

บทที่ 3

ปัญหาว่าด้วยเรื่องความรับผิดในการขนส่งสินค้าอันตรายตามกฎหมายไทย

ตามที่ได้ศึกษาไว้ในบทที่ 2 นั้น แล้วนั้น พบว่าประเทศไทยได้มีกฎระเบียบที่ควบคุมดูแลการประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางท่อแล้ว แต่กฎหมายดังกล่าวเป็นเพียงมาตรการที่ใช้บังคับแก่ฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายเท่านั้น แต่ในกรณีที่มีการขนส่งสินค้าอันตรายนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม กฎหมายที่จะต้องนำมาพิจารณาจะต้องเป็นกฎหมายที่ว่าด้วยเรื่องความรับผิด (Liability) ซึ่งขอบเขตของการศึกษาวิทยานิพนธ์นี้ จะศึกษาเฉพาะกฎหมายที่ว่าด้วยเรื่องความรับผิดทางแพ่งอันเนื่องมาจากสินค้าอันตรายที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่งจากการศึกษาพบว่า หลักในเรื่องความรับผิดตามกฎหมายไทยที่ว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ด้วยกัน กล่าวคือ เป็นความรับผิดตามกฎหมายลักษณะสัญญาและความรับผิดตามกฎหมายลักษณะละเมิด

เหตุที่ต้องแบ่งความรับผิดทางแพ่งออกเป็นความรับผิดตามกฎหมายลักษณะสัญญาและความรับผิดตามกฎหมายลักษณะละเมิดนั้น เนื่องจากฐานในการเรียกร้องของผู้เสียหายต้องรับผิดตามมูลสัญญาและมูลสัญญา มีข้อแตกต่างกันอยู่หลายประการ อาทิเช่น¹

ก) ความรับผิดตามกฎหมายแพ่งลักษณะสัญญาเกิดจากการกระทำหรือการงดเว้นกระทำการอันชอบโดยกฎหมายระหว่างบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปซึ่งถือว่าเป็นคู่สัญญาด้วยกัน การดังกล่าวก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ที่มีต่อกันในอันที่จะต้องชำระหนี้ให้แก่อีกฝ่ายหรือให้แก่กันและกัน ส่วนความรับผิดตามกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิดนั้น เป็นเรื่องที่กฎหมายบัญญัติว่าการกระทำทั้งหลายนั้นเป็นความผิดและผู้กระทำละเมิดต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย

ข) สัญญาเป็นเรื่องของการที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายมีสิทธิและหน้าที่ต่อกัน หากฝ่ายใดผิดสัญญาที่ได้ทำกันไว้ ก็จะทำให้เกิดสิทธิของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่จะใช้สิทธิเรียกร้องให้ปฏิบัติตามสัญญา พร้อมกันนั้นอาจจะเรียกร้องค่าเสียหายได้อีกทางหนึ่งด้วย จะเห็นได้ว่า ผู้ที่จะมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้กระทำการผิดข้อตกลงได้แก่คู่สัญญาด้วยกันเอง เว้นเสียแต่ว่าจะ

¹ เห่ง เห่งนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพฯ : จีระวิชาการพิมพ์, 2550), หน้า 4-5.

เป็นเรื่องของสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกซึ่งกำหนดให้บุคคลภายนอกสัญญาอาจเข้ารับประโยชน์ตามสัญญานั้นได้²

ค) ในเรื่องของค่าเสียหายนั้น สัญญาบางประเภทโดยเฉพาะอย่างยิ่งสัญญารับขนส่งของไม่ว่าจะเป็นการรับขนส่งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ จะมีข้อจำกัดในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ แต่หากเป็นเรื่องของค่าเสียหายในมูลละเมิดนั้น ผู้ที่กระทำละเมิดจะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายโดยที่ไม่มีกรจำกัดความรับผิด โดยที่กฎหมายได้กำหนดให้ศาลเป็นผู้ที่กำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย ทั้งนี้ ต้องพิจารณาจากพฤติการณ์และความร้ายแรงของละเมิดเป็นสำคัญ³

สำหรับปัญหาความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าอันตรายในประเทศนั้น สามารถพิจารณาได้เป็น 3 ส่วนด้วยกัน กล่าวคือ

3.1 ปัญหาความรับผิดตามกฎหมายลักษณะสัญญาในการขนส่งสินค้าอันตราย

การเข้าทำสัญญาในเรื่องใดเรื่องหนึ่งเกิดจากการตกลงระหว่างบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปที่จะเข้ามาผูกนิติสัมพันธ์ในอันที่จะก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ที่มีต่อกัน หากเป็นข้อตกลงใดๆ ก็ตามที่ไม่ขัดต่อกฎหมายหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้ว บุคคลต่างๆ ก็สามารถที่จะทำสัญญาใดๆ ก็ได้ เพราะในเรื่องทางแพ่ง กฎหมายได้คำนึงถึงหลักในเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) และหลักความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนา (Autonomy of Will) ของคู่สัญญาเป็นสำคัญ

ความรับผิดทางสัญญา หมายถึง ความรับผิดระหว่างคู่สัญญาที่มีสิทธิและหน้าที่ต่อกัน เมื่อฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งกระทำผิดหน้าที่หรือข้อตกลงระหว่างกันนั้น ก็เกิดความรับผิดต่ออีกฝ่ายหนึ่ง ดังนั้น ความรับผิดทางสัญญา ผู้ที่จะต้องรับผิดได้แก่คู่สัญญาที่มีภาระหน้าที่ความรับผิดต่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ส่วนบุคคลภายนอกที่ไม่ใช่คู่สัญญาจะไม่มีสิทธิและหน้าที่หรือ

² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 374 บัญญัติว่า "ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำสัญญาตกลงว่าจะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอกไว้ ท่านว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิที่จะเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้โดยตรงได้"

ในกรณีดังกล่าวในวรรคต้นนั้น สิทธิของบุคคลภายนอกย่อมเกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่แสดงเจตนาแก่ลูกหนี้ว่าจะถือเอาประโยชน์จากสัญญานั้น"

³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 438 ที่บัญญัติว่า "ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด..."

ความรับผิดชอบใดๆ ต่อคู่สัญญาได้เลย เว้นเสียแต่ว่าจะเป็นเรื่องของสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก

สำหรับกฎหมายไทยที่ว่าด้วยความรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าอันตรายตามกฎหมายลักษณะสัญญานั้นสามารถแบ่งออกเป็นสองประเภทใหญ่ๆ ด้วยกัน กล่าวคือ ก) กฎหมายลักษณะรับขนของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และ ข) กฎหมายลักษณะรับขนของตามกฎหมายเฉพาะ ซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 การที่กฎหมายรับขนของไทยแบ่งออกเป็นสองประเภทนั้น ก็เนื่องมาจากการนำกฎหมายไปปรับใช้สำหรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศจะไม่เหมือนกัน การขนส่งรูปแบบใดจะใช้กฎหมายฉบับใดนั้นสามารถพิจารณาได้จากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ถือว่าเป็นกฎหมายทั่วไปที่ใช้บังคับกับสัญญารับขนของที่ไม่ได้มีกฎหมายเฉพาะบัญญัติไว้เป็นกรณีอื่น ดังนั้น หากเป็นการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศก็จะนำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งถือว่าเป็นกฎหมายเฉพาะมาปรับใช้ และในกรณีเดียวกันหากเป็นการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ก็จะนำพระราชบัญญัติการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาปรับใช้ ส่วนการขนส่งสินค้าประเภทอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก การขนส่งทางอากาศ แม้จะเป็นการขนส่งที่มีลักษณะระหว่างประเทศ เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งดังกล่าวจึงต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนมาใช้บังคับ ซึ่งหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบของคู่สัญญารับขนของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และกฎหมายเฉพาะนั้นอาจจะมีรายละเอียดที่แตกต่างกันออกไป

ในการศึกษาปัญหาความรับผิดชอบในการขนส่งสินค้าอันตรายตามกฎหมายลักษณะสัญญาในบทนี้จะขอแบ่งออกเป็น 2 ประเภท กล่าวคือ

3.1.1 ความรับผิดชอบของคู่สัญญารับขนสินค้าอันตรายตามกฎหมายทั่วไป

ความรับผิดชอบของคู่สัญญารับขนสินค้าอันตรายนั้นไม่ว่าจะเป็นความรับผิดทางบก ทางอากาศ หรือทางน้ำ โดยหลักแล้วจะเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยเรื่องการรับขน เว้นแต่จะมีบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือในกฎหมายอื่นระบุให้ใช้กฎหมายอื่นนั้นแทนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ทั้งนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 ที่บัญญัติว่า

“การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่ง
กรุงสยาม และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่ของกรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตาม
กฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้นๆ

รับขนของทางทะเล ท่านให้ใช้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่า
ด้วยการนั้น”

จะเห็นได้ว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีเจตนารมณ์ที่จะไม่ให้
บังคับแก่การขนส่งซึ่งดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบัน การขนไปรษณีย์ภัณฑ์
และการรับขนของทางทะเล นอกจากนั้น ในปัจจุบัน พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลาย
รูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้บัญญัติขึ้นเพื่อใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศเป็น
การเฉพาะ ดังนั้น นิติสัมพันธ์ตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศจึงไม่อยู่
ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยเรื่องการรับขน เช่นกัน

กล่าวได้โดยสรุปว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ
8 ว่าด้วยเรื่องการรับขน จะนำมาบังคับใช้กับการขนส่งทางถนน ทางน้ำภายในประเทศ และการ
ขนส่งทางอากาศ เท่านั้น

สำหรับคู่สัญญาในสัญญารับขนสินค้าอันตรายนั้น จะมีอยู่ด้วยกันสอง
ฝ่าย โดยฝ่ายแรกคือ ผู้ขนส่ง สำหรับความหมายของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์คือผู้ที่รับขนของเพื่อบำเหน็จทางการค้าเป็นปกติของเขา คำว่า “บำเหน็จทางการค้า”
หมายถึง ค่าระวางพาหนะที่ให้เป็นการตอบแทนการรับขนของดังนั้น หากไม่ใช่การรับขนแบบ
ประจำ แต่ทำเป็นชั่วคราวชั่วคราว ไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์⁴
การที่จะต้องวิเคราะห์ว่าบุคคลที่ทำกรการขนส่งเป็นผู้ขนส่งหรือไม่นั้น ก็เนื่องจากว่า หากไม่ใช่
ผู้ขนส่งตามความหมายที่ว่ามีแล้ว ก็จะไม่ใช่การรับขนและจะไม่นำบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องสิทธิและ
หน้าที่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขนมาใช้บังคับ
แต่อย่างไรก็ตาม บุคคลที่ไม่ใช่ผู้ขนส่งอาจจะต้องรับผิดชอบในบทบัญญัติของกฎหมายในลักษณะอื่น
ได้ เช่น กฎหมายลักษณะตัวการตัวแทน เป็นต้น

⁴ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์สิน
เจ้าสำนักโรงแรม, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2542), หน้า 185.

ส่วนคู่สัญญาฝ่ายที่สองในสัญญารับขนของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้แก่ ผู้ส่ง ซึ่งก็คือบุคคลที่ได้ตกลงกับผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งโดยที่ตนมีหน้าที่ในการจ่ายค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง จะเห็นได้ว่าสัญญารับขนของนั้นก็ถือว่าเป็นสัญญาต่างตอบแทนอย่างหนึ่ง ฉะนั้น หากผู้ขนส่งไม่ทำการขนส่งให้แก่ผู้ส่ง ผู้ส่งก็มีสิทธิที่จะไม่ชำระค่าระวางสินค้าได้ในทางกลับกัน หากผู้ส่งไม่ยอมชำระค่าระวางสินค้า ผู้ขนส่งก็มีสิทธิที่จะไม่ทำการขนส่ง และหากเขาขนส่งไปถึงที่หมายปลายทางแล้ว ผู้ขนส่งก็มีสิทธิยึดหน่วงสินค้าดังกล่าวจนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางสินค้าได้

สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า
อันตราย มีดังนี้

3.1.1.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

หน้าที่ของผู้ขนส่งคือการที่ตกลงรับขนสินค้าไปส่ง ณ สถานที่ใดสถานที่หนึ่งตามที่ได้ตกลงกันไว้ ซึ่งในการรับขนของนั้น ผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร (reasonable care) ในการรับขนสินค้าที่ตนได้ทำสัญญาขนส่งให้ แม้กฎหมายรับขนจะไม่ได้กล่าวถึงหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการรับขนสินค้านี้ก็ตาม แต่การที่ผู้ขนส่งได้รับมอบสินค้ามาอยู่ในอารักขาของตน ผู้ขนส่งก็ต้องใช้ความระมัดระวังในการสงวนรักษาสินค้านั้นเสมือนวิญญูชนพึงรักษาทรัพย์ ดังนั้น หากในระหว่างการขนส่ง สินค้าที่รับขนมานั้นเกิดเสียหายหรือสูญหายทั้งหมดหรือบางส่วน ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ในกรณี que ผู้รับตราส่งนำใบตราส่งมาเวนคืนเพื่อขอรับสินค้า แล้วแต่กรณี เมื่อเกิดความเสียหายหรือสูญหาย กฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ โดยที่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ต้องพิสูจน์ถึงความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หากผู้ขนส่งอ้างว่าตนไม่ได้เป็นผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายหรือการสูญหายของสินค้านั้น เกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือจากการกระทำของผู้ที่ได้รับ ความเสียหายจากการนั้น⁵ หากผู้ขนส่งพิสูจน์ไม่ได้ถึงข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามที่กล่าวมานั้น ผู้ขนส่งก็ยังคงจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายของสินค้า หลักความรับผิดชอบในลักษณะนี้ คือ หลักความรับผิดชอบโดย

⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 616 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชกช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชกช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง"

เคร่งครัด (strict liability) ที่กำหนดให้ผู้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งต้องรับผิดชอบแม้เขาจะไม่ได้มีเจตนาหรือไม่รู้ถึงการนั้น

มีข้อสังเกตว่า ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะไม่มีบทบัญญัติในเรื่องของการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้อย่างกฎหมายรับขนระหว่างประเทศ ดังนี้แล้ว ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการนี้ สามารถเรียกร้องให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าเสียหายตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งการนั้นได้เต็มจำนวน โดยที่ผู้ขนส่งไม่อาจจะจำกัดความรับผิดชอบได้⁶ แต่อย่างไรก็ตาม กรณีเช่นนี้ผู้ขนส่งและผู้ส่งในฐานะที่เป็นคู่สัญญาสามารถที่จะตกลงยกเว้นความรับผิดชอบหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ได้⁷ ซึ่งต้องเป็นการตกลงทั้งสองฝ่าย และจะต้องเป็นการตกลงยกเว้นความรับผิดชอบหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดแจ้ง มิฉะนั้น ข้อตกลงดังกล่าวจะไม่มีผลบังคับเพราะตกเป็นโมฆะ ส่วนข้อตกลงอื่นๆ ยังมีผลใช้บังคับได้อยู่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 173⁸ แต่อย่างไรก็ตาม ข้อสัญญายกเว้นความรับผิดชอบหรือจำกัดความรับผิดชอบนั้นจะต้องไม่ถึงกับขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนด้วย กล่าวคือ หากตกลงกันไม่ให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายจากการจงใจหรือความประมาทเลินเล่อร้ายแรงของผู้ขนส่งเองนั้น ข้อตกลงดังกล่าวอาจตกเป็นโมฆะได้⁹ ในประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า ณ ปัจจุบัน เมื่อพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ได้ประกาศและมีผลใช้บังคับแล้ว หากคู่สัญญาไปทำข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบที่อาจจะเป็นภาระหนักแก่อีกฝ่ายหนึ่ง ข้อตกลงในดังกล่าวอาจเข้าลักษณะข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม อันอาจจะตกเป็นโมฆะหรือใช้บังคับได้เท่าที่เป็นธรรมเท่านั้นได้¹⁰

⁶ โปรดดูคำพิพากษาฎีกาที่ 994/2517

⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 บัญญัติว่า "ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้น"

⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 173 บัญญัติว่า "ถ้าส่วนหนึ่งส่วนใดของนิติกรรมเป็นโมฆะ นิติกรรมนั้นย่อมตกเป็นโมฆะทั้งสิ้น เว้นแต่จะพึงสันนิษฐานได้โดยพฤติการณ์แห่งกรณีว่า คู่กรณีเจตนาจะให้ส่วนที่ไม่เป็นโมฆะนั้นแยกออกจากส่วนที่เป็นโมฆะได้"

⁹ กมล สนธิเกษตริน, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงานจ้างทำของ และรับขน, (กรุงเทพฯ ; สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2537), หน้า 70.

¹⁰ โปรดดูพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 8

3.1.1.2 ความรับผิดชอบของผู้ส่ง

สำหรับหน้าที่ของผู้ส่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตรายนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 619 ได้บัญญัติไว้ว่า “ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินไซ้ ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้น ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในการเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น” ตามกฎหมายนี้ ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ส่งในการที่จะต้องแจ้งให้ทราบถึงสภาพของสินค้าอันตรายให้แก่ผู้ขนส่งทราบล่วงหน้าก่อนเข้าทำสัญญาด้วยเพื่อที่จะได้ให้ผู้ขนส่งตกลงใจว่าจะรับขนส่งสินค้าอันตรายนั้นๆ หรือไม่ เพราะหากผู้ขนส่งตกลงที่จะรับขนส่งสินค้าอันตราย เขาก็จะต้องมีการเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดเก็บสินค้าอันตรายบนยานพาหนะอย่างเหมาะสมกับสินค้าอันตรายแต่ละประเภทเพื่อไม่ให้สินค้าอันตรายทำความเสียหายให้แก่สินค้าของผู้ส่งรายอื่นๆ

จากข้อกำหนดดังกล่าว จะเห็นได้ว่า บทบัญญัติของกฎหมายไม่ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า “ของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน” ไว้ ซึ่งในกรณีนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าน่าจะมี ความหมายในลักษณะอย่างเดียวกับความหมายของคำว่า “ทรัพย์สินอันตราย” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 คือ ทรัพย์สินเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดย ความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้น การที่จะต้องมีการจำกัดความของคำว่ ก็เนื่องมาจาก หากสินค้านั้นไม่ใช่สินค้าอันตรายแล้ว ผู้ส่งก็ไม่มีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ เมื่อไม่แจ้งก็ไม่ถือว่าเป็นการปฏิบัติผิดหน้าที่แต่อย่างใด หากเกิดสินค้านั้นทำความเสียหาย ให้แก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ผู้ขนส่งยังคงจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายของสินค้านั้น เว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์เข้าช้อยกเว้นตามที่กฎหมายกำหนดให้ไว้

ในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการละเลยไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ ของ ผู้ส่งในการที่จะต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบว่าสินค้านั้นเป็นอันตรายซึ่งตัวสินค้าอันตรายอาจจะ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ยานพาหนะของผู้ขนส่ง หรือบุคลากรที่ปฏิบัติงานบนยานพาหนะ หรือ อาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าอื่นๆ การที่จะต้องแบ่งแยกผลกระทบที่เกิดจากตัวสินค้า อันตรายออกเป็น 3 ส่วน ก็เนื่องมาจากว่า หากสินค้าอันตรายทำความเสียหายให้แก่ยานพาหนะ ชีวิตหรือทรัพย์สินของผู้ขนส่ง ลูกจ้างที่ปฏิบัติงานบนยานพาหนะ ถือว่าเป็นเรื่องระหว่างคู่สัญญา รับขนที่ผู้ขนส่งจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ขนส่งเนื่องจากการไม่

ปฏิบัติตามหน้าที่ แต่หากเป็นเรื่องที่สินค้าอันตรายก่อให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าของผู้ส่งรายอื่นๆ ที่เขาไม่ได้มีนิติสัมพันธ์อะไรกับผู้ส่ง โดยปกติแล้ว หากมีความเสียหายเกิดขึ้นกับตัวสินค้า ผู้ขนส่งจะเป็นผู้ที่จะต้องรับผิดชอบ ในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ส่งรายหนึ่งเกิดจากความผิดของผู้ส่งรายอื่น ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งนั้นและนำค่าเสียหายดังกล่าวไปรวมกับค่าเสียหายอื่นแล้วเรียกร้องเอาจากผู้ส่งรายอื่นนั้น

3.1.1.3 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง

เมื่อเกิดความเสียหายหรือสูญหายแก่สินค้าในระหว่างการครอบครองของผู้ขนส่งนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเพื่อการนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย เกิดจากสภาพแห่งของนั้น หรือเกิดจากความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ในกรณีเช่นนี้ ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการนี้ ได้แก่ ผู้ส่ง หรือ ผู้รับตราส่ง (แล้วแต่กรณี) จะต้องใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบภายใน 1 ปี นับแต่วันส่งมอบหรือวันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต ในประเด็นที่ว่า “*เว้นแต่มีการทุจริต*” อายุความจะเป็นเท่าไรนั้น ท่านอาจารย์ไมทซิด เอกจริยกร และท่านอาจารย์กมล สนธิเกษตริน ได้ให้ความเห็นว่าหากเป็นกรณีความเสียหายหรือสูญหายเกิดจากการทุจริตของผู้ขนส่งแล้ว อายุความที่จะใช้บังคับต้องเป็นไปตามอายุความทั่วไปที่มีกำหนด 10 ปีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/30¹¹

สำหรับอายุความตามมาตรา แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ 624 นี้ จะเป็นอายุความที่ใช้ในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากการที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเท่านั้น หากเป็นเรื่องที่ผู้ขนส่งจะใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในกรณีที่ไม่ว่าให้ทราบถึงสภาพของสินค้าอันตราย ถือว่าเป็นกรณีที่ไม่มีกฎหมายกำหนดเรื่องอายุความไว้เป็นพิเศษ ในกรณีเช่นนี้ จะต้องใช้อายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/30¹²

¹¹ กมล สนธิเกษตริน, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน, หน้า 74. และ ไมทซิด เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืมฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 247.

¹² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 บัญญัติว่า “อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้มีกำหนดสิบปี”

3.1.2 ความรับผิดของคู่สัญญาในการขนส่งสินค้าอันตรายตามกฎหมายเฉพาะ

สำหรับกฎหมายเฉพาะที่ว่าด้วยเรื่องความรับผิดในการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น จะขอแยกพิจารณาออกเป็น 3 ส่วนด้วยกัน กล่าวคือ

3.1.2.1 ความรับผิดของคู่สัญญารับขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ

กฎหมายที่ว่าด้วยเรื่องความรับผิดในการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทย ได้แก่ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ซึ่งเป็นกฎหมายที่ได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญารับขนส่งไว้เป็นกรณีพิเศษ ต่างจากที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยเรื่องการรับขนส่ง แต่อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาจากตัวบทที่ได้กำหนดให้นำกฎหมายส่วนแพ่งว่าด้วยการบรรทุกส่งมาใช้บังคับในกรณีที่บทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้กล่าวไว้¹³ จึงมีปัญหาในการตีความว่า "กฎหมายส่วนแพ่งว่าด้วยการบรรทุกส่ง" นี้จะหมายถึงกฎหมายฉบับใด จะหมายถึงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้หรือไม่ และมีข้อน่าสังเกตว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนที่ว่าด้วยเรื่องของการรับขนส่ง ได้จัดทำขึ้นประมาณพ.ศ. 2472 ซึ่งเป็นเวลาหลังจากการที่พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ได้บังคับใช้ แล้วกฎหมายแพ่งว่าด้วยการบรรทุกส่งจะมีความหมายถึงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนส่งได้อย่างไร ในกรณีเช่นนี้น่าจะเป็นเรื่องของการคาดคะเนของผู้ที่ร่างพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 ที่จะทราบว่า จะมีการจัดทำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ออกมาใช้บังคับ¹⁴ ประกอบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แม้จะออกมาภายหลัง แต่ก็ถือว่าเป็นกฎหมายทั่วไปที่ใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์ทางแพ่งในทุกๆ กรณีที่ไม่ได้มีกฎหมายเฉพาะบัญญัติไว้เป็นกรณีพิเศษ ดังนั้น ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการกฎหมายส่วนแพ่งว่าด้วยการบรรทุกส่งตามความในพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทาง

¹³ ตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 มาตรา 50 บัญญัติว่า "ข้อที่กรมรถไฟแผ่นดินจะต้องรับผิดชอบในการที่ผู้โดยสารต้องบาดเจ็บก็ดี หรือ ว่าครุภาระ ห่อวัตถุ หรือ สินค้า ซึ่งรับบรรทุกนั้นแตกหัก สูญหายก็ดี หรือ ว่าการบรรทุกส่งนั้นชำไปก็ดี ท่านให้บังคับตามพระราชกำหนดกฎหมายส่วนแพ่งว่าด้วยการบรรทุกส่ง เว้นได้แต่จะต้องบทมาตราดังกล่าวต่อไปในพระราชบัญญัตินี้ จึงให้ใช้บทมาตรานั้นๆ บังคับ"

¹⁴ พรรณทิพา คูวิวัฒน์วงษ์, "ปัญหากฎหมายความรับผิดของผู้ขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศ : ศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์อนุสัญญาการขนส่งของทางรถไฟระหว่างประเทศและกฎหมายไทย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), หน้า 100.

หลวง พ.ศ. 2464 น่าจะหมายถึง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยการรับขนนั้นเอง

คู่สัญญาในการรับขนทางรถไฟสำหรับสินค้าอันตรายที่ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นสินค้าประเภทน้ำมัน ปิโตรเลียม และสารเคมีที่มีอยู่ด้วยกันสองฝ่าย ได้แก่ ก) ผู้ขนส่ง ซึ่งในที่นี้ก็คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย และ ข) ผู้ส่งที่ได้ตกลงกับฝ่ายแรกเพื่อดำเนินการรับขนให้แก่ตนเอง

สำหรับสิทธิและหน้าที่ระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งที่มีหลักเกณฑ์แตกต่างจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นั้นมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

3.1.2.1.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 นั้น ได้วางหลักในเรื่องของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายของสินค้า เว้นแต่พนักงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับสินค้านั้นแล้วลงบัญชีประกันและได้ออกใบรับให้แก่ผู้ส่ง¹⁵ และในกรณีที่จะรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายสำหรับสินค้าที่เสียหายหรือสูญหายซึ่งได้ตกลงบัญชีประกันนั้น ผู้ขนส่งก็สามารถที่จะพิสูจน์ให้เห็นว่าความเสียหายหรือสูญหายดังกล่าวเกิดจากเหตุสุดวิสัย เกิดจากสภาพของสินค้านั้น* หรือ เกิดจากการความบกพร่องของผู้ที่มีหน้าที่ในการมัดหรือห่อสินค้านั้น¹⁶ บทบัญญัตินี้มีความคล้ายคลึงกับหลักความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ตามที่ได้ศึกษาตามแล้วข้างต้น โดยได้กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งมีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ให้เข้าช้อยกเว้นความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนด หากผู้ขนส่งพิสูจน์ไม่ได้ ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดแม้ความเสียหายหรือความสูญหายนั้นจะไม่ได้เกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งก็ตาม สำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น

¹⁵ ตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 มาตรา 51

* ในกรณีเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในข้อที่ว่า "ความเสียหายเกิดจากสภาพของสินค้า" นั้น จะต้องเป็นกรณีที่สินค้านั้นเกิดความเสียหายโดยเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติของสินค้านั้น เช่น การระเหยของแอลกอฮอล์ เป็นต้น แต่ข้อสำคัญต้องเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้มีส่วนทำให้เกิดความเสียหายนั่นเอง กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องจัดเก็บแอลกอฮอล์ในบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสม หากผู้ขนส่งดำเนินการเช่นว่านี้ แล้วแอลกอฮอล์ยังระเหยอีก ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหาย

¹⁶ ตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 มาตรา 53

ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะไม่รับขนส่งสินค้าอันตรายได้ หากผู้ส่งไม่ได้แจ้งหรือปิดเครื่องหมายให้ผู้ขนส่ง ทราบว่าสินค้าเหล่านั้นเป็นสินค้าที่เป็นอันตราย¹⁷

ในกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือสูญหายของ สินค้า ตามพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 มาตรา 55 ได้กำหนดให้ ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดไว้ไม่เกิน "ห่อละ 100 บาท" เว้นแต่ ผู้ส่งจะได้แจ้งจำนวนราคา ของสินค้าและได้เสียค่าประกันพิเศษเพิ่มขึ้น ในกรณีเช่นนี้ ความรับผิดของผู้ขนส่งจะเป็นไปตาม จำนวนราคาสินค้าที่ได้จดแจ้ง ในประเด็นเรื่องของการจำกัดความรับผิดนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า จำนวนเงินที่พระราชบัญญัติจัดการวางรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 กำหนดไว้ก็น้อยเกินไป เมื่อเทียบกับราคาของสินค้าที่สูงขึ้น นอกจากนี้แล้ว หากความเสียหายหรือสูญหายเกิดขึ้นกับ สินค้าที่อยู่ในรูปของของเหลวหรือก๊าซ ในการบรรจุสินค้าเหล่านั้นก็จะบรรจุอยู่ในแท็งก์ ซึ่งหากถือ ว่าแท็งก์นั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง จำนวนเงินที่ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดไว้ก็น่าจะน้อย เกินไป ผู้เขียนมีความเห็นว่า จำนวนเงินที่จำกัดความรับผิดน่าจะได้รับการปรับปรุงเพื่อให้ สอดคล้องกับราคาของสินค้าในปัจจุบัน และหรือควรกำหนดให้การจำกัดความรับผิดใช้น้ำหนัก ของสินค้ามาเป็นหน่วยในการที่จะคำนวณจำนวนเงินที่จะจำกัดความรับผิด ดังเช่น พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ได้กำหนดให้น้ำหนักสุทธิของสินค้านำมา คำนวณโดยกำหนดให้ผู้ขนส่งทางทะเลสามารถจำกัดความรับผิดไว้ที่ กิโลกรัมละสามสิบบาทต่อ น้ำหนักสุทธิของสินค้านั้น หรือจะกำหนดจำนวนเงินที่เหมาะสมในการจำกัดความรับผิดสำหรับ การขนส่งสินค้าทางรถไฟเสียใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน

เนื่องจากสัญญาขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นเรื่องเฉพาะระหว่ การรถไฟแห่งประเทศไทยกับผู้ส่งเท่านั้น บุคคลอื่นที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากการขนส่งสินค้า อันตรายก็ไม่สามารถที่เรียกร้องให้ผู้ขนส่งหรือผู้ส่งต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งได้ ทำให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหาย โดยอาศัยมูลคดีเรื่องละเมิดหรือกฎหมายอื่นๆ ที่กำหนดตัวบุคคลที่จะต้องรับผิดชอบใน กรณีที่สินค้าอันตรายทำความเสียหายให้แก่บุคคลดังกล่าวในระหว่างการขนส่ง

¹⁷ พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวงมาตรา 54 วรรค 2 บัญญัติว่า "....ถ้าว่า ไม่ได้แจ้งความให้ทราบดังว่ามานั้นก็ดี หรือว่าไม่ได้ปิดหมายบอกสภาพแห่งวัตถุนั้นๆ ไว้ นอกห่อให้เห็นโดยแจ้ง ชัดก็ดี ท่านว่าพนักงานรถไฟคนใดคนหนึ่งยอมมีอำนาจที่จะดส่งวัตถุนั้นเสียได้...."

3.1.2.1.2 ความรับผิดชอบของผู้ส่ง

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 มาตรา 54 ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ส่งในการที่จะต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพของสินค้าที่มีความอันตรายเป็นลายลักษณ์อักษร ถ้าผู้ส่งไม่แจ้ง การรถไฟแห่งประเทศไทย มีสิทธิที่จะไม่ทำการขนส่งสินค้านั้นได้ และหากเกิดความเสียหาย ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยในค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการไม่ได้แจ้งหรือปิดป้ายหรือฉลากสินค้าอันตรายตามที่กฎหมายกำหนด

3.1.2.1.3 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง

พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 มาตรา 59 ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกร้องที่มีต่อการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยหากผู้ที่ได้รับความเสียหายในตัวสินค้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบ ผู้เสียหายจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 2 วันนับแต่วันรุ่งขึ้นจากวันที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้แจ้งความให้ผู้ที่จะรับสินค้านั้นทราบ ซึ่งระยะเวลา 2 วันตามพระราชบัญญัตินี้ถือว่าเป็นอายุความหรือไม่นั้น ผู้เขียนเห็นว่า ระยะเวลาดังกล่าวมาไม่น่าจะใช้อายุความในการฟ้องร้องให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบ เพราะการที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจะแจ้งให้ผู้ที่จะรับสินค้านั้น ไม่ได้กำหนดระยะเวลาไว้ที่แน่นอน หากการรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่แจ้งความให้ผู้ที่จะรับสินค้านั้นทราบ ระยะเวลา 2 วันดังกล่าว ก็จะไม่นับ ทำให้เกิดความไม่แน่นอนของทั้งผู้ที่ได้รับความเสียหายและการรถไฟแห่งประเทศไทย และมีคำพิพากษาของศาลที่ได้วินิจฉัยในประเด็นนี้ว่า ระยะเวลาตามมาตรา 59 นี้ไม่ถือว่าเป็นอายุความในการฟ้องร้อง แต่ให้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 ที่กำหนดให้ต้องฟ้องร้องให้ต้องรับผิดชอบภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ส่งมอบหรือควรส่งมอบสินค้า¹⁸ ส่วนกรณีทุจริตก็น่าจะใช้อายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30

3.1.2.2 ความรับผิดชอบของคู่สัญญารับขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล

สำหรับการขนส่งทางทะเลที่อยู่ในบังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดสิทธิและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและผู้ส่งที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตรายไว้ดังนี้

¹⁸ คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางที่ กค. 407/2545 และ ที่ กค. 370/2545

3.1.2.2.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

โดยหลักแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่อยู่ในระหว่างการครอบครองของตน แม้ผู้ขนส่งจะไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม แต่ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ถึงข้อเท็จจริงที่จะทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบได้ ซึ่งข้อยกเว้นตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีมากกว่าข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยมีทั้งหมด 13 เหตุด้วยกัน ได้แก่

- 1) เหตุสุดวิสัย
- 2) ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้
- 3) การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ
- 4) สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้ายหรือการก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง
- 5) การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง
- 6) การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ
- 7) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลงงานหรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ท่าเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือนั้น
- 8) การกระทำของโจรสลัด
- 9) ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือรวมมัดไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ
- 10) สภาพแห่งของนั่นเอง
- 11) ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบการอาชีพตรวจเรือ
- 12) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง

13) เหตุอื่นใดที่มีไขความผิดหรือความประมาทเลินเล่อหรือ อยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีไขความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

3.1.2.2.2 ความรับผิดชอบของผู้ส่ง

ความรับผิดชอบของผู้ส่งที่เกี่ยวกับสินค้าอันตรายตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีอยู่ด้วยกันสามมาตรา ได้แก่

มาตรา 31 บัญญัติว่า “ผู้ส่งของไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการที่ผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งอื่นได้รับความเสียหายหรือการที่เรือเสียหาย เว้นแต่จะเป็นเหตุมาจากความผิดหรือ ประมาทเลินเล่อของผู้ส่งของหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ส่งหรือจากสภาพแห่งของนั้นเอง โดย ผู้ส่งของมิได้ปฏิบัติตามกฎหมายหรือประเพณีทางการค้าเกี่ยวกับการส่งของนั้น”

มาตรา 33 บัญญัติว่า “ของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรือ อาจเกิดระเบิดหรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่น ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมาย หรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย

เมื่อส่งของตามวรรคหนึ่งให้แก่ผู้ขนส่งอื่น ผู้ส่งของต้องแจ้งให้ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น และในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นร้อง ขอให้ผู้ส่งของแจ้งข้อความระวางและวิธีป้องกันอันตรายให้ทราบด้วย”

มาตรา 34 บัญญัติว่า “ถ้าผู้ส่งของไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 และ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น สิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง และ ผู้ขนส่งอื่น มีดังต่อไปนี้

(1) ไม่ว่าเวลาใดๆ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้น จากเรือ ทำลาย หรือ ทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหม ทดแทน

(2) ผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้ง ปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น นอกจากค่าใช้จ่ายตาม (1)”

จากบทบัญญัติของกฎหมายที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่า ผู้ส่ง เป็นผู้ที่ยื่นถึงลักษณะ ชนิด ของสินค้ามากกว่าผู้ใด ดังนั้น กฎหมายจึงกำหนดให้เป็นหน้าที่ของ

ผู้ส่งที่จะต้องแจ้งหรือทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายแสดงให้รู้ว่าของนั้นมีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น หากผู้ส่งของไม่แจ้งหรือทำเครื่องหมายให้ผู้ขนส่งทราบถึงอันตรายของสินค้า ผู้ส่งก็ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้น

มีข้อสังเกตว่า การที่ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งนั้นยังมีเงื่อนไขที่ว่า ผู้ขนส่งจะต้องไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นด้วย ถ้าข้อเท็จจริงเป็นว่า ผู้ส่งไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรา 33 ในการที่ต้องแจ้งหรือทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายแสดงสภาพอันตรายของสินค้าให้ผู้ขนส่งทราบ แต่ผู้ขนส่งเองก็ทราบหรือควรจะทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นแล้ว ผู้ขนส่งก็ได้ขนย้าย ทำลาย ทำให้สินค้าอันตรายนั้นหมดฤทธิ์ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งหรือไม่ ในทางกลับกันผู้ส่งก็ต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งหรือไม่ ในประเด็นนี้ได้มีคำพิพากษาที่น่าสนใจที่วินิจฉัยไว้ คือ

คำพิพากษาฎีกาที่ 5970/2545 วินิจฉัยว่า ผู้ส่ง (จำเลย) มิได้ทำเครื่องหมายหรือติดป้ายแสดงให้เห็นว่าถ่านไม้ที่บรรจุอยู่ในกล่องเป็นสินค้าอันตราย ทั้งมิได้แจ้งให้ผู้ขนส่ง (โจทก์) ทราบถึงสภาพอันตรายของถ่านไม้นั้น ถือว่าผู้ส่งไม่ได้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ตามมาตรา 33 ดังนั้น ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อผู้ขนส่งตามมาตรา 34(2) ประกอบกับมาตรา 33 แม้ผู้ส่งจะไม่ได้แจ้งสภาพอันตรายของถ่านไม้ให้ผู้ขนส่งทราบ แต่เมื่อผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นแล้ว ความเสียหายจึงมิได้เกิดจากการที่ผู้ขนส่งไม่ทราบสภาพอันตรายของของ ผู้ขนส่งจึงไม่มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ส่งรับผิดชอบตามมาตรา 34(2) ได้ การที่ถ่านติดไฟลุกไหม้ นอกจากจะเกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ส่งยังเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่โดยบกพร่องและประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งด้วย ในการที่ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่ง ค่าเสียหายแก่ผู้ขนส่งมากน้อยเพียงใดนั้น ต้องอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาทโดยคำนึงถึง

ตามฎีกานี้ ได้วินิจฉัยในกรณีนี้ว่า ทั้งผู้ส่ง และ ผู้ขนส่ง ต่างก็มีส่วนที่ก่อให้เกิดความเสียหายด้วยกันทั้งคู่ แต่เนื่องจากผู้ส่งไม่แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายของสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งถึงแม้ผู้ขนส่งจะทราบก็ตาม ผู้ส่งยังคงต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ขนส่ง แต่ในเมื่อผู้ขนส่งเองก็ทราบถึงความปลอดภัยของสินค้าแล้วและยินยอมที่จะรับขนสินค้านั้นดังกล่าวให้แทนที่จะปฏิเสธ ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่ที่จะต้องจัดหาอุปกรณ์ให้เหมาะแก่การบรรทุกสินค้าที่เป็นอันตราย หากเกิดความเสียหายจะให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเต็มจำนวนก็อาจจะไม่ยุติธรรมแก่ผู้ส่งได้ ดังนั้น ศาลจึงวินิจฉัยในเรื่องของค่าเสียหายที่ผู้ส่งต้องรับผิดชอบ

โดยจะใช้พฤติการณ์เป็นประมาณในการคำนวณค่าเสียหาย ทั้งนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 223 ที่บัญญัติไว้ว่า

“ถ้าฝ่ายผู้เสียหายได้มีส่วนทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่ง ก่อให้เกิดความเสียหายด้วยไซ้ ท่านว่าหนี้จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ฝ่ายผู้เสียหายมาน้อยเพียงใดนั้น ต้องอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาณ ข้อสำคัญก็คือว่า ความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายไหนเป็นผู้ก่อยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงไร.....”

3.1.2.2.3 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง

สำหรับอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องจากการที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าสูญหายหรือเสียหายจะหมดไป หากมิได้ฟ้องร้องภายใน 1 ปี นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของหรือถ้าไม่มีการส่งมอบให้นับแต่วันที่ล่วงกำหนดส่งมอบตามเวลาอันสมควร¹⁹ ซึ่งอายุความตามนี้ เป็นเรื่องที่จะฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเท่านั้น แต่หากจะใช้สิทธิเรียกร้องอย่างอื่น ในกรณีนี้ถือว่าไม่มีกฎหมายกำหนดเรื่องอายุความเอาไว้ จึงต้องใช้อายุความทั่วไป 10 ปี นับแต่เกิดสิทธิเรียกร้องตามมาตรา 193/30 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3.1.2.3 ความรับผิดชอบของคู่สัญญารับขนส่งสินค้าอันตรายเป็นเรื่องหลายรูปแบบ

การขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบเป็นกรณีที่การขนส่งสินค้าได้ใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป โดยเป็นการขนส่งสินค้าโดยทำสัญญารับขนส่งขึ้นมาเพียงฉบับเดียว อาจจะเป็นการขนส่งต่อเนืองระหว่างขนส่งทางบกกับการขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งทางทะเลกับการขนส่งทางอากาศก็ได้ โดยทั่วไปแล้ว การขนส่งของที่จำเป็นต้องใช้รูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป มักเป็นการขนส่งที่มีระยะไกลๆ ดังนั้น รูปแบบของการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบจึงมักจะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศมากกว่าที่จะเป็นการขนส่งภายในประเทศ²⁰ และกฎหมายของไทยว่าด้วยเรื่องของการขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบก็จะใช้

¹⁹ พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46

²⁰ ไผทชิต เอกจริยกร และ นิรัตน์ พุกกาญจนานนท์, กฎหมายขนส่งต่อเนืองหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ, (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543), หน้า 17.

บังคับกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นระหว่างประเทศเท่านั้น²¹ แต่อย่างไรก็ตาม มีบางประเทศที่ใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายในประเทศ เช่น การขนส่งของระหว่างมลรัฐต่างๆ ที่ไกลกันในประเทศสหรัฐอเมริกา²²

3.1.2.3.1 ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะเป็นการรับผิดไปตลอดเส้นทาง (Through Liability) หมายความว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ตั้งแต่เวลาที่ได้รับมอบของไว้ในความดูแลของตน จึงกระทั่งถึงเวลาที่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ได้ว่าตน หรือลูกจ้าง ตัวแทนของตน หรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้เป็นบริวารเพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้ใช้มาตรการที่พึงประสงค์จำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า รวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนั้นตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 20 นอกจากนี้แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดเพื่อการ สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชกช้า เป็นผลมาจากเหตุต่างๆ ตามที่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 27 กำหนดไว้ ได้แก่

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (3) การบรรจุกีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ

²¹ มาตรา 4 บัญญัติว่า "การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง"

²² Ralph De Wit, *Multimodal transport, carrier's liability and documentation*, (London : Lloyd's London Press, 1995), p. 4. อ้างถึงใน ไผทชิต เอกจริยกร และ นิรัตน์ พุภาณูยานนท์, *กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ*, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543), หน้า 17.

- (4) การยกขน การบรรทุก การขนถ่าย การเก็บรักษาของ
โดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (5) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่
ภายในของนั้น
- (6) การนัดหยุดงาน การปิดงาน งดจ้าง การผลงงาน หรือ
อุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใดๆ
- (7) ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน
เมื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักช้าระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย
- (ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือ
ความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการจัดการเรือไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ
คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง
- (ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภยนั้นเกิดจากความผิด
หรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

3.1.2.3.2 ความรับผิดชอบของผู้ส่ง

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้
กำหนดให้ผู้ตราส่ง (หรือผู้ส่ง) ต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตราย
ได้ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมี
อันตราย²³ และผู้ตราส่งจะต้องแจ้งให้สภาพอันตรายแห่งของนั้นและข้อควรระวังต่างๆ ถ้ามี ให้แก่
ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หรือบุคคลที่กระทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หากผู้ตรา
ส่งไม่แจ้งสภาพแห่งของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ทราบ ให้สิทธิและหน้าที่ของผู้ตราส่ง
และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง มีดังต่อไปนี้

- ก) ผู้ตราส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้ง
ปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการส่งของนั้น
- ข) ไม่เวลาใดๆ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่
ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอาจขนถ่ายของนั้นออกจากพาหนะที่ขนส่ง ทำลาย หรือ
ทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

²³ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 17

และถึงแม้ว่าผู้ตราส่งจะได้ปฏิบัติแจ้งสภาพอันตรายแห่งของนั้น ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลผู้กระทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องแล้วก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นเป็นอันตรายหรือเป็นอันตรายใกล้จะถึงแก่ชีวิตหรือทรัพย์สินหรือจะเป็นอันตรายอย่างแน่ชัด ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือบุคคลที่ทำการแทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอาจขนถ่ายของนั้นออกจากพาหนะที่ขนส่ง ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังต้องรับผิดชอบของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือในกรณีที่ต้องรับผิดชอบตามมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้

3.1.2.3.3 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพ.ศ. 2548 มาตรา 38 ได้กำหนดระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าไม่ว่าจะมาจากมูลคดีตามสัญญาหรือตามละเมิด จะต้องใช้สิทธิเรียกร้องภายใน 9 เดือนนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรส่งมอบของนั้น มีข้อน่าสังเกตว่า พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้ผู้ที่จะใช้สิทธิเรียกร้องที่มีต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องฟ้องร้องภายใน 9 เดือน ทั้งความเสียหายที่เกิดจากมูลสัญญาและมูลละเมิด เมื่อเป็นเช่นนี้แล้ว หากผู้เสียหายจะฟ้องร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบในความเสียหายในมูลละเมิดก็ต้องฟ้องร้องภายใน 9 เดือนตามบทบัญญัติของกฎหมายฉบับนี้ จะไม่ให้อายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 448 ที่กำหนดอายุความ 1 ปี นับแต่รู้เรื่องรู้ตัวผู้กระทำความผิดหรือ 10 ปี นับแต่วันที่ได้ทำละเมิด

ความรับผิดของผู้ขนส่งไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ หรือ ทางทะเลตามสัญญารับขนของ มักจะเป็นความรับผิดในความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าที่ผู้ขนส่งรับขน เว้นแต่จะพิสูจน์ตามข้อยกเว้นที่กฎหมายกำหนดให้เห็นว่าความเสียหายนั้นตนไม่ได้รับผิดแต่อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดนั้น ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องรับผิดเต็มจำนวนก็ได้ กฎหมายเปิดช่องให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดโดยกฎหมายกำหนดให้หรือคู่สัญญารับขนต่างตกลงกันก็ได้ สำหรับการจำกัดความรับผิดในการขนส่งรูปแบบต่างๆ มีดังนี้

1) ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องสัญญารับขนของนั้น หากเกิดความเสียหาย สูญหายของสินค้า หรือส่งมอบ

ของชก้า ความเสียหายเป็นเท่าไร ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบตามนั้น ไม่มีการจำกัดความรับผิด เว้นแต่ จะมีการตกลงระหว่างคู่สัญญาโดยชัดแจ้ง

2) ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ. แม้ว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าทั้งหมดหรือ บางส่วน เขาก็สามารถจำกัดความรับผิดไว้เพียง 10,000 บาท ต่อ 1 หน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัม ละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่ากัน ก็ให้ใช้จำนวนเงิน จำกัดความรับผิด และในกรณีที่มีการส่งมอบของชก้า และผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ ก็จะจำกัดความรับผิดไว้เพียง 2 เท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชก้า แต่รวมกันแล้วไม่เกินกว่าค่า ระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล และกฎหมายยังบัญญัติไว้อีกว่า คู่สัญญารับขนของ ทางทะเลไม่สามารถที่จะทำข้อตกลงที่เป็นการปลดปล่อยหรือจำกัดความรับผิดให้น้อยไปกว่าที่ กฎหมายกำหนดให้ได้ ทั้งนี้ ข้อตกลงดังกล่าวจะไม่มีผลใช้บังคับ²⁴

3) ในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็เช่นเดียวกัน ในกรณีที่ จะต้องรับผิดชอบในความเสียหาย หรือสูญหายของสินค้าไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ผู้ประกอบการ ขนส่งต่อเนื่องสามารถจำกัดความรับผิดไว้ที่ 666.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (SDR) ต่อ 1 หน่วย การขนส่ง หรือ 2 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือ เสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า ในกรณีของการส่งมอบชก้า หรือความเสียหายอันเกิด จากแต่พฤติการณ์พิเศษนอกเหนือไปจากความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือเสียหาย ก็จะไม่ จำกัดความรับผิดไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และคู่สัญญาไม่ สามารถที่จะตกลงปลดปล่อยหรือจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องให้น้อยกว่าที่ กฎหมายกำหนดได้²⁵ นอกจากนี้แล้ว ในกรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุให้ มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายใน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องไว้ที่ 8.33 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหาย หรือเสียหาย²⁶ และหากเป็นกรณีที่ปรากฏชัดเจนว่าสินค้านั้นได้สูญหายหรือเสียหายในช่วงใด ช่วงหนึ่งของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และในช่วงนั้นมีกฎหมายที่กำหนดการจำกัดความรับผิด

²⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 17

²⁵ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 28

²⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 30

ผิดไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเป็นไปตามกฎหมาย
นั้น²⁷

3.2 ปัญหาความรับผิดตามกฎหมายลักษณะละเมิดในการขนส่งสินค้าอันตราย

ความรับผิดทางละเมิดหรือการประทุษร้ายทางแพ่งเป็นการกระทำโดยจงใจหรือ
ประมาทเลินเล่อ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ชื่อเสียง ของบุคคล
หรือต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก มีข้อสังเกตว่า ความคุ้มครองตามกฎหมายลักษณะละเมิด
ของไทยไม่ได้กล่าวถึงความคุ้มครองสำหรับกรณีที่มีความเสียหายมีผลต่อสิ่งแวดล้อมและในกรณีที่
ผู้ที่ได้ใช้มาตรการในการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายให้สิ่งแวดล้อมดีขึ้น ก็ไม่ได้รับความ
คุ้มครองตามกฎหมายนี้แต่อาจจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายอื่นๆ อันจะได้ศึกษาต่อไป

สำหรับความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 ลักษณะ 5
ว่าด้วยเรื่องละเมิด จะมีหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง
สินค้าอันตราย ดังนี้

3.2.1 ความรับผิดของบุคคลที่ครอบครองสินค้าอันตราย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 ลักษณะ 5 ว่าด้วยเรื่อง
ละเมิดที่เกี่ยวกับความรับผิดจากความเสียหายของสินค้าอันตรายในระหว่างการขนส่งนั้น
สามารถพิจารณาได้สองมาตราด้วยกัน ได้แก่

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ที่บัญญัติว่า

*“ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขา
เสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็
ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”*

หากข้อเท็จจริง ปรากฏว่า ผู้ขนส่ง หรือ ผู้ส่ง หรือบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
ในการขนส่งสินค้า กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก
กล่าวคือ การกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายเนื่องจากบุคคลเหล่านี้ก็มี
ความผิดในมูลละเมิด ความรับผิดตามมาตรา 420 นี้ เป็นไปตามทฤษฎีความรับผิดเมื่อพิสูจน์ได้

²⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 31

ว่าลูกหนี้มีความผิด (Fault Liability) ที่กำหนดเจ้าหน้าที่ใช้สิทธิเรียกร้องมีภาระการพิสูจน์ให้เห็นว่าลูกหนี้มีความรับผิดชอบ เนื่องจากเจ้าหน้าที่เป็นฝ่ายกล่าวอ้างว่าลูกหนี้เป็นฝ่ายผิด ซึ่งทฤษฎีดังกล่าวนี้เป็นไปตามหลักทั่วไปของหลักการสืบพยานหลักฐานที่ว่า “ผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นต้องนำสืบ”²⁸

นอกจากนี้แล้ว เพื่อคุ้มครองผู้ที่ได้รับความเสียหายในกรณีพิเศษที่มีความยุ่งยากและสลับซับซ้อนมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเสียหายที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายก็เป็นหนึ่งในนั้นด้วย ทำให้แนวความคิดในเรื่องของการรับผิดชอบเปลี่ยนแปลงไปจากหลักเดิม กลายเป็นหลักความรับผิดที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานความเสี่ยงภัยหรือทฤษฎีข้อสันนิษฐานความรับผิดทางกฎหมาย (Presumption of Liability) ที่กำหนดให้ความรับผิดของลูกหนี้เกิดจากข้อสันนิษฐานของกฎหมาย เนื่องจากลูกหนี้บกพร่องในหน้าที่อย่างใดอย่างหนึ่ง กฎหมายสันนิษฐานไว้ก่อนว่าลูกหนี้มีความผิด แม้จะไม่ได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม ลูกหนี้มีภาระการพิสูจน์ให้เห็นว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากการกระทำของตน แต่เกิดจากเหตุอย่างอื่น จึงจะหลุดพ้นความรับผิดได้ ทั้งนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ที่บัญญัติว่า

“บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพหรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย”

โดยที่บทบัญญัติตามมาตรา 437 ข้างต้น เป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่สันนิษฐานความผิดของผู้ขนส่งสินค้าอันตราย ดังนั้น ทันททีที่เกิดความเสียหายจากสินค้าอันตราย ในระหว่างการขนส่งกฎหมายจะสันนิษฐานทันทีว่าผู้ขนส่งสินค้าอันตรายซึ่งอยู่ในฐานะผู้ควบคุมหรือครอบครองสินค้าอันตรายในขณะนั้นเป็นผู้กระทำละเมิดและมีความรับผิดตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายข้างต้น อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวเกิดขึ้นโดยเหตุสุดวิสัย หรือเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง ผู้ขนส่งก็สามารถอ้างเหตุดังกล่าวขึ้นเพื่อให้ตนไม่

²⁸ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 86/1 บัญญัติว่า “คู่ความฝ่ายใดกล่าวข้อเท็จจริงเพื่อสนับสนุนคำคู่ความของตน ให้คู่ความฝ่ายนั้นมีภาระการพิสูจน์ข้อเท็จจริงนั้น...”

ต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติดังกล่าวได้ ทั้งนี้ เนื่องจากมาตรา 437 สันนิษฐานว่าผู้ขนส่งเป็นผู้กระทำละเมิดดังนั้น กฎหมายจึงบัญญัติให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในการพิสูจน์ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นโดยเหตุสุดวิสัย หรือเกิดขึ้นเนื่องจากความผิดของผู้เสียหายเองแล้วแต่กรณี การที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าอันตรายก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินเป็นหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดความรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด แม้ว่าผู้ขนส่งสินค้าอันตราย ในขณะที่เกิดเหตุจะไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม

ความแตกต่างระหว่างสองมาตรานี้ นั่นคือ ความรับผิดชอบในละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 420 จะใช้กับกรณีที่ผู้กระทำละเมิดจงใจกระทำหรือประมาทเลินเล่อก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น และในเรื่องของการพิสูจน์ความผิดตามกฎหมายลักษณะพยานนั้น โดยหลักแล้ว ผู้ใดกล่าวอ้างว่าใครกระทำความผิด ผู้นั้นมีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ความผิดของผู้ที่ตนกล่าวหา แต่สำหรับความรับผิดชอบในละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 วรรค 2 เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) หมายความว่าผู้ที่ต้องรับผิดไม่ได้จงใจกระทำหรือประมาทเลินเล่อในการก่อให้เกิดความเสียหาย เพราะหากจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ต้องนำมาตรา 420 มาปรับใช้ เพราะกฎหมายได้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งเป็นผู้กระทำความผิด แต่หากต้องการที่จะหลุดพ้นจากความรับผิด ผู้ขนส่งก็มีภาระหน้าที่ในการพิสูจน์ให้ได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น เกิดจากเหตุสุดวิสัย²⁹ หรือเกิดจากความผิดของผู้ที่ได้รับความเสียหาย

มีข้อสังเกตว่า บุคคลที่จะต้องรับผิดชอบในกรณีนี้ทรัพย์สินอันตรายก่อให้เกิดความเสียหายตามมาตรา 437 วรรค 2 นี้ กฎหมายไทยได้ใช้คำว่า ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตราย ซึ่งคำดังกล่าว อาจจะมีความหมายได้หลายความหมาย แล้วแต่จะตีความกันอย่างไร ซึ่งประเด็นปัญหาที่พบบ่อยคือ เจ้าของทรัพย์สินอันตราย ไม่ว่าจะเป็นผู้ผลิต หรือเจ้าของสินค้า จะต้องรับผิดชอบในกรณีที่การขนส่งสินค้าอันตรายนั้นก่อให้เกิดความเสียหายหรือไม่ แม้ว่าความเป็นจริง เขาไม่ได้ยึดถืออยู่ด้วยในขณะที่เกิดเหตุ ในกรณีนี้มีความเห็นเป็นสองแนวทาง คือ

²⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 ได้ให้คำนิยามของคำว่า "เหตุสุดวิสัย" หมายถึง เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้รับการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะนั้น

ก.) ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตราย จะหมายถึง ผู้มีสิทธิครอบครองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1367 กล่าวคือ เป็นผู้มีหรือผู้ทรงสิทธิครอบครองโดยปกติซึ่งอาจจะเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ หรืออาจกรณีสิทธิครอบครองอยู่ที่บุคคลอื่นที่ไม่ใช่เจ้าของ เช่น ผู้ยืม ผู้เช่า เป็นต้น แนวความคิดนี้ เป็นที่ยอมรับทางตำรากฎหมายส่วนใหญ่ แต่ไม่ปรากฏในคำพิพากษา³⁰

สำหรับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1367 ได้บัญญัติไว้ว่า “บุคคลโดยยึดถือทรัพย์สินโดยเจตนาจะยึดถือเพื่อตน ท่านว่าบุคคลนั้นได้ซึ่งสิทธิครอบครอง”

การยึดถือเพื่อตนนั้น มีความหมายถึงการเข้าครอบครองทรัพย์สินไว้หรือเข้าไปเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินอย่างเพียงพอที่จะใช้อำนาจเอามาใช้สอยได้ตามสภาพของทรัพย์สินนั้นๆ แต่ไม่ถึงกับต้องหยิบหรือจับไว้ในมือ ต้องมีการหวงกันและพฤติการณ์ที่คนอื่นรับรู้ เคารพต่อการยึดถือนั้น ส่วนเจตนายึดถือไว้เพื่อตน เป็นการยึดถือเพื่อประโยชน์ของตน แต่หากจำเป็นต้องมีเจตนาเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นไม่³¹

ข.) ผู้ครอบครอง คือผู้ที่ครอบครองทรัพย์สินอันตรายในขณะเกิดเหตุ โดยไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของ และผู้ครอบครองตามความหมายของมาตรา 437 ก็ไม่ได้หมายถึงการครอบครองตามมาตรา 1367 กล่าวคือ แม้เจ้าของจะมีสิทธิครอบครองแต่หากไม่ได้อยู่ในที่เกิดเหตุ ก็ไม่ถือว่าเจ้าของเป็นผู้ครอบครองตามมาตรา 437 นี้ ความเห็นในแนวที่สองถือว่าเป็นแนวความคิดของศาลเป็นส่วนใหญ่ เช่น

คำพิพากษาฎีกาที่ 2659/2524 วินิจฉัยว่า ผู้ครอบครองตามความหมายของมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หมายถึง ผู้ที่ใช้นานพาทะนั้นในฐานะเป็นผู้ยึดถือในขณะเกิดความเสียหาย หรือกล่าวอีกนัยหมายความว่า ผู้ที่ได้ครอบครองยานพาทะนั้นในขณะที่เกิดเหตุ ซึ่งได้กำหนดความหมายแคบกว่าความหมายของผู้ที่เป็นเจ้าของ

³⁰ สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, “การใช้ การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณี ผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540), หน้า 52.

³¹ บัญญัติ สุชีวะ, กฎหมายลักษณะทรัพย์สิน, (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์เนติบัณฑิตยสภา), หน้า 229. อ้างถึงใน สมศักดิ์ ศิริศักดิ์บรรจง, “การใช้ การตีความมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ : ศึกษากรณีผู้รับผิดชอบตามเจตนารมณ์แห่งกฎหมาย,” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2540), หน้า 52.

เพราะในบางกรณี ผู้ที่เป็นเจ้าของอาจจะไม่ได้เป็นผู้ครอบครองยานพาหนะนั้นในขณะที่เกิด ความเสียหายขึ้นก็ได้ เมื่อข้อเท็จจริงฟังได้ว่า จำเลยมิได้อยู่ในที่เกิดเหตุ จำเลยจึงไม่ได้เป็น ผู้ครอบครองหรือควบคุมยานพาหนะในขณะเกิดเหตุ อันจะต้องรับผิดต่อผู้เสียหาย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2481/2533 วินิจฉัยว่า โจทก์ฟ้องให้จำเลยที่ 2 รับผิด ในฐานะที่เป็นเจ้าของผู้ครอบครองรถยนต์ มิใช่ในฐานะนายจ้างหรือตัวการ จึงเป็นฟ้องที่อาศัย บทบัญญัติของมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ฉะนั้น แม้จะได้ความว่า จำเลยที่ 2 เป็นเจ้าของรถยนต์ แต่เมื่อไม่ได้ความจำเลยที่ 2 ร่วมไปกับรถยนต์ด้วยนั้น จึงไม่ถือว่า จำเลยที่ 2 ครอบครองรถยนต์ในขณะเกิดเหตุ จำเลยที่ 2 จึงไม่ต้องรับผิดเพราะเหตุที่เป็นเจ้าของ รถยนต์ตามบทบัญญัติดังกล่าว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 762/2517 วินิจฉัยว่า ไฟฟ้าเป็นทรัพย์สินอันตรายโดย สภาพ จำเลยเป็นผู้มีไว้ในครอบครอง จะต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากไฟฟ้านั้น เว้นแต่ จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากความผิดของผู้เสียหายเอง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4037/2545 วินิจฉัยว่า แท่นไฮดรอลิกสำหรับเท น้ำตาลดิบออกจากรถยนต์บรรทุกซึ่งจอดอยู่บนแท่นไฮดรอลิกนั้นลงข้างเก็บเป็นทรัพย์สินอันตรายได้ โดยอาการกลไลของทรัพย์สินนั้น จำเลยที่ 1 ผู้มีไว้ในครอบครองจะต้องรับผิดในความเสียหายอัน เกิดขึ้นแต่ทรัพย์สินนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเกิดจาก ความผิดของผู้เสียหายนั่นเองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 โจทก์จึงไม่ต้อง นำสืบว่าเหตุที่เกิดความเสียหายสืบเนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของลูกจ้างของจำเลยที่ 1

ในความเป็นจริง บุคคลผู้ควบคุมหรือครอบครองสินค้าอันตรายในขณะ ขนส่งมักมิใช่ผู้ประกอบการขนส่งโดยตรง หากแต่เป็นลูกจ้างหรือพนักงานของผู้ประกอบการ ดังกล่าว ดังนี้ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าอันตราย บุคคลที่ต้องรับผิดตาม บทบัญญัติแห่งมาตรา 437 ดังกล่าวจึงได้แก่ ลูกจ้าง หรือพนักงาน ของผู้ประกอบการที่ ดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายดังกล่าว แต่เนื่องจากในความเป็นจริงแล้วสถานะทางเศรษฐกิจ ของลูกจ้าง หรือพนักงานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้านั้น ไม่สามารถรับผิดขอในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าอันตรายดังกล่าวได้อย่างเพียงพอในทุกกรณี ดังนี้ จึงต้อง อาศัยบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 มาประกอบ เพื่อผูกพันตัว ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าให้ต้องรับผิดขอในความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการขนส่ง สินค้าอันตรายตามมาตรา 437 ข้างต้นด้วย

มาตรา 425 มีหลักการสำคัญว่านายจ้าง (ในที่นี้ คือ ผู้ขนส่ง) ต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้าง (ในที่นี้คือ ลูกจ้างหรือพนักงาน) ในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง ดังนั้น หากลูกจ้าง หรือพนักงานที่ดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายได้กระทำละเมิดตามบทบัญญัติแห่งมาตรา 437 โดยที่การกระทำที่ก่อให้เกิดเหตุละเมิดดังกล่าวเป็นการกระทำในทางการที่จ้างแล้ว ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งก็จะต้องร่วมกันรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวต่อบุคคลภายนอกผู้เสียหายด้วย ดังนี้ โดยอาศัยบทบัญญัติมาตรา 425 ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งจึงมีความผูกพันในอันที่จะต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้เสียหายในความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายดังกล่าวด้วย

3.2.2 สิทธิไล่เบียด

เนื่องจากความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 ที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้ที่ครอบครองทรัพย์สินอันตรายให้ต้องรับผิดชอบโดยเคร่งครัด แม้ว่าความเสียหายนั้นอาจจะไม่ได้เกิดจากความผิดของเขาก็ตาม และอาจจะไม่สามารถสืบหากล้าให้ตนเองต้องรับผิดชอบได้ ดังนั้น ในกรณีที่ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายต้องรับผิดชอบต่อผู้ที่ได้รับความเสียหาย จึงเกิดประเด็นที่ว่า ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายจะสามารถใช้สิทธิไล่เบียดเอาจากผู้ที่ได้กระทำ ความผิดจริง ๆ ได้หรือไม่ ในประเด็นนี้ เมื่อได้พิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ลักษณะ 5 ว่าด้วยเรื่องละเมิดก็ไม่ได้มีบทบัญญัติที่กำหนดสิทธิไล่เบียดให้ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตราย อย่างเช่น กรณีที่นายจ้างได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลที่เสียหายแทนลูกจ้างของตน³² แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาต่อบทของมาตรา 229 (3) ที่บัญญัติไว้ว่า

“การรับช่วงสิทธิย่อมมีขึ้นด้วยอำนาจกฎหมายและย่อมสำเร็จเป็นประโยชน์แก่บุคคลดังจะกล่าวต่อไปนี้ คือ....

(3) บุคคลผู้มีความผูกพันร่วมกับผู้อื่นหรือเพื่อผู้อื่นในอันจะต้องใช้หนี้มีส่วนได้เสียด้วยในการใช้หนี้ นั้น และเข้าใช้หนี้ นั้น”

ในกรณีผู้เขียนมีความเห็นว่า ผู้ครอบครองทรัพย์สินอันตรายที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายในกรณีที่เขาไม่ได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ หากในภายหลัง เขาสามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายดังกล่าวเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่น ในกรณีนี้เขาก็มีสิทธิที่จะไล่เบียดจากบุคคลดังกล่าว เพราะ ถือว่าการที่ผู้ครอบครอง

³² โปรดดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 426

ทรัพย์อันตรายได้ชัดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น เป็นผลมาจากการที่กฎหมายกำหนด ความผูกพันของผู้ที่ครอบครองทรัพย์อันตรายในการที่จะต้องใช้นั้นก็เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมายนั่นเอง ในประเด็นนี้ยังไม่มีคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยไว้ แต่อย่างไรก็ตาม น่าจะเทียบเคียงกับคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยในประเด็นความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของที่จะต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายของของที่อยู่ในความครอบครองของตนแก่ผู้ที่มีสิทธิในของนั้น เมื่อผู้ขนส่งได้ชำระราคาของที่เสียหายเนื่องจากกระทำละเมิดของบุคคลภายนอกให้แก่ผู้ที่มีสิทธิในตัวสินค้าแล้ว ผู้ขนส่งสามารถรับช่วงสิทธิของบุคคลดังกล่าวไปเรียกร้องจากผู้ที่ทำให้ละเมิดได้³³

3.2.3 ค่าสินไหมทดแทน

ในเรื่องการกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากการกระทำละเมิดนั้น อยู่บนพื้นฐานของแนวความคิดในเรื่องของการชัดใช้ค่าสินไหมทดแทน 2 ประการ ได้แก่³⁴

ก) การที่จะเยียวยาให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่สภาพเดิมเสมือนความเสียหายนั้นไม่ได้เกิดขึ้น

ข) แนวความคิดที่สองนี้มาจากหลักของประเทศในกลุ่มกฎหมายจารีตประเพณีที่กำหนดให้ผู้กระทำละเมิดต้องชัดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่มากกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชัดใช้กันจริงๆ

สำหรับหลักทั่วไปของค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายไทย ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 ที่บัญญัติว่า

“ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้สถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้นได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สิน รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายใดๆ อันได้เกิดขึ้นด้วย”

³³ โปรดดูคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 491/2539

³⁴ ศนันท์กรณ โสทธิพันธ์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะละเมิด จัดการงานนอกสั่ง และลามิควรรได้, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2550), หน้า 253-254.

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติมาตรานี้แล้วจะเห็นว่าค่าสินไหมทดแทนมีอยู่ด้วยกัน 3 ประเภท ได้แก่ การคืนทรัพย์สิน การใช้ราคาทรัพย์สิน และค่าเสียหาย แต่ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการละเมิดนั้น ไม่ได้มีเพียงแค่ 3 ประเภทนี้เท่านั้น ยังมีกรณีอื่นที่ถือว่าเป็นค่าสินไหมทดแทนเช่นเดียวกัน ยกตัวอย่างเช่น กรณีละเมิดในชื่อเสียงของผู้อื่นแล้วศาลสั่งให้จัดการเพื่อให้ชื่อเสียงดีขึ้น ก็ถือว่าการดังกล่าวเป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทนอย่างหนึ่ง³⁵ ในเรื่องของการกำหนดค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิดของไทยจะถือหลักให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนหนึ่งยังไม่เคยเกิดละเมิดมาก่อน³⁶ แต่ศาลไทยก็เคยพิพากษากำหนดค่าเสียหายในลักษณะลงโทษผู้ที่กระทำความผิด³⁷ ซึ่งมีลักษณะเดียวกับค่าเสียหายในเชิงลงโทษ (punitive damage) ของประเทศในกลุ่มกฎหมายจารีตประเพณี* แต่การกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษของศาลไทยนั้นไม่ได้ถือเป็นหลักตายตัวในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายในทุกกรณี แต่จะเป็นการวินิจฉัยเป็นคดีๆ ไปโดยใช้หลักการของมาตรา 438 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดให้ดุลพินิจศาลที่จะปรับ, ลด หรือเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดที่ผู้กระทำละเมิดได้กระทำ

นอกจากนี้แล้ว ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ยังได้กำหนดประเภทของค่าสินไหมทดแทนอีกหลายประเภท เช่น ค่าสินไหมทดแทนกรณีทำให้ตาย ทายาทของผู้ตายสามารถเรียกร้องค่าปลงศพ ค่าขาดไร้อุปการะ ค่าขาดแรงงาน ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ก่อนตาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอื่นๆ หากผู้เสียหายไม่ได้ตายในทันที ก็สามารถเรียกค่ารักษาพยาบาลก่อนตายได้ด้วย³⁸ หรือค่าสินไหมทดแทนกรณีความเสียหายเกิดแก่ร่างกายหรืออนามัย³⁹ เป็นต้น

³⁵ เพ็ง เพ็งนิตติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า 392.

³⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 390.

³⁷ โปรดดูคำพิพากษาฎีกาที่ 64/2501 และ คำพิพากษาฎีกาที่ 336/2475

* หลักเกณฑ์ที่ศาลสหรัฐอเมริกาใช้ในการพิจารณาค่าเสียหายในเชิงลงโทษ ได้แก่ ระดับความร้ายแรงของการกระทำของจำเลย จำนวนค่าเสียหายที่เคยกำหนดไว้ในคดีก่อนๆ และ ค่าเสียหายในเชิงลงโทษไม่สูงเกินกว่าอัตรา 4 เท่าของความเสียหายที่แท้จริง โปรดดู เพ็ง เพ็งนิตติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า 406-407.

³⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 443 และ มาตรา 445

³⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 444 มาตรา 445 และมาตรา 446

3.2.4 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง

สำหรับอายุความในการฟ้องร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีละเมิดนั้น สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 กรณีด้วยกัน

ก) กรณีฟ้องร้องเรียกเอาทรัพย์สิน อายุความในการฟ้องร้องไม่มี เนื่องจากเป็นเรื่องของการแย้งการครอบครองและเจ้าของทรัพย์สินใช้สิทธิติดตามเอาคืนในฐานะที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1336⁴⁰

ข) กรณีฟ้องร้องให้ใช้ราคาทรัพย์สิน มักจะเป็นกรณีที่เอาทรัพย์สินไปโดยไม่มีสิทธิแล้วทรัพย์สินนั้นสูญหายหรือเสียหายจึงไม่อาจที่จะคืนให้แก่เจ้าของได้ อายุความที่ใช้ฟ้องร้องกันนั้นยังไม่มีคำพิพากษาวินิจฉัยไว้ชัดเจน แต่อย่างไรก็ตาม ก็ไม่สามารถใช้อายุความตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 438 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เนื่องจาก มาตราดังกล่าวใช้เฉพาะการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากการทำละเมิดเท่านั้น ในประเด็นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า เนื่องจากกรณีดังกล่าวไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดไว้ชัดเจนจึงประกอบกับการฟ้องร้องให้ใช้ราคาทรัพย์สินก็เป็นเรื่องของการใช้สิทธิเรียกร้องอย่างหนึ่ง ฉะนั้น อายุความในการฟ้องร้องให้ใช้ราคาทรัพย์สินเนื่องจากการทำละเมิดนั้น จึงน่าจะมีอายุความ 10 ปี ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30

ค) ส่วนกรณีฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายนั้น มีกฎหมายกำหนดให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะต้องฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายภายใน 1 ปี นับแต่ผู้ที่ได้รับความเสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้ที่กระทำความผิด แต่ทั้งนี้ ห้ามมิให้ฟ้องร้องเมื่อพ้น 10 ปี นับแต่วันที่ทำการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448

ง) อย่างไรก็ตาม หากสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายมีมูลความผิดเป็นความผิดทางอาญาด้วยแล้ว เช่น ความผิดฐานลักทรัพย์ หรือทำร้ายร่างกาย เป็นต้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 448 วรรค 2 กำหนดให้ ใช้อายุความทางอาญาที่ยาวกว่ามาใช้บังคับ แต่ถ้าอายุความทางอาญาไม่ยาวกว่าก็ต้องใช้อายุความตามมาตรา 448 วรรคแรก⁴¹

⁴⁰ โปรดดูคำพิพากษาฎีกาที่ 9375/2539

⁴¹ โปรดดูคำพิพากษาฎีกาที่ 4126/2540

3.3 ปัญหาความรับผิดโดยผลของกฎหมายในการขนส่งสินค้าอันตราย

นอกเหนือจากความรับผิดทางแพ่งที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายตามกฎหมายลักษณะสัญญาและกฎหมายลักษณะละเมิดดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นแล้วนั้น ยังมีกรณีที่มีกฎหมายได้กำหนดความรับผิดทางแพ่งไว้โดยเฉพาะ ส่วนใหญ่แล้วมักจะเป็นความรับผิดในความเสียหายที่มีความรุนแรงและมักจะมีผลกระทบต่อประชาชนเป็นส่วนใหญ่ของประเทศ สำหรับความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายก็เช่นเดียวกันที่กฎหมายได้กำหนดให้บุคคลที่ทำการขนส่งและบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตรายจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดจากตัวสินค้าอันตราย ซึ่งหลักเกณฑ์ของกฎหมายดังที่ได้ศึกษาต่อไปในส่วนนี้ จะมีพื้นฐานของความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability) เพื่อให้บุคคลที่กฎหมายกำหนดจะต้องรับผิดเว้นแต่จะได้พิสูจน์ให้เข้าข้อยกเว้นของกฎหมาย

ความรับผิดทางแพ่งโดยผลของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายมีสองเรื่องด้วยกัน กล่าวคือ

3.3.1 ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535

พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 นั้น เริ่มมีผลใช้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยที่เหตุในการตราพระราชบัญญัติฉบับนี้สืบเนื่องมาจากในขณะนั้นเริ่มมีการนำวัตถุอันตรายเข้ามาใช้กับกิจการประเภทต่างๆ มากขึ้นเป็นจำนวนมาก ซึ่งวัตถุอันตรายบางชนิดอาจก่อให้เกิดอันตรายอย่างร้ายแรงแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมได้ และแม้ว่าในขณะนั้นจะมีกฎหมายที่ใช้บังคับในการควบคุมวัตถุที่ก่อให้เกิดอันตรายอยู่บ้างแล้วก็ตาม แต่กฎหมายที่มีอยู่ดังกล่าวก็อยู่ในลักษณะแยกต่างหากจากกันหลายฉบับและอยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของหน่วยงานรัฐหลายแห่งแตกต่างกัน อีกทั้งยังมีตราขึ้นในยุคสมัยที่แตกต่างกันและยังมีเนื้อหาไม่ครอบคลุมเพียงพอ ดังนั้น รัฐบาลในสมัยนั้นจึงเห็นสมควรที่จะบัญญัติพระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นเพื่อรวบรวมและปรับปรุงเนื้อหาทางกฎหมายในการควบคุมวัตถุอันตรายให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

บทบัญญัติเรื่องความรับผิดทางละเมิดของพระราชบัญญัติฉบับนี้ปรากฏอยู่ในหมวด 3 ว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งซึ่งจะมีรายละเอียดกับหน้าที่และความรับผิดในทางละเมิดของผู้เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตรายต่างๆ แต่เนื่องจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาถึง ความรับผิดใน

การขนส่งสินค้าอันตรายเป็นสำคัญ ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอกล่าวถึงเฉพาะความรับผิดในทางละเมิด ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายเท่านั้น

3.3.1.1 ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย

สำหรับบุคคลที่จะต้องรับผิดในกรณีที่สินค้าอันตรายก่อให้เกิดความเสียหาย บุคคลแรกที่จะต้องพิจารณาก็คือ ผู้ขนส่ง ซึ่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังในการตรวจสอบความถูกต้องของสิ่งที่ใช้ในการขนส่ง หรือยานพาหนะและอุปกรณ์ ความถูกต้องของภาชนะบรรจุและฉลากความเหมาะสมของวิธีการขนส่ง ความถูกต้องของการจัดวางบนยานพาหนะ และความไว้วางใจได้ของลูกจ้างหรือผู้จัดทำ การงานให้แก่ตนหรือร่วมกับตน⁴²

ประเด็นที่เกิดขึ้นก็คือ ระดับของการใช้ความระมัดระวังตามกฎหมายนี้ มีมากน้อยเพียงใด และหากผู้ขนส่งไม่ได้ใช้ความระมัดระวังตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ผลจะเป็นอย่างไร ในกรณีที่ ผู้เขียนมีความเห็นว่า เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์พื้นฐานของกฎหมายที่กำหนดให้ ผู้ขนส่งต้องดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายให้ได้ตามมาตรฐานสากล กล่าวคือ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ในการจัดเตรียมยานพาหนะให้เหมาะสมและพร้อมในการที่จะบรรจุทุกสินค้าอันตราย โดยต้องมีการขออนุญาตในการขนส่ง และต้องมีการติดป้าย ฉลากให้บุคคลภายนอกรู้ว่าสินค้าที่บรรจุอยู่นั้น เป็นสินค้าอันตราย ซึ่งกฎหมายเหล่านี้ ถือว่าเป็นกฎหมายในการควบคุมกำกับดูแล มีลักษณะในเชิงมหาชน หากฝ่าฝืนอาจจะมีโทษทางอาญาได้ ดังนั้น ความระมัดระวังที่ผู้ขนส่งจะต้องใช้ตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2525 นี้ จึงต้องใช้ความระมัดระวังในระดับผู้ประกอบวิชาชีพในการขนส่ง จะใช้ความระมัดระวังในระดับวิญญูชนอย่างคนปกติไม่ได้

พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 63 บัญญัติว่า

“ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขนส่ง หรือผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุอันตรายต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่วัตถุอันตรายที่อยู่ในความครอบครองของตน เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง”

จากบทบัญญัติข้างต้น บุคคลผู้ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากสินค้าอันตรายต่อบุคคลภายนอกได้แก่ ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขนส่ง หรือผู้มีไว้ในครอบครองซึ่งวัตถุ

⁴² ตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2532 มาตรา 61

อันตราย โดยบุคคลเหล่านี้จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายก็ต่อเมื่อเหตุอันก่อให้เกิดอันตรายเสียหายนั้นเกิดขึ้นในขณะที่สินค้าอันตรายอยู่ในความครอบครองของตน ทั้งนี้ ในการขนส่งสินค้าอันตรายตามวิธานพันธบัตรนี้จำกัดเฉพาะเหตุแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าอันตรายเท่านั้น

มาตรา 63 ข้างต้นเป็นบทบัญญัติแห่งกฎหมายในลักษณะที่เคร่งครัด กล่าวคือ เมื่อมีความเสียหายใดๆ เกิดขึ้นจากสินค้าอันตรายในระหว่างการขนส่ง ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบโดยกฎหมายให้เป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวทันที อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจหลุดพ้นจากความรับผิดดังกล่าวได้หากสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย หรือเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง ภาระการพิสูจน์ให้ตนเองหลุดพ้นความรับผิดตกอยู่กับผู้ขนส่ง

มีข้อสงสัยเกิดว่า พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ไม่ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า ผู้ขนส่งเอาไว้ หากจะพิจารณาตามคำนิยามของคำว่า ผู้ขนส่ง ที่ได้ให้ข้างต้นที่หมายถึง "ผู้ที่ประกอบธุรกิจรับขนของเพื่อำเน็จเป็นค่าระวาง" ผู้ขนส่งตามความหมายนี้ อาจจะเป็นผู้ที่ครอบครองสินค้าอันตรายในขณะที่ทำการขนส่งหรือไม่อย่างไรก็ได้ แต่ในปัจจุบันผู้ที่ดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายที่แท้จริง มักจะเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ได้แก่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ นายเรือ กัปตัน เป็นต้น ซึ่งบุคคลเหล่านี้ไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามความหมายของสัญญาฯรับขนของนอกจากนี้แล้ว เมื่อพิจารณาตัวบทของมาตรา 65 ของพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ได้บัญญัติว่า ผู้ขนส่งที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนี้ ต้องเป็นผู้ขนส่งซึ่งครอบครองสินค้าอันตรายในขณะที่เกิดเหตุ กล่าวคือ หากบุคคลที่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งสินค้าอันตรายตามความหมายของสัญญาฯรับขนของ ไม่เป็นผู้ที่ครอบครองสินค้าอันตรายในขณะที่เกิดเหตุ ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายฉบับนี้ ใช่หรือไม่ เมื่อพิจารณาตามแนวคำพิพากษาที่วินิจฉัยในเรื่องละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 ที่ได้วินิจฉัยความหมายของผู้ครอบครองยานพาหนะหรือทรัพย์อันตราย หมายถึงผู้ที่ครอบครองยานพาหนะหรือทรัพย์อันตรายในขณะที่เกิดเหตุเท่านั้น ไม่ได้หมายความถึงผู้ครอบครองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1367 เมื่อนำมาปรับกับบทบัญญัติของมาตรา 63 ที่บัญญัติในลักษณะเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งที่ว่า ผู้ขนส่งต้องเป็นผู้ครอบครองสินค้าอันตรายในขณะที่เกิดเหตุ ดังนั้น ผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ น่าจะหมายถึงเฉพาะผู้ที่ขับขี่ยานพาหนะซึ่งเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 65 ได้กำหนดให้นายจ้าง ตัวการ ผู้ว่าจ้าง หรือเจ้าของกิจการต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่บุคคลตาม

มาตรา 63 ได้กระทำไปในการทำงานให้แก่ตน ดังนั้น ผู้ขนส่งตามสัญญารับขนก็อาจจะร่วมรับผิดกับบุคคลที่ครอบครองสินค้าอันตรายในขณะที่เกิดเหตุได้ หากความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากการทำงานให้ของบุคคลเหล่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งที่แท้จริงสามารถใช้สิทธิไล่เบี่ยเอากับบุคคลดังกล่าวได้ เว้นแต่ตนจะมีส่วนผิดในการสั่งให้ทำ การเลือกหาตัวบุคคล การควบคุม หรือการอื่นอันมีผลโดยตรงให้เกิดการละเมิดขึ้นนั้น

จะเห็นได้ว่า ความรับผิดตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 นี้ มีลักษณะเช่นเดียวกับบทบัญญัติมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ความแตกต่างก็คือเรื่องของบุคคลที่ต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ที่มีมากกว่าบุคคลที่ต้องรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้แก่ ผู้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขนส่ง ผู้ขายปลีก ผู้ขายส่ง และผู้มีส่วนในการจำหน่ายแจกทุกช่วงจนถึงผู้ที่รับผิดชอบขณะเกิดละเมิด ต้องร่วมรับผิดในผลแห่งละเมิดด้วย⁴³

3.3.1.2 สิทธิไล่เบี่ย

ตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ได้กำหนดสิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะไล่เบี่ยเอาจากบุคคลที่ได้กระทำคามผิดได้ ในกรณีของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายที่ต้องรับผิดในฐานะนายจ้างของผู้ขับขี่ยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าอันตรายนั้น เมื่อได้ชดใช้ค่าสินไหมให้แก่ผู้เสียหายแล้ว ก็ขอที่จะได้รับชดใช้จากลูกจ้างของเขาได้หรือจากผู้ที่ทำ ความเสียหายโดยแท้จริงได้

3.3.1.3 ค่าสินไหมทดแทน

สำหรับค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตรายนี้เป็นค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน นอกจากนี้แล้วพระราชบัญญัตินี้ ก็ได้กำหนดให้รัฐสามารถที่จะเรียกชดใช้ค่าเสียหายจากผู้ที่ต้องรับผิดในกรณีที่ต้องเข้าไปช่วยเหลือ เคลื่อนย้าย บำบัด หรือขจัดความเสียหายให้เกิดการคืนสู่สภาพเดิมหรือใกล้เคียงกับสภาพเดิมมากที่สุด⁴⁴ ซึ่งค่าเสียหายดังกล่าวเป็นค่าเสียหายที่ไม่ได้อยู่ในความคุ้มครองตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 ลักษณะ 5 ว่าด้วยเรื่องละเมิด

⁴³ พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 66

⁴⁴ ตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 69

นอกจากนี้แล้ว เมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 57 ซึ่งบัญญัติว่า

“บทบัญญัติในหมวดนี้ไม่เป็นการลบล้างหรือจำกัดหน้าที่และความรับผิดชอบทางแพ่งที่บุคคลมีอยู่ตามบทบัญญัติในหมวดอื่นหรือของบทกฎหมายอื่น”

จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า แม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากสินค้าอันตรายตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วก็ตาม แต่ผู้ขนส่งดังกล่าวก็อาจยังมีความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 ได้แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อหลักการสำคัญของความรับผิดชอบคือ ผู้เสียหายจะได้รับการเยียวยาในลักษณะของค่าเสียหาย หรือค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่ได้รับไปจริงเท่านั้น ดังนั้นบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 57 ข้างต้น จึงมิได้เป็นการเปิดช่องให้แก่ผู้เสียหายในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกินไปกว่าที่ตนต้องเสียหายไปจริง

3.3.1.4 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง

บุคคลภายนอกที่ได้รับ ความเสียหายจากสินค้าอันตราย หากต้องการให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ในกรณีที่ไม่สามารถเจรจาตกลงในเรื่องจำนวนค่าเสียหายระหว่างผู้ที่ต้องรับผิดชอบและบุคคลที่ได้รับความเสียหาย จะต้องใช้สิทธิเรียกร้องทางศาลภายในอายุความ 3 ปี นับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงความเสียหายจากตัวสินค้าอันตรายและรู้ผู้ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ทั้งนี้ตามมาตรา 67 แห่งพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535⁴⁵ แต่ทั้งนี้ไม่น่าจะเกิน 10 ปี นับแต่วันที่ได้ทำละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448⁴⁶

⁴⁵ พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 มาตรา 67 บัญญัติว่า “สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดแต่วัตถุอันตรายตามพระราชบัญญัตินี้เป็นอันขาดอายุความ เมื่อพ้น 3 ปี นับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงการเสียหายความเป็นวัตถุอันตรายและผู้ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ถ้ามีการเจรจาเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนที่พึงจ่ายระหว่างผู้ที่เข้าใจว่าต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและผู้มีสิทธิได้ค่าสินไหมทดแทน ให้อายุความระงับลงอยู่จนกว่า จะปรากฏว่าการเจรจานั้นมาอาจตกลงกันได้”

⁴⁶ เพิ่ง เพิ่งนิติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด, หน้า 386.

3.3.2 ความรับผิดของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535

เนื่องจากคุณสมบัติของสินค้าอันตรายที่ส่งผลกระทบต่อให้เกิดเป็นมลพิษทางสิ่งแวดล้อมได้และมีความรุนแรงมาก ยกตัวอย่างเช่น การระเบิดของน้ำมันทำให้เกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หรือการเกิดปฏิกิริยาทางเคมีของสินค้าอันตรายประเภทเคมีภัณฑ์ ทำให้เกิดฝนกรด เป็นต้น สิ่งเหล่านี้อาจก่อให้เกิดความเสียหายในลักษณะที่เป็นการก่อมลพิษ และในปัจจุบัน ประเทศทั้งหลายต่างก็ให้ความสนใจในเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างมาก เช่นเดียวกับประเทศไทยที่ก็คำนึงถึงความสำคัญดังกล่าว จึงได้มีการจัดทำพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ ก็ได้กำหนดความรับผิดของบุคคลที่ก่อให้เกิดมลพิษไว้อย่างชัดเจน

3.3.2.1 ความรับผิดของบุคคลที่ก่อให้เกิดมลพิษ

สำหรับหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดทางแพ่งตามพระราชบัญญัตินี้ ปรากฏอยู่ในมาตรา 96 ที่บัญญัติว่า

“แหล่งกำเนิดมลพิษใดก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพอนามัย หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการใดๆ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าจะการรั่วไหล หรือแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่ามลพิษเช่นว่านั้นเกิดจาก

- (1) เหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม
- (2) การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาลหรือเจ้าพนักงานของรัฐ
- (3) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ที่ได้รับอันตรายหรือความเสียหายเองหรือของบุคคลอื่นซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อมในการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษนั้น

ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องรับผิดตามวรรคหนึ่ง หมายความรวมถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้นด้วย”

ความรับผิดตามมาตรา 96 นี้ เป็นความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากแหล่งมลพิษที่ก่อให้เกิดมลพิษ สำหรับขอบเขตในการบังคับใช้ของมาตรานี้ค่อนข้างครอบคลุมอย่างกว้างขวาง เนื่องจากมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า "มลพิษ" ว่าหมายถึง ของเสีย วัตถุอันตราย และมวลสารอื่นๆ รวมทั้ง กาก ตะกอน หรือสิ่งตกค้าง จากสิ่งเหล่านั้น ที่ถูกปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ หรือที่มีอยู่ในสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือภาวะที่เป็นพิษภัยอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้ และให้หมายความรวมถึง รังสี ความร้อน แสง เสียง กลิ่น ความสั่นสะเทือน หรือเหตุรำคาญอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นหรือถูกปล่อยจากแหล่งกำเนิดมลพิษด้วย ดังนั้น หากนำมลพิษตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติไปเปรียบเทียบกับสินค้าอันตรายในบางประเภทก็จะพบว่าส่วนใหญ่แล้ว สินค้าอันตรายเกือบจะทุกประเภทเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดมลพิษได้ เช่น น้ำมัน ในกรณีที่รั่วไหลลงสู่ทะเล ก็ทำให้เกิดมลพิษทางน้ำ หากน้ำมันระเบิดส่งผลให้เกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ก็ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ เป็นต้น จะเห็นได้ว่า คำว่ามลพิษนี้มีความหมายครอบคลุมถึงสินค้าอันตรายเกือบจะทุกประเภท แต่ในขณะที่มลพิษบางอย่างอาจจะไม่ใช่สินค้าอันตรายได้⁴⁷ เช่นมลพิษทางเสียง เป็นต้น

เนื่องจากขอบเขตของความเสียหายที่เกิดจากมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ จะต้องเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพอนามัย แต่ถ้าหากมลพิษก่อให้เกิดความเสียหายต่อ "สิทธิอย่างใดอย่างหนึ่ง" ดังในกรณีมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็จะไม่มีความรับผิดตามมาตรา 96 นี้

สำหรับ ผู้ที่จะต้องรับผิดตามกฎหมายฉบับนี้ ได้แก่ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพอนามัย หรือทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐ คำว่า "เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งมลพิษ" พระราชบัญญัตินี้ไม่ได้ให้คำนิยามไว้ แต่ก็น่าจะหมายความรวมถึงผู้ขนส่งสินค้าอันตรายด้วย เนื่องจากผู้ขนส่งก็เป็นผู้ที่ครอบครองสินค้าอันตรายตามความหมายของคำว่า ผู้ครอบครองตามพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 นอกจากนี้แล้ว ความรับผิดของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษตามมาตรา 96 นั้นมิได้ขึ้นอยู่กับว่าการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ เพราะมาตรา 96 นั้นได้ยอมรับแนวความคิดเรื่อง

⁴⁷ อานาจ วงศ์บัณฑิต, กฎหมายสิ่งแวดล้อม, (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2545), หน้า 488.

ความรับผิดโดยเคร่งครัดเช่นเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 ดังนั้น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากมลพิษแล้ว มาตรา 96 สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้นจะต้องรับผิด เว้นแต่จะมีข้อยกเว้นความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนด

3.3.2.2 สิทธิไล่เบียด

ในประเด็นเรื่องสิทธิไล่เบียดของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งมลพิษจะทำได้หรือไม่นั้น เมื่อพิจารณาดูพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 แล้ว พบว่า ไม่มีมาตราไหนเลยที่กำหนดสิทธิไล่เบียดไว้สำหรับกรณีที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งมลพิษไม่ได้กระทำให้เกิดความเสียหาย กรณีนี้ก็เช่นเดียวกับกรณีของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 เช่นกัน ที่กฎหมายก็ไม่ได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้ง แต่อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 229 (3) ที่ให้สิทธิผู้ที่ถูกพันตนเองใช้หนี้แทนผู้อื่น ในกรณีของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งมลพิษก็สามารถใช้สิทธิไล่เบียดเอากับผู้กระทำความเสียหายตัวจริงได้

3.3.2.3 ค่าสินไหมทดแทน

ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือสุขภาพอนามัยแล้ว ในเรื่องของจำนวนค่าเสียหายนั้นก็จ่ายตามความเป็นจริง นอกจากนี้แล้ว หากเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยแล้ว เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งมลพิษดังกล่าวก็ต้องรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายเพื่อการนั้นด้วย นอกจากนี้แล้วยังรวมไปถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่รัฐต้องรับภาระในการจ่ายจริงเพื่อขจัดมลพิษที่เกิดขึ้นด้วย

3.3.2.4 ระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้อง

สำหรับระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งมลพิษไม่มีบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 จึงมีประเด็นปัญหาเกิดขึ้นว่า จะใช้อายุความตามมาตรา 448 หรือมาตรา 193/30 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในกรณีนี้ มีผู้ให้ความเห็นไว้ว่า ควรจะนำมาตรา 193/30 มาใช้บังคับ เนื่องจากเป็นกรณีที่กฎหมายนั้นไม่ได้กำหนดเรื่องอายุความไว้โดยเฉพาะ เมื่อไม่มีกฎหมาย

กำหนดเรื่องอายุความไว้ ก็ควรจะใช้อายุความทั่วไป โดยที่ผู้เสียหายต้องฟ้องร้องให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งมลพิษให้ต้องชดใช้ค่าเสียหายภายใน 10 ปี⁴⁸

ผู้เขียนมีความเห็นว่า การใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้น เป็นการใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลที่กฎหมายกำหนดให้ต้องรับผิด ซึ่งสิทธิเรียกร้องเช่นว่านี้ มีลักษณะที่เหมือนกับสิทธิเรียกร้องในกรณีของพระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ที่กำหนดอายุความไว้ 3 ปี ซึ่งมีระยะเวลาที่ใกล้เคียงกับอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 448 ที่กำหนดเรื่องอายุความไว้ 1 ปีนับแต่รู้เรื่องและรู้ตัวผู้กระทำผิด หรือ 10 ปี นับแต่วันที่กระทำผิด ดังนั้น อายุความที่น่าจะใช้บังคับกับกรณีใช้สิทธิเรียกร้องตามพระราชบัญญัตินี้จึงน่าจะมีอายุความตามมาตรา 448 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพราะมีลักษณะใกล้เคียงกับการใช้สิทธิเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหาย แต่อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาจากตัวบทของกฎหมายมาตรา 193/30 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ระบุว่า ในกรณีที่กฎหมายอื่นๆ ไม่ได้บัญญัติเรื่องอายุความไว้โดยเฉพาะ ก็ต้องใช้อายุความ 10 ปี ซึ่งเมื่อเราเป็นประเทศที่ใช้กฎหมายลายลักษณ์อักษรเป็นหลัก เมื่อการเรียกร้องค่าเสียหายจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งมลพิษเป็นเรื่องทางแพ่ง และเมื่อกฎหมายเฉพาะไม่ได้กำหนดครุวัฏจักรไว้เรื่องใด ก็ต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับในฐานะที่เป็นบทบัญญัติทั่วไป ดังนั้น หากพิจารณาตามตัวอักษรแล้ว อายุความในการเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ก็ต้องใช้อายุความ 10 ปี ในกรณีนี้ยังไม่มีคำพิพากษาที่วินิจฉัยไว้อย่างชัดเจน

3.4 การเยียวยาชดเชยความเสียหายโดยวิธีการอื่นนอกเหนือจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ปัญหาที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น ในกรณีที่เป็นบุคคลภายนอก หากได้รับความเสียหายจากการดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายแล้ว ทางหนึ่งที่จะเรียกร้องให้มีการชดใช้เยียวยาความเสียหายได้อย่างหนึ่ง คือ การฟ้องร้องเป็นคดีต่อศาล แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการที่ต้องนำคดีละเมิดขึ้นสู่ศาลคือ ปัญหาความยากลำบากในการพิสูจน์ความสัมพันธ์ระหว่าง

⁴⁸ วัฒนวรรณ ไชยะกุล, "ปัญหากฎหมายไทยว่าด้วยความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งทางทะเลซึ่งสารอันตรายและเป็นพิษ," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545), หน้า 99.

เหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ย่อมจะเป็นภาระแก่ผู้ฟ้อง⁴⁹ ดังนั้น จึงมีแนวความคิดในการที่จะนำวิธีการอันไม่ใช่การเยียวยาในทางการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนมาใช้วิธีการที่นิยมใช้ ได้แก่

3.4.1 การประกันภัย

การประกันภัยนั้นเริ่มมีมาตั้งแต่สมัยโบราณมาแล้ว โดยเริ่มแรกนั้นจะมีความสัมพันธ์กับการค้าขายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าระหว่างประเทศทางทะเล เนื่องจาก พ่อค้าที่ทำการค้าขาย โดยส่งสินค้าไปขายนอกประเทศ ก็มักจะประสบความเดือดร้อนจากภัยต่างๆ ไม่ว่าจะเกิดจะเป็นภัยที่เกิดจากมนุษย์หรือภัยที่เกิดจากธรรมชาติ ดังนั้น จึงมีความพยายามที่จะลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้มากที่สุด ดังนั้น จึงเกิดแนวความคิดที่ว่า น่าจะให้ผู้ที่ประกอบการอย่างเดียวกันเสียสละกันคนละเล็กคนละน้อยเพื่อช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัย เพื่อที่จะได้ไม่ต้องแบกรับภาระมากจนเกินไป แนวความคิดนี้ก็เป็นที่จุดเริ่มต้นของการประกันภัยนั่นเอง สำหรับการประกันภัยอย่างแรกที่มีบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษรที่สามารถค้นพบหลักฐานได้นั้น คือ การประกันภัยทางทะเล ซึ่งไม่ได้เกิดจากนักกฎหมายเป็นผู้ร่าง แต่เป็นการปฏิบัติสืบต่อกันมาจนเป็นจารีตประเพณี คล้ายกับการค้าระหว่างประเทศที่หลักเกณฑ์ในการปฏิบัติที่สืบทอดต่อกันมาเป็นแหล่งกำเนิดของกฎหมายที่ใช้ในปัจจุบัน⁵⁰ หลักของการประกันภัยที่สำคัญคือ การมีส่วนร่วมได้เสียของบุคคลที่จะเอาประกัน และหลักสุจริตของผู้ที่จะเอาประกัน

สำหรับการประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น เมื่อพิจารณาตามหลักกฎหมายว่าด้วยการประกันของประเทศไทยแล้ว สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทด้วยกัน ได้แก่ ประกันวินาศภัย ประกันชีวิต และประกันภัยค้ำจุน

3.4.1.1 การประกันวินาศภัย

สัญญาประกันวินาศภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มิได้ให้คำจำกัดความไว้โดยตรง แต่ตามมาตรา 869 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้

⁴⁹ สุณีย์ มัลลิกะมาลย์ และคณะ, "รายงานผลการวิจัยการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งกองทุนทดแทนความเสียหายต่อสุขภาพจากมลพิษ," (ไม่ปรากฏสถานที่พิมพ์และสำนักพิมพ์, 2531), หน้า 86.

⁵⁰ Ray Hodgkin, *Insurance Law*, 2nd edition (Great Britain : Cavendish Publishing, 2002), P. 19

บัญญัติในลักษณะที่ว่า คำว่า "วินาศภัย" ให้ความหมายรวมถึง ความเสียหายอย่างใด ๆ บรรดาที่พึงประเมินเป็นเงินได้ แต่หากมาคู่ที่พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้ให้ความหมายของคำว่า "วินาศภัย" ไว้ว่า หมายถึง "ความเสียหายอย่างใด ๆ บรรดาที่จะพึงประเมินเป็นเงินได้และให้ความหมายรวมถึงความสูญเสียในสิทธิ ผลประโยชน์ หรือรายได้ด้วย จึงกล่าวได้ว่าสัญญาประกันวินาศภัย เป็นสัญญาขาดค่าเสียหายซึ่งจะเป็นความเสียหายอย่างใดก็ได้ นอกจากนี้แล้วยังรวมถึงความสูญเสียในสิทธิ ผลประโยชน์ หรือรายได้อีกด้วย ซึ่งจำนวนความเสียหายที่จะได้รับการชดเชยจากผู้รับประกันนั้น ต้องเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงๆ แต่ไม่เกินจำนวนที่ตกลงกันเอาไว้

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 861 ประกอบกับมาตรา 869 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 แล้ว อาจกล่าวได้ว่า "สัญญาประกันวินาศภัย" คือสัญญาซึ่งผู้รับประกันวินาศภัยตกลงที่จะใช้สินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันวินาศภัยในกรณีที่เกิดความเสียหายอย่างใด ๆ ขึ้น ซึ่งรวมถึงความสูญเสียในสิทธิและประโยชน์หรือรายได้ที่อาจจะประมาณความเสียหายหรือเป็นเงินได้ ทั้งนี้ ผู้เอาประกันวินาศภัยตกลงที่จะส่งเบี้ยประกันให้แก่ผู้รับประกันเป็นการตอบแทน⁵¹

จะเห็นได้ว่า หนี้ของผู้รับประกันไม่แน่นอนและจะเกิดขึ้นต่อเมื่อมีเหตุการณ์ตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาและมีความเสียหายที่ประมาณเป็นเงินได้นั้น เป็นความเสียหายโดยตรงจากเหตุการณ์ดังกล่าว⁵²

อย่างไรก็ดี ตามหลักกฎหมายในเรื่องประกันภัยนั้น ในบทเบ็ดเสร็จทั่วไปที่ใช้บังคับกับการประกันภัยทุกประเภท ได้มีเงื่อนไขตามมาตรา 863 ว่า "สัญญาประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้นั้นไซ้ ท่านว่ายอมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด" ด้วยเหตุนี้ ผู้เอาประกันวินาศภัยจึงต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สิน สิทธิ ผลประโยชน์หรือรายได้อื่นที่สามารถจะคำนวณเป็นราคาได้ เมื่อเกิดความเสียหายหรือสูญหาย ซึ่งการเป็นผู้มีส่วนได้เสียนี้ ผู้เอาประกันวินาศภัยจะต้องอยู่ในฐานะเป็นผู้มีสิทธิตามกฎหมาย เช่น เป็นเจ้าของทรัพย์สิน เป็นผู้ครอบครอง เป็นผู้ที่ได้รับภาระจำยอม หรือเป็นผู้ที่ต้อง

⁵¹ ไชยยศ เหมะรัชตะ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2543), หน้า 177.

⁵² จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 10 (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539), หน้า 82.

รับผิดชอบตามกฎหมาย เช่น ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบต่อความปลอดภัยแก่ทรัพย์สินที่รับมอบให้ดูแลรักษาและต้องชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้น เนื่องจากความประมาทเลินเล่อแก่ผู้เป็นเจ้าของ ย่อมมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่รับมอบมา เช่น ผู้รับขนส่ง ผู้รับเหมา เป็นต้น⁵³

ทั้งนี้ กรณีเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นตามที่ระบุไว้ในสัญญาประกันวินาศภัย ผู้รับประกันจะต้องรับผิดชอบตามสัญญาต่อเมื่อ

- 1) ต้องมีเหตุการณ์เกิดขึ้นตามสัญญา
- 2) ต้องมีความเสียหายเกิดแก่วัตถุที่เอาประกันรวมตลอดถึงค่าใช้จ่ายอันสมควรเพื่อป้องกันวัตถุที่เอาประกันไว้ ไม่ให้วินาศภัย
- 3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องเป็นผลโดยตรงตามปกติเนื่องมาจากเหตุการณ์นั้น⁵⁴

แต่กรณีนี้ ได้มีข้อยกเว้นไว้ 2 กรณีด้วยกัน คือ

- 1) เมื่อเหตุวินาศภัยเกิดขึ้นเพราะความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันหรือผู้รับประกัน
- 2) เมื่อความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงไม่สมประกอบกับวัตถุที่เอาประกันภัย เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น

ด้วยเหตุนี้ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นตามสัญญาประกันวินาศภัยแล้ว ถ้าผู้รับประกันอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดไม่ได้ ผู้รับประกันย่อมมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันแล้วแต่กรณี

ทั้งนี้ ประกันวินาศภัย นอกจากการระบุตัวผู้เอาประกันเป็นผู้รับประกันแล้ว ในอีกกรณีหนึ่ง ผู้เอาประกันภัยอาจจะระบุให้บุคคลภายนอกเป็นผู้รับประกันตามสัญญาวินาศภัยได้อีก โดยถือว่าเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกตามมาตรา 374 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือสิทธิที่ได้เอาประกันไว้ หาก

⁵³ ไชยยศ เหมะรัชตะ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า 55.

⁵⁴ จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย, หน้า 86.

ผู้รับประโยชน์แสดงเจตนามายังผู้รับประกันว่า ให้ผู้รับประกันจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตน ย่อมถือว่าสิทธิของบุคคลภายนอกเกิดขึ้นแล้ว ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันไม่อาจจะเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขใดๆ โดยที่ผู้รับประโยชน์ไม่ยินยอมด้วยไม่ได้ มีข้อสังเกตว่า ผู้รับประโยชน์นี้ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียอย่างผู้เอาประกันภัย

สรุปได้ว่า ในการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น การเยียวยาความเสียหายของคู่สัญญารับขน นอกจากกระบวนการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยตรงของผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งอาจทำประกันวินาศภัยในของที่ขนส่งนั้นได้ โดยตัวผู้ขนส่งย่อมเป็นผู้มีส่วนได้เสียในการทำสัญญาประกันวินาศภัยเนื่องจากผู้ขนส่งเป็นผู้ครอบครองสินค้านั้น และในระหว่างที่ทำการขนส่ง แม้ผู้ทำการขนส่งที่แท้จริงจะเป็นลูกจ้างของผู้ขนส่งก็ตาม แต่ก็เป็นกรกระทำในฐานะลูกจ้างของผู้ขนส่งที่กระทำการภายในขอบเขตที่จ้าง ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่จะเอาประกันวินาศภัยเพื่อคุ้มครองความสูญหายหรือเสียหายในสินค้าที่ขนส่งและผู้ขนส่งเองอาจจะบุให้ตนเองเป็นผู้รับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยหรืออาจจะบุให้ผู้ส่งของเป็นผู้รับประโยชน์ตามสัญญาก็ได้

อย่างไรก็ตาม การประกันวินาศภัย ในการรับขนมีบทบัญญัติเฉพาะสำหรับ การประกันภัยในการรับขนนอกเหนือจากบทบัญญัติเรื่องประกันวินาศภัยทั่วไปดังบัญญัติไว้ในมาตรา 883-886

สำหรับการประกันภัยในการรับขนตามมาตรา 883-886 จะไม่รวมถึงการรับขนของทางทะเลตามมาตรา 609 วรรค 2 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นเรื่องของการประกันภัยทางทะเลตามมาตรา 868 ด้วย

ทั้งนี้ ภัยที่คุ้มครองในประกันภัยในการรับขนตามมาตรา 883 นั้น ครอบคลุมถึงวินาศภัยทุกอย่าง ซึ่งอาจเกิดแก่ของที่ขนส่งในระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบขนส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง กล่าวคือ กฎหมายไม่ถือเอาการระบุงภัยที่เสี่ยงเป็นสำคัญ แต่ถือระยะเวลาตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไปจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งเป็นสำคัญ⁵⁵

จะเห็นได้ว่า สัญญาประกันเฉพาะการรับขนนี้ มีข้อแตกต่างจากสัญญาประกันวินาศภัย 3 ประการ คือ

⁵⁵ จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย, หน้า 125.

ก) ประเภทของภัยที่รับเสี่ยง ตามสัญญาประกันวินาศภัย โดยทั่วไป จะต้องกำหนดประเภทของภัยรับเสี่ยงให้ชัดเจนและแน่นอน แต่ตามสัญญาประกันวินาศภัยในการรับชนมิได้มุ่งหมายที่ประเภทของภัยแต่มุ่งคุ้มครองตามระยะเวลาที่มีการขนส่ง โดยภัยที่เกิดขึ้นจะเป็นภัยประเภทใดก็ได้ที่เกิดขึ้นนับแต่ของอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง จนกระทั่งส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง

ข) จำนวนค่าสินไหมทดแทน ตามสัญญาประกันวินาศภัย โดยทั่วไป กฎหมายให้ใช้ตามจำนวนวินาศภัยที่แท้จริง โดยให้ตีราคา ณ สถานที่และในเวลาที่เกิดวินาศภัยเกิดขึ้น แต่ในกรณีประกันภัยในการรับชน กฎหมายให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนตามราคาของของที่ขนส่ง ณ ตำบลที่กำหนดให้ขนส่ง

3.4.1.2 การประกันชีวิต

ในเรื่องของการประกันชีวิต เป็นเรื่องของการคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะใช้เงินจำนวนหนึ่งให้แก่ผู้รับประโยชน์โดยอาศัยเหตุแห่งการมรณะของบุคคลที่เป็นคู่สัญญา

โดยหลักแล้ว ถือว่าตนเองมีส่วนได้เสียในชีวิตของตัวเอง ตลอดเวลา แต่ในกรณีที่บุคคลบางคนมีความสัมพันธ์กับผู้อื่นมากเป็นพิเศษหรือในบางกรณีก็เป็นความสัมพันธ์ในลักษณะที่เป็นสิทธิหน้าที่ต่อกันตามกฎหมายแล้วนั้น ก็ถือว่าบุคคลดังกล่าวมีส่วนได้เสียในการที่จะทำประกันชีวิตของบุคคลที่ตนมีความสัมพันธ์พิเศษดังกล่าว

สำหรับบุคคลที่ถือว่ามีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันชีวิตได้ คือ สามีภรรยา บิดามารดาและบุตร ลูกจ้างก็อาจเอาประกันชีวิตของนายจ้างเนื่องจากนายจ้างมีหน้าที่ที่จะต้องจ่ายค่าจ้างให้แก่ตน⁵⁶

3.4.1.3 การประกันภัยค้ำจุน

การประกันภัยค้ำจุนเป็นสัญญาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยตกลงที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเพื่อเกิดความเสียหายแก่บุคคลดังกล่าว ทั้งนี้

⁵⁶ คำพิพากษาฎีกาที่ 64/2526

จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายนั้น จะต้องไม่เกินจำนวนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงและไม่เกินวงเงินที่ได้เอาประกันไว้

จะเห็นได้ว่า ประกันภัยค้ำจุนเป็นประกันวินาศภัยอย่างหนึ่งซึ่งวัตถุประสงค์เป็นการประกันภัยมิใช่ทรัพย์สินโดยตรง แต่เป็น *ความรับผิดชอบ* ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระหนี้แก่ผู้อื่น เป็นความเสียหายที่ประมาณเป็นเงินได้อย่างหนึ่ง ดังนั้น บทบัญญัติในเรื่องของการประกันวินาศภัยจึงนำมาใช้กับประกันภัยค้ำจุนด้วย⁵⁷

สำหรับภัยที่รับเสี่ยงตามสัญญาประกันภัยค้ำจุนนั้น คือ ความรับผิดชอบที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลอื่น ความรับผิดชอบดังกล่าวเกิดขึ้นจากการที่กฎหมายได้กำหนดความรับผิดไว้ ซึ่งอาจเกิดได้หลายมูลเหตุ ไม่ว่าจะเป็นจากสัญญา ละเมิด หรือโดยผลของกฎหมาย เป็นต้น

โดยที่ผู้เสียหายถือเป็นผู้รับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยค้ำจุนและมีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรง แม้ว่าจะไม่ได้เป็นคู่สัญญาประกันภัยก็ตาม ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 887 วรรค 2 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่บัญญัติว่า

“บุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ตนควรจะได้ นั้นจากผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านี้ หากอาจจะคิดเกินไปกว่าจำนวนอันผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญานั้นได้ไม่ ในคดีระหว่างบุคคลผู้ต้องเสียหายกับผู้รับประกันภัยนั้น ท่านให้ผู้ต้องเสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย”

นอกจากนี้แล้ว ถ้าค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้ใช้ไปโดยคำพิพากษานั้นยังไม่คุ้มค่าเสียหาย ผู้เอาประกันภัยก็ยังคงต้องรับใช้จำนวนที่ยังขาด เว้นแต่ผู้เสียหายจะได้ละเลยไม่เรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาสู่คดี ตามที่ได้กล่าวไว้ในมาตรา 887 ข้างต้น

การประกันภัยค้ำจุนเป็นเรื่องที่ผู้รับประกันจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย เป็นการกระทำแทนผู้เอาประกันภัยมิใช่การกระทำในฐานะลูกหนี้ ดังนั้น ผู้รับประกันภัยก็ไม่สามารถ

⁵⁷ จิตติ ดิงศภัทย์, *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย*, หน้า 127.

รับช่วงสิทธิของบุคคลภายนอกในกรณีที่บุคคลภายนอกได้ทำประกันวินาศภัยธรรมดาเอากับ ผู้รับประกันภัยของบุคคลภายนอกได้⁵⁸

ในปัจจุบัน การประกันภัยที่มีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะ นอกจากการประกันภัยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ก็คือ การประกันภัยตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ถือว่าเป็นการประกันภัยจำเป็นอย่างหนึ่ง ซึ่งเป็นการประกันภัยภาคบังคับ โดยมุ่งคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายของ บุคคลที่มีสาเหตุมาจากยานพาหนะ (รถยนต์) เท่านั้น แต่ก็มี ความพยายามที่จะขยายความ คุ้มครองไปยังทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุที่เกิดจากรถด้วย ดังนั้น หน่วยงานของ รัฐ จึงได้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการยุทธศาสตร์การประกันภัยแห่งชาติ เมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2546 โดยมีการเสนอให้มีการเพิ่มความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอกใน การประกันภัยรถตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวด้วย⁵⁹

กล่าวโดยสรุปว่า การประกันภัยสามารถแบ่งออกได้เป็น การประกันภัย ภาคบังคับ (Compulsory Insurance) และการประกันภัยภาคสมัครใจ (Voluntary Insurance) ทั้งนี้ ในการขนส่งสินค้าอันตรายทุกรูปแบบนั้น กฎหมายกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า อันตรายจะต้องจัดหาหลักประกัน หรือ ประกันความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้า อันตราย หากผู้ขนส่งไม่ได้ปฏิบัติตาม ก็ไม่สามารถที่จะทำการขนส่งสินค้าอันตรายได้ หากฝ่าฝืนก็ มีโทษทั้งทางแพ่งและทางอาญา สำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายภายในประเทศ นอกเหนือจาก หลักเกณฑ์ที่กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายดำเนินวิธีการและใช้มาตรการเพื่อความ ปลอดภัยต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมแล้ว แต่โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด ก็มีอยู่เสมอ แนวทางอีกทางที่จะใช้ในการเยียวยาให้ผู้ได้รับความเสียหายจากการขนส่งสินค้า อันตรายอีกทางหนึ่ง คือ การกำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายต้องจัดหาประกันเพื่อ ความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตราย มิฉะนั้น ก็ไม่สามารถดำเนินการขนส่งได้ สำหรับการ ขนส่งทางบกมีประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การประกันภัยความเสียหายจากการขนส่ง วัตถุอันตราย พ.ศ. 2549 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ขนส่งสินค้าอันตรายทางบก จะต้องจัดหา ประกันภัยความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายนอกเหนือจากการทำประกันภัยตาม

⁵⁸ สรพล สุขทรศนีย์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543), หน้า 101.

⁵⁹ วารสารประกันภัย, ปีที่ 31 เล่มที่ 1 (มกราคม-มีนาคม พ.ศ. 2549), หน้า 103.

พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งได้กำหนดให้ผู้ขนส่งสินค้าอันตรายใน แท็งก์ติดตึ๊งถาวรกับตัวรถ แท็งก์ที่ไม่ติดตึ๊งถาวรกับตัวรถ แท็งก์คอนเทนเนอร์ แท็งก์สับเปลี่ยนได้ ซึ่งผนังโครงสร้างทำด้วยโลหะ แท็งก์พลาสติกเสริมไฟเบอร์ และแท็งก์บรรจุของเสียที่ทำงานภายใต้ สูญญากาศ จะต้องทำประกันภัยกับบริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจ ประกันวินาศภัยตามกฎหมายและเป็นการประกันความเสียหายอันเกิดจากการขนส่งสินค้าอันตราย ที่เป็นผลมาจากการรั่วไหล การระเบิด หรือ การติดไฟของสินค้าอันตรายที่ทำการขนส่งทุกกรณี ซึ่ง ความเสียหายที่จะคุ้มครองตามประกาศฉบับนี้ ได้กำหนดให้ความเสียหายที่ก่อให้เกิดผลเสียหาย ต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยของบุคคลภายนอก เว้นแต่บุคคลภายนอกนั้นจะเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายนั่นเอง, ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก เว้นแต่บุคคลภายนอกจะเป็น ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายนั่นเอง และหรือค่าใช้จ่ายในการขจัด เคลื่อนย้าย บำบัด บรรเทาความเสียหาย รวมทั้งการฟื้นฟูให้กลับสู่สภาพเดิมหรือสภาพที่ใกล้เคียงกับสภาพเดิม รวมถึงความเสียหายที่เกิดแก่สัตว์ พืช สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพย์สินของแผ่นดินหรือทรัพย์สินที่ไม่มี เจ้าของ สำหรับขอบเขตของการให้ความคุ้มครองนั้น กำหนดให้คุ้มครองตั้งแต่รถบรรทุกสินค้า อันตรายทำการขนส่งสินค้าอันตรายเคลื่อนที่จากจุดรับมอบสินค้าจนถึงจุดที่ส่งมอบสินค้าที่ จุดหมายปลายทาง และจะต้องจัดให้มีประกันภัยตลอดระยะเวลาที่ดำเนินกิจการขนส่ง สำหรับ จำนวนเงินที่คุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยจะต้อง 1) ไม่น้อยกว่า 100,000 บาทต่อหนึ่งคน สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัยของบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย โดยที่เขาไม่ได้กระทำความผิดและไม่น้อยกว่า 10 ล้านบาทสำหรับเหตุการณ์ในแต่ละครั้ง หรือ 2) จะต้องไม่น้อยกว่า 30 ล้านบาทต่อการเกิดเหตุการณ์หนึ่งครั้งสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ว่า จะต่อมนุษย์ ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อมตามที่ได้กล่าวมาแล้วทั้งหมด และกำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้อง แสดงต้นฉบับกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับรถหรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งแต่ละคันพร้อมทั้งส่ง มอบสำเนากรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวไว้เป็นหลักฐานต่อกรมโรงงานอุตสาหกรรมนอกจากนี้แล้ว การชดใช้ค่าเสียหายตามประกาศฯ นี้ ก็ไม่ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อ ความเสียหายที่เกิดจากการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์⁶⁰ นอกจากนี้แล้ว ตาม พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 กฎหมายก็กำหนดให้เจ้าของรถยนต์ จะต้องจัดหาประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อร่างกายและอนามัย

⁶⁰ ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมเรื่องการประกันภัยความเสียหายจากการขนส่งวัตถุ อันตราย พ.ศ. 2549 ลงวันที่ 26 มกราคม พ.ศ. 2549 (ประกาศในราชกิจจานุเบกษาฉบับประกาศและงานทั่วไป เล่มที่ 123 ตอนพิเศษ 29 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2549) และโปรดดูตัวอย่างกรมธรรม์ที่ภาคผนวก ค.

ของผู้ประสบภัยจากรถเท่านั้น แต่หากความเสียหายเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ก็ไม่อยู่ในความคุ้มครองตามกฎหมายฉบับนี้ วงเงินที่ผู้ประกันต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนี้ หากเป็นกรณีบาดเจ็บ วงเงินไม่เกิน 50,000 บาท หากเป็นกรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ ทูพพลภาพถาวร วงเงินไม่เกิน 80,000 บาท การประกันเหล่านี้ถือว่าเป็นการประกันในภาคบังคับที่ผู้ขนส่งจะต้องจัดหามาให้ในระยะเวลาที่ดำเนินกิจการ ส่วนการประกันภัยอีกประเภทหนึ่งเป็นการประกันภัยที่ผู้ขนส่งอาจจะจัดหาเอง หากเกิดความเสียหายต่อบุคคลที่สาม ซึ่งก็ถือว่าเป็นการประกันภัยค่าจุนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 887 ที่บัญญัติว่า “อันว่าการประกันภัยค่าจุนนั้นคือ สัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดต่อบุคคลอีกคนหนึ่งและซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ”

3.4.2 การตั้งกองทุนทดแทนความเสียหาย

เนื่องจากโดยทั่วไปแล้ว ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายมักจะตกเป็นภาระของผู้ที่กฎหมายกำหนดให้ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแต่ผู้เดียว ซึ่งอาจจะสามารถชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยได้อย่างเต็มที่หรือไม่สามารถเยียวยาได้ตามที่กฎหมายกำหนด ขึ้นอยู่กับสถานะทางการเงินของบุคคลผู้นั้นเป็นหลัก แต่อย่างไรก็ดี จึงมีแนวความคิดที่ว่า น่าจะมีการจัดตั้งกองทุนเพื่อชดใช้ค่าเสียหายในเบื้องต้นให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายในกรณีที่ไม่สามารถเรียกร้องให้ผู้ที่ทำผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ สำหรับแนวความคิดในเรื่องของการตั้งกองทุนชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะของประเทศไทย มีปรากฏให้เห็นในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 เรียกว่า “กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย” มีสำนักงานนายทะเบียนคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถซึ่งเป็นหน่วยงานของกรมการประกันภัยเป็นผู้ดูแลและรับผิดชอบ เนื่องจากกฎหมายเห็นว่าผู้ที่ประสบภัยจากรถควรได้รับการเยียวยาอย่างรวดเร็ว เพราะอาจจะเกิดกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่อาจจะเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบได้ เช่น ผู้กระทำความผิดหลบหนี หรือไม่อยู่ในฐานะที่จะชดใช้ให้ได้ หรือในกรณีที่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบแล้ว แต่ยังไม่เพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น หรือกรณีที่ไม่มีใครบอกรับผิดก่อให้เกิดความเสียหาย เป็นต้น สำหรับค่าเสียหายที่กองทุนฯ นี้จะชดเชยให้เป็นค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น ส่วนค่าเสียหายที่นอกเหนือไปจากนี้ ผู้ที่ประสบภัยก็ต้องไปเรียกร้องเอาจากผู้กระทำความเสียหายหรือบริษัทประกันภัยต่างหาก

นอกจากจะมีกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 แล้ว ก็ยังมีการจัดตั้งกองทุนอีกอย่างหนึ่ง เรียกว่า “กองทุนสิ่งแวดล้อม” ทั้งนี้เป็นไปตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะนำเงินไปใช้ในกิจการที่ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยจะระดมเงินมาจากหลายส่วน อาทิเช่น เงินกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เงินที่โอนมาจากเงินทุนหมุนเวียน เป็นต้น⁶¹

อย่างไรก็ดี แม้กฎหมายไทยจะได้มีหลักเกณฑ์ที่จะช่วยเหลือนบรรเทาความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายไว้แล้วก็ตาม แต่ก็ยังพบปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้กฎหมายที่มีอยู่ ดังนี้

ก) ในประเด็นเรื่องความรับผิดชอบทางแพ่งตามกฎหมายลักษณะสัญญาไม่ว่าจะเป็นกฎหมายว่าด้วยการรับขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือกฎหมายเฉพาะ (พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 และ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548) สิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบจะเป็นเรื่องระหว่างคู่สัญญารับขนเท่านั้น กฎหมายของประเทศไทยดังกล่าวไม่มีหลักเกณฑ์ที่จะให้บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตรายใช้สิทธิเรียกร้องตามกฎหมายลักษณะสัญญาได้ ซึ่งในกรณีนี้ ผู้ได้รับความเสียหายจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายลักษณะละเมิดแทน

ข) เนื่องจากผู้ที่ได้รับความเสียหายที่เป็นบุคคลภายนอกไม่สามารถเรียกร้องให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายต้องรับผิดชอบตามกฎหมายลักษณะสัญญาได้ วิธีการหนึ่งในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน นั่นก็คือ บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายต้องใช้สิทธิเรียกร้องทางแพ่งว่าด้วยเรื่องละเมิด ที่กำหนดให้ผู้ที่ครอบครองสินค้าอันตรายในขณะที่เกิดเหตุต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าอันตรายนั้น ซึ่งปกติแล้ว ผู้ที่ครอบครองสินค้าอันตรายในขณะนั้น มักจะเป็นลูกจ้างของเจ้าของยานพาหนะที่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามความหมายของสัญญารับขน ซึ่งเขาจะต้องร่วมรับผิดชอบในผลแห่งละเมิดที่ลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้าง ในฐานะที่เจ้าของยานพาหนะเป็นนายจ้างนั่นเอง ปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือว่า เมื่อเจ้าของยานพาหนะต้องรับผิดชอบในมูลละเมิดเขาก็ต้องรับผิดชอบอย่างเต็มจำนวนตามความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้เขาจะมีสิทธิไล่เบี้ยเอากับลูกจ้างของเขาก็ตาม แต่ในปัจจุบัน เจ้าของยานพาหนะไม่ได้

⁶¹ โปรดดู พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 22 และมาตรา 23

ร่วมเดินทางไปกับลูกจ้างของเขาด้วย การที่จะให้เจ้าของยานพาหนะต้องรับผิดชอบอย่างเต็มจำนวนก็อาจจะไม่ยุติธรรมมากนัก ฉะนั้น แนวความคิดในเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งตามกฎหมายละเมิดอาจจะไม่สอดคล้องกับหลักของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ให้มีการจำกัดความรับผิดชอบได้ เพราะหากต้องรับผิดชอบเต็มจำนวน จะส่งผลกระทบในเรื่องของการเอาประกันที่จะมีราคาสูงขึ้น ค่าระวางในการขนส่งก็จะเพิ่มมากขึ้น และจะส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย

ค) แม้กฎหมายไทยจะกำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องจัดหาประกันในความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้าอันตรายแล้วก็ตาม แต่จำนวนเงินประกันเหล่านี้มักจะไม่เพียงพอที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตราย ดังนั้น จึงมีแนวความคิดที่จะจัดตั้งกองทุนเพื่อชดเชยค่าเสียหายในกรณีที่การประกันไม่สามารถจัดหาให้ได้ แนวความคิดในเรื่องของกองทุนนี้ ประเทศไทยก็ได้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัย พ.ศ. 2535 และกองทุนสิ่งแวดล้อมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 แต่ทั้งสองกองทุนนี้ก็ไม่สามารถที่จะนำมาใช้กับการขนส่งสินค้าอันตรายได้อย่างสมบูรณ์ในตัวของมันเอง กล่าวคือหากเป็นเรื่องของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย กองทุนนี้จะชดเชยความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะที่เป็นรถเท่านั้น ส่วนความเสียหายที่เกิดจากยานพาหนะประเภทอื่นๆ และความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อมไม่อยู่ในบังคับพระราชบัญญัตินี้ ส่วนกองทุนสิ่งแวดล้อมเป็นกองทุนที่จะใช้สำหรับการส่งเสริมหรือรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อมเป็นสำคัญ ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ที่จะเยียวยาผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตรายโดยตรง ดังนั้น ในปัจจุบันก็เริ่มมีแนวความคิดในการที่จะจัดตั้งกองทุนเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าอันตรายเป็นรูปแบบเฉพาะมากขึ้น

จากปัญหาที่ได้กล่าวมาในข้างต้นนี้ ผู้เขียนจะขอศึกษาถึงหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยเรื่องความรับผิดทางแพ่งในการขนส่งสินค้าอันตรายพร้อมทั้งการเยียวยาบรรเทาความเสียหายว่ามีหลักเกณฑ์อย่างไรบ้าง และหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้เหมือนกันหรือแตกต่างกันอย่างไรกับกฎหมายไทย ทั้งนี้ ตามที่จะได้ศึกษาต่อไปในบทที่ 4

