

ปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนสินค้าทางทะเล ตามพระราชบัญญัติการรับของทางทะเล พ.ศ. 2534¹

อมรรัตน์ เพชรกรด²

จากการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับของทางทะเล พ.ศ. 2534 เนื่องจากบัญญัติมาเป็นระยะเวลานานแล้วจึงทำให้มีบทบัญญัติไม่เป็นสากลและไม่สอดคล้องกับประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ศึกษาเล็งเห็นอาจก่อให้เกิดปัญหาดังต่อไปนี้

ในเรื่องหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรือเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย พบว่ายังมีปัญหาความไม่ชัดเจนของกฎหมาย อันนำมาสู่การตีความด้วยทฤษฎีกฎหมาย ซึ่งทำให้เกิดปัญหาของความไม่เหมาะสมและครอบคลุมในสองประการ กล่าวคือ

ประการที่หนึ่ง 1 ปัญหาระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรือเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย โดยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8 กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการต้องทำให้เรือเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในขั้นตอน “ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทาง” ซึ่งบทบัญญัตินี้ดังกล่าวมีความไม่ชัดเจน อันจะต้องตีความของ คำว่า “ก่อนที่เรือจะออกเดินทาง” นั้น ว่าจะหมายถึง ก่อนเรือนั้นจะออกเดินทางครั้งแรกที่ออกจากท่าเรือ หรือรวมไปถึงเรือมีการจอดแวะท่าเรืออื่น อันมีการออกเรือเดินทางจริง ๆ ด้วย ซึ่งการตีความดังกล่าวจะมีผลกระทบในกรณีที่เรือขนส่งสินค้าทางทะเลมีการใช้ท่าเรือระหว่างทาง (intermediate port) โดยเรือที่ผู้ขนส่งบรรทุกของไปจะต้องจอดแวะยังท่าเรืออื่น ๆ ก่อนที่จะเดินทางไปยังจุดหมายปลายทาง อันมีลักษณะต่อเนื่อง

ประการที่ 2 คือ ปัญหาเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ผู้ขนส่งพิสูจน์ว่าได้กระทำหน้าที่ตามมาตรา 8 และมาตรา 9 แล้ว พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นอกจากกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทางแล้ว ตามมาตรา 8 กฎหมายไทยยังได้กำหนดเพิ่มขึ้นให้ผู้ขนส่งต้องทำการแก้ไข ปัญหาที่เกิดขึ้น เกี่ยวกับการที่เรืออยู่ในสภาพที่ไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยหลังจากที่มี การบรรทุก

¹ บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่องปัญหาข้อกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

ตามพระราชบัญญัติการรับของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ ดร.พันธ์เทพ วิทอนันต์ และคณะกรรมการสอบ คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มนทิชา ภัคคิง และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.คนพร จิตต์จรัสเกียรติ

² นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (วิทยาเขตบางนา) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ของลงเรือหรือเมื่อเรือได้ออกเดินทางไปแล้วด้วย ตามมาตรา 9 ซึ่งหากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามข้อใดข้อหนึ่ง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้าของสินค้าที่ขนส่ง ดังนั้น การที่ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบในเรื่องที่สินค้าเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซักร้าอันเกิดจากเรื่อนั้นอยู่ในสภาพที่ไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยได้นั้น ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่า ผู้ขนส่งได้ปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 และมาตรา 9 แล้ว ซึ่งควรจะเป็นเช่นนั้น แต่ทั้งนี้ ตามมาตรา 51 มีการใช้ถ้อยคำว่า “ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนได้ปฏิบัติตามมาตรา 8 วรรคสองหรือมาตรา 9 แล้ว” ซึ่งคำว่า “หรือ” ในมาตรา 51 อาจทำให้เกิดข้อสงสัยที่อาจทำให้เข้าใจคลาดเคลื่อนได้หรือไม่ เพราะคำว่า “หรือ” ย่อมหมายถึง อย่างใดอย่างหนึ่ง หากนำมาปรับใช้ย่อมทำให้ผู้ขนส่งสามารถที่จะเลือกทำเพียงข้อใดข้อหนึ่งได้ ซึ่งไม่น่าจะต้องตามวัตถุประสงค์ของกฎหมายที่ต้องการให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยไปตั้งแต่ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรื่อนั้นจะออกเดินทางจากท่าเรือนั่นเอง

ประการที่ 2 ในเรื่องอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเลจะพบปัญหาของความไม่เหมาะสมของของอายุความที่สั้นและไม่อาจขยายออกไป ได้ทั้งนี้ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดอายุความในการฟ้องคดีมีกำหนดเวลาเพียง 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบ นับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบ หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควร ซึ่งกำหนดระยะเวลาดังกล่าวไม่สามารถขยายออกไปได้ เนื่องจากพบว่าตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดไว้แต่เพียงให้ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือว่าจะไม่ยกอายุ ความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลซึ่งการไม่ยกข้อต่อสู้ก็คือ การที่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องตกลงจะไม่เอาเรื่องอายุความเป็นประเด็นในการต่อสู้คดีต่อไป ดังนั้นจึงไม่ใช่ทั้งเรื่องของการยกอายุความ การขยายอายุความ หรือการสละประโยชน์แห่งอายุความ

แต่อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติผู้ขนส่งมักจะไม่ทำข้อตกลงไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้เช่นนั้น เพราะเป็นเรื่องที่ทำให้ตนถูกผูกพันที่ต้องรับผิดชอบไปตลอด โดยในทางปฏิบัติสายการเดินเรือหรือผู้ขนส่งซึ่งส่วนมากเป็นผู้ประกอบการต่างประเทศ จะตกลงกันในรูปของการขยายอายุความ แต่เมื่อมีการนำคดีขึ้นสู่ศาลศาลก็จะวินิจฉัย ว่าข้อตกลงที่ให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะ (มาตรา 151 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) ซึ่งส่งผลเสียแก่ผู้ฟ้องคดีเนื่องจากในบางครั้งคู่สัญญาได้มีการตกลงกันขยายอายุความกันไปแล้ว หากต่อมาเกิดมีความเสียหายเกิดขึ้นและผู้ที่ได้รับความเสียหายนำคดีมาฟ้อง อายุความที่นำมาฟ้องนั้นก็อาจจะเกินกำหนด 1 ปี และเมื่อข้อตกลงให้ขยายอายุความดังกล่าวตกเป็นโมฆะไปแล้ว ก็จะทำให้คดีนั้นขาดอายุความ

ประการที่ 3 ตามกฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศไทยนั้นสามารถฟ้องได้เฉพาะผู้ขนส่งของทางทะเลเท่านั้น ทั้งนี้แต่โดยอาศัยมูลเหตุตามสัญญา ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 ตอนต้นที่กำหนดว่า “ ภายใต้งบบังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิ เรียกร้องเอาค่าเสียหาย

เพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า แห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล...” ซึ่งหาก คู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งนำคดีมาฟ้องร้องในทางละเมิดแล้ว จะนำเอากำหนดอายุความใดมาใช้บังคับ จะเป็น อายุความตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 หรืออายุความตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ในเรื่องละเมิด ในทางปฏิบัติก็มีคู่กรณีที่น่าเอาข้อพิพาทตามสัญญารับขนของทางทะเลมาฟ้อง เป็นคดีละเมิดอยู่เช่นกัน แต่ศาลไทยก็ไม่ได้วางหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้อย่างชัดเจนทั้งนี้เป็นที่ทราบกัน ดิอยู่แล้วว่าบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับของที่ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเล ก็คือ ผู้ขนส่ง เนื่องจากผู้ขนส่งเป็นผู้สัญญากับผู้ส่งดังนั้นกำหนดอายุความ 1 ปีตามพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ.2534 จึงต้องนำมาใช้บังคับกับผู้ขนส่ง แต่อย่างไรก็ตามในการดำเนินการรับขนของทางทะเล นั้น ทางปฏิบัติยังมีบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องอีก กล่าวคือ ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งหากมีความเสียหาย เกิดขึ้นกับของที่ขนส่งเนื่องจากการกระทำของลูกจ้างผู้ขนส่ง หรือเกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำของตัวแทนผู้ ขนส่งแล้ว ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งที่ได้รับความเสียหายจะฟ้องบุคคลเหล่านี้จะต้องใช้อายุความตามกฎหมาย อื่น กล่าวคือ อายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องละเมิด ซึ่งอาจก่อให้เกิดความไม่ เป็นธรรมต่อลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งขึ้น เนื่องจากอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า ด้วยเรื่องละเมิดนั้น กฎหมายกำหนดให้ มีอายุความ เป็นนับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงการทำละเมิด และรู้ตัวผู้จะ ฟังต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อพ้นกำหนด 10 ปี นับแต่วันทำละเมิด อีกทั้งไม่สามารถยกข้อต่อสู้หรือ จำกัความรับผิดชอบได้อย่างเช่นผู้ขนส่ง ส่งผลให้ต้องรับผิดชอบเต็มจำนวนความเสียหาย

จากการศึกษาค้นคว้าผู้ศึกษาจึงเสนอแนะแนวทางหรือวิธีการที่จะแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางกฎหมาย ดังนี้

1) ในเรื่องปัญหาระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งในการทำให้เรือเดินทะเลได้อย่าง ปลอดภัยนั้น เพื่อให้ผู้ขนส่งต้องทำหน้าที่ตลอดเส้นทางเดินทาง มีความต่อเนื่อง เห็นว่าควรแก้ไข บทบัญญัติในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 วรรคหนึ่ง ตอนต้น โดยปรับ คำว่า “ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทาง” เป็น “ ก่อนออกเดินทางและขณะออกเดินทาง และระหว่างเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง...” ทำให้หน้าที่ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการต้องทำให้เรือเดินทะเลได้ อย่างปลอดภัยอย่างต่อเนื่องตลอดระยะทาง

2) ในเรื่องปัญหาเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ผู้ขนส่งพิสูจน์ว่าได้กระทำหน้าที่ ตามมาตรา 8 และมาตรา 9 แล้ว พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อไม่ให้มีช่องว่างของ กฎหมายเป็นจุดที่ทำให้เกิดการตีความที่อาจทำให้เกิดความไม่เข้าใจซึ่งผู้ขนส่งต้องทำการพิสูจน์ว่าตนได้ กระทำให้เป็นไปตามมาตรา 8 วรรคสองรวมทั้งมาตรา 9 ด้วย ผู้ขนส่งจึงหลุดพ้นความรับผิด อีกทั้งเป็นไป ตามวัตถุประสงค์ของหน้าที่ตามมาตรา 8 ในการจะต้องทำให้เรือเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยตั้งแต่เริ่มการ ออกเดินทางจากท่าเรือ เห็นว่าควรแก้ไขบทบัญญัติในมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล

พ.ศ. 2534 เป็นว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเกิดจากการไม่เป็นไปตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 วรรคสองและมาตรา 9 แล้ว”

3) ปัญหาอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเล และ ในประเด็นที่ 3 ในเรื่องการกำหนดปัญหาการฟ้องคดีละเมิด เห็นว่าควรให้แก้ไขกำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีรับขนของทางทะเล สำหรับในประเด็นเรื่องกำหนดอายุความฟ้องร้องคดีตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลที่กำหนดไว้ 1 ปี ให้มีการตกลงขยายอายุความออกไปได้ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 โดยเพิ่มเติมวรรค 2 เป็น “กำหนดอายุความตามวรรคหนึ่งคู่สัญญาอาจตกลงกันให้ขยายออกไปได้ ภายหลังจากความเสียหายแห่งของที่ขนส่งได้เกิดขึ้นแล้ว” เห็นว่าควรให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 ในเรื่องมูลเหตุในการฟ้องคดี โดยให้รวมถึงมูลเหตุที่เกิดจากการกระทำละเมิดด้วย และกำหนดให้อายุความในการฟ้องคดีละเมิดตกอยู่ภายใต้อายุความเดียวกันกับอายุความในการฟ้องร้องทางสัญญาการรับขนของทางทะเล จึงให้ยกเลิกข้อความในมาตรา 46 และให้ใช้ข้อความใหม่ว่า

“ภายใต้บังคับมาตรา 47 และ มาตรา 48 สิทธิเรียกร้องใด ๆ อันเกิดจากการรับขนของทางทะเลไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาการรับขนของทางทะเลหรือละเมิด ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบของนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41(2) ให้เป็นอันขาดอายุความ”

เอกสารอ้างอิง

หนังสือ

กำชัย จงจักรพันธ์ กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 7 (แก้ไขเพิ่มเติม) กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2559.

ชนสร สุทธิบดี. กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2562.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. รับขนของทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 2. (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2541.

อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ. คู่มือศึกษากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษาแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2545).

บทความในวารสาร

ไชยยศ ไชยมั่งคง, พิบูล ภัทโรดม, สมพร ไพลิน. เอกสารทางเรือ พิธีการและอนุสัญญาระหว่างประเทศ.

เอกสารการสอนชุดวิชาการจัดการงานขนส่งสินค้า Cargo Transportation Management, (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช), 2533.

ประมวล จันทร์ชิวะ. ปัญหาบางประการในเรื่องอายุความ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 วารสารการพาณิชย์นาวี: 31.

ไพฑูริติ เอกจริยกร. “ปัญหาความรับผิดชอบของตัวแทนเรือ (ship’s agent) ในการขนส่งระหว่างประเทศ.”

วารสารนิติศาสตร์ 31,3 (กันยายน 2544) : 574-576.

ไพฑูริติ เอกจริยกร. อายุความในคดีรับขนของทางทะเล. วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีที่ 19, ฉบับที่ 2 มิถุนายน 2532, 169

สมพร ไพลิน “พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับ เฮกเรกัล เฮกวิสปูลล์และแฮมเบอร์เกอร์เรกัล” วารสารพาณิชย์นาวี. ปีที่ 11. (มกราคม 2535):21-22

สุทธิพงษ์ ดำนบุญสุด. การขยายอายุความในสัญญารับขนสินค้าทางทะเล. จุลสารการพาณิชย์นาวี ปีที่ 2 ฉบับที่ 9 สิงหาคม 2533:2

วิทยานิพนธ์

กรชนก ยอดกันหา. “ปัญหาอายุความในการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534”

วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2549

สมยศ สันถาวร. ปัญหาความรับผิดชอบของตัวแทนเรือ. วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2546.

เอกสารอื่น ๆ

ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ. การเลือกซื้อบริการขนส่งสินค้าทางทะเล. โครงการตำราเพื่อธุรกิจขนาดย่อม FAMD. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2535.