

วิเคราะห์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่ง  
หลายรูปแบบตามกฎหมายไทย

4.1 แนววินิจฉัยของศาลไทยก่อนพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับ

ก่อนที่พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 (พรบ.) จะมีผลบังคับในวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 \* เมื่อเกิดกรณีพิพาทเกี่ยวกับสัญญาขนส่งทางทะเลขึ้นสู่การพิจารณาคดีของศาล ขณะนั้นยังไม่มีกฎหมายใดจะปรับใช้ได้โดยตรง ศาลจึงพิจารณาตามหลักเกณฑ์มาตรา 4 ปพพ. และถือว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ปพพ.) เรื่องรับขนส่งเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งกับสัญญาขนส่งทางทะเล นอกจากนี้ศาลยังได้นำ ปพพ. เรื่องรับขนส่งมาปรับใช้ต่อข้อพิพาทที่เกี่ยวกับสัญญาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศและสัญญาขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ

การใช้กฎหมายเทียบเคียงบทบัญญัติที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง (Analogy) คือ การให้เหตุผลโดยอ้างความคล้ายคลึงกัน เป็นการเทียบเคียงข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบที่บัญญัติไว้ในกฎหมายกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในคดี โดยพิจารณาว่า ข้อเท็จจริงนั้นมีความคล้ายคลึงกันหรือไม่ หากเป็นบทบัญญัติที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งคือใกล้เคียงถึงขนาดก็เป็นบทบัญญัติที่จะนำมาปรับกับคดีได้<sup>1</sup> และ การใช้กฎหมายโดยเทียบเคียงบทบัญญัติที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง ถือว่าเป็นการขยายความหมายของบทกฎหมายให้กว้างขวางขึ้นให้ใช้ได้ถึงกรณีที่คล้ายคลึงกัน คือ ถ้ายกบทกฎหมายนั้นมาปรับคดี ซึ่งเทียบเคียงกันแล้ว ผลที่จะได้รับย่อมคล้ายคลึงกัน จะแตกต่างกันบ้างก็แต่ในข้อที่ไม่เป็นสาระสำคัญ<sup>2</sup>

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

\* มาตรา 2 ของ พรบ. ได้กำหนดให้กฎหมายนี้มีผลบังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ตามข้อเท็จจริงได้ประกาศ พรบ. ในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2534

<sup>1</sup> ปรีดี เกษมทรัพย์, กฎหมายแพ่ง : หลักทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัดภาคพิมพ์, 2526), หน้า 75.

<sup>2</sup> ประกอบ หุตะสิงห์, "การตีความกฎหมายลายลักษณ์อักษรเทียบเคียงกับหลักกฎหมายเยอรมัน," บทสันติคดี 1 (ธันวาคม 2481 - มกราคม 2482) : หน้า 1207.

อย่างไรก็ตามจะนำหลัก Analogy ไปใช้ในกฎหมายที่มีโทษทางอาญา และบทกฎหมายที่เป็นข้อยกเว้น (Jus Singulare) ไม่ได้ ทั้งนี้เพราะว่าในกฎหมายที่มีโทษทางอาญาเป็นบทบัญญัติที่ตรึงรอนสิทธิบุคคล จึงจำต้องกำหนดไว้โดยชัดแจ้ง ขณะเดียวกันบทบัญญัติกฎหมายที่เป็นข้อยกเว้นย่อมถือว่าเป็นกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นกรณีพิเศษ จึงย่อมไม่เป็นการสมควรและถูกต้องที่จะนำหลัก Analogy มาใช้<sup>3</sup>

ดังนั้นเมื่อพิจารณา ปพพ. เรื่องรับขน จะเห็นว่ามาตรา 618 ปพพ. ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งช่วงที่แม้ว่าจะไม่ได้ทำสัญญากับผู้ส่งของก็ตามต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ บทบัญญัติมาตรานี้เป็นบทยกเว้นหลักสัญญาที่มีผลบังคับเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้น (Privity of Contract) เพราะว่าคุณขนส่งช่วงที่ใช้คู่สัญญากับผู้ส่งของไม่ได้ แต่เมื่อปรากฏว่าสินค้าได้สูญหาย บอบสลายหรือส่งชกช้า ผู้ขนส่งช่วงแม้จะไม่มี ความรับผิดชอบตามสัญญาที่ตนทำขึ้น ก็ต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งที่ผู้ส่งของได้ทำกับผู้ขนส่ง บทบัญญัติมาตรา 618 ปพพ. จึงเป็นบทกฎหมายข้อยกเว้น (Jus Singulare) ตามหลักแล้วย่อมต้องห้ามมิให้มีการใช้กฎหมายด้วยวิธี Analogy

นอกจากนี้หากพิจารณาแก่นของวิธีการ Analogy แล้วเป็นวิธีการเทียบเคียงข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบที่บัญญัติไว้ในกฎหมายกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในคดี แต่เมื่อปรากฏว่าเป็นกรณีการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งมีข้อเท็จจริงที่แตกต่างกับการขนส่งภายในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องวิธีการขนส่ง เอกสารการขนส่ง รูปแบบและยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งที่มีอุปกรณ์และเครื่องมืออีกทั้งขนาดที่แตกต่างกัน และสิ่งสำคัญที่มุ่งถึงความแตกต่าง คือ ภัยอันตรายระหว่างการขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งทางทะเล ที่มีคำกล่าวว่ายานพาหนะที่เกิดขึ้นแทบจะไม่สามารถคาดการณ์ได้เลย ดังนั้นด้วยความเคารพอย่างสูง ผู้เขียนเห็นว่าด้วยความแตกต่างของข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบที่บัญญัติไว้ในกฎหมายซึ่งเป็นเรื่องการขนส่งภายใน ย่อมไม่อาจเทียบเคียงกับข้อเท็จจริงที่เป็นเรื่องการขนส่งระหว่างประเทศได้ และโดยเฉพาะมาตรา 618 ปพพ. เป็นกฎหมายบทยกเว้นซึ่งไม่ควรจะใช้วิธี Analogy เพื่อนำมาตรานี้ไปใช้กับการขนส่งระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็น การขนส่งรูปแบบใดก็ตาม

<sup>3</sup> ปรีดี เกษมทรัพย์, กฎหมายแพ่ง : หลักทั่วไป, หน้า 76.



#### 4.1.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของ

ก่อนพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะมีผลใช้บังคับ แนววินิจฉัยของศาลฎีกาเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในการขนส่งหลายรูปแบบมีดังนี้ คือ คำพิพากษาฎีกาที่ 2570/2523 "จำเลยที่ 1 ดำเนินกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยเรือเดินทะเลของจำเลยที่ 1 มารับตู้ลำเลียงที่บรรจุสินค้าแล้ว ณ ท่าเรือสัตหีบแต่องค์การ ร.ส.พ. จำเลยที่ 2 เป็นผู้ผูกขาดการขนส่งสินค้าเข้าไปในบริเวณท่าเรือตลอดจนการให้บริการด้านการท่าเรือ จำเลยที่ 1 จึงจ้างจำเลยที่ 2 ให้จัดรถทำการลากจูงตู้ลำเลียงของจำเลยที่ 1 ไปบรรทุกสินค้า และลากจูงไปยังท่าเรือสัตหีบ แต่การตกลงขนส่งของทั้งในทางบกและทางทะเล จำเลยที่ 1 เป็นผู้รับผิดชอบและตกลงกับเจ้าของสินค้าผู้ส่ง แสดงว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งสินค้านิติภาพจากกรุงเทพมหานครผ่านท่าเรือสัตหีบไปให้แก่บริษัท ณ ท่าเรืออ้อมกวดตั้งจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งในช่วงทางบกด้วย

การรับขนส่งสินค้าซึ่งแบ่งการขนส่งออกได้เป็นทอด ๆ การจ้างให้ผู้อื่นทำการขนส่งแทนในทอดใดทอดหนึ่ง โดยให้ผู้นั้นไปรับค่าจ้างจากผู้จ้างได้โดยตรงนั้น ไม่ทำให้ผู้ขนส่งพ้นความรับผิดชอบสำหรับการขนส่งทอดนั้น ๆ ไปได้ตามมาตรา 617 และ 618

แม้จะฟังว่าสินค้าถูกคนร้ายลักไปในระหว่างที่พนักงานของจำเลยที่ 2 ลากจูงตู้ลำเลียง จำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นผู้รับจ้างขนส่งก็ยังคงรับผิดชอบในการที่สินค้าสูญหายตามมาตรา 617 และ 618 อย่างนั้นเอง

ตามมาตรา 618 นั้นมิได้บัญญัติว่าต้องเป็นการร่วมกันทำการขนส่ง ดังนั้น การที่จะถือว่าจำเลยที่ 2 เป็นผู้ร่วมทำการขนส่งกับจำเลยที่ 1 หรือไม่ จึงไม่เป็นปัญหา

จำเลยที่ 1 รับจ้างขนส่งสินค้านิติภาพจากคลังสินค้าของผู้ส่ง ไปยังท่าเรือสัตหีบ แล้วขนส่งโดยทางเรือทะเลไปให้ผู้รับตราส่ง ณ ท่าเรืออ้อมกวด ได้จ้างจำเลยที่ 2 ลากจูงตู้ลำเลียงซึ่งบรรจุสินค้าแล้วจากคลังสินค้าของผู้ส่ง ไปยังท่าเรือสัตหีบ ต่อแต่นั้นจำเลยที่ 1 จึงใช้เรือเดินทะเลของตนขนส่งตู้ลำเลียงดังกล่าวไปยังท่าเรือปลายทางอีกทอดหนึ่งตั้งนี้ ย่อมถือได้ว่าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามความในมาตรา 618 แล้ว แม้ไม่ได้ความชัดว่าสินค้านิติภาพไปในระหว่างที่อยู่ในความรับผิดชอบของจำเลยที่ 1 หรือที่ 2 กันแน่ก็ไม่ใช่ข้อขัดข้องที่จะบังคับตามมาตรา 618"

คำพิพากษาฎีกาที่ 3514/2531 "ข้อเท็จจริงเบื้องต้นฟังได้ตามที่คู่ความนำสืบรับกันว่า ร้านบอมเบย์บาร์ชาร์ได้ว่าจ้างจำเลยที่ 1 ขนส่งสินค้าเพื่อส่งมอบแก่บริษัทอินเดียเอมโปเรียม จำกัด เมืองซานโจอัน ประเทศปัวโตรีกัว ปรากฏตามใบตราส่งเอกสารหมายเลข 3 โดยร้านบอมเบย์บาร์ชาร์ได้นำสินค้าดังกล่าวไปประกันภัยเพื่อประโยชน์ของบริษัทอินเดียเอมโปเรียม จำกัด ไว้กับโจทก์ แล้วจำเลยที่ 1 ได้จัดรถบรรทุกของตนไปรับขนส่งสินค้าจากโรงงานร้านบอมเบย์บาร์ชาร์ ย่านพระโขนงมายังสนามบินกรุงเทพฯ ดำเนินการทำพิธีทางศุลกากร แล้วว่าจ้างให้จำเลยที่ 2 เป็นผู้ขนส่งสินค้าจากสนามบินกรุงเทพฯ ถึงบริษัทควอนแอนด์นาเกล จำกัด ดำเนินการให้บริษัทอเมริกันแอร์ไลน์ จำกัด ขนส่งสินค้าต่อไปยังเมืองซานโจอัน ประเทศปัวโตรีกัว ปรากฏตามเอกสารหมายเลข 1 บริษัทควอนแอนด์นาเกล จำกัด ได้รับสินค้าและมอบให้บริษัทอเมริกันแอร์ไลน์ จำกัด เรียบร้อยแล้ว แต่สินค้าดังกล่าวได้เกิดสูญหายในการขนส่งช่วงนี้ ซึ่งเป็นช่วงสุดท้ายประเด็นที่จะวินิจฉัยว่าการขนส่งสินค้าของผู้ขนส่งดังกล่าวเป็นการขนส่งสินค้าหลายคนหลายทอด และจำเลยที่ 2 จะต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายด้วยหรือไม่ ศาลฎีกาโดยมติที่ประชุมใหญ่เห็นว่าการขนส่งสินค้าของร้านบอมเบย์บาร์ชาร์ จากโรงงานร้านบอมเบย์บาร์ชาร์ กรุงเทพมหานครไปจนถึงเมืองซานโจอัน ประเทศปัวโตรีกัว โดยจำเลยที่ 1 จำเลยที่ 2 และบริษัทอเมริกันแอร์ไลน์ จำกัด ตามที่ได้ความข้างต้น เป็นการขนส่งหลายคนหลายทอดแม้จะปรากฏว่าสินค้าได้สูญหายไป ในระหว่างการขนส่งช่วงสุดท้าย ซึ่งกระทำโดยบริษัทอเมริกันแอร์ไลน์ จำกัด จำเลยที่ 2 ก็จะต้องร่วมรับผิดชอบในการสูญหายของสินค้านั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618 \*

ตามแนววินิจฉัยของศาลฎีกาข้างต้นจะเห็นได้ว่า

ก. การขนส่งที่มีการประสมรูปแบบการขนส่งเป็นการขนส่งโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามมาตรา 618 ปพพ. ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2570/2523 เป็นการขนส่งหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศประสมกับการขนส่งทางบกภายในประเทศ การขนส่ง

\* กล่าวคือ เป็นการร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 1 นั้นเอง แต่เหตุที่ศาลฎีกาตัดสินให้จำเลยที่ 2 ต้องรับผิดชอบโดยลำพัง ทั้งนี้เพราะว่าโจทก์ได้ถอนฟ้องจำเลยที่ 1 หากว่าไม่มีการถอนฟ้องจำเลยที่ 1 ผลย่อมเป็นเช่นเดียวกับคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2570/2523 คือ จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบผู้ส่งของ



ทางบกภายในประเทศโดยผู้ขนส่งจำเลยที่ 2 ร.ส.พ ย่อมอยู่ภายใต้บังคับของ ปพพ. เรื่องรับขน และขณะนั้นกฎเกณฑ์ที่บังคับโดยตรงต่อการขนส่งทางทะเลยังไม่มี ศาลจึงได้นำหลักเกณฑ์ของ ปพพ. เรื่องรับขน ปรับใช้ในฐานะเป็นบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง ทำให้ความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลจึงเป็นไปตาม ปพพ. เรื่องรับขน

ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3514/2531 เป็นการขนส่งหลายรูปแบบที่มีการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศประสมกับการขนส่งทางบกภายในประเทศ แม้ว่าจะปรากฏชัดว่าสินค้าได้สูญหายในการขนส่งช่วงสุดท้ายอันเป็นการขนส่งทางอากาศ แต่ด้วยเหตุที่ศาลนำหลักเกณฑ์ของ ปพพ. เรื่องรับขนมาใช้บังคับและถือว่ากรณีนี้เป็นการขนส่ง โดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด แม้ว่าจะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศในบางช่วงก็ตาม ทำให้ผู้ขนส่งทางบกภายในประเทศจำเลยที่ 1 และผู้ขนส่งทางอากาศจำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดในฐานะลูกหนี้ร่วม ตามข้อเท็จจริงในคดีนี้ จะเห็นว่าร้านบอมเบย์บาร์ชาร์เป็นผู้ส่งของ ได้ทำสัญญาขนส่งกับจำเลยที่ 1 แล้วจำเลยที่ 1 ได้ทำสัญญาขนส่งช่วงกับจำเลยที่ 2 ฐานะของจำเลยที่ 1 ตามระบบการขนส่งหลายรูปแบบจึงเป็นผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ดังนั้นตามหลักของความรับผิดของจำเลยที่ 1 เมื่อพิจารณาตามสัญญาขนส่งที่ทำกับผู้ส่งของ จำเลยที่ 1 ย่อมต้องรับผิดตลอดเส้นทาง แต่เมื่อปรากฏชัดว่าจำเลยที่ 2 ไม่ใช่เป็นผู้ทำให้สินค้าเสียหาย สูญหายระหว่างการขนส่งของตน จำเลยที่ 2 ไม่ควรรับผิดตามสัญญาขนส่งช่วงที่ทำกับจำเลยที่ 1 แต่ด้วยผลของการปรับใช้มาตรา 618 ปพพ. เรื่องรับขนต่อความรับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดกับจำเลยที่ 1 ต่อความสูญหายเสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งช่วงสุดท้าย

ข. ผู้ขนส่งทุกคนในการขนส่งหลายรูปแบบต้องร่วมรับผิดต่อผู้ส่งของในฐานะลูกหนี้ร่วม

ค. ไม่มีประเด็นที่จะต้องพิจารณาว่าผู้ขนส่งรายใดเป็นผู้ทำให้เกิดความเสียหายแก่สินค้า แม้ข้อเท็จจริงปรากฏชัดว่าสินค้าเกิดความเสียหายในช่วงการขนส่งของผู้ขนส่งทอดใด ผู้ขนส่งทอดอื่นจะหยิบยกเหตุดังกล่าวมาอ้างเพื่อให้ตนหลุดพ้นความรับผิดไม่ได้ เพราะหลักเกณฑ์ของมาตรา 618 ปพพ. ที่กำหนดไว้ว่า หากเข้ากรณีของการขนส่ง โดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ผู้ขนส่งทุกคนจะต้องรับผิดร่วมกันต่อความสูญหาย บอบสลาย หรือส่งมอบช้า

การที่ศาลฎีกาได้นำมาตรา 618 ปพพ. มาใช้บังคับต่อความรับผิดของผู้ขนส่ง ทำให้ผู้ขนส่งทุกคนต้องรับผิดอย่างลูกหนี้ร่วมทั้ง ๆ ที่ผู้ขนส่งช่วงไม่ได้ทำสัญญากับผู้ส่งของ หรือมีความผูกพันใด ๆ กับผู้ส่งของ ผลของคดีนี้หากมองทางด้านผู้ส่งของแล้วจะเห็นว่าน่าจะเป็นมาตรการที่เป็นธรรมติในการกำหนดให้ผู้ขนส่งทุกคนทุกทอดต้องรับผิดร่วมกัน โดยไม่คำนึงว่าความสูญหาย



เสียหายเกิดในช่วงใด นอกจากนั้นยังมีความเห็นเกี่ยวกับการใช้มาตรา 618 ปพพ. ในคดีดังกล่าวข้างต้นว่า "การรับขนของทางไกลย่อมเป็นธรรมดาที่มีการรับช่วงกันรับขนเป็นทอด ๆ แทนที่ผู้ขนส่งคนเดียวจะทำด้วยตนเองตลอดสาย ผู้ส่งของไม่รู้ว่าใครจะมาทำหน้าที่ในช่วงต่าง ๆ นั้นต่อจากคนแรกที่รับของไปเป็นคู่สัญญากับตนโดยตรง เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้ส่งของก็ไม่รู้ว่าความเสียหายนั้นเกิดในช่วงใด ไม่รู้ว่าจะไปเอาผิดกับผู้ขนส่งคนใดโดยเฉพาะ ด้วยเหตุนี้ ปพพ. มาตรา 617 และ 618 ปพพ. บัญญัติไว้ในเรื่องเช่นนี้ มาตรา 617 เป็นเรื่องผู้ขนส่งคนแรก หรือคนใดคนหนึ่งต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้ขนส่งที่ตามมาของให้ขนในช่วงต่อไป ซึ่งก็เป็นหลักทั่วไปในการชำระหนี้ตามมาตรา 220 ปพพ. ซึ่งลูกหนี้ต้องรับผิดชอบในความผิดของตัวเองและของบุคคลที่ตนใช้ในการชำระหนี้ ฉะนั้นกรณีกับผู้ขนส่งคนแรกมอบให้ผู้ขนส่งคนต่อ ๆ ไปขนของ ผู้ขนส่งคนแรกจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงต่อ ๆ ไปนั้นด้วย แต่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนแรกนี้เป็นเรื่องที่ผู้ส่งของฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายได้จากผู้ขนส่งคนแรกเท่านั้น ผู้ส่งของจะฟ้องเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งช่วงต่อ ๆ ไปโดยตรงไม่ได้เพราะคู่สัญญาคือผู้ส่งของกับผู้ขนส่งคนแรกเท่านั้น สัญญาระหว่างผู้ขนส่งคนแรกกับผู้ส่งของ ไม่ให้สิทธิแก่ผู้ส่งของที่จะฟ้องผู้ขนส่งคนแรกมอบของให้ขนในช่วงต่อไปได้ แต่จะฟ้องตามสัญญาระหว่างตนกับผู้ขนส่งคนแรกเอากับผู้ขนส่งคนแรกซึ่งเป็นลูกหนี้ของผู้ส่งของ เพราะเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของเท่านั้น เหตุนี้จึงมีมาตรา 618 ปพพ. ขึ้นอีกบัญญัติให้ผู้ขนส่งทุกคนในการขนส่งของตั้งแต่จุดแรกจนถึงปลายทางต้องรับผิดชอบร่วมกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นตลอดทาง

หลักของมาตรา 618 ปพพ. มีว่าต้องเป็นการขนส่งซึ่งเป็นของรายเดียวกันส่งหลายทอดติดต่อกัน โดยผู้ขนส่งหลายคนตลอดตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง โดยผู้ส่งของมิได้แยกทำสัญญากับผู้ขนส่งออกเป็นหลายทอดเสียเอง เพราะถ้าผู้ส่งของแยกทำสัญญากับผู้ขนส่งหลายคนก็ไม่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งในสัญญาอันหนึ่งจะต้องรับผิดชอบในสัญญาที่ผู้ส่งของทำกับผู้ขนส่งคนอื่น เป็นหนี้คนละรายกัน คำที่ว่าผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดแสดงว่าเป็นการรับขนติดต่อกันเป็นทอด ๆ จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งรับช่วงติดต่อกันตลอดตั้งแต่แรกจนถึงปลายทาง มิใช่ผู้ส่งของเองทำสัญญาแยกกับผู้ขนส่งเป็นตอน ๆ ทั้งนี้ไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าความเสียหายเกิดขึ้นในการขนส่งของช่วงไหน ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบกันตั้งแต่ตอนแรกถึงตอนสุดท้าย ส่วนในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนด้วยกันนั้นก็อาจรับช่วงสิทธิและไล่เบี้ยกันได้ตามมาตรา 229 ปพพ. และมาตรา 296 ปพพ. รวมทั้งใช้สิทธิต่อผู้ส่งของตามมาตรา 633 ปพพ. ได้ด้วย เหตุผลที่กฎหมายบัญญัติดังนี้คงเป็นเพราะการขนส่งของทางไกลย่อมเป็นธรรมดาที่จะต้องมีการรับช่วงกันเป็นทอด ๆ ผู้ส่งของเข้าใจเช่นนี้ดี ในการเข้าทำสัญญาทั้งผู้ส่งของก็ยังไม่รู้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงไหน ผู้ขนส่งทั้งหลายที่เข้ารับช่วงขนของติดต่อกันไปเป็นทอด ๆ ก็ทราบถึงกรณีเช่นนี้ดีและเข้าทำสัญญาโดยรู้ถึงพฤติการณ์ที่เป็นธรรมดาเช่นนี้อยู่

ถ้าไม่มีบทบัญญัติดังนี้ การขนส่งทางไกลย่อมจะทำการเป็นปกติไม่ได้ เป็นเรื่องที่กฎหมายบัญญัติให้เป็นไปตามประเพณีปฏิบัติของผู้ประกอบธุรกิจนั่นเอง" <sup>4</sup>

ด้วยความเคารพอย่างยิ่งต่อแนวคิดข้างต้น ผู้เขียนไม่เห็นด้วยเพราะหากมองย้อนกลับในสายตาของผู้ร่วมทำการขนส่งสินค้าทอดีทอดหนึ่ง จะเห็นว่ามาตรา 618 ปพพ. ได้ก่อให้เกิดความรับผิดชอบแก่ผู้ขนส่ง โดยบางกรณีผู้ขนส่งช่วง ไม่ได้มีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหาย และตามหลักการทำสัญญาเมื่อบุคคลผูกพันทำนิติกรรมใด ๆ เขาย่อมที่จะทำด้วยความสมัครใจและทราบถึงสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบตามที่เขาได้ก่อขึ้น และด้วยเหตุที่สัญญาขนส่งหลายรูปแบบระหว่างผู้ส่งของและผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ขนส่งช่วงไม่ใช่คู่สัญญา เหตุใดกฎหมายจึงจะต้องกำหนดให้ผู้ขนส่งช่วงต้องร่วมรับผิดชอบด้วย มาตรา 618 ปพพ. จึงไม่ก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ขนส่งช่วง หากผู้ขนส่งช่วงนั้นเข้าร่วมทำการขนส่งเพียงเล็กน้อยแล้วกลับต้องมาเป็นลูกหนี้ร่วมในความเสียหายหรือเสียหายทั้งหมดตามสัญญาที่ผู้ขนส่งรายแรกทำไว้กับผู้ส่งของ โดยตนเองไม่รู้เลยว่ามียุทธค่าเพียงใด เช่น บริษัท ก. รับจ้างขนส่งสินค้าน้ำตาลทรายจากคลังสินค้าของบริษัท ข. มูลค่า 10 ล้านบาท ที่กรุงเทพมหานครไปส่งให้ผู้รับตราส่งที่ทำเรือย่องงปรากฎวารถบรรทุกของบริษัท ก. ที่มีอยู่เกิดเสียไป 2 คัน จึงว่าจ้างนาย ค. ซึ่งมีรถบรรทุกรับจ้างอยู่เพียง 2 คัน มาช่วยบรรทุกน้ำตาลจากคลังสินค้าของบริษัท ข. ไปยังท่าเรือกรุงเทพฯ โดยได้รับค่าจ้างเที่ยวละ 1,000 บาท เป็นจำนวน 10 เที่ยว ต่อมาปรากฏว่าน้ำตาลดังกล่าวได้สูญหายไปมูลค่า 3 ล้านบาท ขณะที่รถบรรทุกอยู่บนเรือของบริษัท ก. ที่จอดอยู่ที่ท่าเรือกรุงเทพฯ กรณีดังกล่าว นาย ค. ต้องรับผิดชอบในความเสียหายของน้ำตาลมูลค่า 3 ล้านบาทด้วย แม้การขนส่งของ นาย ค. จะสิ้นสุดแล้วก็ตาม <sup>5</sup>

## ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>4</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3514/2531, (กรุงเทพมหานคร : เนติบัณฑิตสภา, 2531) หน้า 2246-2249.

<sup>5</sup> สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2230/2530 (กรุงเทพมหานคร : บริการส่งเสริมงานตุลาการ, 2530) หน้า 77.



หากย้อนไปดูถึงที่มาของ มาตรา 618 ปพพ. ซึ่งการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 นั้นได้ร่างเป็นภาษาอังกฤษก่อนแล้วมาแปลเป็นภาษาไทย ฉบับที่ร่างเป็นภาษาอังกฤษของมาตรา 618 เป็นต้น "If the goods were transported by several carriers, they are jointly liable for loss, damage or delay" จะเห็นว่าในฉบับร่างภาษาอังกฤษไม่มีคำว่า "หลายทอด" แต่ประการใดเพราะคำว่า "several carriers" แปลได้เพียงว่า "ผู้ขนส่งหลายคน" ซึ่งในตอนร่างเป็นภาษาอังกฤษ กรรมการร่างท่านหนึ่ง คือ พระยาเทพวิฑูร ได้เสนอว่าจะร่างอย่างนี้ไม่ได้เพราะขัดกับหลักกฎหมายทั่วไปและขัดกับประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสวีเดนด้วย หากร่างอย่างนี้จะทำให้ผู้ขนส่งคนหลังสุดต้องรับผิดชอบตลอดถึงความเสียหายที่ผู้รับขนคนก่อน ๆ ก่อให้เกิดขึ้น โดยผู้ขนส่งคนหลัง ไม่มีส่วนรู้เห็นหรือเกี่ยวข้องกับเลย อีกประการหนึ่งมาตรานี้เป็นเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจึงไม่น่าจะมาอยู่ตอนที่เป็นเรื่องสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งและผู้รับตราส่งจึงได้เสนอให้ตัดออกเสีย แต่กรรมการอีกท่านหนึ่งคือ พระยาจินดาภิรมย์ ได้แถลงว่าจะตัดออกเลยไม่ได้ เพราะถ้าตัดออกแล้วจะขาดข้อความที่บัญญัติให้ฟ้องผู้ขนส่งคนสุดท้ายได้<sup>6</sup> จากข้อมูลดังกล่าวย่อมเห็นได้ว่าความมุ่งหมายในตอนร่างกฎหมายมาตรา 618 ปพพ. เป็นเรื่องการขนส่งภายในประเทศที่กำหนดไว้ให้ผู้ขนส่งคนหลังสุดต้องร่วมรับผิดชอบด้วย

มาตรา 618 ปพพ. ได้กร่างพร้อมกับมาตรา 609 วรรคสอง ปพพ. ซึ่งได้บัญญัติไว้ว่า "รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น" จึงเห็นได้ว่า ขณะนั้นผู้ร่างประสงค์ให้บทบัญญัติมาตรา 618 ปพพ. เป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้ต่อการขนส่งทางบก หรือทางอากาศ หรือทางน้ำภายในประเทศเท่านั้น การนำหลักเกณฑ์มาตรา 618 ปพพ. ที่เป็นบทบัญญัติว่าด้วยการขนส่งภายในประเทศมาใช้กับการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ หรือการขนส่งทางทะเลทั้ง ๆ ที่มีบทบัญญัติในมาตรา 609 ปพพ. กำหนดไว้ชัดว่าการรับขนของทางทะเลให้บังคับตามกฎหมายนั้น จึงเป็นการข่มขืนเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย<sup>7</sup> ผลของการใช้มาตรา 618 ปพพ. ทำให้ความสัมพันธ์ของผู้ขนส่งทุกคนทุกทอดอยู่ในฐานะเป็นลูกหนี้ร่วมที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ ซึ่งไม่เป็นธรรมแก่คู่กรณี

<sup>6</sup> วิศิษฐ์ ลิมานนท์, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3514/2531 เล่มที่ 10 (กรุงเทพมหานคร : บริการส่งเสริมงานตุลาการ, 2530) หน้า 197.

<sup>7</sup> พรชัย วิวัฒน์ภทรกุล, "ความลักลั่นในการใช้มาตรา 4 ปพพ. เมื่อศาลไทยต้องทาบกฎหมายมาใช้กับพาณิชย์นาวี" บทสันติคดี (มิถุนายน 2533) หน้า 100.



ฝ่ายผู้ขนส่งช่วงที่ไม่มีส่วนร่วมในการก่อให้เกิดความเสียหายของสินค้าแต่อย่างใด นอกจากนั้นบางกรณีผู้ขนส่งช่วงอาจไม่มีทางรู้เลยว่าสินค้าที่ตนรับขนส่งมีประวัติความเป็นมาอย่างไร มีการขนส่งมาแล้วที่ทอดกัช่วง มีมูลค่าเท่าไรและมีจุดหมายปลายทางแห่งใด ตนเพียงแต่ทำหน้าที่ขนส่งนับแต่รับมอบของจากผู้ขนส่งแล้วส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งรายต่อไป หากปรากฏว่าช่วงเวลาที่ยังอยู่ในความครอบครอง ผู้ขนส่งช่วงไม่ได้เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย สูญหายใด ผู้ขนส่งช่วงได้ส่งมอบสินค้าในสภาพที่เรียบร้อย เป็นการยืนยันว่าผู้ขนส่งช่วงไม่มีการปฏิบัติผิดหน้าที่แต่อย่างใด ผู้ขนส่งช่วงก็ไม่ควรมีความรับผิดชอบใดตามสัญญาที่ตนได้ทำกับผู้ขนส่ง เมื่อความรับผิดชอบตามที่ตนมุ่งผูกพันไม่เกิดขึ้นแต่อย่างใด แล้วเหตุใดกฎหมายจึงต้องกำหนดให้เกิดความรับผิดทั้งที่ตนไม่ใช่เป็นคู่สัญญาหรือก่อให้เกิดความเสียหาย

ความรับผิดที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมายนี้ เป็นความรับผิดในฐานะลูกหนี้ร่วมซึ่งลูกหนี้ทุกคนต้องร่วมรับผิดชอบต่อเจ้าหนี้ ดังนั้นจึงควรวิเคราะห์ในประเด็นของผลแห่งการเป็นลูกหนี้ร่วม และความสัมพันธ์ระหว่างลูกหนี้ร่วมเพื่อจะทำให้ทราบหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่งชัดเจน

#### 4.1.1.1 ผลแห่งการเป็นลูกหนี้ร่วม

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 291-294 ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับผลของการเป็นลูกหนี้ร่วมอันจำแนกได้ดังนี้<sup>๘</sup>

ก. เจ้าหนี้มีสิทธิเรียกให้ลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งชำระหนี้ได้สิ้นเชิง ลูกหนี้จะแยกชำระเป็นส่วนของตนเท่านั้นไม่ได้<sup>๙</sup> หลักเกณฑ์ปรากฏตามมาตรา 291 ปพพ. ที่บัญญัติว่า "ถ้าบุคคลหลายคนจะต้องทำการชำระหนี้โดยทำนองซึ่งแต่ละคนจะต้องชำระหนี้สิ้นเชิงไซ้ร้ แม้ถึงว่าเจ้าหนี้ชอบที่จะได้รับชำระหนี้สิ้นเชิงได้แต่เพียงครั้งเดียว (กล่าวคือลูกหนี้ร่วมกัน) ก็ดี เจ้าหนี้จะเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้แต่คนใดคนหนึ่งสิ้นเชิง หรือแต่โดยส่วนก็ได้ตามแต่จะเลือก แต่

<sup>๘</sup> จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้, พิมพ์ครั้งที่ 7 (กรุงเทพมหานคร : ท่างหุ้นส่วนจำกัดสำนักพิมพ์ประกายพรึก, 2532), หน้า 107

<sup>๙</sup> คำพิพากษาฎีกาที่ 536/2510

ลูกหนี้ทั้งปวงก็ยังคงต้องผูกพันอยู่ที่ทุกคนจนกว่าหนี้นั้นจะได้ชำระเสร็จสิ้นเชิง" หมายความว่า เจ้าหนี้มีสิทธิเรียกให้ลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งชำระ โดยเรียกเอาเพียงบางส่วนก็ได้หรือจะเรียกให้ชำระหนี้เต็มจำนวนก็ได้ ดังนั้นด้วยผลของมาตรา 618 ปพพ. ผู้ส่งของซึ่งถือว่าเป็นเจ้าหนี้ตามสัญญาขนส่ง เมื่อสินค้าสูญหาย เสียหาย ผู้ส่งของย่อมใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ขนส่งทุกคนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งได้ หรือผู้ส่งของอาจใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งให้รับผิดชอบตามจำนวนความเสียหายที่ตนได้รับก็ได้ โดยผู้ขนส่งคนนั้นจะยกเหตุแก้ตัวว่าสินค้าไม่ได้สูญหาย เสียหายในช่วงการขนส่งของตน ตนไม่ต้องรับผิดชอบ และแม้ข้อเท็จจริงจะเป็นตามข้ออ้างดังกล่าวก็ตาม เหตุดังกล่าวหาทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นความรับผิดชอบต่อผู้ส่งของไม่ ทั้งนี้เพราะผลของมาตรา 618 ปพพ. ประกอบมาตรา 291 ปพพ. จะเห็นได้ว่าผลความรับผิดชอบในฐานะลูกหนี้ร่วมดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้เป็นเจ้าของอย่างมาก และอาจให้ประโยชน์มากกว่าการค้ำประกันธรรมดาเสียอีก เพราะหลักเรื่องการค้ำประกันธรรมดา ความรับผิดชอบของผู้ค้ำประกันเป็นชั้นที่สองรองจากลูกหนี้ กล่าวคือ เจ้าหนี้ต้องเรียกร้องเอาจากลูกหนี้เสียก่อน ต่อเมื่อลูกหนี้ไม่ชำระแล้วจึงจะมาบังคับเอาจากผู้ค้ำประกันได้ แต่ในเรื่องลูกหนี้ร่วม ด้วยผลของมาตรา 291 ปพพ. ลูกหนี้แต่ละคนต้องรับผิดชอบร่วมกัน โดยเจ้าหนี้จะบังคับเอาจากลูกหนี้รายใดก็ได้

ข. ในการชำระหนี้ หรือการกระทำแทนการชำระหนี้หรือการวางทรัพย์สินแทนการชำระหนี้ หรือการหักกลบลบหนี้ของลูกหนี้ร่วมคนโดยยอมเป็นประโยชน์แก่ลูกหนี้ร่วมอื่น ๆ หมายความว่า เมื่อลูกหนี้ร่วมคนใดชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้จะเป็นเพียงบางส่วนหรือสิ้นเชิง การนั้นย่อมเป็นประโยชน์แก่ลูกหนี้ร่วมอื่น ๆ กล่าวคือหากชำระหนี้สิ้นเชิง ลูกหนี้ร่วมอื่น ๆ ก็พ้นจากการผูกพันที่จะต้องชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้อีก เพราะเจ้าหนี้จะเรียกให้ชำระหนี้ซ้ำสองไม่ได้ หากลูกหนี้ร่วมชำระหนี้เพียงบางส่วน ลูกหนี้ร่วมอื่น ๆ ก็ได้รับประโยชน์เช่นกัน โดยการผูกพันที่จะต้องชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ได้ลดจำนวนลงไปตามส่วน (นัยมาตรา 292 ปพพ.)

การกระทำแทนการชำระหนี้ ได้แก่ กรณีลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งกระทำให้เจ้าหนี้อยอมรับเอาการชำระหนี้อย่างอื่นแทนการชำระหนี้เดิม ส่วนการวางทรัพย์สินแทนการชำระหนี้ ได้แก่ การที่ลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งขอชำระหนี้แต่เจ้าหนี้ไม่ยอมรับจึงเอาทรัพย์สินอื่นตนจะชำระหนี้นั้นไปวางไว้ยังสำนักงานวางทรัพย์ซึ่งตามมาตรา 331 ปพพ. มีผลทำให้ลูกหนี้หลุดพ้นจากการชำระหนี้ สำหรับการหักกลบลบหนี้ ได้แก่ กรณีที่ลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งได้เป็นเจ้าหนี้โดยมูลหนี้อันมีวัตถุประสงค์เป็นอย่างเดียวกันจึงทำการหักกลบลบหนี้กันได้



ด้วยผลตามมาตรา 292 ปพพ. ประกอบมาตรา 618 ปพพ. เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงว่ามีการชำระหนี้หรือการกระทำแทนการชำระหนี้ หรือการวางทรัพย์สินแทนการชำระหนี้ หรือการหักกลบลบหนี้ของผู้ขนส่งรายใดแล้วยอมเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งทุกคนที่เกี่ยวข้องต่อการขนส่งนั้น

ค. การปลดหนี้ให้แก่ลูกหนี้ร่วมคนใด ย่อมเป็นประโยชน์แก่ลูกหนี้ร่วมอื่น ๆ เพียงเท่าส่วนของลูกหนี้ที่ได้ปลดหนี้

หมายความว่า การปลดหนี้ให้แก่ลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งผลเป็นเพียงว่าลูกหนี้ร่วมผู้นั้นได้หลุดพ้นจากการชำระหนี้โดยสิ้นเชิง เพราะเป็นการยกหนี้สินให้โดยเฉพาะเจาะจงแก่ลูกหนี้ร่วมคนเดียวดังนี้ ลูกหนี้อื่น ๆ ยังคงถูกผูกพันที่จะต้องชำระหนี้โดยให้หักส่วนของลูกหนี้ที่ได้รับการปลดหนี้เท่าที่จะต้องคิดกันตอนไล่เบี่ยระหว่างลูกหนี้ร่วมกันเอง (นัยมาตรา 293 ปพพ.) อย่างไรก็ตาม มาตรา 293 ตอนท้ายกล่าวว่า "...เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น" กล่าวคือ ในกรณีที่ตกลงเป็นประการใดนอกจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 293 ก็ให้เป็นไปตามที่ตกลงกันเพราะผู้ร่างกฎหมายถือเอาเจตนาของคู่กรณีเป็นสำคัญ

ด้วยเหตุนี้กรณีที่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในการขนส่งสินค้า เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้ส่งสินค้าได้ปลดหนี้ คือ สิทธิเรียกร้องต่อความสูญหาย บอบสลายของสินค้าแก่ผู้ขนส่งคนใดผู้ขนส่งนั้นก็หลุดพ้นจากการชำระหนี้โดยสิ้นเชิง ส่วนผู้ขนส่งคนอื่นก็ยังคงผูกพันที่จะต้องชำระหนี้โดยหักส่วนของผู้ขนส่งที่ได้รับการปลดหนี้

ง. การผิดนัดของเจ้าหนี้ต่อลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งย่อมเป็นประโยชน์แก่ลูกหนี้ร่วมคนอื่น ๆ (ดูมาตรา 294 ปพพ.)

การผิดนัดของเจ้าหนี้ได้แก่กรณีดังต่อไปนี้

1. ลูกหนี้ขอปฏิบัติการชำระหนี้ แต่เจ้าหนี้ไม่รับการชำระหนี้

(มาตรา 207 ปพพ.)

2. ในสัญญาต่างตอบแทนซึ่งคู่สัญญาต่างเป็นเจ้าหนี้และลูกหนี้ซึ่งกันและกัน หากฝ่ายใดไม่เสนอจะทำการชำระหนี้ของตนต้องถือว่าฝ่ายนั้นซึ่งเป็นเจ้าหนี้ในการชำระหนี้อีกรายหนึ่งเป็นการตอบแทน เป็นผู้ผิดนัดในหนี้ซึ่งเป็นเจ้าหนี้ตามมาตรา 210 ปพพ.

ดังนั้น ด้วยผลของมาตรา 618 ปพพ. ประกอบมาตรา 294 ปพพ. หากเกิดกรณีการผิดนัดของเจ้าหนี้ ได้แก่กรณีที่ผู้ขนส่งคนใดขอชำระค่าเสียหายแก่ผู้ส่งของ ๆ กลับปฏิเสธไม่ยอมรับชำระหนี้ ย่อมเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งคนอื่นด้วย ประโยชน์ในที่นี้คือ ผลของการที่เจ้าหนี้ผิดนัด ก็คือ ทำให้ลูกหนี้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบในการใช้ค่าเสียหาย เพราะการชำระหนี้ตามมาตรา 330 ปพพ. เช่นนับแต่เวลาเจ้าหนี้ผิดนัดในหนี้เงินมาตรา 221 ปพพ. ถือว่า กรณีนี้ไม่อาจคิดดอกเบี้ยในระหว่างเจ้าหนี้ผิดนัดได้

จ. การอันเป็นคุณหรือโทษเฉพาะตัวลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่ง ไม่มีผลยังลูกหนี้ร่วมอื่น ๆ

การอันเป็นคุณหรือโทษเฉพาะตัวลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่ง ไม่มีผลยังลูกหนี้ร่วมอื่น ๆ เรียกว่า เหตุส่วนตัว ตามมาตรา 295 วรรค 2 ปพพ. ได้ระบุเหตุไว้ดังนี้ คือ

1. การให้คำบอกกล่าว หมายความว่า การที่เจ้าหนี้แจ้งให้ลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งชำระหนี้อันเป็นการเตือนให้ชำระ หากลูกหนี้ที่ถูกเตือนให้ชำระ ไม่ชำระก็จะถือว่า ลูกหนี้รายนั้นผิดนัดตาม มาตรา 204 วรรค 1 ส่วนลูกหนี้ร่วมคนอื่น ๆ ที่ยังมีได้รับคำบอกกล่าว หากตกเป็นผู้ผิดนัดไม่
2. การผิดนัด หมายความว่า ลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งผิดนัด เจ้าหนี้จะถือว่าลูกหนี้ร่วมคนอื่น ๆ ผิดนัดด้วยไม่ได้ เพราะถือว่าเป็นการอันเป็นโทษเฉพาะต่อลูกหนี้ร่วมผู้นั้นเท่านั้น ดังนี้ เมื่อลูกหนี้ร่วมคนใดผิดนัด ทำให้การชำระหนี้ล่าช้าก่อความเสียหายขึ้น เจ้าหนี้คงมีสิทธิฟ้องเรียกเอาค่าเสียหายจากลูกหนี้ร่วมที่ผิดนัดเท่านั้น จะเรียกร้องเอาค่าเสียหายจากลูกหนี้ร่วมคนอื่น ๆ หาได้ไม่
3. การที่ขยับยกอ้างความผิด หมายความว่า การไม่ชำระหนี้ได้มิฉะนั้นโดยเอาโทษแก่ลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งแล้ว หากมีความเสียหายขึ้น เจ้าหนี้คงมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายแก่ลูกหนี้ร่วมที่กระทำความผิดนั้นผู้เดียว
4. การชำระหนี้กลายเป็นพันธวิสัยเฉพาะลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่ง หมายความว่า หลังจากมีการกำหนดหนี้มีลูกหนี้ร่วมหลายคนแล้ว ต่อมาลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งไม่สามารถชำระหนี้ได้โดยเป็นเหตุพันธวิสัย ลูกหนี้ร่วมคนนั้นก็หลุดพ้นจากการชำระหนี้แต่เพียงผู้เดียว



5. กำหนดอายุความหรือการที่อายุความสะดุดหยุดลง เป็นเรื่องคุณหรือโทษเฉพาะลูกหนี้ร่วมแต่ละคนเท่านั้น

6. การที่สิทธิเรียกร้องเคลื่อนกลิ้งกัน หมายความว่า หนี้อันมีลูกหนี้ร่วมหลายคนได้ระงับลงเพราะหนี้เคลื่อนกลิ้งกัน กล่าวคือ คน ๆ เดียวได้เป็นเจ้าของหนี้และลูกหนี้ในหนี้รายเดียวกัน ตามมาตรา 353 ปพพ. ถือว่า หนี้รายนั้นเป็นอันระงับสิ้นไป และการที่หนี้เคลื่อนกลิ้งนั้นถือว่าเป็นเหตุส่วนตัวที่เป็นคุณเพราะตัวลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่งเท่านั้น

#### 4.1.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างลูกหนี้ร่วม

ที่มาของการเป็นลูกหนี้ร่วมสามารถจำแนกได้ 2 ประเภท คือ ลูกหนี้ร่วมโดยสัญญาเป็นลูกหนี้ร่วมที่เกิดขึ้นโดยผลแห่งนิติกรรม (มาตรา 297 ปพพ.) และอีกประเภทหนึ่งคือ ลูกหนี้ร่วมโดยบทบัญญัติแห่งกฎหมาย \* เช่น บทบัญญัติมาตรา 618 ปพพ. ซึ่งเป็นบทกฎหมายพิเศษบัญญัติให้ต้องรับผิดชอบ

มาตรา 296 ปพพ. ได้กำหนดหลักเกณฑ์ความสัมพันธ์ระหว่างลูกหนี้ร่วมโดยแยกพิจารณาเป็นข้อ ๆ ดังนี้

1. ลูกหนี้ร่วมรับผิดชอบระหว่างกันเป็นส่วนเท่า ๆ กัน กล่าวคือ เมื่อลูกหนี้ร่วมคนใดชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ไปแล้วลูกหนี้ร่วมคนนั้นก็ยังมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากลูกหนี้ร่วมคนอื่นตามส่วนเท่า ๆ กัน หลักนี้สืบเนื่องจากมาตรา 291 คือ ความรับผิดชอบของลูกหนี้ร่วมแต่ละคนต้องรับผิดชอบชำระหนี้โดยสิ้นเชิง แต่ระหว่างลูกหนี้ร่วมด้วยกันต้องรับผิดชอบเป็นสัดส่วนเท่า ๆ กัน

หลักตามที่กล่าวมาได้มีข้อยกเว้นไว้ว่า "จะมีการกำหนดสัดส่วนรับผิดชอบไว้เป็นประการอื่นก็ได้" (ดูมาตรา 296 ปพพ.) ประเด็นที่ต้องพิจารณา คือ ข้อยกเว้นดังกล่าวนี้เกิดขึ้นได้กรณีใดบ้าง

\* หรืออาจจะใช้คำว่า "ลูกหนี้ร่วมที่เกิดขึ้นโดยนิติเหตุ" ดู จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้, หน้า 105.

อาจจำแนกข้อยกเว้นของมาตรา 296 ปพพ. ได้สองกรณี<sup>10</sup> คือ กรณีแรก เป็นเรื่องของลูกหนี้ร่วมโดยสัญญาหรือโดยนิติกรรมอาจมีการกำหนดยกเว้นโดยมีการทำสัญญาหรือโดยข้อตกลงใด ๆ ระหว่างลูกหนี้ร่วมด้วยกันเองได้กำหนดตกลงว่าจะรับผิดชอบร่วมกันเป็นสัดส่วนไม่เท่ากัน โดยอาจกำหนดชัดว่าหากเกิดความเสียหายจากการไม่ชำระหนี้ หรือชำระหนี้ไม่ถูกต้องแล้ว ความรับผิดชอบระหว่างลูกหนี้ร่วมจะกำหนดให้ใครต้องรับผิดชอบเท่าไรอย่างไรได้ กรณีที่สอง สำหรับลูกหนี้ร่วมโดยบทบัญญัติของกฎหมาย เช่น ลูกหนี้ร่วมที่เกิดจากการทำละเมิดร่วมกัน มาตรา 432 วรรค 3 ปพพ. ได้บัญญัติว่า "...ต่างต้องรับผิดชอบเป็นส่วนเท่า ๆ กัน เว้นแต่โดยพฤติการณ์ศาลจะวินิจฉัยเป็นประการอื่น..." หมายความว่าระหว่างลูกหนี้ร่วมด้วยกัน ลูกหนี้ร่วมรายหนึ่งอาจไล่เบี้ยเอาจากลูกหนี้ร่วมอีกรายหนึ่ง โดยสิ้นเชิงก็ได้ ดังนี้ เป็นพฤติการณ์ที่ต้องพิจารณาเป็นกรณี

ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนตามมาตรา 618 ปพพ. เมื่อถือว่าเป็นความรับผิดชอบร่วมกันในฐานะลูกหนี้ร่วมต่อผู้ส่งของ อันเกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย ผลของการเป็นลูกหนี้ร่วมจึงต้องนำมาตรา 296 มาพิจารณาอีกชั้นหนึ่งต่อความสัมพันธ์ระหว่างลูกหนี้ร่วม กล่าวคือ เมื่อปรากฏว่าสินค้าสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบล่าช้า ผู้ขนส่งคนใดที่ชดใช้หรือชำระค่าเสียหายโดยสิ้นเชิงต่อผู้ส่งของหรือผู้รับสินค้า ผู้ขนส่งนั้นก็จะมีสิทธิไล่เบี้ยต่อผู้ขนส่งคนอื่นได้และเคยปรากฏมีแนววินิจฉัยของศาลฎีกา<sup>11</sup> เกี่ยวกับเรื่องนี้ว่า "โจทก์และจำเลยเข้าร่วมกันประกอบกิจการขนส่ง โดยจำเลยกระทำในนามและตามคำสั่งของโจทก์ซึ่งเป็นผู้ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ขนส่งจากการทำเรือแห่งประเทศไทยแต่ผู้เดียว โดยโจทก์หักค่าขนส่งไว้ร้อยละ 12 ของค่าบรรทุกและค่าผ่านประตูเที่ยวละ 2 บาท ค่าขนส่งที่เหลือโจทก์จ่ายให้จำเลยตั้งนี้ยอมถือได้ว่าโจทก์กับจำเลยมีผลประโยชน์ร่วมกันในการประกอบกิจการขนส่ง เมื่อสินค้าผ้าที่โจทก์จำเลยได้รับมอบหมายให้ขนส่งจากเจ้าของสินค้าผู้ส่งนั้นสูญหายไป เพราะความผิดของลูกจ้างจำเลย ทั้งโจทก์กับจำเลยก็ต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าผู้ส่งในฐานะที่เป็นผู้ขนส่งร่วมกันเมื่อความรับผิดในระหว่างโจทก์กับจำเลยซึ่งเป็นลูกหนี้ร่วมกันนั้น ทั้งโจทก์และจำเลยจึงต้องรับผิดชอบเป็นส่วนเท่า ๆ กัน

<sup>10</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 118.

<sup>11</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 994/2517



ตามบทบัญญัติมาตรา 296 ปพพ. ที่โจทก์อ้างว่า โจทก์กับจำเลยไม่ได้แบ่งผลประโยชน์จากค่าขนส่งคนละส่วนเท่า ๆ กัน ส่วนแห่งความรับผิดก็ไม่ควรเท่ากันนั้น เห็นว่า เหตุดังกล่าวหาทำให้ส่วนแห่งความรับผิดตามบทบัญญัติมาตรานี้เปลี่ยนแปลงไปไม่ได้ เพราะการที่ส่วนแห่งความรับผิดของลูกหนี้ร่วมจะไม่เท่ากันตามบทบัญญัติมาตรา 296 มีอยู่เพียงกรณีเดียว คือ เมื่อมีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นเท่านั้น ดังนั้น โจทก์จึงเรียกร้องให้จำเลยชดใช้ค่าเสียหายได้เพียงกึ่งหนึ่งเท่านั้น"

ตามแนววินิจฉัยของศาลฎีกาถือว่า การแบ่งผลประโยชน์จากค่าขนส่งเป็นสัดส่วนไม่เท่ากัน ไม่เป็นเหตุที่ทำให้สัดส่วนความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งในฐานะลูกหนี้ร่วมต่างไปจากที่กำหนดในมาตรา 296 ปพพ. แต่หาพิจารณาเนื้อหาของมาตรา 296 ปพพ. ประกอบแนววินิจฉัยของศาลฎีกาข้างต้นจะเห็นว่าถ้อยคำ "การกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น" อาจเป็นการนิสฺนุจน์ให้เห็นถึงพฤติการณ์อย่างอื่นของผู้ขนส่งใดที่เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแต่เพียงผู้เดียว โดยที่มีใช้เป็นเรื่องการแบ่งผลประโยชน์จากการค่าขนส่ง ผู้ขนส่งคนนั้นก็ต้องรับผิดโดยสิ้นเชิงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ผู้ขนส่งคนอื่นแม้จะเป็นลูกหนี้ร่วมอันต้องร่วมผูกพันต่อเจ้าหนี้ตามมาตรา 291 ปพพ. เมื่อได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่งของหรือผู้รับสินค้าแล้ว ย่อมไล่เบี่ยค่าเสียหายที่ตนได้ชำระไปต่อผู้ขนส่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายได้ทั้งหมด

อนึ่ง ควรสังเกตว่ามาตรา 296 เป็นเรื่องการไล่เบี่ยและแบ่งสัดส่วนความรับผิดระหว่างลูกหนี้ร่วมกันเอง ไม่ใช่ความรับผิดต่อเจ้าหนี้ เพราะหากว่าถึงการที่จะต้องรับผิดต่อเจ้าหนี้แล้ว ลูกหนี้ร่วมจะมีส่วนรับผิดมากน้อยต่างกันอยู่อย่างไรจะยกขึ้นอ้างยันเจ้าหนี้ไม่ได้<sup>12</sup> แต่ละคนจะต้องรับผิดใช้ให้เขาทั้งหมดสิ้นเชิงตามมาตรา 291 การที่ลูกหนี้ร่วมคนหนึ่งคนใดใช้หนี้เจ้าหนี้ไป เป็นมูลเพียงแต่ก่อให้เกิดสิทธิไล่เบี่ยเอาจากลูกหนี้ร่วมคนอื่นได้ในระหว่างกันเอง ซึ่งเป็นมูลก่อให้เกิดหนี้โดยผลบัญญัติแห่งกฎหมาย นอกจากนั้นลูกหนี้ร่วมคนใดใช้หนี้ไปย่อมได้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ตามมาตรา 229 (3) ปพพ. ด้วย เป็นเหตุให้ลูกหนี้ร่วมผู้ใช้หนี้ได้ประกันและสิทธิทั้งหลายของเจ้าหนี้<sup>13</sup>ตามมาตรา 226 ปพพ.

<sup>12</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 265/2499

<sup>13</sup> เสนีย์ ปราโมช, มรว. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2 (ภาคจบบริบูรณ์) (กรุงเทพมหานคร, บริษัทสำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชย์ จำกัด, 2527), หน้า 923.



อย่างไรก็ตามในการพิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงที่จะให้ลดส่วนความรับผิดชอบระหว่างลูกหนี้ เป็นอย่างอื่นที่แตกต่าง มาตรา 296 ปพพ. คือ การพิสูจน์ถึง "การกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น" เป็นการพิสูจน์ถึงพฤติการณ์พิเศษ เช่น การพิสูจน์ให้เห็นว่าความรับผิดชอบต่อเจ้าหนี้เป็นภาระการกระทำของลูกหนี้คนใดโดยเฉพาะ ซึ่งบางครั้งอาจเป็นการยากที่จะพิสูจน์ให้ศาลเชื่อถือถึงข้อเท็จจริงที่เป็นพฤติการณ์พิเศษอันทำให้ความรับผิดชอบแตกต่างไป ทางแก่ประการหนึ่งที่จะพอทำได้ คือ การทำข้อตกลงระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน อาจกำหนดในใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่งแต่ละรายว่า "หากมีความเสียหาย สูญหายของสินค้า หรือความล่าช้าของการส่งมอบสินค้า โดยการกระทำของผู้ขนส่งรายใด ผู้ขนส่งรายนั้นต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายดังกล่าวทั้งหมดต่อผู้ขนส่งรายอื่นที่ต้องชดใช้ความเสียหายต่อผู้ส่งของหรือผู้รับสินค้า" แม้ว่าจะ เป็นลูกหนี้ร่วมที่เกิดขึ้น โดยผลของกฎหมายแต่การทำข้อตกลงนี้ย่อมทำได้ล่วงหน้า เพราะถือว่าเป็นการตกลงกำหนดไว้ล่วงหน้าซึ่งความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเอง ข้อตกลงดังกล่าวนี้จะเป็นการตกลงที่ชัดเจนซึ่งกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งด้วยกันเอง ในฐานะลูกหนี้ร่วม และเป็นการยกเว้นหลักมาตรา 296 ปพพ. และเห็นว่าข้อตกลงนี้ไม่เป็นโมฆะ เพราะมาตรา 296 ปพพ. ไม่ใช่บทกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน อีกทั้งตามมาตรา 296 ปพพ. ยังเปิดช่องให้มีการตกลงเป็นอย่างอื่นได้อีก และไม่ได้กำหนดห้ามอย่างไรว่าลูกหนี้ร่วมที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมายจะทำข้อตกลงที่แตกต่างจากบทบัญญัติแห่งมาตรา 296 ปพพ.

2. หากเรียกชำระหนี้ตามส่วนจากลูกหนี้คนใดไม่ได้ ลูกหนี้ร่วมคนอื่น ๆ จะต้องรับผิดชอบตามส่วนเท่า ๆ กันอีก เช่น ลูกหนี้ร่วมรายใดล้มละลาย หนี้ตามส่วนของลูกหนี้รายนั้นย่อมต้องเฉลี่ยให้ลูกหนี้ร่วมรายอื่นรับผิดชอบ

3. หากเจ้าหนี้ได้ปลดหนี้แก่ลูกหนี้ร่วมคนใด ส่วนที่ลูกหนี้คนนั้นจะพึงต้องชำระหนี้ ก็ตกเป็นพับแก่เจ้าหนี้ไป และยังผลให้ลูกหนี้ร่วมอื่น ๆ ได้ประโยชน์ตามส่วนที่ได้ปลดหนี้ด้วย

4. มาตรการข้างต้นคงใช้บังคับระหว่างลูกหนี้ร่วมในผลทางสภาพของหนี้มิใช่ผลอันเป็นคุณหรือโทษเฉพาะตัวลูกหนี้ร่วม กล่าวคือ สิทธิไล่เบี้ยข้างต้นใช้บังคับเฉพาะข้อที่กล่าวมาแล้วข้างต้นเท่านั้น ซึ่งเรียกได้ว่า ผลทางสภาพของหนี้ หรือผลในทางลักษณะคดีอันคลุมไปถึงลูกหนี้ร่วมทุกคน หากเป็นผลอันเป็นคุณหรือโทษเฉพาะตัวลูกหนี้ หรือที่เรียกว่าเหตุส่วนตัวตามมาตรา 295 อันกล่าวโดยเฉพาะก็คือ การให้คำบอกกล่าวการผิดนัดของลูกหนี้ การที่ขยับยกอ้างความผิด การชำระหนี้กลายเป็นหนี้วิสัยเฉพาะลูกหนี้ร่วมคนใดคนหนึ่ง การกำหนดอายุ



ความหรือการที่อายุความสะดุดหยุดลง และการที่สิทธิเรียกร้องเคลื่อนกลิ้งกันแล้ว ลูกหนี้ร่วมที่ได้ผลอันเป็นคุณหรือโทษเฉพาะตัว ก็ไม่จำเป็นต้องเฉลี่ยประโยชน์ที่ได้รับ หรือไล่เบี้ยคือเฉลี่ยโทษที่ได้รับกับลูกหนี้ร่วมอื่น ๆ นั้นเช่น ลูกหนี้ร่วมคนใดผิดนัด ทำให้การชำระหนี้ล่าช้าก่อความเสียหายแก่เจ้าหนี้ เจ้าหนี้ก็มีสิทธิเรียกค่าเสียหายนี้แก่ลูกหนี้ร่วมที่ผิดนัดแต่ผู้เดียว เมื่อลูกหนี้ร่วมใช้ค่าเสียหายนี้แก่เจ้าหนี้แล้วก็ไม่มีความผิดที่จะไล่เบี้ยเอาจากลูกหนี้ร่วมอื่น ๆ อันมิได้ผิดนัดแต่อย่างใด

#### 4.2 การใช้กฎหมายระหว่างประเทศกับสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ

ในประเด็นนี้จะพิจารณาถึงลักษณะของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบว่าเป็นสัญญาที่มีองค์ประกอบของต่างประเทศ คือ เป็นสัญญาที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบกฎหมายอื่นนอกจากระบบกฎหมายของประเทศที่ศาลที่ทำการพิจารณาคดีนั้นตั้งอยู่หรือไม่อย่างไร การพิจารณาในประเด็นนี้จำเป็นต้องอ้างอิงที่จะต้องวิเคราะห์หลักเกณฑ์ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย นั่นคือพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481

##### 4.2.1 หลักเกณฑ์ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย

การขัดกันแห่งกฎหมายเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาว่าจะใช้กฎหมายของประเทศใดมาปรับแก้กรณีที่มีนิติสัมพันธ์ที่มีองค์ประกอบของต่างประเทศ<sup>14</sup> คือ นิติสัมพันธ์ของคู่สัญญามีจุดเกี่ยวข้องกับกฎหมายภายในของหลายประเทศ ทำให้เกิดปัญหาว่าจะนำกฎหมายภายในของรัฐใดมาปรับใช้ต่อนิติสัมพันธ์นั้น สาเหตุที่มีการขัดกันแห่งกฎหมายอาจจำแนกดังนี้<sup>15</sup> คือ

ศูนย์วิทยุทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>14</sup> ชุมพร ปัจจุสานนท์, "กฎหมายที่พึงบังคับใช้ทันที, หลักเกณฑ์ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย : ผลกระทบต่ออนุสัญญาเกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล", วารสารนิติศาสตร์ 16 (ธันวาคม 2529) : หน้า 20.

<sup>15</sup> กมล สันติเกษตริน, คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2525), หน้า 216.

ก. เนื่องจากได้มีความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ และพลเมืองของแต่ละประเทศเพิ่มมากขึ้น มีการติดต่อค้าขาย แลกเปลี่ยนและมีการเดินทางเข้าไปอยู่ในต่างประเทศกันมากขึ้น เพื่อดำเนินธุรกิจทั้งที่เป็นการชั่วคราวและที่เป็นการไปอยู่ถาวร ในการนี้ย่อมจะมีนิติสัมพันธ์ระหว่างกันขึ้น อันเป็นนิติสัมพันธ์ที่มีองค์ประกอบของต่างประเทศ หากเป็นนิติสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นและองค์ประกอบทั้งหลายอยู่ภายในประเทศเดียวกัน เช่น คู่สัญญาเป็นบุคคลในสัญชาติเดียวกัน อยู่ในประเทศเดียวกัน และทรัพย์สินหรือสิ่งของที่เป็นวัตถุแห่งสัญญานั้นอยู่ในประเทศเดียวกันแล้ว ย่อมไม่เกิดปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมาย และไม่เกิดปัญหาทางกฎหมายระหว่างประเทศขึ้น ฉะนั้นเมื่อมีบุคคลเดินทางติดต่อไปมาระหว่างประเทศมากขึ้น และการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศมีมากขึ้นเพียงไร ย่อมจะเกิดปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมายมากขึ้นตามไปด้วย

ข. เนื่องจากศาลของประเทศหนึ่งยอมรับใช้กฎหมายต่างประเทศมาบังคับแก่คดีที่ได้มีผู้นำมาฟ้องร้องยังศาล ซึ่งในการนี้จะต้องมีกฎหมายภายในของประเทศนั้นบัญญัติให้ศาลนำเอากฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับแก่คดีที่ฟ้องร้องกันในศาลของประเทศนั้นได้ กฎหมายที่ว่านี้ได้แก่ กฎหมายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย ซึ่งจะเป็นเครื่องมือให้ศาลนำเอากฎหมายต่างประเทศมาใช้ได้ก็ดีหรือศาลไม่ยอมรับใช้กฎหมายต่างประเทศโดยจะใช้แต่กฎหมายภายในบังคับแก่คดีก็ดีย่อมจะไม่เกิดมีการขัดกันแห่งกฎหมาย

ค. เนื่องจากตามปกติกฎหมายของประเทศหนึ่ง ๆ ย่อมบัญญัติขึ้นโดยคำนึงถึงประโยชน์ และความเหมาะสมของสังคมและชนบประเพณีของพลเมืองและสภาพท้องถิ่นของประเทศนั้น ๆ เป็นสำคัญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อกฎหมายแต่ละประเทศไม่เหมือนกันเช่นนี้ ก็ย่อมเกิดเป็นปัญหาการขัดกันขึ้นในการใช้กฎหมายต่างประเทศ เช่น ถ้าจะใช้กฎหมายประเทศหนึ่งบังคับแก่คดีก็อาจขัดกับกฎหมายของอีกประเทศหนึ่งในเรื่องเดียวกันนั้นได้ เพราะกฎหมายของแต่ละประเทศอาจไม่เหมือนกันแม้จะเป็นบทบัญญัติในเรื่องเดียวกัน ถ้ากฎหมายของประเทศเหมือนกันหมดแล้วย่อมไม่เกิดปัญหาการขัดกันขึ้น เพราะจะใช้กฎหมายของประเทศใดบังคับแก่คดี ผลที่จะได้รับก็ย่อมจะเป็นเช่นเดียวกัน

ด้วยเหตุนี้เมื่อเกิดปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมาย การแก้ปัญหาขึ้นคือการนำกฎหมายของประเทศใดมาปรับให้เหมาะสมแก่กรณีมากที่สุด สำหรับประเทศไทย ได้มีหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้โดยบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ในที่นี้ใคร่ขอพิจารณาเฉพาะประเด็นการขัดกันแห่งกฎหมาย ในกรณีสัญญาที่มีองค์ประกอบของต่างประเทศ



ตามมาตรา 13 แห่ง พระราชบัญญัติว่าด้วยการชดเชยแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ได้บัญญัติว่า "ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญ หรือผลแห่งสัญญานั้น ให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ ไม่อาจหยั่งทราบเจตนาชัดแจ้งหรือโดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญา มีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับ ก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญา ไม่มีสัญชาติเดียวกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้น ได้ทำขึ้น"

สาระสำคัญของสัญญา ได้แก่ การแสดงเจตนาในการทำสัญญา วัตถุประสงค์ของสัญญา ทรัพย์สินหรือวัตถุในสัญญา คำเสนอ คำสนอง คำมั่น การเกิดขึ้นของสัญญาและเหตุต่าง ๆ ที่ทำให้การแสดงเจตนาวิปริต เช่น ความสำคัญผิด กลฉ้อฉล ช่มชู้ ซึ่งสิ่งเหล่านี้อาจเป็นเหตุให้สัญญาไม่เกิดขึ้นหรือเกิดขึ้นอย่าง ไม่บริบูรณ์ได้ สำหรับผลของสัญญา ได้แก่ ผลตามกฎหมายที่เกิดขึ้น เนื่องจากการแสดงเจตนาโดยมีสาระสำคัญต่าง ๆ ที่มาประกอบกัน และผลที่เกิดตามมาหลังจากสัญญานั้นมีผลบังคับแล้วหรือยัง เมื่อเกิดขึ้นแล้วคู่สัญญามีหน้าที่และสิทธิต่อกันอย่างไรบ้าง รวมทั้ง เหตุการณ์หรือการกระทำใด ๆ ของคู่สัญญาฝ่ายที่ไม่ปฏิบัติตามข้อสัญญาที่จะก่อให้เกิดอำนาจแก่คู่สัญญาฝ่ายที่ปฏิบัติตามข้อสัญญาเรียกร้องให้คู่สัญญาฝ่ายแรกต้องปฏิบัติตามสัญญา หรือให้หาทางแก้ไข หรือชดใช้ค่าเสียหายให้ สิทธิของบุคคลภายนอกที่จะได้รับประโยชน์ตามสัญญา สิทธิในการเลิกสัญญา เหตุสุดวิสัย การระงับของสัญญา ตลอดจนการแปลและตีความในสัญญาซึ่งคู่สัญญาอาจตกลงกันไว้ในสัญญาว่าจะให้ถือตามกฎหมายของประเทศใดได้ ตัวอย่างเช่น สัญญาเกิดมีผลเมื่อใด การส่งมอบ คุณภาพของสินค้า เงื่อนไข เงื่อนไขเวลา เหตุการณ์หรือการกระทำของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งที่จะ ทำให้ความตกลงหรือสัญญานั้นเสียไป ล้มไป หรืออย่างน้อยเป็นสาเหตุที่ทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง บอกลีกสัญญาได้ ฯลฯ เป็นต้น

ตามมาตรา 13 แห่ง พรบ. ว่าด้วยการชดเชยแห่งกฎหมาย จึงได้กำหนดให้กฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับแก่สาระสำคัญหรือผลของสัญญา เป็นไปตามลำดับดังนี้ คือ

1. ถ้าคู่สัญญาได้แสดงเจตนาไว้ว่า จะให้ใช้กฎหมายของประเทศใดมาบังคับ ก็ให้เป็นไปตามที่คู่สัญญาแสดงเจตนาไว้ นั้น เจตนาของคู่กรณีนี้อาจแสดงไว้ชัดแจ้ง ในสัญญานั้นเอง เช่น กำหนดไว้เป็นข้อหนึ่งในสัญญาว่า ให้ใช้กฎหมายใดบังคับแก่สัญญานั้น หรือถ้ามิได้แสดงออกไว้โดยชัดแจ้ง ก็ให้พิจารณาว่าคู่กรณีได้แสดงเจตนาไว้โดยปริยายให้เห็นว่าประสงค์จะให้ใช้กฎหมายใดบังคับแก่สัญญานั้น เจตนาโดยปริยายของคู่กรณีนี้อาจพิจารณาได้จากสิ่งเหล่านี้ คือ สัญชาติอันร่วมกันของคู่สัญญา สถานที่ที่จะต้องปฏิบัติตามสัญญา ข้อความของสัญญา ประเพณีการค้า สถานที่ที่ทำ

สัญญาขึ้น สิ่งเหล่านี้อาจช่วยให้เห็นเจตนาของคู่สัญญาได้ กฎหมายที่คู่กรณีประสงค์จะให้ใช้บังคับแก่สัญญานั้นเรียกว่า the proper law of the contract.<sup>16</sup>

2. ถ้าไม่อาจทราบเจตนาโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายของคู่สัญญาในเรื่องกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่สัญญาได้ ขึ้นต่อไปให้ดูว่า ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติเดียวกันให้ใช้กฎหมายสัญชาติของคู่สัญญามานั้นบังคับ

3. แต่ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติเดียวกันเช่นนี้ ให้ใช้กฎหมายของประเทศที่สัญชาติได้ทำขึ้นมาบังคับ

จากหลักดังกล่าวข้างต้น พิจารณาเปรียบเทียบกับกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษ กฎหมายอังกฤษหาได้มีหลักแน่นอนตายตัวว่าจะต้องใช้หลักกฎหมายของสถานที่ทำสัญญา หรือหลักกฎหมายของสถานที่ที่จะต้องมีการปฏิบัติตามสัญญา แต่ถ้าวินิจฉัยกฎหมายที่จะใช้บังคับต่อสัญญาจะเป็นกฎหมายใดนั้นขึ้นอยู่กับเจตนาของคู่สัญญา ซึ่งศาลจะต้องพิจารณาจากองค์ประกอบต่าง ๆ เช่น เงื่อนไขในสัญญา สถานะของคู่สัญญา ตลอดจนข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องับสัญญา ซึ่งศาลจะต้องพิจารณาเป็นกรณี ๆ ไป ในบางกรณีในสัญญานั้นเอง คู่สัญญาอาจจะกำหนดไว้อย่างแน่ชัดว่าตนเองมีเจตนาจะใช้กฎหมายใดบังคับกับสัญญาซึ่งในกรณีดังกล่าว ศาลก็จะยอมรับเจตนาของคู่สัญญา<sup>17</sup> นอกจากนี้ยังปรากฏในคดีของศาลอังกฤษ ที่มีคำวินิจฉัยตอนหนึ่งโดย ลอร์ด แมนส์ฟิลด์ (Lord Mansfield) ไว้ว่า "หลักกฎหมายทั่วไปจากหลักการถ้อยที่ถ้อยอาศัยกันและหลักกฎหมายระหว่างประเทศบัญญัติว่า กฎหมายของสถานที่ที่ทำสัญญาไม่ใช่กฎหมายของสถานที่ที่มีการฟ้องคดี เป็นกฎหมายที่จะต้องนำมาใช้บังคับกับสัญญา ยกเว้นในกรณีที่คู่สัญญาในขณะที่ทำสัญญากันนั้นมีเจตนาจะใช้กฎหมายอื่นบังคับ"<sup>18</sup>

<sup>16</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 286.

<sup>17</sup> กมลมิตร วุฒิจำนงค์, "หลักการเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับกับสัญญาตามกฎหมายอังกฤษ", วารสารนิติศาสตร์ 15 (มีนาคม 2518) : หน้า 57.

<sup>18</sup> คดีระหว่าง Robinson V. Bland (1960) 1. W Bl. 257.



ด้วยเหตุนี้ในการพิจารณาหากกฎหมายที่จะใช้บังคับกับสัญญานั้นศาลอังกฤษจะพิจารณาก่อนว่า คู่สัญญาได้กำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับกับสัญญาไว้แล้วอย่างชัดเจนในสัญญาหรือไม่ คือศาลจะพิจารณากฎหมายที่คู่สัญญามีเจตนาจะใช้บังคับกับสัญญา (หลักกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญา (proper law of the contract))<sup>19</sup> ถ้าหากไม่ได้มีกำหนดไว้ ศาลก็จะพิจารณาว่าจากเงื่อนไขต่าง ๆ ในสัญญาและข้อเท็จจริงต่าง ๆ เกี่ยวกับสัญญา คู่สัญญาได้ตกลงเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับกับสัญญาไว้โดยปริยายแล้วหรือไม่ ถ้าหากไม่อาจกล่าวได้ว่ามีการเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับกับสัญญาไว้โดยปริยายแล้ว ศาลก็จะพิจารณาว่าสัญญานั้นมีความสัมพันธ์ที่แท้จริง และใกล้ชิดที่สุดกับระบบกฎหมายใด และระบบกฎหมายนั้นก็จะ เป็นกฎหมายที่จะใช้บังคับกับสัญญา

อย่างไรก็ตามแม้จะปรากฏว่าคู่สัญญามีการกำหนดกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่สัญญา แต่ไม่ปรากฏว่าคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือทั้งสองฝ่ายไม่ร้องขอต่อศาลให้ศาลใช้กฎหมายต่างประเทศตามที่คู่สัญญาแสดงเจตนาไว้ ศาลจะใช้กฎหมายอังกฤษบังคับกับสัญญา เช่น สัญญาระหว่างเจ้าของเรือชาวสวีเดน เซอร์แลนด์ และผู้เช่าเรือชาวเนเธอร์แลนด์ เพื่อขนส่งถ่านหินจากสหรัฐอเมริกาไปยังเมืองท่าในเบลเยียม เนเธอร์แลนด์และเยอรมัน และมีเงื่อนไขข้อหนึ่งกำหนดให้มีการตั้งอนุญาโตตุลาการชั้นที่กรุงลอนดอน ในกรณีที่มีข้อพิพาทเกิดขึ้นจากสัญญาในการพิจารณาคดีนี้ คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่ได้ร้องขอให้ศาลใช้กฎหมายต่างประเทศ ศาลจึงถือว่ากฎหมายอังกฤษเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญาดังกล่าว<sup>20</sup> หลักเกณฑ์ในข้อนี้เหมือนกับกฎหมายไทย คือ การใช้กฎหมายต่างประเทศต่อสัญญา คู่กรณีต้องร้องขอต่อศาล ๆ จะหยิบยกเองหาได้ไม่

แม้ว่ากฎหมายขัดกันของประเทศอังกฤษยอมรับหลักเสรีภาพของคู่สัญญา แต่ก็มีขอบเขตที่ต้องคำนึงว่า กฎหมายที่คู่สัญญาเลือกบังคับนั้นต้องมีความสัมพันธ์ต่อสัญญา เพราะว่าหากศาลยอมให้คู่สัญญาเลือกกฎหมายที่ไม่มีความสัมพันธ์กับสัญญาเลย เช่น คู่สัญญาสัญชาติเยอรมัน ทำสัญญาที่ประเทศอิตาลี แล้วการปฏิบัติตามสัญญาเกิดขึ้นที่ประเทศฝรั่งเศส แต่คู่สัญญาตกลงให้กฎหมาย

<sup>19</sup> คดีระหว่าง Vita food Products Inc. VS. Unns Shipping Co., (1934) A.C. 277.

<sup>20</sup> คดีของศาลอังกฤษ Suisse Atlantique (1967) A.C. 361.

ของประเทศอินเดียบังคับต่อผลของสัญญา ซึ่งกฎหมายของประเทศอินเดียห้ามผลสัมพันธ์ใด ๆ ต่อนิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาไม่ กรณีนี้หากมีการบังคับให้ตามเจตนาคู่สัญญา ย่อมจะเห็นว่าคู่สัญญามีเจตนา เลี่ยงบทบัญญัติของกฎหมายที่มีความสัมพันธ์ที่แท้จริงและใกล้เคียงกับสัญญามากที่สุด

ดังนั้น ตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายไทยและกฎหมายอังกฤษจะเห็นว่ามิชอบที่เหมือนกัน ในกรณีที่คู่สัญญา ได้เลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับสัญญาไว้แล้ว กฎหมายไทยและกฎหมายอังกฤษต่างยอมรับเจตนาของคู่สัญญาเสมอ

กรณีการส่งสินค้าออกนอกประเทศไทย โดยใช้การขนส่งสินค้าหลายรูปแบบปกติแล้วกรณีนี้ผู้ส่งของและผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบมักจะอยู่ในประเทศไทย และสัญญาขนส่งสินค้าหลายรูปแบบจะทำขึ้นในประเทศไทย อีกทั้งเอกสารการขนส่งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะทำในประเทศไทย กรณีการส่งสินค้าออกนอกประเทศไทยจึงมักจะไม่มีประเด็นในเรื่องการขัดกันแห่งกฎหมาย หากเปรียบเทียบกับกฎหมายอังกฤษที่ถือว่าหากมีการนำคดีมาฟ้องเรียกค่าเสียหาย เนื่องจากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำผิดสัญญา และสัญญานั้นทำขึ้นในประเทศอังกฤษระหว่างชาวอังกฤษสองคน และการปฏิบัติตามสัญญานั้นจะต้องทำในประเทศอังกฤษ ในคดีเช่นนี้ ไม่มีองค์ประกอบของต่างประเทศ หรือมีความเกี่ยวข้องกับระบบกฎหมายอื่น นอกจากกฎหมายอังกฤษ สำหรับศาลอังกฤษแล้วคดีเช่นนี้ ไม่ใช่คดีที่เกี่ยวกับกฎหมายขัดกัน ศาลอังกฤษก็จะใช้กฎหมายอังกฤษในการตัดสินคดี<sup>21</sup>

กรณีการส่งสินค้าออกนอกประเทศไทยโดยมีการทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบจึงมักจะใช้กฎหมายไทยบังคับต่อผลของสัญญา เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ส่งของ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบแม้จะอยู่ในประเทศไทย แต่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมิใช่สัญชาติไทย แล้วได้ทำสัญญาในประเทศไทย กรณีนี้อาจเป็นไปได้ว่ามีประเด็นการขัดกันแห่งกฎหมาย นอกจากนั้นการส่งสินค้าออก หากสินค้าเกิดเสียหายที่ต่างประเทศกรณีเช่นนี้จะถือได้หรือไม่ว่ามีปัญหาการขัดกันแห่งกฎหมาย เพราะตามหลักแล้วการส่งสินค้าออก ผลของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบย่อมบังคับตามกฎหมายไทยเสมอ แต่หากว่าสินค้าไปเสียหาย ณ ต่างประเทศ ซึ่งตามกฎหมายเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่ง

<sup>21</sup> กมลมิตร วุฒิจำนงค์, หลักการเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับสัญญาตามกฎหมายอังกฤษ, ยารสารนิติศาสตร์, หน้า 56.



ส่งสินค้าหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 และกฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับ เอกสารการขนส่งหลายรูปแบบของหอการค้าระหว่างประเทศ ฉบับที่ 298 จะกำหนดให้ใช้กฎหมาย ที่ความเสียหายเกิดขึ้น และจากแนวคำวินิจฉัยของศาลฎีกา มักจะถือว่าในกรณีที่สินค้าเกิดสูญหาย ขึ้นในประเทศไทย ถือว่ามุลคดีเกิดขึ้นประเทศไทยต้องบังคับตามกฎหมายไทย<sup>22</sup> ดังนั้นหากจะ แปลกลับว่า กรณีที่สินค้าสูญหาย เสียหาย ณ ต่างประเทศ ย่อมถือว่ามุลคดีเกิดขึ้น ณ ต่างประเทศ กฎหมายของประเทศนั้นจึงน่าจะปรับต่อผลของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบได้ด้วย ดังนั้นกรณีดังกล่าว หากมีการฟ้องที่ศาลไทย โดยที่ข้อเท็จจริงปรากฏว่า สินค้าสูญหาย เสียหาย ณ ต่างประเทศ ผู้เขียนมีความเห็นว่า กรณีดังกล่าวมีประเด็นว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย แต่ปัญหาว่าจะใช้กฎหมาย ของประเทศใดมาปรับใช้จะพิจารณาในหัวข้อต่อไป

กรณีการนำสินค้าเข้าประเทศไทยโดยใช้การขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ กรณีนี้ ปกติสัญญาจะทำขึ้น ณ ต่างประเทศ ผู้ส่งและผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมักจะอยู่ ณ ต่าง ประเทศอีกทั้งเอกสารต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่งจะทำขึ้นที่ต่างประเทศ ดังนั้นตามข้อเท็จจริงที่เกิด ขึ้นจึงเห็นว่าสัญญาขนส่งหลายรูปแบบที่เกี่ยวกับกรณีการนำสินค้าเข้าประเทศไทย จึงมีประเด็นการ ขัดกันแห่งกฎหมาย เมื่อคู่กรณีได้มีการหยิบยกประเด็นเรื่องนี้ให้ศาลวินิจฉัยศาลควรนำพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาพิจารณาเพื่อหากฎหมายที่จะมาบังคับต่อวัตถุประสงค์ หรือผลของสัญญา โดยพิจารณาเรียงตามลำดับ ดังนี้คือเจตนาของคู่สัญญา หรือสัญชาติของคู่สัญญา หรือกฎหมายของประเทศที่สัญญาได้ทำขึ้น

อย่างไรก็ตามจากการศึกษาแนววินิจฉัยของศาลฎีกา<sup>23</sup> ไม่เคยปรากฏว่ามี คดีใดที่ศาลยอมใช้กฎหมายต่างประเทศ หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศบังคับต่อสัญญาขนส่งทางทะเล \*

<sup>22</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3401/2529, 563/2532 และ 2466/2532

<sup>23</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3401/2529, 1112/2530, 1967/2530, 789/2531, 563/2532, และ 2466/2532

\* อย่างไรก็ตามปรากฏคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/96 ที่ยอมใช้กฎหมายต่างประเทศ บังคับต่อผลของสัญญา อย่างไรก็ตามคดีนี้เป็นเรื่องสัญญาประกันภัยทางทะเล โดยศาลนำกฎหมาย ประกันภัยของประเทศอังกฤษมาปรับใช้ต่อสัญญาประกันภัยทางทะเล แต่ศาลไม่ได้ใช้หลักเกณฑ์ของ พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ในการนำกฎหมายต่างประเทศมาบังคับ

หรือสัญญาขนส่งระหว่างประเทศ ทั้ง ๆ ที่คดีดังกล่าวจะมีประเด็นการขัดกันแห่งกฎหมายก็ตาม เหตุผลที่ศาลฎีกาได้อ้างเพื่อไม่ต้องพิจารณาประเด็นการขัดกันแห่งกฎหมาย แต่ละคดีพอจะสรุปได้ 2 เหตุผล ประการแรก คือ ด้วยเหตุที่ไม่มีการหยิบยกประเด็นว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายมาตั้ง แต่ศาลชั้นต้น จึงไม่อาจพิจารณาประเด็นนี้ในศาลฎีกาได้ ประการที่สอง คือ ด้วยสินค้าสูญหาย เสียหายที่ประเทศไทย ถือว่ามูลคดีเกิดขึ้นที่ประเทศไทย จำต้องใช้กฎหมายไทยพิจารณา

แนวคำวินิจฉัยของศาลฎีกาโดยอ้างเหตุผลประการแรกได้แก่ คำพิพากษาฎีกาที่ 1112/2530 ซึ่งศาลวินิจฉัยว่า "...จำเลยเพิ่งมาอ้างในชั้นฎีกาว่า การที่จะพิจารณาว่าจำเลยต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายตามสัญญาขนส่งพิพาทให้โจทก์หรือไม่เพียงใด ต้องบังคับตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเลของสหรัฐอเมริกา เนื่องจากคู่สัญญาขนส่งคือผู้ส่งของและผู้ขนส่ง ได้ตกลงไว้เช่นนั้นตามมาตรา 13 ของพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ข้อต่อสู้ดังกล่าวว่าจำเลยหาได้ยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ไว้ในศาลชั้นต้น และศาลอุทธรณ์ไม่ ศาลฎีกาจึงไม่รับวินิจฉัยให้ เพราะถือว่ามีใช่เป็นข้อที่โต้แย้งว่ากันมาแล้วในศาลชั้นต้น และศาลอุทธรณ์ตาม ปวิพ. มาตรา 249..."

ตามคำพิพากษาศาลฎีกาคดีนี้ ปรากฏว่าในศาลชั้นต้นจำเลยได้ยกข้อต่อสู้ในเรื่องนี้ไว้แต่อ้างเหตุผลต่างกัน คือ อ้างว่าต้องใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา เพราะเป็นกฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น แต่ในชั้นฎีกาจำเลยกลับอ้างเหตุผลว่า เนื่องจากคู่สัญญาคือผู้ส่งของและผู้ขนส่ง ได้ตกลงให้นำกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกามาใช้บังคับ ซึ่งต่างกับข้ออ้างในคำให้การ ด้วยเหตุนี้เองศาลจึงได้ให้เหตุผลว่า ฎีกาของจำเลยข้อนี้มีได้หยิบยกว่ากันมาแล้วในศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ ศาลฎีกาจึงไม่รับวินิจฉัย ดังนั้น จึงมีข้อสังเกตว่า หากในศาลชั้นต้นและศาลอุทธรณ์ จำเลยได้ยกข้ออ้างในคำให้การขึ้นว่ากล่าวโดยชัดเจน และให้เหตุผลที่เหมือนกันแล้วไซ้ ศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ และศาลฎีกา จะใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกาวินิจฉัยคดีนี้หรือไม่<sup>24</sup>

\* (ต่อ)

ก่อนนิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญา ศาลกลับนำหลักเกณฑ์ของมาตรา 4 ปพพ. มาปรับใช้โดยถือว่ากฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเป็นหลักกฎหมายทั่วไป

<sup>24</sup> สุตา วัชรวัฒนากุล, "รับขนส่งของทางทะเล คำพิพากษาฎีกาที่ 1112/2530", วารสารนิติศาสตร์ 17 (ธันวาคม 2530) : หน้า 113.



คำพิพากษาฎีกาที่ 1976/2530 ศาลได้ตัดสินว่า "จำเลยฎีกาว่า ผู้ส่งได้ยอมตกลงรับรู้ข้อกำหนดต่าง ๆ รวมทั้งข้อจำกัดความรับผิดชอบในใบตราส่ง อันโยงไปถึงจำนวนอัตราค่าทดแทนที่กำหนดไว้ในมาตรา 4(5) ของกฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล ค.ศ. 1936 ของประเทศสหรัฐอเมริกา (คือไม่เกิน 500 เหรียญสหรัฐต่อ 1 ทิปท้อ) ข้อจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวจึงไม่เป็นโมฆะตาม ป.พ.พ. ความข้อนี้จำเลยไม่ได้ให้การต่อสู้เป็นประเด็นข้อพิพาทไว้โดยจำเลยให้การเพียงว่าข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประเภทธรรมดา มีเพียงไม่เกิน 500 เหรียญสหรัฐ หรือ 11,500 บาท ต่อ 1 ทิปท้อ ซึ่งได้ระบุไว้โดยชัดแจ้งอยู่ในหน้าหลังของใบตราส่งและผู้ส่งของรายพิพาทในคดีนี้ก็ได้ออมรับและรับรู้เงื่อนไขข้อตกลงดังกล่าวแล้วด้วย ไม่มีข้อความตอนใดในคำให้การของจำเลยอ้างถึงข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ระบุไว้ในด้านหลังของใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาดังจำเลยฎีกา ฎีกาของจำเลยจึงเป็นข้อที่ไม่ได้ยกขึ้นว่ากันมาแล้วในศาลชั้นต้น ศาลฎีกาไม่รับวินิจฉัยตาม ปวิพ. มาตรา 249"

ตามคำพิพากษาฎีกานี้ แม้จำเลยจะได้ให้การแล้วว่า "...ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดเชยแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 นั้น เมื่อไม่อาจหยั่งทราบเจตนาของคู่สัญญาว่าจะใช้กฎหมายของประเทศใดบังคับ ก็ต้องใช้กฎหมายของท้องถิ่นที่ทำสัญญา คือ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล ค.ศ. 1936 ของประเทศสหรัฐอเมริกา กับต้องใช้จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นที่ทำสัญญา...." แต่คำให้การนี้หาได้ถือว่าเป็นประเด็นข้อพิพาทที่พิจารณากันในศาลชั้นต้นไม่ ดังนั้นประเด็นดังกล่าวศาลฎีกาจึงไม่อาจที่จะนำพิจารณาได้ แนวของคำพิพากษาฎีกานี้เป็นไปแนวเดียวกับคำพิพากษาฎีกาที่ 1112/2530 ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

แนวคำวินิจฉัยของศาลฎีกาโดยอ้างเหตุผลประการที่สอง คือ สินค้าสูญหายเสียหายที่ประเทศไทย ถือว่ามูลคดีเกิดขึ้นที่ประเทศไทย จึงต้องใช้กฎหมายไทยพิจารณา คำพิพากษาฎีกาที่ยึดแนววินิจฉัยนี้ได้แก่ คำพิพากษาฎีกาที่ 3401/2529 ซึ่งศาลได้วินิจฉัยไว้ว่า "แม้ผู้ขายสินค้าในประเทศสหรัฐอเมริกาได้จ้างจำเลยทั้งสองผู้ขนส่งซึ่งมีสัญชาติเดนมาร์กให้ขนส่งสินค้าทางทะเลจากประเทศสหรัฐอเมริกามายังประเทศไทย แต่เมื่อของที่ขนส่งทางทะเลได้มาถึงท่าเรือกรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นตำบลที่กำหนดให้ส่ง และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว พบว่าตู้คอนเทนเนอร์ใบหนึ่งแตกของสูญหายไปบางส่วน มูลคดีนี้เกิดขึ้นในประเทศไทย ต้องบังคับกันตามกฎหมายแห่งประเทศไทย หากมีปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับอันจะต้องวินิจฉัยมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดเชยแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ไม่

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 789/2531 ได้ตัดสินไว้ว่า "เมื่อสินค้าพาทส่งมาถึงท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งเป็นตำบลที่กำหนดให้ส่ง ปรากฏว่าหีบห่อชำรุดเสียหาย 2 หีบ สินค้าสูญหายไป 9 รายการ เช่นนี้มูลคดีเกิดขึ้นในประเทศไทย ต้องบังคับตามกฎหมายไทย"

และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 563/2532 ได้ตัดสินเป็นแนวเดียวกันว่า "มูลคดีตามฟ้องเกิดขึ้นในประเทศไทย ต้องบังคับกันตามกฎหมายแห่งประเทศไทย ไม่อาจนำพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ค.ศ. 1936 ของประเทศสหรัฐอเมริกาใช้บังคับเพื่อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้"

และในปี 2532 ได้มีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2466/2532 ยืนยันตามแนวข้างต้นดังนี้ "แม้ปรากฏว่าผู้ขายสินค้าพาทจะมีสัญชาติญี่ปุ่น และส่งสินค้าพาทจากประเทศญี่ปุ่น โดยว่าจ้างสายการบินเรือ อ. ซึ่งมีสัญชาติฮ่องกงเป็นผู้ขนส่งสินค้ามายังประเทศไทย แต่การขายสินค้ารายนี้เป็น การขายให้แก่ผู้ซื้อในประเทศไทย การขนส่งสินค้าทอดสุดท้ายมายังประเทศไทยก็กระทำโดยบริษัท จำเลยซึ่งจดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดในประเทศไทย เมื่อสินค้าเกิดสูญหายและบริษัทรับประกันภัย โจรก็ได้ชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ซื้อแล้วรับช่วงสิทธิเรียกค่าเสียหายจากจำเลย จึงถือว่ามูลคดีเกิดขึ้นในประเทศไทย ต้องบังคับตามกฎหมายไทย หากมีปัญหาที่จะต้องวินิจฉัยว่า พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 ให้ใช้กฎหมายใดบังคับไม่"

ตามแนววินิจฉัยของศาลฎีกาข้างต้น จะเห็นว่าเมื่อปรากฏแก่ศาลว่าสินค้าได้สูญหาย เสียหาย ขึ้นที่ประเทศไทย แม้ว่าสัญญาขนส่งสินค้าจะมีองค์ประกอบของต่างประเทศ และคู่สัญญามีข้อตกลงให้นำกฎหมายของต่างประเทศมาใช้บังคับถึงผลของสัญญาก็ตาม ศาลจะถือว่ากรณีนี้มูลคดีเกิดขึ้นที่ประเทศไทย กฎหมายของประเทศไทยย่อมจะใช้บังคับ ดังนั้นตามแนวคำวินิจฉัยของศาลฎีกาที่อ้างเหตุผลประการแรก หากมีการยกข้อต่อสู้ในประเด็นนี้นับแต่ศาลชั้นต้น แม้จะถึงชั้นฎีกา ผลของคำพิพากษาศาลฎีกาย่อมจะต้องออกมาในลักษณะนี้ คือถือว่ามูลคดีเกิดขึ้นในประเทศไทย ย่อมใช้กฎหมายของประเทศไทยบังคับต่อสัญญาขนส่ง ปัญหาที่น่าพิจารณา คือ หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าสินค้าสูญหาย เสียหาย ณ ต่างประเทศจะสามารถนำกฎหมายของต่างประเทศนั้นมาใช้บังคับได้หรือไม่

หากเปรียบเทียบกับคดีที่เคยเกิดขึ้นที่ศาลอังกฤษ คือ คดีระหว่าง Vita Food Products Inc VS. Unns Shipping Co. (1934) ข้อเท็จจริงมีว่า จำเลยซึ่งเป็นบริษัทตั้งขึ้นในโนวาสโกเชีย ได้ทำสัญญาที่นิวฟาวด์แลนด์ตกลงจะรับขนส่งสินค้าจากนิวฟาวด์แลนด์ไปที่นิวยอร์ก



ในเรื่องที่มีสัญชาติโนวาสโกเดีย และส่งมอบสินค้าขึ้นให้กับโจทก์ซึ่งเป็นบริษัทตั้งขึ้นตามกฎหมายของนิวเจอร์ซีย์ ไบตราส่งสินค้าลงนามโดยตัวแทนของคู่สัญญาในนิวฟาวด์แลนด์ ตามกฎหมายของนิวฟาวด์แลนด์นั้นการขนส่งสินค้าจากนิวฟาวด์แลนด์ไปยังเมืองท่าอื่น ๆ นอกนิวฟาวด์แลนด์ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายแห่งกรุงเฮก และไบตราส่งสินค้าทุกฉบับที่ออกในนิวฟาวด์แลนด์จะต้องมีข้อความระบุว่ากฎหมายแห่งกรุงเฮกใช้บังคับกับสัญญา ปรากฏว่าไบตราส่งสินค้าที่ออกให้ขึ้นไม่มีข้อความดังกล่าว แต่ทั้งกฎหมายแห่งกรุงเฮกและไบตราส่งสินค้ายกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือ และไบตราส่งสินค้าก็มีข้อความว่า "สัญญานี้ขึ้นอยู่กับกฎหมายอังกฤษ"

ในระหว่างการขนส่ง เรือต้องเผชิญกับพายุและเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือ เรือจึงเกยตื้นที่นอกฝั่งโนวาสโกเดีย มีการขนส่งสินค้าลงจากเรือและส่งต่อไปยังนิวเจอร์ซีย์ ในสภาพที่เสียหาย โจทก์ฟ้องให้จำเลยชดใช้ค่าเสียหาย ในคดีนี้ศาลได้ตัดสินว่า กฎหมายอังกฤษเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญาและหากคู่สัญญาได้แสดงเจตนาเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับกับสัญญาแล้ว และการเลือกนั้นก็ทำโดยสุจริตและชอบด้วยกฎหมาย และไม่มีเหตุผลที่จะไม่บังคับใช้กฎหมายดังกล่าวเนื่องจากขัดต่อความสงบเรียบร้อยและมีศีลธรรมอันดีของประชาชน ก็ไม่ควรที่จะต้องไปจำกัดเสรีภาพของคู่สัญญาในเรื่องนี้

ดังนั้นโดยสรุปตามหลักเกณฑ์ที่ได้วิเคราะห์ข้างต้น หากปรากฏว่าเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบได้มีข้อกำหนดให้ใช้กฎหมายของประเทศใด หรือใช้อนุสัญญาระหว่างประเทศใด ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับคู่สัญญา บังคับต่อผลของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ข้อตกลง เช่นว่านี้ควรจะได้รับพิจารณา แทนที่จะถือหลักว่า "เมื่อมุลคดีเกิดขึ้นที่ประเทศไทย ย่อมต้องนำกฎหมายไทยมาใช้บังคับ" ด้วยความเคารพอย่างยิ่งผู้เขียนเห็นว่าหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้แท้จริงแล้วเป็นหลักเกณฑ์ของกฎหมายวิธีสบัญญัติที่กำหนดว่า มุลคดีเกิดขึ้นที่ใด ศาลซึ่งตั้งอยู่ในเขตนั้นมีอำนาจพิจารณาคดีดังกล่าว ประเด็นการจะใช้กฎหมายใดบังคับต่อผลของสัญญาเป็นการพิจารณาของกฎหมายสารบัญญัติ นั่นคือพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 โดยเฉพาะมาตรา 13 ได้ยอมรับหลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งเจตนาของคู่สัญญาหากกฎหมายของประเทศที่คู่สัญญาตกลงให้นำมาบังคับต่อผลของสัญญาไม่ขัดต่อกฎหมายว่าด้วยความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดี การพิจารณาผลของสัญญาจึงต้องนำกฎหมายของประเทศที่คู่สัญญาตกลงมาใช้บังคับ ด้วยเหตุที่สัญญาขนส่งหลายรูปแบบเป็นสัญญาที่มีองค์ประกอบต่างชาติ จึงถือว่ามีประเด็นการขัดกันแห่งกฎหมาย การพิจารณาว่าจะนำกฎหมาย

โดยมาใช้บังคับจึงต้องพิจารณา พระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกัณฑ์แห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 ด้วย ยิ่งกว่านั้นหากอ้างว่ามูลคดีเกิดขึ้นในประเทศไทยย่อมใช้กฎหมายไทย เมื่อพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกัณฑ์แห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 เป็นกฎหมายไทยฉบับหนึ่ง เหตุไฉนจึงไม่ได้หยิบยกหลักเกณฑ์ของกฎหมายนี้มาพิจารณา

#### 4.2.2 หลักเกณฑ์ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (พรบ.) ได้บัญญัติว่า "พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่น หรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ"

จากหลักกฎหมายที่ยกมานี้เป็นเรื่องขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัตินี้ โดยถือว่า การขนส่งสินค้าไม่ว่าจะเป็นการส่งสินค้าออก และการนำสินค้าเข้าประเทศไทย สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบต่าง ๆ ของคู่สัญญาหรือคู่กรณีของสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้เสมอ ดังนั้น สัญญาขนส่งหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย และต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของ พรบ. นี้ไม่ว่าจะเป็นการส่งสินค้าออกนอกประเทศไทย หรือการนำสินค้าเข้าประเทศไทย และแม้จะมีประเด็นการชดกัณฑ์แห่งกฎหมายของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบก็ตามก็ต้องใช้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกัณฑ์แห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 ยอมรับต่อเจตนาของคู่สัญญา ในกรณีมีประเด็นการชดกัณฑ์แห่งกฎหมายหากคู่สัญญาตกลงให้ใช้กฎหมายของประเทศใดบังคับต่อผลและวัตถุประสงค์ของสัญญา ก็ต้องนำกฎหมายนั้นมาใช้บังคับ แต่เมื่อพิจารณาตามมาตรา 4 พรบ. นี้แม้ว่าจะมีการกำหนดในใบตราส่งให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับต่อสัญญาขนส่งทางทะเล ก็ยังต้องใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับหากปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย





ตามสัญญาขนส่งทางทะเล คู่กรณีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งช่วง ผู้ส่งของ และผู้รับตราส่ง \* ซึ่งทั้งนี้ไม่ควรตีความให้รวมถึงผู้รับประกันภัยที่ได้ชดใช้ค่าเสียหาย และรับช่วงสิทธิจากผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง และไม่ควรรวมไปถึงตัวแทนเรือที่มีนิติสัมพันธ์กับผู้ขนส่ง ในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ทำหน้าที่เป็นเพียงตัวแทนของผู้ส่งของ เท่านั้น กล่าวโดยสรุป นัยของคำว่าคู่กรณี ควรหมายถึงผู้ที่เกี่ยวข้องต่อสัญญาขนส่งทางทะเล โดยตรง คือ เป็นผู้ทำสัญญาโดยตรง หรือปฏิบัติตามสัญญา หรือเป็นผู้รับประโยชน์ตามสัญญาเท่านั้น ดังนั้นหากปรากฏว่าตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งมีคู่กรณีที่เกี่ยวข้อง คือ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ขนส่งช่วงเฉพาะการขนส่งทางทะเล ผู้ส่งของ และผู้รับตราส่งคนใดคนหนึ่งหรือฝ่ายใด ฝ่ายหนึ่งมีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย กล่าวคือ ต้องเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียนหรือตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ไม่คำนึงว่านิติบุคคลนั้นจะมีสัญชาติต่างตัวก็ตาม (คือกรณีที่นิติบุคคลมีผู้ถือหุ้นเป็นคนต่างด้าวมากกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นทั้งหมด) ก็ยังต้องนำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาใช้บังคับกับสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ \*

เสรีภาพในการทำสัญญาของการเลือกกฎหมายของประเทศอื่นมาใช้บังคับจึงไม่อาจจะกระทำได้อย่างใด เพราะได้มีกฎหมายกำหนดไว้ชัดแจ้งอันชัดเจนเสรีภาพของคู่สัญญาได้ ดังนั้นหากว่าไม่เข้าหลักเกณฑ์ข้างต้น คือ คู่กรณีทุกฝ่ายไม่ใช่บุคคลสัญชาติไทย หรือไม่เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยแล้วไซ้ ข้อตกลงนำกฎหมายของประเทศอื่น หรือกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้บังคับต่อสัญญาขนส่งหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วยย่อมกระทำได้ แต่ทั้งนี้การนำกฎหมายของประเทศอื่น หรือกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้บังคับ คู่กรณีต้องแสดงให้เห็นว่าไม่ขัดต่อกฎหมายว่าด้วยความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 8 "ในกรณีที่จะต้องใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับ ถ้ามิได้พิสูจน์กฎหมายนั้นให้เป็นที่พอใจแก่ศาลให้ใช้กฎหมายภายในแห่งประเทศสยาม" และมาตรา 5 ที่กำหนดไว้ว่า "กฎหมายต่างประเทศที่จะนำมาใช้บังคับต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน" อย่างไรก็ตามหากผลบังคับของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของ บพพ. เสรีภาพในการทำสัญญาใน

\* ความหมายของคำเหล่านี้ ให้ดูในมาตรา 3 พรบ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ.

การเลือกกฎหมายของประเทศที่เกี่ยวข้องต่อการปฏิบัติตามสัญญามาใช้บังคับ ศาลก็ควรคำนึงถึงประเด็นนี้ โดยหากคู่กรณีพิสูจน์ให้เข้าตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 8 และมาตรา 5 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการชดเชยแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ศาลก็ควรบังคับให้

#### 4.3 ความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของ

ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดต่อผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ กล่าวคือ นับแต่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับมอบสินค้าจากผู้ส่งของ และได้ส่งมอบสินค้า ณ ที่ปลายทางแก่ผู้รับสินค้า หากเกิดความเสียหาย สูญหายหรือการส่งมอบสินค้าชักช้าในระหว่างการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ส่งของ แต่ด้วยเหตุที่การขนส่งหลายรูปแบบจะมีการประสมรูปแบบการขนส่งทางอากาศ ทางบก และ/หรือทางทะเลเข้าด้วยกัน ตามกฎหมายไทยในขณะนี้มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งแต่ละรูปแบบ ดังนี้คือการขนส่งทางทะเล ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของเป็นไปตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (พรบ.) และตามแนววินิจฉัยของศาลฎีกาถือว่าการขนส่งหลายรูปแบบเป็นการขนส่งโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ดังนั้นผู้ขนส่งทุกคนจึงต้องรับผิดต่อผู้ส่งของตามหลักเกณฑ์ของ ปพพ. เรื่องรับขน ดังนั้นในการพิจารณาขอบเขตความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของจึงต้องพิจารณาตาม พรบ. และ ปพพ. เรื่องรับขน

##### 4.3.1 ขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ในการตรา พรบ. มุ่งหวังเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ความสัมพันธ์ทางกฎหมายของคู่กรณีในการขนส่งทางทะเลให้ชัดเจนขึ้น\* และตามเนื้อหาของ พรบ. ได้กำหนดขอบเขตการบังคับใช้ พรบ. ดังนี้

\* ตามหมายเหตุท้าย พรบ. ได้ให้เหตุผลในการประกาศใช้ พรบ. คือ "โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน มาตรา 609 วรรคสอง บัญญัติว่า "การรับขนของทางทะเลทำน้ให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" จึงจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมาย



1. พรบ. นี้ใช้บังคับต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่ใช่ใช้บังคับต่อการขนส่งสินค้าโดยทางน้ำภายในประเทศ (Inland Waterway) เช่น ในแม่น้ำ ลำคลอง และ โดยหลักแล้วไม่ใช่ใช้บังคับต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศซึ่งหมายถึงการขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่ง ในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เช่น การขนส่งทางทะเล จากท่าเรือคลองเตยไปยังเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เว้นแต่คู่สัญญาจะตกลงเป็นหนังสือให้น้ำ พรบ. มาบังคับต่อสัญญาขนส่งทางทะเลภายในประเทศ (มาตรา 4) นอกจากนี้ตามมาตรา 6 พรบ. ได้กำหนดอีกว่า พรบ. นี้ไม่ใช่ใช้บังคับต่อการขนส่งทางบกไม่ว่าจะเป็นทางรถยนต์ รถไฟ หรือการขนส่งทางอากาศ ดังนั้น หากวิเคราะห์ตามหลักเกณฑ์ข้างต้น สัญญาขนส่งหลายรูปแบบซึ่งเป็นการขนส่งทางทะเลและทางอื่นรวมอยู่ด้วยย่อมอยู่ภายใต้บังคับแห่ง พรบ. นี้ เฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้น

ประเด็นที่จะต้องวิเคราะห์ คือ "ส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล" มีขอบเขตเพียงใด ตาม พรบ. ได้ให้นิยาม "สัญญารับขนของทางทะเล" ไว้ว่า "สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่ง ไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าธรรมเนียม" ตามนิยามนี้ตามร่างภาษาอังกฤษ นัยของคำว่า "ท่า" ในที่นี้หมายถึง "port" ซึ่งหมายถึง "ท่าเรือ" ตาม พรบ. นี้ไม่ได้มีการกำหนดนิยามของคำว่า "ท่าเรือ" ไว้ ดังนั้นจึงขอเทียบกับนิยามดังกล่าวจากพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. 2521 มาตรา 4 ซึ่งกำหนดนิยามคำว่า "ท่าเรือ"

\* (ต่อ)

ว่าด้วยการรับขนของทางทะเลขึ้นโดยเฉพาะ แต่ในทางปฏิบัติต้องนำหลักสากลเรื่องการรับขนของทางทะเลมาใช้ ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจในการส่งของและรับขนของทางทะเลไม่มีความแน่ใจได้ว่าตนมีสิทธิและหน้าที่เพียงใด เมื่อมีการพิพาทหรือมีการฟ้องร้องเป็นคดีกันในศาล ก็เป็นการยากแก่การพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบของคู่กรณี อนึ่งการขนส่งทางทะเลในระยะเวลาที่ผ่านมาได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากสินค้าเข้าหรือสินค้าส่งออกของไทยมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี และการขนส่งสินค้าชายฝั่งทางทะเลไทยก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ สมควรที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลให้เป็นการแน่นอนตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อันจะเป็นผลให้การประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลเป็นไปโดยราบรื่นและชจัดปัญหาซึ่งจะเกิดขึ้นแก่ทุกฝ่าย ทั้งจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอีกทางหนึ่งด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้"

หมายถึง สถานที่สำหรับให้บริการแก่เรือในการจอดเทียบบรรทุกหรือขนถ่ายของ และตามหลักวิชาการของการขนส่งทางทะเล<sup>25</sup> ได้สรุปนิยามของคำว่า "ท่าเรือ" หมายถึง อาณาบริเวณของพื้นที่ที่ประกอบไปด้วยท่าเทียบเรือ (harbour) ชุมชน กิจกรรมและธุรกิจต่าง ๆ ที่ดำเนินการเกี่ยวเนื่องหรือสนับสนุนท่าเรือนั้น

ท่าเทียบเรือ (harbour) เป็นสถานที่ที่เหมาะสมสำหรับให้เรือเข้าออกหรือเทียบเพื่อหลบภัยทางธรรมชาติทั้งจากคลื่น ลมและพายุ รวมทั้งเป็นสถานที่ที่เรือสามารถเข้าดำเนินการกิจการด้านพาณิชย์ เช่น ขนถ่ายสินค้า สับถ่ายน้ำมัน ขนถ่ายผู้โดยสารและอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวี

harbour สามารถจำแนกเป็นประเภทตามลักษณะการสร้างและการใช้  
ดังนี้คือ

ก. ท่าเทียบเรือขนานกับชายฝั่ง ซึ่งแบ่งได้เป็น

1. Wharf เป็นท่าเทียบเรือที่มีโครงสร้างทำด้วยไม้ หรือเหล็ก โดยมีแนวของท่าขนานกับชายฝั่ง
2. Quay เป็นท่าเทียบเรือที่มีโครงสร้างทำด้วยหิน หรือคอนกรีต โดยมีแนวของท่าขนานกับชายฝั่ง

นอกจากนี้แต่ละ Wharf และ Quay จะแบ่งเป็น berth ซึ่งเป็นบริเวณหรือสถานที่สำหรับให้เรือแต่ละลำเข้าจอดหรือเทียบท่าเพื่อสามารถขนถ่ายสินค้าได้

<sup>25</sup> ชรัตน์ รุ่งเรืองศิลป์, ความรู้เบื้องต้นเรื่องท่าเรือ, (กรุงเทพมหานคร : พี เอ ลีฟวิ่ง, 2534), หน้า 2.



ข. ท่าเทียบเรือที่ยื่นไปในน้ำ ซึ่งแบ่งได้เป็น

1. Jetty เป็นท่าเทียบเรือที่มีโครงสร้างเป็นสะพานยื่นจากฝั่งไปในแม่น้ำหรือทะเลจนถึงบริเวณที่น้ำมีระดับความลึกเพียงพอสำหรับให้เรือเข้าจอด โดยที่ปลายสะพานจะมีลักษณะเป็นท่าเทียบเรือ (platform) มีอุปกรณ์ที่ใช้อำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า

2. pier เป็นสิ่งก่อสร้างที่ยื่นจากฝั่งออกไปในแม่น้ำหรือทะเลเพื่อให้เรือเข้าจอดเทียบเพื่อขนถ่ายสินค้า

ดังนั้นนัยของ "ท่าเรือ" จึงควรหมายถึงพื้นที่ที่ให้บริการแก่เรือในการจอดเข้าเทียบท่าเพื่อบรรทุกขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงเรือ ซึ่งอาจรวมถึงท่าเทียบเรือ (harbour) ที่ประกอบด้วย wharf, Quay, Jetty หรือแต่ละ berth รวมเข้าด้วยกัน สำหรับนัยของคำว่า "ที่" หรือ "place" นี้ตามเจตนากรมแห่งกฎหมายฉบับนี้และขอบเขตการบังคับใช้ตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 6 ประกอบมาตรา 4 พรบ. ไม่ควรตีความคำว่า "ที่" เป็นสถานที่นอกท่าเรือ แต่ควรหมายถึงสถานที่ซึ่งขยายนัยของท่าเพื่อให้ครอบคลุมไปถึงบริเวณทั้งหมดของท่าเรือ หรือสถานที่อื่นใดบนท่าเรือที่ให้เรือจอดเทียบท่าเพื่อการขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงเรือได้

2. พรบ. นี้จะไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่ท่าให้เปล่า คือ ไม่มีการคิดค่าธรรมเนียมใด ๆ ใดเงินใด ๆ ใดต้องไม่มีการออกใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกัน แต่ถ้าปรากฏว่าเป็นการขนส่งสินค้าทางทะเลที่กระทำโดยไม่คิดค่าธรรมเนียมก็ตามถ้ามีการออกใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกัน ผู้ขนส่งต้องจัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของหรือเอกสารอื่นนั้นว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ มิฉะนั้นจะยกขึ้นใช้บังคับบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับสินค้าหรือรับโอนสิทธิตามใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารดังกล่าวมิได้ ซึ่งกรณีนี้หมายความว่าไม่ให้นำ พรบ. มาใช้ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบหากว่าเข้าเงื่อนไขดังกล่าว (มาตรา 4 วรรค 3)

3. พรบ. นี้ใช้เฉพาะการขนส่งตามสัญญาขนส่งทางทะเล แต่ไม่ใช้บังคับแก่สัญญาจ้างเหมาเรือบรรทุกของเรือ หรือสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charter Party) ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน





ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ" ตาม พรบ. นี้ ไม่ได้กำหนดว่า ผู้ขนส่งต้องเป็นเจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเรือ \* เพียงปรากฏข้อเท็จจริงว่าได้มีการประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อรับำาเห็นจเป็นทางค้าปกติ ย่อมถือว่าเป็นผู้ขนส่งตาม พรบ. นี้แล้ว คำว่า "เพื่อรับำาเห็นจเป็นทางค้าปกติ" หมายถึงว่า ต้องกระทำการเป็นอาชีพ ไม่ใช่ชั่วคราว ซึ่งเทียบตามกฎหมายคอมมอนลอว์ หมายถึง ผู้ขนส่งอาชีพ (Common Carrier) ซึ่งเป็นผู้ขนส่งที่เสนอบริการขนส่งต่อสาธารณะ โดยหวังผลตอบแทนเป็นค่าระวาง ในการขนส่งให้แก่ผู้ใดก็ตามที่ได้จ้างให้ขนส่ง <sup>27</sup>

ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งจำแนกเป็น 2 ประเภท คือ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ดำเนินเรือ (VO-MTO) และ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินเรือ (NVO-MTO) ตามที่อธิบายมาแล้วในบทที่ 2 จะเห็นว่าในกรณีที่มีการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศที่มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย ย่อมถือว่าการขนส่งสินค้านั้นมีการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาขนส่งหลายรูปแบบด้วย ดังนั้นผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็น VO-MTO หรือ NVO-MTO ซึ่งถือว่าเป็นผู้ประกอบการรับขนทางทะเลและได้ทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ส่งของ โดยได้รับค่าตอบแทนและกระทำในลักษณะเป็นทางการค้าแล้ว ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมเป็นผู้ขนส่งตามนัย พรบ. นี้

ภายใต้ พรบ. กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสินค้าเมื่อปรากฏว่าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหายหรือการส่งมอบชักช้าได้เกิดขึ้นในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง กล่าวคือ ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบต่อสินค้าภายใต้ พรบ. นี้ นับแต่ได้รับสินค้าและสิ้นสุดความรับผิดชอบเมื่อได้ส่งมอบสินค้า (มาตรา 39)

## ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

\* เทียบเอ็ก รูลส์ มาตรา 1(1) ซึ่งได้นิยาม คำว่า ผู้ขนส่ง ให้รวมถึงเจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเรือ ผู้ซึ่งทำสัญญาขนส่งกับผู้ส่งของ แต่ตาม พรบ. นี้ให้คำนิยามผู้ขนส่งที่กว้างกว่า

<sup>27</sup> Lord Hailsham of St. Marylebone, Halsbury's Law of England Volume 5 (Carriers), 4<sup>th</sup> ed. (London : Butterworths, 1974), p. 134.

กรณีเช่นไรจะถือว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าไว้และกรณีเช่นไรจะถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าแล้วนั้น ตามมาตรา 39 และ 40 พรบ. ได้กำหนดไว้ดังนี้

การที่จะถือว่าผู้ขนส่งได้รับสินค้าไว้แล้ว คือ

- 1) ผู้ขนส่งได้รับสินค้าจากผู้ส่งของตนเอง หรือ
- 2) ผู้ขนส่งได้รับสินค้าจากตัวแทนของผู้ส่งของ หรือ
- 3) ผู้ขนส่งได้รับสินค้าจากเจ้าหน้าที่ หรือ
- 4) ผู้ขนส่งได้รับสินค้าจากบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทาง ที่บรรทุกสินค้าลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบสินค้าที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

การที่จะถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าที่ตนได้รับไว้แล้ว คือ

- 1) ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าแล้ว หรือ
- 2) ในกรณีที่ผู้รับสินค้าไม่มารับสินค้าจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่สินค้านั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญาขนส่งทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือระเบียบแห่งการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทาง หรือ
- 3) ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้าไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมาย หรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบสินค้าที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว

ด้วยเหตุนี้หากพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 39 และ 40 พรบ. ในหมวดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง จะทำให้เข้าใจว่าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อสินค้าภายใต้ พรบ. นับแต่เวลาที่ได้รับสินค้าจากผู้ส่งของ แต่หากพิจารณาหลักเกณฑ์เรื่องขอบเขตการบังคับใช้ พรบ. ตามที่ได้วิเคราะห์มาแล้ว จะเห็นว่าสัญญาขนส่งหลายรูปแบบจะตกอยู่ภายใต้บังคับแห่ง พรบ. เฉพาะช่วงที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้น คือ พรบ. จะมีผลบังคับต่อการขนส่งทางทะเลภายใต้สัญญาขนส่งหลายรูปแบบนับแต่มีการเริ่มการปฏิบัติหน้าที่ของการขนส่งสินค้าทางทะเล ณ ท่าเรือต้นทาง และสิ้นสุดการบังคับใช้ พรบ. นี้ต่อเมื่อสิ้นสุดการปฏิบัติหน้าที่เพื่อการขนส่งสินค้าทางทะเล ณ ท่าเรือปลายทาง



เมื่อพิจารณาเจตนารมณ์ประกอบกับขอบเขตการบังคับใช้ พรบ. จะเห็นว่า กฎหมายฉบับนี้มิใช่บังคับต่อการขนส่งทางทะเลเท่านั้น การขนส่งทางอื่นใดที่มีการขนส่งทางทะเล กฎหมายฉบับนี้จะไม่นำมาใช้บังคับ ประกอบกับพิจารณาถึงที่มาของกฎหมายฉบับนี้ซึ่งได้ยึดแนวของแอมเบอร์ก รูลส์ เพื่อกำหนดเรื่องขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่ง ตามแอมเบอร์ก รูลส์ ได้กำหนดไว้ในส่วนที่ 2 ความรับผิดของผู้ขนส่ง มาตรา 4 ระยะเวลาของความรับผิด ข้อ 1 "ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้อนุสัญญาเริ่มตั้งแต่ขณะที่ผู้ขนส่งรับสินค้าเข้ามาในความดูแล ณ ท่าที่บรรทุกของลงเรือในระหว่างที่ทำการขนส่งสินค้าจนกระทั่งถึงท่าที่จะขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ" ตามแอมเบอร์ก รูลส์ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ของการรับสินค้า และการส่งมอบสินค้าของผู้ขนส่งไว้ทำนองเดียวกับมาตรา 39 และ 40 พรบ. แต่สิ่งที่แตกต่างคือ พรบ. กำหนดให้ความรับผิดของผู้ขนส่งต่อสินค้าเริ่มต้นเมื่อสินค้าอยู่ในความดูแลแต่ไม่กำหนดให้ชัดเจนว่าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ณ ท่าต้นทางเหมือนกับ แอมเบอร์ก รูลส์

ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่า ตามขอบเขตบังคับของ พรบ. ประกอบกับเจตนารมณ์หรือเหตุผลในการตรากฎหมายนี้ และหลักเกณฑ์ของแอมเบอร์ก รูลส์ ข้างต้น จึงควรตีความหลักเกณฑ์ของมาตรา 39 ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งควรเริ่มต้นนับแต่ได้รับสินค้ามาอยู่ในความดูแล ณ ท่าเรือต้นทางเพื่อดำเนินการบรรทุกสินค้าลงเรือ และสิ้นสุดความรับผิดตาม พรบ. นี้เมื่อมีการส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง ดังนั้นการรับสินค้าจากผู้ส่งของ ณ โรงงานของผู้ส่งของเพื่อดำเนินการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบที่มีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย ความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ณ สถานที่รับสินค้าจากผู้ส่งของ จึงไม่อยู่ภายใต้ พรบ. นี้จนกว่าจะมีการขนส่งสินค้านั้นมายังท่าเรือต้นทาง อันถือว่าสินค้าได้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งอันเป็นจุดเริ่มต้นความรับผิดภายใต้ พรบ.

#### 4.3.2.1 ความรับผิดของผู้ขนส่ง

ตาม พรบ. ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบชกช้าในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง มูลฐานแห่งความรับผิดของผู้ขนส่ง (Basis of Liability) เป็นไปตามหลักข้อสันนิษฐานความรับผิด (presumption of responsibility) คือ กฎหมายสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความเสียหาย สูญหายที่เกิดขึ้นหรือการส่งมอบชกช้า เว้นแต่ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดที่ตนสามารถกล่าวอ้างได้ตามกฎหมาย ผู้ขนส่งจึงจะพ้นความรับผิด (มาตรา 39) และบางกรณีเมื่อปรากฏว่าความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบชกช้าเกิดขึ้นเนื่องจากอัคคีภัย หรือการใช้มาตรการในการดับไฟ หรือการ

ขนส่งสัตว์มีชีวิต กฎหมายกำหนดให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ให้เห็นว่า เหตุดังกล่าว เกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง กรณีความรับผิดของผู้ขนส่งเกิดขึ้นเมื่อพิสูจน์ได้ว่าผู้ขนส่งมีความผิด (Fault Liability) ตามมาตรา 53, 54 และ 56 วรรค 3

อนึ่งการเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีการส่งมอบซั๊กซ่า ตาม พรบ. ได้กำหนดให้ผู้รับสินค้าต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับมอบสินค้า มิฉะนั้นหากล่วงเลยเวลาดังกล่าว ผู้รับสินค้าย่อมไม่อาจฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบความเสียหายในกรณีการส่งมอบซั๊กซ่าได้ สำหรับกรณีการเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบค่าเสียหายต่อความเสียหาย หรือสูญหายของสินค้า ผู้เรียกร้องไม่จำเป็นต้องส่งคำบอกกล่าวใด ๆ ให้ผู้ขนส่งทราบ ดังเช่นการเรียกร้องค่าเสียหายกรณีการส่งมอบซั๊กซ่า

ภาระการพิสูจน์ความรับผิดของผู้ขนส่งตาม พรบ. จึงจำแนกเป็น

## 2 กรณี

### 1. ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์

#### ก. กรณีช้อยกเว้นความรับผิดตาม มาตรา 51

คือ เมื่อปรากฏว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่าเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ซึ่งกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่เกี่ยวกับจัดเรือให้มีความสามารถเดินทะเลได้ (seaworthiness) โดยผู้ขนส่งมีหน้าที่ก่อนบรรทุกสินค้าลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ในอันที่จะทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ นั้น จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ นั้น และจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกสินค้าให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพของสินค้าที่จะขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ว่าตนได้กระทำการดังกล่าวเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพขนส่งทางทะเล และหากว่าได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือไปแล้วหรือเรือได้ออกเดินทางไปแล้ว ถ้าปรากฏว่ามีความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดดังที่กล่าวมาแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ว่าตนได้จัดการแก้ไขข้อบกพร่องนั้น โดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพขนส่งทางทะเล จะทำได้ในภาวะ เช่นนั้นแล้ว



ข. กรณีช้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 52

ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกช้า เนื่องจากเหตุใดเหตุหนึ่งที่กำหนดในมาตรา 52 ผู้ขนส่งจึงจะหลุดพ้นความรับผิด

ค. กรณีช้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 55

ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ว่าสาเหตุของการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าเป็นผลจากการใช้มาตรการทั้งปวง เพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเลหรือเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล ผู้ขนส่งจึงจะหลุดพ้นความรับผิด

2. ผู้เรียกร้องต่อผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์

ในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกช้าอันมีเหตุจาก อัคคีภัย หรือการใช้มาตรการในการดับไฟ หรือการขนส่งสัตว์มีชีวิต ตามหลักของมาตรา 53 มาตรา 54 หรือ มาตรา 56 ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ว่าเหตุดังกล่าวนี้เกิดจากความผิด หรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง แต่ในกรณีของการขนส่งสัตว์มีชีวิต แม้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องสามารถพิสูจน์ได้ดังกล่าว ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ให้เห็นว่าตนไม่ต้องรับผิดเพราะสาเหตุเกิดจากช้อยกเว้นใน มาตรา 56(1) และ 56(2)

สำหรับความรับผิดต่อการกระทำของผู้ขนส่งช่วงแม้ว่าผู้ขนส่งจะทำสัญญาขนส่งช่วงและได้มอบสินค้าให้ผู้ขนส่งช่วง \* ตามมาตรา 43 พรบ. ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกช้าที่เกิดขึ้นในช่วงของการขนส่งของผู้ขนส่งช่วง หลักเกณฑ์นี้จะสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ทั่วไปใน ปพพ. มาตรา 220 ปพพ. คือ บุคคลใดใช้ให้คนอื่น

\* ตาม พรบ. ใช้คำว่า "ผู้ขนส่งอื่น"

ชำระหนี้แทนตนบุคคลนั้นต้องรับผิดชอบการกระทำของบุคคลที่ตนใช้ในการชำระหนี้เสมอตั้งว่าเป็นการกระทำของตนเอง ดังนั้นตามระบบการขนส่งหลายรูปแบบ เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ทำสัญญาขนส่งช่วงและได้มอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งช่วง ความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบยังต้องมีตาม พรบ. เมื่อเกิดความเสียหาย สูญหายหรือการส่งมอบชกช้าในช่วงของการขนส่งช่วง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ

#### 4.3.2.2 ข้อจำกัดความรับผิด

ตาม พรบ. ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดไว้ดังนี้

1) ในกรณีที่สินค้าสูญหาย หรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยในการขนส่งหรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิของสินค้านั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่ากัน

2) ในกรณีที่มีการส่งมอบสินค้าชกช้า และผู้ขนส่งต้องรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชกช้า แต่รวมกันแล้วไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญาขนส่งทางทะเล

3) ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า โดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทต่อหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิของสินค้านั้นแล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่ากัน

แม้ว่า พรบ. จะได้ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในอันที่จะจำกัดความรับผิดของตนได้ แต่ก็มีอยู่ 4 กรณีดังต่อไปนี้ ซึ่งจะไม่นำข้อจำกัดความรับผิดตาม พรบ. มาใช้บังคับ หมายความว่าผู้ขนส่งไม่สามารถยกข้อจำกัดความรับผิดได้ หากเกิดกรณีดังต่อไปนี้คือ

1. หากการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้าที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้



2. ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้ โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับสินค้าหรือบุคคลภายนอก ซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น

3. ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง

4. ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของสินค้าที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของสินค้านั้นไว้ในใบตราส่ง

#### 4.3.2.3 อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่ง

ตามมาตรา 46 พรบ. กำหนดให้อายุความฟ้องร้องผู้ขนส่งต่อการเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำมีกำหนด 1 ปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบสินค้า หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ในกรณีไม่มีการส่งมอบ อนึ่งในกรณีการเรียกร้องค่าเสียหายในการส่งมอบชั่งช้ำ ตามมาตรา 48 กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือให้แก่ผู้ขนส่งภายใน 60 วันนับแต่วันที่ได้รับมอบสินค้า มิฉะนั้นจะเสียสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากการส่งมอบชั่งช้ำ

#### 4.3.3 ขอบเขตความรับผิดภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ขอบเขตความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบย่อมเริ่มนับแต่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้รับสินค้าจากผู้ส่งของและสิ้นสุดความรับผิดตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบเมื่อได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า ณ ที่ปลายทาง ความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของจึงมีตลอดและทุกช่วงการขนส่งอย่างต่อเนื่อง ด้วยเหตุที่การขนส่งหลายรูปแบบมีการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศรวมอยู่ด้วย ขอบเขตความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบภายใต้ พรบ. จึงเริ่มต้นนับแต่ได้รับสินค้ามาอยู่ในความดูแล ณ ท่าเรือต้นทางเพื่อดำเนินการบรรทุกสินค้าลงเรือ และสิ้นสุดความรับผิดภายใต้ พรบ. เมื่อมีการส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง ช่วงเวลาก่อนที่จะมีการขนส่งทางทะเลหรือช่วงเวลาหลังจากสิ้นสุดการขนส่งทางทะเล หากยังไม่มีการส่งมอบสินค้าตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ดำเนินการขนส่ง

หลายรูปแบบยังต้องรับผิดชอบผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ปัญหาที่ควรวิเคราะห์คือ ช่วงเวลาดังกล่าวนั้นจะใช้หลักเกณฑ์ของกฎหมายใดบังคับต่อความรับผิดชอบผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ

ด้วยเหตุที่ปัจจุบันกฎหมายที่บังคับต่อการขนส่งระหว่างประเทศ คือ พรบ. เป็นกฎหมายที่บังคับต่อการขนส่งทางทะเลเท่านั้น แต่การขนส่งระหว่างประเทศทางอื่นยังไม่มียกเว้นที่บังคับโดยเฉพาะ ดังนั้นเมื่อปรากฏว่าความรับผิดชอบผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของไม่อยู่ภายใต้บังคับของ พรบ. ศาลก็จะนำหลักเกณฑ์ของ ปพพ. เรื่องรับขนมาใช้บังคับต่อความรับผิดชอบผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของ เพราะศาลถือว่าการขนส่งหลายรูปแบบเป็นการขนส่งโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ตามแนววินิจฉัยของศาลฎีกาตามที่ได้วิเคราะห์ในตอนต้นศาลได้นำหลัก ปพพ. เรื่องรับขนมาใช้ต่อการขนส่งหลายรูปแบบ<sup>28</sup> ด้วยเหตุนี้ช่วงการขนส่งที่ไม่เกี่ยวข้องกับขนส่งทางทะเล ความรับผิดชอบผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของจึงเป็นไปตาม ปพพ. เรื่องรับขน

#### 4.3.3.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ตาม ปพพ. เรื่องรับขน ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นความรับผิดเคร่งครัด (Absolute Liability) คือ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกช้า ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นความผิดต่อเมื่อผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าสาเหตุที่ทำให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกช้าเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือสภาพของสินค้า หรือเพราะความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับสินค้า

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม ปพพ. เรื่องรับขน จึงเคร่งครัดกว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม พรบ. กล่าวคือ ตาม พรบ. กำหนดให้ผู้ขนส่งมีภาระการพิสูจน์ว่าสาเหตุแห่งความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกช้า เกิดจากเหตุตามข้อยกเว้นความรับผิดที่ตนไม่ต้องรับผิดชอบเมื่ออยู่หลายประการ และบางกรณี พรบ. กำหนดให้ผู้เรียกร้องต่อผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ให้เห็นว่า ความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชกช้าที่เกิดจากอัครคดียก การใช้มาตรการในการดับไฟ

<sup>28</sup> คำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 3514/2531



หรือการขนส่งสัตว์มีชีวิต มีสาเหตุจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ภาระการพิสูจน์ เพื่อให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ ปฟพ. จึงจะเป็นคุณแก่ผู้ส่ง-ของหรือผู้ใช้สิทธิเรียกร้องมากกว่า โดยผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ว่าเหตุที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้าเกิดจากเหตุสุดวิสัย สภาพแห่งของนั้น หรือเพราะความผิดหรือของผู้ส่งของ หรือผู้รับสินค้า ดังนั้นตาม ปฟพ. เรื่องรับขน แม้จะปรากฏข้อเท็จจริงว่าความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้ามิได้เกิดเพราะความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างก็ตาม เมื่อผู้ขนส่งไม่อาจพิสูจน์ได้ตามข้อยกเว้นข้างต้น ผู้ขนส่งไม่อาจหลุดพ้นความรับผิดได้

หลักเกณฑ์ความรับผิดที่สอดคล้องระหว่าง ปฟพ. เรื่องรับขน และ พรบ. คือความรับผิดของผู้ขนส่งต่อการกระทำของผู้ขนส่งช่วงที่ตนได้มอบหมายให้ทำการขนส่งแทนตน ตามมาตรา 617 ปฟพ. ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อความสูญหาย หรือบุบสลาย หรือการส่งมอบชักช้าที่เกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งช่วง อันสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของมาตรา 43 พรบ.

การจำกัดความรับผิด แม้ตามมาตรา 625 ปฟพ. จะกำหนดให้ สิทธิแก่ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ โดยมีเงื่อนไขว่าต้องให้ผู้ส่งของได้ตกลงอย่างชัดแจ้ง มิฉะนั้นข้อจำกัดความรับผิดย่อมตกเป็นโมฆะ แต่ตามแนววินิจฉัยของศาลฎีกาซึ่งวินิจฉัยในประเด็น ข้อจำกัดความรับผิด ตามมาตรา 625 ปฟพ. มักจะวินิจฉัยว่ายังไม่ปรากฏพฤติการณ์ว่าผู้ส่งของได้ ตกลงโดยชัดแจ้ง ข้อจำกัดความรับผิดจึงตกเป็นโมฆะ<sup>29</sup> ด้วยเหตุนี้แม้ว่าผู้ขนส่งจะมีข้อจำกัดความ รับผิด เมื่อยังไม่มี การตกลงโดยชัดแจ้ง ผู้ขนส่งย่อมไม่สามารถยกข้อจำกัดความรับผิดได้ แต่ตาม พรบ. ได้กำหนดข้อจำกัดความรับผิดขั้นต่ำของผู้ขนส่งไว้ชัดเจน ประเด็นการตกลงโดยชัดแจ้งของ ผู้ส่งของต่อการกำหนดข้อจำกัดความรับผิดตาม พรบ. จึงไม่มีปัญหาแต่อย่างใด ผู้ขนส่งจึงสามารถ ยกข้อจำกัดความรับผิดตาม พรบ. ได้เสมอ

อายุความฟ้องร้องตาม ปฟพ. เรื่องรับขน ได้กำหนดอายุความ ฟ้องร้องผู้ขนส่ง 1 ปีนับแต่วันที่ส่งมอบหรือวันที่ควรจะส่งมอบ

<sup>29</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 447/2521, 1282/2524, 1284/2526, 3844/2528, 2230/2530, 1112/2530, 789/2531, และ 563/2532.

การนำหลักเกณฑ์ ปพพ. เรื่องรับชน มาใช้บังคับต่อความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของ ทำให้ผู้ส่งของ ได้รับประโยชน์มากเพราะผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะต้องรับผิดในทุกกรณี เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าสาเหตุเกิดจากข้อบกพร่องตามมาตรา 616 ปพพ. หากพิจารณาทางผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเห็นว่าหลักเกณฑ์ ปพพ. เรื่องรับชน ได้ก่อให้เกิดผลความรับผิดโดยเคร่งครัด ทั้งที่ขณะทำสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ คู่สัญญามีเจตนาทำสัญญาขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยการประสมรูปแบบการขนส่งมากกว่า 2 รูปแบบ แต่กฎเกณฑ์ที่นำมาบังคับต่อความรับผิดของผู้ขนส่งกลับกลายเป็นกฎเกณฑ์การขนส่งภายในประเทศ คือ ปพพ. เรื่องรับชน

การปรับใช้กฎหมายนอกจากต้องคำนึงถึงการคุ้มครองผู้สุจริตแล้ว ยังต้องปรับใช้กฎหมายเพื่อให้ธุรกิจการค้าดำเนินไปได้ ด้วยเหตุนี้การพิจารณาประเด็นความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ จึงควรพิจารณาถึงลักษณะและวิธีการขนส่งที่เกิดขึ้นในระบบการขนส่งหลายรูปแบบ อันถือว่าเป็นวิถีทางการค้าอย่างหนึ่ง เมื่อระบบการขนส่งหลายรูปแบบเป็นระบบการขนส่งที่ใช้รูปแบบการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ ดังนั้นจึงไม่ควรถือว่าการขนส่งหลายรูปแบบเป็นการขนส่ง โดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตาม ปพพ. เรื่องรับชน มิฉะนั้นจะดูเสมือนว่ากำลังนำหลัก ปพพ. เรื่องรับชน ที่มีเจตนารมณ์ใช้บังคับต่อการขนส่งเพียงรูปแบบเดียว และเป็นการขนส่งภายในประเทศปรับใช้กับระบบการขนส่งระหว่างประเทศที่มีการใช้รูปแบบการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ อันเป็นการใช้กฎหมายที่ไม่ตรงตามเจตนารมณ์

ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าควรพิจารณาสัญญาขนส่งหลายรูปแบบเป็นสัญญาอนุกรม 3 ที่คู่สัญญาได้กำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดไว้ชัดเจนขณะเริ่มทำสัญญา โดยมีการกำหนดไว้ตามเงื่อนไขในเอกสารการขนส่งหลายรูปแบบ การพิจารณาความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบจึงควรเคารพต่อความศักดิ์สิทธิ์แห่งเจตนา เมื่อคู่สัญญาตกลงเช่นนั้นย่อมควรได้รับการยอมรับ แทนที่จะเป็นการฝ่าเจตนารมณ์ของคู่สัญญาแล้วนำกฎเกณฑ์ที่ไม่ตรงกับสัญญาขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศมาบังคับ การตีความเช่นนั้นย่อมจะก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่สัญญาทุกฝ่ายในระบบการขนส่งหลายรูปแบบมากกว่า



#### 4.4 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ส่งของ

ตามหลักความผูกพันสัญญา (Privity of Contract) ถือว่า สัญญามีผลผูกพันเฉพาะ คู่สัญญาเท่านั้น กล่าวคือ คู่สัญญาเท่านั้นที่มี สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามสัญญา คู่สัญญาในที่นี้ หมายถึงผู้ที่แสดงเจตนาทำสัญญา เป็นผู้ที่ทำคำสั่งและผู้ที่ทำคำสั่ง และนัยของบุคคลภายนอก หมายถึงบุคคลที่มีใช้คู่สัญญา แต่ตัวการในสัญญาที่สร้างขึ้นโดยตัวแทน ผู้รับโอนสิทธิ เรียกร่อง ทายาทของ คู่สัญญา บุคคลเหล่านี้ถือว่าเป็นคู่สัญญา โดยเป็นผู้อาศัยสิทธิในฐานะที่สืบสิทธิมาจากคู่สัญญาหาใช้บุคคล ภายนอกไม่<sup>30</sup> ด้วยเหตุนี้บุคคลภายนอกจะ เข้าถือสิทธิ หรือมีหน้าที่ความรับผิดชอบตามสัญญาที่ตนหาใช้ คู่สัญญาย่อมไม่ได้ ดังนั้นตามหลักเกณฑ์ เช่นว่านี้ เมื่อสัญญาขนส่งหลายรูปแบบเป็นสัญญาที่สร้างขึ้นระหว่าง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ส่งของ ผู้ขนส่งช่วง ไม่ใช่คู่สัญญาแต่เป็นบุคคลภายนอกสัญญาขนส่ง หลายรูปแบบ และสัญญาขนส่งช่วงเป็นสัญญาที่สร้างขึ้นระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ ส่งของ ผู้ส่งของ ไม่ใช่คู่สัญญาแต่เป็นบุคคลภายนอกสัญญาขนส่งช่วง ผู้ขนส่งช่วงและผู้ส่งของจึง ไม่มีความสัมพันธ์ทางสัญญา ดังนั้นประเด็นที่ควรพิจารณาคือ ผู้ส่งของจะฟ้องให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบ ได้ อย่างไร โดยแยกพิจารณาเป็น 2 ประเด็น คือ

ก. สัญญาขนส่งหลายรูปแบบระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ส่งของ เป็น สัญญาที่ผู้ส่งของตั้งผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็นตัวแทนของตนเข้าทำสัญญาขนส่งช่วงหรือไม่ ผู้ส่งของ ในฐานะเป็นตัวการจึงอาศัยสิทธิของตัวแทนคือผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเรียกร่อง ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบโดยตรงตามสัญญาขนส่งช่วง ได้หรือไม่

ตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 797 ปพพ. ได้กำหนดไว้ว่า "สัญญาตัวแทนเป็นสัญญาซึ่ง ให้บุคคลคนหนึ่ง คือ ตัวแทนมีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง คือ ตัวการ" สัญญาตัวแทนจึงเป็น สัญญาที่คู่สัญญาดกกลางให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง คือตัวแทนเข้าผูกนิติสัมพันธ์กับบุคคลภายนอกเพื่อประโยชน์ แก่ตัวการและตามความมุ่งหมายของตัวการ แต่หากพิจารณาสัญญาขนส่งหลายรูปแบบเป็นสัญญาที่ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีหน้าที่ดำเนินการขนส่ง โดยต้องเป็นผู้วางแผนและดำเนินการขนส่ง

<sup>30</sup> จิต เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะหนี้, หน้า 30.



โดยลำพัง เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ตกลงกับผู้ส่งของ คือ ส่งมอบสินค้าในสภาพที่เรียบร้อย และภายในเวลาที่กำหนด ดังนั้นสัญญาขนส่งหลายรูปแบบจึงมิใช่สัญญาตัวแทน ตามหลักเกณฑ์ของ มาตรา 797 ปพพ. เพราะว่าการทำสัญญาขนส่งช่วงกับผู้ขนส่งช่วง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ได้กระทำเพื่อปฏิบัติหน้าที่ของตนตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ เมื่อทำสัญญาขนส่งช่วงและได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งช่วงแล้ว ความรับผิดชอบของผู้ส่งของตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบหาได้สิ้นสุดลงไม่ ซึ่งหลักเกณฑ์นี้แตกต่างกับหลักของสัญญาตัวแทนคือ เมื่อตัวแทน ได้ทำตามอำนาจที่ได้รับมอบหมาย ตัวแทนย่อมหลุดพ้นความรับผิดชอบใด ๆ ทั้งสิ้น ด้วยเหตุดังกล่าวนี้ จึงไม่อาจจะถือได้ว่าผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็นตัวแทนของผู้ส่งของ เข้าทำสัญญาขนส่งช่วงกับผู้ขนส่งช่วง ดังนั้นตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ขนส่งช่วงจึงเป็นบุคคลภายนอกสัญญา และตามสัญญาขนส่งช่วง ผู้ส่งของจึงเป็นบุคคลภายนอกสัญญา ผู้ขนส่งช่วงและผู้ส่งของจึงไม่มีความผูกพันใด ๆ

ข. สัญญาขนส่งช่วงระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ขนส่งช่วง เป็นสัญญา เพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก ใช้หรือไม่

สัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกตามมาตรา 374 ประกอบมาตรา 375 ปพพ. ได้แก่สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งตกลงว่าจะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอก โดยสิทธิของบุคคลภายนอกจะเกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่แสดงเจตนาแก่ลูกหนี้ว่าจะถือเอาประโยชน์จากสัญญานั้นเมื่อสิทธิของบุคคลภายนอกได้เกิดขึ้นแล้ว บุคคลภายนอกก็ชอบที่จะเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้ได้โดยตรง และคู่สัญญาจะเปลี่ยนแปลงหรือระงับสิทธินั้นในภายหลังไม่ได้

ตามลักษณะข้างต้นของสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก สามารถสรุปหลักเกณฑ์ของสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกได้ ดังนี้<sup>31</sup>

<sup>31</sup> เสนีย์ ปราโมช, มรว. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย นิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 (ภาคจบบริบูรณ์) (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชย์ จำกัด, 2527), หน้า 394.



1. เป็นสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งตกลงจะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอก การชำระหนี้แก่บุคคลภายนอก หมายความว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิจะเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้ได้โดยตรง ทำให้เกิดผลให้บุคคลภายนอกเป็นเจ้าของหนี้ และผู้ให้สัญญาเป็นลูกหนี้ในมูลหนี้สัญญานั้น

สัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกมิใช่เป็นสัญญาตัวแทน กล่าวคือ สัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก เป็นสัญญาที่คู่สัญญาต่างทำสัญญากันโดยลำพัง เพื่อให้บุคคลภายนอกได้ประโยชน์แต่สัญญาตัวแทนเป็นกรณีที่ตัวแทนได้ไปทำสัญญากับบุคคลภายนอกเพื่อตัวการหรือในนามของตัวการและเพื่อประโยชน์ของตัวการ ตัวการไม่ใช่คนนอกสัญญาแต่ถือว่าเป็นคู่สัญญาโดยตรง ตัวอย่างของสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก ได้แก่ สัญญาประกันภัย ที่ผู้เอาประกันตกลงให้บุคคลภายนอกเป็นผู้รับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 39/2513) หรือสัญญาจะซื้อจะขายที่ดินที่คู่สัญญาตกลงให้ผู้จะขายโอนที่ดินให้แก่บุคคลภายนอก (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 617/2520)

2. สิทธิของบุคคลภายนอกจะเกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่แสดงเจตนาแก่ลูกหนี้ว่าจะถือเอาประโยชน์ตามสัญญานั้น กล่าวคือ เมื่อบุคคลภายนอกมีสิทธิขึ้นแล้ว ย่อมมีสิทธิเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้ได้โดยตรงตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 374 วรรค 1 มิใช่เป็นสิทธิที่จะใช้โดยอาศัยแอบอ้างสิทธิของผู้รับสัญญาหรือสิทธิของบุคคลอื่นอย่างไร

3. เมื่อผู้ให้สัญญา (คือคู่สัญญาฝ่ายที่ตกลงจะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอก) ไม่ยอมปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่ชำระหนี้ให้แก่บุคคลภายนอก คู่สัญญาซึ่งเป็นผู้รับสัญญาสามารถฟ้องร้องบังคับให้ปฏิบัติตามสัญญาด้วยการชำระหนี้ให้แก่บุคคลภายนอกได้ โดยอาศัยสิทธิของตนตามสัญญาไม่ใช่อาศัยสิทธิของบุคคลภายนอกหรือกระทำการแทนบุคคลภายนอกนั้นไม่<sup>32</sup>

ตามระบบการขนส่งหลายรูปแบบ สัญญาขนส่งช่วงเป็นสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ขนส่งช่วง ตามสัญญาขนส่งช่วงผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมมีฐานะเป็นทั้งผู้ส่งของและผู้รับสินค้า การชำระหนี้ตามสัญญาขนส่งช่วงโดยผู้ขนส่งช่วง คือ การ

<sup>32</sup> จรินทร์ เพียรประดิษฐ์กุล, "ปัญหาสิทธิของผู้รับตราส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627", วารสารนิติศาสตร์ 17 (ธันวาคม 2528) : หน้า 45.

ขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางและส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ผู้ขนส่ง  
ช่วงจึงมีฐานะเป็นลูกหนี้ของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และหากว่าผู้ขนส่งช่วงไม่ยอมส่งมอบ  
สินค้าให้แก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ณ ที่ปลายทาง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมมีใช้  
สิทธิตามสัญญาขนส่งช่วง ในฐานะเป็นผู้รับสินค้า เรียกให้ผู้ขนส่งช่วงส่งมอบสินค้าได้ สัญญาขนส่งช่วง  
ไม่ได้ให้สิทธิแก่ผู้ส่งของที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งช่วงชำระหนี้โดยตรงต่อผู้ส่งของ กล่าวคือ ผู้ขนส่งช่วง  
ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบในฐานะผู้รับสินค้า แม้ผู้ส่งของจะเรียกให้ผู้ขนส่ง  
ช่วงส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ส่งของ ผู้ขนส่งช่วงย่อมไม่อาจส่งมอบได้ เพราะการส่งมอบให้แก่บุคคลที่  
มิใช่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งให้เป็นผู้รับสินค้า ย่อมถือว่าเป็นการชำระหนี้ที่ผิดตัวเจ้าหนี้ ผู้ขนส่งช่วง  
อาจต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้

ด้วยเหตุนี้แม้ว่าผู้ส่งของจะเป็นบุคคลภายนอกตามสัญญาขนส่งช่วงก็ตามแต่ผู้เขียน  
เห็นว่าสัญญาขนส่งช่วงมิใช่สัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกเพราะว่า

1. ผู้ส่งของไม่มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งช่วงส่งมอบสินค้าให้แก่ตน เพราะผู้ส่ง  
ของไม่อยู่ในฐานะผู้รับสินค้าตามสัญญาขนส่งช่วง การชำระหนี้ตามสัญญาขนส่งช่วงจึงเป็นการชำระ  
หนี้ให้แก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเท่านั้น มิใช่การชำระหนี้แก่ผู้ส่งของ ตามสัญญาขนส่งช่วง  
ไม่ก่อให้เกิดสิทธิหรือหน้าที่ใดระหว่างผู้ขนส่งช่วงและผู้ส่งของ แม้ผู้ส่งของจะแสดงเจตนาถือเอา  
ประโยชน์จากสัญญาขนส่งช่วง แต่ตามสัญญาขนส่งช่วงไม่เปิดช่องใด ๆ ที่จะทำให้ผู้ส่งของมีสิทธิ  
เรียกผู้ขนส่งช่วงให้ชำระหนี้โดยตรงได้

2. สัญญาขนส่งช่วงเป็นสัญญาที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบทำขึ้นเพื่อการปฏิบัติ  
ชำระหนี้ตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง  
ช่วงยังคงเป็นของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ กล่าวคือ เมื่อปรากฏความเสียหาย สูญหาย หรือ  
การส่งมอบชักช้าโดยผู้ขนส่งช่วง ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบยังต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้ส่งของ  
โดยไม่อาจกำหนดให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบโดยลำพังต่อผู้ส่งของ

ดังนั้นเมื่อพิจารณาตามความผูกพันของสัญญา ผู้ขนส่งช่วงจึงไม่ต้องรับผิดชอบโดยตรง  
ต่อผู้ส่งของ แต่ตามกฎหมายที่บังคับต่อสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ได้มีบทบัญญัติกำหนดให้  
ผู้ขนส่งช่วงต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ การพิจารณาในประเด็นนี้จึงแยกพิจารณาเป็น 2 กรณี คือ



#### 4.4.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงทางทะเล

ตามระบบการขนส่งหลายรูปแบบ ในกรณีที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็นผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบที่ไม่ดำเนินการเรือ (NVO-MTO) ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจำต้องใช้บริการขนส่งทางทะเลจากผู้ขนส่งทางทะเลเพื่อขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือปลายทางที่กำหนด ด้วยเหตุที่สัญญาขนส่งหลายรูปแบบที่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบทำกับผู้ส่งของมีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วย และผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีฐานะเป็นผู้ขนส่งตาม พรบ. เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ทำสัญญาขนส่งทางทะเลกับผู้ขนส่งช่วงทางทะเล ตามหลักเกณฑ์ของ พรบ. นี้ย่อมถือว่าผู้ขนส่งช่วงทางทะเลมีฐานะเป็นผู้ขนส่งอื่น\* เพราะตามนัยของผู้ขนส่งอื่นตามนิยามต้องเป็นผู้ขนส่งที่มีใช้ เป็นคู่สัญญาขนส่งทางทะเลกับผู้ส่งของ และผู้เขียนเห็นว่าเมื่อขอบเขตการบังคับของ พรบ. นี้มุ่งบังคับต่อการขนส่งทางทะเลไม่รวมถึงการขนส่งรูปแบบอื่น ดังนั้นนัยที่แท้จริงของ "ผู้ขนส่งอื่น" ย่อมหมายถึงผู้ขนส่งทางทะเลที่ทำสัญญาขนส่งช่วงทางทะเลกับผู้ขนส่ง (ที่ทำสัญญาขนส่งกับผู้ส่งของ) ผู้ขนส่งอื่นในที่นี้จึงไม่ควรหมายถึงผู้ขนส่งช่วงทางบกหรือทางอากาศ

ตามขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงทางทะเลต่อสินค้าตามสัญญาขนส่งช่วงทางทะเล ย่อมเริ่มนับแต่เวลาที่ได้รับสินค้าจากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และสิ้นสุดความรับผิดชอบเมื่อได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ทั้งนี้เพราะหากพิจารณาตามสัญญาขนส่งช่วงทางทะเล ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมมีฐานะเป็นเสมือนผู้ส่งของและผู้รับสินค้า การรับมอบสินค้าจากผู้ส่งของมาอยู่ในอารักขาของผู้ขนส่งย่อมเสมือนเป็นการเริ่มต้นความรับผิดชอบต่อสินค้า และการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าในสภาพที่เรียบร้อย ครบจำนวน และภายในเวลาที่กำหนดจึงเสมือนเป็นการสิ้นสุดความรับผิดชอบต่อสินค้า อย่างไรก็ตามเมื่อการขนส่งสินค้าของผู้ขนส่งช่วงทางทะเลมีการขนส่งทางทะเลด้วย ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงทางทะเลจึงต้องอยู่ภายใต้ พรบ. นับแต่ได้รับสินค้า ณ ท่าเรือต้นทางและสิ้นสุดความรับผิดชอบภายใต้ พรบ. นับแต่ส่งมอบสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง แต่หากว่าผู้ขนส่งช่วงทางทะเลได้รับสินค้ามาอยู่ในอารักขาของตน ณ สถานที่

\* มาตรา 3 พรบ. ได้นิยาม "ผู้ขนส่งอื่น" หมายความว่า "บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้น แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปที่ทอดกัก็ตาม..."

ที่มีใช้ทำเรือต้นทาง เช่น อาจรับสินค้าจากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ณ สถานที่ของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบอาจจะเป็นสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่า (Inland Container Depot) ช่วงเวลาที่สินค้าอยู่ในความอารักขาของผู้ขนส่งช่วงทางทะเลนับแต่สถานที่ของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบและได้ขนส่งมายังท่าเรือต้นทางจะไม่นำ พรบ. นี้มาบังคับต่อความรับผิดของผู้ขนส่งช่วงทางทะเล แต่จะต้องพิจารณาความรับผิดตาม พรบ. เรื่องรับขน แจกเช่นเดียวกับการตีความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบภายใต้ พรบ. เรื่องรับขนตามที่พิจารณามาแล้วข้างต้น

ตาม มาตรา 44 และ 45 พรบ. \* อันเป็นกฎเกณฑ์ที่กำหนดหลักความรับผิดของผู้ขนส่งช่วง หากเปรียบเทียบกับหลักเกณฑ์ของ มาตรา 618 พรบ. \*\* จะเห็นได้ว่ามีหลักเกณฑ์ที่ค่อนข้างแตกต่างกัน คือ ความรับผิดของผู้ขนส่งช่วงตามมาตรา 44 และ 45 พรบ. จะแคบกว่าความรับผิดของผู้ขนส่งช่วงตามมาตรา 618 พรบ. ตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 44 และ 45 พรบ. ซึ่งมีที่มาจากแฮมเบอร์ก รูลส์ \*\*\* ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดต่อผู้ส่งของเฉพาะช่วงการขนส่งในส่วนที่ตนรับผิดชอบขนส่งเท่านั้น โดยไม่ต้องรับผิดชอบต่อช่วงการขนส่งของผู้ขนส่งคนอื่นซึ่งตนไม่ได้ร่วมขนส่งด้วย แต่ตามมาตรา 618 พรบ. ผู้ขนส่งทุกคนต้องรับผิดตลอดการขนส่งนั้น แม้ว่าช่วงใดที่เกิดความเสียหายแก่สินค้าโดยที่ตนไม่ใช่เป็นผู้ขนส่งหรือมีส่วนร่วมในการขนส่งช่วงนั้น ตนก็ยังคงต้องรับผิด กฎเกณฑ์ของมาตรา 618 พรบ. ได้สร้าง ความรับผิดของผู้ขนส่งทุกคนมีตลอดเส้นทาง

\* มาตรา 44 พรบ. ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย

มาตรา 45 พรบ. เมื่อมีกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิด และผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นดังกล่าวเป็นลูกหนี้ร่วมกัน

\*\* มาตรา 618 พรบ. ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดร่วมกันในการสูญหาย บอบสลาย หรือส่งชกช้า

\*\*\* มาตรา 10 ความรับผิดของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งตัวจริง (ผู้ขนส่งตัวจริง (actual carrier) มีความหมายตรงกับผู้ขนส่งอื่น ตาม พรบ.)

"...ข้อ 2 บทบัญญัติในอนุสัญญาที่กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้นำไปใช้บังคับแก่ความรับผิดของผู้ขนส่งตัวจริงด้วย สำหรับการขนส่งที่ผู้ขนส่งตัวจริงได้กระทำ....

...ข้อ 4 ในกรณีที่ทั้งผู้ขนส่งและผู้ขนส่งตัวจริงต้องรับผิด ความรับผิดนั้นจะเป็นความรับผิดร่วมกันและแยกจากกันได้..."



แม้ตามหลักเกณฑ์ที่เคยพิจารณาแล้วของกฎหมายคอมมอน ลอว์ ที่ถือว่าความรับผิดของผู้ขนส่งเริ่มต้นเมื่อรับสินค้ามาอยู่ในความอารักขาและสิ้นสุดความรับผิดเมื่อส่งมอบสินค้าในสภาพดี เรียบร้อย ครบจำนวน และภายในเวลาที่กำหนด ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้าก่อนหรือหลังจากนั้นจึงไม่ควรอยู่ในความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีได้ครอบครองสินค้าอีก หลักเกณฑ์ของมาตรา 44 พรบ. ดูก่อนข้างจะเป็นแนวเดียวกับหลักข้างต้น และดูว่าให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ขนส่งทุกคนมากกว่าหลักเกณฑ์ของมาตรา 618 ปพพ.

ดังนั้นความรับผิดของผู้ขนส่งช่วงทางทะเลต่อผู้ส่งของภายใต้ พรบ. จึงต้องพิจารณาเช่นเดียวกับหลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ขนส่ง ในที่นี้ คือ ความรับผิดของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบภายใต้ พรบ. ตามที่พิจารณามาแล้วในหัวข้อ 4.3.2 เมื่อปรากฏว่าผู้ขนส่งช่วงทางทะเลต้องรับผิดตาม พรบ. ผู้ขนส่งช่วงและผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต้องรับผิดต่อผู้ส่งของร่วมกันในฐานะลูกหนี้ร่วมโดยเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของลูกหนี้ร่วม ปพพ. ตามที่พิจารณามาแล้วในหัวข้อ 4.1.1.1 และ 4.1.1.2 ตามลำดับ กล่าวโดยสรุปคือ ผู้ส่งของยอมเรียกร้องต่อผู้ขนส่งช่วงและผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบให้รับผิดร่วมกัน หรืออาจใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบหรือผู้ขนส่งช่วงคนใดให้รับผิดเต็มตามจำนวนก็ได้

#### 4.4.2 ความรับผิดของผู้ขนส่งช่วงทางอื่น

ผู้ขนส่งช่วงทางอื่น ในที่นี้หมายถึงผู้ขนส่งช่วงทางบกหรือผู้ขนส่งช่วงทางอากาศ ความรับผิดของผู้ขนส่งช่วงทางอื่นต่อสินค้าที่ขนส่ง คือ ความรับผิดตามสัญญาขนส่งช่วงที่ตนทำกับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบโดยความรับผิดของผู้ขนส่งช่วงควรเริ่มนับแต่ได้รับสินค้ามาอยู่ในอารักขาและสิ้นสุดความรับผิดเมื่อได้ส่งมอบสินค้าในสภาพเรียบร้อยและภายในเวลาที่กำหนดให้แก่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ และหากพิจารณาตามหลักความผูกพันตามสัญญา ผู้ขนส่งช่วงทางอื่นต้องรับผิดตามสัญญาขนส่งช่วง โดยตรงต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเท่านั้น ไม่ต้องรับผิดต่อบุคคลอื่นได้อีก

อย่างไรก็ตามกฎเกณฑ์ที่บังคับโดยตรงต่อความรับผิดของผู้ขนส่งช่วงทางอื่นยังไม่มี ศาลจึงนำหลักเกณฑ์ของ ปพพ. เรื่องรับขน มาใช้บังคับ ทำให้ผู้ขนส่งช่วงทางอื่นต้องรับผิดร่วมกับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของ และแม้ว่าผู้ขนส่งช่วงทางอื่นจะได้ส่งมอบสินค้าในสภาพที่เรียบร้อยและภายในเวลาที่กำหนดต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบอันถือว่าผู้ขนส่งช่วงทางอื่น ไม่ได้ปฏิบัติผิดหน้าที่ หรือไม่มี ความรับผิดตามสัญญาขนส่งช่วง แต่เมื่อปรากฏว่าเกิดความ



เสียหายแก่สินค้าในช่วงการขนส่งที่ตนไม่ใช่ผู้ขนส่งเองก็ตาม ตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 618 ปพพ. ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งช่วงทางอื่นต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วยทั้ง ๆ ที่ตนไม่ได้เป็นผู้ทำให้เกิดความเสียหายนั้น นอกจากนั้นตามที่ได้อภิปรายมาแล้วในหัวข้อ 4.3.3.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตาม ปพพ. เป็นความรับผิดเคร่งครัด คือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดทันทีเมื่อเกิดความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบชักช้า เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบชักช้า เกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือสภาพแห่งของนั้น หรือเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับสินค้า เมื่อเปรียบเทียบกับกฎเกณฑ์ของต่างประเทศที่มีกฎหมายเฉพาะที่บังคับต่อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางอากาศตามสัญญาขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ การบังคับใช้กฎเกณฑ์ที่ร่างขึ้นเพื่อใช้ต่อการขนส่งรูปแบบนั้นย่อมจะก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่กรณีมากกว่าการนำหลักเกณฑ์ที่ใช้บังคับต่อการขนส่งภายในประเทศดัง ปพพ. เรื่องรับขน มาบังคับต่อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศแล้วแต่กรณี การปรับหลักเกณฑ์เช่นนี้จึงเสมือนว่าเป็นการใช้กฎหมายที่ไม่ต้องตามเจตนารมณ์แม้ว่าจะมีการนำมาตรา 4 มาปรับใช้โดยถือว่า ปพพ. เรื่องรับขน เป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง (Analogy) ผู้เขียนเห็นว่าไม่สามารถนำหลัก Analogy มาใช้ได้ทั้งนี้เพราะ ปพพ. เรื่องรับขนซึ่งมีข้อเท็จจริงอันเป็นองค์ประกอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมายเป็นการขนส่งภายในย่อมไม่อาจเทียบกับข้อเท็จจริงที่เป็นการขนส่งระหว่างประเทศทางอากาศได้ นอกจากนี้ยังเห็นว่าตามหลัก Analogy ถือว่าจะไม่นำมาใช้กับกฎหมายบทย่อยกเว้นด้วย มาตรา 618 ปพพ. เป็นบทกฎหมายที่ยกเว้นหลักความผูกพันตามสัญญา คือ ให้นบุคคลภายนอกต้องรับผิดชอบต่อคู่สัญญา ดังนั้นจึงไม่อาจนำมาตรา 618 ปพพ. มาปรับใช้กับการขนส่งช่วงทางอื่นในระบบการขนส่งหลายรูปแบบเพื่อพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศไม่ว่ารูปแบบใดก็ตามได้

แนวทางในการแก้ไขปัญหारेื่อนี้ อาจกระทำได้โดยยึดถือหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาของคู่สัญญา โดยถือว่าข้อตกลงของคู่สัญญาย่อมเป็นเสมือนกฎเกณฑ์ระหว่างคู่สัญญานั้นหากว่าข้อตกลงดังกล่าวไม่ขัดต่อกฎหมายว่าด้วยความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ความรับผิดชอบของคู่สัญญาจึงย่อมเป็นไปตามข้อตกลงนั้น เมื่อผู้ขนส่งช่วงทางอื่นเป็นคู่สัญญากับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบตามสัญญาขนส่งช่วง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงจึงย่อมเป็นไปตามสัญญาขนส่งช่วง และเมื่อผู้ส่งของเป็นบุคคลภายนอกสัญญาขนส่งช่วง ผู้ส่งของจึงย่อมไม่อาจฟ้องให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดโดยตรงได้ เพราะสัญญาขนส่งหลายรูปแบบมิใช่สัญญาตั้งผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเป็นตัวแทนของผู้ส่งของและสัญญาขนส่งช่วงมิใช่สัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกที่ผู้ส่งของจะแสดงเจตนาเข้าถือประโยชน์ตามสัญญาขนส่งช่วงและฟ้องให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดโดยตรงต่อตน



ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าผู้ส่งของสามารถเรียกร้องต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบเท่าที่รับผิดตามสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ชดใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ส่งของแล้ว ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งช่วงที่เป็นผู้ทำให้เกิดความเสียหายรับผิดชอบโดยตรงต่อตนตามสัญญาขนส่งช่วงได้ต่อไป

#### 4.5 ความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน

การพิจารณาความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน คือ การพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ ตามระบบการขนส่งหลายรูปแบบอาจจำแนกสัญญาที่เกี่ยวข้องเป็น 2 สัญญา คือ สัญญาขนส่งหลายรูปแบบเป็นสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ส่งของ และสัญญาขนส่งช่วงเป็นสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ขนส่งช่วงทางทะเลหรือผู้ขนส่งช่วงทางอื่น ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ทำสัญญาขนส่งช่วงเพื่อให้มีการขนส่งสินค้าเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ตามสัญญาขนส่งช่วง ผู้ขนส่งช่วงจึงต้องรับผิดชอบต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบซึ่งมีฐานะเป็นผู้ส่งของ

ดังนั้นกฎเกณฑ์ที่จะนำมาพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงตามสัญญาขนส่งช่วง จึงต้องพิจารณาตามกฎเกณฑ์ที่บังคับต่อการขนส่งรูปแบบนั้น หากเป็นการขนส่งทางทะเลขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมอยู่ภายใต้บังคับของ พรบ. ตามหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับที่ได้พิจารณามาแล้วในความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของภายใต้ พรบ. แต่หากไม่ใช่ช่วงการขนส่งทางทะเลที่อยู่นอกเหนือขอบเขตการบังคับตาม พรบ. แล้ว ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบตามสัญญาขนส่งช่วงอาจพิจารณาตามหลักเกณฑ์ของ ปพพ. เรื่องรับขน ตามที่ได้พิจารณามาแล้วในความรับผิดชอบของผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบต่อผู้ส่งของภายใต้ ปพพ. เรื่องรับขน

นอกจากนี้บางกรณีก็กฎหมายได้กำหนดให้ผู้ขนส่งช่วงต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้ส่งของ เป็นความรับผิดชอบร่วมกันกับผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบ \* ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ขนส่งช่วง นอกจากเป็นความสัมพันธ์ตามสัญญาขนส่งช่วงแล้ว ยังมีความสัมพันธ์

\* มาตรา 618 ปพพ. และ มาตรา 45 พรบ.

ที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย คือ ความสัมพันธ์ในฐานะลูกหนี้ร่วม ดังนั้นจึงต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ตามมาตรา 296 ปพพ. ตามที่ได้วิเคราะห์มาแล้วในหัวข้อ 4.1.1.2 กล่าวคือ ลูกหนี้ร่วมรับผิดชอบระหว่างกันเป็นสัดส่วนเท่า ๆ กัน เว้นแต่จะกำหนดสัดส่วนความรับผิดชอบเป็นประการอื่น ดังนั้นความรับผิดชอบโดยผลของกฎหมายจึงทำให้ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบกับผู้ขนส่งช่วงต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของในฐานะลูกหนี้ร่วม หากผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่งของ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมฟ้องไล่เบี้ยต่อผู้ขนส่งช่วงอื่นได้ตามสัดส่วนแห่งความรับผิดชอบของแต่ละคน

โดยสรุปแล้วความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจึงจำแนกเป็น 2 กรณี คือ

### 1. ความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งช่วง

เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ใช้สิทธิฟ้อง เรียกให้ผู้ขนส่งช่วงที่เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายตามสัญญาขนส่งช่วง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งช่วงจึงต้องพิจารณาตามสัญญาขนส่งช่วงและกฎเกณฑ์ที่บังคับต่อสัญญาขนส่งช่วงนั้น

### 2. ความรับผิดชอบโดยผลของกฎหมาย

เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบและผู้ขนส่งช่วงต้องรับผิดชอบร่วมกันต่อผู้ส่งของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบและผู้ขนส่งช่วงจึงเป็นความสัมพันธ์ระหว่างลูกหนี้ร่วม ตามหลักเกณฑ์ของมาตรา 296 ปพพ. ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบและผู้ขนส่งช่วงจึงมีสัดส่วนความรับผิดชอบโดยเท่าเทียมกัน ในกรณีเช่นนี้เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบฟ้องไล่เบี้ยต่อผู้ขนส่งช่วง ๆ ย่อมรับผิดชอบต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบตามสัดส่วนความรับผิดชอบของตน แต่ระหว่างผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบและผู้ส่งของหากว่ามีข้อตกลงจำกัดความรับผิดชอบถือว่าเป็นกรณีที่มีการกำหนดสัดส่วนความรับผิดชอบเป็นประการอื่น จึงทำให้ผู้ขนส่งช่วงรับผิดชอบต่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบในสัดส่วนที่แตกต่างจากหลักเกณฑ์ของมาตรา 296 ปพพ. ได้

ด้วยเหตุนี้เมื่อผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ส่งของแล้ว ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบย่อมเรียกร้องให้ผู้ขนส่งช่วงอื่นรับผิดชอบต่อตนได้ ตามสัญญาขนส่งช่วงหรือตามหลักเกณฑ์มาตรา 296 ปพพ. แล้วแต่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะพิจารณาว่าการใช้สิทธิในทางใดจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนมากที่สุด