

### บทที่ 3

#### ปัญหาข้อกฎหมายในสัญญารับขนของทางทะเลที่เกิดขึ้นในประเทศไทย

ปัญหาที่เกิดขึ้นในประเทศไทยนั้นเมื่อพิจารณาเฉพาะในแง่ของข้อกฎหมายพบว่ามีปัญหาต่าง ๆ มากมายหลายอย่างแทบทุกขั้นตอน บ้างก็เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว แต่บรรดาผู้ประกอบการอาชีพเกี่ยวกับธุรกิจพาณิชย์ แต่ยังไม่เคยมีการฟ้องร้องเป็นคดียังโรงศาล บ้างก็เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว และคู่กรณีได้ฟ้องร้องเป็นคดีขึ้นสู่ศาลแล้ว ซึ่งในจำนวนนี้บางครั้งคดีอาจสิ้นสุดอยู่แค่ศาลชั้นต้นหรือชั้นอุทธรณ์ก็ได้ หากคู่กรณีตกลงกันได้และ ไม่มีคู่ความฝ่ายใดยื่นอุทธรณ์หรือฎีกาต่อศาลภายในเวลาที่กฎหมายกำหนด แต่บางคดีก็มีได้ยุติอยู่เพียงเท่านั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่คู่ความทั้งสองฝ่ายต่างก็เห็นว่าเหตุผลข้อต่อสู้ของฝ่ายตนถูกต้อง แม้ศาลชั้นต้นจะพิพากษาแล้วก็ยังต้องการยื่นอุทธรณ์ และฎีกาตามลำดับชั้นต่อไปอีก จนเกิดเป็นคดีที่ต้องสู้กันถึงสามศาล ซึ่งคดีเหล่านี้ได้เกิดขึ้นแล้วในศาลไทยและมีอยู่เป็นจำนวนมากเพียงแต่ต่างเรื่องต่างประเด็นกันไปเท่านั้น

ต่อไปนี้เป็นปัญหาที่ได้เคยเกิดขึ้นจริงในศาลไทยมาแล้ว โดยจะนำคำพิพากษาฎีกาที่ได้เคยตัดสินในเรื่องเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลมาประมวลเข้าด้วยกัน แล้วแยกพิจารณาที่ละปัญหา ดังต่อไปนี้

#### 1. ปัญหาว่าอย่างไรคือการรับขนของทางทะเล

คำพิพากษาฎีกาที่ได้เคยตัดสินในชุดแรก ๆ เกี่ยวกับปัญหานี้มีอยู่ 2 เรื่องที่น่าสนใจ คือ

คำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496

เรือยนต์ "ตรังกานู" บรรทุกปูนซีเมนต์ของโจทก์ จำนวน 1,500 ถุง ออกจากท่า กรุงเทพฯ ไปสู่จุดหมายปลายทางที่จังหวัด สงขลา เมื่อถึงปากน้ำแต่ยังไม่พ้นนอกนอกสันดอน เครื่องยนต์ติดขัดจึงทอดสมอ เรืออยู่ที่หน้าที่ทำการ ไปรษณีย์ปากน้ำจัดการแก้ไขเครื่องยนต์จนใช้งานได้ดีแล้วออกเดินทางต่อไปจนวันรุ่งขึ้นหลังจากเรือได้แล่นผ่านสันดอนไปประมาณ 10 ไมล์เศษ น้ำรั่วเข้าเรือเต็มล้นปากกระวางเรือ เครื่องยนต์ดับ สินค้าและสิ่งของต่าง ๆ ที่บรรทุกอยู่เสียหายจนหมดสิ้น เรือตรังกานูจึงแล่นกลับพร้อมกับพยายามแก้ไขและวิดน้ำก็ไม่ดีขึ้น เพราะถ้าไม่กลับเรือจะจม นายเรือให้สัญญาบอกเหตุเรืออับปาง มีเรืออื่น ๆ มาช่วยถ่ายคนและช่วยลากเรือตรังกานู

มาปล่อยไว้ที่กลางน้ำหน้าที่ทำการไปรษณีย์ปากน้ำ แล้วจ้างเรือเล็กลากเข้าฝั่งและเกยตื้นจมอยู่ที่ ฝั่งป้อมผีเสื้อสมุทร แต่น้ำได้ท่วมเต็มล้นปากกระวางเรือแล้ว อากาศเช่นนี้เรียกว่าอัปปาง คือ เรือ ล้นสภาพที่จะลอยล้าอยู่ต่อไปได้ โจทก์ซึ่งเป็นเจ้าของบุษนิเมนต์ได้ทำสัญญาประกันวินาศภัยสินค้า คือ บุษนิเมนต์ไว้กับจำเลยซึ่งเป็นบริษัทรับประกันภัยซึ่งข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยปรากฏแจ้ง ชัดว่าจำเลยจะยอมรับผิดชอบสำหรับความสูญเสียโดยสิ้นเชิงเฉพาะในกรณีที่เรือต้องสูญเสียทั้งลำเท่านั้น และตามสัญญาประกันภัยนั้นความสูญเสียโดยสิ้นเชิงดังกล่าวจะต้องเนื่องมาจากอันตรายทางทะเล (peril of the seas) ด้วย

โจทก์ต้องการให้จำเลยรับผิดชอบชดใช้เงินตามสัญญาประกันภัย แต่จำเลยไม่ยอมโดย อ้างว่า ความเสียหายของสินค้ามิใช่เกิดจากอันตรายทางทะเลแต่เกิดจากความชำรุดทรุดโทรม ตามธรรมดาของการใช้เรือ (ordinary wear and tear)

ศาลฎีกาตัดสินว่าจำเลยเอาความเสียหาย หรือความวินาศของเรือกับความวินาศของ บุษนิเมนต์อันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยไปปะปนกัน พร้อมทั้งสืบศาลฎีกาได้รับข้อเท็จจริงกรณีนี้ว่า เป็นการรับขนของทางทะเล และเมื่อกฎหมายทะเลของไทยยังไม่มีเป็นลายลักษณ์อักษร ทั้งจารีต ประเพณีก็ไม่ปรากฏ จึงวินิจฉัยคดีตามหลักกฎหมายทั่วไปโดยเทียบเคียงกฎหมายอังกฤษ ซึ่งได้แก่ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 55 ประกอบกับคำพิพากษาในคดีต่าง ๆ ของศาล อังกฤษในเรื่องทำนองเดียวกันนี้ โดยเทียบเคียงกับ พ.พ. มาตรา 879 วรรค 2 ที่ว่า "ผู้รับ ประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความวินาศอันเป็นผลโดยตรงมาแต่ความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่ เอาประกันภัยเว้นแต่ตกลงเป็นอย่างอื่น" หมายความว่า ถ้าเรือเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย แล้วผ้า ไบเรือหรือสายสมอเรือหลุดอันเป็นธรรมดาแห่งการใช้แล้ว จำเลยจึงจะไม่ต้องรับผิดชอบ แต่กรณีนี้ วัตถุที่เอาประกันภัยนั้น เป็นสินค้าที่บรรจุในเรือ คือ บุษนิเมนต์แล้วการที่บุษนิเมนต์เสียหายก็มีได้ เกิดจากตัวบุษนิเมนต์เอง ดังนั้นจะไปยกเอาความไม่สมประกอบของเรือมาอ้างให้ไม่ต้องรับผิดชอบใน ความวินาศของบุษนิเมนต์ไม่ได้ ตัดสินให้โจทก์ชนะ

ประเด็นที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับปัญหาที่กำลังพิจารณากันอยู่นี้คือ ศาลไทยใช้หลักกฎหมาย ทะเลมาบังคับกับสัญญาประกันภัยสำหรับการขนส่งของจากกรุงเทพฯ ไปสงขลา

หลังจากที่ศาลฎีกาได้ตัดสินคดีข้างต้นนี้ไว้เมื่อปี พ.ศ. 2496 แล้ว 2 ปี ต่อมาได้มีคำ พิพากษาศาลฎีกาอีกเรื่องหนึ่ง คือ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2498

รถยนต์ "ยอตะเล" ของจำเลยซึ่งเป็นผู้รับขนส่งของเพื่อบำเพ็ญกิจการค้าปกติ ได้ชนเบียร์ตราสิงห์ใหญ่ 29 หีบ ตราบุญแจ 10 หีบ ตราเสือเล็ก 12 หีบ รวม 51 หีบ จาก กรุงเทพฯ ไปให้ผู้มีชื่อที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยโจทก์ซึ่งเป็นผู้ส่งสินค้าได้ตกลงจ้างบริษัทจำเลย ซึ่งประกอบกิจการค้าขายทางรับขนส่งให้เป็นผู้ขนส่ง จำเลยได้รับมอบเบียร์จากโจทก์ไว้ถูกต้อง เรียบร้อยแล้ว แต่ปรากฏว่าขณะที่เรือ "ยอตะเล" กำลังแล่นอยู่ที่ปากน้ำเจ้าพระยาจะออกสู่ ทะเลได้ชนกันกับเรือรบแม่กลองที่แล่นมาเป็นเหตุให้เรือ "ยอตะเล" จมลง เบียร์ของโจทก์ สูญหายไป 34 หีบ และอาการสแตมปัสสุราซึ่งปิดไว้ที่ขวดเบียร์หลุดหาย

โจทก์เรียกร้องให้จำเลยในฐานะผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้า

จำเลยต่อสู้ไว้หลายประเด็นด้วยกันเช่น สู้ว่าคดีขาดอายุความแล้วเพราะเกิน 6 เดือน ตาม พรบ. เติมน้ำมันน้ำไทย พ.ศ. 2456 สู้ว่าการที่เรือของตนจมเป็นเพราะความประมาท เลินเล่อของเรือรบแม่กลอง สู้ว่าไม่มีข้อตกลงระหว่างกันว่าจำเลยไม่ต้องรับผิดชอบของสูญหาย และข้อที่จำเลยต่อสู้ไว้ในชั้นฎีกา คือ กรณีนี้เป็นภาระขนส่งของทางทะเลตาม พ.พ. มาตรา 609 ซึ่งให้บังคับตามกฎหมายทะเล ดังนั้นโจทก์จะต้องนำสืบถึงกฎหมายทะเลโดยผู้เชี่ยวชาญ ในเมื่อคดีนี้โจทก์มิได้สืบไว้โจทก์ก็ต้องแพ้ ซึ่งข้ออ้างของจำเลยในประการหลังสุดนี้คือ ปัญหาที่กำลังพิจารณา อยู่ ศาลฎีกาในคดีนี้ตัดสินว่า การรับขนส่งของทางเรือจากกรุงเทพฯ ถึงสุราษฎร์ธานีเป็นการรับขนส่ง ตามชายฝั่งของอ่าวไทยในน่านน้ำไทย ไม่เป็นการรับขนส่งของทางทะเล จะถือว่าเป็นการรับขนส่งของ ทางทะเลซึ่งจะต้องใช้กฎหมายทะเลไม่ได้ แต่จะต้องอยู่ในบังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและ พาณิชย

จากคำพิพากษาศาลฎีกาทั้งสองเรื่องทำให้เห็นว่าปัญหาที่ว่าอย่างไรเป็นการรับขนส่งของทาง ทะเลที่จะใช้กฎหมายทะเลบังคับ และอย่างไรไม่ใช่ได้เป็นปัญหาที่มีข้อโต้เถียงกันขึ้นมาจนถึงศาล ฎีกา ซึ่งแม้ว่าปัญหานี้ อาจไม่เกิดขึ้นบ่อยในปัจจุบัน แต่ก็ไม่ใช่เป็นเรื่องที่ควรมองข้ามไป เพราะใน ทางวิชาการแล้วยังอาจมีข้อถกเถียงในเชิงกฎหมายกันอยู่

## 2. ปัญหาว่าจะนำกฎหมายใดมาใช้บังคับกับข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล

เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวีใช้บังคับเป็นการเฉพาะ อีกทั้งประเทศไทยก็ไม่ได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาฉบับใดเลย ซึ่งตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 134 ได้บัญญัติว่าศาลจะปฏิเสธไม่ยอมพิจารณาหรือมีคำสั่งชี้ขาดโดยอ้างว่าไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่คดีไม่ได้ ประกอบกับบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 ได้บัญญัติไว้ถึงกรณีเมื่อไม่มีบทกฎหมายเอาไว้ว่าให้ใช้คลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น เมื่อไม่มีคลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นก็ให้ใช้หลักกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง ถ้าไม่มีหลักกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งก็ให้ใช้หลักกฎหมายทั่วไปมาปรับ ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของศาลที่จะใช้ดุลยพินิจในการหากฎหมายมาปรับแก้คดีให้ได้ แต่ทางปฏิบัติเท่าที่ผ่านมาศาลทั้งหลายต่างก็มีแนวความคิดเห็นในเรื่องนี้แตกต่างกันออกไป ซึ่งจากสภาพที่เกิดขึ้นพอจะสรุปได้ว่าตามความเห็นส่วนใหญ่แล้ว เห็นต้องกันว่าจะต้องใช้ พ.พ. มาตรา 4 มาจับเสียก่อน คงมีความเห็นส่วนน้อยเท่าเห็นที่เห็นว่าไม่ต้องใช้ พ.พ. มาตรา 4 เลย แต่ถึงกระนั้นก็ตามในบรรดาความเห็นส่วนใหญ่เองก็ยังมีมาเห็นแตกต่างกันอีกในข้อที่ว่า ในที่สุดแล้วจะใช้คลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น บทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง หรือหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับ

แนวความเห็นดังกล่าวแยกออกเป็น 4 แนว ดังนี้

### 2.1 ความเห็นที่ 1 : เห็นว่าควรใช้จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น

ความเห็นนี้เห็นว่า การขนส่งค้าระหว่างประเทศทางทะเล ไม่ว่าจะจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ หรือจากต่างประเทศเข้ามายังประเทศไทยนั้นมิได้เป็นระยะเวลาช้านานแล้วตั้งแต่สมัยสุโขทัยเป็นต้นมาจนถึงปัจจุบันจะมีกฎเกณฑ์ และระเบียบปฏิบัติระหว่างเรือซึ่งในระยะต้น ๆ ส่วนใหญ่จะเป็น เรือต่างประเทศที่เข้ามารับจ้างบรรทุกสินค้ากับพ่อค้าในประเทศไทยที่ใช้บริการ เรือดังกล่าวเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง และผู้ส่งสินค้าที่ต้องปฏิบัติต่อกัน กฎเกณฑ์และระเบียบดังกล่าวนี้แม้ผู้ขนส่งจะเป็นฝ่ายกำหนดขึ้นเป็นส่วนใหญ่โดยอ้างว่าเป็นหลักเกณฑ์สากลที่ใช้กันทั่วไปในการค้าและการขนส่งของทางทะเล และแม้ว่าจะ เป็นกฎเกณฑ์ที่ฝ่ายผู้ส่งสินค้ามีความรู้สึกว่าเป็นฝ่ายเสียเปรียบก็ตาม เช่น ข้อที่ผู้ขนส่งมีข้อยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายสูญหายที่เกิดแก่ของที่ตนรับขนหลายประการ แต่ถึงกระนั้นผู้ส่งสินค้าก็ยังยินยอมและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์

เช่นว่านั้น โดยยอมรับรู้ถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและผู้ส่งสินค้าว่ามีอยู่เช่นนั้น บรรดาบุคคลผู้ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นเอกชน เช่น ผู้รับตราส่ง หรือหน่วยงานของรัฐ เช่น การท่าเรือแห่งประเทศไทย ก็ยอมรับรู้ถึงสิทธิหน้าที่ที่ตลอดจนความรับผิดชอบดังกล่าวของผู้ส่งผู้รับขนส่งของทางทะเลและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์เหล่านั้นเป็นลำดับมานับตั้งแต่ปลายสมัยรัชกาล ที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งหลักเกณฑ์เหล่านี้ก็ยังคงยึดถือปฏิบัติ และใช้บังคับกันมาจนถึงปัจจุบันซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้เป็นหลักเกณฑ์ที่ไม่ต่างไปจากหลักสากลเท่าใดนัก (กมล สหิเกศตริน 2528 : 68 - 71) และเมื่อหลักเกณฑ์เหล่านี้ได้ยึดถือเป็นหลักปฏิบัติในระหว่างผู้ขนส่ง และผู้ส่งสินค้ารวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องติดต่อกันมาเป็นเวลาช้านาน ก็ย่อมถือได้ว่าหลักเกณฑ์เหล่านี้เป็นกฎหมาย โดยเป็น "กฎหมายจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น" ซึ่งกฎหมายจารีตประเพณีนี้ก็เป็นกฎหมายของบ้านเมืองและใช้บังคับกันได้เช่นเดียวกับกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษร โดยไม่จำเป็นต้องนำมาบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรเสียก่อนแต่อย่างใด การที่ศาลอ้างว่าเรื่องรับขนส่งของทางทะเลยังไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะจึงไม่จริง เพราะหลักเกณฑ์ในเรื่องการรับขนส่งของทางทะเลที่ใช้บังคับกันในประเทศไทยนั้น มีอยู่และใช้บังคับกันมาเป็นเวลาช้านานเพียงแต่อยู่ในรูปของกฎหมายจารีตประเพณีที่ยังมิได้นำมาบัญญัติเป็นลายลักษณ์อักษรเท่านั้น ดังนั้นเมื่อมีกฎหมายเฉพาะเรื่องในการรับขนส่งของทางทะเลอยู่แล้วแม้จะอยู่ในรูปของกฎหมายจารีตประเพณี ก็เป็นหน้าที่โดยตรงของผู้ใช้กฎหมายที่จะต้องเป็นผู้นำเอากฎหมายที่มีอยู่นี้มาใช้ปรับแก้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการรับขนส่งของทางทะเล ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ผู้ใช้กฎหมายจะถือเอาการที่ยังไม่มีการนำกฎหมายจารีตประเพณีมาบัญญัติขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรมาอ้างว่ายังไม่มีการนำกฎหมายในเรื่องนี้ในประเทศไทยแล้วเลย นำเอาบทบัญญัติในเรื่องการรับขนส่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับแก่การรับขนส่งของทางทะเลในฐานะที่เป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง หรือหลักกฎหมายทั่วไปตามมาตรา 4 ไม่ได้ เพราะการขนส่งทางทะเลมีลักษณะพิเศษแตกต่างไปจากการขนส่งทางบกหรือทางลำนํ้าภายในประเทศ กล่าวคือ การขนส่งของทางทะเลมีองค์ประกอบทางแนวความคิดที่เป็นระหว่างประเทศ (international elements) อีกทั้งการขนส่งของทางทะเลก็ยังจะต้องเผชิญกับภัยอันตรายในท้องทะเลที่อาจเกิดขึ้นแก่เรือหรือสินค้าที่บรรทุกบนเรือได้ทุกขณะ ภัยอันตรายดังกล่าวจะเกิดขึ้นเมื่อใด ไม่มีใครทราบล่วงหน้า ด้วยเหตุนี้ทำให้ต้องมีหลักเกณฑ์ในเรื่องหน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งของผู้ขนส่งทางทะเลแตกต่างไปจากหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งของทางบกภายในประเทศ ดังนั้นการที่ศาลนำบทบัญญัติของการขนส่งทางบกมาปรับใช้กับกรณีของการขนส่งของทางทะเลนั้นย่อมมีผลทำให้สิทธิหน้าที่ที่ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งผู้รับขนส่งของทางทะเลถูกกระทบกระเทือนมากที่สุด นอกจากนั้นบทบัญญัติในเรื่องการรับขนส่งของภายใน

ประเทศก็ไม่อาจถือได้ว่าเป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งที่จะนำมาใช้กับการรับขนของทางทะเล ตามที่ศาลได้ตัดสินไว้ (ดูคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 784/2502) เพราะเหตุว่าสภาพของการขนส่งก็ดี หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่งของทางทะเลก็ดี แตกต่างกับการขนส่งทางบกอย่างมากจน ไม่อาจนำมาใช้บังคับแทนกันในฐานะที่เป็นกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งได้ จะเห็นได้จากข้อที่ว่าแม้ แต่ผู้บัญญัติกฎหมายใน พ.พ.มาตรา 609 วรรค 2 เองก็ยังตระหนักดีในข้อนี้ถึงได้ให้บัญญัติไว้ใน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เอาไว้ตั้งแต่เริ่มใช้ประมวลดังกล่าวเมื่อ 1 เมษายน 2472 ว่า "รับขนของทางทะเลท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" (กมล สนิทเกษตวิน 2528 : 73)

สรุปว่าความเห็นนี้เห็นว่าประเทศไทยมี "จารีตประเพณีท้องถิ่นของตนเอง" อยู่ ไม่ใช่ ไม่มีและเมื่อมีจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นอยู่เช่นนี้แล้ว ในการใช้ พ.พ.มาตรา 4 ศาลข้อที่จะ นิจารณาถึงจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นก่อนเป็นอันดับแรก กล่าวคือต้องนำจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ที่มีอยู่แล้วนั้นมาใช้บังคับก่อนหลักกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งและหลักกฎหมายทั่วไป และจะบังคับตาม หลักกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งและหลักกฎหมายทั่วไปได้ก็ต่อเมื่อเป็นเรื่องที่ไม่มีจารีตประเพณีเช่น ว่านั้นเสียก่อน

## 2.2 ความเห็นที่ 2 : เห็นว่าควรใช้บทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง

แนวความคิดนี้เป็นแนวทางที่ศาลไทยในช่วง 20 ปีหลังนี้ได้ยึดถือในการนำเอากฎหมาย ใกล้เคียงอย่างยิ่ง ซึ่งได้แก่บทบัญญัติใน พ.พ. ลักษณะ 8 เรื่องรับขนมาปรับแก้คดีมาโดยตลอด โดยจะยกวันเฉพาะในเรื่องอายุความเท่านั้นที่ศาลไม่นำหลักกฎหมายเรื่องรับขนในมาตรา 624 มาใช้ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 50/2501 ซึ่งนำ มาตรา 616 และ 627 มาใช้ คำ พิพากษาศาลฎีกาที่ 1556/2509 ซึ่งนำ มาตรา 627 มาใช้ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1583/2511 ซึ่งนำ มาตรา 616 มาใช้ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 447/2521 ซึ่งนำ มาตรา 625 และ 626 มาใช้ คำพิ พากษาศาลฎีกาที่ 848/2521 ซึ่งนำ มาตรา 618 มาใช้ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1984/2522 ซึ่งนำมาตรา 617 และ 618 มาใช้ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2570/2523 ซึ่งนำ มาตรา 612, 613, 617 และ 618 มาใช้ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 871/2525 ซึ่งนำ มาตรา 618 มาใช้ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1107/2525 ซึ่งนำ มาตรา 625 มาใช้ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1284/2526 ซึ่งนำ มาตรา 616 และ 625 มาใช้ และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1511/2526 ซึ่งนำ มาตรา 618 มาใช้ เป็นต้น

คำพิพากษาศาลฎีกากลุ่มที่นำ ปพพ. มาตรา 616 มาปรับใช้กับข้อเท็จจริงที่เป็นการรับ  
 ขนของทางทะเล ได้แก่ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 50/2501 ซึ่งเป็นกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่ได้รับสินค้าที่ขน  
 ส่ง เพราะสินค้าสูญหายไประหว่างทางจากกรุงเทพไปฮ่องกง ศาลชั้นต้นเห็นว่าตาม ปพพ. มาตรา  
 616 นั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนแล้วสูญหาย หรือบุบสลาย เว้น  
 แต่จะพิสูจน์ได้ว่า การนั้น ๆ เกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง  
 ซึ่งศาลฎีกาก็ได้พิพากษายืนตามศาลชั้นต้นในประเด็นนี้ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1284/2526 ซึ่งเป็นการ  
 ขนส่งสินค้าจากกรุงเทพไปยังออสเตรเลีย แต่ต่อมาปรากฏว่าสินค้าได้สูญหายไปบางส่วน ศาลฎีกา  
 ปรับข้อเท็จจริงเข้ากับ ปพพ. มาตรา 616 คือ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในการที่สินค้าสูญหายไปบางส่วนนั้น  
 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2501/2526 ซึ่งเป็นกรณีขนสินค้าจากประเทศกัวเตมาลา มายังประเทศไทย  
 ปรากฏว่าเกิดไฟไหม้สินค้าเสียหาย ศาลฎีกายืนตามศาลชั้นต้นที่ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบตาม ปพพ.  
 มาตรา 616 ซึ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

คำพิพากษาศาลฎีกากลุ่มที่นำ ปพพ. มาตรา 617 มาปรับใช้กับการรับขนของทางทะเล  
 ได้แก่ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1984/2522 ซึ่งเป็นกรณีขนส่งกุ้งแช่เย็นจากจังหวัดตราด ไปยังท่าเรือ  
 สัตหีบเพื่อนำลงเรือส่งไปต่างประเทศ เป็นกรณีของการขนส่งหลายทอด ศาลปรับใช้ ปพพ. มาตรา  
 617 ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหายหรือบุบสลาย หรือส่งชกช้า อันเกิดแต่ความผิดของ  
 ผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้น ไปอีกทอดหนึ่ง จะนั้นแม้จำเลยที่ 1 จะเป็นผู้  
 ขนส่งทางทะเล แต่การที่จำเลยที่ 1 มอบหมายให้จำเลยที่ 2 ทำการขนส่งทางบกในช่วงระยะ  
 ทางจาก จังหวัดตราด มายังท่าเรือสัตหีบ ย่อมถือได้ว่าอยู่ในความหมายของ ปพพ. มาตรา 617  
 ดังกล่าว คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2570/2523 เป็นกรณีที่จำเลยที่ 1 ดำเนินกิจการขนส่งสินค้าทาง  
 ทะเลโดยเรือเดินทะเล มารับตู้ลำเลียงอันบรรจุสินค้าแล้ว ณ ท่าเรือสัตหีบ แต่จำเลยที่ 2 คือ  
 องค์การ ร.ส.พ. เป็นผู้ผูกขาดการขนส่งสินค้าเข้าไปในบริเวณท่าเรือ ตลอดจนการให้บริการด้าน  
 การท่าเรือ จำเลยที่ 1 จึงจ้างจำเลยที่ 2 ให้ทำการลากจูงตู้ลำเลียงของจำเลยที่ 1 ไปบรรจุ  
 สินค้าจากกรุงเทพ และลากจูงไปยังท่าเรือสัตหีบเพื่อส่งไปยังฮ่องกง โดยจำเลยที่ 1 ตกลงกับผู้  
 ส่งสินค้าว่าตนจะรับขนส่งของทั้งในช่วงทางบกและทางทะเล สินค้าถูกคนร้ายลักไปในระหว่างที่  
 พนักงานของจำเลยที่ 1 ลากจูงตู้ลำเลียง ศาลตัดสินว่าจำเลยที่ 1 ยังต้องรับผิดชอบในการที่สินค้าสูญ  
 หาย ทั้งนี้เพราะถือว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งช่วงการขนส่งทางบกด้วย โดยศาลฎีกาให้เหตุผลว่า  
 ในการรับขนส่งสินค้าซึ่งแบ่งการขนส่งออกได้เป็นทอด ๆ นั้น การจ้างให้ผู้อื่นทำการขนส่งแทน  
 ในทอดใดทอดหนึ่ง โดยให้ผู้อื่นไปรับค่าจ้างจากผู้จ้างได้โดยตรงนั้น ไม่ทำให้ผู้รับขนนั้นความรับผิด  
 สำหรับการขนส่งทอด ๆ นั้นไปได้ ทั้งนี้ตาม ปพพ. มาตรา 617 และ 618

คำพิพากษาศาลฎีกากลุ่มที่นำ ปพพ. มาตรา 618 มาปรับใช้ได้แก่ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 848/2521 เป็นกรณีขนส่งสินค้าทางเรือจากญี่ปุ่นให้แก่ผู้รับในประเทศไทย เมื่อเรือมาถึงประเทศไทย จำเลยเป็นผู้ขนส่งสินค้าจากเรือใหญ่ไปเก็บที่คลังสินค้าของการท่าเรือ แล้วออกไปรับของให้ผู้รับไปรับของได้ ของหายขณะเรือจอดที่ปากน้ำสมุทรปราการ ศาลฎีกาเห็นว่าการขนส่งสินค้านี้เป็นการขนส่งหลายทอด ซึ่ง ปพพ. มาตรา 618 บัญญัติว่า "ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บอบสลาย หรือส่งช้ำ" จำเลยก็เป็นผู้ขนส่งคนหนึ่งในการขนส่งหลายทอด ฉะนั้นเมื่อมีการสูญหายในสินค้านี้ดังกล่าว จำเลยจึงต้องร่วมรับผิดชอบในการสูญหายนั้นด้วย ส่วนคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2570/2523 ซึ่งเป็นกรณีรับขนหลายทอดตาม ปพพ. มาตรา 617 ตามข้อเท็จจริงที่ได้พิจารณาในย่อหน้าที่ผ่านมาแล้ว ในประเด็นของ ปพพ. มาตรา 618 ศาลฎีกาได้ตัดสินไว้ว่าการกระทำของจำเลยที่ 2 ถือได้ว่าเป็นผู้ขนส่งคนหนึ่ง ตามมาตรา 618 แล้ว และมาตรา 618 ก็มีได้บัญญัติว่าต้องเป็นการร่วมกันทำการขนส่ง ดังนั้นการที่จะถือว่าจำเลยที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ร่วมทำการขนส่งกับจำเลยที่ 1 หรือไม่จึงไม่เป็นปัญหา โดยศาลฎีกาได้ให้เหตุผลว่า การที่ศาลวินิจฉัยให้จำเลยที่ 2 ร่วมรับผิดชอบนั้นก็โดยอาศัย ปพพ. มาตรา 618 ซึ่งบัญญัติว่า "ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บอบสลาย หรือส่งช้ำ" และกฎหมายดังกล่าวก็มีได้บัญญัติว่าต้องเป็นการร่วมกันทำการขนส่ง นอกจากนั้นข้อที่ว่าไม่ได้ความชัดว่าสินค้าหายไปในช่วงที่อยู่ในความรับผิดชอบของจำเลยที่ 1 หรือ ที่ 2 กันนั้นก็ไม่ใช่ข้อขัดข้องที่จะบังคับตามมาตรา 618 อีกเช่นกัน คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 871/2525 เป็นกรณีเมื่อเรือเดินทะเลของบริษัทต่างประเทศมาถึงกรุงเทพแล้ว จำเลยจะเป็นผู้จัดการหาคนหรือเครื่องมือขนถ่ายสินค้าออกจากเรือเดินทะเลนำไปที่หน้าท่าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย แจ้งความในหนังสือพิมพ์ให้ผู้รับตราส่งทราบ ออกไปปล่อยสินค้าให้ผู้รับตราส่ง เมื่อผู้รับตราส่งนำใบตราส่งมาแลก ซึ่งศาลฎีกาเห็นว่าเป็นวิธีการของการรับขนส่งตาม ปพพ. มาตรา 615 และมาตรา 622 การดำเนินงานในการขนส่งสินค้านี้รับช่วงปฏิบัติกันเป็นทอด ๆ จนสินค้าถึงผู้รับตราส่ง จึงถือได้ว่ามีลักษณะร่วมกันในการขนส่งสินค้า และเป็นการขนส่งหลายทอดโดยจำเลยเป็นผู้ขนส่งทอดสุดท้าย จำเลยจึงต้องร่วมรับผิดชอบในการสูญหายหรือบอบสลายของสินค้าที่ขนส่งตาม ปพพ. มาตรา 618 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1511/2526 ซึ่งเป็นกรณีที่มีการขนส่งสินค้าจากประเทศบราซิลมายังประเทศไทยโดยผ่านประเทศสิงคโปร์ เมื่อสินค้ามาถึงประเทศไทย จำเลยที่ 2 จะแจ้งกำหนดการมาถึงของสินค้าให้เจ้าของสินค้าทราบ เป็นผู้จัดการให้เรือที่บรรทุกสินค้าเข้าเทียบท่าการท่าเรือแห่งประเทศไทย จัดการหาผู้ขนสินค้าลงจาก เรือ นำเข้า ไปเก็บไว้ในโกดังสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และออกไปส่งมอบสินค้าให้จำเลยที่ 1 ผู้รับตราส่ง จำเลยที่ 1 จะต้องโอนสินค้าให้ห้าง ศ. จึงจะไปเบิกสินค้าจากโกดังของการท่าเรือได้ ศาลฎีกาเห็นว่าการขนส่งสินค้านี้เป็นการขนส่งหลายทอด การที่จำเลยที่สองร่วมกันเข้ามาเกี่ยว



ข้อกับการขนส่งสินค้าดังกล่าว เป็นเรื่องวิธีดำเนินการค้าอันทำให้ได้รับบำเหน็จทางการค้าตามปกติของตน จึงเป็นการดำเนินงานในลักษณะร่วมกันขนส่งสินค้า และเป็นภาระขนส่งหลายทอดตามวิธีการขนส่งทางทะเล เมื่อเป็นภาระที่มีการร่วมกันขนส่งสินค้าหลายทอด และสินค้าเกิดเสียหาย เช่นนี้ จำเลยทั้งสองซึ่งเป็นผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบร่วมกันตาม ปพพ. มาตรา 618

คำพิพากษาศาลฎีกากลุ่มที่นำ ปพพ. มาตรา 625 มาปรับใช้ได้แก่ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 447/2521 ซึ่งเป็นเรื่องขนส่งสินค้าจากประเทศไทยเพื่อไปส่งยังประเทศสหรัฐอเมริกา แต่เมื่อสินค้าไปถึงท่าเรือปลายทาง ผู้ขนส่งได้มอบสินค้าให้แก่บุคคลซึ่งมิใช่ผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่ง ปัญหาอยู่ที่ว่าโจทก์มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้หรือไม่ และค่าเสียหายมีจำนวนเท่าใด เพราะจำเลยฎีกาว่าตามใบตราส่งได้ระบุเงื่อนไขไว้ว่าผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกิด 10,000 บาท ซึ่งจำเลยมิได้นำสืบในข้อนี้ไว้ แต่ศาลเห็นว่าถึงจะได้นำสืบไว้ก็เป็นโมฆะ เพราะโจทก์มิได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการจำกัดความรับผิดเช่นนั้น ตาม ปพพ. มาตรา 625 จำเลยจึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์เท่าราคาสินค้า คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1107/2525 ซึ่งจำเลยในคดีเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง ทำสัญญากับโจทก์รับขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศคูเวต โดยเรือจะมารับสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ แต่ระหว่างที่เรือเดินทางจากอินเดียจะมากกรุงเทพฯ นั้น เครื่องยนต์เกิดชำรุดเสียหายไม่สามารถเดินทางมารับสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ทันกำหนด จึงแจ้งเหตุชัดชัดขอให้โจทก์ทราบ โจทก์ฎีกาว่าการที่เครื่องยนต์เสียไม่ใช่เหตุสุดวิสัยและไม่ใช่พฤติการณ์ซึ่งลูกหนี้ไม่ต้องรับผิดชอบตาม ปพพ. มาตรา 219 แต่เป็นความประมาทเลินเล่อของลูกหนี้ที่ไม่บำรุงรักษาเรือให้อยู่ในสภาพดี จึงเป็นความผิดของลูกหนี้ ศาลฎีกาเห็นว่า การชำระหนี้อันเกิดจากสัญญารับขนของนี้กฎหมายไม่ได้ห้ามมิให้ทำความตกลงล่วงหน้ายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในการชำระหนี้ของลูกหนี้แต่ประการใด คงมีข้อจำกัดตาม ปพพ. มาตรา 373 เพียงว่า "ความตกลงทำไว้ล่วงหน้าเป็นข้อความยกเว้นมิให้ลูกหนี้ต้องรับผิดเพื่อกลฉ้อฉล หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนเท่านั้น ท่านว่าเป็นโมฆะ" และมาตรา 625 จำกัดว่า "ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น" ด้วยเหตุนี้จึงนำมาตรา 219 อันเป็นบทบัญญัติถึงกรณีที่คุณสัญญาไม่ได้ทำความตกลงล่วงหน้าไว้ในการชำระหนี้ตามที่โจทก์ฎีกาขึ้นมาปรับแก้คดีนี้ไม่ได้ สัญญารับขนของข้อ 9 ซึ่งตัวแทนของโจทก์ได้ลงลายมือชื่อแสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้งมีข้อความว่า "การสำรองที่ว่างบนเรือ ขึ้นอยู่กับเหตุสุดวิสัยและการที่เรือมาถึงท่าอย่างปลอดภัย" ความข้อนี้มีความหมายว่า ถ้าหากเรือล่าที่ระบุไว้ไม่สามารถรับขนส่งสินค้าของโจทก์เนื่องด้วยเหตุสุดวิสัยก็ดี ไม่มาถึงท่าเรือกรุงเทพฯ อย่างปลอดภัยก็ดี ผู้รับขนไม่ต้องรับผิด สัญญารับขนข้อ 9 มีผลใช้บังคับได้ เมื่อเรือไม่อาจ

มาถึงท่าเรือกรุงเทพได้อย่างปลอดภัยตามเวลาที่กำหนดไว้ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนของ โดยไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยว่าเป็นเหตุสุดวิสัยหรือไม่ คำพิพากษาฎีกาที่ 1284/2521 ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยข้อกฎหมายไว้ว่าที่จำเลยฎีกาว่าในสัญญารับขนข้อ 21 ได้ระบุจำนวนเงินที่ผู้รับขนจะต้องรับผิดชอบไว้ไม่เกิน 100 ปอนด์สเตอร์ลิงต่อ 1 หีบห่อหรือต่อหน่วยเท่ากับจำเลยยกข้อต่อสู้ว่า ผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น ตามพพ. มาตรา 625 อย่างไรก็ตามศาลยังเห็นว่าใบตราส่งซึ่งเป็นตราสารแสดงว่าผู้รับขนได้รับสินค้าจากเจ้าของสินค้าไว้แล้วนั้นฉบับเป็นภาษาอังกฤษไว้ทั้งด้านหน้าและด้านหลัง โดยเฉพาะด้านหลังซึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งนั้นมีข้อความละเอียดถึง 41 ข้อ ซึ่งมองด้วยตาเปล่าแล้วเกือบจะอ่านไม่ออก ทั้งเอกสารนี้ก็ไม่มีการแปลภาษาไทยแนบอยู่ด้วย ถ้าผู้มาติดต่อกับจำเลยไม่รู้ภาษาอังกฤษ หรือรู้แต่ไม่เพียงพอที่จะเข้าใจความหมายได้ เลยมามีข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดประการใดบ้าง นอกจากนั้นการที่ผู้ส่งยอมรับใบตราส่งดังกล่าว เพื่อเป็นหลักประกันไปขอรับเงินค่าสินค้าจากธนาคาร ยังไม่เพียงพอที่จะถือว่าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ระบุไว้ในใบตราส่งจึงเป็นโมฆะตามพพ. มาตรา 625

คำพิพากษาฎีกากลุ่มที่นำ พพ. มาตรา 627 มาปรับใช้ ได้แก่ คำพิพากษาฎีกาที่ 50/2501 ซึ่งศาลฎีกาตัดสินว่ากรณีผู้รับตราส่งไม่ได้รับสินค้าที่ขนส่ง เพราะสินค้านัดส่งดังกล่าวได้สูญหายไประหว่างทาง ผู้รับตราส่งจึงไม่ใช่ผู้เสียหาย เพราะไม่ใช่เจ้าของจึงไม่มีเหตุอย่างใดที่จะเรียกร้องจากผู้ขนส่ง โจทก์ซึ่งเป็นผู้ส่งของต่างหากที่เป็นผู้เสียหาย โจทก์จึงมีสิทธิฟ้องเรียกราคาของนั้นจากจำเลยในฐานะที่เป็นผู้ขนส่งได้ และคำพิพากษาฎีกาที่ 1556/2509 ซึ่งเป็นกรณีที่สัญญารับขนสินค้าได้ทำขึ้นระหว่างบริษัทในต่างประเทศกับบริษัทจำเลย โดยโจทก์เป็นผู้รับตราส่งเมื่อสินค้ามาถึงประเทศไทยแล้ว และโจทก์ผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว โจทก์ย่อมมีสิทธิฟ้องจำเลยให้รับผิดชอบเกี่ยวกับสัญญารับขนสินค้าในฐานะที่จำเลยเป็นผู้รับขนส่งได้ตาม พพ. มาตรา 627

สำหรับคำพิพากษาฎีกากลุ่มที่นำ พพ. มาตรา 164 มาปรับใช้กับเรื่องอายุความในกรณีรับขนของทางทะเลโดยมิได้นำ พพ. มาตรา 624 มาปรับ ได้แก่ คำพิพากษาฎีกาที่ 1583/2511 ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยประเด็นเรื่องอายุความไว้ว่า คดีนี้เป็นเรื่องการรับขนของจากประเทศเดนมาร์กและประเทศนอร์เวย์มายังประเทศไทย แม้ของจะมาถึงประเทศไทยแล้วก็ยังเป็นสัญญาในการรับขนของทางทะเล ซึ่งตาม พพ. มาตรา 609 วรรคท้าย ได้บัญญัติไว้ว่า "รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" แต่ในปัจจุบันนี้กฎหมายและกฎข้อบังคับของประเทศไทย ว่าด้วยการรับขนของทางทะเลยังไม่มี ส่วน พพ. มาตรา 624 ที่จำเลยได้

ให้การต่อสู้ไว้ และฎีกาชี้เมานั้นไม่ใช่กฎหมายว่าด้วยการรับชนของทางทะเล และสำหรับเรื่องอายุความนั้นก็ไม่มี ปพพ. มาตรา 164 บัญญัติอยู่แล้วว่า "อันอายุความนั้น ถ้าไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นท่านให้มีกำหนดสิบปี" ฉะนั้นอายุความฟ้องร้องในคดีนี้จึงต้องใช้กำหนด 10 ปี ตาม ปพพ. มาตรา 164 จะนำ ปพพ. มาตรา 624 ที่จำเลยฎีกาชี้เมานั้นมาใช้บังคับแก่คดีนี้หาได้ไม่ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1295/2516 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่าที่จำเลยฎีกาว่าฟ้องของโจทก์ขาดอายุความ เพราะฟ้องเกินกว่า 1 ปี ตาม ปพพ. มาตรา 624 นั้น ศาลฎีกาเห็นว่าข้อพิพาทในคดีนี้เป็นกรณีของการรับชนของจากประเทศไทยไปยังประเทศฟิลิปปินส์โดยทางเรือซึ่งเป็นสัญญาในการรับชนของทางทะเลซึ่ง ปพพ. มาตรา 609 วรรคสุดท้ายได้บัญญัติไว้ว่า "รับชนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" แต่ในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายและกฎข้อบังคับดังกล่าว ส่วน ปพพ. มาตรา 624 ที่จำเลยอ้างมาในฎีกานั้นก็มีใช้กฎหมายว่าด้วยการรับชนของทางทะเล ดังนั้นอายุความฟ้องร้องในคดีนี้จึงต้องใช้กำหนด 10 ปี ตาม ปพพ. มาตรา 164 ทั้งนี้ตามนัยคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1583/2511 ฉะนั้นฟ้องของโจทก์ในคดีนี้จึงยังไม่ขาดอายุความ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 447/2521 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยประเด็นที่ว่าคดีโจทก์ขาดอายุความหรือไม่ ศาลฎีกาเห็นว่ากฎหมายและกฎข้อบังคับของประเทศไทยว่าด้วยการรับชนของทางทะเลตามที่บัญญัติไว้ใน ปพพ. มาตรา 609 วรรคสองนั้นยังไม่มี ดังนั้นการฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ผู้ชนส่งทางทะเลไม่ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งจึงมีอายุความ 10 ปี ตาม ปพพ. มาตรา 164 คดีโจทก์ไม่ขาดอายุความ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 585/2521 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยประเด็นเรื่องอายุความตามนัยคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1295/2516 ที่ให้ใช้อายุความ 10 ปี ตาม ปพพ. มาตรา 164 ส่วนคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 731-732/2523 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 871/2525 ก็ได้วินิจฉัยไว้ทำนองเดียวกันในเรื่องอายุความว่า ขณะเกิดกรณีพิพาท กฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการรับชนของทางทะเลตามที่ได้บัญญัติไว้ใน ปพพ. มาตรา 609 ยังไม่มี ดังนั้นอายุความฟ้องร้องจึงมีกำหนด 10 ปี ตาม ปพพ. มาตรา 164 และจะนำอายุความ 1 ปี ตาม ปพพ. มาตรา 624 มาใช้บังคับไม่ได้

### 2.3 ความเห็นที่ 3 : เห็นว่าควรใช้หลักกฎหมายทั่วไปซึ่งได้แก่กฎหมายอังกฤษ

ศาลฎีกาในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/2496 ได้ตัดสินไว้ในเรื่องของการประกันภัยทางทะเลว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเลและเมื่อกฎหมายทะเลของประเทศไทยยังไม่ได้มีเป็นลายลักษณ์อักษร ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ จึงต้องวินิจฉัยคดีเรื่องประกันภัยทางทะเล ไปตามหลักกฎหมายทั่วไปโดยเทียบเคียงกับกฎหมายอังกฤษในเรื่องนี้

แต่ก่อนที่ศาลฎีกาในคดีนี้จะตัดสินเช่นนั้น ในชั้นศาลอุทธรณ์ ศาลอุทธรณ์ได้พิพากษาว่า "ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 ที่ว่าอันสัญญาประกันภัยทางทะเลให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล แต่ในเรื่องนี้ยังไม่มียกกฎหมายทะเลของไทยซึ่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 เมื่อใดไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับแก้คดีได้ ท่านให้วินิจฉัยคดีนั้นไปตามคลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าและไม่มีจารีตประเพณีเช่นนั้น ท่านให้วินิจฉัยคดีโดยอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง แต่จารีตประเพณีในเรื่องประกันภัยทางทะเลของไทย ไม่ปรากฏว่ามี ฉะนั้นจะต้องวินิจฉัยคดีโดยอาศัยเทียบเคียงบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง ในคดีนี้โจทก์ฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายตามกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ในชั้นแรกจึงต้องพิจารณาว่ากฎหมายอังกฤษในเรื่องนี้ได้รวบรวมทำนองลักษณะเป็นประมวลกฎหมายหรือไม่ เพราะประเทศไทยเป็นประเทศที่รวบรวมกฎหมายขึ้นเป็นประมวลกฎหมายไว้บังคับคดี กฎหมายอังกฤษในเรื่องนี้ได้รวบรวมจารีตประเพณีประกันภัยทางทะเลและหลักในคำพิพากษาศาลสูง แล้วประมวลขึ้นไว้เป็นพระราชบัญญัติซึ่งมีลักษณะทำนองเดียวกันกับประมวลกฎหมายนั่นเอง ได้แก่ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (The Marine Insurance Act 1906) ศาลอุทธรณ์เห็นว่าการวินิจฉัยคดีนี้ต้องอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งซึ่ง คือ พระราชบัญญัติประกันภัยทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษ...."

#### ส่วนศาลฎีกาได้พิพากษาว่า

"จริงอยู่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 บัญญัติไว้ว่า อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล ซึ่งกฎหมายทะเลของประเทศไทยยังหาไม่มี ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ ควรเทียบวินิจฉัยคดีนี้ตามหลักกฎหมายทั่วไป ตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สัญญาประกันภัยรายนี้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ศาลฎีกาเห็นว่า ควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัยด้วย...."

แม้ผลจะออกมาเหมือนกัน คือให้นำกฎหมายอังกฤษมาปรับใช้แต่เหตุผลของศาลอุทธรณ์กับศาลฎีกานั้นไม่เหมือนกัน กล่าวคือ ศาลอุทธรณ์ใช้หลักกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง ในขณะที่ศาลฎีกาใช้หลักกฎหมายทั่วไป ศาลฎีกาในคดีนี้มีท่านอาจารย์ประมวล สุวรรณศรี หลวงดุลยการณโกวิท และ หลวงจักรปาลี ศรีศีลวิสุทธิ เป็นองค์คณะ

เหตุผลที่ท่านอาจารย์ ประมูล มีความเห็นเป็นเช่นนี้ คงเป็นเพราะได้พิจารณาว่า  
(เกริก วนิกกุล 2529 : 25)

- 1) กรณีเข้า พพ.มาตรา 4 เมื่อไม่มีบทกฎหมายไทยบัญญัติไว้ ไม่มีคลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น และไม่มีบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างอื่น ก็ต้องใช้หลักกฎหมายทั่วไปมาวินิจฉัยกับคดี
- 2) หลักกฎหมายทั่วไปนั้นอาจพบได้จาก พรบ.ประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษ ทั้งนี้เพราะประเทศอังกฤษเป็นประเทศมหาอำนาจทางทะเลมาแต่เดิม มีการค้าขายทางทะเลอย่างกว้างขวาง รู้จักจารีตประเพณีและหลักกฎหมายทั่วไปเกี่ยวกับการค้าขายทางทะเลเป็นอย่างดี การพิจารณานิติภาษาวางหลักกฎหมายของศาลอังกฤษก็เป็นการบังคับการให้เป็นไปตามคลองจารีตประเพณีการค้าระหว่างประเทศ ส่วน พรบ. ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษก็เป็นการประมวลรวบรวมหลักกฎหมายทั่วไปเกี่ยวกับเรื่องนี้เอาไว้เท่าที่การใช้หลักกฎหมายอังกฤษในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปในเรื่องนี้จึงไม่คลาดเคลื่อนจากความเป็นจริง
- 3) เฉพาะคดีนี้สัญญาประกันภัยทางทะเล ได้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษซึ่งข้อเท็จจริงนี้คงมีอิทธิพลส่วนหนึ่งที่ทำให้เอากฎหมายอังกฤษมาบังคับใช้ในฐานะเป็นหลักกฎหมายทั่วไป

อนึ่งแม้เรื่องนี้จะเป็คดีประกันภัยทางทะเลก็จริงอยู่ แต่พพ.มาตรา 868 กับมาตรา 609 วรรค 2 บัญญัติไว้ในทำนองเดียวกันว่าให้นำกฎหมายทะเล หรือกฎหมายพิเศษเฉพาะเรื่องมาใช้ เมื่อศาลในคดีนี้ได้เอากฎหมายอังกฤษมาใช้บังคับกับประกันภัยทางทะเลในฐานะที่เป็นกฎหมายพิเศษเฉพาะเรื่องตาม มาตรา 868 จึงพออนุมานได้ว่าถ้าจะเอาหลักกฎหมายอังกฤษมาใช้กับคดีรับขนของทางทะเลในฐานะที่เป็นกฎหมายพิเศษเฉพาะเรื่องตาม มาตรา 609 วรรค 2 และในฐานะหลักกฎหมายทั่วไปตาม มาตรา 4 ก็น่าจะได้เช่นเดียวกัน (เกริก วนิกกุล 2529 : 25)

ข้อที่น่าสังเกตในคดีนี้ ก็คือ ทั้งศาลอุทธรณ์และศาลฎีกา ต่างก็เห็นพ้องต้องกันว่าจารีตประเพณีของไทยในเรื่องประกันภัยทางทะเลนั้นไม่ปรากฏว่ามีอยู่

#### 2.4 ความเห็นที่ 4 : เห็นว่าควรใช้หลักกฎหมายทั่วไปซึ่งหมายถึงหลักกฎหมายทั่วไปในกฎหมายไทยเท่านั้น

แม้ความเห็นนี้จะเห็นว่าควรนำหลักกฎหมายทั่วไปตาม ปพพ. มาตรา 4 มาใช้ก็ตาม แต่คำว่า "หลักกฎหมายทั่วไป" ในที่นี้ควรหมายถึงหลักกฎหมายทั่วไปในกฎหมายไทยเท่านั้น ไม่ควรนำเอากฎหมายของประเทศอังกฤษหรือของประเทศใดประเทศหนึ่งมาใช้บังคับ (ไชยวัฒน์ บุณนาต 2524 : 38 และ จรัญ ภักดีธนากุล 2521 : 202 - 203)

นอกจากนั้น ความเห็นนี้ยังเห็นด้วยว่า เนื่องจากการรับชนทางทะเลเป็นเรื่องที่จะต้องมีส่วนผูกพันไปถึงกฎหมายต่างประเทศ ดังนั้น ปัญหาแรกที่จะต้องพิจารณาก็คือ จะใช้กฎหมายของประเทศใดมาวินิจฉัยคดี หรืออาจกล่าวอีกอย่างหนึ่งว่า กฎหมายของประเทศใดที่เป็น Law of Contract สำหรับสัญญาพินาศที่ศาลไทยยอมต้องวินิจฉัยไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ใน พรบ. ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 กล่าวคือ ข้อแรกต้องดูว่าคู่กรณีเจตนาให้ใช้กฎหมายอะไรบังคับแก่สัญญาไม่ว่าเจตนา นั้นจะปรากฏโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ข้อสองหากไม่อาจหยั่งทราบเจตนาของคู่กรณีได้ ก็ให้ใช้กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ข้อสามถ้าคู่กรณีมิได้มีสัญชาติอันเดียวกันก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นทำขึ้น และข้อสี่ถ้าไม่อาจจะทราบถิ่นที่ทำสัญญาได้ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งท้องถิ่นที่จะพึงปฏิบัติตามสัญญานั้น

และถ้าหากเป็นกรณีที่ใช้กฎหมายไทยเป็น Law of Contract แห่งสัญญารับชนของทางทะเลแล้ว แต่ปรากฏว่าในปัจจุบันนี้กฎหมายและกฎข้อบังคับของประเทศไทยว่าด้วยการรับชนของทางทะเลยังไม่มี กรณีเช่นนี้ความเห็นนี้เห็นว่าควรใช้หลักกฎหมายทั่วไปตาม ปพพ. มาตรา 4 ซึ่งหมายถึงหลักกฎหมายไทยเท่านั้น และคำว่า "หลักกฎหมายไทย" นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นหลักกฎหมายที่มีประวัติศาสตร์ หรือรากฐานการเกิดมาจากประเทศไทยเท่านั้น หลักกฎหมายต่าง ๆ ที่ยอมรับกันทั่วโลกจนเป็นสากล ถ้าหากศาลไทยได้เคยนำเข้ามาปรับใช้กับคดีที่เกิดขึ้นแล้วก็นับได้ว่าหลักดังกล่าวได้กลายมาเป็นกฎหมายไทยและได้มีอยู่ในกฎหมายไทยแล้ว เช่น การที่ศาลไทยได้เคยยอมรับเอาสัญญาซื้อขายโรมันที่ว่า "ความยินยอมไม่เป็นละเมิด" มาใช้ปรับกับคดีละเมิด เป็นต้น (จรัญ ภักดีธนากุล 2521 : 202 - 203)

### 3. ปัญหาเรื่องผู้ขนส่งและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

#### 3.1 ใครบ้างที่เป็นผู้ขนส่ง

##### 3.1.1 ตัวแทนเรือ (Shipping Agent หรือ Ship's Agent)

คำนิยามหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับตัวแทนเรืออาจจำแนกออกได้เป็น 2 กรณี คือ กรณีที่เป็นสินค้าขาเข้ากับกรณีที่สินค้าขาออก กรณีที่เป็นสินค้าขาเข้านั้นศาลได้วินิจฉัยว่าตัวแทนเรือต้องรับผิดชอบต่อคู่สัญญาฝ่ายที่สามเสมือนเป็นผู้ขนส่งคนหนึ่งตาม ปพพ. มาตรา 618 แต่ในกรณีที่สินค้าขาออก ศาลกลับวินิจฉัยว่าตัวแทนเรือต้องรับผิดชอบในฐานะตัวแทนซึ่งทำการแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศตาม ปพพ. มาตรา 824 ซึ่งจะได้อธิบายตามลักษณะของข้อเท็จจริงดังต่อไปนี้

#### ในกรณีสินค้าขาเข้า

ศาลฎีกาโดยคำพิพากษาฎีกาที่ 848/2521, 1511/2526, 1980/2527 และ 2259/2527 ได้วินิจฉัยไว้พอสรุปได้ว่า ตัวแทนเรือมีความรับผิดชอบต่อคู่สัญญาฝ่ายที่สามในการขนส่งเสมือนหนึ่งเป็นผู้ขนส่งคนหนึ่งด้วย ไม่ใช่รับผิดชอบในฐานะตัวแทน ถึงแม้ว่าตัวแทนเรือจะได้กระทำการในฐานะที่เป็นตัวแทนโดยเปิดเผยชื่อตัวการก็ตามและแม้ว่าหน้าที่ของตัวแทนเรือจะมีอยู่เพียงแจ้งการมาถึงของสินค้าให้ผู้รับตราส่งทราบ ติดต่อผู้ขนถ่ายสินค้า (Stevedores) ให้ถ่ายสินค้านอกจากเรือขึ้นฝั่ง แล้วออกใบรับของ (Delivery Order) ให้แก่ผู้รับตราส่ง โดยได้รับค่าบำเหน็จเพียงร้อยละ 1.5 ถึง 2.5 เท่านั้นก็ตาม แต่ศาลก็ได้วินิจฉัยไว้ว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งทอดหนึ่งด้วยในการขนส่ง ซึ่งก็หมายความว่าถ้าการจะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดได้นั้น ก่อนอื่นต้องเป็นผู้ขนส่งเสียก่อน และเมื่อเป็นผู้ขนส่งทอดหนึ่งแล้วก็ต้องมีความรับผิดชอบร่วมกับผู้ขนส่งคนอื่นที่ทำการขนส่งจริงในการที่สินค้าสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบช้าตาม ปพพ. มาตรา 618 ด้วย ดังจะเห็นได้จากกรณีที่ศาลได้ตัดสินไว้ในคำพิพากษาฎีกาที่ 848/2521 ว่าเมื่อบริษัทเรือเดินทะเลผู้รับจ้างขนส่งนำสินค้ามาถึงประเทศไทยแล้ว บริษัทจำเลยเป็นผู้ขนส่งสินค้าจากเรือเดินทะเลไปส่งมอบให้กับผู้รับตราส่ง โดยวิธีแจ้งการมาถึงของสินค้าให้ผู้รับตราส่งทราบกับจัดการขนสินค้าจากเรือ ไปเก็บไว้ที่คลังสินค้าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ต่อเมื่อผู้รับตราส่งนำใบตราส่งมามอบให้บริษัทจำเลย บริษัทจำเลยก็จะออกใบรับของ (Delivery Order) ให้ไปรับ

สินค้าได้ การส่งสินค้าดังกล่าวจึงเป็นการขนส่งหลายทอด ซึ่ง ปพพ. มาตรา 618 บัญญัติว่า "ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายทอดผู้ขนส่งนั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บอบสลายหรือส่งชกช้า" ดังนั้นเมื่อมีการสูญหายในสินค้าดังกล่าว บริษัทจำเลยจึงต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายในการสูญหายของสินค้านั้นหากให้บริษัทโจทก์ซึ่งเป็นผู้รับช่วงสิทธิมาจากผู้รับตราส่ง

สรุปได้ว่าศาลฎีกาเห็นว่าตัวแทนเรือนั้นตามลักษณะของกิจการแล้วเป็นผู้ขนส่งทอดตาม ปพพ. มาตรา 618 ซึ่งคำพิพากษาศาลฎีกาในระยะต่อมาก็เดินตามแนวโน้มมาตลอด ดังเช่นคำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 1511/2526, 1980/2527 และ 2259/2527 เป็นต้น

### ในกรณีสินค้าขาออก

ตัวแทนเรือจะให้บริการในการจัดหาระวาง (Space) สินค้าขาออกและบริการที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ โดยผู้ส่งสินค้าจะมาติดต่อกับตัวแทนเรือซึ่งในทางปฏิบัติจะเป็นผู้ออกบิลออฟเลดิง (Bill of Lading) ให้แก่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการ ในกรณีที่ผู้ขนส่งเป็นบริษัทเรือที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ และในการนี้ตัวแทนเรือจะได้ค่าบำเหน็จ เป็นค่า Commission ประมาณร้อยละ 5 ของค่าระวาง ซึ่งศาลฎีกาได้พิพากษาถึงกรณีสินค้าขาออกนี้ว่าตัวแทนเรือมีความรับผิดชอบในฐานะตัวแทนตามลำพังตนเอง โดยเป็นการรับผิดชอบตัวการซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศเต็มจำนวนความเสียหาย และมีสิทธิไปไล่เบี้ยจากตัวการในต่างประเทศภายหลังได้ ตาม ปพพ. มาตรา 824 ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1284/2526 ซึ่งศาลฎีกาได้ตัดสินว่ากรณีที่จำเลยทำสัญญารับขนส่งสินค้าแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ เมื่อสินค้าเกิดสูญหายไปในช่วงการขนส่ง แม้จะไม่ปรากฏว่าเป็นการกระทำของตัวแทน หรือของผู้ขนส่งช่วงทอดใดก็ตาม แต่จะถือว่าจำเลยเป็นตัวแทนจึงไม่ต้องรับผิดชอบก็ได้ อีกเพราะจำเลยทำสัญญาเป็นตัวแทนให้แก่ตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศซึ่งตาม ปพพ. มาตรา 824 ถือว่าตัวแทนจะต้องรับผิดชอบตามสัญญานั้นแต่ลำพังตนเอง

#### 3.1.2 ผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore)

ปัญหาที่ว่าผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือมีฐานะเป็นผู้ขนส่งหรือไม่ มีความเห็นอยู่

2 ทาง คือ



ความเห็นที่ 1 เห็นว่า ผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) นั้นเป็น "ผู้ขนส่ง" โดยเป็นผู้ทำการขนส่งทอดหนึ่งตามความหมายของ ปพพ. มาตรา 618 ดังนั้น ถ้าสินค้าที่ขนส่งสูญหาย ผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือก็ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งรายอื่นด้วย

ความเห็นที่ 2 เห็นว่า ผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedore) ไม่ใช่ "ผู้ขนส่ง" ตามความหมายของ ปพพ. ลักษณะ 8 เรื่องรับขน เพราะคำว่า "ผู้ขนส่ง" ตาม ปพพ. มาตรา 610 หมายถึงผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการขนส่งสินค้าซึ่งผู้ส่งสินค้าได้ตกลงกับผู้ขนส่งให้นำสินค้าไปมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง ดังนั้น ผู้ขนถ่ายสินค้าบนเรือ ซึ่งทำหน้าที่แบกหามสินค้าขึ้นจากเรือหรือลงเรือที่ท่าเรือนั้นจึงไม่ใช่ผู้ขนส่งตามความหมายใน ปพพ.

ศาลฎีกาโดยคำพิพากษาฎีกาที่ 3879/2525 ได้วินิจฉัยข้อกฎหมายว่า คำว่า "ผู้ขนส่ง" ตามความหมายของ ปพพ. มาตรา 610 นั้น หมายถึงผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการขนส่งของหรือสินค้าซึ่งผู้ส่ง หรือผู้ตราส่งตกลงให้ผู้ขนส่งนำของหรือสินค้าไปส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง ซึ่งต่างกับผู้ทำหน้าที่ขนหรือแบกหามสินค้าจากเรือขึ้นท่าเรือ หรือจากท่าเรือลงบรรทุกในเรือ คำว่า "ผู้ขนส่ง" ใน ปพพ. ฉบับภาษาอังกฤษก็ใช้คำว่า "Carrier" ส่วนผู้ที่ทำหน้าที่ขนหรือแบกหามสินค้าขึ้นจากเรือหรือลงเรือ ณ ที่ท่าเรือนั้น หากไม่ใช่ผู้ขนส่งตามความหมายใน ปพพ. นี้ ดังจะเห็นได้จากในหนังสือสัญญาที่ตกลงกันก็ใช้คำว่า "Stevedores" ซึ่งในคำแปลก็ใช้คำว่า "ผู้ขนสินค้า" ไม่ใช่ "ผู้ขนส่ง" และเมื่อพิจารณาถึงหน้าที่ของบุคคลดังกล่าวก็จะเห็นได้ว่ามีหน้าที่เพียงขนหรือแบกหามสินค้าขึ้นจากเรือ ไปยังที่ไว้ของบนท่าเรือ และขนสินค้าลงสู่ท้องเรือเท่านั้น นอกจากนี้ ศาลฎีกายังได้เน้นอีกว่าลักษณะหรือหน้าที่สำคัญของผู้ขนส่งอีกประการหนึ่งตาม ปพพ. มาตรา 618 ก็คือ ถ้าผู้ส่งสินค้าเรียกเอาบิลออฟเลดิง หรือใบตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้ทำหรือออกให้การขนสินค้าขึ้นลงเรือที่ท่าเรือ ดังเช่นกรณีนี้ถ้าจำต้องออกบิลออฟเลดิงไม่ ดังนั้น จึงไม่ใช่ผู้ขนส่งคนเป็นแต่เพียงผู้ขนสินค้าขึ้นจากเรือ หรือลงบรรทุกในเรือเท่านั้น

### 3.1.3 ผู้ประกอบการเรือฉลอม (Lighter)

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า เมื่อผู้ขนส่งของทางทะเล (Carrier) ได้ขนส่งของมาถึงท่าเรือแล้วก็จะมีตัวแทนเรือ (Shipping Agent) จัดการว่าจ้างผู้ขนถ่ายสินค้า (Stevedores) ให้แบกขนสินค้าขึ้นจากเรือมาบนฝั่ง แต่บุคคลผู้เข้ามาเกี่ยวข้องกับขนส่งนั้นมิได้มีเพียงเท่านั้น ในบางครั้งเรือที่บรรทุกสินค้าอาจจะมีความใหญ่เกินกว่าที่จะล่องเข้าแม่น้ำมา

จอดเทียบท่าได้ กรณีนี้ก็จะต้องมีการขนถ่ายสินค้าจากเรือใหญ่ลง "เรือฉลอม (Lighter)" เพื่อขนส่งสินค้าต่อมายังท่าเรือ โดยจะได้รับค่าตอบแทนเรียกว่า "Lighterage" เช่น ผู้ซื้อหรือผู้รับตราส่งในเมืองไทย สั่งซื้อของมาจากเมืองนอกโดยสัญญาซื้อขายผูกพันให้ส่งของมากรุงเทพฯ ดังนั้นจึงมีการทำสัญญาขนส่งของทางทะเลซึ่งออกไปตราส่งระบุท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือปลายทาง แต่เรือบรรทุกของมามีขนาดใหญ่ไม่อาจแล่นเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาได้จึงต้องจอดอยู่ที่เกาะสีชัง แล้วถ่ายของลงเรือฉลอมซึ่งขนส่งของต่อมายังกรุงเทพฯ กรณีนี้จะถือว่าการขนส่งของลงเรือฉลอมจากเกาะสีชังมายังท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาขนส่งของทางทะเลหรือไม่ และผู้ประกอบการเรือฉลอมเป็นผู้ขนส่งทอดหรือไม่ (เกริก วิทยกุล 2529 : 33)

ต่อปัญหาในเรื่องนี้ยังไม่เคยมีคำพิพากษาฎีกาแต่อย่างใด คงมีแต่คำพิพากษาฎีกาในเรื่องประกันภัยทางทะเล ซึ่งตัดสินว่าผู้รับประกันภัยทางทะเลจะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันซึ่งเป็นผู้ซื้อของที่ส่งมาจากนอก แม้ว่าสินค้าหรือของที่ส่งมานั้นจะเสียหายขณะที่บรรทุกอยู่ในเรือฉลอมซึ่งขนส่งต่อจากท่าเรือคลองเตยมายังจังหวัดปทุมธานีก็ตาม ทั้งนี้ตามนัยคำพิพากษาฎีกาที่ 2501/2526

### 3.1.4 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder หรือ Forwarding Agent)

ในขณะที่ประเทศไทยมีการส่งเสริมธุรกิจการส่งออก โดยนับวันปริมาณการส่งออกของประเทศเริ่มทวีสูงขึ้นทุกขณะ บทบาทของ Freight Forwarder ในฐานะที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้ส่งของ (Shipper) กับผู้ขนส่ง (Carrier) ในการจัดการให้สินค้าไปสู่จุดหมายปลายทางตามที่ต้องการก็ทวีความสำคัญขึ้นเป็นลำดับ แต่ถึงกระนั้นก็ตาม การศึกษาหรือคำพิพากษาศาลฎีกาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสภาพและความรับผิดชอบของ Freight Forwarder ยังไม่มีปรากฏมากนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งยังไม่เคยมีคดีขึ้นไปถึงศาลฎีกาเกี่ยวกับเรื่องนี้มาก่อนเลย (ไพบุลย์ สุตันตวิตรคุณ 2523 : 63 - 64) และเนื่องจากในปัจจุบันศาลฎีกามักจะนำกฎหมายในเรื่องการขนส่งทางบกตาม พ.พ. ลักษณะรับขนมาปรับใช้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเล และในการนี้ ศาลฎีกามีแนวโน้มที่จะตีความว่าผู้ที่มีส่วนร่วมในกระบวนการขนส่งของทางทะเล ไม่ว่าจะต่อนใด และไม่ว่าจะมีหน้าที่ทำการขนส่งหรือเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของหรือไม่ก็ตามจะถูกถือว่าเป็นผู้ขนส่งร่วมตาม พ.พ. มาตรา 618 และ ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่ง ซึ่งคำพิพากษาฎีกาเท่าที่ตัดสินมา จำเลยผู้ถูกตัดสินให้รับผิดชอบ ในฐานะผู้ขนส่งร่วมกับเจ้าของเรือต่างประเทศมักจะมีฐานะเป็นตัวแทนของ เจ้าของเรืออยู่ด้วย หรือไม่ก็มีนิติสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับเจ้าของ

เรือ ปัญหาที่ตามมาก็คือ ศาลไทยจะตีความว่า Freight Forwarder เป็นผู้ขนส่งร่วมกับผู้ขนส่งหรือไม่

### 3.2 ความรับผิดของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

ในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนี้ศาลมักจะนำบทบัญญัติใน ปพพ. มาตรา 617\* และ 618\*\* มาปรับใช้กับกรณีที่เป็นการรับขนของทางทะเล ซึ่งตามหลักเกณฑ์ใน มาตรา 617 และ 618 นั้น ผู้รับขนที่ส่งของแก่ผู้อื่นให้ขนต่อไปจะต้องรับผิดตามมาตรา 617 ร่วมกับผู้รับขนช่วงตามมาตรา 618 ส่วนผู้รับขนช่วงก็จะต้องรับผิดตามมาตรา 618 ร่วมกับผู้รับขนตามมาตรา 617 ในช่วงที่ตนรับขน ซึ่งเป็นความรับผิดร่วมกันระหว่างผู้ขนส่งตามมาตรา 617 กับมาตรา 618 มิใช่ต่างคนต่างรับผิดในของที่หายระหว่างผู้รับขนช่วง (ดูจิตติ ติงศรีภักดิ์ : ในหมายเหตุท้ายคำวินิจฉัยฎีกาที่ 1984/2522) ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในคำวินิจฉัยฎีกาที่ 1984/2522 คือ โจทก์จ้างจำเลยที่ 1 ขนกุ้งสดแช่เย็นไปต่างประเทศ จำเลยที่ 1 จึงเป็นผู้ทำสัญญารับขนกับโจทก์ จำเลยที่ 1 ได้ทำสัญญากับจำเลยที่ 2 ให้จำเลยที่ 2 ลากจูงตู้คอนเทนเนอร์จากที่ทำการของโจทก์ที่จังหวัดตราด ไปยังท่าเรือสัตหีบ เพื่อนำลงเรือส่งไปต่างประเทศ และจำเลยที่ 2 นี้มิได้มีสัญญากับโจทก์แต่อย่างใด ปรากฏว่ากุ้งสดจำนวนหนึ่งหายไปจากตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างอยู่ในความครอบครองของจำเลยที่ 2 ศาลฎีกานำ ปพพ. มาตรา 617 และ 618 มาปรับกับข้อเท็จ

\* ปพพ. มาตรา 617 บัญญัติว่า

"ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชกซ้ำ อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้น ไปอีกทอดหนึ่ง"

\*\* ปพพ. มาตรา 618 บัญญัติว่า

"ถ้าของนั้น ได้ส่ง ไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดร่วมกันในการสูญหายบุบสลายหรือส่งชกซ้ำ"

จริงในคดีนี้ โดยให้จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบโจทก์เพราะของที่รับขนส่งซึ่งได้มอบให้จำเลยที่ 2 ทำการขนส่งอีกทอดหนึ่งสูญหายไป ตามมาตรา 617 และให้จำเลยที่ 2 ต้องรับผิดชอบโจทก์ร่วมกับจำเลยที่ 1 ด้วย แม้จำเลยที่ 2 จะไม่มีสัญญากับโจทก์ก็ตาม ทั้งนี้เป็นไปตามมาตรา 618

หลังจากคำพิพากษานี้ในเรื่องนี้แล้ว ก็ได้มีคำพิพากษานี้ที่ 2570/2523, 1511/2526, 1980/2527 และ 2259/2527 ที่ศาลฎีกาได้นำ ปพพ. มาตรา 617 และมาตรา 618 มาปรับใช้กับข้อเท็จจริงที่เป็นการรับขนส่งของทางทะเล ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษานี้ที่ 2570/2523 ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า "..... จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความหมายของมาตรา 618 และต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหายดังกล่าว... การที่จำเลยที่ 2 ไม่เคยมีนิติกรรมสัญญากับผู้ส่งหรือไม่เคยรับค่าจ้างจากผู้ส่งนั้นหากทำให้จำเลยที่ 2 พ้นความรับผิดชอบตามมาตรา 617 และมาตรา 618 ไม่... และการที่สินค้าจะหายไประหว่างการขนส่งของจำเลยที่ 1 หรือจำเลยที่ 2 ไม่ใช่ข้อสำคัญ ต้องบังคับตามมาตรา 618 คือต้องรับผิดชอบร่วมกันอย่างลูกหนึ่งร่วม....." และจากคำพิพากษานี้ที่ 1511/2526 ที่ว่า "..... ศาลฎีกาเห็นว่า การขนส่งสินค้ารายนี้เป็น การขนส่งหลายทอด การที่จำเลยทั้งสองร่วมกันเข้ามาเกี่ยวข้องกับ การขนส่งสินค้าดังกล่าวเป็น เรื่องวิชีตาเนนการคำอันทำให้ได้รับบำเหน็จทางการค้าตามปกติของตน จึงเป็นการดำเนินงานในลักษณะร่วมกันขนส่งสินค้า และเป็น การขนส่งหลายทอดตามวิธีการขนส่งสินค้าทางทะเล... เมื่อสินค้าเกิดเสียหายเช่นนี้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบร่วมกันตาม ปพพ. มาตรา 618..... จำเลยทั้งสองจึงต้องร่วมกันรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่โจทก์....."

### 3.3 ข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ทางปฏิบัติที่ผ่านมา ศาลได้นำเอา ปพพ. มาตรา 625 \* มาปรับใช้แก่คดีโดยตลอด ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษานี้ที่ 447/2521 ซึ่งได้ตัดสินว่า ".....ที่จำเลยฎีกาว่าตามใบตราส่งนั้นมีเงื่อนไขว่าผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกิน 10,000 บาทนั้น จำเลยมิได้นำสืบให้เห็นว่ามีข้อ

\* มาตรา 625 บัญญัติว่า

"ใบรับ ใบตราส่งหรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออก ให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าข้อความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบนั้น"

ความดังกล่าวในใบตราส่งแต่ประการใด ถึงหากจะมีก็เป็นโมฆะ เพราะโจทก์ก็ได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้ง ในการจำกัดความรับผิด เช่นว่านั้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 ....."

แม้ว่าศาลฎีกาในคดีนี้จะ ได้วางหลักไว้ดังกล่าวแต่ก็ยังเกิดปัญหาต่อไปอีกว่าอย่างไรเป็นการแสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งตามความหมายของ ปพพ. มาตรา 625 เพราะถ้าถือว่าผู้ส่งสินค้ายอมตกลงโดยชัดแจ้ง ข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวก็จะผูกพันผู้รับตราส่งด้วยตามนัยของ ปพพ. มาตรา 627 ซึ่งปัญหาในข้อนี้ศาลฎีกาในคำพิพากษาฎีกาที่ 763/2522 ต้องการให้ผู้ขนส่งพิสูจน์ให้ได้ถึงขนาดว่าผู้ส่งสินค้าจะต้อง ได้ลงชื่อรับทราบข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดด้วย จึงจะเรียกว่าเป็นการตกลงด้วยชัดแจ้ง โดยศาลฎีกาเห็นว่า "ตามใบส่งสินค้าของจำเลย ด้านหน้าตอนล่างมีช่อง "หมายเหตุ" ที่มีข้อความว่าผู้ส่งสินค้าได้ทราบและเข้าใจเงื่อนไขทั้ง 6 ข้อ ที่อยู่ด้านหลังใบส่งสินค้าแล้วและมีช่องลงชื่อเจ้าของสินค้าเป็นหลักฐานด้วย และก็ไม่ปรากฏว่าโจทก์ได้ลงชื่อยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขของจำเลยไว้แต่อย่างใด ทั้งไม่ได้ความจากข้อนำสืบของจำเลย ว่าโจทก์ได้ตกลงด้วยชัดแจ้ง ข้อจำกัดความรับผิดของจำเลยจึงเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 จำเลยผู้ขนส่งต้องรับผิดเต็มราคาของที่ของเสียหายจริง"

นอกจากนั้นคำพิพากษาฎีกาที่ 1282/2524 ก็ได้ตัดสินไว้ว่า ".....ในเรื่องข้อจำกัดความรับผิดนั้น แม้ใบตราส่งสินค้ารายพิพาทจะมีข้อความภาษาอังกฤษซึ่งคู่ความแปลไว้ว่า "ให้ชดใช้ 500 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อปริมาตรตัน" แต่ข้อความนั้นก็ เป็นข้อความที่พิมพ์เพิ่มเติมขึ้นจากแบบพิมพ์เดิม โดยไม่ปรากฏการรับรู้ของผู้ส่งหรือผู้ตราส่งในการเพิ่มเติมข้อความดังกล่าว จะฟังว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่งตกลงด้วยในข้อจำกัดความรับผิดของจำเลยซึ่งเป็นผู้ขนส่งหาได้ไม่....." และคำพิพากษาฎีกาที่ 1584/2526 ก็ได้ตัดสินว่า ".....ศาลฎีกาเห็นว่าเมื่อพิจารณาข้อความของนายชลดดังกล่าวข้างต้นจะไม่ทราบเลยว่าผู้มาจองระวางเรือเป็นใคร คนนั้นมีอำนาจหน้าที่อย่างไร ในการกระทำการแทนห้างหุ้นส่วนฯ ยิ่งเมื่อพิจารณาใบตราส่งซึ่งเป็นตราสารแสดงว่าผู้รับขนได้รับสินค้าจากเจ้าของสินค้าไว้แล้ว จะเห็นว่าใบตราส่งดังกล่าวพิมพ์เป็นภาษาอังกฤษไว้ทั้งด้านหน้าและด้านหลัง โดยเฉพาะด้านหลังซึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งนั้น มีข้อความละเอียดถึง 41 ข้อซึ่งมองด้วยตาเปล่าแล้วเกือบจะอ่านไม่ออก ทั้งเอกสารนี้ไม่มีคำแปลภาษาไทยแนบอยู่ด้วยกัน ถ้าผู้ที่มาติดต่อกับจำเลยไม่รู้ภาษาอังกฤษหรือรู้แต่ไม่ตีพอ ก็จะไม่มีความเข้าใจความหมายว่ามีข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดประการใดบ้าง เมื่อจำเลยซึ่งมีภาระการพิสูจน์ในเรื่องนี้พิสูจน์ไม่ได้ว่า ผู้แทนผู้มีอำนาจของผู้ส่ง เข้าใจถึงข้อสัญญาดังกล่าว สำหรับพฤติการณ์ที่จะถือว่าผู้ส่งแสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งก็ไม่ปรากฏรายละเอียด การที่ฝ่ายผู้ส่งยอมรับใบตราส่งไปพร้อมกับ

สำเนาเพื่อเป็นหลักฐานไปขอรับเงินจากธนาคารกรุงเทพ จำกัด ยังไม่เพียงพอที่จะถือว่าผู้ส่ง แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้น หรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น ข้อนำสืบของจำเลยจึง ฟังไม่ได้ และต้องถือว่าข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งซึ่งระบุไว้ในใบตราส่งเป็นโมฆะ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625" ผลจากคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้นได้รับการยืนยัน อีกครั้งในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3844/2528 ว่า ".....ศาลฎีกาเห็นว่าประเทศไทยยังไม่มีกฎหมาย ว่าด้วยการรับขนของทางทะเลใช้บังคับ และไม่ปรากฏว่ามีประเพณีการขนส่งทางทะเลที่ถือปฏิบัติ กันอยู่ จึงต้องนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขน ในหมวดรับขนของ อัน เป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งมาปรับแก้คดี ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 ห้าม ผู้ขนส่งกำหนดข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ในใบรับ ใบตราส่งหรือเอกสารอื่น ๆ ทำ นองนั้น เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้ง ปรากฏว่าข้อความจำกัดความรับผิดของ จำเลยที่ 1 ที่ผู้ขนส่งดังกล่าวได้ระบุไว้ด้านหลังของใบขนส่งสินค้าหรือใบตราส่ง แต่หาว่ามีมือของผู้ ส่งสินค้าลงไว้ในเอกสารฉบับนี้ด้วยไม่ จึงฟังไม่ได้ว่าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้ง ข้อความ จำกัดความรับผิดดังกล่าวไม่มีผลใช้กับผู้ส่งได้ และไม่อาจใช้ยื่นหักส่วนจำกัดสงฆ์ผู้รับ ตราส่ง ซึ่งได้รับช่วงสิทธิจากผู้ส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 ตลอดจน โจทก์ผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิของผู้รับตราส่งมาอีกทอดหนึ่ง โจทก์จึงหาผูกพันให้ต้อง เรียกเรื่อง ค่าสินไหมทดแทนจากจำเลยที่ 1 ได้เพียง 500 เหรียญสหรัฐไม่....."

#### 4. ปัญหาในเรื่องสิทธิของผู้รับตราส่ง

ในเรื่องสิทธิของผู้รับตราส่งนี้ ได้เคยมีคำพิพากษาศาลฎีกาในคดีรับขนของทางทะเลซึ่งได้ กล่าวพาดพิงไว้ถึง ปพพ. มาตรา 627 \* ในทำนองว่า หากของสูญหายระหว่างทาง หรือของ มาไม่ถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง กรณีก็ไม่เข้าเงื่อนไขใน มาตรา 627 ดังนั้นสิทธิทั้งหลายของผู้ส่ง อันเกิดแต่สัญญารับขนจึงยังไม่ตกได้แก่ ผู้รับตราส่งตามนัย มาตรา 627 ผู้รับตราส่งจึงมิใช่ผู้เสียหายที่จะฟ้องคดีได้เพราะตนมิใช่คู่สัญญาในสัญญารับขน และเนื่องจากข้อเท็จจริงในคดีนี้เป็นกรณีรับ ขนของทางทะเล ดังนั้น จึงพอจะกล่าวได้ว่า ศาลไทยได้เคยนำเอา ปพพ. มาตรา 627 มาใช้

\* มาตรา 627 บัญญัติว่า

"เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว ท่านว่าแต่ที่นั้น ไปสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้นย่อมตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง"

ปรับกับข้อเท็จจริงที่เป็นการขนส่งของทางทะเลแล้ว ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 50/2501 ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ตอนหนึ่งว่า ".....ที่จำเลยอ้างว่าตาม ปพพ. มาตรา 627 สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับประกันยอมตกแก่ผู้รับตราส่งนั้น...ศาลฎีกาเห็นว่า...ห้างเกีย่งวงยังได้รับช่วงสิทธิของโจทก์ที่จะเรียกร้องเอาตามสัญญาประกัน แต่เมื่อห้างเกีย่งวงยัง ไม่ได้รับสินค้าที่สูญหายไป ในระหว่างการขนส่ง ก็ไม่มีท่อน้อย่างใดที่จะต้องชำระต่อโจทก์สำหรับของที่ตนไม่ได้รับนั้น และไม่ใช่ผู้เสียหายสำหรับของที่สูญหายไป เพราะไม่ใช่เจ้าของ จึงไม่มีเหตุที่จะเรียกร้องอย่างใดจากผู้ขนส่ง โจทก์ซึ่งเป็นผู้ส่งของต่างหากที่เป็นผู้เสียหาย โจทก์จึงมีสิทธิฟ้องเรียกร้องราคาของนั้นจากจำเลยได้....." และยังมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1556/2509 ซึ่งได้ตัดสินไว้ในทำนองว่าถ้าสินค้าที่ขนส่งนั้น เพียงแต่บอบสลายหรือเสียหายเท่านั้น มิได้สูญหายไปเลย และเมื่อของนั้นมาถึงปลายทางแล้วกรณีผู้รับตราส่ง เรียกร้องให้ส่งมอบได้ สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งสินค้ายอมตกแก่ผู้รับตราส่ง ผู้รับตราส่งจึงมีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบตามสัญญาขนส่งได้ตาม ปพพ. มาตรา 627

#### 5. ปัญหาในเรื่องอายุความ

ในเรื่องอายุความนี้ศาลในทุกคดีมีความเห็นเหมือนกันในอันที่จะนำหลักกฎหมายใน ปพพ. มาใช้ปรับแก้คดีตลอดมา แต่ข้อที่มีความเห็นไม่เหมือนกัน ได้แก่ข้อที่ว่าจะนำบทมาตราใดมาปรับใช้ ดังนั้น เมื่อสินค้าที่รับขนเกิดสูญหายหรือบอบสลาย และจะมีการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบ ประเด็นที่ว่าอายุความที่จะนำมาใช้จะเป็นกี่ปีจึงมีความเห็นอยู่ 2 ทาง คือ

ความเห็นที่ 1 เห็นว่าควรใช้อายุความ 1 ปี ตาม ปพพ. มาตรา 624

ศาลฎีกาที่เห็นด้วยกับความเห็นนี้ เห็นว่า ในเมื่อกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการรับประกันของทางทะเลยังไม่มีบัญญัติไว้ในกฎหมายไทย ฉะนั้นในเรื่องอายุความฟ้องร้องผู้ขนส่งจึงอาจใช้มาตรา 624 ปรับแก้คดีได้ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ตัดสินไว้เช่นนี้ คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 784/2502 (ประชุมใหญ่)

ความเห็นที่ 2 เห็นว่าควรใช้อายุความ 10 ปี ตาม ปพพ. มาตรา 164

หลังจากที่ศาลฎีกาได้ตัดสินไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 784/2502 ว่าให้ใช้อายุความ 1 ปี ตาม ปพพ. มาตรา 624 แล้ว หลังจากนั้นต่อมาแนวคำพิพากษาศาลฎีกาก็ได้เปลี่ยนแปลงไป โดยเห็นว่าเมื่อยังไม่มีกฎหมายและข้อบังคับพิเศษว่าด้วยการรับประกันของทางทะเล อีกทั้ง ปพพ. มาตรา 624

ก็ไม่ใช้กฎหมายว่าด้วยการรับชนของทางทะเล ดังนั้น จึงต้องย้อนกลับไปพิจารณาหลักทั่วไปใน  
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งได้กำหนดอายุความทั่วไปไว้ 10 ปี ตามนัย มาตรา 164 คำ  
พิพากษากฎีกา เรื่องแรกที่ตัดสินไว้เช่นนี้ ได้แก่ คำพิพากษากฎีกาที่ 1583/2511 และตั้งแต่นั้น  
มาจนถึงปัจจุบันนี้ ศาลฎีกาก็ตัดสินเดินตามแนวนี้มาโดยตลอด ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษากฎีกาที่  
1295/2516, 477/2521, 585/2521, 731-732/2523, 871/2525 และ 942/2531



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย