



## โครงสร้างความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศภายใต้ระบบกฎหมายไทย

### 3.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องและแนวปฏิบัติของศาลไทยในการเลือกใช้กฎหมายบังคับกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ

#### 3.1.1 กฎหมายไทยที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ

ในกรณีที่เกิดมีข้อพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศขึ้นสู่การพิจารณาของศาลไทย กฎหมายที่สำคัญเกี่ยวข้องซึ่งจะต้องพิจารณาเพื่อนำมาระงับข้อพิพาทนั้น มีดังต่อไปนี้

1. ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ในกรณีที่มีการนำคดีข้อพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศขึ้นสู่การพิจารณาของศาลไทย ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งจะเป็นกฎหมายฉบับแรกที่จะนำมาวินิจฉัยว่าคดีนั้นอยู่ในอำนาจศาลที่จะรับไว้พิจารณาหรือไม่ และการนำคดีขึ้นสู่ศาลนั้นได้ดำเนินการเป็นไปตามกระบวนการวิธีพิจารณาความแพ่งอย่างถูกต้องแล้วหรือไม่

จากบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ลักษณะ 2 เรื่อง เขตอำนาจศาล จะเห็นว่าข้อพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศที่เกิดขึ้นจะนำขึ้นสู่การพิจารณาของศาลได้ต่อเมื่อผู้ขนส่งซึ่งเป็นจำเลยในคดีมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรไทย หรือ มูลคดีได้เกิดขึ้น<sup>160</sup> หรือตามกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งให้ถือว่าศาลแพ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจเหนือคดี<sup>161</sup> หรือผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งซึ่งเป็นโจทก์ในคดีมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรไทย หรือผู้ขนส่งซึ่งเป็นจำเลยในคดีมีทรัพย์สินที่อาจถูกบังคับคดีได้อยู่ในราชอาณาจักรไทยไม่ว่าเป็นการชั่วคราวหรือ

<sup>160</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 บัญญัติว่า “เว้นแต่จะมีบทบัญญัติเป็นอย่างอื่น (1) คำฟ้อง ให้เสนอต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือต่อศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาลไม่ว่าจำเลยจะมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่...”

<sup>161</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 3 บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์ในการเสนอคำฟ้อง (1) ในกรณีที่มูลคดีเกิดขึ้นในเรือไทยหรืออากาศยานไทยที่อยู่นอกราชอาณาจักร ให้ศาลแพ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจ...”

ประมาณเส้นเลือดของผู้ขนส่ง หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมอยู่ภายใต้ บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420, 425 หรือ 427 แล้วแต่กรณี

ในกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนนั้นเป็นผลมาจากความจงใจ หรือประมาณเส้นเลือดของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดชอบเพื่อ ความเสียหายที่เกิดจากการกระทำอันเป็นละเมิดของตนหรือของตัวแทนหรือลูกจ้างของตนตามมาตรา 420 หรือมาตรา 420 ประกอบมาตรา 425 หรือ 427 แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่ความเสียหายเกิดแก่สินค้าที่รับขนอันเป็นผลมาจากความไม่ สามารถในการเดินอากาศของอากาศยาน หรือความบกพร่องของยานพาหนะหรือเครื่องจักรกลซึ่งเกี่ยวข้อง กับการขนส่งทางอากาศ ผู้ขนส่ง หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแล อากาศยาน ยานพาหนะหรือเครื่องจักรกลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดแก่สินค้า เว้นแต่ผู้ขนส่ง หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เสียหายนั่นเอง ทั้งนี้ความรับผิดของผู้ขนส่งดังกล่าวอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437<sup>164</sup>

4.2 กฎหมายลักษณะรับขนของ<sup>165</sup> ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นกับสินค้าที่รับขนตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งผู้ขนส่งตามสัญญาเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศเป็นทางค้าปกติ และการรับขนสินค้าตามสัญญารับขนนั้นเป็นการรับขนโดยมีบำเหน็จ (ค่าระวางขนส่ง) ความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญาดังกล่าวย่อมตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608-633 ซึ่งรายละเอียดจะได้กล่าวต่อไป

4.3 กฎหมายลักษณะจ้างทำของ<sup>166</sup> ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นกับสินค้าที่รับขนตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศซึ่งผู้ขนส่งตามสัญญามิใช่ผู้ประกอบการ

<sup>164</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง”

<sup>165</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 บัญญัติว่า “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติ”

<sup>166</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 “อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงรับจะทำกรงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”

ชนเป็นทางค้าปกติและการรับขนสินค้าตามสัญญารับขนนั้นเป็นการรับขนโดยมีบำเหน็จ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาดังกล่าวนักกฎหมายหลายท่านได้ให้ความเห็นว่าน่าจะเป็นสัญญาจ้างทำของซึ่งอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 587 - 607

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศจะอยู่ภายใต้กฎหมายลักษณะรับขนของหรือกฎหมายลักษณะจ้างทำของ ให้พิจารณาว่าผู้ขนส่งตามสัญญารับขนนั้นได้กระทำการรับขนเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติหรือไม่ ถ้าปรากฏว่าผู้ขนส่งตามสัญญาเป็นผู้ประกอบอาชีพในการรับขนเป็นทางค้าปกติเพื่อบำเหน็จแล้ว ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาย่อมอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายลักษณะรับขนของ

4.4 กฎหมายลักษณะฝากทรัพย์สิน ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ตกลงรับขนสินค้าระหว่างประเทศโดยอากาศยานจากผู้ส่ง ซึ่งเป็นการกระทำโดยให้เปล่าไม่มีบำเหน็จ หรือในกรณีที่ผู้ขนส่งมิได้เป็นผู้ประกอบอาชีพรับขนสินค้าเป็นทางค้าปกติ ความตกลงในการรับขนที่ได้ตกลงทำขึ้นระหว่างกันนั้นย่อมไม่มีสถานะทางกฎหมายเป็นสัญญารับขนภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยรับขนของ แต่เนื่องจากความตกลงดังกล่าวมีลักษณะคล้ายคลึงกับสัญญาฝากทรัพย์สินไม่มีบำเหน็จ ดังนั้นจึงน่าจะนำบทบัญญัติแห่งกฎหมายฝากทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

สัญญาฝากทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หมายถึง สัญญาซึ่งบุคคลฝ่ายหนึ่ง เรียกว่า ผู้ฝาก ส่งมอบทรัพย์สินให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้รับฝาก และผู้รับฝากตกลงว่าจะเก็บรักษาทรัพย์สินนั้นไว้ในอารักขาแห่งตน แล้วจะคืนให้ ซึ่งการส่งคืนทรัพย์สินที่รับฝาก ผู้รับฝากอาจส่งคืนให้แก่ผู้ฝาก หรือในกรณีที่ทรัพย์สินนั้นฝากในนามของบุคคลใดก็คืนให้แก่บุคคลนั้น หรือในกรณีที่ผู้รับฝากได้รับคำสั่งโดยชอบให้คืนทรัพย์สินที่รับฝากนั้นแก่บุคคลใดก็คืนให้แก่บุคคลนั้น<sup>167</sup>

แม้ว่าสัญญารับขนและสัญญาฝากทรัพย์สินซึ่งกำหนดให้ผู้รับฝากคืนทรัพย์สินที่ฝากแก่บุคคลอื่นนั้นจะมีความคล้ายคลึงกันเป็นอย่างมากในเนื้อหาของสัญญา แต่อย่างไรก็ตามความแตกต่างประการสำคัญของสัญญารับขนและสัญญาฝากทรัพย์สินในกรณีนี้ คือ สัญญารับขนของนั้น ผู้ขนส่งรับมอบของจากผู้ส่งก็เพื่อจัดการขนไปยังผู้รับตราส่งในที่อีกแห่งหนึ่งตามคำสั่งของผู้ส่ง จึงไม่ใช่

<sup>167</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 665 บัญญัติว่า "ผู้รับฝากจำต้องคืนทรัพย์สินซึ่งรับฝากไว้ให้แก่ผู้ฝาก หรือทรัพย์สินนั้นฝากในนามของผู้ใด คืนให้แก่ผู้นั้น หรือผู้รับฝากได้รับคำสั่งโดยชอบให้คืนทรัพย์สินนั้นไปแก่ผู้ใด คืนให้แก่ผู้นั้น"

สัญญาฝากทรัพย์ เพราะไม่ได้มอบของให้ไปเก็บรักษาไว้ในอารักขาแล้วจะคืนให้เท่านั้น หากแต่มีหน้าที่ต้องจัดส่งของไปตามคำสั่งของผู้ส่งอีกด้วย<sup>168</sup> ส่วนการที่ต้องดูแลรักษาของที่ขนส่งด้วยนั้นก็เป็นที่น่าที่รองลงมาของสัญญารับขน<sup>169</sup> มิได้เป็นวัตถุประสงค์สำคัญเหมือนในกรณีของสัญญาฝากทรัพย์

5. พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ในกรณีที่คู่สัญญาในสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศได้ทำความตกลงเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือให้ต้องรับผิดเกินไปกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ หรือกำหนดข้อตกลงใดให้คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งต้องเสียเปรียบแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควรแล้ว ข้อตกลงดังกล่าวย่อมอาจเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมตามความในบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ได้<sup>170</sup>

<sup>168</sup> สมชัย ศิริบุตร, สัญญาฝากทรัพย์, เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายพาณิชย์ 2 หน่วยที่ 7-15, พิมพ์ครั้งที่ 5, (นนทบุรี : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2530), หน้า 157.

<sup>169</sup> ผไทชิต เอกจริยากร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2537), หน้า 255.

<sup>170</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 4 บัญญัติว่า "ข้อตกลงในสัญญาระหว่างผู้ประกอบการกับผู้ประกอบธุรกิจการค้า หรือวิชาชีพ หรือในสัญญาสำเร็จรูป หรือในสัญญาขายฝาก ที่ทำให้ผู้ประกอบการค้า หรือวิชาชีพ หรือผู้กำหนดสัญญาสำเร็จรูป หรือผู้ซื้อฝาก ได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควร เป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม และให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น

ในกรณีที่มีข้อสงสัย ให้ตีความสัญญาสำเร็จรูปไปในทางที่เป็นคุณแก่ฝ่ายซึ่งมิได้เป็นผู้กำหนดสัญญาสำเร็จรูปนั้น

ข้อตกลงที่มีลักษณะหรือมีผลให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งปฏิบัติหรือรับภาระเกินกว่าที่วิญญูชนจะพึงคาดหมายได้ตามปกติ เป็นข้อตกลงที่อาจถือได้ว่าทำให้ได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เช่น

- (1) ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่เกิดจากการผิดสัญญา
- (2) ข้อตกลงให้ต้องรับผิดหรือรับภาระมากกว่าที่กำหนด
- (3) ข้อตกลงให้สัญญาสิ้นสุดลงโดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือให้สิทธิบอกเลิกสัญญาได้โดยอีกฝ่ายหนึ่งมิได้ผิดสัญญาในข้อสาระสำคัญ
- (4) ข้อตกลงให้สิทธิที่จะไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อหนึ่งข้อใด หรือปฏิบัติตามสัญญาในระยะเวลาที่ล่าช้าได้โดยไม่มีเหตุอันสมควร
- (5) ข้อตกลงให้สิทธิคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกร้องหรือกำหนดให้อีกฝ่ายหนึ่งต้องรับภาระเพิ่มขึ้นมากกว่าภาระที่เป็นอยู่ในเวลาทำสัญญา
- (6) ฯลฯ

และมาตรา 10 บัญญัติว่า "ในการวินิจฉัยว่าข้อสัญญาจะมีผลบังคับเพียงใดจึงจะเป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีให้พิจารณาถึงพฤติการณ์ทั้งปวง รวมทั้ง

(1) ความสุจริต อำนาจต่อรอง ฐานะทางเศรษฐกิจ ความรู้ความเข้าใจ ความสันติจัดเจน ความคาดหมาย แนวทางที่เคยปฏิบัติ ทางเลือกอย่างอื่น และทางได้เสียทุกอย่างของคู่สัญญาตามสภาพที่เป็นจริง

- (2) ปกติประเพณีของสัญญาชนิดนั้น

สัญญาสำเร็จรูป หมายถึง สัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรโดยมีกำหนดข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญไว้ล่วงหน้า ไม่ว่าจะทำในรูปแบบใด ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดนำมาใช้ประกอบกิจการของตน<sup>171</sup> ซึ่งการกำหนดข้อสัญญาต่าง ๆ เป็นการทำขึ้นโดยคู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจหรือมีความรู้ความสามารถทางเทคนิคเหนือกว่าแต่เพียงฝ่ายเดียว ซึ่งเป็นข้อกำหนดเงื่อนไขที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีหน้าที่เพียงจะต้องยอมรับข้อกำหนดที่ได้วางไว้แล้วนั้นหรือปฏิเสธไม่ต้องการทำสัญญาด้วยเลย ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเนื้อหาของสัญญานี้ไม่ได้เกิดจากการเจรจาต่อรองหรือการแสดงเจตนาที่แท้จริงของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย<sup>172</sup> ซึ่งหากพิจารณาถึงลักษณะของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศแล้ว อาจกล่าวได้ว่าใบกำกับของทางอากาศนั้นถือเป็นสัญญาสำเร็จรูปชนิดหนึ่ง และหากใบกำกับของทางอากาศนั้นมีลักษณะเข้าตามอนุมาตราโคอนุมาตราหนึ่งในมาตรา 4 วรรคสามแห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว และทำให้ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้กำหนดข้อสัญญาในใบกำกับของทางอากาศได้เปรียบผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเกินสมควร ข้อสัญญาดังกล่าวย่อมอาจถือได้ว่าเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม และย่อมมีผลใช้บังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น ตามบทบัญญัติในมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว

ในกรณีที่ใบกำกับของทางอากาศซึ่งเป็นแบบมาตรฐานตามข้อกำหนดของสมาคมผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ซึ่งมีลักษณะเป็นสัญญาสำเร็จรูปนั้น ได้ระบุข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าเอาไว้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าข้อกำหนดดังกล่าวแม้จะเป็นข้อกำหนดในสัญญาสำเร็จรูปที่มีผลเป็นการจำกัดความรับผิดชอบที่เกิดจากการผิดสัญญา แต่เมื่อพิจารณาถึงความสุจริตของคู่สัญญาตามสภาพที่เป็นจริง และปกติประเพณีของสัญญารับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศแล้ว ข้อกำหนดซึ่งจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้นย่อมไม่มีฐานะเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม และย่อมมีผลใช้บังคับได้ตามกฎหมาย เว้นแต่ถ้าคู่สัญญากำหนดให้ผู้ขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบน้อยกว่าที่สมาคมผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศกำหนด ผู้เขียนเห็นว่าอาจจะเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม และมีผลใช้บังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี

ข้อสัญญาใดที่มีให้นำบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ไปใช้บังคับไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ข้อสัญญานั้นย่อมตกเป็นโมฆะตามบทบัญญัติมาตรา 12 แต่อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับกับนิติกรรมหรือสัญญาที่ทำขึ้นก่อนวันที่ 17 พฤษภาคม 2541 ซึ่งเป็นวันที่พระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับ (มาตรา 2 บัญญัติให้พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มีผลใช้บังคับเมื่อพ้นทศกัศวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา)

(3) เวลาและสถานที่ในการทำสัญญาหรือในการปฏิบัติตามสัญญา

(4) การรับภาระที่หนักกว่ามากของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

<sup>171</sup> มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

<sup>172</sup> ตาราพร ธีระวัฒน์, กฎหมายสัญญา : สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2538), หน้า 36.



### 3.1.2 แนวปฏิบัติของศาลไทยในการเลือกใช้กฎหมายบังคับกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ

ตามหลักกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยนั้น มาตรา 134 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้บัญญัติหลักกฎหมายไว้ว่า “ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ห้ามมิให้ศาลที่รับฟ้องคดีไว้ปฏิเสธไม่ยอมพิพากษาหรือมีคำสั่งชี้ขาดคดีโดยอ้างว่าไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่คดีหรือว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับนั้นเคลือบคลุมหรือไม่บริบูรณ์” ดังนั้น หากเกิดข้อโต้แย้งขึ้นเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ หรือความรับผิดชอบของบุคคลตามกฎหมายแพ่ง และบุคคลนั้นได้ใช้สิทธิเสนอคดีของตนต่อศาลส่วนแพ่งที่มีเขตอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายแพ่งและกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งอย่างถูกต้องสมบูรณ์แล้ว ศาลจะปฏิเสธไม่รับคดีเข้าสู่การพิจารณาหรือจะปฏิเสธไม่ยอมพิพากษาหรือมีคำสั่งชี้ขาดในคดีมิได้ แม้ว่าในขณะที่ฟ้องหรือคดีอยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลจะยังไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายไทยบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อบังคับใช้แก่คดีนั้น ๆ ก็ตาม เหตุที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากในมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติทางออกไว้สำหรับศาลเพื่อพิจารณาเลือกใช้กฎหมายหรือหลักกฎหมายมาบังคับแก่คดีในกรณีที่ไม่มียกกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้กับคดีโดยตรงได้<sup>173</sup>

จะเห็นได้ว่าแนวปฏิบัติของศาลไทยในการเลือกใช้กฎหมายบังคับแก่ข้อพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามสัญญารับขนระหว่างประเทศนั้น ในกรณีที่มีข้อโต้แย้งเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง (รวมตลอดถึงผู้รับประกันภัยในฐานะผู้รับช่วงสิทธิจากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี) กับผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศนำเสนอสู่การพิจารณาของศาลไทย เท่าที่ผ่านมาศาลฎีกาจะนำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนของมาปรับใช้แก่คดีในฐานะที่เป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงตามตัวอักษร ทั้งนี้ โดยไม่มีประเด็นต้องพิจารณาว่าปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศนั้นเป็นกรณีที่ต้องด้วยบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนของตามตัวอักษรหรือไม่<sup>174</sup> ดังจะเห็นได้จากแนวคำพิพากษาต่อไปนี้

<sup>173</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรค 2 บัญญัติว่า “เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีกฎหมายจารีตประเพณีเช่นนั้นให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป”

<sup>174</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรคแรก บัญญัติว่า “กฎหมายนั้น ต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ”

หลักการอุดช่องว่างของกฎหมายตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังจะเห็นได้จาก  
แนวคำพิพากษาต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1921/2518 “โจทก์ว่าจ้างบริษัทจำเลยขนส่งสุนัข  
20 ตัว โดยเครื่องบินจากประเทศเยอรมันตะวันตกมายังท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อส่งให้กรมตำรวจผู้รับ  
ตราส่ง เมื่อสุนัขมาถึงทางอากาศยานดอนเมือง ปรากฏว่าสุนัขตายไป 12 ตัว อีก 8 ตัวมีอาการอ่อน  
เพลีย จากผลการตรวจซากสุนัขและจากข้อเท็จจริงฟังได้ว่าการตายของสุนัขเกิดจากจำเลยผู้รับขน หา  
ใช่เกิดจากสภาพของสุนัขเองหรือจากเหตุสุดวิสัยดังที่จำเลยอ้างไม่ เมื่อปรากฏว่ากรมตำรวจผู้รับตรา  
ส่งยังมีได้เรียกให้ส่งมอบสุนัขตามความในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 สิทธิหึง  
หลายของบริษัทโจทก์ผู้ส่งจึงยังมีได้ตกไปได้แก่กรมตำรวจผู้รับตราส่ง จำเลยต้องรับผิดชอบต่อโจทก์เพื่อ  
ความเสียหายที่เกิดขึ้น”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 927/2524 “โจทก์และจำเลยทำสัญญาขนส่งแหวน  
สร้อยคอ และกำไลและอัญมณีโดยทางเครื่องบินของจำเลยเพื่อส่งให้แก่ผู้รับ ณ ประเทศสิงคโปร์ เมื่อ  
เครื่องบินของจำเลยถึงสนามบินประเทศสิงคโปร์ปรากฏว่ากล่องชั้นนอกมิได้บุบสลายแต่หีบห่อภายใน  
ซึ่งบรรจุสินค้าแตกหักและบุบสลาย และสินค้าได้สูญหายไปบางส่วน ศาลวินิจฉัยว่าการบรรจุสินค้าลงใน  
หีบห่อเป็นเรื่องระหว่างโจทก์ผู้ส่งออกกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ผู้ขนส่งไม่ได้เกี่ยวข้องหรือรู้เห็นกับการ  
บรรจุสินค้าลงในหีบห่อด้วย เมื่อจำเลยได้มอบหีบห่อที่ขนส่งให้แก่ผู้รับตราส่งในสภาพที่หีบห่อภายใน  
นอกเรียบร้อยเช่นเดิมแล้ว จำเลยก็ไม่ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2876-2877/2528 “ข้อเท็จจริงฟังได้ยุติว่าจำเลย  
ตกลงรับจ้างขนพลอยเจียรไนของโจทก์ 2 จำนวนโดยทางเครื่องบินจากกรุงเทพฯ เพื่อส่งมอบแก่ลูกค้า  
ของโจทก์ที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อข้อเท็จจริงรับกันว่าสินค้าสูญหายไปไม่ถึงผู้รับตราส่ง จำเลยก็ต้องรับผิด  
ต่อโจทก์ตามบทบัญญัติของมาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3514/2531 “การที่จำเลยที่ 1 รับจ้างขนส่งสินค้าจาก  
ไทยไปประเทศปีวโตริกโก้ โดยจำเลยที่ 1 จัดหารบรรทุกไปขนสินค้าจากโรงงานของผู้ว่าจ้างไปยังสนามบิน  
บินกรุงเทพ แล้วว่าจ้างจำเลยที่ 2 ขนส่งสินค้านั้นทางอากาศอีกทอดหนึ่งเพื่อส่งมอบแก่บริษัท ค. ที่  
นครนิวยอร์ก แล้วดำเนินการให้บริษัทอเมริกันแอร์ไลน์ จำกัด ขนส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทาง ดังนี้  
ถือเป็นการขนส่งหลายคนหลายทอด เมื่อสินค้าสูญหายไปในการขนส่งช่วงสุดท้าย จำเลยที่ 2 ต้องร่วม  
รับผิดชอบใช้ค่าเสียหายด้วยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618”

คำพิพากษาศาลแพ่ง คดีหมายเลขแดงที่ อป. 6/2539 “จำเลยที่ 1 มีหน้าที่ขนถ่ายสินค้าจากเครื่องบินของจำเลยที่ 2 ซึ่งขนสินค้าจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย แล้วนำสินค้านั้นไปเก็บไว้ที่คลังสินค้า แต่สินค้าได้สูญหายจากคลังสินค้า ศาลพิจารณาลแล้วเห็นว่าจำเลยที่ 2 เป็นผู้ขนส่งสินค้าพิพาท เมื่อสินค้าหายไปจำเลยที่ 2 จึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ในฐานะผู้รับประกันภัย สำหรับจำเลยที่ 1 เป็นผู้รับขนถ่ายสินค้าจากเครื่องบินของจำเลยที่ 2 และนำไปเก็บไว้ในคลังสินค้า และได้รับค่าบำเหน็จในการบริการขนถ่ายสินค้า จึงฟังได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งหลายทอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 617 ประกอบมาตรา 618 จำเลยที่ 1 จึงต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 2”

จากคำพิพากษาของศาลในคดีต่าง ๆ ข้างต้น แสดงให้เห็นว่าศาลไทยได้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนของมาใช้ในการวินิจฉัยปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในฐานะเป็นกฎหมายใช้บังคับแก่คดีโดยตรง โดยไม่มีประเด็นพิจารณาว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนของ ควรจะนำมาปรับใช้กับคดีโดยตรงตามตัวอักษรหรือตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมายหรือไม่ ทั้งนี้ น่าจะด้วยเหตุผลว่าในขณะนั้นยังไม่มีบทกฎหมายอื่นใดบัญญัติถึงหลักเกณฑ์ที่จะนำมาใช้กับประเด็นความรับผิดชอบตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศเอาไว้เป็นการเฉพาะ และสัญญารับขนดังกล่าวมีลักษณะเป็นสัญญารับขนตามความแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนของมาใช้บังคับ

นอกจากนี้ จากข้อเท็จจริงในคำพิพากษาทั้งหมดบ่งจะปรากฏว่าเป็นปัญหาข้อพิพาทเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศที่มีความหลากหลายขององค์ประกอบต่างชาติเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย แต่ก็ไม่ปรากฏว่าคู่ความได้ตั้งประเด็นเกี่ยวกับการขอให้ศาลนำเอากฎหมายต่างประเทศมาปรับใช้แก่คดีที่เกิดขึ้น โดยอาศัยช่องทางตามมาตรา 13 แห่ง พ.ร.บ.ว่าด้วยการชดเชยแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ดังนั้น ศาลจึงมิได้พิจารณาถึงกฎหมายที่ควรนำมาปรับใช้แก่คดีเพื่อจัดการชดเชยแห่งกฎหมายตามหลักการแห่งกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล แม้ว่าข้อพิพาทตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศตามคำพิพากษาศาลฎีกาทั้งหมดบ่งข้างต้นจะมีองค์ประกอบต่างชาติเข้ามาเกี่ยวข้องก็ตาม

ประเด็นที่น่าพิจารณา คือ ในกรณีที่คู่ความขอให้ศาลนำเอากฎหมายต่างประเทศมาปรับใช้แก่คดีตามบทบัญญัติในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยกฎหมายชดเชย พ.ศ. 2481 แล้วศาลจะพิจารณาวินิจฉัยประเด็นนี้ไปในแนวทางใด ซึ่งจากการศึกษาคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้เคยวินิจฉัยประเด็นนี้ไว้ในคดีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล



(ก่อนปี พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นปีที่ พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับ) พบว่าศาล ได้วินิจฉัยประเด็นว่าด้วยการเลือกใช้กฎหมายเพื่อจัดการขัดกันแห่งกฎหมายออกเป็น 2 แนวทางคือ

แนวทางที่ 1. คู่ความจะต้องยกประเด็นการนำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับ ตามมาตรา 13 แห่ง พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ.2481 ขึ้นอ้างไว้โดยชอบด้วย กฎหมายตั้งแต่ศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ การที่คู่ความมิได้ยกประเด็นการให้นำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับแก่คดีขึ้นว่ากันในศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ ศาลฎีกาจะไม่รับวินิจฉัยให้ ตาม ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 249<sup>175</sup>

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1112/2530 “จำเลยให้การว่า จำเลยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเพียงใดนั้นต้องใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเลของสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นกฎหมาย แห่งถิ่นที่สัญญานันได้ทำขึ้นมาใช้บังคับ ดังที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ.ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 เพราะคู่สัญญาในการขนส่งเป็นคนต่างสัญชาติกัน แต่ในชั้นฎีกาจำเลยกลับมาอ้าง ว่า ต้องใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของสหรัฐอเมริกามาใช้บังคับ เนื่องจากคู่สัญญาคือ ผู้ส่งและผู้ขนส่งได้ตกลงกันไว้เช่นนั้น ซึ่งไม่ตรงกับข้ออ้างในคำให้การ ดังนั้น ฎีกาของจำเลยข้อนี้จึงมิใช่ เป็นข้อที่ได้ยกขึ้นว่ากันมาแล้วในศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ ศาลฎีกาจึงไม่รับวินิจฉัย”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1967/2530 “จำเลยฎีกาว่า ผู้ส่งได้ตกลงรับรู้ข้อจำกัด ความรับผิดในใบตราส่ง อันโยงไปถึงจำนวนอัตราค่าทดแทนที่กำหนดไว้ในมาตรา 4 (5) ของกฎหมาย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล ค.ศ. 1936 ของสหรัฐอเมริกา (คือไม่เกิน 500 เหรียญสหรัฐต่อ 1 ทิป ห่อ) ข้อจำกัดความรับผิดจึงไม่เป็นโมฆะตาม ป.พ.พ. ซึ่งความข้อนี้จำเลยไม่ได้ให้การต่อสู้เป็นประเด็น ข้อพิพาทไว้ในคำให้การ ฎีกาของจำเลยจึงเป็นข้อที่ไม่ได้ยกขึ้นว่ากันมาแล้วในศาลชั้นต้น ศาลฎีกาไม่ รับวินิจฉัยตาม ป.วิ.พ. มาตรา 249 เมื่อเป็นดังนี้ปัญหาที่ว่าข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ระบุไว้ใน หน้าหลังของใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา จะขัดกับ ป.พ.พ. มาตรา 625 และจะ เป็นการใช้กฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับแก่คดีนี้ดังที่ศาลชั้นต้นวินิจฉัยหรือไม่ จึงไม่จำต้องวินิจฉัย”

จากคำพิพากษาศาลฎีกาทั้งสองฉบับก่อให้เกิดปัญหาข้อสงสัยว่า หากคู่ความได้ กล่าวอ้างให้นำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับแก่คดี ตามช่องทางในมาตรา 13 แห่ง พระราชบัญญัติ

<sup>175</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 249 วรรคแรก บัญญัติว่า “ข้อเท็จจริงหรือข้อ กฎหมายที่จะยกขึ้นอ้างในการยื่นฎีกานั้น คู่ความจะต้องกล่าวไว้โดยชัดแจ้งในฎีกา และต้องเป็นข้อที่ได้ยกขึ้น ว่ากันมาแล้วในศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ ทั้งจะต้องเป็นสาระแก่คดีอันควรได้รับการวินิจฉัยด้วย ฯลฯ”

ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 และคู่ความฝ่ายที่กล่าวอ้างนั้นสามารถนำสืบถึงกฎหมายต่างประเทศตามที่กล่าวอ้างจนเป็นที่พอใจแก่ศาลได้แล้ว ศาลจะนำเอากฎหมายต่างประเทศนั้นมาปรับใช้กับคดีหรือไม่เพียงใด ในส่วนนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าจากถ้อยคำที่ศาลฎีกาให้เหตุผลไว้ในคำพิพากษานั้นน่าจะเป็นการเพียงพอที่จะอนุมานได้ว่าหากคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือทั้งสองฝ่ายได้ตั้งเป็นประเด็นไว้ในศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ขอให้นำกฎหมายต่างประเทศหรือกฎหมายระหว่างประเทศเข้ามาปรับใช้ภายใต้หลักเกณฑ์ในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 และถ้าคู่ความฝ่ายที่กล่าวอ้างสามารถนำสืบพิสูจน์กฎหมายต่างประเทศหรือกฎหมายระหว่างประเทศนั้นจนเป็นที่พอใจแก่ศาลแล้ว ศาลก็น่าจะวินิจฉัยปัญหาว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย และสมควรที่จะนำกฎหมายต่างประเทศที่คู่สัญญาได้แสดงเจตนาไว้มาปรับใช้กับคดี ทั้งนี้ เพื่อให้การเลือกใช้กฎหมายปรับแก้คดีเป็นไปด้วยความเป็นธรรมแก่คู่ความมากที่สุดตามหลักเกณฑ์ในการจัดการขัดกันแห่งกฎหมาย อย่างไรก็ตาม การนำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับนั้นย่อมนำเข้ามามีใช้ได้เพียงเท่าที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนของไทย แต่อย่างไรก็ดี หากศึกษาถึงแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่จะกล่าวต่อไปในแนวทางที่ 2 ซึ่งเป็นคดีที่มีการกล่าวอ้างการนำกฎหมายต่างประเทศมาปรับใช้แก่คดีไว้ตั้งแต่ศาลชั้นต้นเพื่อจัดการขัดกันแห่งกฎหมายแล้ว จะเห็นว่าศาลฎีกาได้มีคำวินิจฉัยไปในทิศทางที่แตกต่างไปจากที่ผู้เขียนได้อนุมานเอาไว้

**แนวทางที่ 2.** การที่ความสูญหายเสียหายของสินค้าถูกตรวจพบในประเทศไทย แม้ว่าสัญญาซื้อขายนั้นจะมีองค์ประกอบต่างชาตินำเข้ามาเกี่ยวข้องและคู่ความได้ยกประเด็นการนำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับแก่คดีเพื่อจัดการขัดกันแห่งกฎหมาย ตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 กรณีก็ถือได้ว่ามูลคดีเกิดขึ้นในประเทศไทย จึงต้องใช้กฎหมายไทยบังคับ ไม่มีปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับหรือไม่ ดังนั้น จึงไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3401/2529 “จำเลยได้ฎีกาว่ากรณีเป็นเรื่องบุคคลสัญชาติต่างกันทำสัญญากันที่ประเทศหนึ่งเพื่อขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และต่อมามีการฟ้องร้องต่อศาลในอีกประเทศหนึ่ง จึงเป็นกรณีตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 เมื่อบริษัท อ. ได้ตกลงโดยชัดแจ้งกับจำเลยให้นำกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกามาใช้บังคับ จำเลยจึงต้องรับผิดชอบตามกฎหมายดังกล่าว ศาลวินิจฉัยว่า บริษัท อ. สัญชาติอเมริกัน ได้ส่งสินค้าจากประเทศสหรัฐอเมริกาให้ผู้ซื้อที่กรุงเทพฯ โดยสายการบินเรือของจำเลยซึ่งเป็นนิติบุคคลสัญชาติเดินมาเร็กซ์ เมื่อสินค้าที่ขนส่งได้มาถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของแล้ว แต่ตู้คอนเทนเนอร์ใบหนึ่งแตกสินค้าบางส่วนสูญหายไป มูลคดีจึงเกิดขึ้นในประเทศไทย ต้องบังคับกันตามกฎหมายแห่ง

ประเทศไทย ทามีปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับอันจะต้องวินิจฉัยตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ไม่”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2768/2532 “จำเลยได้ให้การว่าผู้ส่งสินค้ามีสัญชาติอเมริกัน จำเลยมีสัญชาติเดนมาร์ก ทำสัญญากันในต่างประเทศ จึงต้องใช้กฎหมายของประเทศสหรัฐว่าด้วยการขนส่งทางทะเล ค.ศ. 1936 บังคับ ตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 อีกทั้งข้อ 5 แห่งใบตราส่งซึ่งเป็นสัญญาระบุให้นักกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเลของสหรัฐใช้บังคับด้วย ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า สัญญารับขนทำขึ้นในต่างประเทศระหว่างผู้ส่งซึ่งมีสัญชาติอเมริกันและจำเลยผู้ขนส่งซึ่งมีสัญชาติเดนมาร์ก เมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือกรุงเทพฯ อันเป็นตำบลที่กำหนดให้ส่ง ปรากฏว่ากล่องสินค้าแตกและสินค้าบางส่วนสูญหายไป ทั้งผู้ซื้อและจำเลยทั้งสองผู้ขนส่งก็เป็นนิติบุคคลที่มีสาขาในประเทศไทย มูลคดีจึงเกิดขึ้นในประเทศไทย ต้องบังคับกันตามกฎหมายแห่งประเทศไทย ทามีปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับอันจะต้องวินิจฉัยตามมาตรา 13 แห่ง พ.ร.บ. ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ตามฎีกาของจำเลยไม่”<sup>176</sup>

จากผลแห่งคำพิพากษาดังกล่าวมา แม้ว่าสัญญารับขนรายนั้นจะเป็นสัญญาที่มีองค์ประกอบต่างชาติเข้ามาเกี่ยวข้อง แต่เมื่อสถานที่ปลายทางแห่งการปฏิบัติตามสัญญาอยู่ในดินแดนของประเทศไทย และความเสียหายที่เกิดขึ้นตรวจพบในดินแดนของประเทศไทย ศาลฎีกาก็ได้วินิจฉัยว่ามูลคดีนั้นเกิดขึ้นในประเทศไทยและให้ใช้บทบัญญัติแห่งกฎหมายไทย (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนของ) บังคับครอบคลุมในเรื่องผลแห่งสัญญาด้วย ทั้งนี้ แม้ว่าคู่สัญญาจะได้ตั้งเป็นประเด็นขอให้ศาลวินิจฉัยปัญหาว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายมาตั้งแต่ศาลชั้นต้น และหากถือตามแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาตามแนวทางที่ 2 นี้แล้ว ในกรณีคู่สัญญาตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศได้ขอให้ศาลนำเอากฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับกับประเด็นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีความเสียหายได้เกิดขึ้นในประเทศไทย โดยอาศัยมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 แล้ว ศาลไทยก็คงจะไม่รับพิจารณาปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมายให้ แม้ว่า คู่ความจะได้ร้องขอไว้ในคำฟ้องหรือคำให้การให้ศาลมาตั้งแต่ศาลชั้นต้น

จากแนวทางทั้งสองที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่าผู้เขียนได้อุทานถึงการเลือกใช้กฎหมายบังคับกับคดีความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามหลักกฎหมายที่น่าจะเป็นในแนวทางที่ 1 แตกต่างไปจากแนวปฏิบัติการเลือกใช้กฎหมายบังคับกับคดีของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามแนวทางที่ 2 ซึ่งอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า การเลือกใช้กฎหมายบังคับแก่คดีข้อพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่ง

<sup>176</sup> ดั่งแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3401/2529, 563/2532 และ 2466/2535

หรือผู้รับตราส่งตามสัญญารับขนระหว่างประเทศทางอากาศนั้น ศาลไทยมีแนวโน้มที่จะนำบทบัญญัติ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนของมาใช้บังคับกับคดีโดยตรงในฐานะเป็นบท กฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงตามตัวอักษร โดยไม่คำนึงว่าสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ รายนั้นจะมีปัญหาเรื่องการขัดกันแห่งกฎหมายเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยหรือไม่ และโดยไม่มีประเด็นที่ต้อง วินิจฉัยว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่สามารถนำมาใช้บังคับกับ ปัญหาความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศได้โดยตรงตามตัวอักษรหรือ ตามความมุ่งหมายแห่งบทบัญญัติหรือไม่ ทั้งนี้ พิจารณาเปรียบเทียบจากผลแห่งคำพิพากษาศาลฎีกา ในคดีเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้าทางทะเล

### 3.2 ขอบเขตแห่งการบังคับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน

#### 3.2.1 การรับขนสินค้าที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ รับขน

จากบทบัญญัติในมาตรา 608<sup>177</sup> และมาตรา 609<sup>178</sup> แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ซึ่งเป็นบทบัญญัติซึ่งกำหนดขอบเขตแห่งการบังคับใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน จะเห็นได้ว่าการรับขนซึ่งอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนนั้น ได้แก่การรับขนผู้โดยสาร สัมภาระเดินทาง และสินค้า ซึ่งผู้ขนส่งได้กระทำการรับขน ดังกล่าวเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ ทั้งนี้ ไม่ว่าการรับขนรายนั้นจะกระทำโดยวิธีการขนส่งทั้งภายในและ ระหว่างประเทศ

การรับขนซึ่งกระทำในหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมไปรษณีย์โทรเลข (หรือการสื่อสารแห่งประเทศไทย) และการรับขนทางทะเลนั้น ไม่อยู่ในบังคับแห่งประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน แต่อยู่ภายใต้บังคับแห่งกฎหมายเฉพาะ แต่อย่างไรก็ตาม ในกรณีของ การรับขนสินค้าทางทะเล เดิมนั้นศาลได้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ บังคับกับคดีข้อพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดกับสินค้าที่รับขนใน

<sup>177</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 บัญญัติว่า “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมาย แห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน”

<sup>178</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 บัญญัติว่า “การรับขนของหรือคนโดยสารใน หน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่าน ให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ

รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

ระหว่างการรับขนทางทะเลในฐานะเป็นหลักกฎหมายทั่วไปหรือบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง โดยอาศัยหลักการ อุดช่องว่างของกฎหมายในมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ภายหลังจากที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับแล้ว ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้า ทางทะเลย่อมอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าว

อย่างไรก็ดี มีข้อสงสัยเกิดว่าในปี พ.ศ.2467 ซึ่งเป็นปีที่ประเทศไทยกำลังร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 และ พ.ศ. 2469 ซึ่งเป็นปีที่ประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น การขนส่งทางอากาศของเรายังไม่มี<sup>179</sup> ประกอบกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศนั้นมีความละเอียดอ่อน มีวิธีปฏิบัติในการขนส่งที่แตกต่างไปจากการขนส่งภายในประเทศ และมีการเสี่ยงภัยในระดับที่สูงกว่าการขนส่งทางบก ฉะนั้นการนำบทบัญญัติในเรื่องการขนส่งทางบกมาใช้บังคับกับการขนส่งทางอากาศ โดยถือว่าเป็นกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งจึงไม่น่าจะกระทำได้<sup>180</sup> โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศซึ่งมีลักษณะที่ระหว่างประเทศปรับใช้อยู่เป็นการเฉพาะ

### 3.2.2 ผู้ขนส่งที่อยู่ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน

จากบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 จะเห็นได้ว่าผู้ขนส่งซึ่งอยู่ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนนั้น หมายถึง ผู้ขนส่งไม่ว่าจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลซึ่งรับขนผู้โดยสาร สัมภาระเดินทาง หรือสินค้าเพื่อำาหนึ่งเป็นทางค้าปกติ ซึ่งคำว่า “เพื่อำาหนึ่งเป็นทางค้าปกติ” ได้มีผู้ให้คำอธิบายไว้ดังนี้

1. บทบัญญัติทั้งหมดในเรื่องรับขนจะใช้บังคับแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายก็ต่อเมื่อผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่ประกอบอาชีพในการขนส่งของหรือคนโดยสารโดยเฉพาะ โดยจะเรียกเอาคำำาหนึ่งเป็นการตอบแทนในการทำกิจการขนส่งนั้น การประกอบกิจการขนส่งตามปกติทางการค้าอาจเป็นในรูปของบริษัท เช่น บริษัทสายการบิน บริษัทการเดินทางเร็ว หรือบริษัทการขนส่งทางบก หรืออาจจะเป็นโดยบุคคลธรรมดาซึ่งดำเนินกิจการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร การเป็นผู้มีอาชีพเป็นผู้ขนส่งนั้น ย่อมหมายถึงว่าเป็นบุคคลที่พร้อมจะขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งสำหรับใครก็ได้ที่

<sup>179</sup> วิชาญ ลิมานนท์, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3514/2531, ศัพท์พจนานุกรมกฎหมาย พ.ศ.2531 เล่ม 10, หน้า 197.

<sup>180</sup> กมล สนธิเกษตริณ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย จ้างแรงงาน, จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 9, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2537), หน้า 58.



ปรารถนาจะใช้บริการของเขา และพร้อมที่จะจ่ายค่าบำเหน็จให้ แต่แม้กระนั้นก็ตาม การมีอาชีพเป็น  
ผู้ขนส่งไม่จำเป็นว่าจะต้องพร้อมที่จะขนส่งของทุกประเภท เขาอาจจะจำกัดการขนส่งแต่ของเฉพาะสิ่ง  
เฉพาะอย่างได้<sup>181</sup>

2. ผู้รับขนเพื่อบำเหน็จเป็นทางค่าตามปกติในการรับขนนั้น ไม่ใช่ทำการรับจ้าง  
ขนของหรือคนโดยสารเป็นครั้งคราวแต่ต้องเป็นทางค่าปกติ เพราะการรับขนเป็นบางครั้งบางคราวนั้น  
ไม่ถือเป็นทางค่าปกติ<sup>182</sup> กล่าวคือ จะมีคนจ้างหรือไม่ก็ต้องกระทำตามปกติ เช่น การขนส่งคนโดยสาร  
ของบริษัทขนส่ง จะมีคนโดยสารหรือมีของให้ขนหรือไม่ เมื่อถึงเวลาก็ต้องออกทำงานตามทางการค้า  
ปกติ ไม่ได้ทำเป็นครั้งคราวเฉพาะมีคนมาจ้างเท่านั้น การขนส่งทางอากาศหรือทางเรือก็เช่นเดียวกัน  
เมื่อถึงเวลาก็ต้องออกทำการรับขนตามทางการค้าปกติ ไม่คำนึงถึงว่าจะมีคนมาจ้างหรือไม่<sup>183</sup>

3. การรับขนนั้นเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทน มิได้ทำการขนส่งแบบให้เปล่า และ  
ผู้ขนส่งเป็นผู้ที่ประกอบอาชีพในการรับขนเป็นปกติธุระ<sup>184</sup> ซึ่งการให้คำนิยามคำว่าเพื่อบำเหน็จเป็น  
ทางค่าปกติในกรณีเช่นนี้ น่าจะให้ความสำคัญแก่อาชีพของผู้ขนส่งเป็นสำคัญ

จากการให้คำนิยามของคำว่า "เพื่อบำเหน็จเป็นทางค่าปกติ" ที่กล่าวมาความเห็น  
จะเห็นว่าหลักสำคัญในการพิจารณาถึงลักษณะของผู้ขนส่งตามกฎหมายลักษณะรับขนก็คือ ผู้ขนส่งนั้นจะ  
ต้องทำการรับขนโดยมีค่าตอบแทน และผู้ขนส่งนั้นจะต้องเป็นผู้ประกอบธุรกิจขนส่งเป็นอาชีพปกติ ดัง

<sup>181</sup> สุธีร์ ศุภนิธย์, รับขน, กฎหมายพาณิชย์ 1, พิมพ์ครั้งที่ 13, (กรุงเทพฯ : บริษัท ประชาชน  
จำกัด, 2538), หน้า 828.

<sup>182</sup> สุปิน พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เขาทรัพย์ เขาชื่อ จ้างแรงงาน จ้าง  
ทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2527), หน้า 271.

<sup>183</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 277.

<sup>184</sup> ผู้ที่มีความเห็นเช่นนี้ ได้แก่ พระวรภักดีพิบูลย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร ศ.ดร.มานะ พิตยาภรณ์  
และ อ.อัมพร จันทรวิจิตร [รายละเอียดดู พระวรภักดีพิบูลย์, พจนานุกรมกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ  
1-6 เรียงตามตัวอักษร, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์รุ่งเรืองรัตน์, 2511), หน้า 819., ไผทชิต เอกจริยกร, คำ  
อธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 114 และ 116.,  
อัมพร จันทรวิจิตร, กฎหมายพาณิชย์ 1, (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์คุรุสภา, 2509), หน้า 272 และ มานะ  
พิตยาภรณ์, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ เขาทรัพย์ เขาชื่อ จ้างแรงงาน จ้างทำ  
ของและรับขน, พิมพ์ครั้งที่ 11, (กรุงเทพฯ : บริษัทประชาชน, 2529), หน้า 336.]

นั้น การรับขนส่งซึ่งมีค่าตอบแทนแต่กระทำโดยผู้ขนส่งซึ่งมิได้ประกอบธุรกิจการให้บริการขนส่งเป็นอาชีพปกติ จึงมิใช่เป็นสัญญารับขนส่งแต่เป็นสัญญาจ้างทำของ<sup>185</sup>

เกี่ยวกับประเด็นนี้ ศาลฎีกาได้เคยวินิจฉัยไว้ในคดีการขนส่งหลายคนหลายทอดตอนหนึ่งว่า การที่จำเลยได้ระบุให้การขนส่งและรับขนส่งสินค้าเป็นวัตถุประสงค์ข้อหนึ่งของจำเลยที่ได้จดทะเบียนไว้ ก็ถือว่าจำเลยประกอบการเป็นผู้รับขนส่งของเพื่อเป้าหมายเป็นทางค้าโดยปกติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608<sup>186</sup> และจากต้นร่างภาษาอังกฤษก็ได้บัญญัติเรื่องการประกอบอาชีพรับขนส่งเป็นปกติธุระออกจากเรื่องค่าตอบแทนในการรับขนส่งด้วยเช่นกัน ("A carrier, within the meaning of this Title, is a person who in the usual course of his business undertakes to transport goods or passengers for remuneration")

### 3.3 สัญญารับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ

หากพิจารณาตามบทบัญญัติในมาตรา 608 และ 610 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สัญญารับขนส่งของย่อมนำถึง สัญญาซึ่งบุคคลฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง<sup>187</sup> ตกลงกับบุคคลอีกฝ่ายหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่ง เพื่อให้ขนส่งไปยังผู้รับตราส่ง ณ ตำบลที่กำหนดให้ส่ง โดยผู้ส่งหรือผู้ตราส่งตกลงจะชำระค่าระวางพาหนะแก่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ประกอบการขนส่งเป็นทางค้าปกติ

สาระสำคัญของสัญญารับขนส่งของ คือ สัญญาซึ่งผู้ขนส่งตามสัญญานั้นจะต้องประกอบอาชีพให้บริการขนส่งเป็นอาชีพปกติ และการรับขนส่งนั้นจะต้องมีการชำระค่าระวางขนส่งเป็นการตอบ

<sup>185</sup> ราชละเอียดเพิ่มเติมสุ สุธีร์ ศุภนิธย์, รับขนส่ง, กฎหมายพาณิชย์ 1, หน้า 629., สุบิน พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เจ้าทรัพย์ เจ้าชื่อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขนส่ง, หน้า 276. และ ฝโทษิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขนส่ง ยืม เจ้าทรัพย์ เจ้าสำนักโรง แรม, หน้า 116.

<sup>186</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1331/2538.

<sup>187</sup> ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ส่ง หมายถึง บุคคลซึ่งตกลงมอบหมายให้บุคคลอื่นขนส่งสินค้าไปยังผู้รับตราส่ง ณ ตำบลที่กำหนดให้ส่งโดยในการรับขนส่งนั้นมิได้มีการออกไปตราส่งให้แก่กัน ส่วนผู้ตราส่ง หมายถึง ผู้ส่งในสัญญารับขนส่งของที่ได้มีการออกไปตราส่งให้แก่กัน ซึ่งในวิธานินพันธ์ ฉบับนี้ทั้งในส่วนการรับขนส่งภายใต้ระบบบอร์ชอและภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้เขียนขอใช้คำว่า ผู้ส่ง ให้หมายความรวมทั้ง ก) ผู้ส่งในกรณีที่มีการรับขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศนั้นมิได้มีการออกไปกำกับของทางอากาศ (Air Waybill) ให้แก่ผู้ขนส่ง หรือมิได้มีการออกไปตราส่งให้แก่ผู้ส่ง และ ข) ผู้ตราส่งในกรณีการรับขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศนั้นได้มีการออกไปกำกับของทางอากาศให้แก่ผู้ขนส่ง หรือมีการออกไปตราส่งให้แก่ผู้ส่ง

แทน แต่ถ้าเป็นบ่าเห็บหรือผลประโยชน์ที่เกิดจากการอย่างอื่น เช่น ผลประโยชน์ที่จะได้มาในรูปกำไรของสินค้าที่พ่อค้าขายให้แก่ลูกค้าโดยมีหน้าที่ขนส่งสินค้านั้นไปส่งให้ถึงที่อยู่ของลูกค้า โดยมีได้เก็บค่าขนส่งเพิ่มจากราคาสินค้าเช่นนี้ไม่ถือว่าเป็นการรับขนเพื่อบ่าเห็บเป็นทางค้าปกติ<sup>188</sup> ส่วนการขนส่งนั้นจะเป็นการส่งสินค้าไปให้แก่ผู้ส่งเอง หรือจะเป็นการส่งไปยังบุคคลภายนอกนั้น ไม่ใช่สาระสำคัญของสัญญารับขนของ

สัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศนั้นมิได้มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายให้ค่านิยามไว้เป็นพิเศษ ดังนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศในปัจจุบันน่าจะมีความหมายถึง สัญญารับขนสินค้าที่กระทำโดยอากาศยานซึ่งมีถิ่นที่ต้นทางและถิ่นที่ปลายทางอยู่ในดินแดนของประเทศที่ต่างกัน หรืออยู่ในดินแดนของประเทศเดียวกันแต่มีถิ่นที่หยุดพักที่ได้ตกลงกันไว้อยู่ในดินแดนของอีกประเทศหนึ่ง

การเกิดของสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขนของนั้นมิได้บัญญัติหลักเกณฑ์ไว้เป็นการเฉพาะ ดังนั้น การเกิดของสัญญารับขนสินค้าจึงอยู่ภายใต้บังคับของหลักกฎหมายว่าด้วยสัญญา ในหมวด 1 เรื่องการก่อให้เกิดสัญญา กล่าวคือ สัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศย่อมเกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาตกลงของบุคคลสองฝ่ายเพื่อการรับขนส่งสินค้า โดยฝ่ายผู้ส่งทำคำเสนอไปยังฝ่ายผู้ขนส่ง และฝ่ายผู้ขนส่งได้บอกกล่าวสนองรับที่จะทำการรับขนสินค้าตามคำเสนอของฝ่ายผู้ส่ง และเมื่อฝ่ายผู้ส่งได้ยอมรับคำเสนอนั้นแล้ว ถือได้ว่าบุคคลทั้งสองฝ่ายมีเจตนาที่ถูกต้องตรงกันในความตกลงนั้น สัญญารับขนระหว่างประเทศทางอากาศย่อมเกิดขึ้นโดยทันที ทั้งนี้ ไม่จำเป็นต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ไม่จำเป็นต้องมีการจัดทำหรือส่งมอบใบกำกับของทางอากาศหรือใบตราส่งให้แก่กัน และไม่จำเป็นต้องมีการชำระหนี้บางส่วนเกิดขึ้น

สำหรับความสมบูรณ์ของสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศนั้น ย่อมเป็นไปตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายลักษณะนิติกรรม กล่าวคือ สัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศจะมีผลสมบูรณ์เมื่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้แสดงเจตนาผูกนิติสัมพันธ์ต่อกันตามกฎหมาย และเจตนาที่ปรากฏจะต้องเป็นเจตนาอันแท้จริงและถูกต้องตรงกันของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย การแสดงเจตนาจะต้องไม่บกพร่อง ไม่มีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามขัดแจ้งโดยกฎหมายหรือเป็นการพันวิสัยหรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน และคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องมีความสามารถบริบูรณ์ตามกฎหมายในการเข้าผูกนิติสัมพันธ์ระหว่างกัน สัญญาจึงจะมีผลสมบูรณ์ พียงร้องบังคับกัน

<sup>188</sup> กมล สนธิเกษตริณ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 55.

ได้ตามกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตาม การตกลงทำสัญญารับขนสินค้าด้วยวาจาเพียงโดยมิได้ทำสัญญา เป็นลายลักษณ์อักษรหรือมิได้มีการออกเอกสารการรับขนสินค้าให้แก่กันนั้น อาจก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการพิสูจน์ถึงความตกลงทำสัญญา เงื่อนไขแห่งสัญญา และรายละเอียดของการรับขน ขึ้นตามมาได้

### 3.4 เอกสารการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศตามกฎหมายไทย

#### 3.4.1 ประเภทและลักษณะของเอกสารการรับขนสินค้า

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนของ ซึ่งศาลได้นำมาใช้ บังคับกับการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศด้วยนั้น ได้บัญญัติถึงเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการรับขนสินค้าไว้ 2 ประเภท คือ ใบกำกับของ และใบตราส่ง

ก. ใบกำกับของ หมายถึง เอกสารที่ระบุรายละเอียดอันเกี่ยวกับการขนส่ง ซึ่งผู้ส่ง เป็นผู้จัดทำขึ้นและได้ลงลายมือชื่อของผู้ส่งไว้เป็นสำคัญ ใบกำกับของนี้ผู้ส่งมีหน้าที่มอบให้ไว้แก่ผู้ขนส่ง ถ้าผู้ขนส่งได้แสดงเจตนาเรียกเอาจากผู้ส่ง สำหรับรายละเอียดอันเกี่ยวกับการขนส่งที่ระบุไว้ในใบกำกับของนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 612 ได้กำหนดให้ต้องมีรายละเอียดในรายการดังนี้

- 1) สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับสภาพจำนวนและเครื่องหมายแห่งหีบห่อ
- 2) ตำบลที่กำหนดให้ส่ง
- 3) ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง
- 4) ตำบลและวันที่ออกใบกำกับของ

อย่างไรก็ตามโดยบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ส่งไม่มีความจำเป็นจะต้องจัดทำและส่งมอบใบกำกับของให้แก่ผู้ขนส่ง หากผู้ขนส่งมิได้เรียกเอาใบกำกับของจากผู้ส่ง ในอีกทางหนึ่งผู้ขนส่งก็ไม่มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องรับใบกำกับของหรือเอกสารอื่นใดตามคำร้องขอของผู้ส่ง เป็นสิทธิตามกฎหมายของผู้ขนส่งโดยแท้ที่จะเรียกให้ผู้ส่งจัดทำและส่งมอบใบกำกับของให้แก่ผู้ขนส่งนั้น ผู้ขนส่งจะใช้สิทธิดังกล่าวหรือไม่ย่อมขึ้นอยู่กับอำนาจตัดสินใจของผู้ขนส่งเพียงผู้เดียว

ใบกำกับของย่อมเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งในการที่จะใช้เป็นพยานหลักฐานชิ้นหนึ่งเพื่อพิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงของสินค้าที่รับขนตามรายการที่แสดงไว้ในใบกำกับของ โดยเฉพาะอย่าง

ยิ่งข้อเท็จจริงเกี่ยวกับลักษณะ สภาพ และประเภทของสินค้าที่รับชน ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงควรที่จะเรียกเอาใบกำกับของจากผู้ส่งทุกครั้งเพื่อประโยชน์แก่ผู้ขนส่งเองในกรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้น

ข. ใบตราส่ง หมายถึง เอกสารที่ระบุนรายละเอียดอันเกี่ยวกับการขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำขึ้นและได้ลงลายมือชื่อของผู้ขนส่งไว้เป็นสำคัญ ใบตราส่งนี้ผู้ขนส่งมีหน้าที่มอบให้ไว้แก่ผู้ส่ง ถ้าผู้ส่งได้แสดงเจตนาเรียกเอาจากผู้ขนส่ง สำหรับรายละเอียดอันเกี่ยวกับการขนส่งที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 612 ได้กำหนดให้ต้องมีรายการต่าง ๆ ดังนี้ คือ

- 1) สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับสภาพจำนวนและเครื่องหมายแห่งที่บ่อ
- 2) ตำบลที่กำหนดให้ส่ง
- 3) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง
- 4) จำนวนค่าระวางพาหนะ
- 5) ตำบลและวันที่ออกใบตราส่ง

บทบัญญัติแห่งมาตรา 612 นั้น ผู้ขนส่งไม่มีความจำเป็นจะต้องจัดทำและส่งมอบใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งในทุกการขนส่งที่มีขึ้น ดังนั้น หากผู้ส่งไม่เรียกเอาใบตราส่งจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องจัดทำและส่งมอบใบตราให้แก่ผู้ส่ง ในขณะเดียวกันผู้ส่งก็ไม่มีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องรับมอบใบตราส่ง ใบรับสินค้าหรือเอกสารอื่นใดตามคำร้องขอของผู้ขนส่ง การเรียกให้ผู้ขนส่งจัดทำและส่งมอบใบตราส่ง ใบรับสินค้า หรือเอกสารทำนองเดียวกันให้แก่ผู้ส่งนั้น ย่อมเป็นสิทธิตามกฎหมายของผู้ส่ง

เมื่อพิจารณารายละเอียดของใบตราส่งแล้ว ใบตราส่งย่อมเป็นหลักฐานเพื่อประโยชน์ของผู้ส่งและผู้รับตราส่งในการพิสูจน์ว่าผู้ส่งออกใบตราส่งนั้นเป็นผู้รับชนสินค้าตามรายการที่ปรากฏอยู่ในเอกสารใบตราส่งแม้ว่าจะมิได้มีกฎหมายกำหนดสถานะของใบตราส่งให้เป็นใบรับสินค้าก็ตาม นอกจากนี้ ใบตราส่งยังใช้เป็นเอกสารหลักฐานในการรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่ง<sup>189</sup> และใช้เป็นหลักฐานในการสลักหลังโอนสิทธิในการรับมอบสินค้าให้แก่บุคคลอื่นได้<sup>190</sup>

<sup>189</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 615 บัญญัติว่า “ถ้าได้ทำใบตราส่งให้แก่กัน ท่านว่าของนั้นจะรับมอบเอาไปได้ต่อเมื่อเวณคืนใบตราส่ง หรือเมื่อผู้รับตราส่งให้ประกันตามควร”

<sup>190</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 614 บัญญัติว่า “แม้ว่าใบตราส่งจะได้ออกให้แก่บุคคลผู้ใดโดยนามก็ตาม ท่านว่าย่อมสลักโอนให้กันได้ เว้นแต่จะมีข้อห้ามการสลักหลังไว้”



ในกรณีที่มีการฟ้องร้องดำเนินคดีตามสัญญา รับชนสินค้าต่อศาล ใบกำกับของ และใบตราส่งย่อมมีสถานะเป็นพยานหลักฐานชิ้นหนึ่งในคดีที่แสดงให้เห็นถึงข้อเท็จจริงเท่าที่ปรากฏอยู่ในเอกสาร แต่อย่างไรก็ดี ทั้งใบกำกับของและใบตราส่งนั้นมิได้เป็นเอกสารซึ่งกฎหมายบังคับให้ต้องมีการจัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการใช้ฟ้องร้องดำเนินคดี เนื่องจากเป็นสิทธิของคู่สัญญาแต่ละฝ่ายที่จะเรียกให้มีการจัดทำและส่งมอบให้แก่ตนซึ่งเอกสารใบกำกับของหรือใบตราส่งหรือไม่ก็ได้

ประเด็นที่น่าพิจารณาเกี่ยวกับลักษณะของใบตราส่งและใบกำกับของประการหนึ่ง คือ ในกรณีที่การรับชนสินค้ารายหนึ่ง ได้มีการจัดทำเอกสารซึ่งระบุรายการตามที่กฎหมายกำหนดไว้สำหรับใบกำกับของและใบตราส่งไว้ในเอกสารฉบับเดียวกันขึ้นเป็นคู่ฉบับมอบให้แก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย รวมทั้งปรากฏลายมือชื่อของทั้งผู้ส่งและผู้ขนส่งรวมอยู่ในเอกสารคู่ฉบับนั้นด้วยแล้ว เอกสารลักษณะนี้จะมีสถานะทางกฎหมายเป็นประการใด ซึ่งหากพิจารณาจากบทบัญญัติแห่งกฎหมายลักษณะรับชนของแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่าเอกสารดังกล่าวน่าจะมีสถานะทางกฎหมายเป็นทั้งใบกำกับของและใบตราส่งในใบเดียวกัน เพราะมีลักษณะเข้าตามที่กฎหมายกำหนดไว้ทั้งในกรณีใบกำกับของและใบตราส่ง และไม่มีบทบัญญัติในมาตราใดบัญญัติห้ามมิให้จัดทำเอกสารใบกำกับของและใบตราส่งขึ้นเป็นฉบับเดียวกัน

### 3.4.2 ผลกระทบต่อความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่เอกสารการรับชนสินค้าไม่ปรากฏหรือไม่สมบูรณ์

สัญญา รับชนสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ย่อมเกิดเป็นสัญญาและมีผลสมบูรณ์ตามกฎหมายโดยอาศัยการแสดงเจตนาตกลงที่ตรงกันตามหลักการก่อให้เกิดสัญญาทั่วไปโดยไม่จำเป็นต้องออกเอกสารการรับชนใด ๆ ให้แก่กัน แต่อย่างไรก็ดี เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 บัญญัติว่า “ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดีซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความ รับผิดของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น” ดังนั้น จึงมีประเด็นปัญหาที่น่าพิจารณาเกี่ยวกับผลกระทบต่อความรับผิดของเอกสารการรับชนดังนี้

ประเด็นที่หนึ่ง สัญญา รับชนสินค้านั้น คู่สัญญาได้ตกลงทำสัญญาขึ้นด้วยวาจา โดยไม่มีสัญญา รับชนเป็นลายลักษณ์อักษรและไม่มีการออกเอกสารการรับชนใด ๆ ให้แก่กัน ข้อตกลงว่าด้วยการจำกัดหรือการยกเว้นความรับผิดที่ผู้ส่งได้ตกลงยอมรับด้วยวาจาจะมีผลใช้บังคับได้หรือไม่

สำหรับประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าบทบัญญัติมาตรา 625 มีเจตนารมณ์เพื่อป้องกันมิให้ผู้ขนส่งเอาเปรียบผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ เพราะโดยปกติผู้ขนส่งจะเป็นผู้จัดทำใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกัน ไว้เป็นเอกสารสำเร็จรูปซึ่งระบุข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของตนเอาไว้ โดยอาจจัดพิมพ์เป็นตัวอักษรขนาดเล็กหรือเป็นภาษาต่างประเทศเอาไว้ในตำแหน่งที่ไม่สามารถเห็นได้โดยง่าย จึงต้องบัญญัติมาตรา 625 ขึ้นมาเพื่อคุ้มครองและเพื่อความเป็นธรรมแก่ผู้ส่ง ซึ่งหลายคนอาจไม่รู้หนังสือ หลายคนอาจไม่เข้าใจภาษาต่างประเทศ หลายคนอาจอ่านไม่พบข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเหล่านั้น และในหลายกรณีผู้ส่งไม่มีอำนาจในการต่อรองเงื่อนไขการรับขน มิให้ต้องได้รับความเสียหายเปรียบเกินสมควรจากข้อสัญญาซึ่งอาจสร้างความไม่เป็นธรรมขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติแห่งมาตรา 625 ก็ยังยอมรับหลักเรื่องความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา (Principle of Autonomy of the Will) และหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Principle of Freedom of Contract) ดังจะเห็นได้จากการที่มาตรา 625 ยินยอมให้ผู้ขนส่ง (ในกรณีที่ผู้ขนส่งออกเอกสารการรับขนสินค้าให้แก่ผู้ส่ง) จำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของตนเองได้ถ้าผู้ส่งได้แสดงความตกลงยินยอมอย่างชัดแจ้งในการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดนั้น ซึ่งสาระสำคัญของการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 625 ขึ้นอยู่กับการที่ผู้ส่งได้รับรู้รับทราบถึงการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งและได้ยอมรับการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดนั้นเป็นข้อตกลงข้อหนึ่งในสัญญา เมื่อเป็นเช่นนี้ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าในกรณีที่สัญญารับขนสินค้าทางอากาศรายนั้นแม้ว่าคู่สัญญาจะมีได้มีการออกเอกสารการรับขนระบุข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้ แต่ได้มีการตกลงกันด้วยวาจาถึงการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิด โดยผู้ส่งรับทราบและได้ตกลงยอมรับในข้อจำกัดหรือยกเว้นความรับผิด เช่นว่านั้นแล้ว ข้อจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดซึ่งกระทำด้วยวาจาก็น่าจะมีผลใช้บังคับได้ หากผู้ขนส่งสามารถนำพยานหลักฐานเข้าสืบเพื่อให้ศาลเห็นถึงการตกลงยอมรับของผู้ส่งในข้อตกลงว่าด้วยการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

**ประเด็นที่สอง** สัญญาการรับขนสินค้านั้น คู่สัญญาได้ตกลงทำสัญญารับขนขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษร และปรากฏข้อความว่าด้วยการจำกัดหรือการยกเว้นความรับผิดเป็นเงื่อนไขข้อหนึ่งในเอกสารสัญญา ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีการจัดทำและส่งมอบใบกำกับสินค้าหรือใบตราส่งให้แก่กันด้วยหรือไม่ก็ตาม ข้อตกลงว่าด้วยการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดที่ได้ตกลงระบุไว้ในเอกสารสัญญาการรับขนที่เป็นลายลักษณ์อักษรนั้นจะมีผลใช้บังคับได้หรือไม่

สำหรับประเด็นนี้ การที่ผู้ขนส่งได้ตกลงทำสัญญาการรับขนเป็นลายลักษณ์อักษรขึ้นต่างหากจากใบกำกับของและใบตราส่ง และได้ระบุถึงข้อจำกัดและยกเว้นความรับผิดไว้ในเอกสารสัญญา พร้อมทั้งได้ลงลายมือชื่อของคู่สัญญาลงในเอกสารที่จัดทำขึ้นแล้ว ย่อมน่าจะถือได้ว่าคู่สัญญา

ทั้งสองฝ่ายได้รับทราบและยอมรับอย่างชัดแจ้งถึงข้อตกลงและเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ปรากฏเป็นลายลักษณ์อักษรในเอกสารสัญญานั้น

**ประเด็นที่สาม** สัญญารับขนส่งสินค้า นั้น คู่สัญญาได้ตกลงทำขึ้นด้วยวาจา มิได้ทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร แต่มีการออกเอกสารการรับขนส่งซึ่งมีข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งระบุในเอกสารการรับขนส่งให้แก่กัน หากเอกสารที่จัดทำขึ้นขาดรายการตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ข้อความว่าด้วยการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดที่ปรากฏอยู่ในเอกสารการรับขนส่งที่ไม่สมบูรณ์นั้นจะมีผลใช้บังคับได้หรือไม่ สำหรับในประเด็นนี้คงต้องแยกพิจารณาตามประเภทของเอกสารซึ่งสามารถแบ่งได้ 2 ประเภท คือ เอกสารการรับขนส่งที่ผู้ส่งเป็นผู้จัดทำขึ้น และเอกสารการรับขนส่งที่ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำขึ้น

กรณีที่เป็นใบกำกับของซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้ส่งเป็นผู้จัดทำขึ้นและส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งนขาดรายการสำคัญตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 612 (1)-(4) แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ใบกำกับของที่ไม่สมบูรณ์นั้นระบุข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าในกรณีนี้ย่อมถือได้ว่าผู้ส่งได้ตกลงยอมรับอย่างชัดแจ้งในการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งแล้ว ทั้งนี้ ไม่ต้องคำนึงว่าเอกสารที่ผู้ส่งได้จัดทำขึ้นจะมีลักษณะเป็นใบกำกับของหรือไม่

ส่วนกรณีที่เป็นใบตราส่งซึ่งเป็นเอกสารที่ผู้ขนส่งจัดทำขึ้นและส่งมอบให้แก่ผู้ส่งขาดรายการสำคัญตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 613 (1)-(4) แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ใบตราส่งซึ่งไม่สมบูรณ์นั้นระบุข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเองเพื่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนส่ง ผู้เขียนมีความเห็นว่า แม้ใบตราส่งจะขาดรายการอันสำคัญบางรายการไปก็ตาม แต่น่าจะถือได้ว่าใบตราส่งที่ไม่สมบูรณ์นั้นมีลักษณะเป็นใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองนั้น ตามความหมายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 ซึ่งข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งจะมีผลสมบูรณ์และใช้บังคับได้ก็ต่อเมื่อผู้ส่งได้แสดงความตกลงยอมรับอย่างชัดแจ้งถึงข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นด้วยแล้ว

อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ในกรณีที่ได้มีการจัดทำและส่งมอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศไว้ให้แก่กันหรือการที่เอกสารเหล่านั้นไม่สมบูรณ์ ย่อมไม่มีผลกระทบต่อการใช้และผลสมบูรณ์ของสัญญารับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ แต่อาจจะมีผลกระทบต่อข้อตกลงจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งได้ อย่างไรก็ตามความเป็นโมฆะ

ของข้อจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดนั้นย่อมไม่กระทบต่อความสมบูรณ์แห่งสัญญารับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศทั้งฉบับ<sup>191</sup>

### 3.5 ความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศภายใต้กฎหมายไทย

#### 3.5.1 ลักษณะแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้า

ความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายอันเกิดกับสินค้าที่รับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ผู้เสียหายสามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งให้ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดกับสินค้าด้วยเหตุสินค้าสูญหาย นुकสลาย หรือส่งมอบชกข์เข้าได้โดยอาศัยมูลหนี้ตามสัญญารับขน แต่ในบางกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจเกิดจากการกระทำละเมิดของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งด้วย ดังนั้น จึงอาจนำมาซึ่งสิทธิของผู้เสียหายในการที่จะฟ้องร้องผู้ขนส่งโดยอาศัยมูลละเมิดด้วย

ความรับผิดโดยอาศัยมูลหนี้ตามสัญญาเป็นความรับผิดอันเกิดจากการแสดงเจตนาผูกนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งหรือผู้ตราส่งฝ่ายหนึ่งกับผู้ขนส่งอีกฝ่ายหนึ่ง ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนของ มาตรา 608, 610 และ 616 ส่วนความรับผิดโดยอาศัยมูลหนี้ละเมิดเป็นความรับผิดอันเกิดจากล่วงละเมิดต่อสิทธิเด็ดขาดตามกฎหมายของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 หรือ 437

ละเมิดและสัญญาต่างก็เป็นบ่อเกิดแห่งหนี้หรือมูลแห่งหนี้เช่นเดียวกัน และเมื่อมีการโต้แย้งสิทธิตามมูลแห่งหนี้ ผู้ที่ถูกโต้แย้งสิทธิก็ชอบที่จะเสนอคดีเข้าสู่การพิจารณาของศาลที่มีเขตอำนาจได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงลักษณะในทางกฎหมายแล้ว ละเมิดและสัญญาย่อมมีลักษณะสำคัญที่แตกต่างกัน คือ ละเมิดนั้นมุ่งถึงการชดใช้เยียวยาความเสียหายอันเป็นผลจากการทำละเมิด ส่วนสัญญานั้นมุ่งถึงการชำระหนี้ตามข้อตกลงในสัญญายิ่งกว่าการชดใช้ความเสียหายอันเกิดจากการไม่ชำระหนี้หรือการผิดสัญญา อีกประการหนึ่ง ละเมิดนั้นเป็นการกระทำอันล่วงละเมิดสิทธิเด็ดขาดของบุคคลซึ่งมีบทบัญญัติแห่งกฎหมายรองรับโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ส่วนสัญญานั้นเป็นการแสดงออกซึ่งเจตนาของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปเพื่อผูกนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างกันอันนำไปสู่

<sup>191</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 173 บัญญัติว่า "ถ้าส่วนหนึ่งส่วนใดของนิติกรรมเป็นโมฆะ นิติกรรมนั้นย่อมตกเป็นโมฆะทั้งสิ้น เว้นแต่จะพึงสันนิษฐานได้โดยพฤติการณ์แห่งกรณีว่า คู่กรณีเจตนาจะให้ส่วนที่ไม่เป็นโมฆะนั้นแยกออกจากส่วนที่เป็นโมฆะได้"

การเกิด เปลี่ยนแปลง โอน สงวน หรือระงับซึ่งสิทธิใด ๆ อันไม่ต้องห้ามโดยกฎหมาย เมื่อสัญญาเกิด และมีผลบังคับโดยสมบูรณ์แล้วย่อมมีผลใช้บังคับได้ตามกฎหมายซึ่งก็เป็นเพียงการที่กฎหมายบัญญัติ เพื่อรับรู้และรับรองถึงความผูกพันที่คู่สัญญาได้ทำขึ้นระหว่างกันเท่านั้น และการไม่ชำระหนี้ตาม สัญญาหรือการละเมิดต่อข้อตกลงในสัญญานั้นไม่จำเป็นต้องคำนึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของคู่ สัญญา ดังนั้น การไม่ชำระหนี้ตามสัญญาหรือการผิดสัญญาจึงไม่ใช่ละเมิด แต่อย่างไรก็ดี ในบางครั้ง ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในระหว่างที่คู่กรณีมีความผูกพันกันตามสัญญาอยู่นั้น อาจมีการกระทำละเมิดอันมี ความเกี่ยวข้องกับผลแห่งสัญญาเกิดขึ้นได้ ซึ่งถ้าการกระทำนั้นเป็นการละเมิดต่อสิทธิเด็ดขาดของคู่ สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง หรือในบางสัญญามีกฎหมายบัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาไว้เป็นการเฉพาะ และคู่สัญญาฝ่ายใดล่วงละเมิด ย่อมถือว่าเป็นการละเมิดต่อบทบัญญัติแห่งกฎหมาย ซึ่งกรณีดังกล่าว อาจก่อให้เกิดหนี้ตามสัญญาและหนี้ตามละเมิดขึ้นได้พร้อม ๆ กัน

สำหรับสิทธิของผู้เสียหายตามสัญญารับขนสินค้านั้น ถ้าความเสียหายหรือสูญหาย เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าอยู่ในการดูแลของผู้ขนส่ง กรณีย่อมเป็นไปได้ทั้งละเมิดและผิดสัญญาเพราะ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนย่อมเป็นการกระทบต่อสิทธิเด็ดขาดในสินค้าที่รับขน ดังนั้น ผู้เสียหายจึงสามารถเลือกฟ้องได้โดยอาศัยมูลหนี้ละเมิดและมูลหนี้สัญญา หรือจะบรรยายฟ้องถึงข้อเท็จจริง แห่งคดีโดยไม่ต้องอ้างบทกฎหมายรองรับเพื่อชี้ให้เห็นลักษณะแห่งข้อเท็จจริงก็ย่อมกระทำได้<sup>192</sup> และใน กรณีนี้ศาลจะเป็นผู้ทำหน้าที่ในการพิจารณาวินิจฉัยลักษณะทางกฎหมายแห่งข้อเท็จจริงและเลือกบท บัญญัติแห่งกฎหมายมาปรับใช้แก่คดีด้วยตนเอง

อย่างไรก็ตาม โดยที่การนำเสนอคดีต่อศาลโดยมูลหนี้ละเมิดหรือมูลหนี้สัญญา นั้นถือเป็นการดำเนินคดีในส่วนแห่งซึ่งเป็นการสัมพันธ์ระหว่างเอกชนต่อเอกชนบนพื้นฐานแห่งความ เท่าเทียมกัน จึงย่อมเป็นหน้าที่ของคู่ความทั้งสองฝ่ายในอันที่จะต้องเตรียมแนวทางการต่อสู้คดีของตน อย่างดีที่สุด ดังนั้น ถ้าโจทก์ซึ่งเป็นผู้เสียหายตามสัญญารับขนสินค้าได้ดำเนินการฟ้องร้องให้ผู้ขนส่ง ต้องรับผิดในมูลหนี้ใดมูลหนี้หนึ่ง แล้วได้ค่าเสียหายตามคำพิพากษาของศาลต่ำกว่าความเสียหายที่เกิด ขึ้นจริง เช่น ผู้ส่งหรือผู้ตราส่งได้ฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยอาศัยมูลหนี้ตามสัญญา แต่ตามสัญญา นั้นมีข้อตกลงโดยชัดแจ้งของผู้ส่งยินยอมให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดได้ และศาลได้พิพากษาให้ชัดใช้ค่า เสียหายตามขีดจำกัดความรับผิดซึ่งต่ำกว่าความเสียหายที่แท้จริง หรือได้มีการฟ้องร้องในมูลละเมิดและ

<sup>192</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 172 วรรค 2 บัญญัติว่า “คำฟ้องต้องแสดง โดยชัดแจ้งซึ่งสภาพแห่งข้อหาของโจทก์และค่าขอบังคับ ทั้งข้ออ้างที่อาศัยเป็นหลักแห่งข้อหาเช่นว่านั้น” ซึ่ง แตกต่างจากคำฟ้องในคดีอาญาที่โจทก์จะต้องระบุฐานความผิดและอ้างมาตราในกฎหมายซึ่งบัญญัติว่าการกระทำเช่นนั้นเป็นความผิดไว้อย่างชัดแจ้ง ตามมาตรา 158 (2) และ (6) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา ความอาญา



ศาลได้พิพากษาให้ชดใช้ค่าเสียหายตามมูลค่าที่แท้จริงแห่งสินค้า แต่ไม่รวมถึงความเสียหายตาม พกติกการณ์พิเศษ ตามมาตรา 222 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่นนี้แล้ว ผู้ส่งจะมาฟ้อง ร้องผู้ขนส่งเป็นคดีใหม่โดยอาศัยมูลหนี้อีกมูลหนี้หนึ่งภายใต้ข้อเท็จจริงเดียวกันอีกย่อมไม่สามารถ กระทำได้ เป็นการฟ้องซ้ำ ชัดต่อประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 144<sup>193</sup>

### 3.5.2 ขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้า

วัตถุประสงค์ของการวิจัยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เพื่อทำการศึกษเปรียบเทียบบท บัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศในความเสียหายอันเกิดแก่สินค้าในระหว่าง การรับขนทางอากาศที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และในอนุสัญญาและพิธีสารที่เกี่ยวข้อง กับความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศภายใต้ระบบวอร์ซอ ดังนั้น บทบัญญัติ ว่าด้วยขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศที่จะกล่าวถึงในส่วนนี้ จะมุ่งพิจารณาถึงบท บัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขนของ เนื่องจากเป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับกับ การขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นส่วนของการขนส่งที่มีความสำคัญมากที่สุด

#### 3.5.2.1 หลักความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้า

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ได้กำหนดข้อ สันนิษฐานความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นกับสินค้าที่รับขนไว้ แต่อย่างไรก็ตาม ข้อสันนิษฐานความรับผิดที่กำหนดไว้เป็นข้อสันนิษฐานความรับผิดที่ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้แม้ ได้ด้วยข้อต่อสู้ตามกฎหมายบางประการ ได้แก่ การพิสูจน์ว่าสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบชักช้าขึ้นนั้นเกิดจากเหตุสุจริต หรือสภาพของสินค้า หรือเพราะความผิดของผู้ส่งหรือ ผู้รับสินค้า ดังนั้น แม้จะปรากฏข้อเท็จจริงว่าความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้าจะมีได้เป็น ผลมาจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง และบุคคล เหล่านั้นได้ใช้ความระมัดระวังอย่างดียิ่งในการป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนแล้ว ผู้ขนส่งก็ ยังคงต้องรับผิดภายใต้ข้อสันนิษฐานความรับผิด เว้นแต่ ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่ เกิดขึ้นทั้งหมดนั้นเป็นผลจากเหตุตามข้อต่อสู้ที่กฎหมายกำหนดไว้เท่านั้น

<sup>193</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 144 บัญญัติว่า “เมื่อศาลใดมีคำพิพากษา หรือคำสั่งวินิจฉัยชี้ขาดคดีหรือในประเด็นข้อใดแห่งคดีแล้ว ห้ามมิให้ดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาลนั้นเกี่ยวกับคดีหรือประเด็นที่ได้วินิจฉัยชี้ขาดแล้วนั้น เว้นแต่กรณีจะอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้...”

### 3.5.2.2 เหตุแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้า

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชกช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชกช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

การสูญหายหรือบุบสลายอันเกิดแก่สินค้านั้นโดยปกติไม่มีปัญหาที่จะต้องวินิจฉัย เนื่องจากเป็นข้อเท็จจริงที่ปรากฏทางกายภาพ ส่วนการส่งมอบชกช้านั้น หากผู้ขนส่งและผู้ส่งได้กำหนดระยะเวลาในการส่งมอบสินค้าเอาไว้ก็เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องส่งมอบสินค้าให้ทันเวลาที่กำหนดไว้ แต่ในกรณีการขนส่งทางอากาศซึ่งผู้ขนส่งได้แสดงกำหนดเวลาในการออกเดินทางและการมาถึงของอากาศยานไว้ในตารางการเดินทาง (Time Table) แต่อากาศยานนั้นได้เดินทางมาถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งช้ากว่ากำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในตารางการเดินทางแล้ว หากได้มีการนำข้อพิพาทขึ้นสู่การพิจารณาของศาลไทยอาจเกิดปัญหาในการตีความขึ้นได้ในประเด็นเกี่ยวกับกำหนดเวลาที่แสดงไว้ในตารางการเดินทางถือว่าเป็นกำหนดเวลาในการชำระหนี้หรือไม่ หากศาลตีความว่ากำหนดเวลาที่แสดงไว้ในตารางการเดินทางเป็นกำหนดเวลาในการชำระหนี้แล้ว ผู้ขนส่งก็ย่อมต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดกับสินค้าที่รับขนที่เกิดขึ้นอันเป็นผลมาจากความล่าช้าของการปฏิบัติการรับขน ซึ่งอาจขัดกับแนวคำพิพากษาของศาลต่างประเทศและทางปฏิบัติของสายการบินที่ถือว่ากำหนดเวลาที่แสดงไว้ในตารางการเดินทางนั้นมิได้รับการยืนยันจากผู้ขนส่ง

สำหรับการเริ่มต้นและสิ้นสุดลงซึ่งความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้า จากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความสูญหาย บอบสลายหรือส่งมอบชกช้า ย่อมเริ่มต้นเมื่อผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้าที่รับขนไว้จากผู้ส่ง และย่อมสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับของไว้แล้วโดยไม่อิดเอื้อน รวมทั้งได้ชำระค่าระวางขนส่งและค่าอุปกรณ์ต่าง ๆ เสร็จแล้ว หรือในกรณีที่สินค้าที่รับขนนั้นสูญหายหรือบุบสลายอันเห็นไม่ได้จากสภาพภายนอก ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดเมื่อพ้นกำหนดแปดวันนับแต่วันส่งมอบถ้าผู้ขนส่งมิได้รับคำบอกกล่าวถึงความสูญหายหรือบุบสลายนั้น<sup>194</sup>

<sup>194</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 623 วรรคแรก และวรรค 2 บัญญัติว่า “ความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดในเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่อิดเอื้อน และได้ใช้ชำระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ”

อย่างไรก็ตาม ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ก่อนที่ผู้ส่งจะนำสินค้ามาส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งจะต้องนำสินค้าที่จะส่งไปผ่านขั้นตอนพิธีศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้า ซึ่งเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะเป็นผู้ตรวจสอบความถูกต้องของสินค้าตามที่แสดงไว้ในใบขนสินค้าขาออกแบบแสดงรายการ และบัญชีสินค้าก่อนที่จะมีนักลงตราตรวจสอบสมบูรณ์ให้แก่ผู้ส่งเพื่อนำสินค้าที่ผ่านการตรวจสอบแล้วส่งมอบให้กับผู้ขนส่งต่อไป ซึ่งในการรับมอบสินค้าจากผู้ส่ง ผู้ขนส่งจะตรวจสอบความถูกต้องของสินค้าที่รับขนจากเอกสารที่ผ่านขั้นตอนพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้าแล้วเท่านั้น<sup>195</sup> ดังนั้น จึงเป็นไปได้ว่าสินค้าที่รับขนอาจสูญหายหรือเสียหายในระหว่างพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้า หรือในระหว่างที่สินค้าอับรรทุกขึ้นอากาศยาน ก่อนที่จะส่งมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่ง กรณีเช่นนี้อาจนำมาซึ่งปัญหาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้ ถ้าหีบห่อสินค้าได้มาถึงถึงที่ปลายทางในสภาพเรียบร้อย แต่สินค้าในหีบห่อนั้นได้รับความเสียหายหรือสูญหายไป

ในกรณีที่สินค้าเดินทางมาถึงท่าบลดที่กำหนดให้ส่งแล้ว ผู้ขนส่งอาจมีหน้าที่ตามกฎหมายของประเทศแห่งถิ่นที่ปลายทางให้ส่งมอบสินค้านั้นไว้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อดำเนินการตรวจสอบและชำระภาษีอากรนำเข้าก่อนที่ผู้รับตราส่งจะมารับสินค้าไป และถ้าความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของเจ้าหน้าที่ของรัฐดังกล่าว ซึ่งกรณีนี้หากพิจารณาตามบทบัญญัติในมาตรา 623 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว ผู้ขนส่งยังคงมีความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งอยู่ เนื่องจากผู้รับตราส่งยังมีได้รับสินค้านั้นไปโดยไม่ผิดเงื่อนไข ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามสัญญาฯรับขนจึงยังไม่สิ้นสุดลง ปัญหาความสิ้นสุดลงของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเช่นนี้ได้เคยเกิดขึ้นในกรณีการรับขนสินค้าทางทะเล และศาลฎีกาได้วินิจฉัยประเด็นปัญหาไว้ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1206/2533 “คู่ความนำสืบรับกันว่า แนวทางปฏิบัติของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ถ้ากล่องบรรจุสินค้าที่นำออกจากตู้คอนเทนเนอร์อยู่ในสภาพที่ไม่เรียบร้อย เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือฯ และตัวแทนเรือจะต้องหมายเหตุไว้ในเอกสารและจะต้องนำสินค้านั้นไปเก็บไว้ในห้องเก็บ สินค้าชำรุดทันที แต่ถ้ากล่องบรรจุสินค้าอยู่ในสภาพเรียบร้อย ไม่มีร่องรอยหรือว่าจะมีความเสียหายหรือสูญหายก็นำสินค้านั้นไปเก็บที่โรงพักสินค้า ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า เมื่อนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์แล้วได้นำไปเก็บในโรงพักสินค้า ต่อมาเมื่อนำออกจากโรงพักสินค้าจึงพบว่ายางที่ปิดกล่องบรรจุสินค้าเป็นยางใหม่ จึงนำไปเก็บในห้องเก็บสินค้าชำรุด สินค้าตามฟ้องจึงมิได้ขาด

<sup>195</sup> สัมภาษณ์, อีระ ก้องเกียรติยศ ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการ บริษัท เอ็กเซลอินเตอร์เนชันแนล จำกัด, 12 กุมภาพันธ์ 2541 และ รัฐ พักเกาะ, ผู้ช่วยนักบริหารกองควบคุมมาตรฐานการบริการขนส่งสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), 14 ตุลาคม 2540.

หายไปในระหว่างการขนส่งที่อยู่ในความรับผิดชอบของจำเลย แต่ได้หายไประหว่างที่เก็บอยู่ในโรงพัก  
สินค้าของการท่าเรือฯ หลังจากที่ผู้รับตราส่งได้ชำระค่าระวางและรับใบสั่งปล่อยสินค้าจากจำเลย ถือได้  
ว่าจำเลย ได้จัดส่งสินค้าดังกล่าวถึงปลายทางและการท่าเรือฯ ได้รับมอบสินค้าไว้จากจำเลยครบถ้วน  
ตามระเบียบและกาปฏิบัติในการรับสินค้าแล้ว หน้าที่การขนส่งสินค้าของจำเลยจึงสิ้นสุดลง”

จากคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้น เห็นได้ว่าศาลฎีกาได้วินิจฉัยไปในแนวทาง  
ที่ต่างจากบทบัญญัติในมาตรา 623 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยศาลได้คำนึงถึงแนว  
ทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าและอำนาจดูแลควบคุมสินค้าตามความเป็นจริงเพื่อการพิจารณาถึงการ  
สิ้นสุดของหน้าที่ในการขนส่งสินค้าของผู้ขนส่ง ซึ่งต่อมาแนวคำวินิจฉัยดังกล่าวได้รับการรับรองและ  
ตราไว้ใน พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับความรับผิด  
ของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางทะเลโดยตรง ในมาตรา 39 และมาตรา 40 ให้ถือว่าสินค้าอยู่ใน  
ความดูแลของผู้ขนส่งนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือตัวแทนผู้ส่งของ หรือจากเจ้า  
หน้าที่ หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ทำต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้  
ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว จนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งทำการส่งมอบ  
สินค้าที่รับขนนั้น ณ ทำปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนด และให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบ  
สินค้าที่ตนได้รับไว้แล้วเมื่อผู้ขนส่งได้มอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว หรือในกรณีผู้รับตราส่งไม่มา  
รับเอง ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่สินค้านั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนสินค้าทางทะเล  
หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ทำปลายทางแล้ว หรือผู้ขนส่ง  
ได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ทำปลายทางกำหนด  
ให้ผู้ขนส่งต้องมอบสินค้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้อง  
กับแนวปฏิบัติแห่งการรับขนสินค้าระหว่างประเทศทางทะเล

สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศเนื่องจากในปัจจุบันยังมิได้มีการ  
ตรากฎหมายขึ้นมาใช้บังคับเป็นการเฉพาะ และยังมีคำพิพากษาศาลฎีกาวินิจฉัยถึงการสิ้นสุดแห่ง  
ความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายอันเกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนทางอากาศไว้เป็นบรรทัดฐาน จึง  
ยังคงมีปัญหาเกี่ยวกับการสิ้นสุดลงของความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้าระหว่างประเทศ  
ทางอากาศว่าศาลจะวินิจฉัยตามบทบัญญัติในมาตรา 623 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดย  
เคร่งครัด หรือจะวินิจฉัยไปในทำนองเดียวกับคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1206/2533 ซึ่งได้วินิจฉัยไว้  
ก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีผลใช้บังคับ

### 3.5.2.3 การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนส่งสามารถปลดเปลื้องความรับผิดของตนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนในระหว่างการรับขนทางอากาศได้ด้วยเหตุ 2 ประการ คือ เหตุยกเว้นความรับผิดภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะ และเหตุยกเว้นความรับผิดตามข้อตกลงเป็นพิเศษ

#### ก. เหตุยกเว้นความรับผิดภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะ

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในเรื่องขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขน ว่าผู้ขนส่งย่อมถูกสันนิษฐานในเบื้องต้นให้ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายทั้งหลายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนหรือการส่งมอบชักช้า แต่เพื่อความเป็นธรรมมิให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นด้วยสาเหตุซึ่งผู้ขนส่งมีอาจคาดหมายและจัดการป้องกันได้หรือเกิดขึ้นด้วยความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขนของจึงได้บัญญัติข้อต่อผู้หรือเหตุไม่ต้องรับผิดไว้บางประการ สำหรับผู้ขนส่งใช้พิสูจน์ได้ยังข้อสันนิษฐานเพื่อปลดเปลื้องความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นในขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลของตน

1) เหตุยกเว้นความรับผิดประการแรก คือ เมื่อผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายซึ่งสินค้าที่รับขน หรือการส่งมอบชักช้า นั้น เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากสภาพแห่งสินค้าที่รับขนนั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ผู้ขนส่งย่อมหลุดพ้นจากความรับผิด ตามบทบัญญัติในมาตรา ๘16 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

1.1 เหตุสุดวิสัย หมายความว่า เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลปฏิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสพภัยหรือใกล้จะต้องประสพเหตุ นั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันถึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น<sup>196</sup> ทั้งนี้ ส่วนสาระสำคัญของเหตุสุดวิสัยก็คือ เหตุนั้นจะต้องมิใช่เหตุการณ์ที่สามารถคาดหมายได้ และเมื่อเกิดเหตุการณ์อันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้น ความเสียหายนั้นจะต้องเป็นความเสียหายซึ่งไม่อาจป้องกันได้ แม้ว่าจะได้ใช้ความระมัดระวังในการป้องกันความเสียหายอย่างเต็มที่ตามสมควรซึ่งบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้นจะพึงปฏิบัติได้ ตัวอย่างของคำพิพากษาที่ได้วินิจฉัยประเด็นเหตุสุดวิสัย เช่น

<sup>196</sup> มาตรา ๘ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1238-1239/2536



1.2. สภาพแห่งสินค้าที่รับชนั้น หมายถึง ความเสียหาย สูญหายที่เกิดขึ้นนั้น เกิดจากคุณสมบัติหรือคุณลักษณะทางกายภาพของตัวสินค้านั้น เช่น การระเหย การนำเลีย การเหี่ยวเฉาของสินค้า ทั้งนี้ ความเสียหายดังกล่าวจะต้องมิใช่สาเหตุโดยตรงมาจากความบกพร่องในการดูแลรักษาสินค้าในระหว่างการปฏิบัติการรับชทางอากาศของผู้ขนส่ง

1.3. ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เช่น ผู้ส่งบรรจุหีบห่อสินค้าไม่เหมาะสมกับสภาพสินค้า หรือไม่มีความแข็งแรงเพียงพอ ผู้ส่งมิได้แจ้งถึงสภาพแห่งสินค้าซึ่งต้องการความระมัดระวังเป็นพิเศษ เช่น ของแตกหักง่าย วัตถุระเบิด ฯลฯ หรือผู้รับตราส่งเพิกเฉยไม่มารับสินค้าทั้งที่ได้รับการหนังสือบอกกล่าวการมาถึงของสินค้าจากผู้ขนส่งแล้ว เป็นต้น

2) เหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 619 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากสภาพอันตรายของสินค้าที่รับชในการรับชสินค้าที่มีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้หรือเป็นสภาพที่เกลือกจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินอื่น ถ้าผู้ส่งมิได้แจ้งสภาพแห่งสินค้านั้นไว้ก่อนทำสัญญารับช

ในการรับชสินค้านั้น ผู้ส่งควรจะต้องแจ้งให้แก่ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพของสินค้าถ้าสินค้านั้นมีสภาพอันอาจก่อให้เกิดอันตรายหรือเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้โดยสาร สินค้าหรือทรัพย์สินต่าง ๆ ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ขนส่งทราบล่วงหน้าเพื่อประกอบการตัดสินใจในการที่จะรับหรือไม่รับชสินค้านั้น และเพื่อให้ผู้ขนส่งที่ตกลงรับชสินค้าอันตรายได้ใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการดูแลรักษาสินค้าตลอดการรับช เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้คนในวงกว้างและยานพาหนะที่ทำการรับช ดังนั้น หากผู้ส่งละเลยไม่แจ้งสภาพแห่งสินค้าที่มีสภาพอันอาจก่อให้เกิดอันตรายให้แก่ผู้ขนส่งได้รับทราบล่วงหน้าก่อนทำสัญญารับช ย่อมถือได้ว่าผู้ส่งบกพร่องต่อหน้าที่ และถ้าสินค้านั้นเป็นสาเหตุก่อให้เกิดความเสียหายต่าง ๆ แล้ว ผู้ส่งย่อมต้องรับผิดในความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากสินค้าอันตรายของตน

การปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า น่าจะเป็นภาระการพิสูจน์ของผู้ขนส่งที่จะต้องพิสูจน์ให้ศาลเชื่อว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดนั้นมิใช่สาเหตุมาจากสินค้าซึ่งมีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตราย และผู้ส่งมิได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบล่วงหน้าถึงสภาพแห่งสินค้านั้นก่อนทำสัญญา ทั้งนี้ เพราะผู้ขนส่งย่อมถูกสันนิษฐานเป็นเบื้องต้นให้ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับชในระหว่างการรับชไม่ว่าด้วยสาเหตุใด ๆ อย่างเคร่งครัดอยู่

แล้ว และยอมอยู่ในฐานะที่จะพิสูจน์ถึงเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ดีกว่าผู้ส่งหรือผู้ต้องเสียหายรายอื่น ๆ

3) เหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 620 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในความเสียหายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนอันมีสภาพเป็นของมีค่า เช่น เงิน ทองคำ ัญมณี และเครื่องประดับ ตราสารการเงิน ตราสารหนี้ หรือตราสารทุน ฯลฯ ถ้า ผู้ส่งมิได้แจ้งราคาหรือสภาพแห่งของนั้นไว้ในขณะที่ส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่ง

กรณีการรับขนสินค้ามีค่า ผู้ส่งย่อมมีหน้าที่ต้องแจ้งราคาหรือสภาพแห่งสิ่งของมีค่าที่ทำการส่งมอบให้แก่ผู้รับทราบ ทั้งนี้ อาจเป็นเพียงการแจ้งราคาแห่งสินค้า หรือสภาพความมีค่าแห่งสินค้าอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือจะแจ้งทั้งสองอย่างก็ได้ แต่การแจ้งนั้นจะต้องแจ้งในขณะที่ส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่ง<sup>197</sup> ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการดูแลและป้องกันการสูญหายหรือเสียหายเป็นพิเศษ และเพื่อประโยชน์ในการคิดค่าระวางบรรทุกเพิ่มเติมจากการอัตราค่าระวางบรรทุกปกติ<sup>198</sup>

#### ข. เหตุยกเว้นความรับผิดตามข้อตกลงพิเศษ

นอกจากการยกเว้นความรับผิดโดยอาศัยเหตุยกเว้นตามกฎหมายที่บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ผู้ขนส่งยังสามารถปลดเปลื้องความรับผิดของตนเพื่อความเสียหาย สูญหายที่เกิดขึ้นกับสินค้า หรือการส่งมอบชักช้า ด้วยการทำความตกลงเป็นพิเศษระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่ง เพื่อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นข้อตกลงแห่งสัญญา และในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ระบุข้อความยกเว้นความรับผิดของตนไว้ในใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นที่ผู้ขนส่งเป็นผู้ออกให้แก่ผู้ส่ง ข้อความยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งดังกล่าวย่อมมีผลสมบูรณ์และใช้บังคับได้ตามกฎหมาย ต่อเมื่อผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นความรับผิดเช่นนั้น<sup>199</sup>

<sup>197</sup> สุปิน พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 299.

<sup>198</sup> ฝโทสิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 152-153.

<sup>199</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 บัญญัติว่า “ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดีซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งประการใด ทำนองว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น”

เจตนารมณ์แห่งบทบัญญัติมาตรา 625 นั้นก็เพื่อคุ้มครองผู้ส่งมิให้ต้องเสียเปรียบจากข้อจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งที่กำหนดไว้ในใบตราส่งหรือเอกสารอื่น ซึ่งผู้ขนส่งเป็นผู้จัดทำขึ้นแล้วมอบให้แก่ผู้ขนส่ง โดยที่ผู้ส่งมิได้รับทราบและยอมรับข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดที่กำหนดไว้ นั้น ดังนั้น ถ้าผู้ส่งได้รับทราบรายละเอียดแห่งข้อจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง และได้แสดงความตกลงยอมรับซึ่งข้อจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเป็นที่ปรากฏชัดแล้ว ข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเหล่านั้นย่อมใช้บังคับได้ ไม่เป็นโมฆะ ซึ่งภาระในการพิสูจน์ให้ศาลเห็นถึงการแสดงความตกลงยอมรับอย่างชัดแจ้งของผู้ส่งในข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งที่ปรากฏในเอกสารใบตราส่งหรือเอกสารอื่นทำนองนั้น เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องนำพยานหลักฐานเข้าสืบเพื่อพิสูจน์ข้อกล่าวอ้างดังกล่าว ถ้าไม่สามารถพิสูจน์ได้แล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่อาจจะได้รับประโยชน์จากข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดนั้นได้ ดังจะเห็นได้จากแนวคำพิพากษาดังต่อไปนี้ ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยไปในแนวทางที่ไม่ยอมรับการจำกัดและยกเว้นความรับผิดที่ปรากฏอยู่ด้านหลังของใบตราส่ง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 763/2522 “ตามใบตราส่งสินค้าของจำเลย ซึ่งมีข้อความจำกัดความรับผิดว่าจะชดใช้ค่าเสียหายไม่เกิน 500 บาทนั้น เห็นว่าตามใบส่งสินค้าของจำเลยด้านหน้าตอนล่างมีช่อง “หมายเหตุ” มีข้อความว่าผู้ส่งสินค้าได้ทราบและเข้าใจเงื่อนไขที่อยู่ด้านหลังใบส่งสินค้านี้แล้ว และมีช่องลงชื่อเจ้าของสินค้าเป็นหลักฐานด้วย แต่ก็ไม่ปรากฏว่าโจทก์ได้ลงชื่อยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขของจำเลยไว้ ทั้งไม่ได้ความจากข้อนำสืบของจำเลยว่าโจทก์ได้ตกลงด้วยชัดแจ้ง ข้อจำกัดความรับผิดของจำเลยจึงเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5203/2538 “ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในใบตราส่งจำเลยเป็นผู้กำหนดขึ้นเองฝ่ายเดียว โดยพิมพ์ไว้ในด้านหลังใบตราส่งเป็นภาษาอังกฤษ ตัวอักษรขนาดเล็กยากที่จะอ่านได้ ไม่มีช่องสำหรับให้ผู้ใดลงชื่อ และไม่มีคำแปลภาษาไทย แม้หุ้นส่วน ผู้จัดการของโจทก์จะมีความรู้ภาษาอังกฤษแต่ก็มิได้ลงลายมือชื่อแสดงความตกลงด้วยชัดแจ้ง และยังได้ทักท้วงไว้ ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังกล่าวจึงเป็นโมฆะตาม ป.พ.พ. มาตรา 625”

ประเด็นที่น่าจะพิจารณา คือ ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นความรับผิดของตนได้มากน้อยเพียงใด ประเด็นนี้หากพิจารณาจากมาตรา 625 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะไม่ปรากฏขอบเขตของการจำกัดหรือการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้ ดังนั้น ภายใต้มาตรา 625 ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนเป็นเพียงใดก็ได้ ถ้าผู้ส่งได้แสดงความตกลงยอมรับข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้นโดยชัดแจ้ง ยกเว้นภายใต้บทบัญญัติในมาตรา 373

แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>200</sup> ซึ่งผู้ขนส่งไม่สามารถทำความตกลงเพื่อยกเว้นความรับผิดของตนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนอันเป็นผลมาจากกมลฉ้อฉลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่งได้เท่านั้น

อย่างไรก็ตาม หากพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มีผลใช้บังคับแล้ว ข้อตกลงยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนซึ่งมิได้เกิดจากกมลฉ้อฉลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ขนส่ง และข้อตกลงยกเว้นความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนเนื่องจากกมลฉ้อฉลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งนั้น อาจเข้าลักษณะของข้อตกลงที่ทำให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควร ซึ่งถือว่าเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม และศาลย่อมบังคับให้ข้อตกลงเช่นนั้นมิผลใช้บังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี<sup>201</sup>

#### 3.5.2.4 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้า

ความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้าตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ การที่สินค้าที่รับขนเสียหายเนื่องจากการสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบล่าช้า โดยที่ผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์ได้แม้ข้อสันนิษฐานความรับผิดได้ว่าการสูญหาย การบุบสลาย หรือการส่งมอบสินค้าล่าช้าเกินสมควรนั้นเป็นผลมาจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากสภาพแห่งสินค้าที่รับขนนั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือไม่เข้าเงื่อนไขการยกเว้นความรับผิดตามข้อตกลงพิเศษ ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนเต็มตามมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง เว้นแต่จะเป็นการรับขนสินค้ามีค่าที่ได้มีการแจ้งสภาพหรือราคา หรือมีข้อตกลงว่าด้วยการจำกัดความรับผิดที่มีผลสมบูรณ์และใช้บังคับได้ตามกฎหมาย ซึ่งในสองกรณีหลังความรับผิดของผู้ขนส่งย่อมจำกัดอยู่เพียงราคาของที่แจ้งหรือขีดจำกัดความรับผิดที่ได้ตกลงไว้

ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายได้เพียงกรณีเดียว คือ การจำกัดความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าซึ่งผู้ขนส่งได้รับแจ้งราคาแห่งสินค้าไว้

<sup>200</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 373 “ความตกลงทำไว้ล่วงหน้าเป็นข้อยกเว้นมิให้ลูกหนี้ต้องรับผิดเพื่อกมลฉ้อฉล หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนนั้น ท่านว่าเป็นโมฆะ”

<sup>201</sup> มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม (ซึ่งในขณะที่ยกเลิกการแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นครั้งสุดท้าย พระราชบัญญัติดังกล่าวยังไม่มีผลใช้บังคับ)

ในขณะที่มีการส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่ง ชัดจำกัดความรับผิดเพื่อความเสียหายในกรณีนี้ย่อมจำกัดเพียงจำนวนไม่เกินราคาที่บอก อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งสามารถที่จะทำความตกลงพิเศษระหว่างตนกับผู้ส่งเพื่อจำกัดความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดกับสินค้าที่รับขนได้ และในกรณีที่ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งปรากฏข้อความจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ ข้อความจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั้นย่อมมีผลสมบูรณ์และใช้บังคับได้ตามกฎหมายต่อเมื่อผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยอย่างชัดแจ้งในการจำกัดความรับผิด แต่จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้อ้างอิงไว้ในประเด็นการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล ปรากฏว่าศาลฎีกาได้อ้างอิงไปในแนวทางที่ไม่ยอมรับถึงการตกลงจำกัดความรับผิดด้วยวาจา และข้อความจำกัดความรับผิดที่ได้บันทึกไว้ในเอกสารใบตราส่งสินค้าทางทะเล (Bill of Lading) เลย ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 828/2498 “จากพยานหลักฐานเห็นว่า ที่จำเลยอ้างว่าได้มีข้อตกลงกันว่าจำเลยไม่ต้องรับผิดเมื่อของสูญหาย เป็นหน้าที่ของโจทก์ต้องประกันภัยเองนั้น ยังฟังไม่ได้ว่าได้ตกลงกันเช่นนั้นจริง เพราะเท่าที่จำเลยสืบมาเป็นแต่เพียงพูดกันด้วยปาก ไม่มีลายลักษณ์อักษร และในคราวเกิดเหตุนี้ก็ได้พูดหรือตกลงกันถึงเรื่องข้อจำกัดความรับผิดนี้ หรือจะพูดกันบ้างก็ไม่แน่ชัด เป็นแต่อ้างว่าพูดตกลงกันแต่ครั้งก่อน ๆ แล้วซึ่งยังฟังเอาเป็นหลักฐานไม่ได้เช่นเดียวกัน จำเลยอ้างใบตราส่ง (บิลออฟเลตติง) ซึ่งมีข้อความจำกัดความรับผิดไว้ด้านหลังแต่ใบตราส่งนี้จะออกใช้มาแต่เมื่อใดไม่ปรากฏ และในคราวเกิดเหตุนี้ยังหาได้ออกให้แก่โจทก์ไม่ ทั้งไม่ปรากฏว่าโจทก์ได้ทราบข้อจำกัดความรับผิดตามใบตราส่งนั้นแต่อย่างใด จำเลยจึงไม่อาจจำกัดความรับผิดของตนได้”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1282/2524 “เรื่องข้อจำกัดความรับผิด ศาลฎีกาเห็นว่า แม้ใบตราส่งสินค้ารายพิพาทจะมีข้อความภาษาอังกฤษซึ่งคู่ความแปลไว้ว่า “ให้ชดใช้ 500 เหรียญสหรัฐต่อปริมาตรตัน” แต่ข้อความนี้ก็ข้อความที่พิมพ์เพิ่มเติมขึ้นจากแบบพิมพ์เดิมโดยไม่ปรากฏการรับรู้ของผู้ส่งในการเพิ่มข้อความดังกล่าว จะฟังว่าผู้ส่งตกลงด้วยในข้อจำกัดความรับผิดของจำเลยหาได้ไม่ จำเลยจึงต้องรับผิดตามราคาของสินค้าที่ขาดหายไป”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 763/2522 “ตามใบส่งสินค้าของจำเลยซึ่งมีข้อความจำกัดความรับผิดว่าจะชดใช้ค่าเสียหายให้ไม่เกิน 500 บาทนั้น เห็นว่าตามใบส่งสินค้าของจำเลยด้านหน้าตอนล่างมีช่อง “หมายเหตุ” ที่มีข้อความว่าผู้ส่งสินค้าได้ทราบและเข้าใจเงื่อนไขที่อยู่ด้านหลังใบส่งสินค้านี้แล้ว และมีช่องลงชื่อเจ้าของสินค้าเป็นหลักฐาน ก็ไม่ปรากฏว่าโจทก์ได้ลงชื่อยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขของจำเลยไว้แต่อย่างใด ทั้งจำเลยนำสืบไม่ได้ว่าโจทก์ได้ตกลงด้วยชัดแจ้ง ข้อจำกัดความรับผิดของจำเลยจึงเป็นโมฆะ จำเลยผู้ขนส่งต้องรับผิดเต็มราคาที่ของเสียหายจริง”



คำพิพากษาศาลฎีกา 1112/2530 “จำเลยอ้างว่า ตามใบตราส่งได้จำกัดความผิดไว้ว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเกินกว่า 500 เหรียญสหรัฐต่อ 1 ทับทอนนั้น จากการนำสืบของจำเลยยังฟังไม่ได้ว่า ในการขนส่งสินค้าที่พิพาทนี้ผู้ส่งได้ตกลงยินยอมโดยชัดแจ้งในชื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้นด้วย ชื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งนั้นจึงตกเป็นโมฆะ”

คำพิพากษาศาลฎีกา 789/2531 “ศาลได้พิจารณาใบตราส่งแล้วปรากฏว่า ในด้านหลังเอกสารฉบับนี้เป็นอักษรภาษาอังกฤษตัวเล็กมากจนยากที่จะอ่านได้ ไม่มีช่องสำหรับให้ผู้ใดลงชื่อ สำหรับข้อความด้านหลังนี้มีข้อกำหนด ชื่อยกเว้น และเงื่อนไขต่าง ๆ มากมาย รวมทั้งข้อจำกัดความรับผิดที่จำเลยไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความสูญหายหรือเสียหายเกินไปกว่าที่บัญญัติไว้ในกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกาด้วย และที่ด้านหลังเอกสารนี้เองมีลายมือชื่อของบุคคลผู้กระทำการในนามของผู้ส่งสินค้าอยู่ด้วย เพราะมีชื่อบริษัทผู้ส่งสินค้าประทับไว้เหนือลายมือชื่อดังกล่าว ลายมือชื่อของบุคคลด้านหลังไม่ใช่ลายมือชื่อของบุคคลที่ลงชื่อไว้ด้านหน้าในฐานะตัวแทนดังกล่าว จึงไม่ถือว่าผู้ส่งสินค้าลงชื่อยอมรับเงื่อนไขและข้อกำหนดต่าง ๆ ไว้ที่ด้านหน้าของใบตราส่ง ส่วนที่ผู้ส่งสินค้าลงชื่อไว้ที่ด้านหลังเอกสารฉบับนี้นั้น ไม่มีข้อความระบุว่าลงชื่อไว้เพื่อจุดมุ่งหมายอันใด จะแปลว่าลงชื่อยอมรับข้อกำหนดต่าง ๆ มาก ทั้งเป็นการลงชื่อทับข้อกำหนดต่าง ๆ ด้วย ลักษณะการลงชื่อด้านหลังเอกสารฉบับนี้บ่งชี้ว่าน่าจะเป็นการลงชื่อรับคู่ฉบับหรือสำเนาเอกสารฉบับนี้มากกว่า จำเลยนำสืบยังฟังไม่ได้ว่าผู้ส่งสินค้าได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังกล่าว ข้อความจำกัดความรับผิดดังกล่าวจึงไม่มีผลผูกพันผู้ส่งและผู้รับสิทธิมาจากผู้ส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 563/2532 “การที่จำเลยได้ออกใบตราส่งกำหนดเงื่อนไขไว้ด้านหลังว่า จำเลยไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเกินไปกว่าที่บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ.รับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 ของประเทศสหรัฐอเมริกา ก็เท่ากับเป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตาม ป.พ.พ. มาตรา 625 แม้จะมีตราประทับชื่อของบริษัทผู้ส่งและมีการลงลายมือชื่อไว้ แต่ก็ไม่ปรากฏว่าผู้ส่งลายมือชื่อเป็นใคร มีอำนาจกระทำแทนบริษัทผู้ส่งอย่างไรหรือไม่ อีกทั้งไม่มีข้อความระบุว่าลงลายมือชื่อเพื่อจุดหมายใด เช่นนี้ยังถือไม่ได้ว่าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1238-1239/2536 “ตามใบกำกับสินค้าที่จำเลยออกให้แก่โจทก์ ไม่ปรากฏว่าโจทก์ได้ลงชื่อยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขของจำเลยไว้แต่อย่างใด แม้โจทก์จะได้จ้างจำเลยขนส่งสินค้ามาเป็นเวลานานโดยวิธีไม่ประเมินราคาเป็นส่วนใหญ่ก็ตาม จะนำมา

เป็นเหตุให้ถือว่าโจทก์ตกลงยอมรับเงื่อนไขตามใบกำกับสินค้าดังกล่าวด้วยขัดแย้งในการจำกัดความรับผิดเช่นว่านั้นหาได้ไม่ ข้อจำกัดความรับผิดของจำเลยจึงเป็นโมฆะ”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5203/2838 “จำเลยได้ออกใบตราส่ง จำกัดความรับผิดไว้ในใบตราส่ง โดยจำเลยได้แจ้งให้โจทก์ทราบและลงชื่อ แต่หุ้นส่วนผู้จัดการของโจทก์ได้หักท้วงข้อจำกัดความรับผิดที่พิมพ์ไว้ด้านหลังใบตราส่งแล้ว นอกจากนี้ ข้อจำกัดความรับผิดที่พิมพ์ไว้ด้านหลังใบตราส่งเป็นภาษาอังกฤษตัวอักษรขนาดเล็กมากจนยากที่จะอ่านได้ ไม่มีช่องว่างสำหรับผู้ใดลงชื่อ และไม่มีคำแปลภาษาไทยแนบอยู่ด้วย แม้ว่าหุ้นส่วนผู้จัดการโจทก์จะมีความรู้ภาษาอังกฤษ แต่ในช่องสามเหลี่ยมสีส้มที่ระบุว่ามีมูลค่าที่สำแดงในการขนส่ง 500 เหรียญสหรัฐหรืออเมริกาก็ไม่มีลายมือชื่อของหุ้นส่วนผู้จัดการของโจทก์ในขณะนั้นแสดงความตกลงด้วยขัดแย้งในข้อจำกัดความรับผิดเช่นว่านั้น ดังนั้น ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งจึงเป็นโมฆะ”

ในกรณีที่จำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงนั้นมีจำนวนต่ำกว่าขีดจำกัดความรับผิดที่บันทึกไว้ในใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นที่ตนเองนั้นโดยผู้ส่งได้แสดงความตกลงอย่างขัดแย้ง หรือมีจำนวนต่ำกว่าราคาของสินค้ามีค่าที่ได้รับแจ้ง ผู้ขนส่งคงมีความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงเท่านั้น เนื่องจากโดยหลักของการจำกัดความรับผิด ขีดจำกัดความรับผิดนั้นเป็นการกำหนดจำนวนเงินอย่างสูงที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายในกรณีที่มีความเสียหายได้เกิดขึ้น ขีดจำกัดความรับผิดจึงมิใช่เป็นจำนวนค่าเสียหายที่ผู้ขนส่งจะพึงต้องใช้ในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขน ต่างจากกรณีของเบี้ยปรับซึ่งมีลักษณะเป็นจำนวนเงินค่าเสียหายที่ถูกกำหนดขึ้นล่วงหน้าและจะต้องพึงใช้ตามจำนวนเงินที่กำหนดขึ้นนั้นเมื่อเกิดความเสียหายหรือการไม่ปฏิบัติตามสัญญาขึ้น

สำหรับค่าสินไหมทดแทนในกรณีความเสียหายอันเกิดจากการส่งมอบสินค้าที่รับขนล่าช้าเกินสมควรนั้น หากมิได้มีการตกลงไว้เป็นอย่างอื่นแล้ว ความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายในกรณีนี้ย่อมจำกัดอยู่เพียงจำนวนที่ไม่เกินกว่ามูลค่าที่แท้จริงของสินค้าที่รับขน<sup>202</sup>

ในการจำกัดความรับผิดเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนในระหว่างการรับขนทางอากาศนั้น หากพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 625 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ภายใต้หลักเสรีภาพในการทำสัญญา ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งของ

<sup>202</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 621 บัญญัติว่า “ค่าสินไหมทดแทนในการส่งมอบของชั่งช้านั้น ท่านห้ามมิให้คิดเกินกว่าจำนวนเช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุของสูญหายสิ้นเชิง”

ตนมากหรือน้อยเพียงใดก็ได้ถ้าผู้ส่งได้ตกลงยอมรับในข้อจำกัดความรับผิดชอบอย่างชัดเจนแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม ได้มีผู้ให้ความเห็นว่า หากความตกลงจำกัดความรับผิดชอบกำหนดขีดจำกัดความรับผิดชอบเกินสมควรอาจถือได้ว่าข้อตกลงจำกัดความรับผิดชอบนั้นมีผลกลายเป็นความตกลงยกเว้นความรับผิดชอบ ซึ่งศาลแห่งประเทศฝรั่งเศสได้เคยวินิจฉัยว่าความตกลงจำกัดความรับผิดชอบที่กำหนดระดับน้อยเกินสมควรนั้นถือว่าความตกลงจำกัดความรับผิดชอบนี้เป็นโมฆะ<sup>203</sup> และอาจมีลักษณะเป็นข้อตกลงที่ทำให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควร อันถือเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม ตามบทบัญญัติในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ซึ่งจะส่งผลให้ศาลสามารถบังคับใช้ข้อจำกัดความรับผิดชอบนั้นเพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีได้

ประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของการยกเว้นความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบตามบทบัญญัติแห่งมาตรา 625 คือ ในกรณีที่สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศนั้น ผู้ขนส่งได้จัดทำและส่งมอบซึ่งเอกสารใบตราส่ง ใบรับสินค้า หรือเอกสารอื่น ๆ อันมีลักษณะทำนองเดียวกันให้แก่ผู้ส่ง และได้มีการเขียนหรือจัดพิมพ์ข้อความยกเว้นความรับผิดชอบไว้ในส่วนใดส่วนหนึ่งของเอกสารด้วยแล้ว แต่ไหนเพียงใดจึงจะถือได้ว่าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดเจนในการยกเว้นความรับผิดชอบ อันจะส่งผลให้ข้อยกเว้นความรับผิดชอบนั้นมีผลสมบูรณ์ใช้บังคับได้ตามกฎหมาย ซึ่งจากการศึกษาจากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาพบว่า การที่จะถือว่าผู้ส่งได้แสดงเจตนาตกลงด้วยอย่างชัดเจนในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ระบุไว้ในเอกสารการรับขน ต้องปรากฏว่าผู้ขนส่งสามารถนำสืบข้อเท็จจริงให้ศาลเชื่อว่าผู้ส่งได้รับรู้รับทราบ และได้ลงลายมือชื่อของตนกำกับไว้ในตำแหน่งที่ข้อความยกเว้นความรับผิดชอบนั้นปรากฏอยู่ และการลงลายมือชื่อของผู้ส่งเป็นการลงลายมือชื่อเพื่อวัตถุประสงค์ในการยอมรับถึงข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง การที่ผู้ขนส่งนำสืบเพียงว่า ผู้ส่งได้ลงลายมือชื่อในเอกสารใบตราส่งที่มีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งปรากฏอยู่ โดยเอกสารนั้นมีข้อความระบุว่าผู้ส่งได้ทราบและเข้าใจถึงเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ปรากฏอยู่แล้วเพียงเท่านั้น โดยไม่อาจพยานหลักฐานเข้าสืบให้เห็นถึงการเจตนาอย่างชัดเจนในการลงลายมือชื่อของผู้ส่งเพื่อการยอมรับข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้แล้ว ศาลฎีกาจะวินิจฉัยว่าผู้ส่งยังมีได้ตกลงยอมรับข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบอย่างชัดเจน อันมีผลทำให้ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบนั้นตกเป็นโมฆะ<sup>204</sup> แต่อย่างไรก็ตาม ความตกลงชัดเจนเช่นนี้กฎหมายไม่ได้กำหนดแบบไว้ว่าจะ

<sup>203</sup> ไชยยศ เทมะรัชตะ, ฎีกาหมายว่าด้วยสัญญา, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2527), หน้า 499.

<sup>204</sup> ดังแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 763/2522, 1112/2530, 789/2531, และ 563/2532

ต้องทำอะไร ฉะนั้น อาจตกลงด้วยวาจาหรือทำเป็นลายลักษณ์อักษรก็ได้ อย่างไรก็ตามก็ติการตกลงด้วยวาจาอาจเป็นปัญหาในการพิสูจน์ความขัดแย้งที่ได้ตกลงกันไว้<sup>205</sup>

หากพิจารณาการเกิดและการบังคับตามสัญญารับขนสินค้า กฎหมายมิได้บังคับให้ต้องมีหลักฐานเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ ดังนั้น ข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญารับขนสินค้าจึงย่อมเกิดขึ้นและมีผลสมบูรณ์ด้วยการตกลงเพียงวาจาระหว่างคู่สัญญา ประกอบกับมาตรา 625 การแสดงความตกลงโดยขัดแย้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ มิได้มุ่งประสงค์ถึงการทำความตกลงเป็นหนังสือลายลักษณ์อักษรแยกต่างหากจากใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นทำนองนั้น หรือจะต้องทำเป็นสัญญายกเว้นหรือจำกัดความรับผิดขึ้นมาอีกสัญญาหนึ่งแต่ประการใด ดังนั้น การที่ผู้ขนส่งสามารถนำพยานหลักฐานอื่นมาพิสูจน์ได้ว่าผู้ส่งได้รับรู้รับทราบและเข้าใจถึงสาระสำคัญแห่งข้อความจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดนั้นแล้ว เพียงเท่านี้ผู้เขียนก็เห็นว่าน่าจะเป็นการเพียงพอสำหรับการแสดงความตกลงยอมรับโดยขัดแย้งแล้วตามเจตนารมณ์แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 แล้ว ไม่จำเป็นต้องทำมีการลงลายมือชื่อของผู้ส่งกำกับที่ข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในใบตราส่ง หรือทำเป็นหนังสือลายอักษรเพื่อการยกเว้นหรือการจำกัดความรับผิดแยกต่างหาก แต่เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาในการนำสืบ การพิจารณา รวมทั้งการตีความกฎหมายเรื่องนี้ในชั้นศาล ก็มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ขนส่งจะต้องขอให้ผู้ส่งลงลายมือชื่อกำกับไว้ในตำแหน่งข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ปรากฏในใบตราส่งทุกฉบับ หรือขอให้ผู้ส่งทำความตกลงยอมรับในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นลายลักษณ์อักษรแล้วลงลายมือชื่อกำกับไว้เป็นหลักฐานแยกต่างหากจากใบตราส่ง เนื่องจากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ในแนวทางเช่นนั้น

### 3.5.2.5 กรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยไม่จำกัดจำนวน

ค่าเสียหายที่จะพึงใช้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถอาศัยประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งกฎหมายว่าด้วยการยกเว้นความรับผิด หรือไม่มีความตกลงอย่างขัดแย้งจากผู้ส่งยินยอมให้ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ตามหลักความรับผิดโดยทั่วไป ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าเสียหายเป็นจำนวนเต็มตามมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงกับสินค้าที่รับขนนั้น ทั้งนี้ โดยไม่คำนึงถึงว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้า

<sup>205</sup> ปริญญา ตีพิมพ์, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 789/2531, คำพิพากษาศาลฎีกา พ.ศ. 2531 เล่ม 2, หน้า 175.

ที่รับชมนั้น ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งจะมีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงด้วยหรือไม่

กล่าวได้ว่าหลักเกณฑ์เกี่ยวกับจำนวนค่าเสียหายที่จะพึงใช้เพื่อ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับชมนตามสัญญารับชมนมีลักษณะเหมือนกับหลักเกณฑ์การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในมูลหนี้ละเมิดทั่ว ๆ ไป คือ ต้องชดใช้ค่าเสียหายเต็มตามมูลค่าความร้ายแรงแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงกับสินค้าที่รับชม โดยไม่คำนึงว่าในการรับชมรายนั้นมีการคิดคำนวณอัตราค่าระวางไว้อย่างสัมพันธ์กับราคาของสินค้าที่รับชมหรือไม่ เว้นแต่ในกรณีของการรับชมสินค้าที่มีค่าเท่านั้น ที่ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบถ้าผู้ส่งมิได้แจ้งราคาหรือสภาพแห่งสินค้าที่รับชมให้ผู้ขนส่งทราบในขณะที่ส่งมอบสินค้า หรือผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยจำกัดจำนวนค่าเสียหายที่จะพึงใช้ถ้าผู้ส่งได้แจ้งราคาสินค้าที่รับชมให้ทราบในขณะที่ส่งมอบสินค้า ดังนั้น ในกรณีที่ผู้ขนส่งรับชมสินค้าที่มีราคาสูงแต่มิใช่สินค้าที่มีค่าโดยสภาพ และเสียค่าระวางโดยคำนวณจากน้ำหนักของสินค้าเช่นเดียวกับ การคำนวณค่าระวางบรรทุกในการรับชมสินค้าทั่วไปแล้ว ต่อมาเกิดความเสียหายขึ้นกับสินค้าที่รับชมด้วยเหตุที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ และถ้าสัญญารับชมนั้นผู้ส่งมิได้แสดงความตกลงอย่างชัดแจ้งยินยอมให้ผู้ขนส่งจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นได้แล้ว ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าเสียหายเป็นจำนวนเต็มตามมูลค่าความเสียหายอันแท้จริงที่เกิดขึ้นแก่สินค้าที่รับชม แม้ว่าผู้ขนส่งอาจจะมีภาระความรับผิดชอบต่อผู้ส่งสินค้าย่อยในระดับที่ต่ำกว่าเมื่อเทียบกับค่าระวางบรรทุกที่ได้รับในอัตราที่เท่าเทียมกันก็ตาม ในกรณีเช่นนี้อาจทำให้ผู้ขนส่งต้องขอทราบสภาพและราคาของสินค้าที่รับชมทุกราย เพื่อนำมาคำนวณหาอัตราค่าระวางบรรทุกที่เหมาะสมสำหรับการรับชมสินค้าแต่ละราย ซึ่งอาจก่อให้เกิดความยุ่งยากและความไม่สะดวกในการรับชมสินค้าโดยเฉพาะการให้บริการรับชมแก่สาธารณะชนทั่วไป และอาจก่อให้เกิดต้นทุนการดำเนินการที่สูงขึ้นแก่ผู้ประกอบการรับชมได้

### 3.5.3 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีรับชมสินค้าลักษณะพิเศษ

#### 3.5.3.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีรับชมสินค้าอันตราย

ในการรับชมสินค้าที่มีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายหรือเป็นสภาพอัน น่าจะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งสินค้าที่มีสภาพอันตรายเช่นว่านั้นเพื่อ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับชมนก็ต่อเมื่อผู้ส่งได้แจ้งให้ผู้ขนส่งรับรู้ถึงสภาพแห่งสินค้าที่รับชมนั้นไว้ก่อนทำสัญญารับชมน หากผู้ส่งได้ส่งมอบสินค้าที่มีสภาพอันตรายให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อปฏิบัติการขนส่งโดยมิได้แจ้งถึงสภาพอันตรายแห่งสินค้านั้นให้แก่ผู้ขนส่งได้รับรู้ก่อนทำสัญญารับชมนสินค้าแล้ว นอก



จากการที่ผู้ส่งจะไม่มีสิทธิในการเรียกร้องค่าเสียหายอันอาจเกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนได้แล้ว ผู้ส่งยังจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากสินค้าอันตรายนั้นอีกด้วย<sup>206</sup>

สินค้าที่มีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายหรือน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายมิได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาให้คำนิยามหรือตัวอย่างไว้ แต่ในทางตำราได้ยกตัวอย่างประกอบไว้ เช่น สัตว์ดุร้ายที่เป็นอันตราย วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง ของแตกหักง่าย<sup>207</sup> สารเคมี สารไวไฟ<sup>208</sup> น้ำมันเชื้อเพลิง แก๊สต่าง ๆ และน้ำกรด<sup>209</sup> เป็นต้น

การที่กฎหมายกำหนดหน้าที่ให้ผู้ส่งต้องแจ้งถึงสภาพแห่งของเหล่านี้ เพื่อให้ผู้ขนส่งจะรับรู้และใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ หรือหามาตรการป้องกันมิให้ของเหล่านี้เกิดเป็นอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินได้ นอกจากนี้ ผู้ขนส่งอาจจะคิดค่าธรรมเนียมเพิ่มขึ้นเพื่อให้คุ้มกับค่าใช้จ่ายและการเสี่ยงภัยที่รับภาระ สำหรับเวลาที่จะต้องแจ้งนั้น ผู้ส่งต้องแจ้งแก่ผู้ขนส่งไว้ก่อนทำสัญญามิใช่หลังจากทำสัญญา เพราะถ้าผู้ขนส่งทราบก็อาจตัดสินใจไม่รับขนส่งได้<sup>210</sup>

ในกรณีที่ผู้ส่งได้แจ้งสภาพความเป็นอันตรายของสินค้าที่รับขนให้แก่ผู้ขนส่งทราบก่อนทำสัญญาการรับขนและผู้ขนส่งได้ตกลงรับขนสินค้าอันตรายนั้นแล้ว ผู้ขนส่งก็ย่อมต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดขึ้นกับสินค้าอันตรายที่รับขนนั้นอย่างเต็มจำนวน เว้นแต่จะมีข้อตกลงอย่างชัดแจ้งในการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ และถ้าสินค้าอันตรายที่รับขนนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินอื่น ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นโดยลำพัง

<sup>206</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 619 บัญญัติว่า “ถ้าของเป็นสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินไซ้ ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้น ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในการเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น”

<sup>207</sup> กมล สนธิเกษมศรี, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของรับขน, หน้า 76.

<sup>208</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยิม ผากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 150.

<sup>209</sup> สุปิน พูลพัฒน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เจ้าทรัพย์ เจ้าชื่อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, หน้า 229.

<sup>210</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยิม ผากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 150.

### 3.5.3.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีรับขนส่งสินค้ามีค่า

การรับขนส่งสินค้าอันมีลักษณะเป็นของมีค่านั้น ผู้ขนส่งจะมีความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากสินค้ามีค่าที่รับขนส่งสูญหายหรือบุบสลาย ก็ต่อเมื่อผู้ส่งได้แจ้งราคาหรือสภาพแห่งสินค้ามีค่าที่รับขนส่งให้แก่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้รับทราบอย่างชัดแจ้งในขณะทำการส่งมอบสินค้าให้แก่ฝ่ายผู้ขนส่ง หากสัญญาการรับขนส่งสินค้าอันเป็นของมีค่ารายใด ผู้ส่งมิได้แจ้งถึงราคาหรือสภาพแห่งสินค้าให้แก่ฝ่ายผู้ขนส่งก่อนแล้ว ผู้ขนส่งย่อมไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับสินค้ามีค่าที่รับขนนั้น แม้ว่าเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นจะมิได้เกิดจากเหตุสุดวิสัยสภาพแห่งสินค้าที่รับขน หรือความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง หรือแม้ว่าความสูญหายหรือบุบสลายนั้นจะเกิดแต่เหตุความผิดของผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งก็ตาม<sup>211</sup>

สินค้าอันมีลักษณะเป็นของมีค่าที่จะทำให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบเป็นพิเศษแตกต่างจากสินค้าสามัญ ได้แก่ เงิน ธนบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ใบประทวนสินค้า และอัญมณี รวมทั้งของชนิดอื่น ๆ อันมีลักษณะเช่นเดียวกับของมีค่าดังที่ได้กล่าวมาแล้ว นอกเหนือจากของที่มีลักษณะดังกล่าว แม้ว่าของนั้นจะมีมูลค่าหรือมีราคาสูงมากก็ไม่ถือว่าเป็นของมีค่า<sup>212</sup> ตามความหมายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5203/2538 “จำเลยรับขนส่งสินค้าอัญมณีทับทิมเจียรไนให้โจทก์และทำให้สินค้าสูญเสียบ้าง เมื่อช้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของจำเลยผู้ขนส่งตกเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 และโจทก์ได้ส่งมอบใบกำกับสินค้าหรือใบแสดงราคาสินค้าซึ่งได้บอกรายละเอียดของราคาและสภาพแห่งสินค้าพิพาทและส่งมอบสินค้าพิพาทแก่จำเลยแล้ว สินค้าพิพาทเกิดสูญหายในระหว่างอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง จำเลยจึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620”

เหตุผลที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ส่งต้องแจ้งราคาหรือสภาพแห่งของมีค่าเหล่านี้ ก็เพื่อประโยชน์ในการใช้ความระมัดระวังและเป็นพิเศษ และอาจคิดค่าระวางพาหนะเพิ่มขึ้น

<sup>211</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเงินตรา ธนบัตร ธนาคารบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี และของมีค่าอย่างอื่น ๆ หากมิได้รับบอกราคาหรือสภาพแห่งของไว้ในขณะที่ส่งมอบแก่ตน

แต่ถ้าของนั้นได้บอกราคา ท่านว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ย่อมจำกัดเพียงไม่เกินราคาที่บอก”

<sup>212</sup> ตังแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 357/2502 และ 2158/2530

จากของทั่วไปที่ขนส่ง<sup>213</sup> แม้ว่าบทบัญญัติแห่งมาตรา 620 นั้นจะมีได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ที่ผู้ส่งจะต้องแจ้งราคาหรือสภาพแห่งสินค้ามีค่าแก่ผู้ขนส่ง แต่เพื่อประโยชน์ของผู้ส่งและผู้รับตราส่งในการที่จะได้รับการประกันถึงค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ของมีค่าที่ขนส่งนั้นสูญหายหรือบุบสลายในระหว่างการรับขนแล้ว ผู้ส่งจึงควรที่จะแจ้งราคาหรือสภาพแห่งสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งได้ทราบอย่างช้าในขณะที่ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่ง

### 3.5.4 ความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลอื่น

#### 3.5.4.1 ความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายให้เป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งแทน

หน้าที่ประการสำคัญของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้า คือ การให้ประกันต่อความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขน และให้ประกันต่อการส่งมอบสินค้าที่รับขนภายในเวลาที่กำหนดหรือภายในเวลาอันสมควรให้แก่ผู้รับตราส่ง ผู้ขนส่งที่ทำสัญญารับขนกับผู้ส่งนั้นไม่มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติการขนส่งสินค้าตามสัญญาด้วยตนเอง ผู้ขนส่งที่ทำสัญญาสามารถที่จะมอบหมายให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของตนเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งสินค้าตามสัญญารับขนแทน หรือมอบหมายให้ผู้ขนส่งรายอื่นเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งช่วงแทนตนได้ แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทั้งปวงที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนในระหว่างการปฏิบัติการรับขนของตัวแทน ลูกจ้าง หรือผู้ขนส่งอื่น ต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี โดยผู้ขนส่งที่ทำสัญญารับขนจะปฏิเสธความรับผิดโดยอ้างว่าเหตุแห่งความเสียหายมิได้เกิดขึ้นเพราะความผิดของตนแล้วให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้ต้องเสียหายไปเรียกร้องค่าเสียหายเอากับตัวแทน หรือลูกจ้าง หรือผู้ขนส่งรายอื่นมิได้ เพราะหน้าที่สำคัญของผู้ขนส่งดังที่กล่าวมาข้างต้นก็คือการให้ประกันว่าสินค้าที่รับขนทั้งหมดจะถูกส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งภายในเวลาอันสมควรและในสภาพดี ดังนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงได้บัญญัติให้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อการที่สินค้าที่รับขนสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบช้า อันเนื่องมาจากความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง<sup>214</sup>

<sup>213</sup> โฆทิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน อีเอ็ม ผวกทรัพย์ เจ้าสำนักโรงนม, หน้า 152-153.

<sup>214</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 617 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งช้า อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง"

ความรับผิดเพื่อบุคคลอื่นตามมาตรา 617 นี้ เป็นความรับผิดของผู้ขนส่ง เพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นที่ตนได้มอบหมายให้เป็นผู้ปฏิบัติการเกี่ยวกับการขนส่ง ตามสัญญาแทนตน ทั้งนี้ อาจเป็นการมอบหมายให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของตนเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่ง แทน หรือมอบหมายให้ผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นเป็นผู้ปฏิบัติการรับขนส่งช่วงต่อจากหรือแทนตนก็ได้ ซึ่งมาตรา 617 นั้น เป็นการบัญญัติเน้นย้ำถึงความรับผิดของผู้ขนส่งซึ่งมีหน้าที่ส่งสินค้าที่รับขนไปยัง ผู้รับตราส่ง ณ ตำบลที่กำหนดให้ส่งอย่างปลอดภัยและในระยะเวลาที่กำหนด อันมีฐานะเป็นลูกหนี้ตาม สัญญารับขนสินค้าให้ต้องรับผิดในความผิดซึ่งตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือของบุคคลที่ผู้ขนส่งใช้ในการชำระ หนี้ นั้นโดยขนาดเสมอกับว่าเป็นความผิดของผู้ขนส่งเอง<sup>215</sup> ดังจะเห็นได้จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกา ดังต่อไปนี้ที่ได้วินิจฉัยถึงความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงของการขนส่งที่ปฏิบัติ โดยผู้ขนส่งคนอื่นซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายให้เป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งแทนตน

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1984/2522 “โจทก์จ้างจำเลยที่ 1 ขนส่งของ ไปต่างประเทศทางทะเล จำเลยที่ 1 ให้จำเลยที่ 2 นำรถลากจูงรถตู้ไปลำเลียงของมาลงเรือ จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดต่อโจทก์ในความผิดของจำเลยที่ 2 ที่ของสูญหายไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 617”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2570/2523 “จำเลยที่ 1 ดำเนินกิจการขนส่ง สินค้าทางทะเล จำเลยที่ 1 มารับตู้ลำเลียงสินค้าแล้ว แต่องค์การ ร.ส.พ. จำเลยที่ 2 เป็นผู้ผูกขาดการ ขนส่งสินค้าเข้าไปในบริเวณท่าเรือตลอดจนการให้บริการด้านการท่าเรือ จำเลยที่ 1 จึงจ้างจำเลยที่ 2 ให้ลากจูงตู้ลำเลียงของจำเลยที่ 1 ไปบรรทุกสินค้าและลากจูงไปยังท่าเรือ แต่การรับขนส่งของทั้งในช่วง ทางบกและทางทะเล จำเลยที่ 1 เป็นผู้รับผิดชอบและตกลงกับเจ้าของสินค้าผู้ส่ง แสดงว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งสินคารายพิพาท ดังนี้จำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งในช่วงทางบกด้วย”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1331/2538 “มีจำเลยที่ 2 เป็นหุ้นส่วนผู้จัดการ การของจำเลยที่ 1 ติดต่อดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร และการลากจูงตู้บรรจุสินค้าไปบรรจุสินค้าที่โรงงานของโจทก์ และลากจูงตู้บรรจุสินค้านี้ดังกล่าวไปส่งมอบให้บริษัท น.ที่ท่าเรือของการท่าเรือ แห่งประเทศไทย แม้จำเลยที่ 1 จะไม่มีใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งและไม่มีรถบรรทุกเป็นของตนเอง แต่การขนส่งและรับขนสินค้าเป็นวัตถุประสงค์ข้อหนึ่งของจำเลยที่ 1 ที่ได้จดทะเบียนไว้ ก็ถือว่า

<sup>215</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 220 บัญญัติว่า “ลูกหนี้ต้องรับผิดชอบในความผิด ของตัวแทนแห่งตน กับทั้งของบุคคลที่ตนใช้ในการชำระหนี้ นั้นโดยขนาดเสมอกับว่าเป็นความผิดของตนเอง ฉะนั้น แต่บทบัญญัติแห่งมาตรา 373 หาใช้บังคับแก่กรณีเช่นนี้ด้วยไม่”

จำเลยที่ 1 ประกอบการเป็นผู้รับขนส่งของเพื่อจำหน่ายเป็นทางค้าโดยปกติตาม ป.พ.พ. มาตรา 608 การที่จำเลยที่ 1 ว่าจ้างให้จำเลยที่ 3 นำรถไปลากจูงตู้บรรจุสินค้าดังกล่าว ย่อมเป็นการมอบของไปอีกทอดหนึ่ง เมื่อของที่รับสูญหายไปเพราะความผิดของจำเลยที่ จำเลยที่ 1 และที่ 2 จึงต้องร่วมกับจำเลยที่ 3 รับผิดชอบโจทก์ด้วยตามมาตรา 617"

ตามบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อการกระทำของบุคคลอื่นในมาตรา 617 นั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในการที่สินค้าที่รับขนส่งสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชกช้า ถ้าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการขนส่ง ทั้งนี้ แม้ว่าตัวแทนลูกจ้าง หรือผู้ขนส่งรายอื่นซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายให้เป็นผู้ปฏิบัติการรับขนนั้นจะได้กระทำการโดยปราศจากอำนาจ หรือนอกขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายก็ตาม ซึ่งตรงกับหลักทั่วไปในการชำระหนี้ตามมาตรา 220 ซึ่งลูกหนี้ต้องรับผิดชอบในความผิดของตัวแทนและของบุคคลที่ตนใช้ในการชำระหนี้ ฉะนั้นกรณีที่ผู้ขนส่งคนแรกมอบให้ผู้ขนส่งคนต่อ ๆ ไปของ ผู้ขนส่งคนแรกจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงต่อ ๆ ไปนั้นด้วย<sup>216</sup>

สำหรับประเด็นที่น่าพิจารณาประเด็นหนึ่ง คือ ในเรื่องการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายต่อสินค้าที่รับขนอันเนื่องมาจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง รวมทั้งของบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งมอบหมายให้ปฏิบัติการขนส่งแทนตน แม้ว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง รวมทั้งความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งรายอื่นหรือบุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายสินค้านั้นไปอีกทอดหนึ่ง ตามบทบัญญัติในมาตรา 220 และมาตรา 617 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ตาม แต่ผู้ขนส่งอาจทำความตกลงล่วงหน้ากับผู้ส่งหรือผู้ตราส่งเป็นข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งเองหรือเกิดจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง รวมทั้งการกระทำของผู้ขนส่งรายอื่นได้ นอกจากนี้ผู้ขนส่งยังสามารถทำความตกลงล่วงหน้าเพื่อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีความเสียหายเกิดจากกมลฉ้อฉลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตัวแทนหรือลูกจ้าง หรือผู้ขนส่งรายอื่นได้อีกด้วย เนื่องจากบทบัญญัติในมาตรา 220 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ห้ามมิให้นำมาตรา 373 มาใช้บังคับกับความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อการกระทำของตัวแทนและบุคคลซึ่งผู้ขนส่งใช้ในการชำระหนี้ตามสัญญารับขนแทนตน<sup>217</sup>

<sup>216</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3514/2531, คำพิพากษาศาลฎีกาประจำพุทธศักราช 2531 เล่ม 8, หน้า 2247.

<sup>217</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 373 บัญญัติว่า "ความตกลงทำไว้ล่วงหน้าเป็นข้อความยกเว้นมิให้ลูกหนี้ต้องรับผิดเพื่อกมลฉ้อฉล หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนนั้น ท่านว่าเป็นโมฆะ."



กล่าวโดยสรุป ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดกับสินค้าที่รับขนอันเป็นผลจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง รวมทั้งผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายให้ปฏิบัติการขนส่งแทนตน และในกรณีผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งได้มอบหมายสินค้าให้ไปอีกทอดหนึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 617 นั้น จะต้องปรากฏว่าผู้ขนส่งนั้นจะต้องเป็นบุคคลผู้รับขนส่งสินค้าเพื่อพาหนึ่งเป็นทางค้าปกติของตน ตามคำนิยามของคำว่า “ผู้ขนส่ง” ในมาตรา 608 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วย อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งย่อมสามารถที่จะทำ ความตกลงล่วงหน้าเพื่อจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง รวมทั้งผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งมอบหมายให้ปฏิบัติการรับขนแทนตนได้ แม้ว่า ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากกมลฉ้อฉลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตัวแทนหรือลูกจ้างของ ผู้ขนส่ง รวมทั้งผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งมอบหมายให้ปฏิบัติการรับขนตามสัญญาแทนตน

### 3.5.4.2 ความรับผิดเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นในกรณีเป็นการขนส่งหลาย คนหลายทอด

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าหน้าที่ของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนสินค้า คือ การให้ประกันต่อความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขน และให้ประกันต่อการส่งมอบ สินค้าที่รับขนภายในเวลาที่กำหนดหรือภายในระยะเวลาอันสมควรให้แก่ผู้รับตราส่ง ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ ในการที่จะต้องปฏิบัติการขนส่งสินค้าที่รับขนนั้นด้วยตนเอง และในกรณีที่ผู้ขนส่งได้มอบหมายให้ ผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นเป็นผู้ขนส่งแทนโดยแบ่งกันทำการขนส่งเป็นทอด ๆ จนกว่าสินค้าที่รับขนถึง ตำบลที่กำหนดให้ส่งแล้ว ผู้ขนส่งและผู้ประกอบการขนส่งเป็นทอด ๆ ทุกรายจะต้องร่วมกันรับผิดชอบ ในความสูญหายหรือบุบสลายอันเกิดกับสินค้าที่รับขนตลอดทาง และจะต้องร่วมรับผิดชอบในการที่สินค้านั้น ส่งมอบยังผู้รับตราส่งล่าช้าเกินสมควรด้วย<sup>218</sup> แม้ว่าผู้ประกอบการรับขนทอดอื่น ๆ นั้นจะมีได้มีนิติ สัมพันธ์กับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งก็ตาม ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งซึ่งต้องเสียหายจาก การที่สินค้าที่รับขนสูญหาย บอบสลาย หรือส่งมอบชกช้า ในการที่ไม่ต้องนำสืบพิสูจน์ว่าการสูญหาย บอบ สลาย หรือความล่าช้าในการขนส่งนั้นได้เกิดขึ้นในทอดใดของการขนส่ง ดังตัวอย่างเช่น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3514/2531 “การที่จำเลยที่ 1 รับจ้างขนส่งสินค้าจาก ประเทศไทยไปยังเมืองซานโจอัน ประเทศปัวตริโก โดยจำเลยที่ 1 จัดหารถบรรทุกไปขนสินค้าจากโรง งานของผู้ว่าจ้างไปยังสนามบินกรุงเทพ แล้วว่าจำเลยที่ 2 ขนส่งสินค้านั้นทางอากาศต่อไปอีกทอด

<sup>218</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618 บัญญัติว่า “ถ้าของนั้นส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลาย คนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องร่วมกันในการสูญหาย บอบสลาย หรือส่งชกช้า”

หนึ่งเพื่อส่งมอบแก่บริษัทควอนแอนด์นาเกล จำกัด เมืองนิวยอร์ก และบริษัทควอนแอนด์นาเกลรับสินค้า และดำเนินการให้บริษัทอเมริกันแอร์ไลน์ จำกัด ขนส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทาง ดังนี้ ถือเป็นการขนส่งหลายคนหลายทอด เมื่อสินค้าสูญหายไปในการขนส่งช่วงสุดท้าย จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายด้วย”

การขนส่งหลายคนหลายทอด หมายถึง การขนส่งที่ผู้ส่งได้ทำสัญญารับขนรายเดียวกับผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งให้ขนส่งตลอดสาย แล้วผู้ขนส่งคนที่รับขนส่งตลอดสายนั้นก็ไปว่าจ้างให้ผู้ขนส่งคนอื่น ๆ เป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งแทนตนอีกเป็นช่วง ๆ จนกว่าสินค้านั้นจะส่งไปถึงยังตำบลที่กำหนดให้ส่ง แต่ถ้าผู้ส่งทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่งแต่ละคนให้ขนส่งถึงเมืองใดหรือที่ใด ๆ เป็นทอด ๆ ไป ก็จะไม่ใช่การขนส่งหลายคนหลายทอด<sup>219</sup> แต่เป็นความรับผิดโดยอาศัยมูลหนี้ตามสัญญา รับขนคนละรายกัน

การร่วมกันรับผิดของผู้ขนส่งในการดำเนินการขนส่งหลายคนหลายทอดตามมาตรา 618 นั้น มิได้หมายความว่าผู้ขนส่งทุกคนทุกทอดจะต้องรับผิดร่วมกันในฐานะลูกหนี้ร่วมซึ่งจะต้องเฉลี่ยชดใช้ค่าเสียหายเพื่อการสูญเสีย บุปสลาย หรือการส่งชกซ้ำซึ่งสินค้าที่รับขน แต่หมายความว่า ผู้ขนส่งแต่ละคนแต่ละทอดนั้นจะต้องรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งซึ่งเป็นโจทก์ในคดีเต็มจำนวน ความเสียหาย โดยจะปฏิเสธว่ามีนิติสัมพันธ์ระหว่างกันและเหตุแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นมิได้เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งของตนมิได้ และเมื่อผู้ขนส่งคนใดรับต้องผิดและชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วก็มีสิทธิที่จะไปไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งทอดที่มีความผิดได้ กรณีนี้จึงถือได้ว่าผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีเป็นแต่เพียงผู้ที่ต้องรับผิดในชั้นต้นเท่านั้น แต่ถ้าไม่ปรากฏชัดว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งรายใดแล้ว ผู้ขนส่งทุกคนย่อมต้องเฉลี่ยความรับผิดร่วมกัน เหตุผลที่กฎหมายบัญญัติไว้เช่นนี้เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางไกลย่อมเป็นธรรมดาที่จะมีการรับช่วงขนส่งกันเป็นทอด ๆ ซึ่งหากเกิดความเสียหายขึ้นแล้วย่อมเป็นการยากที่ผู้ส่งจะทราบได้ว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นในทอดใดของการขนส่ง และผู้ขนส่งทั้งหลายที่เข้ารับช่วงขนของติดต่อกันไปเป็นทอด ๆ ก็ทราบถึงกรณีเช่นนี้ดีและเข้าทำสัญญาโดยรู้ถึงพฤติการณ์ที่เป็นธรรมดาเช่นนี้อยู่แล้ว<sup>220</sup> หากไม่มีบทบัญญัติเช่นนี้ ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งย่อมต้องฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายเอาแก่เฉพาะผู้ขนส่งรายแรกที่เป็น

<sup>219</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจำวางแรงงาน จำวางท่าของ รับขน ยิม ฝากทรัพย์, เจ้าสำนัก  
โรงแรม, หน้า 143

<sup>220</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3514/2531, คำพิพากษาศาลฎีกาประจำ  
พุทธศักราช 2531 เล่ม 8, หน้า 2248.

ผู้เข้าทำสัญญารับขนสินค้าเท่านั้น ซึ่งจะก่อให้เกิดความยุ่งยากแก่ผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้เสียหายที่ได้รับ  
ช่วงสิทธิจากผู้ส่งได้

ในการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศนั้น เมื่อสินค้าที่รับขนมาถึง  
ปลายทางแล้วจะมีผู้ดำเนินการแทนผู้ขนส่งในการดำเนินการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานราชการ  
ของประเทศปลายทางเกี่ยวกับการมาถึงของสินค้า การขนถ่ายสินค้าจากยานพาหนะขนส่งมาเก็บรักษา  
ไว้ในคลังสินค้า รวมทั้งติดต่อกับผู้รับตราส่ง ซึ่งอาจเกิดปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้แทนผู้ขนส่ง  
ดังกล่าวตามมาว่าบุคคลดังกล่าวนั้นมีฐานะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่ง  
ทอดอื่นในการสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบล่าช้าซึ่งสินค้าที่รับขนด้วยหรือไม่ ในประเด็นนี้ได้ศาล  
ฎีกาได้วินิจฉัยเอาไว้เป็นแนวทางดังต่อไปนี้

1. ในกรณีที่ผู้ดำเนินการแทนผู้ขนส่งเป็นแต่เพียงผู้ดำเนินการทาง  
เอกสาร แจ้งกำหนดการมาถึงของสินค้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร และแจ้งผู้รับตราส่งเมื่อสินค้ามาถึงเพื่อให้  
นำใบตราส่งไปแลกกับใบปล่อยสินค้า โดยมีได้เป็นผู้จัดการขนถ่ายสินค้าด้วยแล้ว ผู้ดำเนินการแทนผู้ขนส่ง  
นั้นย่อมไม่มีฐานะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด แต่ถ้าผู้แทนผู้ขนส่งได้มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนถ่าย  
สินค้าไม่ว่าจะเป็นผู้ขนถ่ายสินค้าด้วยตนเองก็ดี หรือเป็นผู้ว่าจ้างให้ผู้อื่นเข้าทำการขนถ่ายสินค้าแทนผู้ขนส่ง  
ตัวการก็ดี หรือเป็นผู้เช่าอุปกรณ์เพื่อการขนถ่ายสินค้าก็ดีแล้ว ผู้แทนผู้ขนส่งนั้นย่อมมีฐานะเป็นผู้ขนส่ง  
หลายคนหลายทอด ซึ่งจะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งทอดอื่น ๆ เพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนต่อ  
ผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี ดังจะเห็นได้จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3776/2531 "จำเลยมีวัตถุประสงค์ประกอบ  
กิจการขนส่ง ผู้ขนส่งซึ่งไม่มีสำนักงานสาขาในประเทศไทยได้มอบหมายให้จำเลยเป็นผู้ติดต่อกับหน่วย  
ราชการในประเทศไทยเพื่อนำเรือบรรทุกสินค้าเข้าออกกรุงเทพฯ ขนสินค้าลงจากเรือ และแจ้งการมา  
ถึงของเรือให้ผู้รับตราส่งทราบ ออกใบปล่อยสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง ขอเช่าอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า  
รับคืนใบตราส่งแลกกับใบปล่อยสินค้า การดำเนินงานของจำเลยในช่วงนี้เป็นขั้นตอนสำคัญของการขนส่ง  
อันทำให้สินค้าถึงผู้รับตราส่งจะขาดช่วงนี้เสียมิได้ นอกจากนี้ จำเลยยังมีสิทธิเก็บค่าระวางขนส่งก่อนที่  
จะออกใบปล่อยสินค้า การขนถ่ายสินค้าไม่ว่าจำเลยจะใช้พนักงานของจำเลยหรือผู้อื่นทำการขนถ่ายก็  
ต้องอยู่ในความรับผิดชอบของจำเลย โดยจำเลยได้รับบำเหน็จทางการค้าปกติของจำเลย จึงถือว่าเป็น  
ผู้ทำการขนส่ง นอกจากนี้แล้ว จำเลยยังดำเนินการเกี่ยวกับการขนสินค้าขาออกจากประเทศไทยให้แก่  
ผู้ขนส่งด้วย พฤติการณ์ที่จำเลยเกี่ยวข้องเป็นการประกอบธุรกิจขนส่งอันเป็นการขนส่งหลายทอดโดยจำเลย

เป็นผู้ขนส่งทอดสุดท้าย จำเลยจึงต้องร่วมรับผิดชอบในการสูญหายหรือบุบสลายของสินค้าตาม ป.พ.พ. มาตรา 628”<sup>221</sup>

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2486/2532 “จำเลยเป็นผู้แจ้งการมาถึงของเรือและสินค้าให้ผู้ซื้อสินค้าทราบ ยื่นคำร้องต่อการทำเรือขออนุมัตินำเรือเข้าจอดเทียบท่า ยื่นแสดงรายการสินค้าเพื่อขออนุมัตินำสินค้าไปเก็บในคลังสินค้า ว่าจ้างการทำเรือฯ ให้ยกตู้สินค้าขึ้นจากเรือนำไปวางที่ลานพักตู้สินค้า ขออนุญาตกรมศุลกากรเปิดตู้สินค้า ตรวจสอบและจัดรายการสินค้าและส่งมอบรายการสินค้าแก่การทำเรือฯ เพื่อเป็นหลักฐานในการรับมอบสินค้า จ้างการทำเรือฯ นำสินค้าไปเก็บไว้ที่คลังสินค้า มอบใบรับสินค้าแก่ผู้ซื้อสินค้าเพื่อใช้ในการดำเนินการศุลกากรและใช้รับสินค้า ดังนี้ การดำเนินการของจำเลยดังกล่าวเป็นขั้นตอนสำคัญของการขนส่ง เพราะหากปราศจากการดำเนินการดังกล่าวสินค้าย่อมไม่อาจถึงมือของผู้ซื้อสินค้า พฤติการณ์ของจำเลยมีลักษณะเป็นการร่วมกันขนส่งสินค้าพิพาทกับผู้ขนส่ง อันเป็นการขนส่งหลายทอดโดยจำเลยเป็นผู้ขนส่งทอดสุดท้าย จำเลยต้องร่วมรับผิดชอบในการสูญหายของสินค้าพิพาทตาม ป.พ.พ.มาตรา 618”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6405/2538 “จำเลยได้ว่าจ้างบริษัท ช. จำกัด เป็นผู้ขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ โดยจำเลยดำเนินการให้โจทก์นำใบตราส่งไปให้จำเลยเพื่อรับใบปล่อยสินค้า และได้มอบใบปล่อยสินค้าให้โจทก์เพื่อนำไปรับสินค้าจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย จำเลยจึงเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการขนส่งทอดสุดท้าย เป็นผู้ขนส่งตาม ป.พ.พ. มาตรา 618”

คำพิพากษาศาลแพ่ง คดีหมายเลขแดงที่ ๓ป. 6/2539 “โจทก์ฟ้องว่า บริษัท ฟ. ประเทศญี่ปุ่นส่งสินค้าให้แก่ บริษัท ฟ.(ประเทศไทย) ทางอากาศโดยสายการบินของจำเลยที่ 2 เมื่อเครื่องบินดังกล่าวมาถึงท่าอากาศยานดอนเมือง จำเลยที่ 2 ได้มอบให้จำเลยที่ 1 ทำการขนถ่ายสินค้าลงจากเครื่องบินแล้วไปเก็บรักษาไว้ในคลังสินค้าของจำเลยที่ 1 เพื่อรอให้บริษัท ฟ.(ประเทศไทย) มารับต่อไป การกระทำของจำเลยทั้งสองจึงเป็นการขนส่งหลายทอด จำเลยให้การว่า จำเลยที่ 1 ไม่เคยทำสัญญาเพื่อการขนส่ง ไม่ได้เป็นผู้รับขนสินค้าทางอากาศไม่เคยออกเอกสารใด ๆ ให้แก่โจทก์ จำเลยที่ 1 ไม่เคยได้รับค่าขนส่ง ค่าระวาง จำเลยที่ 1 ไม่ใช่ผู้ขนส่งจึงไม่ต้องรับผิดชอบ จำเลยที่ 1 ให้บริการทางภาคพื้นดินแก่จำเลยที่ 2 และรับฝากสินค้าไว้ในคลังสินค้าซึ่งอยู่ภายในท่าอากาศยานกรุงเทพเท่านั้นซึ่งเป็นการปฏิบัติสากลในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ศาลแพ่งได้วินิจฉัยว่า ได้มีการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยสายการบินของจำเลยที่ 2 เมื่อสายการบินดังกล่าวมาถึงประเทศไทย จำเลยที่ 1 มีหน้าที่ขนถ่ายสินค้าออกจากเครื่องบินของจำเลยที่ 2 และนำสินค้าไปเก็บไว้ในคลังสินค้า

<sup>221</sup> ดั่งแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 942/2531

เพื่อให้บริษัท พ.(ประเทศไทย) มารับไป แต่สินค้าได้สูญหายไป สัญญาระหว่างจำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 จำเลยที่ 1 ได้รับค่าบำเหน็จในการบริการขนถ่ายสินค้าจากเครื่องบินนำไปเก็บไว้ที่คลังสินค้า ข้อเท็จจริง จึงฟังได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งหลายทอดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618 ประกอบ มาตรา 618 จำเลยที่ 1 จึงต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 2”

ในส่วนความรับผิดชอบของผู้ขนถ่ายสินค้าจากเรือหรืออากาศยานลง ณ ที่ที่ปลายทางนั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าบุคคลดังกล่าวไม่ว่าจะมีสถานะทางกฎหมายเป็นผู้ขนส่งในการขนส่งหลายคนหลายทอดซึ่งจะต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ขนส่งในทอดอื่น ๆ เนื่องจากผู้ขนถ่ายสินค้าเป็นเพียงบุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนถ่ายสินค้าและนำสินค้าไปเก็บรักษายังคลังสินค้าเพื่อรอการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ของรัฐปลายทางและรอส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งต่อไป ผู้ขนถ่ายสินค้ามิได้มีฐานะเป็นผู้ขนส่งในการขนส่งสินค้านั้นแต่ประการใด จึงไม่อาจถือได้ว่าผู้ขนถ่ายสินค้านั้นเป็นผู้ขนส่งทอดสุดท้ายในการขนส่งหลายคนหลายทอด ในประเด็นนี้เคยมีคำพิพากษาศาลฎีกา วินิจฉัยถึงลักษณะและความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งและผู้ขนถ่ายสินค้าเอาไว้ว่ามีลักษณะและความรับผิดชอบที่แตกต่างกัน คือ ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3879/2525 ซึ่งศาลได้วินิจฉัยว่า “ผู้ขนส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 610 ว่าหมายถึง ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการขนส่งของหรือสินค้า ซึ่งผู้ส่งตกลงให้ผู้ขนถ่ายสินค้านำไปส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง ซึ่งต่างจากผู้ทำหน้าที่ขนหรือแบกหามสินค้าจากเรือขึ้นท่าเรือ หรือจากท่าเรือบรรทุกในเรือ คำว่า ผู้ขนส่ง ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ฉบับภาษาอังกฤษใช้คำว่า “CARRIER” ส่วนผู้ที่ทำหน้าที่ขนหรือแบกหามสินค้าขึ้นจากเรือหรือลงเรือ ณ ที่ท่าเรือ นั้น หาใช่ผู้ขนส่งตามความหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ จากหนังสือสัญญาซึ่งบริษัทโซวินฟลอตทำกับห้างหุ้นส่วนจำกัดอัมพรแอนด์ซันส์ เรียกห้างหุ้นส่วนจำกัดอัมพรแอนด์ซันส์ว่า “STEVEDORES” ในคำแปลก็ใช้คำว่า ผู้ขนสินค้า หาใช่ ผู้ขนส่ง ไม่ และจากหน้าที่ของห้างหุ้นส่วนจำกัดอัมพรแอนด์ซันส์ตามสัญญาข้อ 1 ก. ก็จะได้เห็นว่าห้างหุ้นส่วนจำกัดอัมพรแอนด์ซันส์มีหน้าที่เพียงการขนหรือแบกหามสินค้าขึ้นจากเรือไปยังที่ไว้ของบนท่าเรือ และขนสินค้าลงสู่ห้องเรือเท่านั้น นอกจากนี้หน้าที่สำคัญของผู้ขนส่งอีกประการหนึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 613 ก็คือ ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้ทำหรือออกใบตราส่งให้ การขนสินค้าขึ้นลงเรือที่ท่าเรือรายนี้ ห้างหุ้นส่วนอัมพรแอนด์ซันส์ไม่มีหน้าที่ต้องออกใบตราส่ง ดังนั้น จึงไม่ใช่ผู้ขนส่งคงเป็นแต่เพียงผู้ขนสินค้าขึ้นจากเรือหรือลงบรรทุกในเรือเท่านั้น”

เมื่อลักษณะของผู้ขนถ่ายสินค้าและผู้ขนส่งมีความแตกต่างกัน ดังนั้น การที่บุคคลหนึ่งซึ่งแม้จะประกอบกิจการรับขนส่งสินค้าเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ ได้เข้าทำสัญญากับบุคคลอีกบุคคลหนึ่งเพื่อการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือหรืออากาศยานแล้วนำไปเก็บรักษาไว้ที่คลังสินค้า



บุคคลดังกล่าวก็ยังคงมีฐานะเป็นเพียงผู้ขนถ่ายสินค้าตามสัญญาบริการขนถ่ายสินค้าเท่านั้น หากได้ทำให้บุคคลดังกล่าวมีฐานะเป็นผู้ขนส่งและต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งในทอดอื่น ๆ ด้วยไม่

2. ในกรณีที่ผู้ดำเนินการแทนผู้ขนส่งเกี่ยวกับการจัดการเอกสารและพิธีการนำสินค้าเข้านั้น ในทางการค้าของผู้ดำเนินการแทนผู้ขนส่งได้ดำเนินการในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง (Agent) รับจองระวางขนส่งสินค้าจากผู้ส่งหรือผู้ตราส่งในประเทศไทยโดยเป็นผู้ออกใบตราส่งแทนผู้ขนส่งตัวการและมีสิทธิเก็บค่าธรรมเนียมขนส่งแทนผู้ขนส่งตัวการก่อนที่จะออกใบปล่อยสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว ผู้แทนผู้ขนส่งที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับเอกสารและพิธีการศุลกากรซึ่งได้ทำหน้าที่แทนอย่างอื่นแทนผู้ขนส่งตัวการตามที่กล่าวมานี้ ย่อมมีฐานะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618 ทั้งนี้ ไม่ว่า ผู้แทนผู้ขนส่งนั้นจะได้มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนถ่ายสินค้าด้วยหรือไม่ก็ตาม ตัวแทนผู้ขนส่งนั้นจะต้องร่วมรับผิดชอบผู้ขนส่งทอดอื่น ๆ ในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนต่อผู้ส่งหรือผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณี ดังจะเห็นได้จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาดังต่อไปนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2259/2527 “จำเลยมีหน้าที่ติดต่อกับการทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อทราบชื่อเรือ กำหนดเรือเข้า จองท่าเทียบเรือ ติดต่อกกรมศุลกากรเพื่อตรวจสินค้าและทราบราคาสินค้า ติดต่อกองตรวจคนเข้าเมืองเกี่ยวกับลูกเรือ และแจ้งให้เจ้าของสินค้านำใบตราส่งมามอบแก่จำเลยและรับใบปล่อยสินค้าที่จำเลยลงลายมือชื่อเพื่อไปรับสินค้าจากการทำเรือ และรับของระวางสินค้าที่จะออกจากท่าเรือแห่งประเทศไทยไปยังประเทศอื่น ซึ่งจำเลยจะลงลายมือชื่อในใบตราส่งแทนเจ้าของเรือ ดังนี้ เป็นวิธีการของการรับขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 615 และมาตรา 622 มีลักษณะร่วมกันในการขนส่งสินค้ากับบริษัทเดินเรือต่างประเทศ และเป็น การขนส่งหลายทอดโดยจำเลยเป็น ผู้ขนส่งทอดสุดท้าย จึงต้องร่วมรับผิดชอบในการสูญหายหรือบุบสลายของ สินค้าที่ขนส่งตามมาตรา 618”

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2230/2530 “จำเลยเป็นผู้แจ้งกำหนดเวลาที่เรือจะเข้าเทียบท่า ทำการติดต่อกับกรมเจ้าท่า กรมศุลกากร และการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อขออนุญาตนำเรือเข้าเทียบท่า จำเลยได้ติดต่อว่าจ้างขนถ่ายสินค้าลงจากเรือสินค้า แจ้งผู้รับตราส่งทราบการมาถึงของสินค้าและรับใบตราส่งจากผู้ซื้อแล้วออกใบปล่อยสินค้าให้ ในกรณีที่จะมีการส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศโดยเรือของบริษัทเจ้าของเรือ จำเลยจะเป็นผู้ออกใบตราส่งให้ โดยใช้แบบฟอร์มเดียวกันกับใบตราส่งของบริษัทดังกล่าว โดยจำเลยได้รับประโยชน์ตอบแทนโดยคิดเป็นเปอร์เซ็นต์จากค่าธรรมเนียมการดำเนินการของจำเลยดังกล่าวแม้บางอย่างจะกระทำการแทนผู้ขนส่งต่างประเทศ แต่

ก็เป็นการเข้าลักษณะร่วมกันทำการขนส่งกับผู้ขนส่งต่างประเทศซึ่งเป็นเจ้าของเรือ และเป็นการขนส่งหลายทอดโดยจำเลยเป็นผู้ขนส่งทอดสุดท้าย ซึ่งต้องบังคับตาม ป.พ.พ. มาตรา 628 ลักษณะ 8”<sup>222</sup>

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2100/2538 “จำเลยเป็นผู้แจ้งกำหนดเวลาที่เรือจะเข้าเทียบท่าให้แก่ผู้รับตราส่งทราบ และเป็นผู้ดำเนินการติดต่อทำพิธีการกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรกรมเจ้าท่า กองตรวจคนเข้าเมือง และการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อการนำเรือบรรทุกสินค้าเข้าเทียบท่า และมีสิทธิเรียกเก็บค่าระวางและค่าบริการที่ชำระปลายทางได้โดยได้รับบำเหน็จจากการดำเนินการดังกล่าว จึงเป็นผู้ขนส่งทอดสุดท้ายในการขนส่งหลายทอดตาม ป.พ.พ. มาตรา 608 และ 618”<sup>223</sup>

ด้วยความเคารพต่อคำพิพากษาศาลฎีกาที่ยกมา ผู้เขียนมีความเห็นว่า บทบาทของตัวแทนเรือที่ได้ดำเนินการแทนผู้ขนส่งซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการติดต่อส่วนราชการเพื่อดำเนินการนำสินค้า การแจ้งการมาถึงและออกใบส่งปล่อยสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง รวมทั้งการเรียกเก็บค่าระวางบรรทุกที่ค้างชำระ และจากข้อเท็จจริงที่ปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า ไม่มีข้อเท็จจริงใดแสดงให้เห็นว่าจำเลยได้ทำการขนส่งแม้แต่ช่วงใดช่วงหนึ่งหรือเป็นผู้เข้าทำสัญญากับผู้ส่ง และการที่จำเลยมีสิทธิเรียกเก็บค่าระวางก็เป็นการเรียกเก็บแทน ผู้ขนส่ง ส่วนค่าตอบแทนของจำเลยนั้นมิได้รับจากผู้รับตราส่งหรือผู้ส่ง แต่ได้รับจากผู้ขนส่งที่จำเลยกระทำการต่าง ๆ แทน โดยค่าตอบแทนนี้ไม่ใช่บำเหน็จเพื่อการขนส่งแต่ประการใด จำเลยจึงไม่น่าจะถือว่าเป็นผู้ขนส่ง และเมื่อไม่เป็นผู้ขนส่งก็ไม่น่าจะเป็นผู้ขนส่งหลายทอด<sup>224</sup> การที่ศาลให้เหตุผลว่าการที่ตัวแทนผู้ขนส่งซึ่งเป็นจำเลยในคดีนั้นเป็นผู้ออกใบตราส่งให้ โดยใช้แบบฟอร์มเดียวกันกับใบตราส่งของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการที่มีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ และได้รับประโยชน์ตอบแทนโดยคิดเป็นเปอร์เซ็นต์จากค่าระวางด้วย จึงถือว่าการดำเนินการของตัวแทนผู้ขนส่งที่ได้กระทำการแทนผู้ขนส่งต่างประเทศดังกล่าวเข้าลักษณะร่วมกันทำการขนส่งกับผู้ขนส่งต่างประเทศด้วย และเป็นการขนส่งหลายทอดโดยจำเลยเป็นผู้ขนส่งทอดสุดท้ายจึงไม่น่าจะชอบด้วยเหตุผลนัก เพราะข้อเท็จจริงที่ปรากฏในคดีพิพาทนั้นเป็นการนำสินค้าซึ่งตัวแทนผู้ขนส่งมิได้เป็นผู้ทำสัญญารับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกับผู้ส่งหรือผู้ตราส่งแทนผู้ขนส่ง และมีได้มีส่วนเกี่ยวข้องใด ๆ ในการทำสัญญารับขนส่งด้วยเลย บทบาทและหน้าที่ของตัวแทนขนส่งในคดีเป็นเพียงผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการด้านพิธีการนำสินค้าแทนผู้ขนส่งเท่านั้น ส่วนฐานะของความเป็นตัวแทนผู้ขนส่งนั้นเป็นเรื่องของการเข้าทำสัญญารับขนส่ง

<sup>223</sup> ตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2861/2538, 2157/2531

<sup>224</sup> ฟไทชิต เอกจริยกร, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2100/2538, คำพิพากษาศาลฎีกา พ.ศ. 2538 เล่ม , หน้า 105.

แทนผู้ขนส่งในการรับขนสินค้าออกนอกประเทศซึ่งความรับผิดชอบของตัวแทนผู้ขนส่งกรณีนี้ย่อมเป็นไปตามหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายลักษณะตัวแทน ดังนั้น ข้อเท็จจริงในส่วนของการเป็นตัวแทนผู้ขนส่งในกรณีสินค้าขาออกจึงเป็นข้อเท็จจริงคนละส่วนไม่เกี่ยวข้องใด ๆ กับสัญญารับขนพิพาทในคดีแต่ประการใด

เหตุที่ศาลในหลาย ๆ คดีได้วินิจฉัยให้ผู้ขนส่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนถ่ายสินค้าจากเรือเดินทะเลหรืออากาศยานที่บรรทุกสินค้ามาเก็บรักษาไว้ที่คลังสินค้าเพื่อรอผู้รับตราส่งมารับสินค้าไป และวินิจฉัยให้ตัวแทนผู้ขนส่ง (Agent) ในกรณีรับขนสินค้าขาออกซึ่งได้ดำเนินพิธีการนำเข้าสินค้าแทนผู้ขนส่งที่มีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ เป็นผู้ขนส่งทอดสุดท้ายในการขนส่งหลายคนหลายทอดอันส่งผลให้บุคคลเหล่านั้นต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งทอดอื่น ๆ เพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขนต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งนั้น ก็เพื่อปกป้องประโยชน์ของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในการที่จะฟ้องร้องเอากับผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่รับขน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งหลายกรณีผู้ขนส่งมิได้มีภูมิลำเนาหรือสาขาอยู่ในประเทศ การกระทำการเพื่อให้การขนส่งรายนั้นสำเร็จลุล่วงได้กระทำโดยอาศัยตัวแทนในประเทศเป็นผู้ดำเนินการหรือการว่าจ้างให้บุคคลอื่นเป็นผู้ดำเนินการแทน หากจะฟ้องร้องให้ตัวแทนหรือผู้รับจ้างของผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบอาจจะไม่สามารถกระทำได้ ซึ่งหากกรณีเป็นเช่นนั้นแล้วผู้เสียหายซึ่งเป็นคนไทยจะต้องดำเนินการฟ้องร้องเอากับผู้ขนส่งที่อยู่ในต่างประเทศ อันอาจส่งผลให้ไม่สามารถได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นได้โดยเร็วและมีประสิทธิภาพเท่าที่ควร หรือบางครั้งอาจไม่สามารถบังคับคดีได้แม้ว่าจะดำเนินคดีจนชนะคดีแล้วก็ตาม

การที่มาตรา 618 บัญญัติให้ผู้ขนส่งทุกคนในแต่ละทอดต้องรับผิดชอบร่วมกันโดยไม่คำนึงว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงใด ย่อมเป็นมาตรการที่เป็นธรรมดีหากมองในด้านของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เพราะเป็นการยากที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งจะพิสูจน์ได้ว่าสินค้านั้นหายไปในช่วงการขนส่งใด แต่ถ้ามองในสายตาของผู้ร่วมทำการขนส่งทอดใดทอดหนึ่งแล้ว ดูเหมือนตัวบทมาตรา 618 จะไม่เป็นธรรมอย่างมาก หากผู้ขนส่งรายนั้นเข้าร่วมทำการขนส่งเพียงเล็กน้อยแล้วต้องมาร่วมรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดตามสัญญาที่ผู้ขนส่งรายแรกทำไว้กับผู้ส่ง โดยตนเองไม่รู้เลยว่ามิมูลค่าเพียงใด<sup>225</sup> ปัญหาที่ยกมาเป็นตัวอย่างให้เห็นนั้นจะเห็นได้ว่า ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องรับขนของเราที่เป็นอยู่ขณะนี้คงจะหาทางแก้ที่จะให้ความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายได้ยาก เพราะปัญหา ไข้อยู่ที่ความบกพร่องในการตีความของศาลฎีกาไม่ แต่หากอยู่ที่ความบกพร่องในการร่างมากกว่า<sup>226</sup>

<sup>225</sup> สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2230/2530, คำพิพากษาศาลฎีกา พ.ศ. 2532 เล่ม 4, หน้า 77

<sup>226</sup> เรื่องเดียวกัน หน้า 78