บทที่ 5
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1. บทสรุป

จากที่ได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์บทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลในเรื่องอายุความ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แล้วจะพบว่ามีความแตกต่างจากหลักเกณฑ์ที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เป็นหลักเกณฑ์สากล คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (Hague Rules) รวมทั้งฉบับที่แก้ไขโดยพิธีสารปี ค.ศ.1968 (Hague-Visby Rules) และอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.1978 (Hamburg Rules) กล่าวคือ

5.1.1 ประเด็นเรื่องกำหนดอายุความ และการขยายอายุความ

5.1.2 มูลเหตุในการนำคดีมาฟ้อง

5.1.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง

5.1.4 บุคคลที่ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเล

5.1.1 ในประเด็นเรื่องกำหนดอายุความในการฟ้องคดี มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติให้อายุความในการฟ้องคดีมีกำหนด 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบ หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควร และนอกจากเรื่องกำหนดอายุความดังกล่าวนี้แล้วมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ยังได้กำหนดให้คู่กรณีสามารถตกลงที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้ โดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้

สำหรับการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นี้ไม่ใช่ทั้งการขยาย หรือย่นอายุความ และไม่ใช่การสละประโยชน์แห่งอายุความ ทั้งนี้เพราะการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ คือ การที่จะไม่นำเอาเรื่องอายุความขึ้นเป็นประเด็นในการต่อสู้อีกต่อไป ไม่ว่าผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะนำคดีมาฟ้องเมื่อเกินกำหนดอายุความฟ้องคดีแล้วหรือไม่ก็ตาม ในขณะที่การขยายอายุความ การย่นอายุความนั้น คู่กรณียังมีสิทธิที่จะยกเรื่องขาดอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้อยู่ แม้จะมีการขยายหรือย่นอายุ

ความไปแล้ว ส่วนประเด็นของการสละประโยชน์แห่งอายุความ กับการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็มีความแตกต่างกัน กล่าวคือ การสละประโยชน์แห่งอายุความจะกระทำได้ต่อเมื่ออายุความนั้นครบกำหนดไปแล้ว ในขณะที่การทำข้อตกลงว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นี้จะต้องกระทำก่อนที่อายุความจะครบกำหนด

การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 บัญญัติเอาไว้เช่นนี้ ส่งผลให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ กล่าวคือ กำหนดอายุความ 1 ปีนี้ถือได้ว่าเป็นกำหนดที่สั้นเกินไป หากพิจารณาเรื่องศักยภาพในการขนส่งของทางทะเลสำหรับประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกองเรือพาณิชย์เป็นของตนเองมากนัก จึงไม่สามารถสู้กับต่างชาติได้ โดยส่วนใหญ่แล้วประเทศไทยจะเป็นประเทศผู้ส่งของมากกว่า เพราะฉะนั้นหากของที่ขนส่งเกิดความเสียหายหรือสูญหายไป ซึ่งผู้ส่งของจะต้องทำการฟ้องร้องผู้ขนส่ง แต่อายุความในการฟ้องคดีกลับสั้นเกินไปย่อมส่งผลให้ผู้ส่งของ หรือผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งนี้ ได้รับความเสียหายเนื่องจากไม่สามารถเตรียมพยานหลักฐานในการฟ้องคดีได้อย่างเต็มที่เพราะต้องรีบทำการฟ้องคดี หรือมิฉะนั้นคดีก็อาจจะขาดอายุความไปเสียก่อน แต่อย่างไรก็ดี หากจะให้กำหนดอายุความในการฟ้องคดีมีกำหนดที่ยาวนาน หรือไปใช้กำหนดอายุความทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่มีกำหนด 10 ปี ก็จะเห็นได้ว่าไม่มีความเป็นสากลตามหลักเกณฑ์ที่นานาประเทศถือปฏิบัติต่อกัน ซึ่งอาจจะส่งผลผู้ขนส่ง หรือเรือต้องรับภาระมากเกินไป เนื่องจากต้องมีความรับผิดที่ยาวนานถึง 10 ปี

นอกจากนี้การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดให้คู่สัญญา (ฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง) สามารถทำข้อตกลงที่จะไม่ยกเรื่องอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้ แต่ไม่ให้มีการตกลงขยายอายุความ ก็ได้ก่อให้เกิดปัญหาขึ้นเช่นเดียวกัน ทั้งนี้เพราะในทางปฏิบัติฝ่ายที่ถูกเรียกร้องมักจะไม่ค่อยทำข้อตกลงที่จะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ เพราะจะทำให้ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องไม่สามารถยกเรื่องอายุความขึ้นเพื่อปฏิเสธไม่ชำระหนี้โดยเหตุขาดอายุความได้อีกต่อไป ดังนั้นคู่สัญญามักจะทำข้อตกลงขยายอายุความออกไป แต่เมื่อมีการนำคดีขึ้นสู่ศาลศาลก็จะวินิจฉัยว่าข้อตกลงที่ให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะ (มาตรา 151 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) ซึ่งก่อส่งผลเสียแก่ผู้เสียหายที่นำคดีมาฟ้องเป็นอย่างมาก เนื่องจากในบางครั้งคู่สัญญาได้มีการตกลงกันขยายอายุความกันไปแล้ว หากต่อมาเกิดมีความเสียหายเกิดขึ้นและผู้ที่ได้รับความเสียหายนำคดีมาฟ้อง อายุความที่นำมาฟ้องนั้นก็อาจจะเกินกำหนด 1 ปี และเมื่อข้อตกลงให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะไปเสียแล้วก็จะทำให้คดีนั้นขาดอายุความ ผู้เสียหายเกี่ยวการกับขนส่งของทางทะเลเหล่านี้ก็จะไม่ได้รับการเยียวยา

5.1.2 สำหรับเรื่องมูลเหตุในการนำคดีรับขนของทางทะเลมาฟ้อง โดยทั่วไปก็จะมีมูลเหตุที่เกิดจากสัญญา (สัญญารับขนของทางทะเล) กับมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิด แต่อย่างไรก็ดีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าคู่สัญญา หรือผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งของทางทะเลจะสามารถฟ้องผู้ขนส่งได้โดยอาศัยมูลเหตุจากอะไร แต่ทั้งนี้ก็ไม่ได้บัญญัติห้ามหากจะมีการฟ้องร้องโดยอาศัยทั้งมูลเหตุจากสัญญาและมูลเหตุจากละเมิด เพราะมีคดีที่โจทก์ฟ้องโดยอาศัยมูลสัญญาและมูลละเมิดมาพร้อมกัน ซึ่งศาลก็ได้รับฟ้องเอาไว้ แต่อย่างไรก็ดีก็ยังไม่มีการวินิจฉัยเป็นบรรทัดฐานว่าสามารถฟ้องคดีรับขนของทางทะเลโดยอาศัยมูลละเมิดได้หรือไม่ ทั้งนี้เพราะศาลฎีกาได้วินิจฉัยในทำนองว่าเมื่อต้องรับผิดในมูลสัญญาแล้ว ก็ไม่จำต้องวินิจฉัยในมูลละเมิดอีก

การที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนเช่นนี้ก็ได้ทำให้เกิดปัญหาขึ้น กล่าวคือ ในบางครั้งผู้ขนส่ง อาจจะกระทำการโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ของที่ขนส่ง ซึ่งอาจจะไม่ได้ทำผิดสัญญารับขนของทางทะเลแต่อย่างใด แต่อาจเป็นการกระทำละเมิดที่อยู่นอกเหนือสัญญารับขนของทางทะเล ดังนี้การจะฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดโดยอาศัยมูลละเมิดก็จะต้องฟ้องร้องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิด ซึ่งก็ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งอาจต้องมีความรับผิดที่ยาวกว่า 1 ปี ตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดไว้ ทั้งนี้เนื่องจากกำหนดอายุความในเรื่องละเมิดนั้นมีกำหนด 1 ปีนับแต่รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ 10 ปี นับแต่วันทำละเมิด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ผู้เสียหายเป็นนิติบุคคล การรู้ถึงการละเมิดนั้นกฎหมายให้ถือเอาการรู้ของผู้แทนนิติบุคคลเป็นเกณฑ์ ดังนั้นระยะเวลานับแต่วันทำละเมิด จนถึงวันที่มีการฟ้องคดีอาจจะมากกว่า 1 ปี ก็เป็นได้ ซึ่งแม้ประเทศไทยโดยหลักจะเป็นประเทศผู้ส่งของ การที่กำหนดให้ระยะเวลาในการฟ้องร้องผู้ขนส่งมีกำหนดที่ยาวนานน่าจะเป็นผลดีกว่า แต่เมื่อพิจารณาในเรื่องความเป็นสากลเทียบเท่ากับนานาประเทศนั้น การที่กำหนดให้อายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งมีระยะที่ยาวนาน ก็คงจะไม่ส่งผลดีต่อประเทศไทยนัก ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขนส่งซึ่งเป็นนักลงทุนชาวต่างชาติ คงไม่ต้องการที่จะมีความรับผิดที่ยาวนานเกินไปสำหรับธุรกิจการขนส่งของระหว่างประเทศเช่นนี้

นอกจากนี้ในประเด็นเรื่องฟ้องละเมิด ยังอาจมีปัญหาอีกประการหนึ่งตามมา กล่าวคือ เรื่องเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากคดีเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลที่ฟ้องโดยอาศัยเหตุละเมิดนั้นไม่อยู่ภายใต้อำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ แต่อย่างไรก็ดีศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศก็มักจะรับพิจารณารวมกันไป แต่ทั้งนี้ก็ยังไม่ใช่อำนาจที่กฎหมายบัญญัติไว้

5.1.3 สำหรับเรื่องสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ มาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้บัญญัติเอาไว้เพียง 3 กรณีเท่านั้น คือ สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการที่ของขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แต่ในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งของทั่วไปนั้น ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งนี้ไม่ได้เกิดขึ้นจาก 3 กรณีดังกล่าวข้างต้นเท่านั้น แต่อาจเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุ อาทิเช่น กรณีผู้ขนส่งผิดสัญญาไม่ยอมทำการขนส่ง หรือผู้ขนส่งไม่ยอมปฏิบัติหน้าที่ หรือกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ยอมชำระค่าระวางในการขนส่ง กรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ได้คืนตู้คอนเทนเนอร์ภายในเวลาที่ตกลงกันไว้ทำให้ผู้ขนส่งเสียประโยชน์ที่จะใช้ตู้คอนเทนเนอร์นั้น หรือกรณีที่ผู้ส่งไม่ยอมแจ้งแก่ผู้ขนส่งว่าสินค้าที่ขนส่งนั้นเป็นสินค้าอันตราย อันทำให้ผู้ขนส่ง เรือหรือสินค้าของผู้ส่งคนอื่นๆได้รับความเสียหาย

ปัญหาที่เกิดขึ้น ก็คือ เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ศาลจึงให้นำอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 ซึ่งมีกำหนด 10 ปี อันเป็นกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาแล้วจะเห็นได้ว่า การที่ศาลกำหนดไว้เช่นนี้ทำให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่มีความเป็นสากลตามหลักเกณฑ์ที่นานาประเทศถือปฏิบัติกัน เนื่องจากกำหนดระยะที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดยาวนานถึง 10 ปี ซึ่งไม่เหมาะสมกับธุรกิจการขนส่งของระหว่างประเทศเช่นนี้ อันก่อให้เกิดภาระมากเกินไปสำหรับผู้ขนส่งหรือเรือ

5.1.4 ในเรื่องของบุคคลที่ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเล โดยหลักทั่วไปบุคคลที่ต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งนั้น ก็คือ ผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของ และตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ใน มาตรา 39 ก็ได้บัญญัติไว้แต่เพียงให้ผู้ขนส่งเท่านั้นที่ต้องรับผิดในความเสียหายจากการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน

อย่างไรก็ดี ในการขนส่งของทางทะเลนอกจากผู้ขนส่งแล้ว ยังมีบุคคลอีกหลายคนที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ขนส่งและการขนส่งของทางทะเล เช่น ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง แต่ทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งนี้ ไม่ได้เป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของแต่อย่างใด เพราะฉะนั้นเมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ไม่ได้บัญญัติให้สามารถฟ้องลูกจ้างและตัวแทนผู้ขนส่งได้ การที่จะฟ้องบุคคลเหล่านี้จึงต้องนำเอาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิดมาใช้บังคับ

สิ่งที่เป็นปัญหาตามมา ก็คือ การที่ให้ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิด ส่วนผู้ขนส่งรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นั้น ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม ความไม่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งขึ้น และไม่มีความเป็นสากลดังหลักเกณฑ์ที่นานาประเทศถือปฏิบัติกัน กล่าวคือ เป็นความไม่เท่าเทียมกันในเรื่องกำหนดอายุความ เนื่องจากผู้ขนส่งของทางทะเลมีความรับผิดภายใต้กำหนดอายุความ 1 ปี ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในขณะที่ลูกจ้างผู้ขนส่ง และตัวแทนเรือ ซึ่งไม่ได้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลนี้เลย กลับต้องมีความรับผิดภายในกำหนดอายุความที่อาจยาวกว่า คือ 1 ปี นับแต่วันที่รู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือ 10 ปี นับแต่วันที่มีการกระทำละเมิด นอกจากนี้เมื่อไม่สามารถฟ้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งให้รับผิดภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้แล้ว ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งก็จะไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดและจำกัดความรับผิด ดังที่ผู้ขนส่งมีสิทธิขึ้นอ้างได้ อันเป็นการไม่ยุติธรรมแก่บุคคลเหล่านี้ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องความเป็นสากล ทั้งนี้ เป็นที่ทราบกันอยู่แล้วว่าในการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศเช่นนี้ ตัวผู้ขนส่งย่อมมีฐานะทางเศรษฐกิจดีกว่าลูกจ้าง หรือตัวแทน แต่เรากลับให้ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำมีความรับผิดที่อาจยาวกว่าและมีข้อยกเว้นความรับผิดน้อยกว่า อีกทั้งยังไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ ซึ่งแตกต่างจากหลักเกณฑ์สากลที่นานาประเทศถือปฏิบัติกันอย่างเห็นได้ชัด

นอกจากนี้ก็ยังเกิดประเด็นปัญหาในเรื่องอายุความไล่เบี้ยที่ผู้ขนส่งจะฟ้องร้องผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลภายนอก และในเรื่องกำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งจะฟ้องร้องผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งอันเนื่องมาจากความรับผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเองว่าจะใช้กำหนดอายุความตามกฎหมายใด เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลไม่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะ ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันและความไม่เป็นธรรมต่อผู้ขนส่งอื่น บุคคลภายนอก ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งขึ้นเช่นเดียวกัน ทั้งนี้เนื่องจากเมื่อกฎหมายรับขนของทางทะเลไม่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะ ก็จะต้องใช้กำหนดอายุความทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งมีกำหนด 10 ปี โดยจะเห็นได้ว่าเป็นกำหนดอายุความที่ยาวนานกว่ากำหนดอายุความที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดมากเกินไป

5.2 **ข้อเสนอแนะ**

จากการศึกษาปัญหาเรื่องกำหนดอายุความและบทบัญญัติที่ใช้บังคับภายใต้กำหนดอายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แล้ว ผู้เขียนจึงใคร่ขอเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหา โดยจะขอแยกออกเป็นประเด็นๆ ดังต่อไปนี้ กล่าวคือ

5.2.1 กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเล

สำหรับในประเด็นเรื่องกำหนดอายุความฟ้องร้องคดีตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลที่กำหนดไว้ 1 ปี นี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรให้มีการตกลงขยายอายุความออกไปได้ แต่ไม่จำเป็นต้องแก้ไขกำหนดอายุความ 1 ปี เป็น 2 ปี ดังเช่นที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา Hamburg Rules ทั้งนี้แม้กำหนดอายุความ 2 ปี จะดูเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศผู้ส่งของมากกว่ากำหนดอายุความ 1 ปี แต่เมื่อให้สามารถตกลงขยายอายุความออกไปได้แล้ว ก็ย่อมก่อให้เกิดความเป็นธรรม และมีความเหมาะสมแก่ผู้ส่งของ หรือแม้กระทั่งผู้ขนส่งเองด้วย เนื่องจากตนได้ตกลงเข้าทำสัญญาด้วยความสมัครใจเอง ดังนั้นในด้านผู้ขนส่งก็คงย่อมไม่เสียประโยชน์ตน ส่วนทางด้านผู้ส่งของก็จะทำให้มีเวลาเพียงพอที่จะเตรียมพยานหลักฐานได้อย่างเต็มที่

กล่าวโดยสรุป ผู้เขียนเห็นว่าควรให้แก้ไข พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 โดยเพิ่มเติมวรรค 2 เป็น “กำหนดอายุความตามวรรคหนึ่ง คู่สัญญาอาจตกลงกันให้ขยายออกไปได้ ภายหลังจากที่ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งได้เกิดขึ้นแล้ว”

สำหรับเหตุผลที่ให้มีการขยายอายุความออกไปภายหลังที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นแล้วนั้น เนื่องจากหากยังไม่เกิดความเสียหายขึ้น ผู้เรียกร้องก็ยังไม่เกิดสิทธิเรียกร้องให้อีกฝ่ายชดใช้ แม้มีการตกลงให้ขยายอายุความออกไปก็ย่อมไม่เกิดประโยชน์อะไร แต่หากมีความเสียหายเกิดขึ้นแล้วอายุความก็ย่อมเริ่มนับ ดังนั้นหากคู่สัญญา กล่าวคือ ผู้ขนส่งและผู้ส่งของได้ตกลงกันให้มีการขยายอายุความออกไปได้ ก็ย่อมก่อให้เกิดประโยชน์ หรือสมประโยชน์ต่อทั้ง 2 ฝ่ายในแง่ของการฟ้องคดี คือ ทำให้มีเวลาเพียงพอที่จะเตรียมพยานหลักฐานในการฟ้องคดีได้อย่างเต็มที่ หรือในบางครั้งเมื่อเกิดข้อพิพาทขึ้นมา แล้วคู่สัญญาตกลงให้มีการขยายอายุความกันออกไป ในช่วงเวลาที่ได้ขยายออกไปนั้นคู่สัญญาอาจจะมีการมาเจรจาไกล่เกลี่ยข้อพิพาทกันได้ ทำให้ไม่ต้องมีการฟ้องคดีกันเลย อันส่งผลให้เกิดข้อดีต่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมากกว่า

5.2.2 มูลเหตุในการนำคดีมาฟ้องในคดีรับขนของทางทะเล

เพื่อให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เกิดความชัดเจนแน่นอน และก่อให้เกิดความเป็นธรรม ความเท่าเทียมกันระหว่างผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเล และบุคคลอื่นซึ่งไม่ได้เป็นคู่สัญญาแต่มีความรับผิดจากการกระทำโดยละเมิด หรือแม้กระทั่งผู้ขนส่งเองที่ได้กระทำให้เกิดความเสียหายโดยละเมิด ให้มีความรับผิดภายใต้กฎหมายเดียวกัน และเพื่อให้มีความเป็นสากลเช่นเดียวกับอนุสัญญา HagueRules, Hague-Visby Rules และอนุสัญญา Hamburg Rules ที่นานาประเทศถือปฏิบัติกัน ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46 ในเรื่องมูลเหตุในการฟ้องคดี โดยให้รวมถึงมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิดด้วย

นอกจากนี้ ในเรื่องการฟ้องคดีโดยอาศัยมูลละเมิดนั้น ยังมีอีกประเด็นที่อาจทำให้เกิดข้อโต้แย้งตามมา กล่าวคือ ประเด็นเรื่องเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งแม้ผู้เขียนจะเสนอแนะในเรื่องมูลเหตุในการนำคดีมาฟ้องนี้โดยให้รวมถึงมูลเหตุในการกระทำละเมิดด้วยก็ตาม แต่เพื่อให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มีความชัดเจนยิ่งขึ้น ผู้เขียนจึงเห็นควรให้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติในเรื่องเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ โดยให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลไม่ว่าจะอาศัยมูลเหตุตามสัญญารับขนของทางทะเล หรือละเมิด

5.2.3 สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่ง

สำหรับสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายแห่งของที่ขนส่งที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดให้มีเพียง 3 กรณี คือ สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการที่ของที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า

ผู้เขียนเห็นว่าควรให้มีการแก้ไข โดยให้รวมถึงสิทธิเรียกร้องทุกชนิดไม่จำกัดแต่เฉพาะสิทธิเรียกร้องเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเท่านั้น เพื่อก่อให้เกิดความเป็นสากลและมีความสอดคล้องกับนานาประเทศมากขึ้น กล่าวคือ ควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 46 โดยแก้ไขจาก “...สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า....” เป็น “สิทธิเรียกร้องใดๆ อันเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล”

5.2.4 บุคคลที่ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเล

ตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดให้บุคคลที่ต้องรับผิดในคดีรับขนของทางทะเลนั้นมีเพียงผู้ขนส่ง ทั้งที่ในความเป็นจริงในการขนส่งของทางทะเลยังมีบุคคลอื่นอีก กล่าวคือ ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง

ดังนั้นเพื่อให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เกิดความเป็นสากลให้นานาประเทศยอมรับได้ อีกทั้งเพื่อก่อให้เกิดความยุติธรรมขึ้นระหว่างผู้ขนส่งและลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ให้มีความรับผิดภายใต้อายุความเดียวกัน และกฎหมายเดียวกัน ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่ง โดยให้รวมถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย

กล่าวโดยสรุป ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยแก้ไขมาตรา 46 ดังนี้ คือ

มาตรา 46 “ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา48 สิทธิเรียกร้องใดๆ อันเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลตามสัญญารับขนของทางทะเล หรือละเมิด ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ

กำหนดอายุความตามวรรคหนึ่ง คู่สัญญาอาจตกลงกันให้มีการขยายอายุความออกไปได้ ภายหลังจากที่ความเสียหายแห่งของที่ขนส่งได้เกิดขึ้นแล้ว โดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายตนเป็นสำคัญ”

มาตรา 46/1 “ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลไม่ว่าจะอาศัยมูลเหตุตามสัญญารับขนของทางทะเลหรือมูลเหตุจากการกระทำละเมิด”