนของทางทะเล ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มิได้กำหนดอายุความไว้โดยเฉพาะ จึงต้องบังคับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 เมื่อโจทก์นำคดีมาฟ้องต่อศาลภายใน 10 ปี นับแต่โจทก์อาจใช้สิทธิเรียกร้องได้ ฟ้องโจทก์จึงไม่ขาดอายุความ

เมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นว่า การที่ศาลกำหนดไว้เช่นนี้อาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่ง กล่าวคือ หากความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนั้นไม่ได้เกิดจากการที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แต่เป็นความเสียหายเพราะสาเหตุดังที่กล่าวไว้ข้างต้น ผู้ขนส่งจะต้องมีความรับผิดชอบเป็นระยะเวลายาวนานถึง 10 ปี ซึ่งถือว่าเป็นระยะเวลาที่ยาวนานเกินไป สำหรับธุรกิจการค้าขายเช่นนี้ ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้ได้เกิดขึ้นกับบางประเทศ แต่ไม่ได้เกิดขึ้นกับประเทศที่ใช้อนุสัญญา Hague-Visby Rules 1968 และอนุสัญญา Hamburg Rules 1978¹⁵⁹ กล่าวคือ อนุสัญญา Hague-Visby Rules ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งและเรือหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งปวงเกี่ยวกับของ หากไม่มีการฟ้องคดีภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ส่งมอบของ¹⁶⁰ กล่าวคือ กำหนดอายุความ 1 ปีนี้สามารถใช้บังคับกับสิทธิเรียกร้องในทุกกรณีไม่ใช่เฉพาะกรณีที่ขนส่งนั้น สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น และได้มีการอธิบายว่าอายุความตามอนุสัญญา Hague-Visby Rules นั้นจะใช้แก่สิทธิเรียกร้องใดที่เกิดจากการขนส่ง หรือการผิดพลาดในการขนส่ง (miscarriage) และจะใช้แก่การทำ

¹⁵⁹ ประมวล จันทรชีวะ. เล่มเดิม. หน้า 38.

¹⁶⁰ Hague-Visby Rules 1968 . Article 1 paragraph 2 “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”

ผิดสัญญา รับขนด้วย เช่น การที่ผู้ขนส่งหันเหออกนอกเส้นทางเดินเรือโดยไม่มีเหตุผลสมควร หรือ การที่ผู้ขนส่งได้ขนของบนคาค้ำเรือโดยไม่ได้รับอนุญาต¹⁶¹

ส่วนสิทธิเรียกร้องในการเรียกค่าเสียหายแห่งของที่ขนส่งตามอนุสัญญา Hamburg Rules 1978 นั้นก็ไม่ได้จำกัดเฉพาะแต่เพื่อการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า เท่านั้น เนื่องจากในอนุสัญญานี้ใช้คำว่า “การฟ้องคดีใดๆ อันเกี่ยวกับการรับขนของภายใต้ อนุสัญญานี้” (relating to carriage of goods)¹⁶² ซึ่งคำว่า “เกี่ยวกับการรับขน” นี้รวมถึงสิทธิ เรียกร้องทุกชนิด ไม่ว่าจะเป็นกรณีของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย ส่งมอบชักช้า แต่รวมถึงสิทธิ เรียกร้องเพื่อการไม่ส่งมอบ และการส่งมอบผิด เช่น การส่งมอบของโดยไม่มีการเวนคืนค้ำใบ ใบตราส่ง¹⁶³

4.3.4 ปัญหาการนำอายุความคดีรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ.2534 ไปใช้ในการฟ้องร้องตัวแทน และลูกจ้างของผู้ขนส่ง

โดยหลักทั่วไป บุคคลที่ต้องรับผิดชอบผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ที่ได้รับความเสียหายจาก การขนส่งนั้น ก็คือ ผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของ และตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ได้บัญญัติไว้แต่เพียงให้ผู้ขนส่งเท่านั้นที่ต้อง รับผิดชอบในความเสียหายจากการขนส่งไม่ว่าจะเป็นกรณีของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือมีการ ส่งมอบชักช้า ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 39 ความว่า “...ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอัน เป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุ แห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า นั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความ ดูแลของตน...”

แต่อย่างไรก็ดี ในการขนส่งของทางทะเลนอกจากผู้ขนส่งแล้ว ยังมีบุคคลอีกหลายคนที่ มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ขนส่ง และการขนส่งของทางทะเล นั่นคือ ลูกจ้างของผู้ขนส่ง และตัวแทน ผู้ขนส่ง (ตัวแทนเรือ)¹⁶⁴ ซึ่งทั้งลูกจ้างของผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือนี้ ไม่ได้เป็นผู้เข้าทำสัญญา รับขน

¹⁶¹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ก เล่มเดิม, หน้า 386-387.

¹⁶² 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”

¹⁶³ ไพฑูริย์ เอกจริยกร ก หน้าเดิม.

¹⁶⁴ ตัวแทนเรือ (Ship’s agent) คือ บุคคลที่ทำการแทนเจ้าของเรือ ณ ท่าเรือเดินทะเลใดเป็นการเฉพาะ ไม่ว่าจะเป็นทำการโดยชั่วคราวหรือถาวร หน้าดังกล่าวนี้รวมถึงการแจ้งการมาถึงและการออกเดินทางของเรือ การ

ของทางทะเลกับผู้ส่งของแต่ละอย่างใด ปัญหาก็คือ ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือผู้เสียหายจะฟ้องลูกจ้างของผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือให้ต้องรับผิดชอบได้อย่างไร

สำหรับเรื่องนี้คงมีเพียงกรณีเดียว นั่นคือ การฟ้องละเมิด แต่เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะไม่ได้บัญญัติเรื่องนี้เอาไว้ จึงต้องไปใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิดดังนี้ คือ

มาตรา 425 “นายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น”

มาตรา 426 “นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น”

มาตรา 427 “บทบัญญัติทั้งสองมาตราก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการ และตัวแทนด้วยโดยอนุโลม”

แต่สิ่งที่ปัญหาตามมา คือ การที่ให้ลูกจ้างของผู้ขนส่งและตัวแทนเรือ ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องละเมิด ในขณะที่ผู้ขนส่งรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นั้น ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม ความไม่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่ง ลูกจ้างผู้ขนส่งและตัวแทนเรือขึ้น กล่าวคือ เป็นความไม่เท่าเทียมกันในเรื่องกำหนดอายุความ เนื่องจากผู้ขนส่งของทางทะเลมีความรับผิดชอบภายในกำหนดอายุความ 1 ปี นับแต่วันที่มีการส่งมอบของ¹⁶⁵ ในขณะที่ลูกจ้างผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือ ซึ่งไม่ได้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลนี้เลย กลับอาจต้องมีความรับผิดชอบภายในกำหนดอายุความที่ยาวกว่า คือ 1 ปี นับแต่วันที่รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะฟ้องต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ 10 ปี นับแต่วันที่มีการกระทำละเมิด¹⁶⁶ อันเป็นการไม่ยุติธรรมแก่บุคคลเหล่านี้

ในทางกลับกันนอกจากความรับผิดชอบของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งแล้ว ยังมีความรับผิดชอบของบุคคลอีกกลุ่มหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล กล่าวคือ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่น และความรับผิดชอบของผู้ส่งของ ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ไม่ได้บัญญัติไว้ให้สามารถฟ้องร้องบุคคลดังกล่าวนี้ได้เช่นกัน ดังนั้นหากผู้ขนส่งจะฟ้องร้องไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งอื่นอันเนื่องมาจากความผิดของผู้ขนส่งอื่น หรือจะฟ้องร้องผู้ส่งของ อันเนื่องมาจากความรับผิดชอบของผู้ส่งของ เช่น ในกรณีที่ผู้ส่งของไม่ชำระค่าระวาง ผู้ขนส่งก็จะต้อง

บรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ การซ่อมแซมเรือ การจัดหาเรือเทียบท่า การจัดเรือลากจูง การนำร่อง เป็นต้น

¹⁶⁵ โปรดคุ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534, มาตรา 46.

¹⁶⁶ โปรดคุ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448.

ฟ้องร้องโดยอาศัยบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งการฟ้องร้องไล่เบี้ยผู้ขนส่งอื่นนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ จึงต้องใช้กำหนดอายุความทั่วไป ซึ่งมีกำหนด 10 ปี ส่วนในกรณีของการฟ้องร้องผู้ส่งของในเรื่องการไม่ชำระค่าระวางนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะใน มาตรา 193/24 ว่า

มาตรา 193/24 “สิทธิเรียกร้องดังต่อไปนี้ ให้มีกำหนดอายุความสองปี

(3) ผู้ขนส่งคนโดยสารหรือสิ่งของ หรือผู้รับส่งข่าวสาร เรียกเอาค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม รวมทั้งเงินที่ได้ออกทดรองไป”

ในกรณีดังกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่ากำหนดอายุความที่ผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่งฟ้องร้องผู้ขนส่งนั้น มีกำหนดอายุความเพียง 1 ปี ในขณะที่กำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งฟ้องผู้ส่งของ เช่น ในเรื่องการไม่ชำระค่าระวาง มีกำหนดอายุความ 2 ปี หรือในกรณีกำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งจะฟ้องไล่เบี้ยเอาค่ากับผู้ขนส่งอื่นนั้น มีกำหนดอายุความถึง 10 ปี ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันขึ้นระหว่าง ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น และผู้ส่งของทันที เนื่องจากมีความรับผิดชอบได้กำหนดอายุความที่แตกต่างกัน

สำหรับหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้เมื่อพิจารณาอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับใบตราส่ง “Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading” 1968 และพิธีสารแก้ไข ค.ศ.1979 หรือ “Hague-Visby Rules” แล้ว ก็จะพบว่าลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถถูกฟ้องร้องให้รับผิดชอบตามอนุสัญญา Hague-Visby Rules 1968 ได้ โดยพิจารณาจากบทบัญญัติใน Article 3 paragraph 2 ที่บัญญัติว่าหากมีการฟ้องคดีแก่ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (ซึ่งไม่ใช่ลูกจ้าง หรือตัวแทนที่เป็นผู้ทำสัญญาอิสระ), ลูกจ้างหรือตัวแทนมีสิทธิที่จะนำเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิด เช่นเดียวกับที่ผู้ขนส่งมีสิทธิภายใต้อนุสัญญานี้ ยกขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของตนเองได้¹⁶⁷

และเมื่อพิจารณาอนุสัญญา “United Nations Convention on Carriage of Goods by sea 1978” หรือ “อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งทางทะเล ค.ศ.1978” หรือ “Hamburg Rules” ก็จะเห็นว่าตามอนุสัญญานี้สามารถฟ้องลูกจ้างและตัวแทนผู้ขนส่งได้เช่นกัน โดยพิจารณาบทบัญญัติใน Article 7 paragraph 2 ที่บัญญัติว่า ในกรณีที่มีการฟ้องคดีต่อลูกจ้างหรือ

¹⁶⁷ 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.”

ตัวแทนของผู้ขนส่ง หากลูกจ้างหรือตัวแทนผู้นั้นสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำไปภายในขอบอำนาจในทางการที่จ้าง ก็มีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้ หรือข้อจำกัดความรับผิดซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะอ้างภายใต้อนุสัญญานี้ ไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนได้¹⁶⁸

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การที่ทั้งอนุสัญญา “Hague-Visby Rules” และอนุสัญญา “Hamburg Rules” กำหนดให้สามารถฟ้องลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งได้นั้น ก่อให้เกิดความยุติธรรมขึ้น เนื่องจากทั้งผู้ขนส่ง ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง มีความรับผิดชอบภายใต้กำหนดอายุความเดียวกัน และกฎหมายเดียวกันนั่นเอง

¹⁶⁸ 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.”